



*Il Ministro dell'Ambiente
e della tutela del territorio*

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

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";

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 del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 15 maggio 2001 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per il potenziamento infrastrutturale (raddoppio) della linea ferroviaria Orte-Falconara tratta Fabriano-Castelplanio dal km 0+000 al km 26+561 tutti ricadenti nella provincia di Ancona, da realizzarsi nei Comuni di Fabriano, Genga, Serra San Quirico, Mergo, Rosora e Vaiolati Spontini presentata dall'ITALFERR S.p.A. con sede in Via Marsala 53/67, 00185 ROMA, in data 29 settembre 2000;

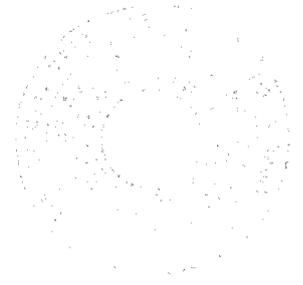
VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ITALFERR S.p.A. in data 30 aprile 2001;

VISTA la nota n. 3582 della Regione Marche del 27 novembre 2001, pervenuta il 7 dicembre 2001, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/21121 del Ministero per i beni e le attività culturali del 3 giugno 2002, pervenuta in data 11 giugno 2002, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

VISTO il parere n. 439, favorevole con prescrizioni, formulato in data 18 ottobre 2001, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla ITALFERR S.p.A., progetto che prevede il raddoppio della linea per un'estensione pari a 26,561 km, ovvero a partire dal fabbricato viaggiatori della stazione di Fabriano sino al passaggio a livello della stazione di Castelplanio, che verrà soppresso;

AR fe 1



VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- l'opera in esame è iscritta nel Piano Generale dei Trasporti del 1985 tra i corridoi plurimodali "pedeappenninico adriatico" e "trasversale orientale"; nel documento istruttorio di base per l'aggiornamento del PGT (1989) viene sottolineato che la legge 67/88 impone alle FS di indicare tra le priorità anche l'integrale completamento della linea Orte-Falconara; in questo contesto dapprima il Piano di Ristrutturazione delle FS (1989 in scadenza 1994) e successivamente appositi Contratti di Programma hanno previsto interventi idonei a rispondere alla esigenza;
- i vincoli ferroviari assunti a base del progetto geometrico della linea derivano dall'adozione di una velocità d'esercizio compresa tra 165 e 175 km/h, la pendenza massima della livelletta è pari a 1,129 %;
- il progetto prevede tratti in galleria per uno sviluppo di 12,605 km pari al 47% del tracciato, tratti all'aperto per 11,527 km pari al 43%, ed i viadotti costituiscono il 9% del tracciato per una lunghezza complessiva di 2,429 km;
- lo Studio di Impatto Ambientale ha preso in considerazione i principali strumenti di pianificazione di area vasta, evidenziando la coerenza del progetto con detti strumenti pianificatori; ha preso inoltre in considerazione la pianificazione settoriale evidenziando che non esistono elementi di incoerenza del progetto con i vigenti strumenti pianificatori;
- il progetto in esame attraversa un ambito territoriale in cui sono presenti numerosi vincoli: vincolo idrogeologico; tutela delle cose di interesse artistico e storico; protezione delle bellezze naturali; tutela delle zone di particolare interesse ambientale; parco della Gola della Rossa e di Frasassi; aree bioitaly (92/43/CEE) ed in particolare Gola di Frasassi (IT5320003), Gola della Rossa (IT5320004), Valle Vite e Valle dell'Acquarella (IT5320012); zone ZPS (79/409/CEE);
- la linea ferroviaria per gran parte della sua estensione interferisce con l'area Gola della Rossa in galleria, esce dal sottosuolo solo in tre punti, in due dei quali è in viadotto e per il terzo si accosta all'abitato di Case Palombare. Per quanto attiene gli impatti in esercizio, si ritiene che l'attraversamento dell'area bioitaly possa comportare impatti trascurabili, soprattutto in considerazione del fatto che in gran parte la linea ferroviaria è interrata. Il tratto in viadotto si riferisce all'opere denominate Esino 5, lungo 208 m, e Esino 6, lungo 108 m: la brevità dei viadotti è dovuta sostanzialmente all'ortogonalità degli attraversamenti dell'alveo fluviale. Alla luce del fatto che, all'interno della Zona a Protezione Speciale, la linea ferroviaria è in gran parte interrata, ed è all'aperto solo in corrispondenza di un ambito antropizzato (Case Palombare) e di due viadotti che oltre a configurarsi come opere non particolarmente impegnative, garantiscono la continuità faunistica ed ecosistemica lungo l'asse fluviale, si ritiene che il progetto non incida in misura significativa con l'ambito e gli obiettivi di protezione;
- dalla stazione di Fabriano, l'opera utilizza l'attuale tracciato ed attraversa il Rio Buono in un interessante contesto paesaggistico il cui valore è espresso dall'attuale opera di attraversamento. Per preservare tale testimonianza il progetto prevede la realizzazione di un attraversamento, che comunque sarà in ombra rispetto all'attuale per i principali punti di visuale. Dopo un breve tratto all'aperto la linea, abbandonando l'attuale tracciato entra in galleria per 1617 m (Galleria Fabriano), alla progressiva km 3+500 circa la linea esce dalla galleria e, reinserendosi sull'attuale



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

tracciato, si sviluppa parallelamente a una nuova infrastruttura stradale sino a discostarsi nuovamente dal tracciato ed entrare alla progressiva km 5+220 in galleria. La Galleria Le Cone, lunga 3972 m, sino alla progressiva km 9+192, è l'opera d'arte più impegnativa della linea, sia per ragioni costruttive, sia per evidenti motivazioni in ordine alla sicurezza in esercizio. A tal riguardo il progetto ha già previsto un intervento di interruzione dell'opera in sotterraneo che altrimenti avrebbe raggiunto una lunghezza superiore a 6300 m. Infatti la galleria Le Cone è seguita dalla Galleria del Gatto lunga 2388 m. Peraltro, l'interruzione tra le due gallerie, localizzata tra il km 9+192 e km 9+474, consente l'interconnessione con la linea esistente. Oltre a motivazioni ascrivibili alla sicurezza passiva dell'esercizio, ovvero alla migliore gestione dell'emergenza ai fini della riduzione della gravità di eventuali incidenti in sotterraneo, l'interconnessione potrebbe svolgere una sua specifica funzionalità nei collegamenti locali, laddove emergesse una domanda tale da giustificare l'attivazione del servizio. In uscita dalla galleria del Gatto il tracciato, dopo aver attraversato il fiume Esino (viadotto Esino 1) e la vecchia linea ferroviaria, rientra per un breve tratto in galleria, uscendo da questa la linea appropria l'abitato di Genga, dopo aver attraversato nuovamente il fiume (viadotto Esino 2). La linea entra nella stazione di Genga che dovrà essere modificata per effetto di varianti plano-altimetriche della geometria, finalizzate sia all'adeguamento degli standard funzionali, sia a quelli di sicurezza idraulica. Tale intervento assume una particolare complessità esecutiva poiché nel contempo deve essere garantito l'esercizio normale della ferrovia. Peraltro, in tale contesto si localizza una variante stradale di sottoattraversamento della ferrovia che contempla uno svincolo a rotatoria tra la stazione e l'abitato di Genga. In uscita dalla stazione, dopo un breve tratto in galleria il tracciato si inserisce in un'area golenale del fiume Esino, attraversandolo due volte, con un'unica opera d'arte (viadotto Esino 3 e Esino 4) per uno sviluppo complessivo di 1582 m. Questo punto rappresenta indiscutibilmente un elemento di criticità sul piano dell'inserimento paesaggistico dell'opera nell'ambiente. Infatti, tra i tratti all'aperto, questo è l'unico punto in cui il progetto si discosta dalla ferrovia esistente invadendo parzialmente un ambito sensibile. L'attuale tracciato è invece accostato al versante montano e costeggia in stretto affiancamento l'ansa fluviale dalla parte esterna. La geometria della linea esistente è caratterizzata da una curva planimetrica con raggio molto al di sotto degli standard assunti a base del progetto, ciò ovviamente impedisce di utilizzare l'attuale sedime per ragioni funzionali, connesse all'abbassamento eccessivo delle velocità di esercizio, e soprattutto per ragioni di sicurezza d'esercizio, legate all'inserimento di una forte singolarità geometrica lungo l'asse ferroviario. Si osserva inoltre, che il versante montano cui la linea attuale si affianca costituisce il fianco del massiccio in cui si sviluppa il complesso carsico delle Grotte di Frasassi, motivo dominante per cui è stata scartata la soluzione in galleria, invasiva per l'ambiente sotterraneo e caratterizzate da un elevato livello di rischio durante la realizzazione. La linea, prima di attraversare nuovamente il fiume (viadotto Esino 5), alterna due brevi tratti in galleria e uno in rilevato che marginalmente si accostano alle propaggini del versante montuoso. Seguono altre due lunghe gallerie (galleria La Rossa di 1226 m e galleria Murano di 1168 m) interrotte da un attraversamento del fiume Esino con breve opera in viadotto (viadotto Esino 6 di 108 m) in una sezione idraulica molto incisa e stretta. In uscita dalla galleria Murano, dalla progressiva km 20+000 circa a km 26+561, il tracciato ripercorre la linea ferroviaria esistente con modeste correzioni geometriche attraversando la stazione di Serra San Quirico sino a Castelplanio. L'unico punto di attenzione in questo tratto è

rappresentato da un'opera connessa all'intervento che costituisce la viabilità di accesso all'abitato di Serra San Quirico. Tale intervento nasce dall'opportunità di evitare l'interclusione di un modesto agglomerato tra la nuova ferrovia e la strada principale attualmente utilizzata per l'accesso a Serra San Quirico. A valle di una concertazione con gli enti locali, è stata avanzata una soluzione in variante rispetto a quella originariamente studiata che prevede la chiusura dell'attuale viabilità al traffico in uscita e in ingresso a Serra San Quirico e la riconversione funzionale di questa all'utilizzo esclusivo dell'agglomerato intercluso, prevedendo la realizzazione di una nuova opera stradale localizzata nella piana dell'Esino di fronte a Serra San Quirico che prevede l'esecuzione di un viadotto stradale sul fiume e di uno svincolo nella piana del fiume di raccordo con la strada statale;

- il movimento delle terre prodotto dall'esecuzione delle opere è stimato in 3.250.000 m³. Di questi, 1.700.000 m³ derivano dallo scavo delle gallerie, il restante quantitativo pari a 1.550.000 m³ è movimentato nelle lavorazioni connesse alla realizzazione di rilevati e trincee;
- il materiale di scavo è per la maggior parte di buona qualità e riutilizzabile, pertanto, potrà soddisfare quasi integralmente il fabbisogno di inerti per rilevati e viadotti. Non è previsto il ricorso a materiali di cava se non in minima quantità e per ragioni strettamente connesse alle fasi realizzative dell'opera;
- l'ambito attraversato dalla linea ferroviaria è quello dell'Appennino umbro-marchigiano, costituito da una catena a pieghe, sede di importanti fenomeni carsici, tra cui le note Grotte di Frasassi. Il progetto della linea ferroviaria interferisce particolarmente con i sistemi geologici ed idrogeologici in corrispondenza delle opere d'arte quali viadotti, le cui pile sono fondate su pali in materiali alluvionali, e soprattutto impegnative gallerie. Nello Studio di Impatto Ambientale vengono esaminate e descritte tutte queste interferenze, qualificando per ciascun tratto il complesso geologico attraversato. Da tutto ciò conseguono elementi di rischio ed inusuali potenzialità. Infatti se da un lato la fase di scavo dovrà essere condotta con grande attenzione esecutiva e preceduta da un puntuale monitoraggio da estendere alla fase di avanzamento del foro, dall'altro lato il valore dei materiali scavati è tale da prevederne un reimpiego estremamente significativo, riducendo in tal modo sia il consumo di ulteriori risorse sia il necessario recapito dello smarino in discarica. Si sottolinea che:
 - le coperture delle gallerie sono sempre sufficienti da ritenere trascurabile la possibile interferenza con fenomeni erosivi, di dissesto o franosi che nell'eventualità dovessero interessare i suoli ed i versanti, come nel caso della galleria Fabriano;
 - laddove la linea attraversa i complessi prevalentemente calcarei sussiste la possibilità di interferenza con materiali fratturati e fasce di detrito, come ad esempio in corrispondenza delle gallerie Ponte di Chiaradovo e ancor più La Rossa II;
 - in corrispondenza della galleria La Rossa II è elevato il rischio di intercettare strutture carsiche;
- sotto il profilo geomorfologico lungo il tracciato di progetto si distinguono alcuni fenomeni di frana che sono stati singolarmente censiti e delimitati. Fatto salvo l'ampio e profondo fenomeno di dissesto gravitativo localizzato presso l'abitato di Falcioni, che si sviluppa in destra idrografica del fiume Esino, gli altri movimenti interessano la sinistra idrografica. In tutti questi casi (6 movimenti in sinistra idraulica) la linea è marginalmente interessata e comunque il progetto prevede sempre



Al Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- *tratti in galleria profonda, a ciò consegue la non interferenza tra instabilità del pendio e opere ferroviarie;
- i pozzi e sorgenti censite dovranno essere attentamente monitorate sia preventivamente, al fine di adottare le migliori azioni realizzative, che durante i lavori, al fine di migliorare la conoscenza dell'idrodinamica sotterranea ed individuare potenziali interferenze. In particolare la situazione più critica appare essere quella della galleria La Rossa II, a seguito della vicinanza con l'acquifero delle sorgenti di Gorgovivo; particolare attenzione dovrà essere posta nello scavo delle gallerie Fabriano e Le Cone, infatti nell'intorno della prima galleria sono stati censiti alcuni pozzi, mentre la seconda attraversa gli stessi litotipi presumibilmente sede di infiltrazione per elevata permeabilità. Anche il caso della galleria Del Gatto dovrà essere attentamente monitorato, in ragione altresì della sua lunghezza per cui diviene rilevante la probabilità di intercettare vene d'acqua. La galleria Valtreara potrà essere anch'esso caratterizzato da modeste venute d'acqua di origine infiltrativa. Per tutte le altre gallerie si dovranno prevedere comunque sistemi di monitoraggio e controllo delle venute d'acqua e di possibili interferenze con formazioni carsiche, le quali provocano un elevato aumento del rischio delle lavorazioni in fase di scavo. Al di là del caso della galleria La Rossa II non si evidenziano situazioni di singolare criticità che possano essere considerate aventi rischio anomalo di crollo nello scavo o venute d'acqua. Relativamente alla falda profonda giova sottolineare che mediamente essa si localizza numerose decine di metri al di sotto del tracciato ferroviario;
 - la ferrovia si articola nel bacino idrografico del fiume Esino. Le elevate caratteristiche di permeabilità dei terreni sono la principale causa delle elevate perdite idrologiche. Lo studio idrologico ed idraulico allegato al progetto mette comunque in evidenza la sicurezza idraulica della linea ferroviaria. Lungo il tracciato non c'è evidenza di opere di attraversamento idraulico o, più in generale, di interferenza tali da far temere la perturbazione di equilibri dinamici di natura geomorfologia, sia in riferimento a fenomeni localizzati di tipo erosivo o depositivo, sia in riferimento a diffusi squilibri sul reticolo. Per quanto attiene eventuali impatti sulla qualità dell'acqua, sussiste l'esclusivo rischio di intorbidimento o contaminazione nella fase di realizzazione dell'opera, pertanto sarà necessario adottare tecniche e tecnologie di controllo delle lavorazioni e monitoraggio degli ambiti fluviali in modo da rendere minima la probabilità di eventuali danni;
 - la rilevanza delle componenti fauna e flora, soprattutto in ragione dell'elevato livello di naturalità degli ambiti in cui parzialmente il tracciato della ferrovia si sviluppa. Ciò conferma l'esistenza di microambienti e condizioni microclimatiche particolari possibili solo lungo le gole rupestri;
 - si evidenzia la presenza tra i mammiferi del lupo e la probabile presenza del gatto selvatico. Inoltre elemento di grande significatività nell'analisi delle presenze avifaunistiche è costituito dall'aquila reale e dal raro lanario (inserito nelle liste delle specie prioritarie direttiva 79/409/CEE). Tra i rapaci notturni è probabile la presenza del gufo reale. Oltre a tali elementi di eccellenza, rarità e delicatezza esiste una grande biodiversità nell'ambito, ampiamente descritta. Analoga biodiversità si riscontra tra i rettili, gli anfibi e i pesci. Ma di grande rilievo è l'ambiente ipogeo in cui si sviluppano una decina di specie endemiche tra cui il geotritone;

- l'analisi delle interferenze tra ferrovia e componenti floristiche e faunistiche è stata effettuata considerando sia i risultati di un'investigazione statica di confronto tra la distribuzione areale di specie campione e il corridoio ferroviario, sia i risultati di un'investigazione dinamica che considera i principali corridoi faunistici. Con riferimento al primo aspetto sono state dedotte le seguenti conclusioni:
 - l'ambito di pertinenza del lupo è assolutamente lontano ed isolato rispetto al corridoio di interesse progettuale;
 - la zona di nidificazione dell'aquila reale è ubicata lungo la valle del Sentino, a grande distanza dal corridoio ferroviario e comunque con l'area urbanizzata di Genga e la strada statale interposte,
 - la massima concentrazione di ambiti faunistici si hanno in corrispondenza del rilievo M. Mitra, che il progetto prevede di sottopassare in galleria,
 - una seconda rilevante concentrazione di ambiti faunistici si registra in corrispondenza della dorsale M. di Frasassi, M. Valmontagnana e M. Le Conche; in questi ambiti il tracciato è prevalentemente in galleria e l'unica marginale interferenza riguarda l'areale estremo del falco pellegrino e del lodolaio;
- con riferimento all'indagine sui corridoi faunistici, sono state individuate due fasce a cavallo dell'Esino, uno presso Falcioni fino a Case Palombare, l'altro dal F.so del Montanaro alla confluenza tra Sentino ed Esino. In corrispondenza del primo corridoio la linea è in galleria, fatto salvo un breve tratto dove già è presente la SS 76; in corrispondenza del secondo corridoio la linea è sempre in galleria o viadotto, fatta eccezione per il breve rilevato di approccio al viadotto Esino 2, ove comunque sono previsti tubi di cls di diametro 2m e rivestiti in basso con materassi tipo Reno intasati con terra ed inerbiti per favorire l'eventuale passaggio della fauna;
- sostanzialmente sono individuati tre ecosistemi distinti. Un primo ecosistema, che caratterizza le tratte iniziale e terminale del progetto, è quello agricolo, che lascia progressivamente spazio, nella parte centrale del tracciato, all'ecosistema boschivo. Il terzo ecosistema individuato è quello ipogeo, che si sviluppa all'interno delle numerose grotte sotterranee. Gli interventi in progetto non interferiscono significativamente con i meccanismi ecosistemici né in fase di realizzazione delle opere, né durante l'esercizio;
- l'analisi del rumore è articolata secondo le seguenti fasi:
 - caratterizzazione acustica ante operam; caratterizzazione delle emissioni sonore dei convogli; analisi del programma d'esercizio attuale; valutazione dell'impatto acustico attuale; analisi del programma d'esercizio futuro; stima dell'impatto acustico della nuova linea; progetto e verifica degli interventi di mitigazione; stima degli impatti in fase di cantiere, analisi del traffico indotto e interventi per la mitigazione;
- la valutazione dell'impatto acustico conseguente l'esercizio ferroviario è stata condotta su base numerica utilizzando il modello SEMIBEL. Si rileva che:
 - nel periodo diurno si verificano 2 situazioni critiche in corrispondenza di due complessi scolastici localizzati in corrispondenza del km 20+300, con superamento di 0,5 dB, e del km 20+800, con superamento di ben 13,5 dB;



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- nel periodo notturno frequentemente i livelli di pressione acustica sono superiori alle indicazioni di norma: in particolare per oltre il 50% dei punti di calcolo i livelli di legge sono superati;
- il progetto delle mitigazioni acustiche prevede l'utilizzo di interventi indiretti lungo la linea (barriere antirumore miste con caratteristiche acustiche fonoassorbenti-fonoriflettenti) e interventi diretti sugli edifici (sostituzione dei serramenti). Le tipologie di barriere proposte sono composte da pannelli in alluminio nella parte inferiore e da pannelli in PMMA nella parte superiore. Lo Studio di Impatto Ambientale propone l'inserimento di 9398 m di barriere per una superficie di 29524,5 m² e un numero di 20 interventi diretti sugli edifici in corrispondenza di 13 punti lungo la linea ferroviaria. Di questi interventi 16 di tipo R1 (soluzioni in grado di garantire un Rw compreso tra 20 e 27 dB), 3 di tipo R2 (soluzioni in grado di garantire un Rw compreso tra 27 e 35 dB) e 1 di tipo R3 (soluzioni in grado di garantire un Rw superiore a 35 dB). Lo scenario delle simulazioni ex post consente di formulare le seguenti considerazioni:
 - nel periodo diurno in corrispondenza di ogni punto di calcolo sussiste la compatibilità con i limiti di norma;
 - nel periodo notturno risultano superati i livelli di norma in corrispondenza di 13 punti di calcolo, corrispondenti a 20 edifici, in cui è necessario intervenire direttamente, al fine di ottenere un livello di pressione acustica interno pari o inferiore a 40 dB;
- per quanto attiene l'impatto acustico connesso alle attività di cantiere un'analisi presentata consente di individuare le maggiori criticità e, conseguentemente, di definire alcune azioni mitigative. Gli interventi di mitigazione proposti sono sia di tipo attivo, finalizzati quindi a ridurre l'emissione, sia di tipo passivo, atti cioè a contenere la propagazione acustica. Tra gli interventi attivi è proposta la scelta di macchinari e attrezzature a bassa emissione e l'adozione di miglioramenti prestazionali, la manutenzione dei mezzi, nonché idonee modalità di predisposizione del cantiere e logistica interna, tra gli interventi di tipo passivo, individuata la possibilità di realizzare barriere provvisorie al perimetro del cantiere. Inoltre, verranno adottati sistemi di silenziamento degli impianti di ventilazione agli imbocchi delle gallerie. Nello specifico si propone l'inserimento di barriere antirumore alte almeno 4 m a recinzione di tutte le aree di cantiere industriale, fatto salvo il C3, e di utilizzare al meglio la capacità schermante di strutture fisse, inoltre, gli impianti di betonaggio dovranno essere dotati di tunnel afonico. In corrispondenza di 6 cantieri di galleria è prevista l'adozione di impianti di ventilazione silenziati. In relazione allo scenario del traffico indotto durante la cantierizzazione dell'opera i risultati delle elaborazioni svolte (30 veicoli ora, velocità 40 km/h) evidenziano livelli acustici sempre inferiori a 55 dB a distanze di 20 m dalla sorgente;
- le criticità, riferendosi ai limiti contenuti nella norma UNI 9614, relative alle vibrazioni, si manifestano complessivamente per gli edifici di civile abitazione compresi all'interno dei primi 40 m dalla linea. I livelli di accelerazione ponderata sono in genere compresi tra 75-82 dB per l'asse verticale e 73-82 dB per l'asse trasversale. Tali livelli si riferiscono al transito di un ETR460/ETR500 con velocità di esercizio di 180 km/h (velocità massima prevista per la nuova linea). In particolare dei 34 ricettori individuati per la previsione del clima post operam 14 manifestano superamento dei livelli in riferimento alla norma su citata. Al fine di mantenere i livelli di vibrazione post operam al di sotto degli obiettivi indicati dalla norma UNI, sarà necessario prevedere degli opportuni sistemi di smorzamento delle vibrazioni. Inoltre, alla luce del fatto che

AR GR

non è possibile in questa fase disporre di informazioni dettagliate circa la risposta elastica degli edifici e del terreno, sarà necessario porre in essere un sistema di monitoraggio del clima vibrazionale finalizzato all'individuazione delle migliori difese alla propagazione delle accelerazioni. Con riferimento alle vibrazioni indotte dalle attività di cantiere, lo studio individua le lavorazioni più critiche, le sorgenti e la loro localizzazione. L'applicazione di un modello previsionale basato sulle funzioni di trasferimento ha condotto ai seguenti risultati:

- per i cantieri industriali l'impatto è sostanzialmente trascurabile;
 - per i cantieri agli imbocchi delle gallerie l'impatto è significativo fino a distanze pari a 80 m, il SIA elenca 13 ricettori potenzialmente sottoposti a livelli di impatto superiore a 70 dB, soglia di sensibilità umana;
 - per i cantieri mobili i livelli sono superiori a 70 dB sino a distanze pari a 70 m, lo studio di impatto ambientale individua 14 ricettori per i quali sarà necessario "particolare attenzione" durante le lavorazioni;
- per quanto attiene l'alterazione del fondo elettromagnetico attuale per effetto del potenziamento della linea ferroviaria si rileva che l'unica modifica delle sorgenti risulta connessa alla realizzazione di una bretella di collegamento tra la linea elettrica di alimentazione primaria e la sottostazione elettrica di trasformazione che alimenta i convogli. La lunghezza complessiva di tale bretella di trasporto elettrico è pari a 400 m. Lo studio di impatto ambientale conclude ponendo in evidenza come gli impatti sulla componente campi elettromagnetici risultano assolutamente trascurabili;
 - dal punto di vista territoriale è possibile distinguere macroscopicamente tre distinte aree: la parte centrale a forte connotazione naturale e le due parti esterne a vocazione agricola ed antropica. L'elemento strutturante è senz'altro costituito dal Fiume Esino cui si associano, come significativi segni paesaggistici, i boschi di leccio, latifoglie e alcuni interventi di rimboschimento. Nella prima parte della linea, l'elemento più critico è costituito da un viadotto in affiancamento all'esistente per il superamento del Rio Buono. Il ponte esistente è infatti un manufatto ottocentesco in mattoni tipico dell'ingegneria ferroviaria del secolo scorso. Allo scopo di ridurre l'impatto delle nuove opere e considerato che non è possibile un adeguamento dell'esistente ponte, è prevista la realizzazione di un ponte del tutto analogo all'esistente e comunque in ombra rispetto a questo, dai principali punti di osservazione. Nella parte terminale non si evidenziano problematiche altrettanto critiche fatta salva la soluzione stradale proposta per l'accesso a Serra San Quirico che altresì configura anche sotto il profilo paesaggistico alcuni elementi di seria criticità. Il punto significativamente più delicato riguarda invece l'attraversamento in viadotto dell'ansa dell'Esino presso Camponocchio. Alla luce dello studio di possibili alternative i galleria e preso atto dei rischi e degli impatti connessi con esse, e constatato comunque il delicato contesto, ferma restando la geometria del tracciato, si ritiene necessaria una soluzione per l'inserimento delle opere più efficace sotto il profilo paesaggistico sia per quanto attiene la progettazione architettonica del manufatto sia in riferimento agli interventi di mitigazione e compensazione diffusi nell'ambito golenale;



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- vengono proposte una serie di misure mitigative e compensative, distinguendo interventi di mitigazione in fase di cantiere e mitigazioni dell'opera ferroviaria, queste ultime sono distinte in specifiche e a carattere generale;

CONSIDERATA la nota n 3582. della Regione Marche del 27 novembre 2001, pervenuta il 7 dicembre 2001, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- di esprimere ai sensi dell'articolo 6, commi 3 e 4 della legge 349/86, del D.P.C.M. 377/88 e degli artt. 26 e 156 del D.Lgs. 490/99, parere favorevole sul progetto presentato da Italferr S.p.A., committente Ferrovie dello Stato S.p.A. - Divisione Infrastrutture, relativo al potenziamento della linea ferroviaria Orte - Falconara: raddoppio della tratta Fabriano - Castelplanio nei Comuni di Fabriano, Genga, Serra S. Quirico, Mergo e Rosora;
- di formulare le seguenti osservazioni e precisazioni concernenti temi e azioni progettuali che si ritengono non risolti e/o precisati, con sufficiente definizione come esposto nel documento istruttorio, che di seguito si sintetizzano:
 - gallerie: sicurezza - sistemi attivi / passivi
 - programmazione dei lavori: piano dei cantieri - sistemi logistici - interferenze con la viabilità principale e secondaria - infrastrutture puntuale e a rete - accesso ai cantieri - aree da occupare - aree da espropriare
 - movimento dei materiali: eventuali cave di prestito - siti provvisori di stoccaggio delle terre - siti di sistemazione definitiva
 - discariche e sistemazione in sito dei materiali potenzialmente inquinanti
 - coordinamento nell' esecuzione dei lavori e della localizzazione dei cantieri con il progetto della S.S. 76
 - progetto opere di compensazione e ripristino continuità ambientale
 - studio geologico - geotecnico - idrogeologico portati a livello di progetto esecutivo.

ARGOMENTI PUNTUALI PRIMARI

- nodi di traffico - svincoli stradali - ripristino continuità viabilistica
- Rosora - Castelplanio: il progetto definitivo dovrà prevedere l'accesso alla zona industriale artigianale di Rosora come da osservazione del Sindaco
- Mergo - Cupramontana: costruzione nuovo ponte sul torrente Esinante come concordato con i Sindaci
- Serra S. Quirico : attuazione della previsione delle opere sostitutive in località Stazione già autorizzate nel decreto V.I.A. relativo alla S.S. 76 così come osservato dal Sindaco di Serra S. Quirico:
- Stralcio del bay-pass sulla provinciale n. 76 in località Case Perugini così come motivato nel documento istruttorio al capitolo che esamina le osservazioni, con la seguente puntualizzazione: il ponte sul fiume Esino diversamente da quanto è scritto nel Decreto VIA della S.S. 76, deve essere necessariamente a carico di F.S. e non di Anas in considerazione che l'opera deve essere costruita causa la interruzione permanente prodotta da F.S. sulla provinciale 76.

- Lo stralcio del bay-pass in località Case Perugini consente una economia di scala per F.S. che utilizza parte del risparmio conseguito per la costruzione del ponte.
- Il ponte in argomento, ai fini della considerazione urbanistica-ambientale ed idraulica sostituisce quello a valle (circa 300 mt) da tempo inagibile. Ciò in quanto il nodo viabilistico di Serra S. Quirico con la costruzione della ferrovia, grava tutto sullo svincolo della S.S. 76 che l'Anas ha provveduto ad adeguare recependo la prescrizione del Ministero Ambiente con il procedimento dell'art. 81 del DPR 616/77 attualmente in istruttoria presso il Servizio Urbanistica.
- Genga: si confermano l'ipotesi progettuali di Italferr e le conclusioni del gruppo di lavoro della Regione Marche .Si ritiene possa essere diminuito il franco idraulico del ponte alla confluenza dei fiumi Esino – Sentino prima della stazione di Genga.
- Fabriano: si ritiene di accogliere quanto chiesto dal Comune in ordine alla costruzione del sottopasso pedonale nella stazione; ciò in quanto l'opera consente di razionalizzare il sistema dei parcheggi e la sicurezza dei pedoni che accedono alla stazione.

FILIERA DELLE AZIONI

Il progetto generale è opportuno venga suddiviso in due fasi operative:

- 1) cantieri che costruiscono la ferrovia come programmato;*
- 2) progetto che anticipa la costruzione delle opere accessorie, strumentali al progetto generale, in particolare con riguardo a quanto richiesto dai Sindaci di Serra S. Quirico e Rosora.*

Inoltre il progetto esecutivo deve seguire le linee guida di autosufficienza dell'opera in termini di materiale movimentato – materiale riutilizzato.

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/21121 del 3 giugno 2002, pervenuto in data 11 giugno 2002, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

con apposita istanza del 27.9.00 prot. DGT/250/2000 la Società Italferr ha chiesto la valutazione di pronuncia di compatibilità ambientale ex art.6, legge 8.7.1986 n.349, relativamente alle opere indicate in oggetto.

Nel merito la Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici delle Marche, in considerazione del contesto ambientale (particolare per la presenza di eccezionali emergenze, non solo naturalistiche ma anche geologiche e paesaggistiche), con nota n. prot..23188 del 2.2.01, a seguito di sopralluogo ha espresso forti perplessità in ordine alle soluzioni ipotizzate nel tratto compreso tra le stazioni di Genga e la stazione di Serra San Quirico. Con nota n. prot. ST/407/6232 del 8.3.01 questo Ufficio ha trasmesso alla Società Italferr la richiesta di elaborare nuove ipotesi progettuali che tenessero conto delle osservazioni formulate dalla Soprintendenza.

La Società Italferr ha inoltrato con nota n. prot. CR.OF/169 del 26.4.01 e nota n. prot. CR.OF/363 del 10.10.2001 documentazione integrativa.

La suddetta Soprintendenza con nota n. prot.14908 del 16.7.01, preso atto delle precisazioni fornite, dichiarava di non ritenere che sussistano motivi ostativi alla realizzazione dell'opera e per quanto attiene in particolare il punto 6 della nota n.983/VIA/A.O.43.G. del 29.1.01 del Ministero



Al Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

dell'Ambiente relativa alla richiesta di alternative progettuali esprimeva alcune valutazioni nel merito di seguito riportate.

"I nuovi tracciati proposti (alternativa progettuale A, colore blu, e alternativa progettuale B, colore verde) appaiono entrambi migliorativi rispetto al progetto iniziale in quanto consentono l'eliminazione del lungo viadotto "Esino 3 e 4" in corrispondenza dell'abitato di Camponoecchio del comune di Genga, nonché l'esclusione dell'interferenza con le case Palombare la cui realizzazione comporterebbe un impatto estremamente negativo per il contesto ambientale tutelato (D.M. 11.9.74 e D.M. 31.7.85).

Delle due soluzioni prospettate l'alternativa B sembra quella meno problematica sotto il profilo ambientale poiché consente la completa eliminazione dei viadotti sul fiume Esino all'interno della Gola della Rossa".

"Si precisa altresì che l'alternativa A non sembra praticabile perché presenta in corrispondenza dell'attraversamento dell'Esino un punto di notevole criticità determinata dalla consistente altezza dell'infrastruttura ferroviaria, che è costretta a sovrappassare il tracciato già esistente della SS 76; d'altra parte anche l'originaria proposta progettuale contemplava un viadotto (Esino 5) che, seppur di minore altezza, presentava uno sviluppo longitudinale marcatamente più esteso.

Per quanto concerne infine le problematiche evidenziate dall'Itelferr in ordine all'ipotizzato spostamento della stazione di Genga ed il collegamento con la sottostazione di elettrica (S.S.E) si deve far rilevare che le medesime sembravano presentarsi già con la precedente proposta, così come la paventata temporanea sospensione del servizio, nel periodo della realizzazione, in quanto le opere avrebbero insistito sulla stessa sede della stazione esistente.

Ad una più attenta analisi sembrerebbe che qualunque proposta relativa al raddoppio della linea ferroviaria, in corrispondenza della stazione di Genga, debba necessariamente comportare un riordino complessivo dell'area e della relativa viabilità, da affrontare in sede di progettazione esecutiva.

In conclusione, malgrado le difficoltà suesposte, si ritiene che sia preferibile, per il minore impatto ambientale, la soluzione denominata alternativa B."

Con nota n.8407 del 23.5.02 la stessa Soprintendenza ha confermato il parere già espresso con la nota precedente che subordinava la realizzazione dell'opera all'eliminazione del lungo viadotto "Esino 3 e 4", previsto in corrispondenza dell'abitato di Camponoecchio del comune di Genga, nonché all'esclusione dell'interferenza con le case Palombare. Ha inoltre ribadito che fra le soluzioni alternative proposte dall'Itelferr ritiene meno invasiva, sotto il profilo paesaggistico e più facilmente realizzabile quella denominata "alternativa B".

La Soprintendenza per i Beni Archeologici per le Marche con nota n.prot.2081 del 14.2.01 e nota n.prot.5460 del 17.4.02 ha comunicato che nulla osta, in linea di massima, alla realizzazione del tracciato indicato, a condizione che i lavori dall'inizio del tracciato (Rm 0+000) fino all'imbocco della galleria (al Km 1+653), svolgendosi in area a forte rischio archeologico, siano seguiti da personale specializzato. Per tutto il resto del tracciato detta Soprintendenza ha richiesto di essere informata sui tempi d'inizio dei singoli lotti di lavori che comportino movimenti di terra, onde predisporre il controllo necessario.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto ed in conformità con quanto espresso dalle Soprintendenze competenti, ritiene di poter esprimere, parere favorevole, alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale sul raddoppio della tratta Fabriano-Castelplanio a condizione che vengano recepite le prescrizioni indicate dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche e che:

- *sia eliminato il lungo viadotto "Esino 3 e 4", previsto in corrispondenza dell'abitato di Camponoecchio del comune di Genga e sia esclusa l'interferenza con le case Palombare. Sia quindi prescelta la soluzione di tracciato alternativa B, fra quelle proposte dall'Italferr.*
- *sia sottoposto al parere della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il paesaggio delle Marche il progetto esecutivo di riordino complessivo dell'area e della relativa viabilità in corrispondenza della stazione di Genga;*

CONSIDERATO che il parere espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali pur favorevole, prescrive l'eliminazione del lungo viadotto E3 - E4 prescegliendo al riguardo la soluzione di tracciato denominata alternativa "B" proposta dall'ITALFERR S.p.A.;

CONSIDERATO che sulla base del parere della Commissione V.I.A. tale soluzione alternativa "B" (soluzione che prevede l'interramento del tracciato) non risulta ambientalmente compatibile per via delle sensibili criticità idrogeologiche tipiche di quel tratto di territorio caratterizzato da elevati fenomeni carsici;

CONSIDERATO quindi l'esigenza di individuare per tale tratto una soluzione compatibile sia sul piano paesaggistico che sul piano ambientale;

CONSIDERATA l'importanza dell'opera e l'urgenza della sua realizzazione;

CONSIDERATO che riguardo alla prima parte del tracciato di 5,5 km compreso tra Fabriano (stazione) e il posto di movimento (km 228), entrambe le Amministrazioni hanno espresso parere favorevole ed al riguardo hanno concordato di poter aderire alle richieste avanzate dal Proponente, che a seguito degli esiti della seduta della Conferenza dei Servizi tenutasi in data 27 giugno 2002, aveva chiesto con nota del 2 agosto 2002, di poter ottenere il provvedimento relativo a questo primo tratto nelle more della elaborazione dei necessari approfondimenti per la restante parte del tracciato;

CONSIDERATO che detta prima parte del tracciato non risulta incidere in alcun modo sulle possibili elaborazioni progettuali da svilupparsi per la restante parte del tracciato;

VISTO al riguardo la nota del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. 12133 del 10 settembre 2002, pervenuta in data 18 settembre 2002 con la quale esprime l'assenso a procedere alla pronuncia di compatibilità ambientale relativamente a detta prima parte del tracciato;



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

preso atto che 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:

Comune di Genga:

- sottolinea che l'alternativa proposta in sede di osservazione e non condivisa dalla presente valutazione prevede la realizzazione di tre opere in galleria interrotte da due attraversamenti in viadotto del fiume Esino. Questo tracciato, pur evitando l'intrusione della linea nella piana dell'Esino presso Genga e l'interferenza con l'abitato "Case Palombare", comporta una serie di significativi svantaggi appresso riassunti e alcune rischiose alee in merito a probabili impatti sul sistema ambientale sotterraneo (cavità carsiche, regime idrodinamico):

- 1) lo spostamento della stazione di Genga con conseguenti problemi di ripristino funzionale della viabilità d'area;
 - 2) l'attraversamento in viadotto del fiume Esino in un punto in cui la sezione idraulica è estremamente stretta;
 - 3) l'impossibilità di collegamento ferroviario con la Sottostazione Elettrica di Genga;
 - 4) l'impossibilità di mantenere l'esercizio ferroviario durante le lavorazioni per irrealizzabilità dell'allaccio provvisorio presso la stazione di Genga per ragioni di natura geometrica, con interruzione presumibilmente valutata in 6 mesi;
 - 5) la necessità di realizzare un'opera in doppia canna in ordine a ragioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario con implicazioni molto significative in termini di costi e tempi di realizzazione valutate dal proponente in circa 50 miliardi e 2 anni;
 - 6) la realizzazione dei cameroni all'estremità delle doppie canne di grandi dimensioni, significativo impegno costruttivo e rilevante impatto ambientale;
 - 7) l'attraversamento dell'Esino in due punti di rilevante valore paesaggistico e in ambiti di percezione visuale (Gola della Rossa) con opere di non trascurabile impatto;
 - 8) inoltre i viadotti in questione, per effetto della soluzione in doppia canna, risulterebbero doppi per ciascun attraversamento poiché i binari non sarebbero riavvicinabili a motivo dei vincoli geometrici imposti dagli standard dell'ingegneria ferroviaria;
 - 9) all'uscita presso Serra San Quirico il vincolo imposto dall'interferenza con la SS 76 impone livellette (1,722 % >> 1,2 %) assolutamente non compatibili con i criteri di progetto;
- inoltre la soluzione alternativa proposta induce un elevatissimo rischio di interferenza con le dinamiche ecosistemiche caratteristiche del pregiato ambiente ipogeo. Al proposito è necessario evidenziare che le macro e micro fessurazioni di natura carsica che sono assai diffuse e difficilmente rilevabili nel massiccio che la galleria proposta intercetterebbe, sono sede di fondamentali tracce di mobilità di organismi che sviluppano il proprio ecosistema tra gli ambiti del sottosuolo e la valle fluviale.

Infine giova sottolineare che la probabilità di intercettare con opera in galleria il complesso e diffuso ambiente carsico è sensibilmente elevata, infatti al di là del complesso denominato Grotte di Frasassi, cartografato e ben noto, nel sottosuolo sono presenti fenomeni fessurativi a densità estremamente alta, non cartografati e difficilmente rilevabili. Le conseguenze dell'intercettazione di una cavità possono procurare gravi condizioni di rischio in fase realizzativa e un impatto irreversibile su locali ambienti ecosistemici ipogei.

Alla luce di tali valutazioni di merito si ritiene preferibile la soluzione in viadotto rispetto alla galleria, benchè essa debba prevedere una revisione progettuale finalizzata al miglior inserimento nel paesaggio e alla qualificazione architettonica del manufatto stesso;

sig. Gianbattista Luminari - Rosora (AN)

- chiede che nell'esecuzione del sottopasso ferroviario al km 4+375, in località Angeli del Comune di Rosora, venga tenuta in considerazione la quota di campagna della sua proprietà realizzando la nuova viabilità a quota leggermente inferiore al fine di consentire l'esecuzione di accessi a raso ed in sicurezza.

Società AEA S.r.l. - Angeli di Rosora (AN)

- in quanto proprietaria di un'area interessata dal sottovia scatolare sostitutivo del P.L. al km. 251+693 della linea ferroviaria Orte-Falconara, vista la proposta del sottopasso della ferrovia nei pressi di Angeli di Rosora, che raccorderebbe direttamente la S.S. 76 bis della Val d'Esino e la preesistente S.S.76, chiede che si proceda con un raccordo ad anello che consenta, senza incroci, il raccordo tra il sottopasso e gli svincoli della statale, nonché l'inserimento di eventuali percorsi per rendere fruibile in modo efficace anche la suddetta parte di territorio. Il raccordo proposto dal proponente non tiene in considerazione il territorio tra le due statali, porzione di territorio in cui andrà ad insediarsi una considerevole porzione di edilizia produttiva già prevista nell'attuale P.R.G.;

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;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Orte-Falconara tratta Fabriano - Castelplanio per il tratto di soli 5,5 km a partire da Fabriano (stazione) fino al posto di movimento (km 228) e interlocutorio negativo sul restante tratto da realizzarsi nei Comuni di Fabriano, Genga, Serra S. Quirico, Mergo, Rosora e Vaiolati Spuntini (AN) presentato dall'ITALFERR S.p.A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) il progetto esecutivo dovrà recepire e sviluppare gli interventi di mitigazione puntuali e di carattere generale così come proposti nello Studio di Impatto Ambientale e le opere dovranno essere realizzate conformemente;
- b) la gestione dei materiali di scavo delle gallerie dovrà seguire le linee guida delineate nel "programma di gestione del materiale di scavo" stabilito per l'esecuzione della linea ferroviaria ad Alta Velocità Bologna - Firenze;
- c) in corrispondenza di ogni galleria naturale, dovrà essere posto in essere, prima dell'inizio degli scavi ed adeguatamente aggiornato durante l'esecuzione dei lavori, un sistema di monitoraggio dei caratteri geolitologici al fine di valutare le migliori tecniche realizzative per tutelare i sistemi ambientali ipogei e, ovviamente, la sicurezza delle lavorazioni;
- d) dovranno essere campionate e catalogate le falde eventualmente intercettate durante lo scavo delle gallerie. Allo sbocco di esse dovrà essere predisposto un sito per la misura delle acque



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- drenate. Dovrà essere inoltre predisposto un monitoraggio qualitativo e quantitativo delle emergenze della falda basale, armonizzandolo eventualmente con quelli già in corso;
- e) per tutti i ricettori in corrispondenza dei quali si interverrà con mitigazioni dirette del rumore dovrà essere assicurata la possibilità di ottenere un adeguato livello di comfort interno attraverso i più idonei sistemi disponibili;
 - f) dovrà essere garantito nel corso dell' esecuzione dei lavori e nella fase di esercizio l' accesso a tutti i fondi che risultassero interclusi a seguito della realizzazione dell' opera;
 - g) per quanto riguarda gli interventi di ripristino previsti in corrispondenza dei cantieri principali e secondari, ad eccezione dei casi in cui si prevede la localizzazione in ambiti già interessati dalla realizzazione dell' attuale infrastruttura, dovranno essere effettuati approfonditi rilievi morfologici (attraverso rilievi topografici) e delle condizioni di uso dei luoghi interessati, documentate mediante riproduzioni fotografiche, in modo da poter costituire elemento di riferimento per ristabilire le condizioni ante-operam.;
 - h) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni, riportate integralmente nelle premesse, individuate dalla Regione Marche e dal Ministero per i beni e le attività culturali, ad eccezione di quelle relative al restante tracciato oggetto di parere interlocutorio negativo;

ESPRIME

giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Orte - Falconara per il tratto compreso tra il posto di movimento (km 228) e Castelplanio escluso;

DISPONE

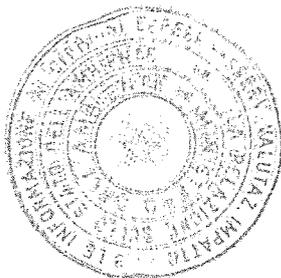
- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione della nuova domanda ed alla successiva pronuncia da parte del Ministero dell' ambiente e della tutela del territorio di concerto con il Ministro per i beni culturali ed ambientali;
- che la eventuale nuova domanda di pronuncia sia corredata da:
 - la documentazione integrata degli elaborati di progetto e dello studio di impatto già inoltrata;
 - la documentazione attestante l' avvenuta pubblicazione ai sensi dell' art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell' ambiente dell' 11 agosto 1989;
 - la dichiarazione giurata ai sensi dell' art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
 - la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Marche;

- che il presente provvedimento sia comunicato all'ITALFERR S.p.A., al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, Gabinetto, e 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.

Roma li 30 OTT. 2002

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

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI,**



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

La presente copia fotostatica composta di n° 2 fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 30.10.2002

AR Be