



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI**



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

prot. DSA-DEC-2008-0000260 del 28/04/2008

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 20 settembre 2005 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Orte-Falconara raddoppio della tratta Castelplanio-Montecarotto (AN), presentata da ITALFERR S.p.A. con sede in via Marsala 53/67 00185 Roma, acquisita con protocollo n. 30237 del 25 novembre 2005, pubblicata sui quotidiani "la Repubblica" e "il Corriere Adriatico", in data 22 novembre 2005;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ITALFERR S.p.A. acquisita in data 31 agosto 2006, con protocollo n.22423, 18 dicembre 2006 con protocollo n. 32831, 9 febbraio 2007 con protocollo n. 4073, 11 aprile e 17 aprile 2007 con protocollo rispettivamente n. 10516 e 11148 e dell'11 giugno 2007 con protocollo n. 16417;



VISTI il parere n. 965 positivo con prescrizioni formulato in data 24 luglio 2007, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato da ITALFERR S.p.A., il parere allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

PRESO ATTO CHE:

- il tracciato in esame era stato escluso dalla VIA con nota n. 3124/VIA/A.55.7 dell'11/04/1996 e che a seguito della conclusione del percorso autorizzativo, RFI procedeva, alla aggiudicazione dei lavori relativi alla realizzazione della tratta in esame; detti lavori sono stati avviati nel corso dell'anno 2002;
- a seguito di ricorsi in sede di giustizia amministrativa e di definitiva sentenza del Consiglio di Stato n. 2381/2005 il progetto in esame, i cui lavori di attuazione si erano nel frattempo arrestati, veniva disposto fosse sottoposto a procedura di VIA ai sensi dell'art. 6 della L. 349/1986;
- il progetto consiste nel potenziamento del collegamento Roma-Ancona, di cui la tratta Orte - Falconara è uno degli elementi essenziali, l'intervento è anche inserito nel PGT del 1985, aggiornato al 2001;

PRESO ATTO del parere favorevole espresso con nota n. 253925 della Regione Marche del 18 dicembre 2007, pervenuta il 28 dicembre 2007 che allegato, fa parte integrante di questo provvedimento, con cui si esprime un parere favorevole;

PRESO ATTO del parere favorevole espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. DG-PAAC-2508 del 4 marzo 2008, pervenuto in data 6 marzo 2008, che allegato, fa parte integrante di questo provvedimento;

PRESO ATTO CHE non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DECRETA

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Orte-Falconara raddoppio della tratta Castelplano-Montecarotto, presentata da ITALFERR S.p.A. a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a) della Regione Marche:

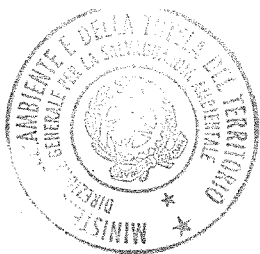
da quanto emerso la soluzione migliore tra quelle presentate è la B4, che prevede l'allontanamento dal fiume in corrispondenza del punto di tangenza per circa trenta metri e la contestuale realizzazione di palificata, associata alla necessità di raddoppiare la luce delle campate dei viadotti Esino 1 ed Esino 2 passando da 23 a 46 metri.

Inoltre:

