



Posizione di Funzione Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali - Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Presidente della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto Ambientale VIA e VAS

ctva@pec.minambiente.it

Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio
Servizio V Tutela del paesaggio

mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

e p.c.

Provincia di Ancona

provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

Comune di Ancona

comune.ancona@emarche.it

Comune di Falconara Marittima

comune.falconara.protocollo@emarche.it

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

rfi-dpr-dtp.an@pec.rfi.it

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

prottocollo@pec.adspmam.it

ANAS S.p.A.

anas@postacert.stradeanas.it

A.R.P.A.M. Dipartimento Provinciale di Ancona

ASUR Area Vasta 2

areavasta2.asur@emarche.it

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale

bacinotevere@pec.abtevere.it



GIUNTA REGIONALE

Servizio Tutela Gestione e Assetto del Territorio

Posizione di Funzione Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture, I Sistemi Informativi e Statistici
Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Toscana Marche Umbria – SEDE ANCONA Ufficio 4
oopp.toscanamarcheumbria-uff4@pec.mit.gov.it

REGIONE MARCHE

- Al Dirigente del Servizio Tutela, gestione e assetto del territorio
- P.F. Tutela delle acque e difesa del suolo e della costa
- P.F. Tutela del territorio di Ancona e gestione del patrimonio
- P.F. Trasporto Pubblico Locale, Logistica e viabilità
- P.F. Urbanistica, Paesaggio, informazioni territoriali, edilizia ed espropriazione
- P.F. Bonifiche, fonti energetiche, rifiuti e cave e miniere

Dipa Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale - Settore sub-distrettuale per la Regione Marche

ASUR Direzione Generale
asur@emarche.it

A.R.P.A.M. Direzione Generale Marche
arpam@emarche.it

Oggetto: [ID: 4711] D.Lgs. n.152/2006 art. 23. Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale Statale (VIA). Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Progetto: Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna - Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria”
Trasmissione osservazioni (V00750)

Con la presente si trasmette in allegato l'istruttoria contenente le osservazioni relative al procedimento in oggetto.

Cordiali saluti

PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

Via Tiziano, 44 - 60125 Ancona. Tel. 071.806.3662 - Fax 071.806.3012

Pagina 2 di 3



GIUNTA REGIONALE

Servizio Tutela Gestione e Assetto del Territorio

Posizione di Funzione Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica

Il Responsabile del Procedimento

Velia Cremonesi

Il Dirigente

Roberto Ciccioni

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

Classifica 400.130.10.V00750

400.130.10 - Comunicazione avvio procedimento VIA 40013123



GIUNTA REGIONALE

Servizio Tutela, gestione e assetto del territorio

Posizione di Funzione Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica

Oggetto: [ID: 4711] D.Lgs. n.152/2006 art. 23. Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale Statale (VIA). Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Progetto: *“Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna – Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria”* (V00750).

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Riferimenti normativi

- L. 7 agosto 1990, n. 241;
- D.Lgs. n. 42 del 2004 “Codice dei Beni culturali e del Paesaggio”;
- D.Lgs. n. 152 del 29/03/2006 “Norme in materia ambientale”;
- L.R. n. 11. del 09/05/2019 "Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA)";

Iter amministrativo

La Società R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con nota del 29/05/2019, pervenuta il 12/06/2019 acquisita al prot. n. 731081 del 13/06/2019, ha trasmesso a questo ufficio, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152/2006, l'istanza e la relativa documentazione per il progetto denominato: *“Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria”*, nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale. L'intervento ricade nell'Allegato II punto 10) Opere relative a: - tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza...omissis, della Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006.

Il MATTM - Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, con nota DVA.U.0015386 del 17/06/2019, ns. prot. n. 748407 del 17/06/2019, a seguito dell'esame della documentazione progettuale trasmessa ha richiesto a R.F.I. il perfezionamento della stessa documentazione ai fini dell'avvio del procedimento di Valutazione di impatto Ambientale. A seguito dell'invio da parte di R.F.I., in data 04/07/2019, degli elaborati richiesti, il Ministero dell'Ambiente, con nota prot. DVA-19392 del 24/07/2019, ns. prot. n. 922389 del 24/07/2019, ha comunicato la procedibilità dell'istanza.

Il Dlgs152/2006 così come modificato dal DLgs 104/2017 all'art. 24 comma 3 prevede per le procedure di VIA statale che entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione dell'avviso al pubblico di cui al comma 2 chiunque, presa visione del progetto, possa fornire osservazioni fornendo anche nuovi elementi utili valutativi e conoscitivi, entro il medesimo termine sono acquisiti per via telematica i pareri delle Amministrazioni e degli enti pubblici che hanno ricevuto la comunicazione di cui all'articolo 23, comma 4.

La Regione Marche fornisce un parere al MATTM, a seguito di un'istruttoria condotta con il supporto tecnico – scientifico dell'ARPA e degli uffici regionali interessati.

Con nota ns. prot. n. 970920 del 06/08/2019 questa PF ha comunicato **l'avvio del procedimento amministrativo**.

In data 11 settembre 2019 si è svolto presso la sede della Regione Marche un **tavolo tecnico** tra i vari soggetti coinvolti nel procedimento, da cui è emersa la necessità di richiedere al proponente integrazioni documentali, da meglio dettagliare anche a seguito dell'invio dei vari contributi istruttori.

Successivamente sono pervenuti i seguenti contributi istruttori:

- **Comune di Falconara Marittima**, loro prot. 37290 del 20/09/2019, ns. prot. 1121960 del 20/09/2019, ed allegata Delibera di Giunta Comunale n. 350 del 19/09/2019;

- **Comune di Ancona**, loro prot. 153590 del 23/09/2019, ns. prot. 1130861 del 23/09/2019;
- **ARPAM – Dip. di Ancona**, nota loro prot. 30827 del 24/09/2019, ns. prot. 1136056 del 24/09/2019;
- **P.F. Tutela delle Acque e Difesa del Suolo e della Costa**, nota ID 17966682 del 04/10/2019;
- **P.F. Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità**, nota ID 18011303 del 10/10/2019;
- P.F. Urbanistica, Paesaggio, informazioni territoriali, edilizia ed espropriazione, nota ID 18019977 del 11/10/2019;
- **P.F. Bonifiche, fonti energetiche, rifiuti e cave e miniere**, nota ID 18021222 del 11/10/2019;

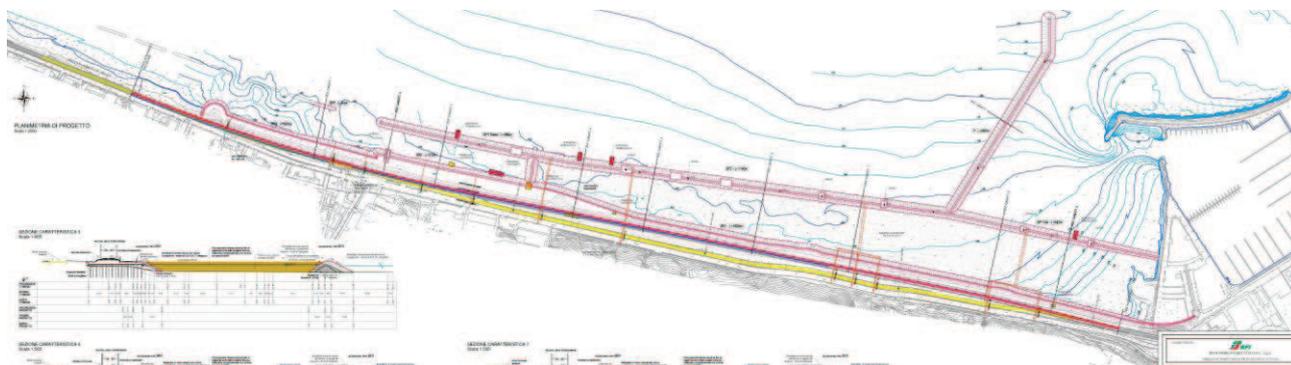
ISTRUTTORIA EFFETTUATA

Sintesi dagli elaborati di progetto

Il progetto in esame è un intervento complesso, che discende da un Accordo di Programma (AdP) sottoscritto in data 12/10/2017 tra RFI, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (AdSP), Regione Marche e Comune di Ancona. Si prevede la rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, dalla progressiva km 199+983 alla progressiva km 203+569, e verrà realizzata la nuova fermata di Ancona Torrette al Km 200+560.

L'intervento si compone di tre fasi:

- **fase 1**: realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria (scogliera esterna lato mare e un pennello), a cura di Rete Ferroviaria Italiana;
- **fase 2**: realizzazione sottofondo, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria (compreso confinamento interno), a cura di Rete Ferroviaria Italiana;
- **fase 3**: interrimento con gli escavi dei fondali marini (area compresa tra la scogliera esterna e il confinamento interno), a cura di Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.



Planimetria dell'intervento

Fase 1 - Realizzazione della scogliera

L'intervento prevede la realizzazione di scogliere di protezione e di contenimento. L'opera in oggetto è suddivisa in più tratti aventi lunghezze e sezioni differenti, come di seguito riportato:

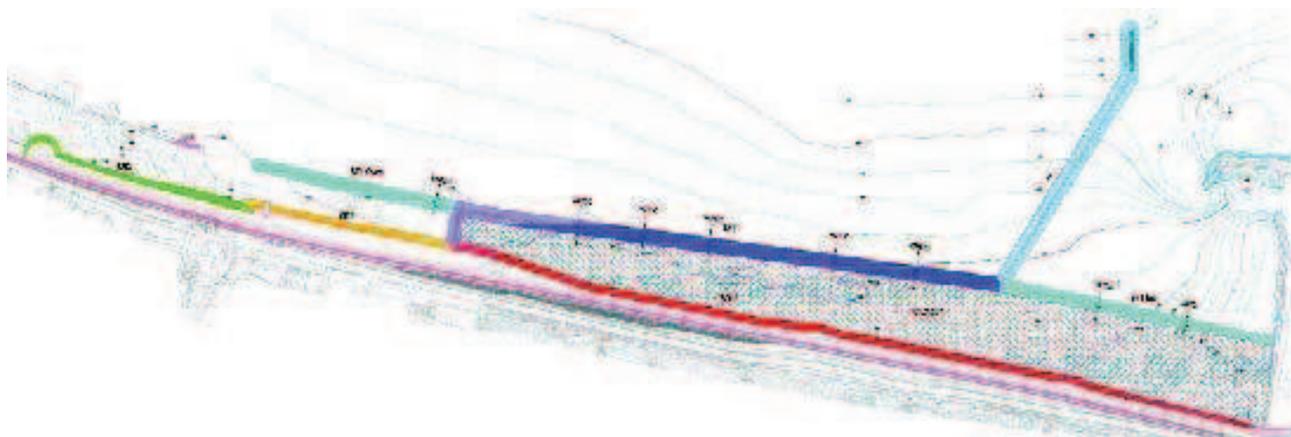
- tratto SFE: prolungamento scogliera foranea esistente di lunghezza 45 m;
- tratto SF1 Est: scogliera foranea tipo 1 di lunghezza 542 m;
- tratto SF2: scogliera foranea tipo 2 di lunghezza 1140 m;
- tratto SF1 Ovest: scogliera foranea tipo 1 di lunghezza 385 m;
- tratto P: pennello di lunghezza 567 m;
- tratto SR1: scogliera radente tipo 1 di lunghezza 1590 m;
- tratto SR2: scogliera radente tipo 2 (ridosso) di lunghezza 370 m;

- tratto SR3: scogliera radente tipo 3 di lunghezza 500 m.

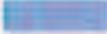
Le scogliere foranee, il pennello e la scogliera radente SR3 saranno realizzate con:

- un nucleo centrale formato da pietrame in scapoli 20-50 kg;
- uno strato formato da massi 0,5t-1,5t di prima categoria;
- una mantellata (strato più esterno) formato da 2 ordini massi naturali alla rinfusa a spigoli vivi - massi da 4t-7t (3° categoria).

Le scogliere radenti SR1 e SR2 saranno invece realizzate con materiale per rilevato ferroviario e una mantellata formata da 1 ordine di massi naturali da 0,5t-1,5t alla rinfusa a spigoli vivi (1° categoria). La scogliera SR2 infatti avrà a protezione la scogliera foranea SF1 Ovest che verrà realizzata davanti ad essa, mentre la scogliera SR1 sarà interessata dalla colmata e, fino alla realizzazione di quest'ultima, avrà comunque a protezione le scogliere foranee SF2 e SF1 Est.



Legenda

P - Pennello	L = 567 m	
SF1 Est - Scogliera foranea tipo 1	L = 542 m	
SF1 Ovest - Scogliera foranea tipo 1	L = 385 m	
SF2 - Scogliera foranea tipo 2	L = 1140 m	
SFE - Scogliera foranea tipo esistente	L = 45 m	
SR1 - Scogliera radente tipo 1	L = 1590 m	
SR2 - Scogliera radente tipo 2	L = 370 m	
SR3 - Scogliera radente tipo 3	L = 500 m	

Per esigenze costruttive si prevede di realizzare come primo stralcio funzionale il tratto del pennello che presenta una lunghezza di 567 m, propedeutico alla realizzazione dell'intervento, a protezione dell'imbocco del porto.

Fase 2 - Realizzazione rilevato ferroviario e nuova strada di servizio

Il nuovo rilevato ferroviario verrà realizzato ad una quota altimetrica simile a quella del rilevato esistente, variabile tra 3,70 e 5,50 m. L'andamento planimetrico si discosterà da quello attuale fino ad un massimo di 30,00 m per garantire la rettifica della tratta e la conseguente velocizzazione.

L'intervento in oggetto prevede, inoltre, la realizzazione di una strada di servizio a doppia corsia, avente larghezza di circa 6,5 m, che costeggia parallelamente la nuova tratta ferroviaria al fine di garantire l'accesso ai mezzi per la manutenzione.

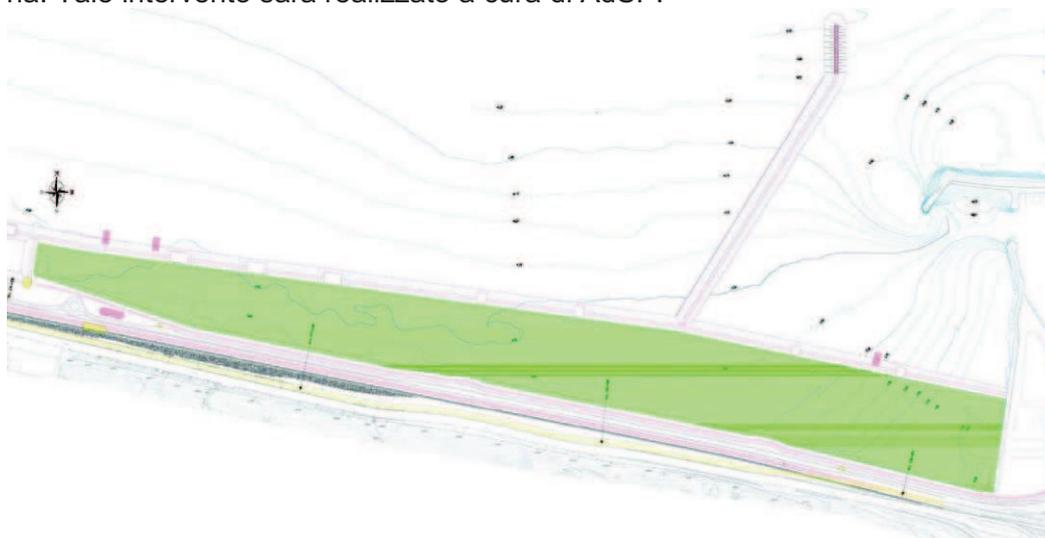
Inoltre, sono previste quattro piazzole di sosta lato mare aventi dimensioni pari a 20,00+25,00+20,00 m (lunghezza) e 3,50 m (larghezza), ubicate in prossimità delle progressive chilometriche 201+100 e 200+200 per consentire l'inversione di marcia.

La realizzazione del nuovo tracciato ferroviario comporta anche la modifica dell'attuale configurazione della stazione di Ancona Torrette; il tracciato ferroviario di progetto, in corrispondenza della chilometrica 200+550 si discosta dall'attuale tracciato. Per far fronte a questa interferenza, il progetto prevede la demolizione della banchina ferroviaria e dell'accesso ad essa lato mare, e il rifacimento di queste strutture nonché il prolungamento del sottopasso pedonale esistente.



Fase 3 – Colmata di progetto

L'intervento prevede il riempimento a quota 2.50 m s.l.m.m. della zona compresa tra la scogliera radente SR1 e le scogliere foranee SF2 e SF1 Est, avente una superficie complessiva di circa 20 ha. Tale intervento sarà realizzato a cura di AdSP.



L'area interessata dall'intervento in oggetto ha un'estensione di circa 20 ettari, la conterminazione laterale e del fondo avrà caratteristiche tali da permettere il conferimento di materiale con classe di qualità A, nel rispetto di quanto individuato dal D.M. 173/2016 e comunque compatibile con la destinazione in aree conterminate. In particolare, sarà costituito da una scogliera in massi naturali. Le attività di escavo, in base alla tipologia di materiale da dragare e dalla quantità, potranno essere eseguite sia idraulicamente che meccanicamente.

Le aree dove saranno prelevati i materiali saranno principalmente quelle per il completamento del dragaggio degli specchi acquei portuali di Ancona, al fine di rendere più sicure le manovre d'ingresso e uscita al porto delle navi. Tali aree assumono un ruolo di elevata importanza per la sicurezza delle grandi navi in ingresso al porto, in quanto rappresentano uno specchio acqueo di calma in caso di condizione meteomarine estreme.

Inoltre, potranno essere refluiti all'interno della colmata, i materiali provenienti dai dragaggi dei porti di sistema.

In relazione alle distanze, le modalità di trasferimento dei materiali all'interno della colmata, potranno prevedere tubazioni sommerse o parzialmente sommerse con l'utilizzo di draghe aspiranti oppure draghe autocaricanti aspiranti e refluenti o dotate di benna.

Le modalità di sversamento saranno definite in base alla provenienza dei sedimenti da immettere nell'area, potrà comunque essere di tipo idraulico, attraverso l'utilizzo di una draga aspirante refluyente, o di tipo meccanico tramite benna. A seconda della tipologia di materiale, il riempimento potrà essere eseguito via mare o via terra; in entrambi i casi sarà completato a terra con mezzi in grado di movimentare e distribuire uniformemente il materiale in tutta l'area della colmata.

E' inoltre in fase di valutazione l'opportunità di riutilizzare le macerie provenienti dalle demolizioni degli edifici lesionati dal sisma come materiale inerte all'interno della colmata.

L'opera, come previsto dal D.M.173/2016, sarà preventivamente caratterizzata con punti di campionamento ogni 200 m circa per uno spessore di 50 cm; le indagini saranno eseguite ai sensi del Capitolo 2 del D.M.173/2016.

Prima di procedere con il riempimento sarà prodotto un progetto di dragaggio e una scheda di inquadramento dell'area di escavo ai sensi del succitato D.M. 173, nonché saranno previste tutte le attività di monitoraggio come previsto da normativa.

Per quanto riguarda la sistemazione della colmata, nell'ambito dell'Accordo di Programma, il Comune di Ancona ha redatto un'ipotesi di layout in cui viene previsto di realizzare:

- una fascia di larghezza di circa 20 m di protezione dalle tracimazioni marina;
- una fascia di circa 25- 30 m avente funzione di filtro dalla viabilità ferroviaria;
- un'area centrale attrezzata con percorsi ciclo-pedonali.

Cantierizzazione

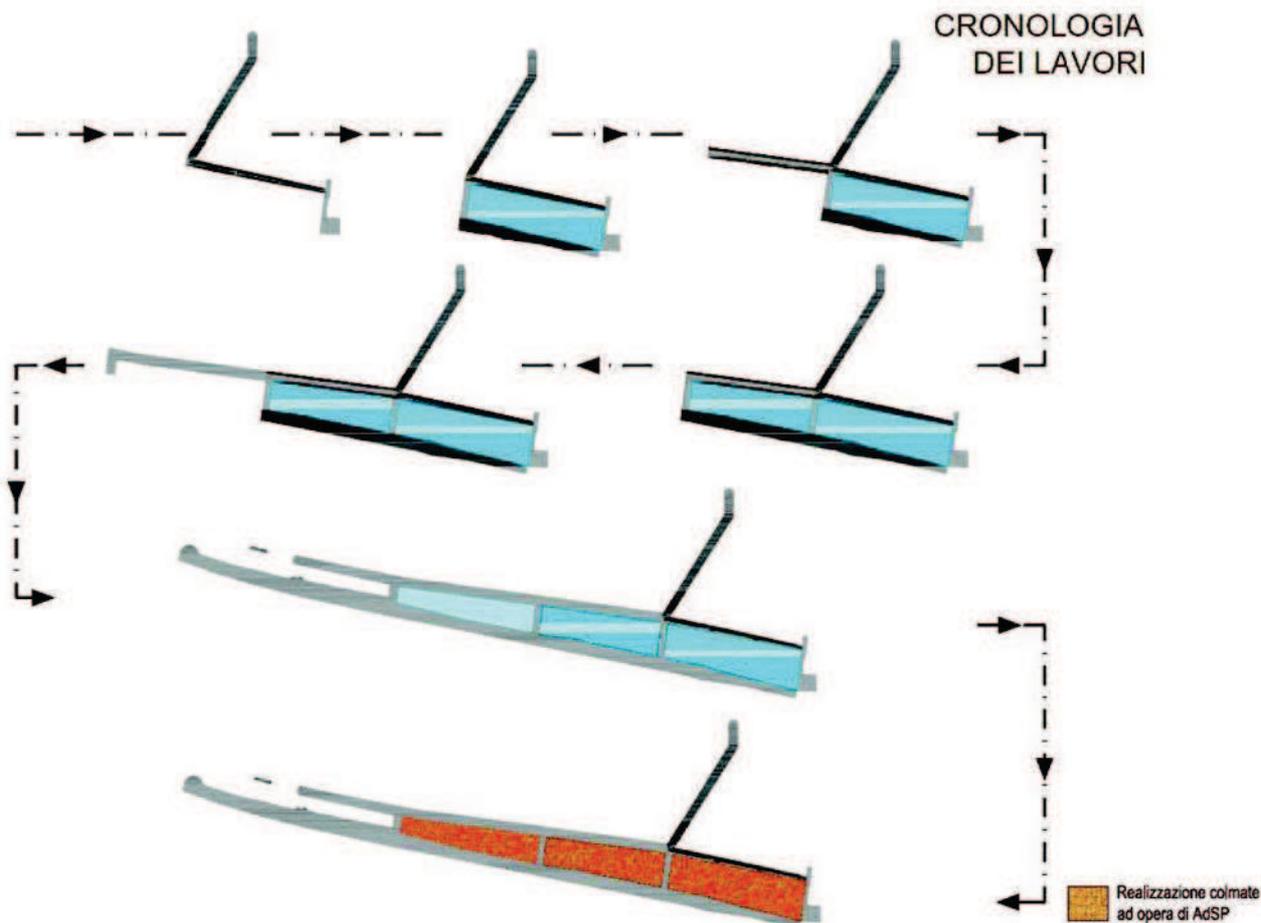
Lo schema generale dell'avanzamento dei lavori prevede l'inizio della costruzione dell'opera dalla zona limitrofa al porto attuale fino in direzione Nord.

La realizzazione dell'intera opera inizia con la costruzione del pennello via mare e il successivo raccordo con la scogliera foranea SF1 Est. Nello specifico, l'area prevista per la cantierizzazione si estende nella parte Ovest dell'attuale porto, dalla quale si procederà con la costruzione della scogliera SF1 Est fino al raggiungimento del pennello. Dopo questa fase si procederà al collegamento tramite una pista posta a quota +1,00 m s.l.m.m. con la costa, in modo da creare un percorso ad anello con lo scopo di migliorare la viabilità di cantiere.

A questo punto i lavori continueranno con la costruzione del rilevato ferroviario, dove occorrerà movimentare i massi che costituiscono la scogliera radente attuale per riutilizzarli nei tratti con le medesime caratteristiche. In una prima fase la quota del rilevato è pari +0.70 m s.l.m.m, livello tale da garantire l'assenza d'acqua e quindi l'inizio dell'infissione dei pali in sabbia.

L'avanzamento dei lavori proseguirà lasciando priorità alla realizzazione della scogliera foranea in modo da assicurare la protezione del rilevato. Terminati i lavori caratterizzati principalmente da movimenti di terra e inerti si procederà con la realizzazione e lo spostamento della linea ferroviaria. Infine, il completamento dell'opera prevede la realizzazione delle colmate a cura dell'AdSP, cioè il riempimento degli specchi d'acqua confinati da un lato dalla scogliera foranea e dall'altro dal rilevato ferroviario.

Nel complesso per il completamento dell'opera occorreranno 3 anni e mezzo.



La movimentazione dei materiali necessari per la realizzazione dell'opera in oggetto, avverrà in parte via mare e in parte via terra.

Si riportano di seguito i quantitativi di materiali che si prevede di movimentare sia via mare che via terra.

Tipologia di materiale	Volumi complessivi (mc)	Movimentazione via mare (mc)	Movimentazione via terra (mc)
Materiale per scogliere di 1°-2°-3° categoria	272.000	272.000	
Materiale per nucleo del pennello	26.000	26.000	
Materiale per nucleo delle scogliere (Tout Venant)	65.000		65.000
Materiale per rilevati ferroviario e/o stradale	388.000		388.000
Materiale proveniente dagli scavi	22.000		22.000
Materiale per pali in sabbia di consolidamento	18.000		18.000
Colmata con materiale dai dragaggi del sistema portuale Ancona	615.000	615.000	
Colmata con materiale riciclato da macerie del sisma	523.000		523.000

Marche/Abruzzo			
	TOTALE	1.929.000	913.000
			1.016.000

Per quanto riguarda la movimentazione via terra, sono state individuate apposite aree di cava per l'approvvigionamento delle terre necessarie per la realizzazione del nuovo rilevato ferroviario e del materiale necessario per la realizzazione dello strato di supercompattato.

In particolare, valutando le aree di cava censite dalla Regione Marche, sono stati individuati tre siti di cava:

- sito A: posto ad una distanza di circa 55,9 km dall'area di cantiere, raggiungibile attraverso la SP12 e la SS16 (Cava S. Isidoro – Corinaldo);
- sito B: posto ad una distanza di circa 32,4 km dall'area di cantiere, raggiungibile attraverso la SS76 e la SS16 (Cava Atiesino – Jesi);
- sito C: posto ad una distanza di circa 53,6 km dall'area di cantiere, raggiungibile attraverso la SS76 e la SS16 (Cava Gola della rossa – Serra San Quirico).

Inquinamento atmosferico

Le principali problematiche indotte dalla fase di realizzazione dell'opera sulla componente atmosfera riguardano la produzione di:

- Polveri
- Emissioni di gas e particolato.

Tali problematiche possono riscontrarsi lungo la viabilità impegnata dalla movimentazione dei mezzi pesanti e nell'intorno delle aree in cui avvengono le lavorazioni (in special modo nelle fasi di scarico del materiale e di movimentazione del pietrame e dei massi naturali).

Dall'esame degli elaborati di progetto, la fase di cantiere connessa alle opere in progetto è stata suddivisa in quattro fasi principali della durata complessiva di 41 mesi per circa 900 giorni.

1. Realizzazione scogliera foranea e pennello;
2. Realizzazione rilevato ferroviario a cura di RFI;
3. Realizzazione e spostamento linea ferroviaria a cura di RFI;
4. Realizzazione colmate a cura di AdsP.

È possibile, quindi, individuare le seguenti sorgenti di emissione per la fase di cantiere:

- Traffico indotto esterno alle aree di cantiere, via terra e via mare;
- Viabilità interna alle aree di cantiere, nelle fasi 2, 3 e 4.
- Trasporto via mare delle scogliere e delle sabbie di dragaggio del porto di Ancona.

I quantitativi di materiale necessario per la completa costruzione delle opere di difesa e di adeguamento linea ferroviaria sono riportati nella tabella precedente.

La movimentazione globale del materiale via terra è quantificata in 1.016.000,00 mc.

Ipotizzando motrici con cassone di capacità circa 12 mc si ottiene:

- 1.016.000,00 mc / 900 giorni \approx 1.128 mc/giorno;

Da cui si ricava:

- 1.128 mc/giorno / 12 mc/mezzo \approx 94 mezzi/giorno;

che nell'arco di 8 ore lavorative comporta un flusso di mezzi pari a:

- 480 minuti/94 mezzi \approx 1 mezzo ogni 5 minuti.

La movimentazione via mare è quantificata in 913.0000,00 mc

Di cui 272.000,00 x 2,36 \approx 641.920 tonnellate di massi per scogliere e 641.000,00 x 1,5 \approx 961.500 tonnellate di materiale dai dragaggi del porto di Ancona e per nucleo del pennello.

Ipotizzando il trasporto con motopontoni da 500 ton di portata si ottiene:

- 907.000 t / 500 t = 3.207 viaggi complessivi che per 900 giorni fanno circa 4 viaggi al giorno.

L'impatto sulla componente aria dovuta al transito via terra e via mare dei mezzi di cantiere è ritenuto comunque basso e riferibili alla sola componente polvere prodotta durante la fase di cantierizzazione dalle lavorazioni specifiche e dai transiti dei mezzi di cantiere.

CONTRIBUTI ISTRUTTORI PERVENUTI

In data 11 settembre 2019 si è svolto presso la sede della Regione Marche un tavolo tecnico tra i vari soggetti coinvolti nel procedimento, da cui è emersa la necessità di richiedere al proponente integrazioni documentali, da meglio dettagliare anche a seguito dell'invio dei vari contributi istruttori.

Successivamente sono pervenuti i seguenti contributi istruttori:

- **Comune di Falconara Marittima**, nota loro prot. 37290 del 20/09/2019, ns. prot. 1121960 del 20/09/2019.

Con tale nota viene trasmessa la Delibera di Giunta Comunale n. 350 del 19/09/2019. Nella Delibera (**allegata**), in sintesi, si richiede al proponente di "(...) integrare il SIA prendendo in considerazione un'area di studio ben più ampia, comprendente il territorio di Falconara Marittima (...)", in modo tale da analizzare gli effetti dell'opera sulle dinamiche costiere, di descrivere le componenti dell'ambiente ed antropiche sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante sia in fase di cantiere che di esercizio, con particolare riguardo alla viabilità e alle attività commerciali presenti nel territorio, nonché di tenere conto del cumulo degli effetti con gli altri progetti approvati (Nodo di Falconara, ampliamento da 2 a 4 corsie della SS16 Adriatica);

- **Comune di Ancona**, loro prot. 153590 del 23/09/2019, ns. prot. 1130861 del 23/09/2019. Con tale nota viene fornito un contributo relativo alla matrice rumore, chiedendo un approfondimento finalizzato alla ricerca di soluzioni progettuali alternative alla mitigazione degli impatti;

- **ARPAM – Dip. di Ancona**, nota loro prot. 30827 del 24/09/2019, ns. prot. 1136056 del 24/09/2019. In tale nota vengono formulate le osservazioni tecniche, suddivise per matrici ambientali. In sintesi:

Matrice Acque : viene richiesto un approfondimento relativamente ad alcuni aspetti afferenti la fase di cantiere.

Aria: viene chiesto di estendere il periodo di monitoraggio ante operam, includendo altri parametri caratteristici, di integrare l'individuazione dei recettori, di valutare l'impatto sulla componente atmosfera anche in fase di cantiere, di specificare i periodi di esecuzione delle misure in corso d'opera e di interessare tutti gli inquinanti significativi dell'attività di progetto per periodi statisticamente significativi in tutte e tre le fasi, ai sensi del DLgs n. 155/2010;

Rifiuti/Suolo: si suggeriscono approfondimenti sugli impatti determinati dalla complessiva conduzione delle attività di cantiere, nonché sull'effettiva disponibilità e caratteristiche del materiale necessario alla realizzazione delle opere. Per il riutilizzo delle terre e rocce da scavo si chiede la produzione del piano preliminare di utilizzo.

Sedimenti marini: si chiede di omogeneizzare le informazioni contrastanti presenti nei vari elaborati progettuali relativamente al materiale che si intende impiegare (qualità e modalità di escavo, trasporto e immersione), di valutare le possibili alternative e di chiarire, al fine di stabilire le classi di qualità dei sedimenti da utilizzare, se il terrapieno è in ambito portuale.

Rumore: per la fase di cantiere, si chiede di valutare l'impatto acustico del cantiere, comprensivo dei mezzi di trasporto del materiale di riempimento, su tutta l'area limitrofa, di approfondire la scelta dei recettori acustici, di prevedere l'adozione di barriere provvisorie. Per la fase di esercizio, si chiede di fornire i dettagli delle modifiche che si intende apportare al piano di risanamento acustico. Relativamente al PMA, si chiede di effettuare il monitoraggio in tre ulteriori punti.

Vibrazioni: si chiede di valutare l'impatto vibrazionale includendo nel PMA almeno un punto di rilievo per le tre fasi ante operam, corso d'opera e post operam.

- **P.F. Tutela delle Acque e Difesa del Suolo e della Costa**, nota ID 17966682 del 04/10/2019.
Difesa della costa: in considerazione della rilevanza dell'opera, pur riconoscendo che l'intervento si inserisce in un ambito, a sud chiuso dal porto di Ancona e a nord caratterizzato da un litorale prevalentemente protetto, si ritiene di dover integrare le conclusioni dello studio meteomarinico con una valutazione sugli effetti indotti dalle trasformazioni sui tratti di litorali limitrofi con particolare attenzione al tratto nord.
Difesa del suolo: evidenzia che l'area interessata dal progetto interferisce con il piede della grande frana di Ancona, fenomeno classificato dagli studi tecnico-scientifici e dal Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI). Ricorda che il Ministero dell'Ambiente ha condotto, in passato, alcune procedure di valutazione di impatto ambientale di importanti strutture e infrastrutture (porto turistico, collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità "uscita ad ovest" – variante piano regolatore del porto di Ancona) che hanno, negli anni, focalizzato la principale attenzione proprio sull'area della grande frana di Ancona e ne hanno fortemente condizionato l'esito, in quanto porzione del territorio interessata dalle opere. Per il dettaglio dei contenuti del contributo si rimanda alla nota in allegato.
- **P.F. Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità**, nota ID 18011303 del 10/10/2019: segnala la necessità che, propedeuticamente alla esecuzione delle opere, venga redatta adeguata programmazione delle stesse con l'impresa ferroviaria affinché siano mitigate le interferenze sulla regolare erogazione del servizio di trasporto pubblico ferroviario.
- **P.F. Urbanistica, Paesaggio, informazioni territoriali, edilizia ed espropriazione**, nota ID 18019977 del 11/10/2019: evidenzia che l'intervento risulta parzialmente difforme rispetto alle previsioni urbanistiche del vigente Piano Regolatore Generale di Ancona. L'approvazione di tale progetto, quindi, necessiterà della contestuale approvazione di variante urbanistica, che, trattandosi di opere eseguite da Enti Statali (Rete Ferroviaria Italiana e Autorità di Sistema Portuale), rientrano nelle fattispecie normate dal DPR n.383/94, la cui istruttoria relativa all'accertamento della conformità urbanistica sul progetto definitivo sarà effettuata dalla stessa P.F. regionale a seguito di specifica richiesta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.
- **P.F. Bonifiche, fonti energetiche, rifiuti e cave e miniere**, nota ID 18021222 del 11/10/2019: comunica che, relativamente alla colmata che secondo le previsioni dovrebbe utilizzare il "*materiale riciclato da macerie del sisma Marche/Abruzzo*" per un totale di 523.000 mc, poiché tale materiale risulta ormai presente in scarse quantità, in sua sostituzione sarà necessario prevedere approvvigionamenti di altro materiale inerte, verificandone le disponibilità sul mercato.

VALUTAZIONI ISTRUTTORIE RELATIVE AGLI IMPATTI AMBIENTALI DETERMINATI DAGLI INTERVENTI

Alla luce dell'istruttoria effettuata, del tavolo tecnico tenutosi presso la sede della Regione Marche in data 11 settembre 2019 e dei vari contributi pervenuti sopra riportati, **e ai quali si rimanda per i contenuti di dettaglio**, si ritiene necessario che il proponente fornisca i seguenti chiarimenti:

- Dinamica costiera: integrazione delle conclusioni dello studio meteomarinico con una valutazione sugli effetti indotti dalle trasformazioni sui tratti di litorali limitrofi con particolare attenzione al tratto nord, descrizione delle componenti dell'ambiente ed antropiche sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante sia in fase di cantiere che di esercizio, con particolare riguardo alla viabilità e alle attività commerciali presenti nel territorio, nonché cumulo degli effetti con gli altri progetti approvati (Nodo di Falconara, ampliamento da 2 a 4 corsie della SS16 Adriatica);
- Acque, approfondimento relativamente ad alcuni aspetti afferenti la fase di cantiere;

- Aria, estensione del periodo di monitoraggio ante operam, includendo altri parametri caratteristici, integrazione dei recettori, valutazione dell'impatto sulla componente atmosfera anche in fase di cantiere, soprattutto in considerazione dell'elevato numero di mezzi previsti per il trasporto del materiale di colmata, specificazione dei periodi di esecuzione delle misure in corso d'opera e interessamento di tutti gli inquinanti significativi dell'attività di progetto per periodi statisticamente significativi in tutte e tre le fasi, ai sensi del DLgs n. 155/2010;
- Rifiuti/Suolo, approfondire gli impatti determinati dalla complessiva conduzione delle attività di cantiere, nonché verifiche sull'effettiva disponibilità e caratteristiche del materiale necessario alla realizzazione delle opere. Per il riutilizzo delle terre e rocce da scavo si chiede la produzione del piano preliminare di utilizzo. Relativamente alla colmata che secondo le previsioni dovrebbe utilizzare il "materiale riciclato da macerie del sisma Marche/Abruzzo" per un totale di 523.000 mc, poiché tale materiale risulta ormai presente in scarse quantità, in sua sostituzione sarà necessario prevedere approvvigionamenti di altro materiale inerte, verificandone le disponibilità sul mercato. Andrà inoltre valutato l'impatto determinato dal trasporto di tale materiale.
- Sedimenti marini, omogeneizzare le informazioni contrastanti presenti nei vari elaborati progettuali relativamente al materiale che si intende impiegare (qualità e modalità di escavo, trasporto e immersione), valutare le possibili alternative e chiarire, al fine di stabilire le classi di qualità dei sedimenti da utilizzare, se il terrapieno è in ambito portuale. Fornire chiarimenti relativi alle analisi che si intendono effettuare sul materiale di colmata, che andranno effettuati prima di procedere alle operazioni di escavo, trasporto e immersione.
- Rumore: per la fase di cantiere, valutare l'impatto acustico del cantiere, comprensivo dei mezzi di trasporto del materiale di riempimento, su tutta l'area limitrofa, approfondire la scelta dei recettori acustici, prevedere l'adozione di barriere provvisorie. Per la fase di esercizio, fornire i dettagli delle modifiche che si intende apportare al piano di risanamento acustico. Andrà inoltre effettuato un: approfondimento progettuale finalizzato alla ricerca di soluzioni progettuali alternative alla mitigazione dell'impatto acustico. Relativamente al PMA, effettuare il monitoraggio in tre ulteriori punti;
- Vibrazioni: valutare l'impatto vibrazionale includendo nel PMA almeno un punto di rilievo per le tre fasi ante operam, corso d'opera e post operam.
- Trasporto ferroviario: prevedere che, propedeuticamente alla esecuzione delle opere, venga redatta adeguata programmazione delle stesse con l'impresa ferroviaria affinché siano mitigate le interferenze sulla regolare erogazione del servizio di trasporto pubblico ferroviario.

Si rimanda, infine, ai contributi della PF Tutela delle Acque e Difesa del Suolo e della Costa per gli aspetti relativi all'interferenza con la frana di Ancona e a quello della PF Urbanistica, Paesaggio, informazioni territoriali, edilizia ed espropriazione per quelli urbanistici.

AB/

La Responsabile del Procedimento
Velia Cremonesi

Allegati:

1. Comune di Falconara Marittima loro prot. 37290 del 20/09/2019, ns. prot. 1121960 del 20/09/2019, ed allegata Delibera di Giunta Comunale n. 350 del 19/09/2019;
2. Comune di Ancona, loro prot. 153590 del 23/09/2019, ns. prot. 1130861 del 23/09/2019;
3. ARPAM – Dip. di Ancona, nota loro prot. 30827 del 24/09/2019, ns. prot. 1136056 del 24/09/2019;
4. P.F. Tutela delle Acque e Difesa del Suolo e della Costa, nota ID 17966682 del 04/10/2019;



GIUNTA REGIONALE

Servizio Tutela, gestione e assetto del territorio

Posizione di Funzione Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica

5. P.F. Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità, nota ID 18011303 del 10/10/2019;
6. P.F. Urbanistica, Paesaggio, informazioni territoriali, edilizia ed espropriazione, nota ID 18019977 del 11/10/2019;
7. P.F. Bonifiche, fonti energetiche, rifiuti e cave e miniere, nota ID 18021222 del 11/10/2019;

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

Classifica 400.130.10. V00750



COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA
Provincia di Ancona

3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture
 U.O.C. Pianificazione Territoriale e Cartografia

Alla Regione Marche
 Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio
 P.F. Valutazioni e autorizzazioni ambientali

PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

Alla c.a. dell' Arch. Velia Cremonesi

1121960|20/09/2019

|R_MARCHE|GRM|VAA|A
 400.130.10/2018/VAA/40013
 299

OGGETTO: D. Lgs 152/2006 Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – Lungomare Nord – Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria.
INVIO Delibera n° 350/2019 recante il contributo del Comune nel procedimento

Con riferimento al procedimento in oggetto e in esito a quanto emerso nel corso del tavolo tecnico del 11.09.2019 convocato da Codesto Ente, si invia la Delibera della Giunta Comunale n° 350 del 19.09.2019 comprensiva dell'allegata Relazione, a valere quale contributo del Comune.

Ove occorra può essere fatto riferimento a: Arch. Maria Alessandra Marincioni – Tel 071.9177223

Cordiali saluti

Il Funzionario Tecnico
 Titolare P.O.

UOC Pianificazione Territoriale e Cartografia
 Arch. Maria Alessandra Marincioni

IL DIRIGENTE DEL 3° SETTORE
 Ing. Eleonora Mazzalupi



Allegato:
 - Delibera GC n° 350/2019 con allegata Relazione



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

COPIA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Nr. 350 del 19/09/2019

Oggetto:

REALIZZAZIONE SCOGLIERA DI PROTEZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA BOLOGNA-LECCE. INTERRAMENTO CON GLI ESCAVI DEI FONDALI MARINI E RETTIFICA E VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA. CONTRIBUTO DEL COMUNE NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

L'anno duemiladiciannove, il giorno diciannove del mese di
le ore 16,30 nella Residenza Comunale in seguito a
disposta nei modi di legge, si è riunita la Giunta

1121960|20/09/2019

|R_MARCHE|GRM|VAA|A
400.130.10/2018/VAA/40013
299

discussione del presente punto all'ordine del giorno,
risultano presenti:

1	SIGNORINI	STEFANIA	SINDACO	Presente
2	AL DIRY	YASMIN	Vicesindaco	Presente
3	BARCHIESI	VALENTINA	Assessore	Presente
4	GIACANELLA	MARCO	Assessore	Assente
5	MONDAINI	RAIMONDO	Assessore	Presente
6	ROSSI	CLEMENTE	Assessore	Presente

Presenti: 5 Assenti: 1

Partecipa il Segretario Generale Dott. Nocelli Francesco Maria.

Constatato il numero legale degli intervenuti, assume la presidenza Signorini Stefania nella sua qualità di Sindaco ed invita la Giunta Comunale alla discussione dell'oggetto su riferito.

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot.0037290-20/09/2019-D472-PG-0008-00060001-P



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Proposta di deliberazione per la Giunta Comunale
ad iniziativa dell'Assessore Clemente Rossi

OGGETTO: REALIZZAZIONE SCOGLIERA DI PROTEZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA BOLOGNA-LECCE. INTERRAMENTO CON GLI ESCAVI DEI FONDALI MARINI E RETTIFICA E VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA. CONTIBUTO DEL COMUNE NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

LA GIUNTA COMUNALE

Premesse

In data 9 Febbraio 2017 è stato firmato il **protocollo di intesa** per "Interventi per la riqualificazione urbana, la messa in sicurezza dall'azione meteo marina e velocizzazione della linea ferroviaria Adriatica, per il collegamento viario della statale 16 al porto di Ancona". I firmatari del Protocollo (Ministero Infrastrutture e Trasporti, Regione Marche, Comune di Ancona, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, RFI e ANAS) hanno condiviso la necessità di attuare i contenuti del protocollo stesso tramite specifici accordi di programma che contengono i reciproci impegni di natura progettuale-finanziaria, nonché gli strumenti e i percorsi giuridico-amministrativi utili allo scopo.

In data 12 Ottobre 2017 è stato firmato **l'accordo di programma** che definisce le seguenti azioni prioritarie ed urgenti per la realizzazione dell'intervento sul lungomare: la **velocizzazione con variante al tracciato della linea ferroviaria Adriatica** nonché la **protezione della sede ferroviaria dal moto meteo marino** comprensiva della **riprofilatura della linea di costa, escavo dei fondali portuali e potenziamento della capacità funzionale delle banchine commerciali, in coerenza con le previsioni del piano regolatore portuale, nonché tutti i più idonei interventi di mitigazione del rischio di insabbiamento del porto turistico Marina Dorica a seguito delle modifiche della linea di costa interessata dagli interventi infrastrutturali.**

I firmatari dell'accordo (RFI, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Regione Marche, Comune di Ancona) nel definire le reciproche funzioni, hanno stabilito che RFI provvede, tra l'altro, alla progettazione della scogliera e della sede ferroviaria ed alla acquisizione di tutte le autorizzazioni necessarie alla realizzazione dell'opera.

Il progetto prevede la rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria Bologna-Lecce e si articola in tre fasi:

fase 1: realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria (scogliera esterna lato mare e un pennello), a cura di RFI;
fase 2: realizzazione sottofondo, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria (compreso confinamento interno) a cura di RFI;
fase 3: interrimento con gli escavi dei fondali marini (area compresa tra la scogliera esterna e il confinamento interno), a cura di Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

L'intervento è soggetto a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del Codice dell'Ambiente D. Lgs 152/2006. Nell'ambito del Procedimento di VIA statale di competenza Ministeriale, la Regione Marche è chiamata ad effettuare una propria istruttoria e per tale finalità ha ritenuto di

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot.0037290-20/09/2019-D472-PG-0008-00060001-P



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

coinvolgere tutti i soggetti che, a vario titolo, potrebbero fornire un proprio contributo. L'istruttoria regionale verrà formalizzata con Decreto Dirigenziale e terrà conto dei contributi prodotti dai soggetti interessati.

Con nota Prot. n° 970920 del 06.08.2019 (assunta al Protocollo Comunale al n° 31425 del 06.08.2019), la Regione Marche ha convocato un tavolo tecnico per valutare in maniera congiunta quanto prodotto da RFI in qualità di Soggetto Proponente relativamente agli aspetti progettuali e alle maggiori interazioni con l'ambiente.

Considerazioni di carattere generale

Le molteplici sfide che sta affrontando il nostro Paese, dal punto di vista economico, ambientale e sociale, mostrano la necessità di un approccio integrato e territoriale capace di conseguire risultati specifici a livello locale, e ciò impone di oltrepassare i tradizionali confini amministrativi e richiede ai diversi livelli di governo una ferma volontà di cooperare e coordinare azioni allo scopo di raggiungere gli obiettivi condivisi;

In tale contesto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato il Comune di Ancona a rimodulare il PIAU_Programma Innovativo in Ambito Urbano "Porti & Stazioni" (di cui al D.M. Infrastrutture e dei Trasporti 27/12/2001) denominato "Viale di Luci", a suo tempo finanziato, attraverso la redazione di un Piano di Sviluppo d'Area Vasta (PSAV), ossia di un documento programmatico che definirà le linee strutturali di sviluppo del "territorio snodo" alla cui definizione hanno contribuito i diversi programmi innovativi attivati dal MIT (lo stesso Programma Porti & Stazioni del Comune di Ancona, il Progetto SISTeMA e Territori Snodo 1 e 2 del Comune di Jesi, il Piano Strategico e il PUM del Comune di Fabriano) aventi in comune l'obiettivo di promuovere politiche urbane integrate per intensificare lo sviluppo urbano sostenibile e rafforzare il ruolo delle città nel quadro della politica di coesione;

I Comuni dell'area medio-adriatica marchigiana, anche grazie al supporto fornito dal MIT al Comune di Ancona, hanno colto, in questo ambito, l'opportunità di proporsi come una vera e propria "area metropolitana" in grado di configurare, attraverso un processo virtuoso di pianificazione condivisa, e dotandosi di idonei strumenti di programmazione (PSAV), una propria strategia territoriale integrata e multisettoriale, supportata da una solida proposta di governance;

Il Comune di Falconara si è costituita sin dal 2013 parte attiva dell'iniziativa, ritrovando in essa piena coerenza con le proprie politiche di programmazione delineate in atti amministrativi tra i quali si richiamano:

- l'Atto di Indirizzo approvato con Delibera Consiliare n° 7 del 03.03.2010 esplicativo del contesto di Area Vasta, del ruolo di Falconara, della necessità di costruire un'immagine di territorio che superi le ripartizioni ed i confini amministrativi affrontando in modo nuovo il tema della pianificazione a scala più vasta mediante la condivisione degli obiettivi per un sviluppo sostenibile;
- le Linee Programmatiche relative alle azioni ed ai progetti da realizzare nel corso del mandato 2013-2018 approvate con Delibera

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot.0037290-20/09/2019-D472-PG-0008-00060001-P



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Consiliare n° 52 del 13.09.2013 in particolare nelle parti in cui viene evidenziato l'impegno di ricercare strategie per il rilancio di Falconara Marittima nell'ambito dell'Area Vasta cui appartiene insieme agli altri Enti facendo leva sulla capacità di concertare e condividere con questi gli appropriati scenari futuri.

L'attività di condivisione dei Comuni ha trovato la propria formalizzazione nel "PROTOCOLLO D'INTESA DELL'AREA METROPOLITANA MEDIO-ADRIATICA per la costruzione di una strategia territoriale integrata" sottoscritto il 14 Maggio 2014.

Nell'ambito di tale contesto ogni iniziativa che a vario titolo incida con le dinamiche del territorio, si ritiene debba essere massimamente partecipata, non tanto per coerenza con i principi di cooperazione condivisi tra gli Enti, ma soprattutto in quanto opportunità di sviluppo di ulteriori iniziative complementari e coordinamento di azioni già programmate o avviate nel territorio;

Nel constatare, al contrario, che l'attività progettuale in oggetto sia stata gestita dal Proponente al di fuori del contesto sopra descritto, si evidenzia come conseguenza inevitabile, l'inadeguatezza dell'approccio progettuale anche sul piano tecnico, in particolare per ciò che attiene gli aspetti ambientali.

Preso atto di quanto evidenziato nella nota Prot. n° 5570 del 18/09/2019 (Allegata al presente atto) a firma del Dirigente del 3° Settore, e precisamente che lo Studio di Impatto Ambientale prodotto da RFI sembra analizzare le ricadute ambientali e gli impatti determinati dall'intervento esclusivamente nell'area interessata dalle opere e, tutt'al più, nell'area di Ancona più prossima all'opera pubblica;

Ritenuto di dover richiedere al Proponente di integrare lo Studio di Impatto Ambientale prendendo in considerazione un'area di studio ben più ampia, comprendente il territorio di Falconara Marittima, nell'ambito della quale effettuare la valutazione delle implicazioni dell'opera con il territorio;

DELIBERA

1. Di approvare le premesse del presente atto, che qui si intendono integralmente richiamate;
2. Di riaffermare la necessità di coordinare gli interventi riguardanti l'area vasta così da costruire un'immagine di territorio che superi le ripartizioni ed i confini amministrativi affrontando in modo nuovo il tema della pianificazione a scala più vasta mediante la condivisione degli obiettivi per un sviluppo sostenibile;
3. Di prendere atto dei contenuti della nota dirigenziale prot. n° 5570 del 18/09/2019 allegata alla presente delibera, e di richiedere pertanto alla Regione Marche, in qualità di soggetto che cura l'istruttoria, di fare proprio il seguente contributo tecnico nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale relativo al progetto in argomento:



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

"Richiedere al Proponente di integrare lo Studio di Impatto Ambientale prendendo in considerazione un'area di studio ben più ampia, comprendente il territorio di Falconara Marittima, nell'ambito della quale effettuare le valutazioni.

A titolo esemplificativo e non esaustivo si segnala la necessità:

- di analizzare gli effetti dell'opera sulle **dinamiche costiere**;
- di descrivere le **componenti dell'ambiente** sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio e tutti i probabili effetti rilevanti dell'opera sull'ambiente (aria, acqua, rumore, ecc.);
- di descrivere le **componenti antropiche** sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio e tutti i probabili effetti rilevanti dell'opera in particolare con riguardo alla **viabilità e alle attività commerciali** presenti nel territorio.
- di tenere conto del **cumulo degli effetti con altri progetti approvati**:
 - Collegamento Orte-Falconara con la linea adriatica. Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale" di cui al Programma delle infrastrutture strategiche (legge 443/2001);
 - SS16 'Adriatica' Variante di Ancona - Ampliamento da 2 a 4 corsie da Falconara a Baraccola - 1° Lotto: tratto Falconara-Torrette (svincoli inclusi)"

4. Dare mandato al competente Ufficio di trasmettere il presente atto alla Regione Marche;

5. DI DARE ATTO che il responsabile del procedimento, ai sensi e per gli effetti della L. 241/1990, è Marincioni Maria Alessandra.

=°=°=°=°=°=°=°=°=°=

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la sopra estesa proposta di deliberazione;

Visti gli allegati pareri in ordine alla regolarità tecnica e contabile espressi ai sensi dell'art.49, comma 1, del T.U.E.L. approvato con D.Lgs. n.267/2000;

Ritenuta la suddetta proposta meritevole di accoglimento, così come presentata;

Con voto favorevole ed unanime dei presenti;

DELIBERA

DI APPROVARE la sopra estesa proposta di deliberazione;



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

DI DICHIARARE la presente deliberazione, con votazione separata ed unanime, immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del T.U.E.L. approvato con D.Lgs. n.267/2000, in considerazione del termine temporale (20 Settembre 2019) assegnato nel corso dell'incontro dell'11.09.2019 dalla Regione Marche per l'invio del contributo da parte degli Enti.



COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA
Provincia di Ancona

=====

3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture
U.O.C. Pianificazione Territoriale e Cartografia

All'Assessore all'Urbanistica
Dott. Clemente Rossi

Al Segretario Generale
Dott. Francesco Maria Nocelli

OGGETTO: Realizzazione scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini e rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria. Contributo del Comune nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale.

Premesse

In data 9 Febbraio 2017 è stato firmato il protocollo di intesa per "Interventi per la riqualificazione urbana, la messa in sicurezza dall'azione meteo marina e velocizzazione della linea ferroviaria Adriatica, per il collegamento viario della statale 16 al porto di Ancona". I firmatari del Protocollo (Ministero Infrastrutture e Trasporti, Regione Marche, Comune di Ancona, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, RFI e ANAS) hanno condiviso la necessità di attuare i contenuti del protocollo stesso tramite specifici accordi di programma che contengono i reciproci impegni di natura progettuale-finanziaria, nonché gli strumenti e i percorsi giuridico-amministrativi utili allo scopo.

Successivamente quindi, in data 12 Ottobre 2017 è stato firmato l'accordo di programma che definisce le seguenti azioni prioritarie ed urgenti per la realizzazione dell'intervento sul lungomare: la velocizzazione con variante al tracciato della linea ferroviaria Adriatica nonché la protezione della sede ferroviaria dal moto meteo marino comprensiva della riprofilatura della linea di costa, escavo dei fondali portuali e potenziamento della capacità funzionale delle banchine commerciali, in coerenza con le previsioni del piano regolatore portuale, nonché tutti i più idonei interventi di mitigazione del rischio di insabbiamento del porto turistico Marina Dorica a seguito delle modifiche della linea di costa interessata dagli interventi infrastrutturali. I firmatari dell'accordo (RFI, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Regione Marche, Comune di Ancona) nel definire le reciproche funzioni, hanno stabilito che RFI provvede, tra l'altro, alla progettazione della scogliera e della sede ferroviaria ed alla acquisizione di tutte le autorizzazioni necessarie alla realizzazione dell'opera.

Contenuti progettuali e fasi

Il progetto prevede la rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria Bologna-Lecce e si articola in tre fasi:
fase 1: realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria (scogliera esterna lato mare e un pennello), a cura di RFI;
fase 2: realizzazione sottofondo, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria (compreso confinamento interno) a cura di RFI;
fase 3: interrimento con gli escavi dei fondali marini (area compresa tra la scogliera esterna e il confinamento interno), a cura di Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale statale (VIA)

L'intervento è soggetto a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del Codice dell'Ambiente D. Lgs 152/2006. Nell'ambito del Procedimento di VIA statale di competenza Ministeriale, la Regione Marche è chiamata ad effettuare una propria istruttoria e per tale finalità ha ritenuto di coinvolgere tutti i soggetti che, a vario titolo, potrebbero fornire un proprio contributo. L'istruttoria regionale verrà formalizzata con Decreto Dirigenziale e terrà conto dei contributi prodotti dai soggetti interessati.



COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA
Provincia di Ancona

3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture
U.O.C. Pianificazione Territoriale e Cartografia

Pertanto con nota Prot. n° 970920 del 06.08.2019 (assunta al Protocollo Comunale al n° 31425 del 06.08.2019), la Regione Marche ha convocato un tavolo tecnico per valutare in maniera congiunta quanto prodotto da RFI in qualità di Soggetto Proponente relativamente agli aspetti progettuali e alle maggiori interazioni con l'ambiente.

Contributo del Comune di Falconara Marittima – Proposta tecnica

Esaminato lo Studio di Impatto Ambientale predisposto da RFI ed illustrato dai redattori nel corso del tavolo tecnico dell'11.09.2019, si propone di sottoporre alla Regione Marche, titolare dell'istruttoria, le seguenti questioni che non sono state trattate nello Studio o che, a nostro avviso, non sono state sviluppate esaurientemente:

Premesso che lo Studio di Impatto Ambientale prodotto da RFI sembra analizzare le ricadute ambientali e gli impatti determinati dall'intervento esclusivamente nell'area interessata dalle opere e, tutt'al più, nell'area di Ancona più prossima all'opera, si ritiene di dover richiedere al Proponente di integrare lo Studio di Impatto Ambientale prendendo in considerazione un'area di studio ben più ampia, comprendente il territorio di Falconara Marittima, nell'ambito della quale effettuare le valutazioni.

A titolo esemplificativo e non esaustivo si segnala la necessità:

- di analizzare gli effetti dell'opera sulle dinamiche costiere;
- di descrivere le componenti dell'ambiente sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio e tutti i probabili effetti rilevanti dell'opera sull'ambiente (aria, acqua, rumore, ecc.);
- di descrivere le componenti antropiche sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio e tutti i probabili effetti rilevanti dell'opera in particolare con riguardo alla viabilità e alle attività commerciali presenti nel territorio.
- di tenere conto del cumulo degli effetti con altri progetti approvati:
 - Collegamento Orte-Falconara con la linea adriatica. Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale" di cui al Programma delle infrastrutture strategiche (legge 443/2001);
 - SS16 'Adriatica' Variante di Ancona - Ampliamento da 2 a 4 corsie da Falconara a Baraccola - 1° Lotto: tratto Falconara-Torrette (svincoli inclusi)

La presente si sottopone alla Giunta Comunale per l'assunzione dell'atto amministrativo di competenza da trasmettere alla Regione Marche nel termine da questa assegnato che viene a cadere il 20 Settembre 2019.

Il Funzionario Tecnico
Titolare P.O. UOC
Pianificazione Territoriale e Cartografia
Arch. Maria Alessandra Marincioni

Il Dirigente del 3° Settore
Ing. Eleonora Mazzalupi

Allegati:

- nota Regione Marche Prot. n° 970920 del 06.08.2019
- stralcio dello Studio di Impatto Ambientale



COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot.0037290-20/09/2019-D472-PG-0008-00060001-P
COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot.0005570-18/09/2019-D472-DF-0008-0006-C 0036-0048



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

PROFILO N. 102194 DEL 17/09/2019

OGGETTO DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

REALIZZAZIONE SCOGLIERA DI PROTEZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA BOLOGNA-LECCE. INTERRAMENTO CON GLI ESCAVI DEI FONDALI MARINI E RETTIFICA E VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA. CONTRIBUTO DEL COMUNE NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Il sottoscritto Dirigente e/o Responsabile del Procedimento in riferimento alla delibera in oggetto

DICHIARANO

che nei propri confronti:

- non ricorre conflitto, anche potenziale, di interessi a norma dell'art. 6 bis della Legge 241/1990 s.m.i., dell'art. 6 del D.P.R. 62/2013 e dell'art. 5 del Codice di comportamento del Comune di Falconara Marittima;
- non ricorrono le cause di astensione previste dagli artt. 7 del D.P.R. n. 62/2013 e 6 del Codice di comportamento del Comune di Falconara Marittima;
- non ricorrono le condizioni ostative previste dall'art. 35 bis del D.Lgs. n. 165/2001 e s.m.i.

Falconara Marittima,

Il Responsabile del procedimento
Marincioni Maria Alessandra

Falconara Marittima,

Il Dirigente
Mazzalupi Eleonora



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

PROFILO N. 102194 DEL 17/09/2019

OGGETTO DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
REALIZZAZIONE SCOGLIERA DI PROTEZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA BOLOGNA-LECCE. INTERRAMENTO CON GLI ESCAVI DEI FONDALI MARINI E RETTIFICA E VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA. CONTRIBUTO DEL COMUNE NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

PROPONENTE	SERVIZIO INTERESSATO
3° SETTORE: GESTIONE, GOVERNO, VALORIZZAZ. TERRITORIO E INFRASTRUTTURE	U.O.C. PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E CARTOGRAFIA
	MARINCIONI MARIA ALESSANDRA

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO	Ai sensi e per gli effetti della Legge 241/1990. Data Il Responsabile Marincioni Maria Alessandra
---	---

VISTO l'Art. 49, comma 1 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali approvato con Decreto Legislativo 18/08/2000 N. 267 e successive modifiche ed integrazioni;

IL RESPONSABILE TECNICO	Sulla presente proposta di deliberazione si esprime PARERE FAVOREVOLE di regolarità tecnica, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa. Data 18-09-2019 Il Responsabile Mazzalupi Eleonora
--------------------------------	--

IL RESPONSABILE CONTABILE	Sulla presente proposta di deliberazione si esprime PARERE FAVOREVOLE di regolarità contabile. Data 18-09-2019 Il Responsabile Dirigente 2° Settore Dott. Pierpaoli Mauro
----------------------------------	--

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot.0037290-20/09/2019-D472-PG-0008-00060001-P



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto:

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to Dott. Nocelli Francesco Maria

IL SINDACO
F.to Prof.ssa Signorini Stefania

Per estratto conforme al suo originale e per uso amministrativo.

li, 19-09-2019

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Francesco Maria Nocelli)

A T T E S T A T O D I E S E C U T I V I T A'

La presente deliberazione diverrà esecutiva in data 30-09-2019 per la scadenza del termine di 10 giorni dalla pubblicazione (art. 134, comma 3, D.lgs 267/2000).

li, 19-09-2019

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Francesco Maria Nocelli)

A T T E S T A T O D I P U B B L I C A Z I O N E

La presente deliberazione è pubblicata, mediante affissione all'Albo Pretorio, per quindici giorni consecutivi previsti per legge a decorrere dal 19-09-2019.

li, 19-09-2019

F.to **IL SEGRETARIO GENERALE**
(Dott. Francesco Maria Nocelli)



Ancona, 23/09/2019

1130861|23/09/2019
|R_MARCHE|GRM|VAA|A
400.130.10/2019/VAA/40013
368

Al Servizio Tutela Gestione e Assetto del Territorio
Posizione di Funzione Valutazioni e autorizzazioni
ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalisti-
ca
Regione Marche
Dirigente dott. Roberto Ciccioi
RUP arch. Velia Cremonesi

Oggetto: **D. Lgs 152/2006 art. 23. Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale statale (VIA). Proponente: RFI Rete Ferroviaria Italiana SpA. Progetto: Comune di Ancona Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria Comune di Ancona – CONTRIBUTO MATRICE RUMORE.**

A seguito della comunicazione da parte della Posizione di Funzione Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica del Servizio Tutela Gestione e Assetto del Territorio della Regione Marche (prot. 0131010 del 06.08.2019) con cui veniva data comunicazione dell'avvio del procedimento regionale e convocato il tavolo tecnico in data 11.09.2019, viene redatto il seguente contributo del Comune di Ancona all'istruttoria della Regione Marche relativo alla matrice rumore del progetto in questione.

1_ANALISI DEGLI ELABORATI PROGETTUALI

Il Progetto Definitivo delle opere in oggetto prevede, lungo la linea ferroviaria rettificata, la realizzazione di lunghi tratti di barriere antirumore su muri di sostegno in c.a., con un'altezza variabile tra i 4 e i 7 metri (rif.:elaborati grafici n. E007"Planimetria Progetto generale con sezioni caratteristiche" e n. E107"Sezioni tipo").

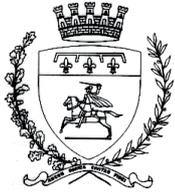
Le barriere sono realizzate con "pannelli fonoisolanti in c.a. configurati e completi di guarnizioni e sigillature per la continuità fonica" che "devono rispettare la geometria riportata negli elaborati del progetto esecutivo delle Barriere Antirumore trasparente su opera d'arte e secondo le indicazioni progettuali o della Direzione Lavori" (voce nr.6_6_Indagine mercato nell'elaborato n. E602 "Elenco prezzi").

Le barriere sono inoltre visibili nei fotoinserti 2 e 3 (figure 20 e 22) dell'elaborato n. E001 "Relazione Tecnica Descrittiva".

Nell'elaborato n. E702 "Relazione Paesaggistica" al capitolo 6 "Schema delle principali problematiche paesaggistiche e orientamenti di mitigazione in corrispondenza dell'area di intervento" si evidenzia che:

"...percorrendo la via Flaminia verso nord è evidente l'impatto potenziale derivante dalla realizzazione della prevista barriera antirumore e del muro di sostegno, che occludono completamente la vista verso il mare e impediscono la vista di uno dei trabucchi; in questo ultimo caso l'impatto è stato ritenuto di media entità in quanto anche in assenza di barriera la persistenza della linea ferroviaria rappresenterebbe comunque un elemento detrattore su questa visuale.

Per le precedenti ragioni gli impatti non mitigati sul paesaggio in fase di esercizio risultano di entità medio/bassa, parzialmente mitigabili nel breve periodo.....



Una particolare misura di mitigazione paesaggistica riguarda la scelta delle barriere antirumore lungo via Flaminia, che dovranno rispondere a precisi canoni architettonici e che si inseriscano nel paesaggio in modo armonico sia matericamente che come colore; a questo proposito sono fortemente raccomandate barriere trasparenti. Se ciò non fosse possibile e venissero usate le barriere opache standard RFI, è auspicabile la sistemazione a verde con funzione schermante di dette barriere della porzione di terreno liberata dalla vecchia sede ferroviaria, tramite file di specie arboree ed arbustive autoctone.

Anche per quanto riguarda la finitura degli eventuali muri di sostegno delle barriere antirumore, dovranno essere privilegiate soluzioni architettoniche, quali ad esempio l'uso di calcestruzzo faccia a vista con trattamento superficiale mediante stampaggio con matrici elastiche.

Per le precedenti ragioni gli impatti mitigati sul paesaggio in fase di esercizio risultano di bassa entità, parzialmente mitigabili nel breve periodo, considerando un corretto inserimento paesaggistico delle barriere antirumore."

Al capitolo 7 "Conclusioni" del medesimo elaborato, si evidenzia che, a fronte di impatti dell'opera complessiva stimati di bassa entità sia nella fase di cantiere che di esercizio, "...le misure di mitigazione previste che, se possibili, contribuiranno ad abbattere ulteriormente gli impatti residui sul paesaggio comprendono la seguente serie di interventi:

.....

➤ *Scelta di tipologie di barriere antirumore di tipo architettonico, trasparenti, che si inseriscano nel paesaggio in modo armonico sia matericamente che come colore;*

➤ *Scelta della finitura degli eventuali muri di sostegno delle barriere antirumore, privilegiando soluzioni architettoniche, quali ad esempio l'uso di calcestruzzo faccia a vista con trattamento superficiale mediante stampaggio con matrici elastiche;*"

2_ LE OPERE DI RISANAMENTO ACUSTICO PROPOSTE DA RFI SPA

Le barriere antirumore nel tratto di ferrovia rettificato si pongono di fatto in continuità con le "OPERE DI RISANAMENTO ACUSTICO - 1^ FASE DI ATTUAZIONE DEL PIANO REDATTO AI SENSI DEL D.M. AMBIENTE 29/11/2000. BARRIERE ANTIRUMORE NEI COMUNE COSTIERI DELLE MARCHE", per le quali Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. ha attivato presso detto Ministero la richiesta di espletamento della procedura di verifica della conformità urbanistica, di cui al DPR 383/1994 e ss.mm.ii., per gli interventi di risanamento acustico previsti nel 1° quadriennio del Piano redatto da RFI ai sensi del DM Ambiente 29.11.2000.

La Società Italferr, in qualità di soggetto tecnico di RFI s.p.a., a partire da 2018 ha provveduto a trasmettere copia degli elaborati progettuali, per una valutazione preliminare, a tutti gli Enti e Amministrazioni interessati dal progetto e tenuti a rilasciare i pareri di competenza, tra cui il Comune di Ancona.

All'esito della relativa istruttoria, il Comune di Ancona con Delibera di Consiglio Comunale n. 86 del 03/06/2019 ha espresso il proprio PARERE CONTRARIO nei riguardi del progetto definitivo delle opere risanamento acustico inoltrato da RFI.

Le motivazioni alla base di tale parere attengono alla negativa valutazione dei seguenti impatti:

1. Impatto visivo paesaggistico ed ambientale
2. Compromissione del tessuto insediativo storico
3. Impatto sul settore immobiliare e sud comparto turistico
4. Impatti sulla salubrità e qualità della vita:
 - impatti sull'esposizione all'inquinamento atmosferico dei residenti di Via Flaminia,
 - alterazione del microclima causato dagli impatti sulle correnti di areazione trasversali alla linea di costa
5. Impatti sui programmi di riqualificazione urbana che i Piani del Comune ha localizzato nella fascia costiera a contatto con l'infrastruttura ferroviaria.



Quindi l'Amministrazione Comunale, ritenendo l'opera progettata insostenibile per il territorio ed il relativo progetto carente sia per la mancata valutazione di possibili soluzioni alternative applicate alle sorgenti di inquinamento acustico, sia per la mancata verifica degli effetti sulle matrici ambientali, sulla salubrità e sui settori di governo del territorio, ha proseguito nell'azione di contrasto alle opere di risanamento acustico così come prospettate da RFI, attraverso le seguenti attività:

_trasmissione della la DCC n.86/2019 sopra citata la DCC n.86/2019 sopra citata alla REGIONE MARCHE (nota PEC prot. n. 94923 del 07/06/2019) oltre che per conoscenza al MIT, MATTM, Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Toscana, Marche e Umbria, Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio delle Marche, Provincia di Ancona, RFI.

_coordinamento per la redazione del "*DOCUMENTO RELATIVO ALLE OPERE DI RISANAMENTO ACUSTICO - 1^ FASE DI ATTUAZIONE DEL PIANO REDATTO AI SENSI DEL D.M. AMBIENTE 29/11/2000. BARRIERE ANTIRUMORE NEI COMUNI COSTIERI DELLE MARCHE. RICHIESTA DI RIPROGETTAZIONE DELL'INTERVENTO E DI SOSPENSIONE DELLE SINGOLE PROCEDURE AUTORIZZATIVE*" (luglio 2019), presentato da ANCI Marche e Regione Marche al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed alla Conferenza Unificata Stato Regioni.

I comuni costieri marchigiani firmatari del suddetto documento richiedevano pertanto, oltre all'immediata interruzione delle procedure amministrative di approvazione del Progetto,

- 1 la riprogettazione delle Opere di risanamento acustico, da condursi prioritariamente attraverso un effettivo processo di condivisione con tutti i Comuni interessati e con la partecipazione delle comunità locali;
- 2 un sollecito intervento legislativo statale di modifica dell'attuale quadro normativo che consenta un nuovo approccio progettuale alle opere relative al Piano di Risanamento.

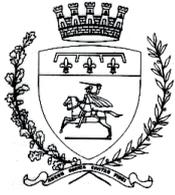
3_CONCLUSIONI

In coerenza con quanto sopra descritto, rispetto alla realizzazione delle barriere antirumore previste lungo la linea ferroviaria rettificata all'interno del progetto "Lungomare Nord" l'Amministrazione Comunale non può che confermare le posizioni già assunte per le analoghe opere di risanamento acustico previste da Piano di RFI, richiedendo su questo tema, in sede di progettazione definitiva/esecutiva, un approfondimento progettuale che ne valuti, piuttosto che eventuali ulteriori misure di mitigazione degli impatti, ogni possibile soluzione alternativa.

Cordialmente.

Il Dirigente
Arch. Claudio Centanni

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R.
28 dicembre 2000 n. 445 del D.Lgs 7 marzo 2005 n. 82 e norme collegate
il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa*



COMUNE DI ANCONA
DIREZIONE PIANIFICAZIONE URBANISTICA, EDILIZIA PUBBLICA,
PORTO E MOBILITÀ URBANA, PROGETTI SPECIALI
AMBIENTE E GREEN ECONOMY

**ARPAM**AGENZIA
REGIONALE
PER LA PROTEZIONE
AMBIENTALE
DELLA MARCHE**Servizio Territoriale**Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente**ARPAM**Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale delle Marche
Registro Unico ARPAM0030827 24/09/2019
ARPAM | DDAN | P

1136056|24/09/2019

|R_MARCHE|GRM|VAA|A

REGIONE MARCHE

SERVIZIO TUTELA, GESTIONE E ASSETTO DEL TERRITORIO

POSIZIONE DI FUNZIONE VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI

AMBIENTALI, QUALITÀ DELL'ARIA E PROTEZIONE NATURALISTICA

Via TIZIANO 44 – 60125 ANCONA

PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

Oggetto: Valutazione di Impatto Ambientale Statale (VIA). Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Progetto: Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna – Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria (V00750).

In riferimento alla Vostra nota, assunta al nostro protocollo n. 0026053 del 06/08/2019, ed alla documentazione pubblicata sul sito internet del Ministero dell'Ambiente, si formulano in allegato le osservazioni tecniche, suddivise per matrici ambientali.

**Il Direttore del Dipartimento di Ancona
e Responsabile del Servizio Territoriale
Dott. Stefano Orlisi**

All. c.s.

Oggetto: Valutazione di Impatto Ambientale Statale (VIA). Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Progetto: Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna – Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria (V00750).

OSSERVAZIONI TECNICHE ARPAM

Visionata la documentazione scaricata dal sito internet del Ministero dell'Ambiente si riportano di seguito alcune considerazioni di carattere tecnico-ambientale eventualmente utilizzabili per la vostra istruttoria e parere.

COMPONENTE ACQUE

Relativamente alla fase di cantiere dell'opera, stando a quanto brevemente accennato nel documento "Studio di Impatto Ambientale _ Quadro Ambientale e Impatti" si evince che durante lo svolgimento delle lavorazioni non si escludono interferenze sulla componente "acque" dovute all'attività stessa del cantiere così come definite dal proponente "...in termini di impianti di betonaggio e frantumazione, lavaggio dei macchinari, permanenza umana, stoccaggio di sostanze inquinanti ed eventi dovuti all'accidentalità". In realtà nella documentazione trasmessa non sono stati approfonditi gli aspetti relativi all'organizzazione dell'area di cantiere principale, alla predisposizione delle eventuali zone di rifornimento/manutenzione dei mezzi d'opera, ed infine alle modalità di raccolta e gestione di tutti i reflui prodotti in sito (scarichi civili, scarichi industriali da lavorazioni, acque meteoriche di dilavamento e acque di risulta dalle operazioni di lavaggio degli automezzi).

COMPONENTE ARIA

In riferimento alla valutazione meteorologica della città di Ancona viene fatto ai dati registrati dalla stazione meteorologica di Ancona Falconara del Servizio meteorologico negli anni 1971-2000 e non riferito ad un periodo o anno recente.

Il sito in esame ricade interamente in area AERCA ed in zona costiera e valliva secondo la DACR n. 116/2014.

Per valutare la qualità dell'aria ante-operam, il proponente ha riportato un grafico, di difficile lettura, dei dati registrati dal Laboratorio Mobile dell'ARPAM dal 01/06/2018 al 02/07/2018 per gli inquinanti PM 2,5, NO₂, SO₂, non specificando il sito di indagine ma che si presume essere quello di via Flaminia (ex scuola elementare Benincasa)) dove staziona tutt'ora il mezzo mobile della RRQA.

Si osserva pertanto la necessità che si valuti, per descrivere adeguatamente la situazione ante-operam, un'estensione del periodo di monitoraggio anche in altri periodi includendo anche parametri caratteristici come benzene e PM10.

I recettori individuati dal proponente sono posti in via Flaminia dal numero civico 245 al numero civico 291, ma tenendo conto del percorso della viabilità e della presenza dell'area di cantiere in vicinanza di Marina Dorica, oltre che delle opere in progetto presso la stazione di Torrette, si pone l'attenzione a considerare anche i recettori vicino all'area di cantiere indicata a Sud-Est (Marina Dorica), all'area con presenza di edifici produttivi commerciali siti su Via Enrico Mattei ed all'intera zona di Torrette, come pure di tenere conto anche dei recettori interessati dai transiti dei mezzi da e per le cave e da e per le zone di provenienza di tutti i materiali e dei rifiuti contemplati nel progetto. Per una migliore lettura è auspicabile individuare i recettori prossimi a tutte le aree di cantiere ed alle strade interessate dal transito dei mezzi, indicarne le distanze dai cantieri stessi e riportarli su cartina orientata.

Il proponente mette in evidenza che "le principali problematiche indotte dalla fase di realizzazione dell'opera sulla componente atmosfera riguardano la produzione di polveri ed emissioni di gas e particolato" senza valutare e determinare la pressione esercitata dalla intera fase di cantiere sulla componente atmosfera, considerando anche la viabilità interessata, sia interna che esterna al cantiere, riportando le emissioni in kg/giorno e t/anno, utilizzando gli opportuni fattori di emissione anche attraverso l'applicazione di modelli diffusionali.

La fase di cantiere, suddivisa in quattro fasi principali, durerà 41 mesi per un totale di circa 900 giorni. Il materiale necessario alla realizzazione dell'opera sarà movimentato sia via terra che via mare ed ammonterà a 1.929.000 mc.

Il proponente ha stimato solamente il numero di mezzi che transiteranno via terra (94 mezzi al giorno) e via mare (4 viaggi al giorno) ed ha ritenuto che l'impatto sulla componente aria dovuto ai transiti suddetti è basso e riferibile alla sola componente polvere. Non vengono inoltre indicati i tragitti via terra e via mare da e per le zone di provenienza di tutti i materiali e dei rifiuti contemplati nel progetto. Visto che il progetto prevede anche l'approvvigionamento di materiali dalle cave, è da tenere in considerazione e valutare anche l'impatto sulla componente atmosfera lungo il tragitto interessato dal transito dei mezzi.

Nella documentazione visionata non è presente la stima dell'impatto della fase di cantiere sulla componente atmosfera.

Nel Piano di monitoraggio ambientale il proponente prevede l'effettuazione di misure nelle fasi di ante-operam (14 giorni), corso d'opera per tutta la durata del cantiere (1 misura per ogni fase di attività di cantiere) e post operam (due campagne da 14 giorni). Tali monitoraggi saranno eseguiti nel punto ATM_01 in corrispondenza dei fabbricati tra via Flaminia e la ferrovia lato mare corrispondenti ai civici da 245 a 291.

Per quanto riguarda il piano di monitoraggio è necessario che siano specificati i periodi di esecuzione delle misure in corso d'opera e soprattutto che il monitoraggio dovrebbe interessare tutti gli inquinanti significativi dell'attività in progetto e per periodi statisticamente significativi come previsto dal D.Lgs. n. 155/2010 e ss.mm.ii., in tutte e tre le fasi; per quanto riguarda l'adeguatezza dei punti di monitoraggio essa potrà essere valutata correttamente alla luce di una più completa ed obiettiva stima delle pressioni e degli impatti previsti.

MATRICE RIFIUTI/SUOLO

Per quanto riguarda la "gestione delle materie", vista l'ingente quantità di materiali da movimentare e da utilizzare per la realizzazione del progetto (indicati nell'elaborato "RELAZIONE SULLA GESTIONE DELLE MATERIE" e anche nel quadro progettuale del SIA), si ritiene che tale aspetto sia rilevante ai fini del presente procedimento.

Relativamente alle indagini ambientali per la caratterizzazione delle terre da scavo, il proponente dichiara che la caratterizzazione ha riguardato campioni prelevati da n.3 scavi esplorativi, e la determinazione delle concentrazioni dei seguenti parametri: Idrocarburi C<12, Idrocarburi C>12, Arsenico, Cadmio, Cromo totale, Cromo VI, Piombo, Zinco. In allegato alla "RELAZIONE SULLA GESTIONE DELLE MATERIE" sono riportati i risultati analitici sotto forma di certificati di analisi, sui quali tuttavia sono presenti i risultati delle determinazioni analitiche anche su un set più esteso di parametri. Si sottolinea che in n.2 campioni analizzati il parametro Idrocarburi C>12 presenta una concentrazione intermedia tra la rispettiva CSC di colonna A e quella di colonna B.

Si suggeriscono approfondimenti: sugli impatti generati dalla complessiva conduzione delle attività di cantiere tra cui gli aspetti riguardanti la gestione dei rifiuti prodotti con dettagli in merito alle caratteristiche delle aree di cantiere previste e dei sistemi di contenimento/sicurezza o presidi ambientali di cui il proponente intende dotarsi, al fine di minimizzare l'impatto ambientale nei confronti della matrice ambientale Suolo e di minimizzare il rischio di contaminazione del terreno e della falda superficiale potenzialmente presente nel sito; sull'effettiva disponibilità delle quantità di materiale necessario per la realizzazione delle opere in progetto con riferimento anche ad eventuali impatti sulla componente ambientale suolo/sottosuolo generati dall'approvvigionamento degli stessi; in merito alla effettiva applicazione delle CSC terreni di cui alla Colonna B (siti ad uso commerciale e industriale), Tab. 1, All. 5, Titolo V, Parte Quarta del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., e non di cui alla Colonna A per i requisiti di qualità ambientale delle terre e rocce da scavo. Per quanto concerne l'eventuale utilizzo di macerie provenienti dalle demolizioni degli edifici coinvolti nel terremoto del Centro Italia, per il completamento della colmata, non sono forniti dettagli in merito alla concreta possibilità di utilizzo delle stesse né ai requisiti di qualità ambientali.

Nel caso di effettivo riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, in applicazione del dell'art. 185, c. 1, lett. c) del D. Lgs. n.152/2006 e s.m.i. e dell'art. 24, c.1 del D.P.R. n.120/2017, ai fini della verifica della non contaminazione delle stesse, la predisposizione del "Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti" previsto dal medesimo art. 24, ad integrazione dei contenuti presenti nel S.I.A.; vista anche la recente Delibera n.54/2019 del Consiglio del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente ("*Linea guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo*") la descrizione dettagliata delle adeguate procedure di campionamento delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'All.2 del suddetto D.P.R.

SEDIMENTI MARINI

La gestione dei sedimenti viene documentata nella FASE 3 del progetto che verrà realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e prevede la realizzazione della colmata di riempimento dell'area compresa tra le scogliere foranee di progetto denominate "SF2" e "SF1est", e quella radente a protezione del nuovo rilevato ferroviario, denominata "SR1". L'area suddetta ha un'estensione pari a circa 20 ettari e sarà oggetto di preventiva caratterizzazione ai sensi del D.M. n.173/2016. In merito al riempimento il proponente prevede di utilizzare principalmente i sedimenti provenienti dalle attività di dragaggio del Porto di Ancona ed eventualmente potranno altresì essere coinvolti dragaggi inerenti altri porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, ed eventualmente anche le macerie provenienti dalle demolizioni degli edifici coinvolti nel terremoto del Centro Italia.

Il proponente evidenzia che le valutazioni sulla gestione del materiale da dragare "potranno essere condotte in presenza delle caratterizzazioni ambientali di dettaglio che saranno completate per le autorizzazioni ambientali citate e che potranno evidenziare eventuali impatti da relazionare alle caratteristiche geometriche e stratigrafiche della colmata prevista nonché alla loro compatibilità con gli usi dei terrapieni ricavati..."

Si suggeriscono pertanto approfondimenti/chiarimenti sui seguenti aspetti:

1. i diversi elaborati depositati (RFI e AdSP) contengono informazioni contrastanti relativamente al materiale che si intende impiegare per l'immersione in cassa di colmata, alla qualità dello stesso e alle modalità di escavo, trasporto ed immersione;
2. la mancata definizione di un progetto univoco di escavo, trasporto e immersione di materiali di fondali marini, non permette una visione di tutti i possibili impatti ambientali derivanti da tali operazioni (fase 3 del progetto). Inoltre il SIA non comprende nemmeno una valutazione di possibili alternative (localizzative e progettuali – modalità di escavo, trasporto e immersione) relative alla fase 3;
3. al fine di stabilire le classi di qualità dei sedimenti che potranno essere utilizzate per la realizzazione dell'opera va definito, qualora non già chiarito, se il terrapieno è in ambito portuale.

COMPONENTE RUMORE E VIBRAZIONI

Rumore

In merito alla documentazione fornita dal Proponente relativamente alla matrice rumore si osserva quanto segue:

- In considerazione della durata del cantiere, si fa presente che nella documentazione fornita, non risulta essere stato valutato l'impatto acustico complessivo del cantiere su tutta l'area limitrofa agli interventi, che tenga conto anche dell'ingente traffico indotto dai mezzi in ingresso e uscita utilizzati per movimentare molto materiale. A tal proposito, pur prendendo atto della dichiarazione del Proponente circa la non contemporaneità dell'utilizzo dei diversi mezzi, si chiede di prendere in esame, con ottica cautelativa, il contributo del transito dei camion (ed eventualmente delle operazioni di carico e scarico materiali) in contemporanea ad altre lavorazioni che si svolgono nell'area delle operazioni.
- Nel documento "SIA - Quadro ambientale degli impatti" rev. 3 del 21/12/2018 viene riportata la caratterizzazione acustica secondo il piano di classificazione del Comune di

Servizio Territoriale

Ancona che prevede la classe V verso mare, la classe IV lungo la costa e recettori potenzialmente esposti in classe IV, III e II. Sono stati individuati 4 fabbricati abitativi indicati con le sigle R1-R4, siti in stretta adiacenza con l'area di intervento e sono stati riportati gli esiti delle stime mediante calcolo degli impatti acustici riferiti alle diverse fasi di lavoro. Si chiede alla luce di quanto sopra, di prendere in esame le ipotesi più cautelative di lavoro che tengano conto anche del traffico indotto dei mezzi che accedono e si allontanano dalle aree di cantiere, considerando la viabilità obbligata e di includere tra i recettori almeno altri tre ambienti abitativi: uno vicino all'area di cantiere indicata a sud est, a Marina Dorica, uno nella zona interessata dal percorso della viabilità su via Flaminia verso Ancona, un altro nell'abitato di Torrette su via Conca. Nella scelta degli ambienti abitativi si tenga conto della definizione riportata all'art. 2 comma 1 lett. b della L. 447/95 secondo la quale si intendono come tali, sia edifici ad uso residenziale che commerciale/produttivo.

- In merito alla fase di cantiere viene dichiarato che saranno utilizzate attrezzature e macchinari revisionati ed in efficienza e che saranno installate barriere antirumore di adeguata altezza e struttura in modo da abbattere i picchi di rumore verso i recettori individuati. A tal proposito, in riferimento a quanto sopra messo in evidenza, si fa presente che dovrà essere prevista l'installazione di barriere provvisorie presso l'area di cantiere a ridosso di Marina Dorica e sarà necessario valutare se è necessario disporre barriere anche sul tracciato della viabilità a sud (Via Flaminia e Via Mattei).
- Per quanto riguarda la fase di esercizio dell'opera terminata, nel documento "SIA - Quadro ambientale degli impatti" rev. 3 del 21/12/2018 viene dichiarato che lo spostamento dell'asse verso mare comporterà un miglioramento per quanto attiene al rumore veicolato sull'ambiente circostante. Secondo il piano di risanamento, attualmente è prevista l'installazione di barriere dal km 197+628 al km 201+023 e dal km 201+261 al km 201+814. Viene dichiarato inoltre che RFI, alla luce della variante in progetto, provvederà ad aggiornare il piano di risanamento acustico nel tratto interessato della linea Bologna- Ancona. Si chiede di fornire i dettagli delle modifiche che si intende apportare al piano, supportate da apposite valutazioni tecniche previsionali di impatto acustico, tenendo conto sia dello spostamento, sia di eventuali nuovi materiali rotabili, sia degli incrementi eventuali delle velocità di percorrenza dei treni previste su quel tratto.
- Per quanto riguarda il documento "Piano di monitoraggio Ambientale" del 21/12/2018 esso contempla anche la matrice rumore: nel dettaglio, nella fase ante operam (prima dell'avvio dei cantieri) prevede 6 mesi di monitoraggio, nella fase in corso d'opera, per tutta la durata del cantiere ovvero 3,5 anni e per la fase post operam, 12 mesi di monitoraggio. La reportistica, oltre a schede delle stazioni di monitoraggio e di campionamento e cartografie tematiche, prevede 1 rapporto per l'Ante operam, 4 per il Corso d'opera e 1 per il post operam. In particolare per la fase in corso d'opera viene previsto che nei 3,5 anni di durata del cantiere verranno eseguite 14 campagne di misure ogni 3 mesi per 7 giorni e per 24 ore. Tali monitoraggi verranno eseguiti soltanto nel punto RUM 1 in corrispondenza dei fabbricati tra via Flaminia (zona Torrette) e la ferrovia lato mare corrispondenti ai civici da 245 a 291. In merito si fa presente che tenendo conto del percorso della viabilità e della presenza dell'area di cantiere in vicinanza di Marina Dorica sarà necessario effettuare il monitoraggio ambientale anche in corrispondenza dei tre punti sopra indicati, uno vicino all'area di cantiere indicata a sud est, a Marina Dorica, uno nella zona interessata dal percorso della viabilità su via Flaminia lato Ancona ed uno nell'abitato di Torrette su via Conca.

Vibrazioni

Per quanto riguarda specificatamente la matrice vibrazionale, nella documentazione fornita viene dichiarato che durante la fase di cantiere le vibrazioni trasmesse agli edifici sono considerate trascurabili e nella fase di esercizio esse saranno generate dai transiti ferroviari sul vecchio e sul nuovo tracciato, in particolare presso gli edifici situati a ridosso della linea in rilevato o in trincea è possibile che siano superiori al limite previsto dalla UNI 9614 per il disturbo delle persone, mentre saranno assenti criticità strutturali agli edifici. Viene dichiarato che eventuali criticità saranno approfondite dal committente nella progettazione esecutiva delle opere. Nella documentazione "SIA – Quadro ambientale e impatti" viene dichiarato che il progetto prevede la messa in opera di palificazioni di rinforzo strutturale in sabbia che avranno l'effetto secondario di creare barriere naturali alla libera propagazione delle vibrazioni, che, una volta realizzata la nuova linea ferroviaria, risulteranno accettabili e inferiori ai limiti per il disturbo delle persone di cui alle UNI 9614.

Tali valutazioni non sono però supportate da dati tecnici, pertanto si chiede di valutare con intento cautelativo l'impatto vibrazionale includendo nel Piano di Monitoraggio Ambientale almeno un punto di rilievo dove effettuare misure per ognuna delle fasi Ante, in corso e post operam. In particolare il punto di misura ante e post operam dovrà coincidere e dovrà essere scelto per verificare l'effetto sugli edifici e sulle persone ai sensi della UNI 9614, prendendo in esame le vibrazioni dai transiti ferroviari sul vecchio e sul nuovo tracciato. Le misure dovranno essere di durata pari a 24 ore, 1 volta nella fase A.O. ed una nella fase P.O. Il monitoraggio dovrà essere effettuata in una giornata tipo di transito ferroviario.

Il punto di misura nella fase in corso d'opera dovrà essere scelto al fine di effettuare rilievi in corrispondenza delle attività più impattanti dal punto di vista vibrazionale e dovranno essere effettuati monitoraggi per l'intera giornata lavorativa del cantiere, almeno 2 volte nella fase in C.O..

Gruppo istruttore
SP/AS/BB/SDG/SB/EP

**Il Direttore del Dipartimento di Ancona
e Responsabile del Servizio Territoriale
Dott. Stefano Orlisi**





GIUNTA REGIONALE

SERVIZIO TUTELA, GESTIONE e ASSETTO del TERRITORIO

P.F. Tutela delle Acque e Difesa del Suolo e della Costa

PEC: regione.marche.acquasuolocosta@emarche.itemail: funzione.acquasuolocosta@regione.marche.it

Alla P.F. Valutazioni e autorizzazioni ambientali,
qualità dell'aria e protezione naturalistica
e, p.c.,

Al Servizio Tutela, gestione e assetto del territorio

*risposta a nota prot. 0970920
del 06/08/2019*

OGGETTO: Procedimento di VIA statale – art. 23 del D.lgs. n. 152/06.
Realizzazione della scogliera di protezione con rettifica della linea ferroviaria
Bologna – Lecce e interrimento con gli escavi dei fondali marini del porto di
Ancona (V00750):
CONTRIBUTO ALL'ISTRUTTORIA PER GLI ASPETTI RELATIVI ALLA DIFESA
DEL SUOLO E PARERE DELLA DIFESA DELLA COSTA.

Si riscontra la nota di Codesta PF riportata in epigrafe, con cui è stato comunicato l'avvio del procedimento della procedura di valutazione d'impatto ambientale di competenza statale prevista dal D.Lgs n. 152/06 (artt. 23 e 25).

In relazione al progetto sottoposto alla procedura di VIA e agli impatti generati dalle opere, il contributo di questa struttura è riconducibile agli aspetti relativi alla difesa della costa e del suolo.

Di seguito si espongono, per punti, le valutazioni e gli aspetti relativi alle due componenti della matrice ambientali d'interesse (costa e suolo) per consentire di valutarne gli impatti, sia ambientali sia progettuali, nell'ambito del contributo regionale che verrà reso al Ministero dell'Ambiente per la formale espressione del giudizio di compatibilità ambientale.

1. DIFESA DELLA COSTA

Per quanto riguarda gli aspetti della difesa della costa si esprime parere favorevole al progetto definitivo, connesso con i Fondi POR-FESR 2014-2020 - Azione 15.1 - Intervento 15.1.1, ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. d) della L.R. n. 15/2004 e si formulano le seguenti osservazioni.

In considerazione della rilevanza dell'opera, pur riconoscendo che l'intervento si inserisce in un ambito, a sud chiuso dal porto di Ancona e a nord caratterizzato da un litorale prevalentemente protetto, si ritiene di dover integrare le conclusioni dello studio meteomarinico con una valutazione sugli effetti indotti dalle trasformazioni sui tratti di litorali limitrofi con particolare attenzione al tratto nord.

2. DIFESA DEL SUOLO

Gli aspetti della difesa del suolo sono sostanzialmente da ricondurre alla principale criticità idrogeologica della zona, ovvero la grande frana di Ancona, che costituisce un aspetto sia ambientale, connessa il fatto che le opere possano interferire con la stabilità del pendio, sia progettuale associata con l'eventualità che l'opera sia danneggiata dall'evoluzione del dissesto.

Per chiarezza espositiva il tema della difesa del suolo viene articolato per punti.

2.1 CONCLUSIONI DEGLI STUDI TECNICO-SCIENTIFICI DELLA FRANA DI ANCONA

Sulla grande frana di Ancona sono stati redatti diversi studi scientifici connessi sia con il progetto di consolidamento del versante (prof. Cotecchia, 1994 – 2000; Politecnico di Milano - Prof. Mazzotti, 2003) sia con la pianificazione e la progettazione di importanti strutture e infrastrutture (uscita ad ovest – variante piano regolatore del porto di Ancona).

2.1a) Relazione tecnica generale degli studi e del progetto di massima degli interventi di consolidamento del versante settentrionale del Montagnolo e della relativa fascia costiera (prof. Cotecchia, 1994).

Relazione interpretativa e conclusiva dei dati risultanti dalle indagini integrative attuate per gli approfondimenti tecnico-scientifici (Prof. Cotecchia, 2000)

Gli studi tecnico-scientifici del prof. Cotecchia, tecnico incaricato dal Comune di Ancona, condotti per oltre un decennio nell'ambito del progetto di consolidamento del versante, evidenziano che:

- *“le superfici di scorrimento più profonde sono state attive nella loro interezza in tempi più antichi, le stesse lo potrebbero essere nuovamente in futuro”;*
- *“In sintesi, alla luce dei risultati ottenuti durante la campagna geognostica integrativa, è possibile asserire che nel fondale marino antistante l'area in frana, fino almeno a 320 metri dalla linea di costa, riemergono diverse superfici di scorrimento relative a differenti corpi di frana (superficiali, di media profondità e profondi) ricostruiti lungo il versante settentrionale del Montagnolo.”;*
- *“Durante l'evento franoso del 1982, come descritto in precedenza, queste superfici di scorrimento sono state attivate o riattivate nel loro tratto a terra mentre, in corrispondenza del fondale marino, segni evidenti di una loro completa ed estesa riattivazione o attivazione sono stati desunti sicuramente fino ad una distanza valutabile intorno ai 25-30 metri dalla costa, ove hanno provocato ingenti danni; non è da escludere che effetti secondari si siano risentiti più a largo ...”;*
- *“Questi dati non escludono però l'eventualità che le porzioni delle superfici di scorrimento più lontane dalla linea di costa non possano riattivarsi nel futuro, esistendo materiale rimaneggiato da frana fino ad almeno 320 metri dalla costa”;*
- *“l'area coinvolta nel movimento gravitativo del 1982 è più ampia di quella sino ad oggi riconosciuta e delimitata e si estende verso est, coinvolgendo le rupi di Palombella, e verso Ovest, dove nella zona alta del versante sono state riconosciute diverse rotture che testimoniano un'evoluzione in atto del movimento franoso”;*
- *“ Nelle pagine richiamate nella relazione generale si legge della instabilità di aree esterne al perimetro della frana del 1982 e pur tuttavia sottoposte a movimenti gravitativi di grossa rilevanza minaccianti molto da vicini rioni intensamente abitati”;*

- *“l’avvenuta constatazione, nei controlli anche di recente effettuati, di deformazioni gravitative ancora in atto lungo la fascia di piede della pendice compresa fra la Palombella e Torrette, onde è da escludere che le infrastrutture indispensabili che si intende salvaguardare per il futuro possano convivere con dette ultime circostanze, se non contrastate dagli interventi mirati”.*

2.1b) Studio e monitoraggio geofisico dei fenomeni franosi dell’area di Ancona (Politecnico di Milano - Prof. Mazzotti, 2003)

Le conclusioni di tale studio, per la specifica area d’interesse, evidenziano che:

- *“In ogni caso, da un punto di vista pratico sembra che entrambe le ipotesi spostino di poco la possibile posizione sulla costa della superficie di potenziale scorrimento profondo che varierebbe fra la costa stessa ed al massimo 25-30 metri al largo”;*
- *“le informazioni provenienti dall’interferometria radar da satellite confermano la presenza di deformazioni in atto e in particolare di fenomeni rilevanti di sollevamento del suolo, quali ad esempio la zona di Torrette ma ancor di più quella della Palombella.”.*

2.1c) Supporto tecnico scientifico per l’interpretazione delle indagini geognostiche e per le nuove verifiche di stabilità della grande frana di Ancona (Dipartimento di Scienza della Terra dell’Università degli Studi di Firenze - prof. Casagli, 2012)

L’attività di ricerca svolta, nell’ambito del procedimento di VIA statale della variante generale del Piano del Porto di Ancona, dall’Università di Firenze costituisce un ulteriore approfondimento del quadro delle conoscenze - per quello che riguarda le condizioni di pericolosità del versante di Posatora. Le conclusioni, di tenore altrettanto significativo, dello studio tecnico scientifico sono le seguenti:

- *“La frana di Ancona si sviluppa dal versante del montagnolo fino a mare ed ha un’estensione massima di circa 3.4 kmq, con superfici di scivolamento multiple collocate a diverse profondità”;*
- *“I risultati mostrano che il versante della frana di Ancona è interessato da quattro superfici di scivolamento principali che presentano profondità ed estensioni diverse. Le profondità variano da un massimo di 110 m per la superficie 1 a un minimo di 30 m per la superficie 4 che è la più superficiale. Per quanto riguarda il piede, l’interpretazione delle stratigrafie dei sondaggi a mare ha permesso di collocare l’unghia della superficie 1 ad una distanza massima di 300 m dalla linea di costa, l’unghia della superficie 2 a 140 m dalla linea di costa, l’unghia della superficie 3 a 110 m e l’unghia della superficie 4 a 40 m”;*
- *“I risultati ottenuti delineano una situazione del pendio prossima all’equilibrio limite, con valori del fattore di sicurezza all’incirca pari all’unità ($f_s=1$) o di poco superiori”;*
- *“Sulla base di questi risultati si ritiene che il versante non sia in condizioni di stabilità, come tra l’altro confermato dai risultati del monitoraggio strumentale che mostrano come la frana di sia soggetta a movimenti lenti, continui e intermittenti.”;*
- *“Dal momento che i risultati delle letture degli strumenti di monitoraggio rilevano che la frana è tuttora attiva, sebbene con movimento intermittente, si raccomanda un monitoraggio continuo della frana” .*

2.2 PIANO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)

La zona della frana di Ancona risulta, nella sua completezza, anche individuata nel Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI), approvato con DACR n. 116/04, come frana complessa attiva - con i codici identificativi nn. F-13-0201, F-13-0154, F-13-0202 - caratterizzata da un livello di pericolosità elevata (P3) e da un grado di rischio molto elevato (R4).

L'attuale perimetrazione della frana di Ancona, nelle località di Palombella, Posatora e Torrette, deriva dal procedimento di aggiornamento del PAI, a seguito della progressiva acquisizione di conoscenza derivante dallo studio *"Supporto tecnico scientifico per l'interpretazione delle indagini geognostiche e per le nuove verifiche di stabilità della grande frana di Ancona"* redatto dall'Università degli Studi di Firenze (DSG ABR n. 30 del 22/10/2013).

Dal punto di vista formale l'attuale perimetrazione della frana di Ancona individuata nel PAI, per la parte relativa al piede, si chiude sulla linea di costa - fatta eccezione per un limitato settore a mare - e, pertanto, interferisce soltanto in parte con alcune delle opere oggetto della procedura di via.

Nel merito tecnico, però, dai risultati degli studi di approfondimento condotti sull'area della frana si desume una sostanziale differenza, in particolare per quello che riguarda proprio il piede della frana di Ancona che interessa anche la parte di mare antistante l'attuale linea ferroviaria.

A tal riguardo si evidenzia che non rientra tra gli aspetti della difesa del suolo il tema della pianificazione di bacino in materia di dissesto idrogeologico, in particolare il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico dei bacini di rilievo regionale (PAI) di specifica competenza dell'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino centrale.

2.3 PRECEDENTI PROCEDURE DI VIA STATALE

Si rappresenta che, in linea generale, gli aspetti della frana di Ancona, che rilevano ai fini della valutazione d'impatto ambientale, risultano essere già state oggetto di precedenti procedimenti, da parte del Ministero dell'Ambiente.

Il Ministero dell'Ambiente, infatti, ha condotto, in passato, alcune procedure di valutazione di impatto ambientale di importanti strutture e infrastrutture (porto turistico, collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità "uscita ad ovest" – variante piano regolatore del porto di Ancona) che hanno, negli anni, focalizzato la principale attenzione proprio sull'area della grande frana di Ancona e ne hanno fortemente condizionato l'esito, in quanto porzione del territorio interessata dalle opere.

Poiché le aree oggetto degli interventi ricomprendono anche quella della grande frana di Ancona non possono non essere richiamati tali procedimenti di via in quanto, per la specifica zona, sono già state condotte valutazioni e istruttorie sia dal ministero, ivi comprese quelle delle commissioni via, sia da Codesta struttura regionale quale espressione del contributo regionale.

Il primo progetto sottoposto alle procedure di via è stato il porto turistico di Ancona, in località Borghetto, a seguito della domanda di pronuncia di compatibilità presentata dalla Società Marina Dorica S.p.A.; per tale procedimento il Ministero dell'Ambiente ha espresso - in data 25/02/94 - *"giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al II lotto in quanto questa potrà essere valutata solo dopo l'avvenuta esecuzione di un progetto di stabilizzazione dell'area dissestata e nell'ambito di un giudizio più generale di pianificazione territoriale dell'entro-fascia territoriale."*

Nel 2005 la procedura di valutazione d'impatto ambientale statale ha riguardato il "*Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità*" (c.d. uscita ad ovest), nell'ambito del quale sono state valutate, dal Ministero e dalla Regione, anche gli impatti e la compatibilità dell'opera con la frana di Ancona. Il Ministero delle infrastrutture, nel 2017, non ha approvato il progetto.

Infine il Ministero dell'Ambiente ha svolto (2013) il procedimento di valutazione d'impatto ambientale della variante al Piano regolatore del porto di Ancona, concluso con il ritiro dell'istanza da parte dell'Autorità portuale, procedimento archiviato dalla Direzione generale valutazioni ambientali in considerazione, tra l'altro, dei "*rapporti tra previsioni di Piano e area della grande frana di Ancona*".

2.4 CONCLUSIONI

La grande frana di Ancona in definitiva è una vera e propria deformazione gravitativa profonda di versante, fenomeno complesso non riconducibile, se non molto schematicamente, ad un semplice scivolamento rototraslazionale.

Dai documenti tecnici acquisiti (elaborati Prof. Cotecchia e Prof. Mazzotti) oltreché, da ultimo, dallo studio tecnico scientifico svolto dall'Università degli studi di Firenze risulta evidente che, l'area interessata dal progetto, interferisce con il piede della grande frana di Ancona.

Gli studi tecnico-scientifici e il Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI), contrariamente a quanto previsto dal proponente nel SIA e nel progetto, classificano il fenomeno come attivo. Lo scenario di pericolosità indicato dagli studi condotti dal Comune di Ancona, riconfermati dagli approfondimenti dell'Università di Firenze, pertanto, differisce da quello individuato dal proponente.

Il Comune di Ancona, in autonomia, da alcuni anni, ha adottato la strategia della "convivenza vigilata" attraverso il monitoraggio in tempo reale del movimento franoso, senza dare più seguito al progetto di consolidamento del prof. Cotecchia.

Una politica, questa, orientata non tanto alla rimozione del rischio - obiettivo giudicato impossibile dagli esperti del Comune, anche in presenza di importanti interventi di consolidamento - quanto piuttosto di attenuazione del rischio, attraverso un attività di monitoraggio permanente nell'area della frana mediante strumenti di tipo geodetico e geotecnico.

In continuità con tale strategia il proponente ha adottato il medesimo approccio per la realizzazione delle opere in progetto in termini di sicurezza (gestione del rischio), non prevedendo significative opere di consolidamento del pendio (riduzione pericolosità) ma unicamente realizzando il monitoraggio geotecnico del piede della frana (misure non strutturali).

In conclusione si è espresso il parere ai sensi della L.R. n. 15/2004 relativo all'intervento di difesa della costa e si ritiene di aver fornito gli elementi tecnico conoscitivi relativi alla difesa del suolo, per consentire le valutazioni, sia ambientali sia progettuali, connesse con l'espressione del contributo regionale nell'ambito del procedimento di VIA statale di competenza del Ministero dell'Ambiente.

IL DIRIGENTE
Ing. Stefania Tibaldi

*Documento informatico sottoscritto digitalmente
ai sensi del D. Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate*



**REGIONE
MARCHE**

GIUNTA REGIONALE

Servizio Tutela, Gestione e Assetto del
Territorio

La Dirigente

*P.F. Trasporto Pubblico Locale,
Logistica e Viabilità*

Via Tiziano n. 44 - 60125 ANCONA

Tel. 071/806.3828 - 3962

Fax. 071/806.3103

*e-mail: funzione.trasportolocale@regione.marche.it
pec: regione.marche.tpl@emarche.it*

ID: 18011303110/10/2019

|TPL

-

Al dirigente della P.F. **Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica sede**

OGGETTO: Progetto: Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna – Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria” (V00750) – Contributo P.F. Trasporto Pubblico Locale Logistica e Viabilità.

Con riferimento al progetto proposto da R.F.I. S.p.A. denominato “*Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna – Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria*” (V00750), per quanto di competenza, si fornisce il seguente contributo istruttorio.

Il progetto che prevede la rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria Bologna-Lecce dalla progressiva km 199+983 alla progressiva km 203+569, si compone di tre fasi:

- fase 1: realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria (scogliera esterna lato mare e un pennello), a cura di Rete Ferroviaria Italiana;
- fase 2: realizzazione sottofondo, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria (compreso confinamento interno), a cura di Rete Ferroviaria Italiana;
- fase 3: interrimento con gli escavi dei fondali marini (area compresa tra la scogliera esterna e il confinamento interno), a cura di Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

Relativamente alla Fase 2, la rettifica e la velocizzazione della linea ferroviaria, consentiranno una riduzione dei tempi di percorrenza sull'intera tratta Bologna-Lecce, riduzione comunque non rilevabile nella tratta marchigiana.

Corre comunque l'obbligo di segnalare la necessità che, propedeuticamente alla esecuzione delle opere, venga redatta adeguata programmazione delle stesse con l'impresa ferroviaria affinché siano mitigate le interferenze sulla regolare erogazione del servizio di trasporto pubblico ferroviario.

LA DIRIGENTE

Dott.ssa Letizia Casonato

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs n.82/2005, modificato ed integrato dal D.Lgs. n.235/2010 e dal D.P.R. n.445/2000 e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.



ID: 18019977|11/10/2019

IUPT

-

Al Dirigente della P.F.

Valutazioni e autorizzazioni ambientali,
qualità dell'aria e protezione naturalistica

SEDE

Oggetto: Contributo istruttorio per il procedimento di VIA relativo al progetto di RFI che interessa il lungomare nord di Ancona avente oggetto: Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria.

Il progetto in argomento proposto da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) consiste nei seguenti interventi:

- realizzazione di una scogliera a protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce;
- rettifica (con uno scostamento massimo di 30 m. dal tracciato attuale) e velocizzazione della linea ferroviaria per un tratto di circa 3,5 km., con realizzazione di sottofondo e pali di fondazione in sabbia di altezza variabile da 5,00 a 15,00 m.;
- realizzazione di una strada di servizio che costeggia la nuova tratta ferroviaria, per la sua manutenzione;
- modifica della configurazione della stazione di Torrette;
- riempimento a una quota di m.2,5 s.l.m.m. dell'area compresa tra la scogliera radente e quella foranea per una superficie complessiva di circa 20 ha. Per tale intervento è prevista la realizzazione a cura dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

Si ritiene necessario premettere che l'area d'intervento è prospiciente la grande frana Balducci, la quale ha mostrato nel tempo segni di non completa quiescenza. Pertanto ai fini dell'approvazione del progetto in sede di VIA tale situazione dovrà essere valutata dagli organi competenti per la sicurezza e durata nel tempo degli interventi in progetto.

In riferimento alla richiesta di codesta P.F. inviata con e-mail in data 07.10 u.s. riguardante l'oggetto, la scrivente P.F. ha preso visione degli elaborati progettuali relativi agli aspetti di propria competenza e in particolare dell'elaborato denominato "Estratto di PRG" ove viene rappresentata la trasposizione dell'intervento sul PRG vigente.

Dall'esame di tale elaborato, l'intervento risulta ricadere in aree che nel vigente PRG sono contraddistinte dalle seguenti destinazioni urbanistiche:

- Parco ferroviario (art.11 delle NTA del PRG);
- Zone ferroviarie (art.27 delle NTA del PRG),
- Parchi Urbani (art.31 delle NTA del PRG) ove è prevista e perimetrata l'area destinata al Piano Particolareggiato di Spiaggia di Torrette;
- Porto turistico – Porto Peschereccio (artt.5 e 6 delle NTA del PRG).

Inoltre una larga porzione dell'intervento è costituita da una colmata di interrimento, con escavi provenienti dai fondali marini, su aree attualmente occupate dal mare.

Più specificamente, risulta che la nuova localizzazione prevista per lo spostamento dell'infrastruttura ferroviaria e la realizzazione della relativa strada di servizio ricade in parte in area destinata dal PRG a tale infrastruttura e in parte all'esterno di tale destinazione. Inoltre, la superficie ove è prevista la realizzazione della colmata di riempimento ricade su area che nel PRG vigente è in parte destinata a porto turistico e peschereccio.

Pertanto, da quanto si evince dall'estratto del PRG allegato al progetto, l'intervento risulta parzialmente difforme rispetto alle previsioni urbanistiche del vigente Piano Regolatore Generale di Ancona.



L'approvazione di tale progetto, quindi, necessiterà della contestuale approvazione di variante urbanistica; trattandosi di opere eseguite da Enti Statali (Rete Ferroviaria Italiana e Autorità di Sistema Portuale) esse rientrano nelle fattispecie normate dal DPR n.383/94 e ss.mm.ii., la cui istruttoria relativa all'accertamento della conformità urbanistica sul progetto definitivo sarà effettuata dalla scrivente P.F. regionale a seguito di specifica richiesta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Cordiali saluti

PS/

Arch. Achille Bucci

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n.445, del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa



PF Valutazioni ed autorizzazioni
ambientali, qualità dell'aria e
protezione naturalistica
Via Tiziano, 44 – 60125 Ancona
regione.marche.valutazamb@emarche.it

Oggetto : “Comune di Ancona- Lungomare Nord realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria” - **CONTRIBUTO ISTRUTTORIO**

Il progetto definitivo “Comune di Ancona- Lungomare Nord realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria” presenta la localizzazione di tre cave che permetteranno l'approvvigionamento del materiale alluvionale (Cava S. Isidoro di Corinaldo e Cava ATI Esino di Jesi) e di calcare massiccio (Cava Gola della Rossa di Serra San Quirico) per le lavorazioni previste in progetto.

Per quanto riguarda la parte della colmata che secondo le previsioni dovrebbe utilizzare il “materiale riciclato da macerie del sisma Marche/Abruzzo” per un totale di 523.000 mc, poiché tale materiale risulta ormai presente in scarse quantità, in sua sostituzione sarà necessario prevedere approvvigionamenti di altro materiale inerte, verificandone le disponibilità sul mercato.

Il Dirigente
Ing. Massimo Sbriscia

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. n.82/2005 il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa