

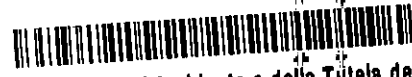


# REGIONE MARCHE

Servizio Ambiente e Paesaggio

PF Valutazione ed Autorizzazioni Ambientali

- Via Tiziano, 44 - 60135 Ancona tel. 071 8063403 fax 071 8063012



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

E.prot DSA - 2009 - 0023797 del 10/09/2009

Ancona, 10.08.2009  
Raccomandata A/R

Regione Marche - Giunta Regionale  
Registro Unico della Giunta Regionale

0452969 | 10/08/2009  
R MARCHE | GRM | VAA 08 | P  
400.130.10/2009/VAA.08/35

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
- Direzione per la Salvaguardia Ambientale  
Via C. Colombo, 44  
- Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS  
Via C. Colombo, 44  
00147 ROMA

Interporto Marche spa  
Via Coppetella, 4  
60035 JESI

Comune di Jesi  
60035 JESI

### PROVINCIA DI ANCONA

- Settore 9°  
Tutela Ambiente
- Settore 5°  
Lavori Pubblici
- Settore 7°  
Assetto del Territorio e Difesa del Suolo

### LORO SEDI

#### Regione Marche:

- P.F. Difesa del Suolo e Tutela delle acque
- P.F. Salvaguardia, Sostenibilità e Cooperazione Ambientale
- P.F. Mobilità, Trasporti e Relative Infrastrutture

### LORO SEDI

A.R.P.A.M. Dipartimento Provinciale di Ancona  
Via C. Colombo  
60131 ANCONA

Corpo Forestale dello Stato  
Coordinamento Provinciale di Ancona  
V.le Cristoforo Colombo, 106  
60100 ANCONA

e p.c.

A.R.P.A.M. Direzione Generale  
Via Caduti del Lavoro, 40  
60131 ANCONA

Corpo Forestale dello Stato  
Coordinamento Regionale per le Marche  
V.le Cristoforo Colombo, 106  
60100 ANCONA



## REGIONE MARCHE

Servizio Ambiente e Paesaggio

PF Valutazione ed Autorizzazioni Ambientali

- Via Tiziano, 44 - 60135 Ancona tel. 071 8063403 fax 071 8063012

Soprintendenza per i Beni Architettonici  
e il paesaggio Marche  
Piazza del Senato, 16  
60121 ANCONA

Soprintendenza Archeologica per le  
Marche  
Via Birarelli, 18  
60121 ANCONA

Direzione Regionale Beni Culturali e  
Paesaggistici delle Marche  
Via Birarelli, 35  
60121 ANCONA

Ministero per i Beni e le Attività Culturali  
Direzione generale per i Beni Architettonici  
ed il Paesaggio  
Via di San Michele, 22  
00153 ROMA

Il Presidente della Giunta regionale  
All'Assessore all'Ambiente  
All'Assessore all'Industria  
LORO SEDI

**OGGETTO:** D.Lgs. 152/2006. Legge 8 luglio 1986 n. 349-art. 6. L. R. 14 aprile 2004 n. 7 art. 17. Procedura valutazione di impatto ambientale. Titolo del Progetto: "Sistema Interportuale di Jesi". Società Interporto Marche spa. Trasmissione decreto parere regionale.

Si allega alla presente il decreto n. 72 del 04.08.2009 relativo al parere regionale di cui all'art. 17 della L.R. 7/2004 per il progetto in oggetto, con il quale la Regione ha rilasciato parere positivo con prescrizioni.

Cordiali saluti

Il Responsabile del Procedimento  
(Arch. Velia Cremonesi)

Il Dirigente della Posizione di Funzione  
(Geol. David Piccinini)

Allegato alla presente:  
decreto del dirigente della PF VAA n. 72 del 04.08.2009



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.  1
Ancona	Data: 04/08/2009	

**DECRETO DEL DIRIGENTE DELLA POSIZIONE DI FUNZIONE  
VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI  
N. 72/VAA\_08 DEL 04/08/2009**

**Oggetto: D.Lgs 152/2006 art. 36, c. 4. - L.R. n. 7/2004 art. 17. Procedura statale di valutazione di impatto ambientale del progetto "Sistema interportuale di Jesi". Società Interporto Marche spa Parere regionale.**

**IL DIRIGENTE DELLA POSIZIONE DI FUNZIONE  
VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI**

- . - . -

**VISTO** il documento istruttorio riportato in calce al presente decreto, dal quale si rileva la necessità di adottare il presente atto;

**RITENUTO**, per i motivi riportati nel predetto documento istruttorio e che vengono condivisi, di emanare il presente decreto;

**VISTO** l'art. 16 bis della legge regionale 15 ottobre 2001, n. 20 e ss.mm.ii.;

**VISTA** la DGRM n. 508 del 08.05.2006 e ss.mm.ii. mediante la quale viene istituita la Posizione di Funzione Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali e la DGRM n. 1269 del 02.11.2006 e ss.mm.ii, mediante la quale è stato conferito l'incarico di direzione della Posizione di Funzione stessa;

**- D E C R E T A -**

**DI DARE ATTO** che non sono pervenute alla Regione Marche osservazioni da parte di singoli cittadini e/o portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati;

**DI ESPRIMERE**, ai sensi dell'art. 36, comma 4 del D.Lgs n. 152/2006, così come pubblicato sul supplemento Ordinario alla GU n. 88 del 14 aprile 2006 e dell'art. 17 della L.R. 7/2004 e ss.mm.ii., ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, parere favorevole sulla compatibilità ambientale del progetto per la realizzazione dell'ampliamento del "Sistema Interportuale di Jesi", presentato dalla Società Interporto Marche spa, ricadente nel Comune di Jesi, subordinatamente alle condizioni elencate nell'allegato "A" del presente decreto che ne forma parte integrante e sostanziale;



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag. <b>2</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

**DI TRASMETTERE** il presente decreto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, per gli adempimenti di propria competenza;

**DI TRASMETTERE** il presente decreto alla Società Interporto Marche spa ed agli altri soggetti coinvolti nel procedimento (Comune di Jesi, Provincia di Ancona, ARPAM Dipartimento di Ancona, Corpo Forestale dello Stato Coordinamento Provinciale di Ancona, Regione Marche: PF Difesa del Suolo, PF Mobilità, Trasporti e Relative Infrastrutture, PF Salvaguardia, Sostenibilità e Cooperazione Ambientale);

**DI RAPPRESENTARE** che il presente provvedimento è rilasciato ai soli fini stabiliti dalla L.R. n. 7 del 14 aprile 2004 e ss.mm.ii. e non sostituisce in alcun modo ulteriori pareri od atti di assenso comunque denominati di competenza di questa o di altre amministrazioni, pertanto la ditta dovrà ottenere tutte le ulteriori autorizzazioni necessarie alla concreta realizzazione dell'intervento;

**DI RAPPRESENTARE** ai sensi dell'articolo 3, comma 4, della L. 241/1990, che contro il presente provvedimento può essere proposto ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale delle Marche entro sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto, oppure, ricorso in opposizione con gli stessi termini. Si ricorda infine che può essere proposto ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. n. 1199 del 24/11/1971;

**DI PUBBLICARE** per estratto il presente provvedimento ai sensi della L.R. n. 17/2003, art.4, comma 2;

Si attesta inoltre che dal presente decreto non deriva un impegno di spesa a carico della Regione.

IL DIRIGENTE DELLA P.F.  
(Dott. Geol. David Piccinini)



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag. <b>3</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

**- DOCUMENTO ISTRUTTORIO -**

**1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 Agosto 1988, n. 377 "Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'articolo 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 349, recante istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale";
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 Dicembre 1988 "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'articolo 6, della Legge 8 luglio 1986, n. 349, adottata ai sensi dell'articolo 3 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377";
- Legge regionale 14 aprile 2004, n. 7 e ss.mm.ii. "Disciplina della procedura di valutazione d'impatto ambientale"; il progetto in esame ricade nell'articolo 17, della L.R. 7/2004 per il quale: "la Regione al fine di esprimere il parere richiesto nella procedura di VIA di competenza Statale di cui all'Art.6, comma 3, della Legge 8 luglio 1996 n. 349, acquisisce i pareri delle Province, dei Comuni e degli Enti Parco interessati, ecc"
- Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";
- Legge regionale 12 giugno 2007, n. 6 "Modifiche ed integrazioni alle leggi regionali 14 aprile 2004, n. 7, 5 agosto 1992, n. 34, 28 ottobre 1999, n. 28, 23 febbraio 2005, n. 16 e 17 maggio 1999, n. 10 "Disposizioni in materia ambientale e Rete Natura 2000";
- Decreto legislativo 16 gennaio 2008 n. 4 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs n. 152/2006".

Il progetto rientra tra le opere soggette alla procedura di valutazione di impatto ambientale statale per effetto della legge 4 agosto 1990 n. 240 "Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità" e DPCM 3 luglio 1998 "Termini e modalità dello svolgimento della procedura di VIA per gli interporti di rilevanza nazionale".

Il procedimento in oggetto è stato avviato e concluso secondo le modalità previste dal D.Lgs 152/2006 entrato in vigore il 31 luglio 2007, in quanto la Società Interporto Marche spa ha effettuato il deposito del progetto in data 22.11.2006, ma la pubblicazione il 5 ottobre 2007; pertanto il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, titolare del procedimento di valutazione di impatto ambientale ne ha dato l'avvio in data 28 dicembre 2007, in vigore di tale normativa nazionale. Inoltre il D.Lgs. n. 4/2008 (correttivo del D.Lgs. 152/2006) all'art. 35 fa salvi i procedimenti pendenti secondo le norme precedenti (S.O. G.U. n. 88 del 14.04.2006).



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag. <b>4</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

## 2. MOTIVAZIONE

### 2.1. ATTI PREGRESSI

Dall'esame della documentazione presentata, l'iter procedurale è caratterizzato da una serie di atti significativi, descritti sinteticamente:

- L'area d'intervento ricade nella zona D sottozona D.4.5 ex art. 79 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. del Comune di Jesi.
- Il progetto generale dell'Interporto è stato approvato dal Comune di Jesi con atto n° 208 del 31/10/97.
- Con successivo atto n° 320 del 18/12/98, il Comune ha dato parere favorevole alla variante al PRG di ampliamento dell'area di intervento, necessaria per la realizzazione del collegamento ferroviario e del collettore di smaltimento delle acque, variante che in seguito è stata definitivamente approvata.
- Lo Studio di Impatto Ambientale redatto sul Progetto generale dell'Interporto è stato sottoposto al Ministero dell'Ambiente per la valutazione di compatibilità ambientale. Il Ministero dell'Ambiente ha rilasciato giudizio positivo con prescrizioni (D. M. n. 3557 del 04.02.99). Tali prescrizioni toccavano solo aspetti marginali quali: una revisione dei sottoservizi, piazzali e strade ed sistemazioni esterne, confermando le caratteristiche dimensionali ed i rapporti tra superfici e volumi proposti dal progetto.
- Il progetto è stato successivamente integrato e sottoposto alla riapprovazione del Consiglio Comunale, con atto n° 216 del 21/07/00. In tale sede è stata conferita la pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza. Pertanto il Progetto generale, ai sensi dell'art. 84 delle N.T.A. del P.R.G. e delle successive varianti approvate, è risultato come "Piano particolareggiato e strumento urbanistico vigente."
- La Giunta di Jesi ha poi approvato il progetto esecutivo del 1° lotto dopo che lo stesso era stato adeguato al nuovo regolamento di esecuzione della legge Merloni.
- La Società Interporto SpA ha successivamente proceduto all'approvazione del progetto 1 lotto di ampliamento e di completamento (ex progetto di completamento del 2° e 3° lotto dell'Interporto prima stesura del progetto generale), nell'ambito del quale è stata redatta una rielaborazione dell'intervento accorpando i volumi già previsti, lasciando inalterati i parametri e gli indici previsti dal P.R.G.

### 2.2 ITER DEL PROCEDIMENTO

1. Con nota prot. 21 del 20.11.2006 (Ns. prot. 258229/22/11/2006/RM/GRM/VAA\_08/A) l'Interporto Marche S.p.a. trasmette, ai sensi dell'art. 36, comma 1 del D.Lgs. 152/2006, alla Regione Marche 2 copie del progetto preliminare contenete la seguente documentazione:
  - Studio di impatto ambientale
  - Elaborati di progetto;
  - Sintesi non tecnica;
  - Dichiarazione giurata relativa all'esattezza dei dati e degli allegati relativi al S.I.A.
2. La Società Interporto Marche Spa invia alla Regione Marche, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi del DPCM 377/1988, con nota prot. 22 del 20/11/2006 (Ns. prot. 258180/22/11/2006/R\_MARCHE/GRM/VAA\_08/A), che interessa il Comune di Jesi.
3. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con nota prot. 17622 del 22.06.2007 (Ns. prot. 137223/02/07/2007/RM/GRM/VAA\_08/A) non ha avviato il procedimento in



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	5

considerazione del fatto che il progetto trasmesso aveva un grado di dettaglio preliminare. L'entrata in vigore della parte seconda del D.Lgs. 152/2006 il 31 luglio 2007 ha introdotto la possibilità di avviare procedure di valutazione di impatto ambientale con il progetto preliminare.

4. Con nota prot. 348 del 22.10.2007 (Ns. prot. 216161/29/10/2007/RM/GRM/VAA\_08/A) l'Interporto Marche trasmette alla Regione Marche la pubblicazione del progetto sul "Il Resto del Carlino" del 06.10.2007 e copia della ricevuta del versamento delle spese istruttorie. Inoltre si trasmettono contestualmente n. 3 copie del progetto su supporto informatico.
5. Con nostra nota prot. 225525/12/11/2007/RM/GRM/VAA\_08/P si comunica alla Società Interporto Marche S.p.a., Comune di Jesi, Provincia di Ancona (Settore Tutela Ambientale, Settore Lavori Pubblici e Settore Assetto del Territorio e Difesa del Suolo), Regione Marche (Servizio Segreteria della Giunta Regionale – Ufficio BURM, P.F. Difesa del Suolo e Tutela delle acque, P.F. Salvaguardia, Sostenibilità e Cooperazione Ambientale, P.F. Mobilità Trasporti e relative infrastrutture), ARPAM Dipartimento di Ancona, Corpo Forestale dello Stato della Provincia di Ancona, Soprintendenza per i beni Architettonici e per il paesaggio delle Marche, Soprintendenza Archeologica per le Marche l'avvenuto deposito del progetto, l'avvio del procedimento e contestualmente vengono richiesti i pareri ai sensi dell'art. 17 della LR 7/2004;
6. Con nota del 12/11/2007 prot. 228601/15/11/2007RM/GRM/VAA\_08/A inviata via fax dalla società Interporto Marche s.p.a. viene inviata ulteriore copia delle pubblicazioni su "Economia e finanze" del 05/10/2007 e sul "Resto del Carlino" del 06/10/2007.
7. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota prot. 33325 del 28/12/2007 (Ns. prot. 3172/08/01/2008/RM/GRM/VAA\_08/A) comunica l'avvio del procedimento per il rilascio del giudizio di compatibilità ambientale, richiedendo contestualmente ai soggetti coinvolti di esprimere il parere di competenza ai sensi dell'art.36, comma 4 del D.Lgs. 152/2006.
8. Con nota prot. 8241/RM/GRM/VAA\_08/P del 15.01.2008 inviata a Interporto Marche S.p.a., Comune di Jesi, Provincia di Ancona (Settore Tutela Ambientale, Settore Lavori Pubblici e Settore Assetto del Territorio e Difesa del Suolo), Regione Marche (P.F. Difesa del Suolo e Tutela delle acque, P.F. Salvaguardia, Sostenibilità e Cooperazione Ambientale, P.F. Mobilità Trasporti e relative infrastrutture), ARPAM Dipartimento di Ancona, Corpo Forestale dello Stato della Provincia di Ancona, Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio delle Marche, Soprintendenza Archeologica per le Marche si convoca una conferenza dei servizi istruttoria per il giorno 05.02.2008.
9. Con nostra nota Prot. 69193/03/03/2008/RM/GRM/VAA\_08/P inviata al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Interporto Marche S.p.A., Comune di Jesi, Provincia di Ancona (Settore Tutela Ambientale, Settore Lavori Pubblici e Settore Assetto del Territorio e Difesa del Suolo), Regione Marche (P.F. Difesa del Suolo e Tutela delle acque, P.F. Salvaguardia, Sostenibilità e Cooperazione Ambientale, P.F. Mobilità Trasporti e relative infrastrutture), ARPAM Dipartimento di Ancona, Corpo Forestale dello Stato della Provincia di Ancona si trasmette copia del verbale della Conferenza dei Servizi Istruttoria del giorno 05.02.2008 del quale se ne riporta di seguito una sintesi:

#### **PF Trasporti**

*In merito al Progetto Sistema Interportuale di Jesi si esprime parere favorevole precisando che trattasi di un ampliamento di circa il 20% della superficie territoriale in continuità con le superfici esistenti ed in fase di realizzazione.*

#### **Soprintendenza Archeologica.**



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag. <b>6</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

Anche per l'ampliamento in parola valgono le prescrizioni a suo tempo impartite con l'avvertimento che ora si deve tener conto di quanto richiesto dal codice dei contratti dei D.Lgs 163 del 2006, artt 93, 97, in merito alla valutazione del rischio archeologico. L'area in oggetto può rilevarsi di alto interesse archeologico sia per le caratteristiche ambientali e topografiche sia per le segnalazioni di rinvenimenti di varie epoche. Il parere favorevole della Soprintendenza BB. Archeologici è subordinato alla valutazione del rischio archeologico secondo le modalità previste dal sopraccitato D.Lgs. 163 con l'impiego di personale specializzato (archeologo), alla esecuzione di saggi preventivi e al controllo e assistenza di ogni movimento di terra a carico degli interessati. Resta inteso l'obbligo di ottemperare alle disposizioni della normativa vigente in materia di rinvenimenti. Sulla base delle risultanze di eventuali scavi archeologici che si rendessero necessari, la S.A. si riserva la facoltà di chiedere modifiche rispetto alle opere progettate, sia parziali sia più consistenti, per motivate esigenze di tutela e valorizzazione. La conoscenza della carta archeologica e della storia e cultura di questa area in età antica potrebbe essere utile per il reperimento di soluzioni più convenienti viste alcune curiose somiglianze e coincidenze tra il Corridoio Adriatico esistito nel I° millennio a.c. e quello con l'intervento in discussione.

#### **Comune di Jesi.**

Il Comune si richiama all'esigenza di garantire i livelli di tutela ambientale già evidenziati negli atti già approvati e ulteriormente richiesti dagli Enti competenti in data odierna. Auspica che il livello di progettazione tecnica adeguatamente conto delle prescrizioni tecnologiche adottate dal comune in zone produttive (es. Zipa Verde) attraverso il dialogo con le strutture comunali. Precisa che si procederà all'approvazione della variante urbanistica ai sensi della LR 34/92.

#### **P.F. Salvaguardia, Sostenibilità e Cooperazione Ambientale.**

Si propone l'opportunità di adottare, per quanto possibile, nella realizzazione del progetto in questione soluzioni tecniche coerenti con le linee guida (APEA).

Infine, considerato che gli interventi da realizzare possono configurarsi nell'ambito delle opere di interesse pubblico, si suggerisce di adottare per gli stessi i criteri indicati dall'Obiettivo M "Ottimizzazione del sistema energetico dell'AERCA" nella linea d'Azione M4 "Risparmio energetico", intervento M4.2 "Certificazione energetica degli edifici pubblici" del Piano di Risanamento AERCA.

**L'ARPAM dipartimento provinciale di Ancona con nota prot. 5275 del 05.02.2008 (Ns. prot. 31693/07/02/2008/RM/GRM/VAA\_08/A) invia parere alla Regione Marche.**

#### **ARPAM Servizio Aria istruttoria n. 4954/PRR:**

Per quanto riguarda l'area vasta, si effettua la seguente osservazione:

- si ritiene che il proponente doveva riportare i calcoli, per la determinazione della pressione, nello scenario di riferimento e nello scenario di intervento, specificando le lunghezze dei tratti, il numero di veicoli pesanti per singolo tratto e il valore dei fattori di emissioni utilizzati al fine di verificare l'esattezza dei valori riportati almeno per gli inquinanti critici ossidi azoto e PM10.

Per quanto riguarda la valutazione in area ristretta, si effettuano le seguenti osservazioni:

- si ritiene che dovevano essere utilizzati i fattori di emissione di APAT che fanno riferimento alla Metodologia COPERT III;
- si riscontra un'incongruenza tra i valori riportati nel monitoraggio della Qualità dell'Aria "ante-operam" e quelli riportati in tabella 1.4 di pag. 186 per l'anno 2005. Ad esempio i valori monitorati di PM10 e di NOx "ante-operam" nel 2005 risultano rispettivamente di 33,9 µg/mc e di 39 µg/mc; mentre quelli riportati in tabella 1.4, della "situazione attuale",





Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag. <b>7</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

risultano rispettivamente di 161 µg/mc e di 462 µg/mc. E comunque si osserva che il valore di concentrazione degli ossidi di azoto, "senza interporto", al 2008, risulta sensibilmente superiore alla situazione "ante-operam";

- non viene realizzata una valutazione della concentrazione atmosferica dell'inquinante biossido di azoto. Si ritiene che tale informazione sia importante, in quanto il biossido di azoto è un inquinante critico sia per la tipologia dell'opera che per il territorio;
- si ritiene che il proponente doveva calcolare l'emissione degli inquinanti su scala ristretta riportando gli archi considerati, la lunghezza degli archi e il valore del flusso di traffico.

**ARPAM Servizio Rifiuti/Suolo ID 66596/05/02/2008/SRSAN:**

Vista la documentazione presentata e quanto sopra esposto non si hanno osservazioni in merito alle tipologie e quantitativi di rifiuti prodotti che comunque dovranno essere gestiti nel rispetto della parte IV del D.Lgs. 152/06. Il materiale derivante da scavi e movimentazione terra debba essere inviato prioritariamente ad operazioni di recupero ed in ultima analisi allo smaltimento.

**ARPAM Servizio Acque ID 66382/04/02/2008/SAAN:**

In base alla documentazione pervenuta per le problematiche ambientali relative alla matrice acque (superficiale e sotterranee), non si rilevano osservazioni specifiche, deducendo che l'intervento in oggetto non comporta un aggravio significativo di impatti.

**ARPAM Servizio Rumore/Radiazioni ID64745/25/01/2008/DDAN:**

sulla base della documentazione pervenuta si rilascia una valutazione favorevole con le seguenti raccomandazioni (prescrizioni da nn°

1. In merito alle performance acustiche degli edifici che saranno adibiti ad uffici, dovrà essere rispettato quanto previsto dall'art. 20 della L.R. 28/2001 in merito ai requisiti acustici passivi degli edifici, nonché dovrà essere rispettato anche quanto previsto dall'art. 8 della L. 447/95 in tema di previsione di impatto acustico, relativamente alle apparecchiature che verranno installate e che possono essere considerate come sorgenti di rumore (quali pannelli fotovoltaici motorizzati, pompe di calore, impianto di depurazione, pompe di estrazione dei sedimenti, etc).
2. A tal proposito si ricorda che la valutazione previsionale di impatto acustico dovrà essere redatta tenendo conto di ogni sorgente di rumore presente presso l'Interporto sia fissa che mobile, nonché del contributo del traffico derivante dall'esercizio del sistema interportuale.
3. I criteri per la redazione della valutazione previsionale di impatto acustico e della documentazione in merito alla certificazione acustica degli edifici sono esplicitati nella DGR n. 896 AM/TAM del 24.06.2003.
4. Dal momento che il progetto prevede la creazione di nuove infrastrutture lineari sia stradali che ferroviarie nella zona interessata al progetto, si rimanda a quanto previsto specificatamente dalle due normative (D.P.R. n. 142 del 30.03.2004 per il traffico stradale e D.P.R. n. 459 del 18.11.1998 per il traffico ferroviario), che contengono le disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare e ferroviario.

**Provincia di Ancona – Settore VII Assetto del Territorio e Difesa del Suolo Prot. 10949 del 05.02.2008 (Ns. Prot. 31697/07/02/2008/RM/GRM/VAA\_08/A):**

Si esprime parere favorevole sul giudizio di compatibilità ambientale.

La conferenza si conclude con la richiesta di integrazioni essendo emersa la necessità di chiarire alcuni aspetti:

- una relazione nella quale sia riportata l'ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA n. 3557/1999 del MATTM;



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag. <b>8</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

- integrazioni alle richieste dell'ARPAM;
  - elaborazioni progettuali in base alle indicazioni fornite dalla PF che gestisce l'AERCA.
  - Si invita a considerare quanto già progettato (finanziato dalla Regione) nell'ambito del masterplan "Zipa verde", in considerazione della vicinanza dell'area con l'intervento in oggetto;
  - si chiede di valutare l'effetto combinato del previsto spostamento da Falconara a Jesi del centro smistamento merci delle ferrovie, ad esempio in termini di impatto paesaggistico, impermeabilizzazione suoli, ecc..
  - anche in relazione a quanto emerso in sede di discussione si invita a prendere atto delle NTA della Variante Generale del PRG del Comune di Jesi, in particolare agli Allegati 1 e 2
  - infine dovrà essere tenuto conto degli esiti del Progetto Corridoio Esino, sviluppato dal Comune di Jesi nell'ambito del Programma del Ministero delle Infrastrutture denominato "S.I.S.T.E.M.A.", in particolare quando si suggerisce l'opportunità di interventi di mitigazione, riprogettazione degli ambiti di espansione e dei collegamenti (con attenzione agli elementi di naturalità) ed individuazione degli spazi e attrezzature al servizio degli addetti e degli utenti.
10. La Provincia di Ancona Settore Lavori Pubblici con nota prot. 29513 del 03.04.2008 (Ns. prot. 149097/07/04/2008/RM/GRM/VAA\_08/A) inviata alla Regione Marche trasmette parere in merito alle interferenze con la Nuova Rotatoria sulla S.P. n.21 "Della Barchetta" del quale si riporta di seguito una sintesi che verrà ripresa come prescrizione:
- Il nuovo innesto sulla S.P. n.21 "Della Barchetta" del collegamento di servizio e sicurezza come indicato nell'elaborato grafico TECSS15 dovrà essere realizzato in conformità al D.M. Infrastrutture e Trasporti del 19.04.2006 "Norme tecniche per le intersezioni stradali".*
- Prima di qualsiasi inizio dei lavori la nuova diramazione in oggetto deve essere preventivamente sottoposta all'autorizzazione da parte dell'Amministrazione Provinciale ai sensi dell'art. 22 del D.Lgs. n.285/92 ss.mm.ii..*
- La manutenzione e il mantenimento delle opere a verde dovranno essere a carico della società realizzatrice dell'innesto in oggetto.*
- Inoltre tutti gli oneri per eventuali frangimenti o passaggi di proprietà non devono essere in alcun modo gravati su questa Amministrazione Provinciale.*
- In conclusione la Provincia di Ancona Settore Lavori Pubblici esprime parere favorevole al progetto in istruttoria, fermo restando quanto sopra richiesto.*
11. Con nostra nota prot. 175873/21/04/2008/RM/GRM/VAA\_08/P si trasmette al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Interporto Marche S.p.a., Comune di Jesi il parere della Provincia di Ancona Settore Lavori Pubblici.
12. A seguito di un incontro presso il Ministero dell'Ambiente del gruppo istruttore, la Società Interporto Marche trasmette la documentazione di approfondimenti per alcune tematiche richieste dallo stesso Ministero dell'Ambiente. Successivamente il 04.11.2008 con nota prot. n. 211, (Ns. prot. n. 0641118/11/11/2008RM/GRM/VAA\_08/A) la Società trasmette anche alla Regione Marche PF VAA la documentazione integrativa già trasmessa al MATTM il 09.06.08. Di seguito si riporta l'elenco degli elaborati:
- Aggiornamenti programmatici intervenuti dalla data di deposito 20.11.2006 alla data di avvio del procedimento del 28.12.2007 ed a oggi;
  - Sintesi degli impatti dei traffici attesi e confronto con lo scenario zero;
  - Inserimento paesaggistico: aspetti percettivi, documentazione fotografica;
  - Progetto di rinaturazione, redatto in ottemperanza al decreto VIA 377/99;



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	9

- Relazione tecnica relativa ai traffici ferroviari stimati, parte integrante del Progetto Definitivo delle opere ferroviarie di allaccio dell'interporto, approvato da RFI in data 27.10.2006;
- Risultanze dell'assistenza archeologica attivata durante i lavori di realizzazione del primo stralcio funzionale dell'Interporto di Jesi – nota del 21.04.2005 della ditta incaricata;
- Modifica del Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Jesi. Delibera di approvazione del C.C. n. 75 del 18.04.2008;
- Relazione di raffronto del progetto con le previsioni di best practies contenute in alcuni documenti programmatici nazionali e regionali: "Progetto Corridoio Esino" nell'ambito del Progetto Pilota Complessità territoriali Direttrice Marche Umbria, di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n. 988 del 10.07.2000, "Linee guida per le aree produttive ecologicamente attrezzate della Regione Marche" e "Masterplan Zipa Verde" e relativi allegati.

13. Con nota dell'Interporto Marche il 02.12.2008 prot. n. 245, (Ns. prot. n. 0693899/10/12/2008) si trasmette la documentazione integrativa richiesta nella Conferenza di Servizi 05.02.2008. Di seguito si riportano gli elaborati allegati.

- Richiesta 1) relazioni con ottemperanza prescrizioni VIA 3557/1999 decreto del Ministero dell'Ambiente.  
Allegato 1: "Relazione in merito all'ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA 3557/1999 relativo al Progetto Generale dell'Interporto di Jesi".
- Richiesta 2) integrazioni richieste da ARPAM.  
Allegato 2: Integrazioni alle osservazioni dell'ARPAM.
- Richiesta 3) elaborazioni progettuali in base alle indicazioni fornite dalla P.F. AERCA in relazione alla progettazione del Masterplan Zipa Verde.
- Richiesta 5) prendere atto del contenuto delle NTA della variante Generale al PRG del Comune di Jesi, allegati 1 e 2.
- Richiesta 6) tenere conto degli esiti del Progetto Corridoio Esino, sviluppato nel comune di Jesi nell'ambito del Programma del Ministero delle Infrastrutture denominato SISTEMA per interventi di mitigazione, riprogettazione degli ambiti di espansione e dei collegamenti (con attenzione agli elementi di naturalità) ed individuazione degli spazi ed attrezzature al servizio degli addetti e degli utenti.