1. al fine di ottimizzare gli interventi di mitigazione dovranno essere effettuati approfondimenti durante la fase di progettazione esecutiva per valutare la necessità di inserire ulteriori bucatore al rilevato per garantire la massima trasparenza possibile e nel contempo garantire un agevole passaggio alla massa d'acqua sia in fase di esondazione che nella fase successiva di deflusso, studiando la forma dei tombini, in accordo con l'Autorità Idraulica competente;
2. il proponente dovrà realizzare una carta geomorfologia a scala 1:5000 estesa dal Ponte Canale, al depuratore di Moie, da realizzare al completamento dei lavori e dopo 2, 4, 6 anni dall'ultimazione dei lavori stessi. Le modificazioni geomorfologiche eventualmente intervenute andranno analizzate congiuntamente tra Regione Marche (P.F. VAA, AdB), Provincia (Settore Difesa del Suolo) e ITALFERR spa - RFI spa con le stesse scadenze temporali sopra indicate;
3. si richiede di realizzare una nuova strada a nord della linea ferroviaria di collegamento tra il passaggio a livello con frazione Stazione, in alternativa all'eliminato sottovia nel territorio Comunale di Maiolati Spontini al km 5+511,475, via F.lli Cervi. Per la realizzazione della prescrizione c'è la possibilità di stralciare le opere stradali nel progetto RFI per affidarle agli enti interessati (Provincia e Comuni) attraverso un'apposita convenzione tra le parti (RFI, Provincia, Comuni);
4. allargamento della strada provinciale n. 36 nel territorio Comunale di Maiolati Spontini;
5. allargamento della strada di collegamento tra via Fiume ed il depuratore di Moie nel territorio Comunale di Maiolati Spontini;
6. realizzare la nuova bretella di collegamento tra la SP 36 e la SP 76 nel territorio Comunale di Maiolati Spontini;
7. il Comune di Castelbellino dovrà essere coinvolto nelle scelte che ricadono nel proprio territorio comunale ed in particolare nel posizionamento delle barriere antirumore che nella zona di futura urbanizzazione sono previste molto alte;
8. di demolire la Casa Cantoniera posta al km 258+225 che attualmente versa in uno stato di completo abbandono tale da costituire un pericolo per la pubblica incolumità;



9. rivedere il progetto relativamente alla bretella di collegamento tra il ponte sull'Esino e l'uscita sulla provinciale n.76, rispetto al tracciato di imbocco che nel vecchio progetto era previsto in via Brodoloni nel Comune di Castelplanio;
10. la nuova rotatoria sulla provinciale 76 consente il collegamento diretto all'altezza della rotatoria. Il tracciato deve tenere conto della presenza di un serbatoio dell'acqua che deve essere liberato del viadotto sovrastante;
11. al fine di evitare il disagio del traffico pesante in fase di cantiere si chiede di realizzare subito la viabilità alternativa con la sostituzione del passaggio a livello della zona di Moie (bretella di collegamento tra il ponte e la rotatoria);
12. stante la situazione topografica e storica dell'area si chiede che ogni movimento di terra avvenga sotto il controllo e l'assistenza dei funzionari dell'Archeologica e che i costi dovranno essere a carico del proponente. L'incarico prevederà specificatamente che il tecnico prenda accordi preventivi con la Soprintendenza Archeologica sullo svolgimento del lavoro, renda conto periodicamente dell'andamento dei lavori comunicando tempestivamente eventuali rinvenimenti e documenti con una relazione scritta e ove necessario con foto e disegni. Resta inteso che qualora sia necessario per la comprensione della situazione arceo - stratigrafica, l'incaricato potrà richiedere la conduzione manuale di alcuni tratti nonché limitati ampliamenti degli scavi previsti, mentre in caso di rinvenimenti le modalità di prosecuzione del lavoro saranno concordate con la Soprintendenza per i beni Archeologici delle Marche. La comunicazione della data di inizio dei lavori che comportano movimenti terra, scassi, decorticazioni e terebrazioni deve avvenire sempre con congruo anticipo di tempo, da inviare alla Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche. Si ricorda comunque l'obbligo di ottemperare alle disposizioni della normativa recente che, in caso di rinvenimenti archeologici, impone l'obbligo alla immediata sospensione dei lavori e della contestuale comunicazione a questo ufficio;
13. per quanto attiene la vicinanza con il campo pozzi di Borgo Loreto, previo studio idrogeologico, il proponente su indicazione dell'ente gestore e dell'ARPAM dovrà eventualmente sostituire i pozzi interferiti e porre in essere misure finalizzate alla protezione delle acque sotterranee;
14. durante le fasi di cantiere dell'opera, dovrà essere privilegiato l'allaccio alla fognatura comunale rispetto ai due sistemi di evapotraspirazione e per quanto riguarda lo scarico dovrà essere richiesta preventiva autorizzazione ai sensi del D.Lgs 152/2006;
15. dovrà essere definito il lay out di cantiere in modo da aumentare la distanza delle sorgenti potenziali dalle aree critiche, con particolare attenzione alle aree residenziali sotto vento;
16. dovranno essere ridotte al minimo le superfici non asfaltate;
17. le aree interessate da lavorazioni che generano polveri, i cumuli di materiali e le strade del cantiere dovranno essere irrorate intensificando tale intervento nei periodi di massima attività anemologica o di siccità con sistemi di annaffiatura in automatico;
18. dovranno essere attivati processi di movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità di uscita e contenitori di raccolta chiusi;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

