



REGIONE MARCHE
GIUNTA REGIONALE
SERVIZIO AMBIENTE E PAESAGGIO
P.F. VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI
AMBIENTALI

Via Tiziano, 44 - 60125 Ancona tel. 071/8063779 fax. 071/8063012



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

prot. DSA - 2007 - 0833376 del 28/12/2007

Ancona, 18.12.2007

Prot. n. 253925/19/12/2007/RM/GRM/VIA-03/P
Raccomandata A/R SOLO AL MATTM

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
- Direzione per la Salvaguardia Ambientale
Via C. Colombo, 44
00145 ROMA

ITALFERR spa
Via Marsala, 53
00183 ROMA

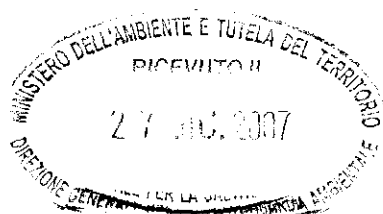
Rete Ferroviaria Italiana
Direz. Compartimentale Infrastruttura
P.zza Cavour, 23
60124 ANCONA

COMUNI di:
• Castelplanio (AN)
• Castelbellino (AN)
• Maiolati Spontini (AN)
LORO SEDI

PROVINCIA DI ANCONA
Settore 5°
Lavori Pubblici
Settore 7°
Assetto del Territorio e Difesa del Suolo
Settore 9°
Tutela Ambiente
LORO SEDI

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

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





REGIONE MARCHE
GIUNTA REGIONALE
SERVIZIO AMBIENTE E PAESAGGIO
**P.F. VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI
AMBIENTALI**

Via Tiziano, 44 – 60125 Ancona tel. 071/8063779 fax. 071/8063012

**MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA'
CULTURALI**
Direzione generale per i beni architettonici
ed il paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA

e p.c.
Presidente della Giunta Regionale
Via G. da Fabriano, 1
60124 ANCONA

Assessore all'Ambiente
Via G. da Fabriano, 1
60124 ANCONA

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

OGGETTO: 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: **Potenziamento infrastrutturale Orte – Falconara. Raddoppio della tratta Castelplanio – Montecarotto - Trasmissione decreto positivo con prescrizioni.**

Con la presente si trasmette copia conforme del decreto n. 121/VAA_08 del 18.12.2007 relativo al parere regionale per l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale per il progetto: "Potenziamento infrastrutturale Orte – Falconara. Raddoppio della tratta Castelplanio – Montecarotto".

Al MATTM viene anticipata la trasmissione tramite posta elettronica.

Copia dello stesso decreto è consultabile sul sito internet www.norme.marche.it/attiweb/ricerca.aspx inserendo nel campo "Struttura" la voce: "P.F. Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali".

Cordiali saluti

Il Responsabile del Procedimento
(Arch. Velia Cremonesi)

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

allegato DDPF n. 121 del 18.12.2007



Luogo di emissione	Numero 121 / VAA 03	Pag.
Ancona	Data 18-12-2007	1

**DECRETO DEL DIRIGENTE DELLA POSIZIONE DI FUNZIONE
VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
N. DEL**

Oggetto: L. 349/1986, art. 6., L.R. 7/2004, art. 17. Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale. Potenziamento linea Orte-Falconara, raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto. Proponente ITALFERR. 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 mediante la quale viene istituita la Posizione di Funzione Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali e la DGRM n. 1269 del 02.11.2006 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 osservazioni da parte di singoli cittadini e/o portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati;

DI ESPRIMERE, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/1986 e dell'art. 17 della L.R. 7/2004 e ss.mm.ii., ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare, parere favorevole sulla compatibilità ambientale del progetto "Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara. Raddoppio della tratta Castelplanio-Montecarotto - soluzione B4" presentato da ITALFERR S.p.A., subordinatamente alle condizioni elencate nell'allegato A della presente decreto;

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

DI TRASMETTERE il presente decreto alla ITALFERR S.p.A., RFI S.p.A. ed agli altri soggetti coinvolti nel procedimento;



Luogo di emissione Ancona	Numero 121/VAA-08	Pag. 2
	Data 18-12-2007	

DI RAPPRESENTARE che il presente provvedimento è rilasciato ai soli fini stabiliti dalla L.R. n.7 del 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 necessari 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 RAPPRESENTARE ai sensi dell'articolo 18, comma 1, della L.R.7/2004 e ss.mm.ii. che i Comuni nel cui territorio è localizzato l'intervento esercitano le funzioni amministrative inerenti la vigilanza e l'applicazione delle sanzioni;

DI PUBBLICARE per estratto il presente provvedimento ai sensi della L.R. n. 17/2003, art.4, comma2;

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 121/VAA-08	Pag.
Ancona	Data 18-12-2004	3

- DOCUMENTO ISTRUTTORIO -

1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- Legge 8 luglio 1986 n. 349 art. 6 "Istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale";
- l'articolo 6, della Legge 8 luglio 1986 n.349, al comma 4, prevede che "il Ministro dell'Ambiente, sentita la Regione interessata, di concerto con il Ministro dei BBAA, si pronuncia sulla compatibilità ambientale, ecc...";
- Il decreto 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";
- il progetto in esame rientra tra le opere previste dalla lett. g) del punto 1 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377, così come modificato e integrato dal D.P.R. 11/2/1998, e come tale è soggetto alla procedura di valutazione di impatto ambientale statale di cui all'art. 6 della L. 349/86;
- Il decreto 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"
- Il 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".

L'articolo 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" individua, rinviando all'allegato III, i progetti da assoggettare alla procedura di VIA.

Poichè il Decreto Legislativo n.152/2006 è entrato in vigore il 31 luglio 2007 e l'art.52 fa salvi i procedimenti pendenti secondo le norme previgenti, il procedimento in oggetto è stato concluso secondo le modalità previste dalle normative precedenti.

Il Presidente della Regione Marche, con nota prot. 0130750/16/06/2006/R_MARCHE/GRM/S08/P, ha manifestato per il progetto in oggetto, il concorrente interesse regionale al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio Direzione X Supporto Commissioni VIA., ai sensi decreto legge 14 novembre 2003, n. 315, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1 della legge 16 gennaio 2004, n. 5.



Luogo di emissione	Numero 121 / VAA-08	Pag.
Ancona	Data 18-12-2007	4

2. MOTIVAZIONE

2.1 ITER DEL PROCEDIMENTO

- L'ITALFERR spa di Roma, in nome e per conto di RFI Rete Ferroviaria Italiana spa, con nota del 18.11.2005 prot. n. DT419/05/U, assunta al Protocollo Regionale N. 037660/24/11/2005/R_MARCHE/DIP4/AAA/A, quale proponente dell'opera, ha depositato presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il progetto e lo Studio di impatto ambientale (SIA) relativi all'opera: "Potenziamento infrastrutturale Orte - Falconara. Raddoppio della tratta Castelplanio - Montecarotto".
- Il Proponente ha provveduto in data 22.11.2005 alla pubblicazione sui giornali quotidiani "La Repubblica" e "Il Corriere Adriatico" dell'avviso dell'avvenuto deposito del progetto in esame.
- Il progetto e lo studio di impatto ambientale sono rimasti a disposizione per la consultazione da parte del pubblico fino al 21.12.2005 e non risultano pervenute agli Uffici regionali osservazioni da parte di soggetti interessati.
- Il Servizio Ambiente e Difesa del Suolo in data 07.12.2005 prot. n.2792/R_MARCHE/GRM/S08/P ha comunicato ai soggetti interessati l'avvenuto deposito e contestuale avvio del procedimento del progetto in oggetto e successivamente convocato un tavolo tecnico per il 16/02/2006 con la nota del 07/02/2006 prot. n.29411/R_MARCHE/GRM/S08/P.

In occasione dell'incontro del 16/02/2006 sono stati raccolti i seguenti contributi istruttori:

ARPAM Dipartimento Provinciale Ancona:

Servizio Acque (prot. 3735/SAC/400 del 16.02.06):

- 1) Relativamente alla matrice ambientale acque sotterranee si evidenzia che non è stata presa in considerazione l'esistenza di pozzi ad uso idropotabile nel tratto ricadente nel Comune di Castelplanio, nelle vicinanze dell'attraversamento del tracciato ferroviario con il fiume Esino, per i quali dovranno invece essere considerate le relative zone di rispetto e di tutela ai sensi dell'art.21 del D.Lgs. 152/99, in particolare dovrà essere prodotto uno studio idrogeologico dell'area in cui ricadono i pozzi suddetti che dimostri la non interferenza dell'opera con le acque sotterranee.
- 2) Per quanto riguarda la problematica dello smaltimento dei rifiuti prodotti durante le fasi di cantiere dell'opera, si rileva che dei due sistemi di smaltimento proposti dovrà essere privilegiato l'alleccio alla fognatura comunale rispetto ai sistemi di evapotraspirazione, e, per quanto riguarda lo scarico dovrà essere richiesta la preventiva autorizzazione ai sensi del D.Lgs 152/99 e s.m.

Servizio Radiazioni/Rumore (prot. 3709/SRR/R/492 del 16.02.06):

- 1) Manca completamente la caratterizzazione dello stato attuale di rumorosità (situazione ante-operam), da effettuarsi secondo le modalità previste dal DM 16.03.1998.
- 2) Analogamente, per la valutazione delle vibrazioni prodotte dal transito dei convogli ferroviari, manca completamente la caratterizzazione dello stato attuale da poter confrontare successivamente con il post operam.
- 3) Non è stata valutata l'eventuale concorsualità con altre strutture lineari.
- 4) Non si evince con chiarezza se nell'ambito dei recettori siano state prese in considerazione anche le aree edificabili già individuate dai vigenti P.R.G.. Nel caso tali aree non siano state prese in considerazione, risulterà necessario integrare la documentazione con valutazioni relative anche a tali recettori.



Luogo di emissione	Numero <i>A21/VAA-08</i>	Pag.
Ancona	Data <i>18-12-2007</i>	5

- 5) Si chiede di rivedere per la rumorosità interni la tolleranza utilizzata del 2 dB, ritenuta eccessiva.
- 6) Si rilevano delle incongruenze tra i recettori, che necessitano di interventi diretti, riportati nella tabella relativa ai livelli acustici post operam e post mitigazione con i recettori indicati nella tabella del Quadro di riferimento Progettuale. Risulta necessario che le due tabelle siano rivedute ed adeguate in modo da risultare coerenti e congrue.

Servizio Aria (prot. 3565/SAR/394 del 15.02.06):

- 1) esplicitazione dei vari contributi considerati nella modellazione;
- 2) fornire i fattori di emissione utilizzati per ogni contributo preso in considerazione;
- 3) quantificazione della quantità di articolato PM10 emesso in atmosfera per ogni singolo contributo e totale;
- 4) applicazione del modello diffusionale dell'area tecnica, nel campo base ed in almeno in un cantiere operativo, quello che presenti maggiori complicità, preso come caso studio senza le opere di mitigazione per le emissioni di articolato PM10;
- 5) fornire mappe che riportino l'incidenza delle emissioni di articolato PM10, senza le operazioni di mitigazione, nell'area in studio;
- 6) applicazione del modello diffusionale nell'area tecnica, nel campo base ed in almeno in un cantiere operativo, quello che presenti criticità, preso come caso studio con le opere di mitigazione per le emissioni di articolato PM10;
- 7) fornire mappe che riportino l'incidenza delle emissioni di articolato PM10, con le operazioni di mitigazione nell'area in studio.

Provincia di Ancona:

Settore assetto del territorio e difesa del suolo (acquisito in sede di Tavolo Tecnico del 16/02/2006):

Nel progetto è previsto l'utilizzo di 60.000 mc di inerti per calcestruzzo e 250.000 mc di inerti di cava. Si chiede l'esatta localizzazione dei siti di approvvigionamento in quanto alcune delle cave indicate nel progetto sono esaurite. Poiché è stato inoltre approvato il Programma Provinciale delle attività estrattive si chiede l'esatta localizzazione dei siti di cava dimesse ove verranno inviate le terre da scavo in eccedenza al fine di verificare possibili interferenze con i nuovi siti di cava che saranno autorizzati con l'art.10 delle NTA del Programma Provinciale delle Attività Estrattive.

Settore rischio idraulico e acque pubbliche (acquisito in sede di Tavolo Tecnico del 16/02/2006):

- 1) L'occupazione del suolo appartenente al Demanio Idrico deve essere regolarizzato mediante concessione idraulica ai sensi delle leggi che regolano la materia;
- 2) Occorre, per il tracciato che va ad interferire con il fiume Esino, ottenere il nulla osta idraulico ai sensi del R.D. n.523/1904. Lo stesso nulla osta va rilasciato in conformità del P.A.I..

Area ecologia (acquisito in sede di Tavolo Tecnico del 16/02/2006):

Con riferimento a quanto espresso dall'ARPAM, si chiede di consegnare ulteriori approfondimenti atti a dimostrare la non pericolosità delle terre da scavo.

Comune di Maiolati Spontini (acquisito in sede di Tavolo Tecnico del 16/02/2006):

Viene consegnata copia dell'Atto della Giunta Comunale n.32 del 13/02/2006 con la quale si approva e si fanno proprie le osservazioni al progetto contenute nella Relazione Tecnica redatta dal responsabile dell'Ufficio Tecnico Comunale.

Comune di Castelbellino (acquisito in sede di Tavolo Tecnico del 16/02/2006):



Luogo di emissione Ancona	Numero 121/VAA-08	Pag. 6
	Data 18-12-2007	

L'amministratore intervenuto nel Tavolo Tecnico, chiede che venga assicurata la massima tutela acustica della zona, mediante l'uso delle necessarie barriere antirumore o altre soluzioni alternative. Chiede inoltre che venga assicurato il completamento funzionale della viabilità nel tratto chilometrico 257+819 in quanto non previsto nella proposta progettuale in esame.

Comune di Castelplanio (rilasciato contributo istruttorio in sede di Tavolo Tecnico del 16/02/2006):

Viene consegnata copia dell'Atto della Giunta Comunale n.7 del 14/02/2006 con la quale si approva e si fanno proprie le osservazioni al progetto contenute nella Relazione Tecnica redatta dall'Ufficio Tecnico Comunale.

Inoltre sono stati rilasciati i contributi istruttori dal Consorzio Intercomunale Servizi, dall'ENEL Distribuzione Spa e dall'ANAS Spa Comparto di Ancona, relativamente alle reti infrastrutturali che interferiscono con il tracciato dell'opera.

- Il Servizio Ambiente e Difesa del Suolo in data 18/05/2006 prot. n. 106721/R_MARCHE/GRM/CRA_S08/P ha consegnato ad RFI S.p.A. la documentazione relativa alle richieste di integrazione e chiarimenti emerse nella discussione del tavolo tecnico del 16/02/2006.
- Analogamente la richiesta è stata trasmessa al MATTM con nota del 11.09.2006 prot. n. 207014/RM/GRM/S08/P ed al proponente con nota del 29.09.2006 prot. n. 0222807/RM/GRM/S08/P.

Tra luglio - ottobre 2006, ai fini istruttori si sono tenuti alcuni incontri presso il MATTM, con il gruppo istruttore VIA, proponente e Autorità idrauliche competenti (Autorità di Bacino regionale e Servizio Difesa del Suolo della Provincia di Ancona), durante i quali si sono focalizzate le criticità progettuali e dai quali è emersa la necessità di richiedere al proponente di studiare di alternative progettuali e approfondimenti idraulici.

- In data 29.12.2006 prot. n. 200001 il proponente ha presentato quattro soluzioni progettuali alternative consistenti nell'allontanamento del tracciato dal punto di tangenza, nel raddoppio della luce della campata di scavalcamento dell'alveo per i due viadotti Esino 1 ed Esino 2:
 - 1) Studio Idraulico e geomorfologico prof. Mancinelli
 - 2) Relazione sulle dinamiche fluviali prof. Cottorti
 - 3) Caratterizzazione fisionomica strutturale della vegetazione perifluviale
 - 4) Chiarimenti alle richieste della Commissione VIA

Inoltre alle varianti sono incluse soluzioni per aumentare la trasparenza idraulica dei rilevati (A2) mantenendo inalterata la capacità di invaso della piana.

Nelle soluzioni presentate dal RFI in data 29.12.2006 risultava mancante la planimetria relativa alla soluzione B4, che prevedeva l'allontanamento del tracciato dal punto di tangenza al Fiume.

- Con nota del 29/01/2007 prot. DSA-2007-0002617 (Ns. prot. 21275/06/02/07/GRM/VAA_08/A) la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale ha richiamato il proponente a completare la documentazione integrativa richiesta in quanto incompleta per la parte relativa alla alternativa denominata B4. La richiesta era condizione necessaria per il proseguimento dell'istruttoria che in mancanza di tale trasmissione si sarebbe conclusa con la documentazione agli atti.



Luogo di emissione	Numero 121/VAA_08	Pag.
Ancona	Data 18-12-2007	7

- La società ITALFERR Spa in data 07/02/2007 prot. ACI.OF.00130074.07.U (Ns. prot. 31678/20/02/07/GRM/VAA_08/A) trasmetteva la documentazione richiesta relativa alla planimetria illustrativa dell'alternativa progettuale B4.
- Con nota del 19/03/2007 prot. CVIA-2007-0001364 (Ns. prot. 52330/19/03/07/GRM/CRA_08/A) il Ministero per l'Ambiente ha convocato una riunione del gruppo istruttore per il giorno 27/03/2007.
- Con nostra nota prot. 52444/19/03/07/GRM/VAA_08/P si è proposto alla Commissione VIA istituita presso il MATTM di convocare i Comuni interessati dal progetto (Castelplanio, Maiolati Spontini e Castelbellino) per quanto emerso dall'esame delle ultime soluzioni progettuali presentate dal proponente. La convocazione è stata formalizzata ai Comuni con nota Ns. prot. 52752/19/03/07/GRM/VAA_08/P.
- Successivamente in data 24.04.2007 prot. n. 80905 il Proponente ha trasmesso alla Regione Marche le risposte alle richieste scaturite dall'incontro tecnico del 16.02.2006 ed inoltrate con la sopra citata nota prot. n.106721 del 18.05.2006.

Considerato che l'orientamento comune degli Enti coinvolti era di proporre come soluzione progettuale migliore, una tra quelle proposte da RFI in alternativa al tracciato originariamente presentato, da parte del proponente stesso è stata effettuata una verifica dell'eventualità di dover ripubblicare l'avviso sui quotidiani.

- L'ITALFERR Spa con nota del 07/06/2007 prot. ACI.OF.0055816.07.U (Ns. prot. 126402/15/06/2007/R_MARCHE/GRM/VAA_08/A) ha inviato al MATTM la dichiarazione relativa alla non sostanzialità della variante di tracciato.
- La Regione Marche con nota Ns. prot. n. 122027/11/06/2007/R_MARCHE/GRM/VAA_08/P ha convocato l'ITALFERR Spa, R.F.I. Spa, i Comuni interessati, la Provincia di Ancona, l'A.R.P.A.M. di Ancona, Il Corpo Forestale dello Stato e la Soprintendenza Archeologica per le Marche alla Conferenza dei Servizi Istruttoria del 25/06/2007.
- La Conferenza dei Servizi del 25 giugno 2007 si è conclusa con il rilascio del parere complessivamente positivo con prescrizioni.
- Il Ministro dell'Ambiente con nota del 20/07/2007 prot. CVIA-2007_0003476 (Ns. prot. 152881/23/07/2007/R_MARCHE/GRM/VAA_08/A) ha convocato la Regione Marche all'Assemblea Plenaria che si è tenuta il giorno 23/07/2007 e conclusasi con esito positivo.

ELENCO ELABORATI

Gli elaborati tecnici trasmessi dal Proponente sono di seguito elencati:

1. Documentazione a corredo della richiesta di attivazione della procedura di V.I.A. Ns prot. n. 037660/24/11/2005/R_MARCHE/DIP4/4AA/A, composta da:
 - Studio di Impatto Ambientale (SIA)
 - Sintesi non tecnica.
2. In data 24.12.2006 pervenuta Ns prot. n. 200001/29/12/2006/RM/GRM/VAA_08/A:
 - Quattro soluzioni progettuali alternative
 - Studio Idraulico e geomorfologico prof. Mancinelli
 - Relazione sulle dinamiche fluviali prof. Coltorti
 - Caratterizzazione fisionomica strutturale della vegetazione perifluviale
 - Chiarimenti alle richieste della Commissione VIA
 - Elaborati grafici
3. In data 07.02.2007 pervenuta al Ns. prot. n. 0031678/20/02/2007/RM/GRM/VAA_08/A è stata presentata la soluzione B4,
4. In data 21.02.2007 pervenuta Ns prot. n. 080905/24/07/2007/RM/GRM/VAA/08/A:



Luogo di emissione	Numero 121 / VAA-08	Pag.
Ancona	Data 18-12-2007	8

- Controdeduzioni alle problematiche emerse in sede di istruttoria e tavolo tecnico della Regione Marche del 16/02/2006;
- Progetto di riutilizzo delle terre e rocce da scavo;
- Studio acustico;
- Studio paesaggistico.

2.2 RAPPORTO SULL'IMPATTO AMBIENTALE

2.2.1 Quadro di riferimento programmatico

Il potenziamento del collegamento Roma-Ancona, di cui la tratta Orte-Falconara è elemento essenziale, è inserito nel Piano Generale dei Trasporti del 1985, aggiornato al 2001 ed è preso in considerazione dal Programma Regionale di Sviluppo.

Il raddoppio della linea Orte-Falconara, di cui la tratta Castelplanio-Montecarotto rientra tra i obiettivi primari del Piano Regionale Integrato dei Trasporti.

Il Piano di Inquadramento Territoriale riconosce come linee d'importanza nazionale la linea Adriatica e la trasversale Orte-Falconara.

Rispetto al PPAR l'area ricompresa dal progetto in oggetto non presenta caratteristiche di vincoli di particolare tutela sia per le caratteristiche botanico - vegetazionali, sia storico - paesaggistico.

L'ambito di studio interessato dal progetto attraversa un'area inserita nel sottosistema C area a qualità diffusa del PPAR. L'intero ambito attraversato è comunque compreso all'interno delle aree V cioè ad alta percektività visiva del PPAR, annesse a infrastrutture a maggiore intensità di traffico costituite dall'attuale ferrovia e dalla S.S. 76 Vallesina (art. 23 NTA del PPAR).

Piano Assetto Idrogeologico (PAI)

Il bacino del fiume Esino rientra nell'Allegato A del PAI per le località di Moie (Maiolati Spontini e Castelplanio).

La linea in progetto attraversa due aree a rischio esondazione a moderato e medio rischio esondazione (E12-0012 ed E10-0013), marginalmente interferisce con un'area a rischio esondazione elevato (E12-0011). I progetti relativi alle infrastrutture essenziali sono consentiti in tali aree purché non aggravino la situazione esistente e non precludano la possibilità di futuri interventi per la riduzione del rischio idraulico. I progetti relativi ad opere nelle aree suddette devono essere corredati da un apposito studio che verifichi la compatibilità idraulica e successivamente lo studio dovrà essere approvato dall'Autorità di Bacino.

Le tipologie da utilizzare per la realizzazione delle opere di sistemazione idraulica e consolidamento dei versanti devono corrispondere a criteri di basso impatto ambientale; è raccomandato, ogni volta possibile, l'utilizzo delle tecniche di ingegneria naturalistica.

Dal punto di vista infrastrutturale il PTC riconosce come tutto il territorio provinciale sia caratterizzato da una carenza infrastrutturale rispetto alla domanda di trasporto, per la tendenza a privilegiare il sovrautilizzo delle infrastrutture piuttosto che un loro adeguamento. Pertanto il PTC rileva l'esigenza di rapido completamento delle opere già previste al fine di migliorare una situazione, anche se non in modo risolutivo.

Inoltre nelle zone a valenza prevalentemente produttiva, il miglioramento delle attuali condizioni di mobilità su gomma e su ferro è fondamentale in quanto gli orientamenti del PTC sono volti a consentire lo sviluppo e l'ampliamento delle attività produttive esistenti, l'insediamento di nuove attività originate da quelle esistenti e/o provenienti da aree produttive esterne alla provincia.

Pianificazione comunale

Il progetto in esame interessa i comuni di Castelplanio, Maiolati Spontini e Castelbellino. In particolare, il raddoppio della linea ferroviaria interessa per la parte più consistente i comuni di



Luogo di emissione	Numero 121/VAA-08	Pag.
Ancona	Data 18-12-2007	9

Castelplanio e Maiolati Spontini, mentre il comune di Castelbellino è interessato da soli 500 metri circa.

I tre comuni interessati dal progetto, hanno inserito nel proprio Piano regolatore la previsione di un nuovo tracciato ferroviario a seguito del procedimento amministrativo attivato per il recepimento del progetto della linea ferroviaria in esame.

2.2.2 Quadro di riferimento progettuale

Il progetto nasce alla fine degli anni '80, nel corso degli anni ha subito delle modifiche ed è stato presentato definitivamente nel 1996. Fu dichiarato nel 1996 dal Ministero dell'Ambiente non assoggettabile alla procedura di compatibilità ambientale, cioè alla VIA statale.

Il progetto definitivo ha poi ottenuto i pareri e le autorizzazioni previste dalla normativa allora vigente.

I lavori sono iniziati nel 2002 ma gran parte degli stessi risultano ancora da ultimare in conseguenza delle sopravvenute gravi difficoltà dell'appaltatore che nel marzo 2004 ha dichiarato di sciogliersi dal contratto.

Intanto due ricorsi di privati, uno nel 2001 ed uno nel 2002, entrambi accolti dal TAR Marche che con sentenza del 11 aprile 2003, ha annullato i provvedimenti autorizzativi impugnati dai privati.

In data 11 maggio 2005 il Consiglio di Stato ha pronunciato la sentenza definitiva in merito ai ricorsi di RFI SpA e Regione Marche ed ha ribadito la necessità di sottoporre a valutazione di compatibilità ambientale ex art. 6 L. 349/1986 il progetto di opera pubblica in esame.

La procedura di VIA in essere è stata attivata su sentenza del Consiglio di Stato.

Il Progetto è relativo all'ammodernamento con raddoppio della linea ferroviaria compresa tra le stazioni di Castelplanio e di Montecarotto, per un lunghezza di circa 6200 metri, di cui circa la metà in variante. Come premesso l'iter particolare di questo procedimento trae le sue origini da ricorsi al TAR che hanno determinato l'azzeramento dei procedimenti e la conseguente ripetizione del procedimento per il rilascio del giudizio di compatibilità ambientale. Infatti il progetto era stato sottoposto alla compatibilità paesistico ambientale presso la Regione Marche conclusasi con esito positivo con DGRM n. 2040 del 02.08.1999, cantierizzato e iniziati i lavori. Con l'esito dei ricorsi che hanno sancito l'annullamento degli atti, la Società ha ripresentato l'istanza presso il Ministero dell'Ambiente.

Tale progresso ha ovviamente condizionato l'istruttoria del progetto attuale, infatti lo scopo di realizzare l'intervento ritenuto strategico nell'ambito del miglioramento del servizio della rete ferroviaria che collega Roma ad Ancona, si è dovuto sovrapporre con l'esigenza di "salvare" quanto più possibile l'intervento già realizzato, ma con il fine di mitigare gli impatti che da un'analisi immediata risultano principalmente riguardare gli aspetti idraulici in rapporto con il fiume Esino e gli aspetti paesaggistici - acustici.

L'obiettivo è stato di trovare una soluzione condivisa per un'opera urgente e strategica e in parte già realizzata e che, al contempo, comportasse le minori alterazioni possibili all'equilibrio geomorfologico fluviale.

Le attività istruttorie hanno comportato, oltre all'esame della documentazione progettuale ed ambientale ed agli incontri con il Proponente, anche due sopralluoghi con i rappresentanti dei Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali e Ambientali: il primo veniva effettuato in data 24/05/2006; il secondo in data 24/04/2007, a seguito della trasmissione dei documenti integrativi



Luogo di emissione	Numero 121/VAA-08	Pag.
Ancona	Data 18-12-2007	10

da parte del Proponente, al fine di verificare dal punto di vista idraulico, geomorfologico e paesaggistico le novità introdotte con le integrazioni al progetto.

A tutte le riunioni con il Proponente ed ai sopralluoghi, su richiesta del Gruppo Istruttore della Commissione VIA del MATTM, oltre al rappresentante regionale hanno partecipato le autorità preposte alla pianificazione di bacino e al governo delle acque: l'Autorità di Bacino regionale e la Provincia di Ancona, Settore Difesa del Suolo.

Nel corso dei sopralluoghi si è constatato lo stato dei luoghi e la rispondenza di quanto riportato nel SIA; si è inoltre preso atto dello stato di attuazione delle opere e dei lavori già realizzati nell'ambito del precedente appalto lavori relativo alla tratta in esame.

Il Progetto in esame è parte funzionale del programma che prevede il potenziamento ed il raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara. Il nuovo tratto ferroviario è compreso all'interno della fascia di territorio delimitata dal tracciato ferroviario esistente e dalla S.S. 76 della Val d'Esino e procederà in affiancamento alla linea esistente nei tratti estremi in approccio alle stazioni ed in variante nella restante parte (circa il 50 %); lo sviluppo complessivo è previsto per la maggior parte in rilevato, con due viadotti di scavalco del fiume Esino. Le caratteristiche geometriche consentono una velocità di progetto di 150 km/h, incrementabile in futuro, con ridotti interventi di sopraelevazione delle curve, fino a 200 Km/h. La pendenza massima è del 7 per mille. La sezione tipo adottata prevede due binari posti a interasse 4 m. con piattaforma di larghezza di 12m.

Il tracciato, che ha una lunghezza di soli 6,2 km, ha due forti vincoli costituiti dai vertici di partenza e di arrivo: le stazioni di Castelplanio e di Montecarotto, si può dividere in due parti: in affiancamento nel tratto di partenza e di arrivo ed in variante nel tratto centrale. Considerati gli altri dati di progetto per rispondere alla richiesta velocità di progetto, il corridoio all'interno del quale può svilupparsi il tracciato è abbastanza ristretto. L'ipotesi a nord, che potrebbe utilizzare in misura maggiore parte della linea esistente, comporta problemi di carattere tecnico e paesaggistico. Le prime legherebbero il tracciato a geometrie non soddisfacenti tenuto conto dell'esigenza del raddoppio della linea e della posizione di elementi connessi con la sicurezza. Inoltre l'ipotesi nord si inserirebbe in una fascia fortemente antropizzata. Peraltro alcuni comuni, date le precedenti vicende autorizzative del tracciato, hanno già inserito questo nei rispettivi PRGC, adottando soluzioni di pianificazione territoriale che tengono conto di questo elemento infrastrutturale. Un eventuale tracciato a nord di quello in esame inoltre creerebbe forti interferenze con presistenze storico-architettoniche quali l'acquedotto Pallavicino. Un tracciato più spostato verso sud avrebbe fortemente interferito con il fiume Esino e si sarebbe scontrato con la presenza della SS 76, che avrebbe creato numerose difficoltà tecniche, economiche e procedurali. Dati i vincoli esistenti la scelta del tracciato non ha posto molte alternative comprese le modifiche migliorative richieste in corso di istruttoria.

2.2.3 Quadro di riferimento ambientale

QUALITÀ DELL'ARIA

Dai dati relativi alle attività produttive distribuite sulla provincia di Ancona, elaborati in base alle caratteristiche delle emissioni e descritti nello studio sul "Biomonitoraggio della Qualità dell'Aria" effettuato nell'area provinciale, il territorio interessato dal progetto risulta essere una delle aree interessate da fenomeni di inquinamento atmosferico degni di nota.



Luogo di emissione	Numero <i>A21/VAA-08</i>	Pag.
Ancona	Data <i>18-12-2007</i>	11

Gli unici dati rilevati nel territorio indagato sono quelli registrati da una centralina nel vicino centro abitato di Jesi, riferiti al rilevamento degli inquinanti del traffico veicolare che caratterizza il sito; tale centralina dispone di dati di concentrazione di PM10 a partire dal 01/01/2004.

I valori registrati presentano spesso livelli molto elevati causati da giornate di traffico particolarmente intenso, ma l'area in cui si svolge il progetto, è ben lontana da centri urbani e la concentrazione è minima. Tale valore subirà un incremento unicamente durante le attività di cantiere, in quanto l'inquinamento proveniente dall'esercizio della linea ferroviaria elettrificata rispetto alla qualità dell'aria sarà praticamente nullo.

Ambiente idrico – acque superficiali

L'area di progetto appartiene al bacino idrografico del fiume Esino, che si estende su una superficie di 1253 km², per la massima parte compreso nella provincia di Ancona. Sino al 1972 sono state in funzione numerose cave per l'estrazione di inerti in alveo. Nel tratto in esame il fiume riceve numerosi fossi e canali.

QUALITÀ DELLE ACQUE

Dall'analisi qualitativa effettuata dalla Regione Marche dei corpi idrici significativi della durata di 24 mesi (anni 1997 e 1998) è emerso che i tratti fluviali prossimi alle foci del Cesano, Misa, Musone ed Esino sono particolarmente compromessi (stato scadente e stato pessimo).

Successivamente, nel corso del 1999 e del 2000, i programmi di monitoraggio sono stati revisionati sulla base di quanto previsto dal D.Lgs. 152/99 e da questi risulta che il fiume Esino presenta un progressivo deterioramento della qualità delle acque dalla sorgente alla foce.

SUOLO E SOTTOSUOLO

L'assetto morfologico dell'area è costituito da rilievi collinari sia in destra che in sinistra idrografica del fiume Esino, come a costituire una serie di dorsali con andamento prevalente NO-SE. I rilievi sono costituiti da sedimenti di origine marina, principalmente di natura sabbiosa-arenacea e argilloso-marnosa riferibili al Pliocene inferiore e medio.

Ai piedi dei versanti e nelle zone di impluvio è possibile rinvenire depositi di origine pluvio-colluviale derivanti dal disfacimento e dilavamento del substrato operato principalmente dall'azione degli agenti esogeni.

Rispetto alle azioni di modellamento e ai dissesti, l'area collinare è sede di frequenti scivolamenti e dissesti di tipo franoso, in dipendenza della litologia e della acclività dei versanti. Nell'area della piana alluvionale prevalgono azioni di tipo erosivo, localmente anche intense.

La presenza della falda idrica in posizione superfiale può portare a dei locali fenomeni di amplificazione sismica.

L'analisi dei sondaggi geognostici e delle caratteristiche litologiche delle verticali di indagine lascia ipotizzare che siano improbabili fenomeni di liquefazione legati alla presenza di sabbie monogranulari o granulometricamente omogenee.

Gli impatti determinati dall'opera

Gli impatti sono legati soprattutto ai fenomeni morfogenetici del fiume ed ai caratteri ideologici. Per questi ultimi i modelli idraulici hanno mostrato una scarsa alterazione rispetto alle superfici sede di esondazione per eventi eccezionali tra lo stato ante operam e lo stato post operam, date le misure di mitigazioni adottate e riportate nel capitolo relativo agli aspetti progettuali. Per quel che riguarda i processi geomorfologici, la presenza dell'opera può portare localmente a incrementi dei fenomeni suddetti.

Caratteri idrogeologici



Luogo di emissione	Numero 121 / VAA-08	Pag.
Ancona	Data 18-12-2007	12

La linea ferroviaria, nella tratta Castelpiano-Monteracotto, si imposta interamente su terreni granulari, appartenenti ai depositi di pianura alluvionale, caratterizzati da valori di permeabilità, decrescenti con la granulometria. I due ordini terrazzati coinvolti, III e IV ordine, si possono raggruppare a formare lo stesso complesso cui è possibile assegnare valori di permeabilità medio-alti.

Nel complesso dei depositi pelitico-arenacei ed arenaceo-conglomeratici presenti all'interno della successione pliocenica, possono essere presenti livelli acquiferi sede di falda. La presenza di argille e il loro andamento geometrico, al letto e al tetto dei corpi arenaci, favorisce la formazione, anche se parziale di acquiferi confinati. La loro alimentazione è principalmente dovuta alle acque piovane che hanno azione di ricarica.

In particolare, lungo il settore in destra idrografica, si trovano acquiferi che alimentano piccole sorgenti stagionali. Queste sono caratterizzate da forti escursioni influenzate dall'andamento delle precipitazioni meteoriche. Il loro utilizzo è minimo e limitato alle esigenze, tra l'altro non alimentari, di piccoli nuclei familiari.

Nelle formazioni alluvionali, in particolare nei terrazzi del III e IV ordine, che formano un unico corpo idrogeologico, la falda si pone a qualche metro di profondità, con escursioni di 1+2 metri circa. Le caratteristiche di permeabilità sono elevate e la falda contenuta in questi terreni appare fortemente produttiva.

L'alimentazione è per subalvea da parte del fiume Esino, ma concorrono alla alimentazione gli apporti meteorici e il flusso laterale dai versanti collinari. Le isofreatiche hanno un andamento che segue la valle fluviale e mostrano chiaramente, almeno durante il periodo dei rilievi un effetto drenante da parte del fiume.

Per quel che riguarda la qualità delle acque sotterranee, le indagini eseguite dall'ARPAM sugli acquiferi alluvionali mostrano come questa peggiori procedendo verso la foce. Gli inquinamenti sembrano legato alla attività di tipo agricolo con concentrazioni dei nitrati che possono superare, nel 22,7% dei casi (823 pozzi), i 50 mg/l.

Per quanto riguarda l'inquinamento di tipo batteriologico e quello di origine industriale allo stato attuale non si conoscono casi gravi di contaminazione per cui quella da nitrati sembra essere l'unica forma diffusa di inquinamento delle falde.

Pozzi presenti

La carta idrogeologica riporta la presenza dei pozzi censiti durante il rilievo idrogeologico e che sono stati utilizzati per la ricostruzione della falda freatica.

L'ARPAM ha segnalato la presenza di un campo pozzi ad uso potabile in prossimità del tracciato all'altezza delle sezioni 54, 55 e 56. Il campo pozzi è composto da 6 pozzi, di cui alcuni non utilizzati.

Il più vicino di questi, dalla cartografia trasmessa risulta distante circa 20 metri dal piede del rilevato, quindi ad una distanza superiore ai 10 metri previsti dall'art. 94 del D.Lgs. 152/2006.

La progettazione del tracciato sopra descritta, interferisce con l'ambiente idrico del fiume Esino, sia per gli attraversamenti che per le parti in tangenza ed in rilevato che insistono sulla piana fluviale.

Il tratto della linea in variante che si sposta verso il fiume contribuisce insieme al tracciato della esistente SS76 a restringere lo spazio a disposizione del fiume.

Il fiume risulta già in erosione nel punto di tangenza alla progr. 3+120 e nell'area dei due viadotti Esino1 ed Esino2 in corrispondenza della realizzazione di alcune opere e piste di accesso ai cantieri.

Nel punto di tangenza l'erosione risulta particolarmente accentuata tanto da scalzare parte del manufatto, di cui la provincia di Ancona Settore Difesa del Suolo ha richiesto la demolizione.



Luogo di emissione	Numero 121/VAA-08	Pag.
Ancona	Data 18-12-2007	13

Nelle aree dei due viadotti invece la presenza delle piste dei cantieri hanno deviato il corso del fiume determinando fenomeni erosivi che hanno intaccato la sponda sinistra e contestuale divagazione del fiume. In questa area la situazione è particolarmente critica per la presenza di opere di fondazione della SS76 in alveo, per le difese antierosione già messe in opera a difesa della strada.

VEGETAZIONE E FLORA

Allo stato attuale il paesaggio è quasi completamente occupato dalle colture agricole, che determinano una mosaicatura di seminativi, colture arboree tra cui si segnalano vigneti, oliveti, noceti. I consorzi vegetali occupano delle aree piuttosto ristrette del settore collinare e rappresentano i residui della vecchia copertura vegetale del piano collinare che, nel tempo, ha lasciato il posto alle colture agrarie. In questo senso, del valore da assegnare alla vegetazione relitta, il settore più interessante dal punto di vista naturalistico è rappresentato dall'ambito del fiume Esino. Tale fascia di vegetazione, oltre ad essere uno degli elementi di maggior pregio nell'area direttamente interessata dalla linea, costituisce un importante elemento di connessione territoriale.

FAUNA ED ECOSISTEMI

Il popolamento faunistico è condizionato fortemente dall'uso del suolo. Nel caso in esame quindi il prevalente uso agricolo del territorio condiziona la distribuzione e le popolazioni faunistiche. L'uso agricolo e la conseguente partizione del suolo ha comportato la presenza di siepi e filari in grado di essere funzionali al popolamento faunistico ed alla connessione tra i vari elementi.

Infine esistono nell'area sistemi aree ancora occupate da boschi o arbusteti ed aree umide legati al fiume ed alla vegetazione riparia che lo affianca.

Nell'ambito dell'ittiofauna occorre ricordare che una grave limitazione deriva dalla presenza delle due traverse, a monte ed a valle dell'area in esame, che costituiscono due interruzioni nella continuità del fiume.

E' evidente come il fiume sia già in uno stato di equilibrio compromesso o faticosamente ristabilito.

Analisi delle interferenze

Le interferenze in fase di esercizio per la vegetazione e per la fauna sono la sottrazione di spazio, la distruzione del "supporto" vegetale e l'interruzione della continuità dei sistemi ecologici.

Le opere di mitigazione quindi coincidono, si assoceranno passaggi per la fauna, per aumentare la permeabilità ecologica dell'infrastruttura, laddove il rilevato potrebbe rendere difficoltoso l'accesso al fiume ed all'acqua. Questa misura permetterà anche di non interrompere la

continuità tra l'ambiente collinare, la piana alluvionale e il fiume. Una particolare attenzione dovrà essere rivolta alla ricostituzione del corridoio ecologico rappresentato dall'Esino nei due punti di attraversamento del fiume e nel punto di tangenza.

PAESAGGIO

I caratteri costitutivi del paesaggio dell'area in cui si svolge il tracciato possono essere principalmente rappresentati da un ambito naturale, uno insediativo ed uno relazionale.

L'ambito naturale costituito dalla componente geologica e geomorfologia caratterizzato dalla pianura e dalla collina, il sistema vegetazionale ed il sistema delle acque.

L'ambito insediativo caratterizzato sia dai centri storici ed urbani che da quelli sparsi e "migrati" verso la pianura seguendo sia lo sviluppo infrastrutturale della valle che gli insediamenti produttivi.

Per gli ambiti relazionali si sono studiate le condizioni che hanno portato, anche storicamente alla attuale situazione che vede la valle dell'Esino percorsa da assi di collegamento tra la parte



Luogo di emissione Ancona	Numero 121/VAA-08	Pag. 14
	Data 18-12-2007	

montana ed extra-regionale con la costa. Tra gli elementi concorrenti a formare l'ambito relazionale va sottolineata la presenza della ferrovia, costruita nel 1866, della SP 76 e della SS 76, asse viario a grande scorrimento, a quattro corsie, realizzata nel 1981. Infine tra le singolarità va iscritta la presenza dell'acquedotto costruito nei primi anni del '900, parallelo alle altre infrastrutture e che a tratti si interseca con la vecchia strada provinciale (già "via clementina" quindi vecchia SS 76 dell'Esino, oggi declassata a provinciale), l'attuale tracciato ferroviario e la nuova sede in progetto.

Analisi delle interferenze

Le interferenze, di carattere visivo e percettivo, sono legate alla presenza dei rilevati e dei due viadotti di attraversamento dell'Esino.

Oltre alla considerazione che la ferrovia si viene ad inserire in un'area già fortemente infrastrutturata, si osserva che le parti in rilevato trovano un parziale mascheramento, per le visioni dalla strada provinciale e dalla strada statale, dal contesto urbano ed abitativo e dalle quinte arboree della vegetazione riparia dell'Esino, mentre risultano ben visibili dalle aree collinari. Peraltro, almeno nel primo tratto, la parte in rilevato risulta in vicinanza di sistemi produttivi ed a volte ad immediato contatto di questi.

Le parti in viadotto hanno una maggiore visibilità, soprattutto dalla visuale della SS76, oltre ad interrompere una continuità, quale quella del fiume. In questo caso sarà necessario mascherare con quinte arboree i due viadotti progettati.

Anche per i due viadotti la visibilità dall'ambito collinare risulta maggiore. Anche in questo caso l'inserimento degli elementi in un corridoio già fortemente infrastrutturato e non in contrasto con gli elementi esistenti, rende la percezione del tracciato meno emergente ed invasiva.

Va rilevata la presenza di un elemento storico-architettonico costituito dall'acquedotto risalente alla fine dell'800.

L'acquedotto, che si sviluppa in altezza con arcate rivestite in mattoni, anche se non presenta dei caratteri di elevata qualità architettonica, costituisce comunque un segno "continuo" sul territorio storicamente accettato e apprezzato.

Sviluppandosi in stretto affiancamento alla linea ferroviaria esistente, esso risulta, tuttavia, già inserito all'interno della fascia infrastrutturata in cui si sviluppano, parallelamente, la strada provinciale e la statale; in questo senso la nuova infrastruttura non va a compromettere l'assetto urbanistico da esso determinato.

Gli impatti paesaggistici maggiori deriveranno dalle barriere acustiche che si elevano anche di 6-7 metri al di sopra del rilevato. Queste non solo non sono riassorbibili dal tessuto infrastrutturale, ma "svettano" anche al di sopra del vecchio rilevato ferroviario, introducendo un elemento nuovo e di discontinuità.

RUMORE

Lo studio presenta un censimento dei ricettori aggiornato nel 2006 ed ha interessato una fascia di territorio estesa 250 dalla mezzeria del binario più esterno. Nell'ambito della revisione è stata inoltre fatta una analisi degli strumenti urbanistici comunali, che ha consentito di verificare l'eventuale presenza di zone di espansione residenziale o di aree destinate a parchi, aree ricreative o ad uso sociale o cimiteriale. Sono stati differenziati i ricettori sensibili quali scuole, ospedali, case di cura ecc. Ai ricettori individuati, tramite il modello di simulazione MYTRA, è stato applicato il livello di rumore previsto per i traffici futuri in facciata. Sono state quindi elaborate e dimensionate, sulla base dei risultati della precedente simulazione, delle misure di mitigazione del rumore. È stato quindi di nuovo applicato il modello previsionale, tenendo conto delle misure di mitigazione introdotte. Per i ricettori che ancora risultavano interferiti oltre i limiti normativi, sono state applicate delle misure di mitigazione del rumore dirette.



Luogo di emissione	Numero A21/VAA-08	Pag.
Ancona	Data 18-12-2007	15

Nella definizione dei limiti da assumere per la definizione del clima acustico futuro si è tenuto conto della concorsualità dovuta alle due infrastrutture presenti nell'area:

- la SS 76, definita strada di grande comunicazione, categoria B; in questo caso sono individuate due fasce (A e B) analoghe a quelle ferroviarie e con gli stessi valori limite;
- la SP 76 definita strada urbana di scorrimento, categoria Db, per cui viene indicata una fascia unica larga 100 metri dal ciglio stradale, all'interno della quale valgono i limiti di 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni.

Sulla base delle risultanze del modello sono state progettate le misure di mitigazione passive da installare sulla fonte del rumore ferroviario, laddove necessario ed adeguatamente dimensionate. Queste sono costituite da pannelli acustici montati sopra una base di cemento armato, a sua volta fondato su pali. I pannelli acustici previsti sono di tipo modulare, avente ciascun elemento altezza 0,50 metri. I pannelli sono costituiti da una lastra di acciaio 12/10 verniciata.

2.3 PARERI FINALI

A seguito di tutte le integrazioni presentate, i pareri che sono pervenuti da parte dei soggetti coinvolti sono complessivamente favorevoli pur contenendo delle prescrizioni.

Dall'esame della documentazione e da quanto emerso nella conferenza di servizi dello scorso 25 giugno sia l'Autorità di Bacino che il settore Difesa del Suolo della Provincia di Ancona hanno valutato che la soluzione migliore tra quelle presentate è la proposta B4 che prevede l'allontanamento dal fiume in corrispondenza del punto di tangenza per circa trenta metri e la contestuale realizzazione di una palificata di protezione.

Tale soluzione deve essere associata alle proposte progettuali che intervengono sui due viadotti Esino 1 ed Esino 2 prevedendo il raddoppio della luce della campata di attraversamento dell'alveo attivo del fiume passando da 23 a 46 metri.

Tale posizione era emersa anche in sede di incontro tecnico presso il MATTM del 27.03.2007.

Inoltre 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.

In ogni caso considerata la sensibilità idrogeologica dell'area gli intervenuti rilevano la necessità di monitorare comunque i possibili effetti geomorfologici indotti dall'opera.

In particolare 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 cadenze temporali sopra indicate.

Si riportano i contributi raccolti in occasione della CdS del 25.06.2007

Autorità di Bacino consegnato a mano il 22/06/2007:

1. La presenza della nuova infrastruttura ferroviaria (opera in rilevato) nelle aree soggette ad inondazione comporta la modifica della dinamica idraulica in occasione di piena (modifica negli effetti che un evento di piena causa nelle aree attraversate).



Luogo di emissione	Numero 121/VAA-08	Pag.
Ancona	Data 18-12-2007	16

2. La presenza dell'infrastruttura in aree inondabili comporta, inoltre, la possibilità di danni all'infrastruttura ferroviaria stessa, in particolare per tutti quei tratti in cui la linea ferroviaria è adiacente al corso d'acqua e per quanto riportato al punto successivo.
3. Una criticità geomorfologica è visibile negli stralci cartografici allegati in cui è evidente che il fiume è stato costretto, dalle due infrastrutture già presenti nella vallata del fiume (vecchia linea ferroviaria e variante S.S. n. 76) ad occupare una superficie inferiore rispetto a quella "originale". Il progetto prevede un tracciato ferroviario che si discosta dalla "vecchia" linea e che all'incirca taglierà in due l'area compresa tra le due infrastrutture sopra citate. La diretta conseguenza della realizzazione della "nuova" linea ferroviaria, nel tratto in cui si discosta dal vecchio tracciato, sarà quella di ridurre di circa la metà l'ambito fluviale e di far conseguire al Fiume Esino una struttura fortemente irrigidita rispetto alle sue esigenze.

Si ribadisce che il Segretario dell'AdB, presente alla Conferenza dei Servizi istruttoria del 25/06/2007, valutando le alternative progettuali depositate ed in particolare la soluzione B4, considerando l'importanza dell'opera all'interno del quadro infrastrutturale regionale e la sua parziale realizzazione, ha concluso per la fattibilità dell'intervento con le prescrizioni relative all'aumento della trasparenza del rilevato e al monitoraggio ante e post operam.

Il Comune di Maiolati Spontini ribadisce le richieste già avanzate nel precedente tavolo tecnico che riguardano in particolare:

1. l'ipotesi di non realizzare il sottovia al km 5+511,475, via F.lli Cervi in alternativa si richiede di realizzare una nuova strada a nord della linea ferroviaria di collegamento tra il passaggio a livello con frazione stazione;
2. allargamento della strada provinciale n. 36;
3. allargamento della strada di collegamento tra via Fiume ed il depuratore di Moie;
4. realizzare la nuova bretella di collegamento tra la SP 36 e la SP 76.
5. Il Comune chiede inoltre 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).

Il Comune di Castelbellino richiede:

1. di 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;
2. di valutare l'ipotesi di non realizzare il sottovia al km 5+511,475 confluyente con via F.lli Cervi e di realizzare in alternativa una nuova strada di collegamento tra il passaggio a livello da eliminare e la frazione stazione con sistemazione previo ampliamento ed asfaltamento di via F.lli Cervi. Tali opere sostitutive devono essere regolamentate da apposite convenzioni tra RFI, Provincia e Comuni interessati (Castelbellino e Maiolati);
3. di demolire la Casa Cantoniera posta al km 258+225 che attualmente versa in uno stato di completo abbandono, con il tetto e le strutture portanti pericolante da costituire un pericolo. Inoltre è situata ad una distanza non regolamentare dal tracciato ferroviario;
4. per quanto riguarda le barriere antirumore, l'altezza è determinata dall'applicazione delle norme di legge.

Il Comune di Castelplanio richiede:

1. di 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.



Luogo di emissione	Numero <i>121/VAA-08</i>	Pag.
Ancona	Data <i>18-12-2007</i>	17

2. La nuova rotatoria sulla provinciale 76 consente il collegamento diretto all'altezza della rotatoria.
3. Il tracciato deve tenere conto della presenza di un serbatoio dell'acqua che deve essere liberato del viadotto sovrastante.
4. A 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).

Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche

Vista la documentazione si autorizza in linea di massima l'esecuzione dei lavori alle seguenti condizioni:

1. *Stante la situazione topografica e storica dell'area si chiede che ogni movimento di terra avvenga sotto il controllo e l'assistenza di personale i cui costi non potranno essere a carico della stessa.*
2. *L'incarico prevederà specificatamente che il tecnico prenda accordi preventivi con questo ufficio 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 archeo-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 questo ufficio. La comunicazione della data di inizio dei lavori che comportano movimenti terreno, scassi, decorticazioni o 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 della immediata sospensione dei lavori e della contestuale comunicazione a questo ufficio.*

ARPAM Servizio ACQUE:

1. Per quanto attiene la matrice acque sotterranee il Servizio Acque dell'ARPAM ravvisa la presenza di pozzi idropotabili nel tratto ricadente nel comune di Castelplanio, nelle vicinanze dell'attraversamento del tracciato ferroviario con il fiume Esino, per i quali dovevano essere considerate le zone di rispetto e di tutela ai sensi dell'art. 94 del D.Lgs 152/06 al fine di dimostrare la non interferenza dell'opera con le acque sotterranee. Considerato che nel SIA non sono state fatte considerazioni in proposito il servizio non è in grado di formulare valutazioni in merito al rispetto della normativa vigente da parte della ditta.
2. Durante le fasi di cantiere dell'opera si rileva che dei due sistemi di smaltimento proposti dovrà essere privilegiato l'allaccio alla fognatura comunale rispetto ai sistemi di evapotraspirazione e per quanto riguarda lo scarico dovrà essere richiesta preventiva autorizzazione ai sensi del D.Lgs 152/2006.

RFI rileva che i pozzi sono inattivi comunque, si dichiara disponibile allo spostamento.

Tale problematica era stata già rappresentata al MATTM in sede di istruttoria prevendo tra le prescrizioni la possibilità di realizzare nuovi pozzi in sostituzione previo studio idrogeologico a carico del proponente ed in accordo con gli enti competenti e comunque richiedendo di porre in atto misure finalizzate alla protezione delle acque sotterranee.

ARPAM Servizio ARIA:



Luogo di emissione	Numero 121/VAA-08	Pag.
Ancona	Data 18-12-2007	18

L'esercizio della ferrovia non contribuirà ad aumentare l'inquinamento atmosferico locale, se non in fase di cantiere. Si ritiene di esprimere valutazione tecnica positiva con prescrizioni. Per la fase di cantiere dovranno essere previste le seguenti azioni di mitigazione ad integrazione di quelle già proposte dal proponente.

1. definizione del lay-out di cantiere in modo da aumentare la distanza delle sorgenti potenziali dalle aree critiche, con particolare attenzione alle aree residenziali sotto vento;
2. ridurre al minimo le superfici non asfaltate;
3. le aree interessate da lavorazioni che generano polveri, i cumuli di materiali e le strade del cantiere devono essere irrorate intensificando tale intervento nei periodi di massima attività anemologica o di siccità con sistemi di annaffiatura in automatico;
4. processi di movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità di uscita e contenitori di raccolta chiusi;
5. realizzazione di pavimenti con strato di materiale ghiaioso al fine di evitare il sollevamento delle polveri determinate dal passaggio dei mezzi di cantiere;
6. le aree di cantiere esposte al vento e quelle vicine ai corpi ricettori sensibili devono essere protette con sistemi atti al contenimento delle polveri;
7. ridurre 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;
8. predisporre impianti a pioggia per aree di deposito inerti;
9. impianto di pulizia delle ruote e della scocca dei mezzi all'uscita delle aree di cantiere;
10. fermata dei lavori in condizioni anemologiche sfavorevoli;
11. effettuare le operazioni di carico e scarico dei materiali inerti in zone appositamente dedicate e schermate da teli;
12. pulizia periodica dei piazzali pavimentati con spazzatrici e pulitrici meccaniche al fine di rimuovere i materiali in grado di produrre polveri;
13. adozione di apposito sistema di copertura del carico durante la fase di trasporto nei veicoli utilizzati per la movimentazione di inerti;
14. velocità dei mezzi modesta all'interno delle zone di lavorazione;
15. i mezzi di trasporto utilizzati dovranno essere adeguati alle normative europee in fatto di emissioni o in alternativa forniti di filtri per il articolato;
16. Gli impianti e le attività che generano emissioni in atmosfera dovranno essere autorizzati ai sensi dell'art. 269 del D.Lgs. 152/2006.

ARPAM Servizio RUMORE:

Nella documentazione integrativa presentata risulta mancante la situazione ante operam sia per la matrice rumore che per la matrice vibrazione. Si ritiene comunque accettabile la scelta "di demandare la campagna di misurazioni a stagionalità prossime all'inizio dei lavori, tali da risultare maggiormente significative per caratterizzare lo stato di bianco e le condizioni ambientali dei siti". La valutazione della concorsualità con alter strutture lineari presenti (SS76 e SP76) non è stata riportata ma sono solo enunciati i criteri utilizzati, non si concorda con la scelta di considerare concorsuali le infrastrutture solamente se l'edificio rivolge la facciata alle infrastrutture, mentre non sono state considerate concorsuali se l'edificio rivolge alle infrastrutture facciate diverse. Non sono state considerate le aree edificabili già individuate dai vigenti PRG, come richiesto precedentemente. 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.

1. Dovranno essere trasmesse le misure e le valutazioni con simulazioni dello stato ante operam prima delle realizzazioni dell'opera stessa;



Luogo di emissione	Numero 121/VAA-18	Pag. 19
Ancona	Data 18-12-2007	

1. Dovrà essere rivista ed adeguata la valutazione della concorsualità sulla base di quanto riportato al punto 2 delle valutazioni;
2. Dovranno essere effettuati i monitoraggi di rumore e vibrazioni durante la fase di cantiere con frequenza trimestrale per tutta la durata del cantiere stesso;
3. 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 recettori presi in esame, sia nel primo anno di esercizio a regime sia dopo cinque anni per valutazioni sul lungo periodo;
4. Dovranno essere effettuate misure di vibrazioni sia nel primo anno di esercizio sia dopo cinque anni.
5. Le carenze sopra descritte non comportano la non fattibilità dell'opera ma richiedono un attento monitoraggio ante e post operam con la disponibilità del proponente ad intervenire qualora se ne rilevi la necessità.

ARPAM Servizio RIFIUTI:

1. 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.
2. 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 specificare il destino visto che nella documentazione è stata presentata una tabella riportante tre cave da recuperare.
3. 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.
4. In merito al campionamento 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.

La Provincia di Ancona VII Settore Assetto del Territorio e Difesa del Suolo, relativamente ai rifiuti, tramite posta elettronica del 21.06.2007, trasmette parere favorevole. 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.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 individuano le località di abbancamento con relative modalità e, se ricadenti nelle tipologie previste negli allegati di cui alla L.R. 7/2004 si valutano 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.

RFI ribadisce l'intenzione di stipulare con le Amministrazioni interessate apposite convenzioni che prevedono la realizzazione delle opere stradali a cura degli stessi enti locali a fronte di un



Luogo di emissione Ancona	Numero <i>MA/VAA-08</i>	Pag. 20
	Data <i>18-12-2007</i>	

contributo finanziario corrispondente al valore delle opere previste nel progetto esecutivo sottoposto a VIA e ricomprese nel proprio piano di investimento.
Inoltre le aree dimesse dalla linea attuale saranno destinate ad uso di pubblico interesse ed in tal senso è stato firmato un protocollo di intesa tra RFI ed il comune di Castelplanio.

2.4 OSSERVAZIONI

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

3. ESITO DELL'ISTRUTTORIA

Paesaggio

Per quanto attiene alla componente paesaggio, il completamento dell'opera non comporterà rilevanti impatti, fatta salva la realizzazione delle barriere antirumore come opera di mitigazione acustica di altezza variabile dai 4 agli 8 m. Costituendo un forte elemento di taglio visivo tra le due vallate è stata esplorata la possibilità di utilizzare elementi trasparenti ma che motivatamente il proponente ha dichiarato di non poter utilizzare. Si ritiene pertanto che bisognerà ricorrere alla posa in opera delle barriere in funzione dell'effettivo traffico e quindi del rumore prodotto.

Ambiente

Gli interventi di mitigazione ambientale completati dalle prescrizioni vanno a migliorare notevolmente la sostenibilità ambientale del progetto precedentemente autorizzato, ed in parte realizzato. Sotto il profilo ambientale l'opera risulta fattibile realizzando la soluzione B4 associata alla esecuzione di campate di luce maggiore per i viadotti Esino 1 ed Esino 2.
Tutte le prescrizioni saranno oggetto di verifica di ottemperanza da parte della regione e degli enti competenti.

Aria

La ferrovia una volta in esercizio, non contribuirà ad aumentare i fattori di inquinamento atmosferico locale ad eccezione della fase di cantiere. A tal proposito dovranno essere recepite le prescrizioni dell'ARPAM come indicato nei punti da 1 a 16 del parere del Servizio Aria.

Rumore

L'ARPAM ha manifestato la necessità di eseguire approfondimenti ante e post operam che hanno valore di prescrizioni come sopra riportato e che se necessario richiederanno interventi a carico della ditta.
Le misure di mitigazione (barriere acustiche) si ritengono applicabili gradualmente in relazione all'aumentare del traffico ferroviario e comunque revisionate ogni volta che si verifichi una variazione significativa del traffico.

Acque



Luogo di emissione	Numero 121/VAA-08	Pag.
Ancona	Data 18-12-2007	21

In fase di cantiere dovranno essere adottate tutte le precauzioni, come prescritto dall'ARPAM. 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.

Rifiuti

Considerato che il lavoro è stato già in gran parte realizzato, si ritiene accettabile l'ottemperanza di quanto prescritto dall'ARPAM e dalla Provincia di Ancona.

Aspetti Vegetazionali

La vegetazione ripariale interferita, dovrà essere ripristinata mantenendone l'integrità e la continuità del corridoio ecologico.

Aspetti Idraulici e Geomorfologico

Le criticità maggiori del tracciato in variante sono legate agli aspetti geomorfologici ed idraulici, compresi i fenomeni erosivi spondali ed in alveo, derivanti dal restringimento della valle fluviale e di conseguenza limitando le divagazioni del corso d'acqua.

Il tracciato interferisce con due aree classificate dall'Autorità di Bacino Regionale R1 (a rischio moderato) ed R2 (a rischio medio), corrispondenti la prima alla zona degli attraversamenti e la seconda immediatamente a valle degli stessi fino al punto di tangenza.

In questo senso si ritiene che per garantire il libero fluire delle acque sia in fase di esondazione che di refluitamento verso il fiume si potrà prevedere qualche ulteriore tombino oltre quelli già previsti in corrispondenza degli attraversamenti idraulici, accompagnati da una adeguata rete di drenaggi superficiali, per favorire il rientro delle acque ed evitare impaludamenti.

Il rilevato interposto tra i due viadotti invece, posto nell'ambito della piena ordinaria, è interessato da battenti idrici maggiori. Questo tuttavia non è trasversale al corso d'acqua e quindi non costituisce una barriera. Il pericolo è piuttosto quella di "separare" in due bracci la piena. Questo pericolo è tanto più forte nel caso in cui il primo viadotto non dovesse favorire il passaggio dell'acqua.

Pertanto si precisa di:

- favorire il deflusso delle acque in corrispondenza dei due viadotti (e soprattutto del primo);
- dotare il tratto di rilevato di adeguati attraversamenti idraulici;
- incrementare la luce della campata di attraversamento dell'alveo di entrambi i viadotti raddoppiandola (da 23 metri a 46 metri);
- effettuare 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.

In ogni caso considerata la sensibilità idrogeologica dell'area gli intervenuti rilevano la necessità di monitorare comunque i possibili effetti geomorfologici indotti dall'opera.

In particolare 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. Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali, Autorità di Bacino), Provincia (Settore Difesa del Suolo) e ITALFERR spa - RFI spa con le stesse scadenze temporali sopra indicate.

Punto di tangenza e aree in erosione spondale



Luogo di emissione	Numero 121/VAA-08	Pag.
Ancona	Data 18-12-2007	22

Lo spostamento del tracciato nel punto di tangenza, allontanandolo dal fiume si ritiene necessario.

La soluzione di arretramento del tracciato B4 risulta soddisfacente associata alla realizzazione di una palificata a difesa dell'erosione del rilevato ferroviario. In questo modo si potrà tentare di diminuire la velocità dell'acqua a contatto con la sponda e diminuire la capacità erosiva delle acque, evitando che questa capacità di erosione si trasferisca a valle.

Il progetto esecutivo dovrà essere oggetto di verifica al fine di valutarne la rispondenza alle esigenze derivanti dalla criticità.

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. 6 della L. 349/1986, dell'art. 17 della L.R. 7/2004 e ss.mm.ii., purché nelle successive fasi progettuali ed autorizzatorie siano rispettate le condizioni e le prescrizioni come riportate nell'Allegato A, che fa parte integrante e sostanziale del presente decreto.

Il presente documento è stato redatto con la collaborazione tecnica del geom. Roberto Cecchini.

Il Responsabile del Procedimento
(Arch. Velia Cremonesi)

- ALLEGATI -

SI



Luogo di emissione	Numero 121/VAA/08	Pag.
Ancona	Data 13-12-2007	23

ALLEGATO A

PRESCRIZIONI

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:

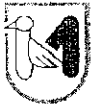
1. al fine di ottimizzare gli interventi di mitigazione dovranno essere effettuati approfondimenti durante la fase di progettazione esecutiva per valutare la necessità di inserire ulteriori bucatore al rilevato per garantire la massima trasparenza possibile e nel contempo garantire un agevole passaggio 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



Luogo di emissione Ancona	Numero 121/VAA-08	Pag. 24
	Data 18-12-2007	

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 archeo - 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;
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;



Luogo di emissione	Numero <i>A21/VAA-08</i>	Pag.
Ancona	Data <i>18-12-2007</i>	25

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 bianco 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 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



Luogo di emissione Ancona	Numero <i>121/VAA-08</i>	Pag. 26
	Data <i>18-12-2007</i>	

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.

REGIONE MARCHE - Giunta Regionale
Servizio Ambiente e Paesaggio
P.F. Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali
AUTENTICAZIONE DI COPIE E DI ATTI E DOCUMENTI
(art. 18 - D.P.R. 28/12/2000 n. 440)

La presente copia, composta di n. *26*... pagine, è
Conforme all'originale esistente presso questo
Ufficio.
Ancona, il *18.12.2007*

Il Funzionario