Per quanto concerne la richiesta espressa al punto 4 del verbale:

- Richiesta 4) *valutazione effetto combinato del previsto spostamento da Falconara a Jesi del centro di smistamento merci in termini di impatto paesaggistico, impermeabilizzazione dei suoli, ecc.*

*La Società Interporto spa precisa che il progetto del by pass di Falconara, nell'ambito del quale è prevista la delocalizzazione dello scalo merci da Falconara a Jesi, è successivo a quello dell'Interporto ed è stato oggetto di distinto procedimento VIA, conclusosi con esito positivo con prescrizioni in data 22.06.2004. Interporto rimanda pertanto a tale specifico procedimento.*

14. Con nostra nota prot. 703645/16/12/2008/RM/GRM/VAA\_08/A inviata all'Interporto Marche S.p.a., Comune di Jesi, Provincia di Ancona (Settore Tutela Ambientale, Settore Lavori Pubblici e Settore Assetto del Territorio e Difesa del Suolo), Regione Marche (P.F. Difesa del Suolo e Tutela delle acque, P.F. Salvaguardia, Sostenibilità e Cooperazione Ambientale, P.F. Mobilità Trasporti e relative infrastrutture), ARPAM Dipartimento di Ancona, Corpo Forestale dello Stato della Provincia di Ancona si trasmette la documentazione integrativa e viene convocata una conferenza di servizi per il giorno 22.01.2009.



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag. <b>10</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

15. L'Interporto Marche Spa con nota prot. 259 del 23.12.2008 (Ns. prot. 13802/08/01/2009/RM/GRM/VAA\_08/A) inviata alla Regione Marche, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare trasmette un rilievo fotografico dell'area di insediamento dell'Interporto di Jesi.
16. In data 22.01.2009 si è tenuta la Conferenza di Servizi alla quale hanno partecipato gli enti di seguito indicati: Società Interporto Marche Spa, Comune di Jesi, Regione Marche (P.F. Mobilità – Trasporti ed Infrastrutture, P.F. Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali), Provincia di Ancona (Dipartimento III° - Governo del Territorio), ARPAM Dipartimento Provinciale di Ancona.

Di seguito viene riportata una sintesi del verbale:

- dopo aver letto le conclusioni scaturite dalla Conferenza di Servizi del 05.02.2008 ed elencate le integrazioni prodotte dalla Società Interporto Marche Spa, in ottemperanza alle richieste di integrazioni, si procede quindi con la verifica della documentazione integrativa al fine di ottenere pareri od osservazioni da parte dei soggetti presenti.

**L'ARPAM Dipartimento Provinciale di Ancona** trasmette documento istruttorio prot. 2192/21/01/2009/ARPAM/SARAN/P (Ns. prot. 43423/22/01/2009/RM/GRM/VAA\_08/A) di seguito descritto:

**Servizio Acque e servizio Rifiuti/Suolo**

Confermano il parere già precedentemente trasmesso e riportato a pagina 6 del presente decreto.

**Servizio Aria**

*Si ritiene che le integrazioni presentate dal proponente risultano non esaustive e di non facile lettura. Si evidenzia in modo particolare che le concentrazioni atmosferiche degli inquinanti nella situazione attuale (2005) non rispecchiano la reale situazione della qualità dell'aria del sito, pur trovandosi all'interno dell'Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale. Conseguentemente le riduzioni di inquinamento del progetto sono scarsamente significative, pur nel convincimento che le finalità dell'opera in area vasta sia quella di determinare un miglioramento complessivo sia in termini di pressione che dello stato della Qualità dell'Aria.*

**Servizio Radiazioni – Rumore**

*Esprime parere favorevole con prescrizioni.*

*Nella progettazione delle sorgenti ELF costituite da cabine di trasformazione e linee elettriche sia rispettato ed attuato il nuovo Decreto del 29.05.2008 concernente "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto degli elettrodotti", emanato in attuazione del SPCM del 08.07.2003.*

**Il Comune di Jesi** ribadisce quanto già comunicato con nota prot. 15528 del 29.04.2008 in particolare si chiede che la Società Interporto Marche Spa intervenga sui nuovi edifici e sulle strutture con attenzione alla bioedilizia, al risparmio delle risorse naturali, all'utilizzo delle energie rinnovabili ed agli effetti climalteranti, nonché predisponga misure di compensazione degli impatti e di minimizzazione degli stessi sulle risorse primarie (acqua, suolo, atmosfera). Inoltre trasmette atto del C.C. n. 75 del 18.04.2008 con il quale è stata approvata la variante urbanistica relativa al progetto.

**La Provincia di Ancona Dipartimento III° "Governo del Territorio"**, per quanto di propria competenza, esprime parere favorevole ai sensi dell'art. 17 della L.R. 7/2004.

**L'Interporto Marche**, in riferimento a quanto espresso dall'ARPAM relativamente alla matrice aria, chiarisce che gli indici utilizzati fanno riferimento ad una situazione in cui l'interporto risulta parzialmente funzionante, in quanto il progetto oggetto di valutazione è relativo ad un ampliamento e pertanto non si riteneva coerente utilizzare nel modello i dati relativi al momento zero.



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	11

Ai sensi dell'art. 17 della LR 7/2004, raccolto il parere favorevole del Comune di Jesi, il parere favorevole della Provincia di Ancona considerato quanto rilevato dalle integrazioni presentate, la conferenza si chiude con il parere positivo alla realizzazione del progetto con indicazioni e prescrizioni.

Tale conclusione deriva anche dal fatto che si sono valutate le ricadute ambientali positive in area vasta.

17. Con nostra nota prot. 46713/23/01/2009/RM/GRM/VAA\_08/P viene trasmessa copia del verbale della Conferenza di Servizi del 22.01.2009 agli enti di seguito elencati:

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (Direzione per la Salvaguardia Ambientale, Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS), Interporto Marche Spa, Comune di Jesi, Provincia di Ancona (Settore n.9 Tutela Ambientale, Settore n. 5 Lavori Pubblici, Settore n. 7 Assetto del Territorio e Difesa del Suolo), Regione Marche ( P.F. Difesa del Suolo e Tutela delle acque, P.F. Salvaguardia Sostenibilità e Cooperazione Ambientale, P.F. Mobilità Trasporti ed Infrastrutture), ARPAM Dipartimento Provinciale di Ancona, Corpo Forestale dello Stato Coordinamento Provinciale di Ancona.

18. Con nostra nota prot. 219259/21/04/2009/RM/GRM/VAA\_08/P viene trasmessa un resoconto del tavolo tecnico del 31.03.2009 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Interporto Marche S.p.A., Comune di Jesi, Provincia di Ancona (Settore Assetto del Territorio e Difesa del Suolo), Regione Marche (P.F. Difesa del Suolo e Tutela delle acque, P.F. Salvaguardia, Sostenibilità e Cooperazione Ambientale, P.F. Mobilità Trasporti e relative infrastrutture), ARPAM Dipartimentale di Ancona, Corpo Forestale dello Stato Coordinamento Provinciale di Ancona.

In sintesi, si riportano le conclusioni del tavolo tecnico:

- Dovrà essere prodotta adeguata documentazione che indichi gli scenari come di seguito sintetizzato:
  - valutazione della Qualità dell'Aria "ante-operam", per gli inquinanti critici NO2 e PM10, ricavata dalle indagini ARPAM 2005;
  - valutazione della pressione esercitata nello scenario "attuale" 80 ettari ;
  - valutazione dello stato di qualità dell'aria di cui al punto 2.;
  - valutazione della significatività dell'impatto;
  - valutazione della pressione esercitata dagli ulteriori 20 ettari ;
  - valutazione dello stato di qualità dell'aria di cui al punto 5 comprensiva dei punti precedenti (80 ettari);
  - valutazione della significatività dell'impatto.

19. L'Interporto Marche S.p.A. con nota prot. 79 del 13.05.2009 (Ns. prot. n. 280040/22/05/2009/RM/GRM/VAA\_08/A) trasmette alla Regione Marche documentazione chiesta in occasione del tavolo tecnico del 31.03.2009 di seguito elencata:

- studio di impatto ambientale – integrazioni in merito alla componente atmosfera.

20. Con nostra nota prot. 317977/09/06/2009/RM/GRM/VAA\_08/P si trasmette copia della documentazione integrativa al Comune di Jesi, P.F. Tutela delle Risorse Ambientali, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

21. L'ARPAM Dipartimento provinciale di Ancona trasmette alla Regione Marche contributo istruttorio prot. 26911/03/07/2009/ARPAM/DDAN/P (Ns. prot. 404862/17/07/2009/RM/GRM/VAA\_08/A) del quale si riporta di seguito una sintesi:

**ARPAM Dipartimento Provinciale di Ancona – Servizio Aria istruttoria n. 6629/PRR.**

La documentazione presentata non riporta la stima, nei due scenari, della pressione esercitata dall'opera sulla componente atmosfera. L'ampliamento determina un leggero aumento dei flussi veicolari e quindi della pressione che potrebbe essere compensata dal miglioramento tecnologico del parco veicolare. La carenza delle informazioni sopra descritte non permette di valutare in



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.  <b>12</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

modo quantitativo la riduzione dell'impatto dovuto alla realizzazione dell'azione di compensazione.

Comunque l'applicazione del modello diffusionale, nel recettore più lontano dai magazzini all'interno dell'interporto, calcola un contributo dello stato della Qualità dell'Aria "post-operam", per gli inquinanti PM10 e NO2 di bassa entità.

Pertanto è ragionevole ritenere che nei punti monte valle all'esterno dell'interporto, in coerenza con il campo anemologico del sito, l'impatto sia da classificare come scarsamente significativo.

## **2.3 RAPPORTO SULL'IMPATTO AMBIENTALE**

### **2.3.1 Quadro di riferimento programmatico**

Il progetto è stato sottoposto ad approvazione del Consiglio Comunale di Jesi, con atto n° 216 del 21/07/00. In tale sede si è conferita la pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza. Pertanto il Progetto generale, ai sensi dell'art. 84 delle N.T.A. del P.R.G. rappresenta Piano particolareggiato e strumento urbanistico vigente.

La verifica ristretta all'area d'intervento, ha evidenziato che sulla stessa non gravano vincoli, né di natura idrogeologica o forestale, né di bellezze naturali o storico artistiche, né di rispetto fluviale, né di interesse archeologico.

L'intervento ricade in area di tipo C per quanto riguarda la rilevanza dei valori paesistici e ambientali, e precisamente nell'ambito delle "aree relative a valori paesaggistici e ambientali di qualità diffuse (art. 23)" del P.P.A.R.

Tali aree non sono vincolate, ma assoggettate a "Indirizzi generali di tutela" in cui sono ammesse trasformazioni compatibili con l'attuale configurazione del Piano Paesistico Ambientale Regionale. Inoltre l'intervento ricade nelle aree "V" ad alta percettività visuale relativa alle vie di comunicazione ferroviaria, autostradali e stradali di maggiore intensità di traffico. Per tali aree deve essere attuata una politica di salvaguardia, qualificazione e valorizzazione delle visuali panoramiche percepite dai luoghi di osservazione puntuali o lineari.

La Regione Marche, con D.A.C.R. n. 305/00, ha dichiarato "L'area di Ancona, Falconara e bassa valle dell'Esino" area ad elevato rischio di crisi ambientale, (aree ERCA) comprendendo in questo ambito anche una quota parte del territorio del Comune di Jesi, nel quale ricade l'intervento Interporto.

Con la D.G.R. n. 936 del 03.08.04 la Regione Marche ha emanato le "Linee guida per la predisposizione del Rapporto Ambientale", nell'intento di una produzione dei rapporti ambientali secondo parametri omogenei. Tale strumento prevede che la pianificazione e programmazione urbanistica territoriale e loro varianti che riguardano territori compresi nella citata Area ERCA debbano essere integrati da un Rapporto Ambientale che descriva gli effetti diretti ed indiretti dell'intervento sull'ambiente umano, e sull'ambiente nei suoi vari aspetti, valutandone le loro reciproche interazioni

Siti Natura 2000: Non si rilevano interferenze con zone a protezione speciale (ZPS) e Siti di Interesse Comunitario (SIC).

Non si rilevano interferenze con Aree protette di cui alla L. 394 del 06 dicembre 1991 "Legge quadro sulle aree protette".



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag. <b>13</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

Il progetto di ampliamento è in linea con quanto previsto nel Piano Regionale Infrastrutture, Trasporti, Mercati e Logistica in corso di redazione, che punta sul potenziamento della suddetta Piattaforma Logistica delle Marche attraverso una serie di attività destinate al completamento di tutti i collegamenti con le reti infrastrutturali nazionali. Per consentire l'accessibilità ai vari nodi della piattaforma la Regione Marche ha destinato appositi fondi FESR a Porto, Aeroporto ed Interporto nel POR 2007 2013.

La realizzazione degli ulteriori piazzali e infrastrutture vedrà la partecipazione finanziaria della Regione Marche, mentre per la realizzazione dei capannoni saranno chiamati al cofinanziamento gli operatori e le società di trasporto e di logistica che si insedieranno sul nuovo interporto.

### **Piano Regolatore Generale PRG**

Il Comune di Jesi con atto di consiglio Comunale n. 75 del 18.04.2008 ha approvato la variante urbanistica relativa al progetto di ampliamento, ai sensi del combinato disposto dell'art. 19 comma 3 del DPR 327/2001 e dell'art. 26 lett. a) della LR 34/92 e ss.mm.ii., confermando gli indirizzi allegati alla DCC 09.03.2007 n. 38 relativi alla fase di progettazione esecutiva, trasmessi dall'Ufficio Urbanistica e ambiente del Comune di Jesi al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare con nota del 29.04.2008.

### **Piano di Inquadramento Territoriale**

Il Piano d'Inquadramento Territoriale (approvato con Deliberazione Amministrativa del Consiglio regionale n. 295 dell'8 febbraio 2000)

Il PIT considera *"la riqualificazione delle direttrici vallive del Metauro, dell'Esino, del Chienti e del Tronto come occasione per dimostrare la fattibilità delle strategie di rigenerazione e sviluppo ecosostenibile capaci di far coesistere strutture produttive e strutture ambientali"*.

Tali corridoi ambientali, poiché costituiscono i principali elementi di connessione tra ambienti con caratteri ecologici differenti (montano, collinare e costiero), sono ispirati alla filosofia delle greenways, ovvero strutture multiscope, in grado di associare diverse funzioni:

- reti di corridoi e sistemi naturali significativi in termini ecologici;
- reti ricreative alle diverse scale;
- reti di preesistenze storiche e culturali.

Le strategie di tutela e riqualificazione indicate dal PIT in particolare per i corridoi di riequilibrio, vertono su alcuni obiettivi fondamentali:

- La riqualificazione ecosostenibile delle aree agricole perifluviali, con l'obiettivo di favorire colture a minor impatto ambientale (limitazione di concimi chimici e fitofarmaci);
- Il ripristino di elementi vegetazionali lineari diffusi;
- La realizzazione di rimboschimenti con funzione di protezione e compensazione ambientale;
- La ristrutturazione delle linee ferroviarie esistenti come "servizio di natura territoriale", ossia il telaio di supporto alla riqualificazione urbana e ambientale delle aree attraversate.
- La protezione delle acque dall'inquinamento chimico e organico;
- L'eliminazione o minimizzazione delle interruzioni della continuità fluviale;
- La rinaturalizzazione degli eco-sistemi riparali.

L'area di progetto si caratterizza per un uso prevalentemente agricolo, con elevata e significativa presenza antropica. Gli ambienti a forte naturalità sono ormai marginali e concentrati soprattutto lungo le zone riparali del Fiume Esino e dei fossi e torrenti circostanti.

Le aree più prossime all'intervento si caratterizzano per la presenza di coltivi, prevalentemente cereali, barbabietola da zucchero, soia e, in misura minore, di orti, vigneti e frutteti. Il sito di progetto è costituito da seminativi irrigui, regolarmente arati, mentre limitate e marginali porzioni



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag. <b>14</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

di territorio, posti in genere lungo i rilevati di strade e ferrovia, sono costituite da incolti. La quasi totalità delle specie floristiche e vegetali presenti nell'area sono frutto diretto o indiretto dell'azione dell'uomo.

Si rilevano le caratteristiche tipiche delle aree rurali a forte antropizzazione, nelle quali solo sporadicamente è possibile individuare essenze arboree ed arbustive autoctone spontanee.

Per quanto riguarda la fauna presente nell'area di progetto, va considerata la già elevata pressione antropica presente, ancorché legata ad attività di tipo prevalentemente agricolo.

In seconda analisi occorre sottolineare come l'intervento si vada ad inserire all'intero di una porzione di territorio delimitata da una parte dalla ferrovia Orte - Falconara e dall'altra dalla Superstrada Roma - Ancona, che costituiscono un ostacolo significativo per gli spostamenti dall'area di progetto in direzione del Fiume Esino e che creano una sorta di "corridoio intercluso".

L'auspicata "permeabilità" all'attraversamento faunistico (indicata anche nel P.T.C.P. di Ancona) è fortemente condizionata dalla presenza delle barriere e degli ostacoli già presenti.

L'ecosistema più direttamente interessato dall'intervento è senz'altro riconducibile a quello agrario. In area vasta l'unità ecosistemica più significativa è costituita invece dalla fascia ripariale del Fiume Esino, caratterizzata da vegetazione e fauna tipica degli ambiti acquatici. L'ecosistema agrario è localizzato in tutta la piana interclusa tra le sovracitate direttrici di trasporto ferroviario e stradale, e si caratterizza soprattutto per la presenza dei seminativi. La continuità dei seminativi è interrotta da cespuglieti, filari di alberi naturali o di origine antropica, distribuiti ai margini dei campi coltivati e dei poderi, e da fossi con relativa vegetazione ubicati al confine dei campi coltivati.

In conclusione pur con le specificazioni sopra fatte, l'intervento in istruttoria non appare perfettamente conforme agli obiettivi indicati dal PIT.

### **Piano Paesistico Ambientale Regionale**

Le previsioni del Piano Paesistico Ambientale Regionale delle Marche L.R. 8 giugno 1987 n. 26 (DACR n. 197/1989) sono recepite nel Piano regolatore generale del Comune di Jesi che risulta vigente ed adeguato al PPAR.

### **2.3.2 Quadro di riferimento progettuale**

#### **Descrizione dell'area di intervento**

L'intervento si colloca all'interno di un'area particolarmente favorevole allo scambio ferrovia-strada, in quanto compresa tra la strada statale n. 76 Ancona-Roma e la ferrovia Orte-Falconara. Tali assi corrono quasi parallelamente tra loro tale da garantire un'area adeguata per la localizzazione di strutture destinate allo scambio intermodale. Tale area risulta collegata con opere di valenza strategica nazionale quali:

- l'autostrada A14 Bari-Bologna;
- il Porto marittimo di Ancona.
- la strada statale SS76 Vallesina, per i collegamenti con l'Umbria e con Roma;
- l'aeroporto di Falconara;

Al porto di Ancona la Regione Marche riconosce una valenza strategica e, per quanto riguarda il trasporto merci, gli riconosce il ruolo di perno principale per realizzare un sistema integrato dove trovano convergenza le altre modalità di trasporto, in particolare quella ferroviaria, sviluppando così un sistema integrato multimodale.





### **Il contesto territoriale ed ambientale**

La conformazione geografico-morfologica della Regione Marche è costituita da un insieme di valli fluviali parallele con sbocco ortogonale sulla fascia costiera del Medio Adriatico.

L'insediamento delle attività umane, nell'ultimo secolo, si è sviluppato soprattutto nelle vallate e lungo la costa, o meglio nelle aree dove la costruzione di infrastrutture lineari e/o puntuali di trasporto è più semplice, secondo le linee di convergenza delle principali connessioni interregionali, in direzione longitudinale lungo la costa e in direzione trasversale ad essa. In questo modo la struttura insediativa ha seguito una linea ben precisa, infatti, i principali insediamenti residenziali risultano dislocati lungo tutta la fascia costiera da Pesaro a S. Benedetto del Tronto. Su questa fascia urbanizzata si innestano gli insediamenti delle principali vallate con gli omonimi corsi d'acqua, mentre nella zona di confine con l'Umbria terminano con il naturale sbarramento degli Appennini, interrotto da valichi come quelli di Bocca Trabaria, Colle di Fossato (Fossato di Vico), Forca Canapine (Amatrice).

Le principali componenti naturalistiche ed antropiche dell'interno sono costituite:

- dalla valle dell'Esino, dall'omonimo corso d'acqua, dai rilievi collinari "di sfondo" preappenninico;
- dalle principali infrastrutture di collegamento regionale, provinciale e locale, dai principali centri urbani compresi nell'hinterland progettuale, dalle valenze storico architettoniche del contesto.

Risultano nulle le interferenze visive con la costa e scarse quelle con le emergenze orografiche preappenniniche. Il bacino potenziale dell'interporto è costituito dai tre principali comprensori produttivi

delle Marche, e dal comprensorio di Perugia. I comprensori marchigiani sono costituiti:

- dall'area nord-est incentrata sul polo di Pesaro;
- dall'area centrale di Ancona, Macerata e di tutta la Valle dell'Esino;
- dall'area sud-est incentrata su Ascoli Piceno.

Quindi il bacino di gravitazione dell'area di intervento risulta formato dal territorio delle cinque province di:

- Pesaro Urbino;
- Ancona;
- Macerata;
- Ascoli Piceno - Fermo;
- Perugia.

L'Interporto di Jesi è destinato a svolgere funzione rilevante nel quadro delle reti di trasporto nazionale ed internazionale, essendo inserito nella rete riconosciuta dai "Corridoi Plurimodali" previsti dal Piano Generale Trasporti e della Logistica, e risulta essere definito "nodo centrale" dei flussi della dorsale orientale della penisola, delle regioni meridionali e di quelle settentrionali.

Inoltre il sistema porto-retroporto Ancona-Jesi è destinato a svolgere un ruolo strategico anche nel settore del "corridoio europeo" che collegherà le regioni dell'Europa centrale con quelle dell'Europa meridionale e delle isole del Mediterraneo.

### **Il sistema infrastrutturale viario**

I principali assi di collegamento individuati nell'area vasta sono:

- Autostrada A 14 Bologna-Ancona-Pescara-Foggia-Bari;
- SS 16 Linea Adriatica;
- SS 76 Falconara-Jesi-Fabriano.

Il reticolo viario trasversale alla costa e di collegamento interprovinciale ed interregionale individuato risulta essere:

- Strada Statale n. 3
- Strada Statale n. 424



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	16

- Strada Statale n. 360 – Senigallia – Sassoferrato
- Strada Statale n. 77 – Loreto Recanati – San Severino Marche

### **Il sistema infrastrutturale ferroviario**

Il sistema ferroviario in esercizio nella Regione Marche è costituito dalle due linee FS, la linea adriatica e la trasversale appenninica Roma–Orte-Falconara (Ancona), dalle quali si propagandano le tre linee d'importanza regionale. Sugli assi multimodali sono stati individuati:

- la linea ferroviaria Adriatica;
- la linea ferroviaria Orte – Falconara.

mentre sugli assi monomodali sono stati individuati:

- la linea Fabriano – Civitanova Marche.
- la linea ferroviaria Fabriano – Pergola.

### **Il sistema infrastrutturale puntuale**

- Il porto di Ancona

Il porto è inserito tra i diciotto scali di interesse nazionale in posizione strategica nel corridoio adriatico, quale nodo di collegamento tra il Nord Europa ed il sud est del Mediterraneo.

E' incluso nel tessuto urbano della città ed è collegato alla viabilità urbana, alla SS 16 Adriatica, agli svincoli autostradali della A14 Bologna-Taranto (mediante la SS. 11 e la SS. 76 Vallesina).

E' collegato direttamente alla stazione di Ancona sulla linea FS adriatica attraverso binari ferroviari. Mediante la SS. 16. è inoltre possibile raggiungere l'aeroporto di Falconara che dista 13 km.

- Aeroporto di Falconara

L'aeroporto Raffaello Sanzio di Ancona Falconara è una struttura strategica sia per lo sviluppo economico della regione sia per la posizione che andrà a ricoprire nell'ambito del progetto di corridoio Adriatico.

### **Stato di attuazione del progetto**

Il progetto generale dell'Interporto Jesi prevedeva la realizzazione delle opere per i stralci funzionali in modo da garantire l'autonomia tra loro e quindi la messa in esercizio in successivi steps temporali.

L'ampliamento delle aree previsto nel progetto preliminare e di conseguenza l'acquisizione di tali aree attualmente a destinazione agricola, ha portato alla redazione di una variante urbanistica al P.R.G. del comune di Jesi ai sensi del' art. 84 delle Norme Tecniche di Attuazione.

### **Progetto generale-(primo stralcio funzionale)**

Il primo stralcio del progetto generale prevedeva il riutilizzo ed adeguamento di opere già realizzate e la realizzazione di una serie di opere di seguito brevemente descritte :

- Realizzazione di una viabilità di accesso e di raccordo tra lo svincolo ANAS ed il varco di entrata all'Interporto;
- Realizzazione del terminal ferroviario consistente in un fascio di tre binari, corsie di movimentazione dei mezzi gommati, zona per sosta e deposito di containers, casse mobili ed unità affini;
- Realizzazione di un fascio di tre binari a servizio di un magazzino con ribalta fissa lato Ferrovia e ribalte mobili lato strada.
- Realizzazione area di deposito collettame, consistente in piazzali, movimentazione e sosta dei mezzi pesanti e leggeri,



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	17

- Realizzazione di un'area destinata a Servizi Direzionali riutilizzando l'edificio esistente e destinando ulteriori aree per la sosta dei veicoli leggeri.
- Localizzazione di aree a verde lungo la strada statale SS 76 e lungo le principali direttrici della viabilità interna dell'interporto.

**Progetto generale dati di progetto:**

- 1) Terminal ferroviario – containers Mq. 89.900;
- 2) Area ferro - gomma Mq. 93.560;
- 3) Area collettame (gomma - gomma) Mq. 75.100;
- 4) Area servizi direzionali Mq. 9.530;
- 5) Depositi all'aperto Mq. 20.600;
- 6) Area a verde Mq. 49.030;
- 7) Area a verde perimetrale di rispetto Mq. 269.650;
- 8) Area doganale Mq. 21.800;
- 9) Imp. depurazione e tratt. acque Mq 2.110;
- 10) Servizi autotrasportatori e parcheggi. Mq 15.180;
- 11) Aree stradali Mq. 60.590;
- 12) Area occupazione binari Mq. 38.230;
- 13) Laghetto antincendio Mq. 2.220;
- 14) Collettore di scarico Mq 10.075.

**Progetto generale- (progetto di completamento 2° e 3° lotto)**

La società Interporto Marche S.p.a. ha ritenuto dover rivedere la struttura di assetto dell'Interporto, offrendo un prodotto più attinente alle esigenze degli operatori.

La nuova ipotesi di assetto dell'interporto è basata sulle seguenti linee:

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

Il progetto di completamento ha inoltre rispettato i principi di assetto del territorio, in termini di consumo dello spazio e inserimento nell'ambiente, già fissati con il Progetto Generale e nel quadro del nuovo assetto di offerta – domanda ha proposto una nuova dislocazione dei fabbricati e delle infrastrutture di supporto e distribuzione interna, tali da:

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

Sono state apportate modifiche alla struttura viaria di distribuzione, per consentire il collocamento nelle sezioni logistiche sia di capannoni, che di piazzali antistanti i fabbricati di almeno metri 50 di profondità. Per la progettazione dei magazzini ferro - gomma e gomma - gomma sono state studiate due diverse soluzioni. La prima riguarda il proseguimento degli edifici di stoccaggio lungo l'asse dell'edificio in realizzazione, la seconda riguarda la proposta di un nuovo edificio sul lato opposto.

La Società Interporto Marche, ha provveduto a presentare, una proposta di variazione ed ampliamento dell'area destinata con il P.R.G. alla Piattaforma Logistica.



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	18

Nella redazione del Progetto preliminare, è stata rispettata la proposta di variante raggiungendo una capacità dei depositi provvisori pari a circa 100.000 mq.

La maggior capacità viene soddisfatta attraverso la realizzazione di un'aggiuntiva area funzionale destinata allo scambio ferro - gomma, ubicata nella zona originariamente con funzione gomma-gomma, per una capacità di depositi provvisori pari a circa 30.000 metri quadri.

La nuova area gomma - gomma, viene prevista in adiacenza alla posizione originaria, utilizzando le stesse caratteristiche di capacità e di rapporto Superficie coperta/Superficie scoperta.

Tra le due aree funzionali, come nel progetto originario è previsto un asse stradale di penetrazione e distribuzione a senso unico con spartitraffico centrale e banchina destinata e verde. Le aree di manovra dei veicoli, prevedono la realizzazione di piazzali con una distanza minima dalla sede stradale pari a m. 50, come richiesto dalle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. approvato. Nello stesso modo le aree di manovra con funzione ferro - gomma, sezione aggiunta, rispettano i vincoli e le indicazioni delle citate N.T.A. del P.R.G.

Considerando i vincoli relativi alla prima stesura del Progetto Generale, confermati poi in fase di approvazione dello stesso, in seno al PRG dal Comune di Jesi, al fine di rispettare i rapporti tra superficie fondiaria e superficie territoriale nonché i rapporti tra superficie coperta e scoperta delle singole aree funzionali, la superficie dell'Interporto viene a essere pari a 1.010.762 mq.

Le aree funzionali definite sono principalmente:

- area ferro - gomma;
- area gomma - gomma;
- area terminal - containers;
- area uffici direzionali;
- area a servizio degli autotrasportatori;
- area a verde;
- Viabilità;
- Aree destinate per occupazione binari.

**Progetto ampliamento dati di progetto:**

- 1) Terminal ferroviario - containers Mq. 108.900;
- 2) Area ferro - gomma Mq. 229.017;
- 3) Area collettame (gomma - gomma) Mq. 57.700;
- 4) Area servizi direzionali Mq. 8.500;
- 5) Depositi all'aperto Mq. 16.300;
- 6) Area a verde Mq. 43.699;
- 7) Area a verde perimetrale di rispetto Mq. 336.893;
- 8) Area doganale Mq. 0;
- 9) Imp. depurazione e tratt. acque Mq 5.000;
- 10) Servizi autotrasportatori e parcheggi. Mq 32.500;
- 11) Aree stradali Mq. 61.900;
- 12) Area occupazione binari Mq. 91.958;
- 13) Laghetto antincendio Mq. 2.220;
- 14) Collettore di scarico Mq 10.075;
- 15) Area per attr. Religiose Mq. 6.100.

Per un totale di 1.010.762 mq (circa 101 ettari).

Come riportato nel SIA edito nel 2006, le previsioni di traffico merci, vengono fatte con riferimento a due scenari di crescita, uno scenario basso (tendenziale) e uno scenario alto.



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	19

Di seguito si riportano i traffici considerati risultanti dal modello di simulazione sulla base degli scenari bassi di riferimento per le quantità di merci afferenti al bacino interportuale

Anno	Traffici complessivi terrestri	Traffici strada	Traffici intermodale
2005	2.539.263	1.931.263	608.000
2008	2.670.979	786.497	1.884.482
2012	2.857.290	844.271	2.013.019

In sede istruttoria sono emerse alcune incongruenze relativamente alle aree destinate al verde. Infatti dalla sovrapposizione del progetto di ampliamento dell'Interporto con il progetto del "Nodo di Falconara – Area scalo merci di Jesi" presentato da RFI, è stata riscontrata un'occupazione da parte di Interporto di una porzione di area pianificata da RFI per la costruzione del nuovo scalo merci ferroviario.

Le aree interessate dalla sovrapposizione sono pari a 42.000 mq che riducono al 31% le aree verdi. Dal momento che nelle tabelle prodotte nel SIA è riportato che i rapporti complessivi tra superfici destinate alle attività produttive e le superfici destinate a verde determinano una quota complessiva di superficie a verde fissata al 38% circa, confermando anche nel progetto di ampliamento, la vocazione di Interporto "verde" definita nella stesura del Progetto Generale originario, e considerato che nelle NTA del PRG del Comune Jesi è prevista una percentuale del verde minima del 35%, si è ritenuto indispensabile risolvere il problema reperendo la superficie mancante.

Inoltre dall'istruttoria condotta risulta che la matrice aria è la più influenzata negativamente dagli impatti dell'opera, l'area si trova nell'AERCA, area già caratterizzata da particolare criticità a livello di qualità dell'aria, vista la presenza di una raffineria, due centrali termoelettriche, aeroporto, due assi stradali di grande traffico (SS76 e A14). Nel decreto del Ministero dell'Ambiente del 4 febbraio 1999 n. 3557 relativo al rilascio del giudizio di compatibilità ambientale del progetto iniziale per la realizzazione dell'Interporto, si rileva che "viene a mancare nello studio di impatto ambientale una qualsiasi valutazione degli effetti dovuti alla realizzazione dell'opera sulla qualità dell'aria nella zona adiacente all'interporto, inteso come sorgente puntuale di inquinamento", pertanto non si può prescindere dal porre particolare attenzione alle azioni di mitigazione da mettere in campo per la qualità dell'aria anche intervenendo con ulteriori prescrizioni.

### 2.3.3 Quadro di riferimento ambientale

In merito alle matrici ambientali l'istruttoria è stata condotta anche in collaborazione con l'ARPA Marche che in sede di conferenza dei servizi conclusiva ed in sede istruttoria ha trasmesso i seguenti contributi:

- Servizio Aria contributo istruttoria prot. 26911/03/07/2009/ARPAM/DDAN/P (Ns. prot. 404862/17/07/2009/RM/GRM/VAA\_08/A);
- Servizio Acque nota ID 121920/19/01/2009/SAAN;
- Servizio Radiazioni/Rumore ID 121685/16/01/2009/DDAN;
- Servizio Rifiuti Suolo ID 121859/19/01/2009/SRAN.

#### Matrice acque.

*Descrizione generale ambientale:*

L'area di progetto ricade, nell'ambito del bacino n. 12 del fiume dell'Esino.



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag. <b>20</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

Il fiume Esino nasce dal versante nord del Monte Tre Pizzi, in prossimità del comune di Matelica. Il bacino dell'Esino è costituito in limitata parte da terreni calcarei (tra Albacina e Serra S. Quirico), e per la maggior parte da terreni marnoso argillosi.

Per quanto concerne la qualità delle acque superficiali, la situazione è buona nei tratti superiori dei corsi d'acqua e tende a peggiorare nei tratti planiziali, che coincidono con i corridoi di salvaguardia e di riequilibrio individuati dal PIT. La qualità attuale delle acque superficiali dei fiumi che attraversano il territorio provinciale è in sensibile miglioramento, dopo molti anni caratterizzati da fenomeni di eutrofizzazione delle acque, con conseguenti morie della fauna ittica, e dalla presenza di rilevanti inquinamenti di natura chimica. In tale contesto il fiume Esino, che ha una portata idrica tra le più elevate del territorio provinciale, è soggetto, oltre che ai prelievi idrici per usi agricoli ed industriali, a numerose captazioni principalmente utilizzate per scopi idroelettrici, che riducono in alcuni tratti del corso d'acqua la portata a 300 – 500 litri/sec. Tali prelievi, normalmente tollerati, possono in talune circostanze determinare situazioni di criticità. Da questo punto di vista il fiume Esino rappresenta senza dubbio una delle aree critiche del reticolo idrografico regionale.

Le condizioni qualitative dell'asta fluviale dell'Esino compresa fra la Gola della Rossa ed il territorio del Comune di Chiaravalle hanno segnato di recente un notevole miglioramento, soprattutto nel tratto a valle di Moie di Maiolati, dovuto all'attivazione dei depuratori dei reflui civili e ad una diversa politica di gestione dei reflui da parte di alcuni importanti complessi industriali.

Nel progetto si affrontano in maniera puntuale i fenomeni di inquinamento delle acque dolci superficiali e sotterranee. Dallo studio emerge uno scarso livello qualitativo delle acque superficiali caratterizzate dalla presenza di tracce di Cromo a testimonianza delle attività industriali presenti sul territorio.

Per quanto concerne l'analisi condotta per le acque sotterranee, queste risultano inquinate dai nitrati con concentrazione di molto superiori a quelle previste dal D.Lgs. 152/99. Viene evidenziato un deterioramento delle acque sotterranee dovuto ai noti fattori di sfruttamento intensivo del suolo da attività agricola e zootecnica.

#### *Impatti considerati:*

Nel SIA vengono fatte alcune analisi delle azioni che il progetto, in fase di realizzazione, di esercizio o per il fatto stesso di essere presenti sul territorio, determinano sull'ambiente circostante.

Di seguito vengono descritti i principali effetti sul suolo e sottosuolo – ambiente idrico:

- l'attività di cantiere, con la presenza di maestranze, e' produttrice di acque di scarico che possono, se non regolarmente smaltite, inquinare corpi idrici vicini. Inoltre alcune lavorazioni di cantiere possono provocare impatti di tipo temporaneo ma potenzialmente significativi sui ricettori, quali ad esempio l'uso di materiali usati nel settore edilizio e la manutenzione di macchinari usualmente utilizzati in edilizia;
- Interferenze dei flussi idrici sotterranei (prime falde) da parte di opere sotterranee di progetto;
- Consumi di suolo fertile;
- Consumi di risorse del sottosuolo (materiali di cava, minerali);
- Impegni indebiti di suolo per lo smaltimento di materiali di risulta.

#### *Opere di mitigazione proposte:*

Le opere di mitigazione proposte vengono così distinte.

Acque:

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



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag. <b>21</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

**Suolo:**

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

**Aspetti idrogeologici**

L'intervento si sviluppa sulla pianura alluvionale dell'Esino su terreni pianeggianti dovuti alla sedimentazione Olocenica (sedimenti recenti).

L'andamento delle freatiche è condizionato da un'unica direzione di drenaggio sotterraneo, a volte coincidente con l'attuale asta fluviale, altre volte con paleovalle. Gli scambi tra falda e fiume sono intensi.

Nei terrazzi alti, l'andamento delle freatiche è circa parallelo ai limiti dell'area alluvionale e all'alveo e rispecchia l'assetto morfologico superficiale. La complessità della freaticità è dovuta alle variazioni litologiche nel complesso alluvionale, alla morfologia del substrato, alle numerosissime opere di captazione che interessano queste zone ed all'infiltrazione delle acque superficiali dagli alvei degli affluenti. Anche in questo caso l'andamento generale del flusso è diretto dai terrazzi alti verso l'asta fluviale, condizionato però da direzioni di flusso ben marcate e persistenti nell'arco dell'anno.

In generale, la valutazione del rischio di inquinamento degli acquiferi sotterranei si basa sull'analisi della loro vulnerabilità intrinseca, dovuta a fattori naturali, associata all'uso del suolo corrispondente, dovuto alle attività antropiche che vengono ospitate sul territorio. La vulnerabilità naturale è definita a partire dalle caratteristiche litologiche, ed in particolare dalla permeabilità del terreno, e dalle caratteristiche specifiche della falda acquifera.

Nello studio si legge che *"le caratteristiche idrogeologiche del territorio marchigiano, in particolare in corrispondenza dei depositi alluvionali di fondovalle, sono tali da rendere la falda particolarmente vulnerabile"*. Non viene tuttavia riportato un giudizio di merito sulla vulnerabilità oggetto d'intervento.

**Matrice rumore.**

*Descrizione generale ambientale:*

Da analisi condotte sul territorio da Interporto Marche con l'ausilio dell'ARPAM e attraverso lo studio dei piani di classificazione acustica dei Comuni di Ancona e Jesi vengono individuati i contributi emissivi di diverse sorgenti sonore:

- il traffico viario della SS16;
- l'insediamento industriale dell'API;
- il traffico ferroviario;
- il traffico aereo.

La situazione acustica complessiva è caratterizzata da livelli sonori equivalenti, sia notturni che diurni, molto elevati, a causa della molteplicità delle sorgenti sonore, che producono un impatto sul clima acustico dell'area. Tra queste, quella prevalente è sicuramente la sorgente costituita dal traffico veicolare che fluisce lungo la S.S. 16. Sicuramente inferiore risulta l'impatto dovuto al traffico ferroviario lungo la linea adriatica. Analogamente inferiore risulta l'influenza sul livello sonoro equivalente continuo delle attività aeronautiche connesse con il vicino aeroporto "Raffaello Sanzio", in conseguenza del limitato numero di sorvoli e del tipo di rotta seguita dagli aeromobili. Le emissioni sonore dovute al traffico stradale risultano predominanti anche su quelle emesse dall'impianto industriale API, quando questo funziona in normali condizioni di regime. Va sottolineato, però, che le emissioni dello stabilimento API risultano anche fortemente variabili, in conseguenza di diversi regimi di utilizzazione degli impianti. In tali condizioni, le emissioni



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	22

provenienti dallo stabilimento industriale possono risultare prevalenti, anche per periodi di tempo non trascurabili, su quelle dovute alle altre sorgenti. Più a Nord troviamo l'insediamento industriale dismesso della Montedison dove il traffico veicolare è estremamente alto e porta a livelli equivalenti diurni di circa 75 dB(A). Se a questo punto iniziamo a risalire in direzione SW, verso Jesi, troviamo l'area di Chiaravalle dove sono state effettuate diverse misurazioni nella zona della "Locanda del West" e del centro Commerciale "La Manifattura" che sono aree sottoposte ad intenso traffico veicolare; il livello equivalente rilevato in queste zone è pari a 68,5 e 68 dB(A). Sul raccordo autostradale A14, uscita Ancona Nord, si raggiunge un livello equivalente di circa 65 dB(A). Proseguendo in direzione SW entriamo nel comune di Jesi dove la caratterizzazione acustica del territorio è riportata nel documento: "classificazione acustica del territorio comunale e piano di risanamento acustico ai sensi legge quadro 447/95" redatto nel 2001.

Conformemente alle destinazioni del Piano Regolatore lo studio di cui sopra aveva classificato come incluse in classe V e VI tutta l'area del Consorzio Industriale ZIPA, lo stabilimento SADAM e gran parte delle aree della fascia di territorio racchiusa fra la SP76 e la SS76, sull'asse Jesi-Chiaravalle.

Tutta l'area ZIPA ed Interporto, così come la SS76 mostrano livelli sonori diurni compresi fra 65 e 72 dBA, i valori più alti vengono raggiunti in prossimità della SADAM e degli svincoli della SS76; la SP76 mostra valori rilevanti in corrispondenza della zona dei Centri Commerciali.

#### *Impatti considerati:*

Nel progetto vengono illustrati le principali interferenze che interessano la matrice rumore, di seguito descritte:

- Impatti da rumore durante la fase di cantiere ed in fase di esercizio dal traffico indotto dal progetto.

#### *Opere di mitigazione proposte:*

Le principali opere di mitigazione proposte volte a ridurre le sorgenti sonore e ad attenuarne gli effetti sono:

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

#### **Matrice radiazioni.**

Dall'esame del SIA risulta che verranno realizzate 2 cabine di trasformazione MT/BT nell'ambito del progetto per l'Interporto di Jesi.

Per quanto concerne la presenza di radiazioni non ionizzanti, viene segnalata la produzione di luce notturna in ambienti sensibili.

#### **Matrice Aria.**

##### *Descrizione generale ambientale:*

La società Interporto Marche nell'analisi dell'area interessata dall'intervento ha consultato il Piano Regionale di Tutela e Risanamento della Qualità dell'aria elaborato dal Servizio Tutela e Risanamento Ambientale della Regione Marche, nel quale vengono individuate tra le zone di particolare interesse morfologico e di concentrazione di fonti emissive l'area Ancona - Falconara e la bassa valle dell'Esino, in quanto ambito territoriale fortemente antropizzato, con la presenza di rilevanti impianti produttivi e infrastrutture di livello regionale o sovra regionale.

Infatti l'area in questione è costituita dalla presenza delle principali infrastrutture di trasporto della Regione, autostrada A14, strade statali 16 e 76, linee ferroviarie Bologna-Bari e Ancona-Roma, Aeroporto di Ancona, dalla raffineria API di Falconara e della centrale Termo Elettrica della Jesi Energia.





Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag. <b>23</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

Per la valutazione della qualità dell'aria nell'ambito dell'interporto di Jesi, la convenzione tra ARPAM e

Interporto Marche, stipulata in ottemperanza al decreto VIA n. 3557 del 1999, ha fornito i primi risultati relativamente all'indagine effettuata dal Laboratorio Mobile della Provincia di Ancona che è stato posizionato in Via della Coppetella nel Comune di Jesi. L'indagine è durata complessivamente 54 giorni (dal 25 maggio al 17 luglio 2005) ed è stata finalizzata alla valutazione della qualità dell'aria presso il sito n. 1 dell'Interporto di Jesi prima dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura.

Le misure effettuate riguardano i seguenti elementi:

- direzione e velocità del vento;
- monossido di carbonio;
- biossido di zolfo;
- ossidi di azoto;
- ozono;
- benzene e toluene;
- PM10;
- Inquinanti particolati nel PM10: piombo, cadmio, cromo, nichel, vanadio.

*Concentrazione media inquinanti (g/m<sup>3</sup>)*

		CO	PM	SO <sub>2</sub>	NOx	Benzene
<b>Situazione attuale</b>	<b>2005</b>	0.009202	0.000161	0.000128	0.000462	0.000488
<b>Scenario zero</b>	<b>2008</b>	0.001326	3.29*10 <sup>-5</sup>	8.63*10 <sup>-5</sup>	0.00013	2.04*10 <sup>-6</sup>
	<b>2012</b>	0.001039	2.08*10 <sup>-5</sup>	7.46*10 <sup>-5</sup>	5.56*10 <sup>-5</sup>	8.4*10 <sup>-7</sup>
<b>Scenario di progetto</b>	<b>2008</b>	0.001372	3.86*10 <sup>-5</sup>	9.36*10 <sup>-5</sup>	0.000138	2.4*10 <sup>-6</sup>
	<b>2012</b>	0.001143	2.58*10 <sup>-5</sup>	8.22*10 <sup>-5</sup>	6.13*10 <sup>-5</sup>	8.4*10 <sup>-7</sup>
<b>Valori limite (D.M. 60/02)</b>		0.01	0.00004	0.000125	0.00003	0.000005

*Impatti considerati:*

Nel progetto vengono illustrati le principali interferenze che interessano la matrice atmosfera, di seguito descritte:

- Produzioni significative inquinamento atmosferico (polvere ecc.) durante la fase di cantiere. Un cantiere di grandi dimensioni comporterà un consistente impiego di mezzi pesanti che produrranno gas di scarico e, muovendosi su superfici sterrate, l'innalzamento di polveri; la presenza nelle zone limitrofe di abitazioni o di vegetazione sensibile potrà comportare l'insorgenza di effetti negativi su tali ricettori;
- Contributi all'inquinamento atmosferico locale da parte del traffico indotto dal progetto. Gli scarichi degli automezzi che utilizzeranno la nuova infrastruttura stradale produrranno inquinamento atmosferico a livello del suolo che potrà interessare ricettori sensibili (es. abitazioni, suoli agricoli) nelle aree laterali;
- Modifiche indesiderate al microclima locale. Impatti di questo tipo sono potenzialmente riscontrabili in interventi in grado di modificare significativamente il bilancio idrico o la distribuzione dei venti in determinate zone. Ad esempio l'eliminazione di estese superfici di vegetazione arborea può essere premessa per modifiche al microclima locale attraverso un aumento delle escursioni termiche.

*Opere di mitigazione proposte:*

Le principali opere di mitigazione proposte volte a ridurre gli impatti in atmosfera sono:

- Interposizione di barriere tra il punto di emissione e i possibili ricettori sensibili;



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	<b>24</b>

- Bagnatura delle piste usate dai mezzi di cantiere e dei materiali trasportati e lavorati;
- Limitazione al transito dei mezzi.

### **Produzione e gestione dei rifiuti**

Non si evidenziano aspetti particolari da evidenziare in merito alle tipologie e quantitativi dei rifiuti prodotti, che dovranno comunque essere gestiti nel rispetto della parte IV del D.Lgs. 152/2006. Il materiale derivante da scavi e movimentazione terra dovrà essere inviato prioritariamente ad operazioni di recupero ed in ultima analisi allo smaltimento.

### **Aspetti vegetazionali.**

#### *Descrizione generale ambientale:*

L'area oggetto di intervento è caratterizzata da elementi di impatto antropico.

Le risorse naturali di quest'area sono sempre state oggetto di sfruttamento: dal suolo utilizzato per l'agricoltura, al fiume utilizzato per attingimenti di diversa natura. I lembi di vegetazione naturale sono oramai estremamente localizzati e frammentati all'interno di un sistema urbano, agricolo e industriale. In particolare l'area del basso corso del fiume Esino e della sua foce, sono caratterizzati da residui settori di vegetazione naturale che conservano tuttavia delle specie vegetali estremamente interessanti dal punto di vista biogeografico.

L'area in esame viene caratterizzata da un forte uso agricolo, con elevata e indicativa presenza antropica.

Gli ambienti a forte naturalità sono concentrati soprattutto lungo le zone ripariali del Fiume Esino e dei fossi e torrenti circostanti. In particolare le aree prossime all'intervento denunciano la presenza di coltivi, prevalentemente cereali, barbabietola da zucchero, soia e, in misura minore, di orti, vigneti e frutteti.

L'area di progetto è costituita da seminativi irrigui, regolarmente arati, mentre porzioni di territorio, posti lungo i rilevati di strade e ferrovia, sono costituite da incolti.

#### *Opere di mitigazione proposte:*

Di seguito vengono indicate alcune opere proposte per la mitigazione degli impatti sulla vegetazione presente nell'area di intervento:

- destinare a prato stabile parti di area e procedere alla piantumazione di alberi compatibili con il paesaggio circostante sia isolati che a formare boschi idrofilo e mesofilo;
- si programmeranno i movimenti terra in modo da evitare che l'humus vada disperso o venga stoccato senza le dovute precauzioni, quali il non modulare gli stessi in funzione delle tessiture del suolo, dell'altezza dei cumuli;
- Nella fase di riutilizzo si dovranno effettuare analisi agronomiche sull'utilizzo di correttivi in grado di recuperare la fertilità perduta;

### **Aspetti faunistici.**

L'analisi condotta dalla società Interporto Marche non può iscriversi limitatamente al perimetro dell'intervento ascrivibile al tipo "puntuale", e dalla elevata pressione antropica presente, ancorché legata ad attività di tipo prevalentemente agricolo. L'intervento si inserisce all'interno di una porzione di territorio delimitata da una parte dalla ferrovia Orte - Falconara e dall'altra dalla Superstrada Roma - Ancona, che costituiscono un ostacolo significativo per gli spostamenti dall'area di progetto in direzione del Fiume Esino. Il proponente evidenzia come l'auspicata "permeabilità" all'attraversamento faunistico appare fortemente condizionata dalla presenza delle barriere e degli ostacoli già presenti.

Per quanto concerne possibili interferenze dell'opera con gli ecosistemi presenti nell'area oggetto di intervento, il più direttamente interessato è riconducibile a quello agrario. In area vasta l'unità



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	25

ecosistemica più significativa è costituita dalla fascia ripariale del Fiume Esino, caratterizzata da vegetazione e fauna tipica degli ambiti acquatici e ripariali.

A causa della presenza di barriere morfologiche artificiali e di diffuse attività antropiche che delimitano l'area di intervento (Strada e ferrovia), non sono riscontrabili relazioni significative con l'area di progetto, tali da rendere necessario un ampliamento esteso d'indagine.

## **PAESAGGIO**

### *Descrizione del paesaggio.*

La caratterizzazione fisiografica dell'area occupata dall'intervento ha un andamento pianeggiante circondato dall'ambito vallivo costituito dai depositi alluvionali del fiume Esino e dai rilievi collinari che, dal punto di vista percettivo, esercitano un ruolo di sfondo. Fondamentalmente l'area interessata presenta una forte valenza agricola, costituita dai seminativi irrigui. In tale contesto gli elementi caratterizzanti del paesaggio sono:

- la vegetazione ripariale dei corsi d'acqua
- i corsi d'acqua
- gli elementi tipici del paesaggio rurale:
- la trama dell'insediamento agricolo (campi, fossi, scoline, strade poderali, ecc.)
- i filari di alberi o siepi
- gli esemplari arborei isolati
- le case isolate e gli edifici rurali tipici.

Gli elementi invece che impattano negativamente il paesaggio sono:

- i siti di cava e aree estrattive;
- le aree industriali;
- le aree urbane periferiche con scarsa qualità edilizia

Dal punto di vista insediativo l'ambito territoriale di progetto si contraddistingue dalla presenza di:

- aree estrattive;
- insediamenti residenziali sparsi;
- insediamenti produttivi;
- le infrastrutture lineari di trasporto principali longitudinali;
- la trama della viabilità secondaria trasversale.

### *Istruttoria del progetto.*

Per la componente paesaggio sono state chieste integrazioni relativamente alla conformità al progetto Sistema e da quanto riportato nelle integrazioni si rileva una sostanziale attenzione e conformità tra quanto previsto nelle linee guida per le aree ecologicamente attrezzate ed il Progetto Sistema Interportuale di Jesi.

In particolare riguarda al Corridoio Esino veniva chiesto di tenere conto specialmente quando suggerisce l'opportunità di interventi di mitigazione, riprogettazione degli ambiti di espansione e dei collegamenti, di individuazione degli spazi e attrezzature al servizio degli utenti.

Una volta chiariti gli aspetti funzionali (di interrelazione con le politiche di porto e aeroporto, per esempio, di legame con il tessuto produttivo locale che comunque dovrebbero essere monitorate nel tempo) le considerazioni avanzate da Interporto per gli aspetti maggiormente progettuali sono di 4 tipi:

1) Sugli edifici: vengono confermate le scelte costruttive fondamentali dettate da "economicità, durabilità, manutenibilità e riconoscibilità". Da ciò deriva il mantenimento della forma degli edifici,



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag. <b>26</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

del sistema costruttivo (prefabbricazione in calcestruzzo) mentre vengono apportate modifiche per quanto riguarda la colorazione e la copertura con pannelli fotovoltaici;

2) Sull'impianto complessivo: viene confermato l'impianto esistente perché funzionale alla chiarezza di percezione degli operatori di trasporto. Infatti per l'utente (operatori di trasporto), la riconoscibilità dei percorsi e del recapito finale sono elementi fondamentali e di qualità associati alla ridotta aliquota di "stress" prodotto dalla chiarezza di disposizione dei vuoti e dei pieni e la certezza della "destinazione";

3) Assegnano al progetto di rinaturazione il compito di superare l'indifferenza al contesto, il progetto di rinaturazione, a parte la creazione di uno schermo visivo perimetrale, pone maggiore attenzione agli aspetti ambientali del progetto che a quelli contestuali e paesaggistici. Per meglio dire delle diverse funzioni che di solito vengono attribuiti alle aree (corridoi ecologici, elementi di equilibrio ambientale, componenti del paesaggio, riferimenti culturali, spazi di sosta e percorsi) vengono tematizzate quelle di riequilibrio ambientale con attenzione alla funzione di schermo (visivo e alle emissioni) e quelle relative alla fauna;

4) Viene confermata, per motivi funzionali, l'impermeabilità al contesto giustificata con motivi di controllo dell'area. (Nel progetto Corridoio Esino viene individuata inoltre tra le criticità l'"impermeabilità" della struttura al contesto circostante. Appare a riguardo doveroso precisare che la struttura interportuale per le sue caratteristiche funzionali ed operative deve necessariamente essere una struttura "chiusa" ovvero recintata e dotata di sistemi di videosorveglianza e di controllo accessi al fine di garantire l'adeguato livello di sicurezza per le merci allocate al suo interno). L'impressione è che non siano stati sviluppati a fondo altre possibilità pure individuate nello studio. Infatti in realtà, uno degli obiettivi del progetto di rinaturazione era quello di creare la possibilità di rendere l'area temporaneamente fruibile da parte degli operatori e del pubblico, attraverso la realizzazione di una serie di punti di sosta con tavoli e panche.

## 2.4 PARERI FINALI

### Matrice rumore

La valutazione è favorevole con le prescrizioni di seguito riportate.

*In merito alle performance acustiche degli edifici che saranno adibiti ad uffici, dovrà essere rispettato quanto previsto dall'art. 20 della L.R. 28/2001 in merito ai requisiti acustici passivi degli edifici, nonché dovrà essere rispettato anche quanto previsto dall'art. 8 della L. 447/95 in tema di previsione di impatto acustico, relativamente alle apparecchiature che verranno installate e che possono essere considerate come sorgenti di rumore (quali pannelli fotovoltaici motorizzati, pompe di calore, impianto di depurazione, pompe di estrazione dei sedimenti, etc). (prescrizione n. 6)*

*A tal proposito si ricorda che la valutazione previsionale di impatto acustico dovrà essere redatta tenendo conto di ogni sorgente di rumore presente presso l'Interporto sia fissa che mobile, nonché del contributo del traffico derivante dall'esercizio del sistema interportuale. (prescrizione n. 7)*

*I criteri per la redazione della valutazione previsionale di impatto acustico e della documentazione in merito alla certificazione acustica degli edifici sono esplicitati nella DGR n. 896 AM/TAM del 24.06.2003. (prescrizione n. 8)*



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	27

*Dal momento che il progetto prevede la creazione di nuove infrastrutture lineari sia stradali che ferroviarie nella zona interessata al progetto, si rimanda a quanto previsto specificatamente dalle due normative (D.P.R. n. 142 del 30.03.2004 per il traffico stradale e D.P.R. n. 459 del 18.11.1998 per il traffico ferroviario), che contengono le disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare e ferroviario. (prescrizione n. 9)*

#### **Matrice radiazioni**

La valutazione è favorevole a condizione che sia rispettato quanto sotto riportato nelle fasi successive di progettazione.

*Nella progettazione delle sorgenti ELF costituite da cabine di trasformazione e linee elettriche sia rispettato ed attuato il nuovo Decreto del 29.05.2008 concernente "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto degli elettrodotti", emanato in attuazione del SPCM del 08.07.2003. (prescrizione n. 10)*

*Si precisa che secondo quanto previsto dall'art. 4 della Legge n. 36/2001, all'interno delle fasce di rispetto non è consentita alcuna destinazione di edifici ad uso residenziale, scolastico, sanitario o ad uso che comporti una permanenza non inferiore a quattro ore (prescrizione n. 11).*

#### **Matrice Rifiuti/Suolo**

*Le tipologie e quantitativi di rifiuti prodotti dovranno essere gestiti nel rispetto della parte IV del D.Lgs. 152/06. Il materiale derivante da scavi e movimentazione terra debba essere inviato prioritariamente ad operazioni di recupero ed in ultima analisi allo smaltimento. (prescrizione n. 12)*

#### **Matrice Acqua**

La valutazione è favorevole a condizione che sia effettuata un'adeguata campagna di monitoraggio.

#### **Viabilità**

*Il nuovo innesto sulla S.P. n.21 "Della Barchetta" del collegamento di servizio e sicurezza come indicato nell'elaborato grafico TECSS15 dovrà essere realizzato in conformità al D.M. Infrastrutture e Trasporti del 19.04.2006 "Norme tecniche per le intersezioni stradali" (prescrizione 13).*

*Prima di qualsiasi inizio dei lavori la nuova diramazione in oggetto deve essere preventivamente sottoposta all'autorizzazione da parte dell'Amministrazione Provinciale ai sensi dell'art. 22 del D.Lgs. n.285/92 ss.mm.ii..*

*La manutenzione e il mantenimento delle opere a verde dovranno essere a carico della società realizzatrice dell'innesto in oggetto.*

*Inoltre tutti gli oneri per eventuali frazionamenti o passaggi di proprietà non devono essere in alcun modo gravati su questa Amministrazione Provinciale (prescrizione 14).*

*Dovranno esser messe in campo tutte le azioni possibili per favorire il collegamento ferroviario porto-interporto (prescrizione 15).*

*Al fine di limitare il traffico veicolare privato del personale operante all'interno delle strutture in progetto, la Società Interporto dovrà predisporre un efficiente sistema di collegamento con bus navetta da e verso l'Interporto (prescrizione 16).*

*Dovrà essere previsto l'uso di mezzi (auto, bici, ecc.) elettrici per gli spostamenti interni*



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	28

all'interporto (prescrizione 17).

### **Matrice Aria**

Per la matrice aria è stato necessario effettuare oltre alle due conferenze di servizi anche un tavolo tecnico specifico, in quanto dal contributo dell'ARPAM Servizio Aria del 21.01.2009, fornito a seguito delle integrazioni presentate dal proponente, si ricavava che la documentazione non fosse esaustiva per valutare gli effetti soprattutto a scala locale.

Inoltre in sede istruttoria sono emerse alcune incongruenze relativamente alle aree destinate al verde.

Infatti dalla sovrapposizione del progetto di ampliamento dell'Interporto con il progetto del "Nodo di Falconara – Area scalo merci di Jesi" presentato da RFI, per l'approvazione del progetto definitivo di cui all'art. 166, comma 3 del D.Lgs. 163/2006, è stata riscontrata un'occupazione da parte di Interporto di una porzione di area pianificata da RFI per la costruzione del nuovo scalo merci ferroviario.

Le aree interessate dalla sovrapposizione sono pari a 42.000 mq che riducono al 31% le aree verdi. Dal momento che nelle tabelle prodotte nel SIA è riportato che i rapporti complessivi tra superfici destinate alle attività produttive e le superfici destinate a verde determinano una quota complessiva di superficie a verde fissata al 38% circa, con la volontà di confermare anche nel progetto di ampliamento, la vocazione di Interporto "verde" definita nella stesura del Progetto Generale originario, e considerato che nelle NTA del PRG del Comune Jesi è prevista una percentuale del verde minima del 35%, si è ritenuto indispensabile risolvere il problema reperendo la superficie mancante.

Grazie alla disponibilità della società Rete Ferroviaria Italiana spa (RFI) di cedere alla società Interporto le aree già oggetto di esproprio in fase di approvazione del progetto preliminare, lo scorso 15 giugno è stato stipulato un accordo tra Rete Ferroviaria Italiana spa ed Interporto spa per la compensazione delle aree ad Interporto al fine di garantire il rispetto dello standard del verde del 38%, come presentato nel progetto oggetto di valutazione.

Inoltre dall'istruttoria condotta risulta che la matrice aria è la più influenzata negativamente dagli impatti dell'opera, l'area si trova nell'AERCA, area già caratterizzata da particolare criticità a livello di qualità dell'aria, vista la presenza di una raffineria, due centrali termoelettriche, aeroporto, due assi stradali di grande traffico (SS76 e A14). Nel decreto del Ministero dell'Ambiente del 4 febbraio 1999 n. 3557 relativo al rilascio del giudizio di compatibilità ambientale del progetto iniziale per la realizzazione dell'Interporto, si rileva che *"viene a mancare nello studio di impatto ambientale una qualsiasi valutazione degli effetti dovuti alla realizzazione dell'opera sulla qualità dell'aria nella zona adiacente all'interporto, inteso come sorgente puntuale di inquinamento"* pertanto non si può prescindere dal porre particolare attenzione alle azioni di mitigazione da mettere in campo per la qualità dell'aria.

Pertanto il 31 marzo si è effettuato un incontro tecnico alla presenza di Società Interporto in particolare dei redattori del SIA per la parte relativa alla qualità dell'aria, del Comune di Jesi, del Servizio Aria dell'ARPAM di Ancona, dal quale è scaturita una richiesta di approfondimenti.

La società Interporto ha fornito con nota del 13.05.2009 prot. 79 (Ns. prot. 280040/22/05/2009/RM/GRM/VAA\_08/A) la documentazione con l'indicazione degli scenari di seguito elencati:

1. valutazione della qualità dell'aria "ante-operam", per gli inquinanti critici NO2 e PM10, ricavata dalle indagini ARPAM 2005;
2. valutazione della pressione esercitata nello scenario "attuale" 80 ettari;
3. valutazione dello stato di qualità dell'aria di cui al punto 2;
4. valutazione della significatività dell'impatto;
5. valutazione della pressione esercitata dagli ulteriori 20 ettari;



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag. <b>29</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

6. valutazione dello stato di qualità dell'aria di cui al punto 5 comprensiva dei punti precedenti (80 ettari);
7. valutazione della significatività dell'impatto.

Dal contributo ARPAM pervenuto al Ns. prot. n. 404862 del 17.07.2009 si rileva che: la documentazione di cui sopra evidenzia che la situazione 1 (progetto senza ampliamento interporto) e la situazione 2 (progetto con ampliamento interporto) rispetto all'impatto sulla qualità dell'aria sono equivalenti in quanto non si riscontrano variazioni dei flussi di traffico. Pertanto limitando la valutazione al solo ampliamento oggetto del presente provvedimento si potrebbe concludere che relativamente alla matrice aria non si introducono ulteriori elementi di impatto rispetto a quelli oggetto del precedente giudizio di compatibilità ambientale, tuttavia, in relazione alla sensibilità dell'area interessata, l'ufficio ha inteso analizzare la matrice in maniera più complessiva.

Per quanto riguarda la qualità dell'aria "ante-operam" il proponente riporta i valori di monitoraggio ricavati da indagini ARPAM nel 2005 per gli inquinanti NO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub>.

Per la stima dei fattori di emissioni per gli inquinanti PM<sub>10</sub> e NO<sub>x</sub> da inserire nel modello nel progetto viene attribuito per il 2005 e il 2008 il valore di emissione dei veicoli leggeri e pesanti Euro 2; mentre per il 2012 viene attribuito il valore di emissione dei veicoli leggeri e pesanti Euro 3. I valori dei fattori di emissione vengono reperiti dalle rispettive direttive europee. Per il calcolo viene effettuata una media ponderata in considerazione della distribuzione dei veicoli diesel ed a benzina.

Veicoli Pesanti		Veicoli Leggeri	
Benzina	Diesel	Benzina	Diesel
7%	93%	82%	18%

Nella documentazione presentata non viene riportata la pressione in kg/giorno o ton/anno degli inquinanti NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub> primario derivante dallo scenario "attuale" 80 ettari (situazione 1 2008) e dello scenario riferito ai 101 ettari (situazione 2 2012) ma solo una stima del traffico locale dei veicoli pesanti all'interno dell'Interporto e della viabilità di accesso ad esso.

Il traffico giornaliero dei veicoli pesanti dal 2008 (situazione 80 ettari) al 2012 (situazione 101 ettari), sulla viabilità interna all'Interporto aumenta del 2,6% (dato acquisito da nota ARPAM Dipartimento di Ancona, Servizio Aria n° parere 6629/PRR).

L'ampliamento determina un leggero aumento dei flussi veicolari e quindi della pressione che potrebbe essere compensata dal miglioramento tecnologico del parco veicolare.

Nella documentazione vengono riportati tutti gli archi stradali presenti all'interno dell'Interporto, anche se l'identificazione di tali archi non risulta chiara in quanto la cartina riportata nella documentazione non è visibile.

Nel progetto viene effettuata una simulazione con modello diffusionale per la situazione 0 (ante-operam) viene calcolato il contributo della sorgente traffico.

Nella tabella seguente si riporta il confronto tra i dati del SIA e le rielaborazioni ARPAM - Dipartimento di Ancona Servizio Aria, trasmesse allo scrivente con nota del 03/07/2009 (parere n. 6629/PPR):

Inquinante	Situazione 0 (µg/mc)	(Q.A.) dati ARPAM* "ante-operam" (µg/mc)
PM <sub>10</sub>	10,2	33,9
NO <sub>x</sub>	29,2	-
NO <sub>2</sub>	14,6 - 17,5	22,0

\* qualità dell'aria



Nel progetto vengono effettuate delle simulazioni dei contributi per gli anni 2008 e 2012 delle concentrazioni di PM10 e NO2. Tali valori sono gli stessi del precedente SIA.

I valori di concentrazione riportati determinano un impatto significativo sulla componente atmosfera (superiore al 5%) in quanto si trovano all'interno dell'Interporto anche se assicurano il rispetto dei limiti normativi della Qualità dell'Aria.

I recettori presi in considerazione per il calcolo con il modello diffusionale si trovano all'interno dell'interporto (la planimetria di localizzazione dei recettori non risulta visibile pertanto la disposizione dei recettori non è chiara). Si ritiene che per valutare le ricadute dell'interporto andavano presi in considerazione i recettori esterni a monte ed a valle dell'interporto.

Dall'analisi dei valori di ricaduta si osserva che per il recettore 5 (più lontano dai magazzini), per la situazione al 2012 con l'ampliamento, si hanno dei livelli di concentrazione che determinano impatti dell'opera sulla componente atmosfera inferiori al 5% rispetto allo scenario "ante-operam".

Recettori	Contributo Anno 2008		Scostamento 2008		Contributo Anno 2012		Scostamento 2012	
	PM10 µg/mc	NOx µg/mc	PM10 % Q.A.	NOx % Q.A.	PM10 µg/mc	NOx µg/mc	PM10 % Q.A.	NOx % Q.A.
0 - Parete SW	1,6	4,4	4,7	20	1,1	2,4	3,2	11
0 - Spigolo NE	0,01	0,02	0,03	0,09	0,00	0,01	0	0,05
1 - Parete E	0,2	0,6	0,6	2,7	0,1	0,3	0,3	1,36
1 - Parete NE	5,2	14,4	15	65	3,5	8,0	10	36
2 - Parete NE	6,9	18,9	20	86	4,6	10,5	13,6	48
3 - Parete SW	6,9	18,9	20	86	4,6	10,5	13,6	48
3 - Parete NE	4,6	12,6	13,6	57	3,1	7,0	9	32
3 - Spigolo NE	0,001	0,003	0	0,01	0,001	0,002	0	0,01
4 - Parete SW	4,6	12,6	13,6	57	3,1	7,1	9	32
4 - Spigolo NE	0,002	0,005	0	0,02	0,001	0,002	0	0,01
5 - Spigolo S	0,2	0,5	0,6	2	0,1	0,3	0,3	1,4

I valori di concentrazione dei contributi dell'opera, stimati nel modello, dovevano riguardare il biossido di azoto e non gli ossidi di azoto in quanto quest'ultimi sono ottenuti dalla sommatoria del biossido di azoto e del monossido di azoto. Pertanto gli scostamenti calcolati sono da considerarsi sovrastimati.

Nel progetto viene proposta come azione di mitigazione dell'impatto la realizzazione di 38 ha di superfici verdi. Nel progetto viene riportato che l'azione filtro della piante sulle particelle di polveri può raggiungere valori variabili di rimozione fra 200 kg/ha a 1000 kg/ha; mentre la stessa superficie verde/biomassa riesce ad assorbire giornalmente quantitativi maggiori di ossido di carbonio rispetto agli ossidi di azoto nella proporzione 6:1.

Non viene riportata la fonte bibliografica dove vengono reperiti tali stime. Si ritiene opportuno che la riduzione di PM10 e degli NOx effettuata dalla superficie a verde debba essere stimata in modo più accurato così da quantificare la compensazione.

La documentazione presentata non riporta la stima, nei due scenari, della pressione esercitata dall'opera sulla componente atmosfera. L'ampliamento determina un leggero aumento dei flussi veicolari e quindi della pressione che potrebbe essere compensata dal miglioramento tecnologico del parco veicolare. La carenza delle informazioni sopra descritte non permette di valutare in modo quantitativo la riduzione dell'impatto dovuto alla realizzazione dell'azione di compensazione.





Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.  <b>31</b>
Ancona	Data: 04/08/2009	

Comunque l'applicazione del modello diffusionale, nel recettore più lontano dai magazzini all'interno dell'interporto, calcola un contributo dello stato della Qualità dell'Aria "post-operam", per gli inquinanti PM10 e NO2 di bassa entità.

Pertanto è ragionevole ritenere che nei punti monte valle all'esterno dell'interporto, in coerenza con il campo anemologico del sito, l'impatto sia da classificare come scarsamente significativo.

### **Conclusioni**

Fatto salvo che in seguito ad accordi con RFI per l'acquisizione di aree già oggetto di esproprio in fase di approvazione di progetto preliminare, la società Interporto garantirà il rispetto del 38% delle aree verdi, come da progetto presentato, poiché in base a quanto affermato dall'ARPAM non è possibile stabilire se la quantità di verde prevista è sufficiente per le compensazioni in relazione alla matrice aria, *in sede di redazione di progetto definitivo, qualora i bilanci delle emissioni in atmosfera connesse con il progetto in istruttoria e le misure di mitigazione e compensazione adottate mostrino ancora un incremento delle pressioni ambientali, occorrerà predisporre, quale ulteriore misura compensativa, un piano per l'eventuale acquisizione di aree, possibilmente localizzate in prossimità o contiguità delle aree a maggior valenza naturalistica della zona (Fiume Esino, Riserva di Ripa Bianca) da destinare ad ulteriori piantagioni del verde. Tale piano dovrà essere realizzato anche in collaborazione con il Comune di Jesi (prescrizione n. 18).*

Parte delle risorse aggiuntive per raggiungere tale scopo potranno essere reperite anche grazie alle economie dell'attuale progetto del verde eliminando o riducendo drasticamente alcune operazioni che già da ora si rilevano essere superflue nell'ottica di realizzazione e soprattutto gestione naturaliforme degli impianti vegetazionali. Ad esempio nel punto "G. Costituzione di Prato stabile" del computo metrico estimativo riportato nella relazione del progetto di rinaturazione (presentato il 11.11.2008 con Ns. prot. 641118), viene indicata la costituzione di prato stabile, quando invece sarebbe meglio lasciare il cotico erboso, laddove già esistente ed effettuare semplici lavorazioni del terreno per diffonderlo ulteriormente. Ulteriori risparmi rispetto alle stime del computo metrico possono esser ottenuti calibrando la scelta delle specie e le dimensioni del materiale vivaistico, soprattutto considerando le maggiori possibilità di attecchimento e minori necessità di manutenzione offerte dalle specie autoctone locali con dimensioni medie - piccole. Pertanto, *il Progetto definitivo del verde dovrà essere predisposto secondo criteri naturalistici in modo tale da ridurre al massimo i costi di gestione e massimizzare l'assorbimento di CO2; per tale motivo occorrerà modificare il progetto definitivo del verde stesso eventualmente prevedendo, oltre a piantagioni con funzione di barriera acustica e connessione ecologica, anche l'impianto di specie a rapido accrescimento a ciclo breve. Pertanto dovendo realizzare un impianto complesso, si dovrà redigere un apposito progetto, da parte di professionista competente in materia agronomico-forestale, che definisca le caratteristiche dei diversi tipi di impianto (per connessioni ecologiche, per barriere acustiche e per fissazione della CO2), attenendosi ai vincoli e alle norme di settore, alle necessità pedoclimatiche e alle interazioni inter e intraspecifiche delle specie da mettere a dimora, alle fonti di approvvigionamento dei materiali vegetali, alle lavorazioni da prevedere per assicurare l'attecchimento e il miglior sviluppo delle piante, alle cure colturali da prestare successivamente alla messa a dimora e, dal punto di vista strutturale, curandone opportunamente il posizionamento (soprattutto per le connessioni ecologiche) e il dimensionamento (soprattutto per le barriere acustiche gli impianti destinati a mitigare il rumore devono avere determinati profili, altezze, larghezze, sestì di impianto, ecc.). Per eventuali riporti o miglioramenti del substrato dovrà essere utilizzato il terreno fertile accantonato. Allegato al progetto dovrà essere riportato il piano di manutenzione dei diversi tipi di impianto che dovrà contenere anche la previsione di un monitoraggio, finalizzato alla verifica dell'avvenuto attecchimento delle piante messe a dimora, da*



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	<b>32</b>

condurre per almeno tre anni consecutivi dopo il termine della fase di impianto: le piantine non attecchite dovranno essere risarcite (prescrizione n.1).

Inoltre, durante le lavorazioni di cantiere occorrerà distinguere lo strato fertile superficiale (di spessore variabile, comunque non più dei primi 30 – 40 cm circa) dagli strati profondi inerti; il terreno superficiale fertile dovrà quindi essere depositato in cumuli separati e di piccole dimensioni, in modo tale da poterne consentire il proseguimento dell'attività biologica attraverso il mantenimento di adeguati livelli di umidità e di circolazione di aria e da poterlo utilizzare in loco nell'ambito della sistemazione del verde di cui al punto precedente (prescrizione n.2).

Per quanto riguarda il risparmio energetico, i nuovi edifici e le nuove strutture dovranno rispettare i criteri per la bioedilizia, il risparmio delle risorse naturali, l'utilizzo delle energie rinnovabili, per limitare gli effetti climalteranti e in generale limitare emissioni inquinanti. In fase di progettazione definitiva predisporre ulteriori misure di compensazione degli impatti e di minimizzazione gli stessi sulle risorse primarie (acqua, suolo, atmosfera). Solo a titolo esemplificativo, eventuali centrali termiche alimentate a metano per impianti di riscaldamento, raffreddamento e refrigerazione, dovranno comunque prevedere sistemi di abbattimento delle emissioni per ridurre PTS, Polveri sottili e ultrasottili, NOx, CO e CO2 (prescrizione n.3).

Dovranno essere preferite attività interne ai capannoni che non prevedano aumenti dei consumi energetici o aumento della pressione ambientale dell'aria. Nel caso dovranno essere attivati sistemi compensativi al fine di annullare gli effetti negativi prodotti (prescrizione n.4).

La società Interporto Marche dovrà mettere in campo misure di incentivazione verso quelle ditte che utilizzano parchi macchine a bassa emissione (prescrizione n.5).

Dovrà essere predisposto a cura del proponente un "Sistema di Monitoraggio Integrato (SMI)" che tenga conto anche della fase di cantiere. Il SMI dovrà essere presentato alla Regione Marche che provvederà, anche tramite gli enti tecnici competenti, alla sua validazione. Il SMI dovrà tener conto delle prescrizioni e/o indicazioni sopra riportate e dovrà includere i seguenti contenuti minimi:

- Individuazione di un referente per conto del proponente
- Definizione delle garanzie finanziarie per coprire i costi
- Definizione degli elementi da monitorare sia in relazione alle matrici ambientali (acqua, aria, suolo, rumore, rifiuti, biodiversità) sia in relazione all'ottemperanza al presente decreto, anche attraverso idonei indicatori
- Stima dell'assorbimento di CO2 ante e post realizzazione intervento ed in relazione al progetto del verde (compresa l'eventuale acquisizione terreni) con l'esplicitazione della metodologia applicata
- Stima dell'abbattimento di PM10 - PM2,5 - PM1 - NOx
- Verifica del risparmio energetico ottenuto attraverso le misure adottate con indicazione specifica delle quantità risparmiate per ciascuna tipologia di misura adottata.

(prescrizione 19).

La Società Interporto è invitata ad aderire ad un sistema di gestione ambientale (ISO 14001 o EMAS) (prescrizione 20).

## 2.5 OSSERVAZIONI

Non sono pervenute osservazioni da parte di singoli cittadini e/o portatori di interessi diffusi comunque costituiti.



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	<b>33</b>

### 3. ESITO DELL'ISTRUTTORIA

#### **Giudizio di compatibilità ambientale**

Considerato tutto quanto sopra, analizzati il progetto ed i contributi espressi dagli Enti coinvolti nel procedimento, considerato che non sono pervenute osservazioni, e considerato quanto emerso dalle conferenze di servizi, si ritiene di poter rilasciare parere positivo di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. 152/2006, dell'art. 17 della L.R. 7/2004 e ss.mm.ii., purché nelle successive fasi progettuali ed autorizzatorie siano rispettate le prescrizioni e raccomandazioni come riportate nell'Allegato A che fa parte integrante del presente decreto.

Il presente documento è stato redatto con la collaborazione tecnica del geom. Roberto Cecchini e della dot.ssa Gaia Galassi.

*Il Responsabile del Procedimento  
(Arch. Velia Cremonesi)*

**- ALLEGATI -**

SI



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	<b>34</b>

## ALLEGATO A

1. Il Progetto definitivo del verde dovrà essere predisposto secondo criteri naturalistici in modo tale da ridurre al massimo i costi di gestione e massimizzare l'assorbimento di CO<sub>2</sub>; per tale motivo occorrerà modificare il progetto definitivo del verde stesso eventualmente prevedendo, oltre a piantagioni con funzione di barriera acustica e connessione ecologica, anche l'impianto di specie a rapido accrescimento a ciclo breve. Pertanto dovendo realizzare un impianto complesso, si dovrà redigere un apposito progetto, da parte di professionista competente in materia agronomico-forestale, che definisca le caratteristiche dei diversi tipi di impianto (per connessioni ecologiche, per barriere acustiche e per fissazione della CO<sub>2</sub>), attenendosi ai vincoli e alle norme di settore, alle necessità pedoclimatiche e alle interazioni inter e intraspecifiche delle specie da mettere a dimora, alle fonti di approvvigionamento dei materiali vegetali, alle lavorazioni da prevedere per assicurare l'attecchimento e il miglior sviluppo delle piante, alle cure colturali da prestare successivamente alla messa a dimora e, dal punto di vista strutturale, curandone opportunamente il posizionamento (soprattutto per le connessioni ecologiche) e il dimensionamento (soprattutto per le barriere acustiche gli impianti destinati a mitigare il rumore devono avere determinati profili, altezze, larghezze, sestì di impianto, ecc.). Per eventuali riporti o miglioramenti del substrato dovrà essere utilizzato il terreno fertile accantonato. Allegato al progetto dovrà essere riportato il piano di manutenzione dei diversi tipi di impianto che dovrà contenere anche la previsione di un monitoraggio, finalizzato alla verifica dell'avvenuto attecchimento delle piante messe a dimora, da condurre per almeno tre anni consecutivi dopo il termine della fase di impianto: le piantine non attecchite dovranno essere risarcite;
2. durante le lavorazioni di cantiere occorrerà distinguere lo strato fertile superficiale (di spessore variabile, comunque non più dei primi 30 - 40 cm circa) dagli strati profondi inerti; il terreno superficiale fertile dovrà quindi essere depositato in cumuli separati e di piccole dimensioni, in modo tale da poterne consentire il proseguimento dell'attività biologica attraverso il mantenimento di adeguati livelli di umidità e di circolazione di aria e da poterlo utilizzare in loco nell'ambito della sistemazione del verde di cui al punto precedente;
3. i nuovi edifici e le nuove strutture dovranno rispettare i criteri per la bioedilizia, il risparmio delle risorse naturali, l'utilizzo delle energie rinnovabili, per limitare gli effetti climateranti e in generale limitare emissioni inquinanti. In fase di progettazione definitiva predisporre ulteriori misure di compensazione degli impatti e di minimizzazione gli stessi sulle risorse primarie (acqua, suolo, atmosfera). Solo a titolo esemplificativo, eventuali centrali termiche alimentate a metano per impianti di riscaldamento, raffreddamento e refrigerazione, dovranno comunque prevedere sistemi di abbattimento delle emissioni per ridurre PTS, Polveri sottili e ultrasottili, NO<sub>x</sub>, CO e CO<sub>2</sub>;
4. dovranno essere preferite attività interne ai capannoni che non prevedano aumenti dei consumi energetici o aumento della pressione ambientale dell'aria. Nel caso dovranno essere attivati sistemi compensativi al fine di annullare gli effetti negativi prodotti;
5. la società Interporto Marche dovrà mettere in campo misure di incentivazione verso quelle ditte che utilizzano parchi macchine a bassa emissione;
6. in merito alle performance acustiche degli edifici che saranno adibiti ad uffici, dovrà essere rispettato quanto previsto dall'art. 20 della L.R. 28/2001 in merito ai requisiti acustici passivi degli edifici, nonché dovrà essere rispettato anche quanto previsto dall'art. 8 della L. 447/95 in tema di previsione di impatto acustico, relativamente alle



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	<b>35</b>

- apparecchiature che verranno installate e che possono essere considerate come sorgenti di rumore (quali pannelli fotovoltaici motorizzati, pompe di calore, impianto di depurazione, pompe di estrazione dei sedimenti, etc);
7. a tal proposito si ricorda che la valutazione previsionale di impatto acustico dovrà essere redatta tenendo conto di ogni sorgente di rumore presente presso l'Interporto sia fissa che mobile, nonché del contributo del traffico derivante dall'esercizio del sistema interportuale;
  8. i criteri per la redazione della valutazione previsionale di impatto acustico e della documentazione in merito alla certificazione acustica degli edifici sono esplicitati nella DGR n. 896 AM/TAM del 24.06.2003;
  9. dal momento che il progetto prevede la creazione di nuove infrastrutture lineari sia stradali che ferroviarie nella zona interessata al progetto, si rimanda a quanto previsto specificatamente dalle due normative (D.P.R. n. 142 del 30.03.2004 per il traffico stradale e D.P.R. n. 459 del 18.11.1998 per il traffico ferroviario), che contengono le disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare e ferroviario;
  10. nella progettazione delle sorgenti ELF costituite da cabine di trasformazione e linee elettriche dovrà essere rispettato ed attuato il nuovo Decreto del 29.05.2008 concernente "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto degli elettrodotti", emanato in attuazione del SPCM del 08.07.2003;
  11. si precisa che secondo quanto previsto dall'art. 4 della Legge n. 36/2001, all'interno delle fasce di rispetto non è consentita alcuna destinazione di edifici ad uso residenziale, scolastico, sanitario o ad uso che comporti una permanenza non inferiore a quattro ore;
  12. le tipologie e quantitativi di rifiuti prodotti dovranno essere gestiti nel rispetto della parte IV del D.Lgs. 152/06. Il materiale derivante da scavi e movimentazione terra debba essere inviato prioritariamente ad operazioni di recupero ed in ultima analisi allo smaltimento;
  13. il nuovo innesto sulla S.P. n. 21 "Della Barchetta" del collegamento di servizio e sicurezza come indicato nell'elaborato grafico TECSS15 dovrà essere realizzato in conformità al D.M. Infrastrutture e Trasporti del 19.04.2006 "Norme tecniche per le intersezioni stradali";
  14. prima di qualsiasi inizio dei lavori la nuova diramazione in oggetto deve essere preventivamente sottoposta all'autorizzazione da parte dell'Amministrazione Provinciale ai sensi dell'art. 22 del D.Lgs. n. 285/92 ss.mm.ii.. La manutenzione e il mantenimento delle opere a verde dovranno essere a carico della società realizzatrice dell'innesto in oggetto. Inoltre tutti gli oneri per eventuali frazionamenti o passaggi di proprietà non devono essere in alcun modo gravati sull'Amministrazione Provinciale;
  15. dovranno esser messe in campo tutte le azioni possibili per favorire il collegamento ferroviario porto-interporto;
  16. al fine di limitare il traffico veicolare privato del personale operante all'interno delle strutture in progetto, la Società Interporto dovrà predisporre un efficiente sistema di collegamento con bus navetta da e verso l'Interporto;
  17. dovrà essere previsto l'uso di mezzi (auto, bici, ecc.) elettrici per gli spostamenti interni all'interporto;
  18. in sede di redazione di progetto definitivo, qualora i bilanci delle emissioni in atmosfera connesse con il progetto in istruttoria e le misure di mitigazione e compensazione adottate mostrino ancora un incremento delle pressioni ambientali, occorrerà predisporre, quale ulteriore misura compensativa, un piano per l'eventuale acquisizione di aree, possibilmente localizzate in prossimità o contiguità delle aree a maggior valenza naturalistica della zona (Fiume Esino, Riserva di Ripa Bianca) da destinare ad ulteriori piantagioni del verde. Tale piano dovrà essere realizzato anche in collaborazione con il Comune di Jesi;



Luogo di emissione	Numero: 72/VAA_08	Pag.
Ancona	Data: 04/08/2009	<b>36</b>

19. dovrà essere predisposto a cura del proponente un "Sistema di Monitoraggio Integrato (SMI)" che tenga conto anche della fase di cantiere. Il SMI dovrà essere presentato alla Regione Marche che provvederà, anche tramite gli enti tecnici competenti, alla sua validazione. Il SMI dovrà tener conto delle prescrizioni e/o indicazioni sopra riportate e dovrà includere i seguenti contenuti minimi:
- Individuazione di un referente per conto del proponente
  - Definizione delle garanzie finanziarie per coprire i costi
  - Definizione degli elementi da monitorare sia in relazione alle matrici ambientali (acqua, aria, suolo, rumore, rifiuti, biodiversità) sia in relazione all'ottemperanza al presente decreto, anche attraverso idonei indicatori
  - Stima dell'assorbimento di CO2 ante e post realizzazione intervento ed in relazione al progetto del verde (compresa l'eventuale acquisizione terreni) con l'esplicitazione della metodologia applicata
  - Stima dell'abbattimento di PM10 - PM2,5 - PM1 - NOx
  - Verifica del risparmio energetico ottenuto attraverso le misure adottate con indicazione specifica delle quantità risparmiate per ciascuna tipologia di misura adottata.
20. la Società Interporto è invitata ad aderire ad un sistema di gestione ambientale (ISO 14001 o EMAS).

**Borzi Giovanna**

---

**Da:** Velia Cremonesi [Velia.Cremonesi@regione.marche.it]  
**Inviato:** martedì 4 agosto 2009 13.42  
**A:** Manuela Marconi; Antonio Minetti; Paolo Pasquini; Marco Amagliani; Lidio Rocchi; A: CTVA-VAS; Borzi Giovanna; A: CTVA  
**Cc:** David Piccinini  
**Oggetto:** decreto VIA parere regionale Interporto Jesi  
**Allegati:** 20090804T13352772.rtf

**Priorità:** Alta

Si anticipa il decreto relativo al parere regionale per il progetto di realizzazione dell'ampliamento "Interporto di Jesi".  
Seguirà trasmissione tramite posta.

Cordiali saluti

Arch. Velia Cremonesi

---

AVVISO IMPORTANTE: Questo messaggio di posta elettronica può contenere informazioni confidenziali, pertanto è destinato solo a persone autorizzate alla ricezione. I messaggi di posta elettronica per i clienti di Regione Marche possono contenere informazioni confidenziali e con privilegi legali. Se non si è il destinatario specificato, non leggere, copiare, inoltrare o archiviare questo messaggio. Se si è ricevuto questo messaggio per errore, inoltrarlo al mittente ed eliminarlo completamente dal sistema del proprio computer. Ai sensi dell'art. 6 della DGR n. 1394/2008 si segnala che, in caso di necessità ed urgenza, la risposta al presente messaggio di posta elettronica può essere visionata da persone estranee al destinatario.

IMPORTANT NOTICE: This e-mail message is intended to be received only by persons entitled to receive the confidential information it may contain. E-mail messages to clients of Regione Marche may contain information that is confidential and legally privileged. Please do not read, copy, forward, or store this message unless you are an intended recipient of it. If you have received this message in error, please forward it to the sender and delete it completely from your computer system.