19. si dovranno realizzare pavimenti con strato di materiale ghiaioso al fine di evitare il sollevamento delle polveri determinate dal passaggio dei mezzi di cantiere;
20. le aree di cantiere esposte al vento e quelle vicine ai corpi ricettori sensibili dovranno essere protette con sistemi atti al contenimento delle polveri;
21. dovranno essere ridotti al minimo i lavori di raduno, ossia la riunione di materiali sciolti nei luoghi di trasbordo, proteggere i punti di raduno e realizzarli in aree lontane dai ricettori sensibili;
22. si dovranno predisporre impianti a pioggia per aree di deposito inerti;
23. si realizzerà un impianto di pulizia delle ruote e della scocca dei mezzi all'uscita delle aree di cantiere;
24. si dovranno interrompere i lavori in condizioni anemologiche sfavorevoli;
25. si effettueranno le operazioni di carico e scarico dei materiali inerti in zone appositamente dedicate ed adeguatamente schermate da teli;
26. si dovrà prevedere una pulizia periodica dei piazzali pavimentati con spazzatrici e pulitrici meccaniche al fine di rimuovere i materiali in grado di produrre polveri;
27. dovrà essere adottato apposito sistema di copertura del carico, durante la fase di trasporto, nei veicoli utilizzati per la movimentazione di inerti;
28. all'interno delle zone di lavorazione la velocità dei mezzi dovrà essere modesta;
29. i mezzi di trasporto utilizzati dovranno essere adeguati alle normative europee in fatto di emissioni o in alternativa forniti di filtri per il particolato;
30. gli impianti e le attività che generano emissioni in atmosfera dovranno essere autorizzati ai sensi dell'art. 269 del D.Lgs. 152/2006;
31. occorre integrare l'analisi acustica e delle vibrazioni con una campagna di misurazioni, per caratterizzare lo stato di fondo e le condizioni ambientali dei siti, considerando anche gli edifici che non rivolgono le facciate direttamente alle infrastrutture. Inoltre occorre tenere conto delle aree edificabili già individuate dai vigenti PRG e che nel 2006 è stato eseguito un nuovo censimento dei recettori, che ne ha comportato sia l'inserimento di nuovi, sia l'aggiornamento dei dati dei recettori precedentemente presi in esame;
32. dovrà essere rivista ed adeguata la valutazione dell'impatto dell'infrastruttura in fase di esercizio rispetto alla matrice rumore e vibrazioni tenendo in debito conto della concorsualità con altre strutture lineari presenti (SS76 e SP76) anche per edifici che non rivolgono le facciate direttamente alle strutture di progetto. Inoltre occorre tenere conto delle aree edificabili già individuate dai vigenti PRG e che nel 2006 è stato eseguito un nuovo censimento dei recettori, che ne ha comportato sia l'inserimento di nuovi, sia l'aggiornamento dei dati dei recettori precedentemente presi in esame;
33. dovranno essere effettuati i monitoraggi di rumore e vibrazioni durante la fase di cantiere con frequenza trimestrale per tutta la durata del cantiere stesso;
34. dovranno essere effettuate le misure di rumore post operam e post mitigazione su almeno 4 recettori, di cui due senza necessità di opere di mitigazione e due con opere di mitigazione e che a partire da tali risultati siano effettuate nuove valutazioni con simulazioni su tutti i

ph

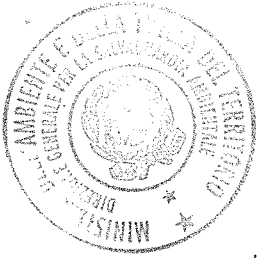


recettori presi in esame, sia nel primo anno di esercizio a regime sia dopo cinque anni per valutazioni sul lungo periodo;

35. dovranno essere effettuate misure di vibrazioni sia nel primo anno di esercizio sia dopo cinque anni;
36. ai fini dell'attività di controllo e visto che il lavoro è stato già realizzato quasi per intero, si chiede alla ditta di comunicare la data di inizio dei lavori con quindici giorni di anticipo;
37. in merito ai 47.000 mc di materiale da smaltire si ritiene che debba essere privilegiato l'invio del materiale ad impianti di recupero. Inoltre in merito alla parte di materiale da smaltire costituita da terre da scavo si chiede di specificarne il destino visto che nella documentazione è stata presentata una tabella riportante tre cave da recuperare;
38. in virtù del fatto che le terre da scavo sono escluse dal regime dei rifiuti solo se la composizione media dell'intera massa non presenti una concentrazione di inquinante superiori ai limiti previsti dalle norme vigenti, art. 186 del D.Lgs. 152/2006, si ritiene che le zone di stoccaggio, in cui vengono depositati i materiali prima della caratterizzazione, debbano essere attrezzate secondo quanto previsto dalla normativa vigente per il deposito rifiuti;
39. in merito al campionamento terre e rocce proposto, si sottolinea che occorre rappresentare l'intera massa e pertanto si chiede un piano di campionamento che contenga maggiori chiarimenti in merito al prelievo dei sei incrementi. Inoltre in caso di evidenze di contaminazioni o anomalie dovranno essere eseguiti campionamenti puntuali;
40. per le terre e rocce da scavo che non verranno riutilizzate in cantiere è previsto un sito di deposito temporaneo e di lì, in base alla caratterizzazione del materiale, esso verrà inviato a discarica oppure, se possibile, in altri siti per l'abbancamento definitivo quali aree di cava. Non essendo indicati tali siti si ricorda che in base alla L.R. 7/2004 e ss.mm.e ii. alcune possibili azioni quali la modifica sostanziale ai profili di recupero autorizzati per le cave attive, o il recupero di cave dismesse, sono soggetti alle procedure d'impatto ambientale di cui alla medesima legge. Per tale motivo si ritiene che si individuino le località di abbancamento con relative modalità e, se ricadenti nelle tipologie previste negli allegati di cui alla L.R. 7/2004 si valutino gli aspetti legati all'impatto ambientale all'interno del presente procedimento, oppure tali aspetti dovranno essere oggetto di apposite e successive valutazioni, nel rispetto della summenzionata L.R. 7/2004.

Inoltre si prende atto che:

41. tra RFI e Amministrazioni interessate saranno stipulate apposite convenzioni che prevederanno la realizzazione delle opere stradali sopra indicate a cura degli stessi Enti locali a fronte di un contributo finanziario corrispondente al valore delle opere previste nel progetto esecutivo sottoposto a VIA e ricomprese nel proprio piano di investimento;
42. tra RFI e il Comune di Castelplanio è stato firmato un protocollo di intesa nel quale le aree dismesse dalla linea attuale saranno destinate ad uso di pubblico interesse;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

b) del Ministero per i beni e le attività culturali:

1) «(...) In riferimento alla nota sopraccitata, analizzati gli elaborati progettuali e viste, in particolare la carta delle presenze archeologiche e quella del rischio archeologico, trasmesse, queste due ultime in data 16/1/2001, considerato che, benché accurate ed approfondite, esse necessitano di essere integrate da osservazioni in merito alla viabilità antica soprattutto di età romana (transito della diramazione della Flaminia, che, con un tracciato simile possibilmente a quello della SS.76 attraversava la valle dell'Esino percorrendola sino alla foce, e nei documenti medievali viene denominata "Flaminea") e da altre considerazioni in merito alla frequentazione umana, alle trasformazioni e alla fluitazione dei materiali lungo l'asse fluviale dell'Esino come evidenziato, tra gli altri casi, anche dal ritrovamento in giacitura secondaria del bronzetto dell'Ercole di Pantiere di età tardo-arcaica, si esprime parere in linea di massima favorevole alle condizioni già indicate.

2) Per i lavori che comportano movimento di terreno, scassi, decorticazioni e terebrazioni si chiede di dare sempre e comunque preventiva comunicazione e di predisporre un'adeguata assistenza scientifica da parte di personale specializzato i cui costi non potranno essere a carico di questa Soprintendenza. Si segnala l'opportunità di far eseguire, sempre alle solite condizioni, accertamenti preventivi soprattutto per le aree riconosciute e classificate a medio e basso rischio (loc. Macine di Castelplano)».

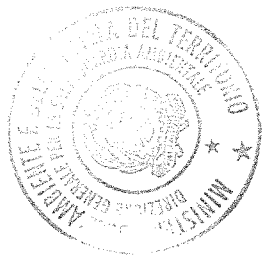
3) In ragione proprio del livello di progettazione si ritiene di dover prescrivere, ancorché già delineati dal richiedente-proponente come elementi a cui porre attenzione, che nelle successive e più dettagliate elaborazioni progettuali si tenga in debito conto il problema delle piantumazioni, compatibilmente con le necessità idrogeologiche dell'area, di alberature ed arbusti caratteristici dei luoghi, rappresentando sin da ora la necessità che gli individui delle essenze prescelte dovranno essere adulti all'impianto.

La progettazione dovrà individuare e risolvere problemi architettonici e funzionali di dettaglio così come nella stessa non si potrà non valutare, nel caso di presenza di aree di cantiere, la necessità del ripristino oromorfologico delle stesse con sostituzione ed implementazione delle eventuali alberature rimosse.

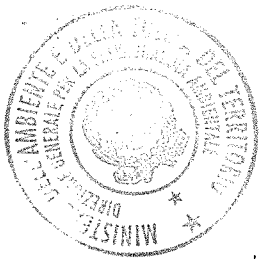
4) - Nel merito delle soluzioni proposte per le barriere antirumore, di cui all'elaborato grafico "Studio di Impatto Ambientale - Sezioni Prospetti interventi antirumore", questa Soprintendenza esprime alcune perplessità sia in relazione alla considerevole altezza di tali presidi che sull'utilizzo di ampie superfici di acciaio inox in quanto i metalli, pur verniciati, risultano generalmente elementi riflettenti e quindi di considerevole impatto visuale.

Si ritiene pertanto opportuno valutare anche materiali alternativi, non riflettenti, che consentano coloriture e aspetto materico tale da mimetizzarsi con il terreno (es. calcestruzzi con coloriture delle terre o altro), affiancati da alberature adulte in grado di mascherare, almeno a tratti, le superfici.

Per tali soluzioni eventuali ed alternative, che dovranno essere prodotte in scala di dettaglio, ci si riserva di esprimere il proprio parere di competenza una volta prodotte.»



- 5) che stante il delicato equilibrio idraulico della zona, che il progetto di ripristino ambientale e paesaggistico delle aree di cantiere da sottoporsi alla Soprintendenza competente per la preventiva autorizzazione, sia condiviso dall'Autorità di bacino del fiume Esino;
- 6) che la messa in opera delle barriere antirumore avvenga per gradi, man mano che si avranno gli effettivi incrementi del traffico;
- 7) che, sulla base delle indicazioni fornite della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio delle Marche venga elaborato un progetto esecutivo di mitigazione acustica basato su uno studio approvato degli enti competenti, che individui i recettori sensibili e lo stato di fatto al momento dell'approvazione del progetto. Su tale stato e su tali recettori dovranno essere effettuate tutte le successive verifiche e monitoraggi;
- 8) che il progetto di mitigazione attraverso un adeguato studio dei materiali delle coloriture, integrandosi con il progetto di recupero e ripristino ambientale delle aree interessate dai lavori, anche attraverso idonee piantumazioni dovrà risolvere il problema dell'inserimento delle barriere antirumore nel contesto, mitigando l'effetto di continuità della cesura visiva da esse introdotta;
- 9) che preliminarmente alla posa in opera delle barriere antirumore venga effettuata una verifica dello studio degli impatti acustici, aggiornato sulla base del traffico programmato al momento dell'entrata in esercizio, del materiale rotante e delle tecnologie di abbattimento del rumore attivo e passivo disponibili;
- 10) che qualora il progetto delle barriere risulti sovradimensionato in ragione delle tecnologie disponibili e del traffico atteso al momento dell'entrata in esercizio della tratta, dovrà essere redatto un adeguamento del progetto, articolato per fasi di messa in opera che procederanno sulla base del monitoraggio del traffico effettivo da effettuarsi ogni tre ÷ cinque anni sino al completamento del raddoppio linea Orte – Falconara;
- 11) che venga data preventiva comunicazione alla competente Soprintendenza per i beni archeologici delle Marche di tutti i lavori che comportano movimento di terreno, scassi, decorticazioni e terebrazioni;
- 12) che venga predisposta un'adeguata assistenza scientifica da parte di personale archeologo specializzato, i cui costi non potranno gravare a carico della Soprintendenza per i beni archeologici delle Marche;
- 13) che siano eseguiti accertamenti preventivi da parte di personale archeologo specializzato con particolare riguardo alle aree riconosciute e classificate a medio e basso rischio (loc. Macine di Castelplanio) archeologico;
- 14) che venga redatto un progetto di ripristino e di sistemazione ambientale delle aree di cantiere, comprese quelle derivanti dalla demolizione dei manufatti esistenti. Tale progetto, da sottoporsi a questo ministero per la preventiva autorizzazione, stante il delicato equilibrio idraulico della zona, dovrà essere condiviso dall'Autorità di Bacino del fiume Esino;
- 15) che per le barriere antirumore vengano elaborate delle soluzioni progettuali anche con materiali alternativi, non riflettenti, che consentano coloriture e aspetto materico tale da mimetizzarsi con il terreno (es. calcestruzzi con coloriture delle terre o altro), affiancati da alberature adulte in grado di mascherare, almeno a tratti, le superfici. Le soluzioni di progetto dovranno essere prodotte alla scala di dettaglio ed: integrandosi con lo studio di ripristino ambientale; dovranno



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

risolvere il problema dell'inserimento delle barriere antirumore nel contesto, mitigando l'effetto di continuità della cesura visiva da esse introdotta;

- 16) che, il progetto esecutivo di mitigazione acustica venga basato su uno studio della componente rumore e degli impatti acustici, approvato degli enti competenti, che individui i recettori sensibili e lo stato di fatto al momento dell'approvazione del progetto. Su tale stato e su tali recettori dovranno essere effettuate tutte le successive verifiche e monitoraggi;
- 17) che preliminarmente alla posa in opera delle barriere antirumore venga effettuata una verifica dello studio degli impatti acustici, aggiornato sulla base del traffico programmato al momento dell'entrata in esercizio, del materiale rotante e delle tecnologie di abbattimento del rumore attivo e passivo disponibili;
- 18) che qualora il progetto delle barriere risulti sovradimensionato, in ragione delle tecnologie disponibili e del traffico atteso al momento dell'entrata in esercizio della tratta, dovrà essere redatto un adeguamento del progetto, articolato per fasi di messa in opera, che procederanno sulla base del monitoraggio del traffico effettivo da eseguirsi ogni tre + cinque anni sino al completamento del raddoppio linea Orte - Falconara.

Tutte le predette prescrizioni dovranno essere ottemperate dal proponente in sede di progettazione esecutiva e di realizzazione dell'intervento e i relativi elaborati progettuali di recepimento andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte delle Soprintendenze di settore e da questa Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'Architettura e l'Arte Contemporanee;

c) del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare:

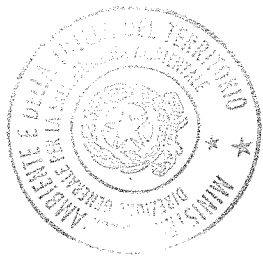
1 i viadotti Esino 1 ed Esino 2 dovranno essere realizzati secondo il progetto denominato "Alternativa 1" di cui alla tavola IRB200E09P9SA000G001A trasmessa con la risposta alle integrazioni richieste.

Il rilevato interposto tra i due viadotti dovrà essere eseguito compresi i tre tombini di collegamento idraulico, secondo la tavola progettuale IRB200E11P7SA000G001A; eventualmente, in accordo con le competenti autorità idrauliche la larghezza dei tombini stessi potrà essere aumentata per evitare che possano essere occlusi da detriti o vegetazione trascinata dalle acque.

I tratti di fiume interessati dalle opere in suddette, in particolare dai due viadotti, dovranno essere adeguatamente sistemati per prevenire erosioni di sponda in alveo e per evitare divagazioni del corso d'acqua; il progetto delle opere sistematorie dovrà tenere conto della presenza degli altri elementi presenti a monte degli attraversamenti suddetti e dei possibili disturbi che tali elementi possono comportare nel regolare fluire delle acque, durante momenti di piena.

La sistemazione delle sponde dovrà essere completata da una risistemazione vegetazionale delle sponde che tenda, per quanto possibile, a ripristinare la continuità della fascia di vegetazione riparia.

I progetti relativi a questa prescrizione dovranno essere sottoposti alla approvazione di questo Ministero, completi delle indicazioni ricevuti dalle Autorità competenti per il rilascio delle



autorizzazioni idrauliche. I progetti dovranno riguardare anche le sistemazioni a verde e di inserimento ambientale;

- 2 il tratto di tracciato compreso tra le progressive 2+639.354 e 3+513.525 (punto di tangenza con il fiume) dovrà essere realizzato secondo il progetto denominato "alternativa B4" e presentato con la risposta alla richiesta di integrazioni;

dovrà essere redatto un progetto dettagliato delle opere sistematorie e di riambientalizzazione paesaggistica e naturalistica del tratto di collegamento tra la sede ferroviaria e la sponda del fiume nella soluzione B4; la sistemazione della sponda, necessaria in parte per evitare una eccessiva erosione laddove la struttura del terrazzo è stata indebolita dalla realizzazione delle opere già eseguite, dovrà svilupparsi raccordando la base del rilevato ferroviario con la sponda del fiume; la parte più vicina al rilevato ferroviario dovrà essere sistemata con uno schermo vegetale che da un lato assicuri la continuità della fascia riparia e del corridoio ecologico da questa costituito, dall'altro mascheri il muro di ritenuta;

Il progetto relativi a questa prescrizione dovrà essere sottoposto alla approvazione di questo Ministero, completo delle indicazioni ricevuti dalle Autorità competenti per il rilascio delle autorizzazioni idrauliche. Il progetto riguarderà anche le sistemazioni antierosive e di inserimento ambientale;

- 3 il rilevato interposto tra il viadotto Esino 2 e il punto di tangenza dovrà essere realizzato aumentando la larghezza dei passaggi idraulici, ovvero incrementando il loro numero, secondo le indicazioni della Autorità di Bacino regionale;

Degli accordi intercorsi con tale Autorità e delle misure adottate per attuarle dovrà essere data semplice comunicazione a questo Ministero;

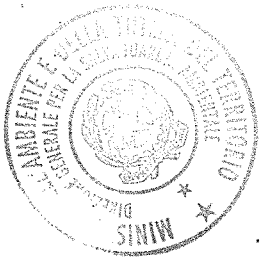
- 4 in accordo con l'Ente gestore, ovvero in accordo con l'ARPAM, dovranno essere adottate tutte le misure necessarie per garantire che non si verifichino fenomeni di inquinamento o limitazioni all'utilizzo delle acque in corrispondenza dei pozzi acquedottistici (Campo pozzi di Borgo Loreto) intorno alla progressiva 1+100 circa; se del caso e sempre su indicazioni dell'Ente gestore, ovvero dell'ARPAM, il Proponente provvederà a sostituire i pozzi interferiti, perforandone di nuovi in posizioni concordate con gli enti suddetti, previo studio idrogeologico;

- 5 nel corso delle lavorazioni si dovranno adottare tutte le precauzioni per salvaguardare la qualità delle acque di falda; in particolare nel caso di scavi e/o esecuzione di pali di fondazione si dovranno utilizzare tecnologie e materiali approvati dall'ARPAM;

si dovrà provvedere all'allacciamento alla pubblica fognatura per lo smaltimento delle acque reflue del cantiere base;

l'area di cantiere dovrà essere resa impermeabile nei luoghi di stazionamenti dei veicoli e delle macchine operatrici o comunque nei luoghi dove possano verificarsi sversamenti o fuoriuscite di liquidi inquinanti (carburanti, lubrificanti, additivi ecc); e dovrà essere attrezzata con vasche di prima pioggia;

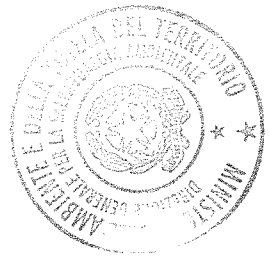
- 6 l'area dove si realizzerà lo stoccaggio temporaneo dei cumuli di terra da scavo, prima della loro caratterizzazione, dovrà essere resa impermeabile e dotata di sistema di raccolta delle acque; queste dovranno essere analizzate secondo indicazioni e metodi da concordare con ARPAM prima della eventuale restituzione nei corpi idrici;



*Al Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- 7 lo smaltimento delle terre di scavo eventualmente risultate non idonee per il reimpiego dovrà essere concordato con l'ARPAM e con la Provincia di Ancona;
- 8 dovranno essere adottate le misure di contenimento delle polveri, in fase di costruzione, previste nel progetto contenuto nello Studio di Impatto Ambientale; a queste potranno essere associate altre misure quali la bagnatura dei cumuli di terra e delle piste.
Dovranno essere utilizzate macchine operatrici rientranti nelle categorie della direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase IIIB) o, in alternativa, veicoli muniti di filtri per il particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT;
- 9 relativamente al rumore, avendo a riferimento i documenti "Studio Acustico - Relazione Generale" (IRB200E15RGIM0006001B), "Studio Acustico - Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione acustica 1/2" (IRB200E15P6IM0006001A) e Studio Acustico - Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione acustica 2/2" (IRB200E15P6IM0006002A), dovrà essere data immediata attuazione alla messa in opera degli interventi diretti sui ricettori secondo quanto riportato nei documenti suddetti;
dovranno inoltre essere predisposte le sedi per la messa in opera delle barriere acustiche secondo il progetto riportato nei documenti suddetti; la messa in opera dei pannelli formanti le barriere dovrà essere graduale, partendo dal rumore generato dal traffico attuale ed incrementando le misure di mitigazione, fino a raggiungere, via che aumenta il traffico ferroviario fino a raggiungere le dimensioni del progetto secondo le previsioni di esercizio riportate nello Studio Acustico suddetto.
La revisione dell'adeguatezza delle misure messe in opera dovrà essere fatta ogni 5 anni, ovvero laddove si verifichi una variazione di esercizio della linea consistente.
Un progetto completo di messa in opera delle barriere antirumore e dei monitoraggi di verifica in funzione delle variazioni del traffico ferroviario dovrà essere predisposto e sottoposto alla approvazione di questo Ministero (e del Min BAAC); nel progetto dovranno essere inseriti anche, laddove possibile, pannelli fotovoltaici;
- 10 dovrà essere messo in opera il subballast in funzione di mitigazione delle vibrazioni, come riportato nello Studio di Impatto Ambientale;
- 11 dovrà essere ripristinata completamente la vegetazione riparia interferita, conservando per quanto possibile l'integrità e la continuità del corridoio ecologico da questa formato, monitorando il suo sviluppo ed intervenendo laddove necessario; il progetto di sistemazione della vegetazione riparia dovrà essere sottoposto a questo Ministero;
- 12 dovrà essere data attuazione alle opere di sistemazione e ripristino riportate nel progetto e nello SIA, che del progetto è parte integrante. In particolare dovranno essere realizzate le sistemazioni e le opere a verde previste nel SIA, salvo diversa indicazione degli enti competenti per il paesaggio.

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Ministero per i beni e le attività culturali e la Regione Marche provvederanno alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni dai medesimi indicate.



Si richiama l'attenzione di ITALFERR S.p.A. sull'art.6, comma 6 della Legge n.349/1986 e sull'art.4 del D.P.C.M. n.377/1988, preavvisando fin d'ora che, qualora si ravvisino comportamenti contrastanti con le disposizioni del presente decreto o comunque tali da compromettere fondamentali esigenze di equilibrio ecologico e ambientale, il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare procederà alla sospensione dei lavori rimettendo la questione al Consiglio dei Ministri.

Il presente provvedimento sarà comunicato a ITALFERR S.p.A., al Ministero dei trasporti, al Ministero delle infrastrutture ed alla Regione Marche, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate:

Il proponente trasmetterà al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge del 24.11.2000 n. 340.

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione V.I.A., della Regione Marche e del Ministero per i beni e le attività culturali sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Roma li

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE

DIREZIONE GENERALE
PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE

La presente copia fotostatica composta di
n°...6..... fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 29/04/08

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI