

Comune di Jesi
Provincia di ANCONA

VARIANTE PROGETTO PRELIMINARE PER IL SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI

PROPRIETA' /
COMMITTENTE

D.P.A. Srl

Via Enrico Mattei, 26
60125, Ancona - Italy



SVILUPPATORE

SCANNEL ITALIA NO. 008 S.R.L.

Via Ceresio, 7
20154, Milano - Italy



PROJECT AND CONSTRUCTION
MANAGEMENT:

PROGECA Srl

Via Plave, 178
10014, Caluso (TO) - Italy
T. +39 011 9891784
info@progecasrl.it | www.progecasrl.it



PROGETTISTI:

ARCH. FLAVIO BALDI

Via Marcelliana, 4 | 60020 Polverigi
(An) - Italy
Tel: +39 071 90 62 59 | Fax: +39 071
90 62 59
E-mail: info@architetturaaldi.it |
Website: www.studioarchitetturaaldi.com



PROGETTISTI:

AI ENGINEERING S.r.l.

Corso Ferrucci, 112 | 10138
Torino - Italy
Tel: +39 011 58 14 511 |
Fax: +39 011 56 83 482
E-mail: posta@aigroup.it |
Website: www.aigroup.it



REV.	DATA	DESCRIZIONE	PE	RT	PM
01	27/01/2022	Second Release		RSP	MCR
00	04/10/2021	First Release		RSP	MCR

CLIENTE

SCANNELL

PROPERTIES

LUOGO

JESI

PROGETTO

JESI

OGGETTO

VARIANTE PROGETTO PRELIMINARE

TITOLO DOCUMENTO

**Studio Ambientale Preliminare di Prescreening di VIA
(Art. 6, comma 9, D.Lgs 152/2006)**

**Riferimento Decreto VIA n. 374 del 16.07.2010 MATTM, prorogato con DM 16.10.2015
n.2018, prorogato con Decreto VIA n. 64 del 09.02.2021**

CODICE ARCHIVIO

SCALA

NUMERO

GE-SAP_008



studio geologico tecnico



DOTT. GEOL. DANIELE STRONATI



studio geologico tecnico

COMUNE DI JESI

Provincia di Ancona

VARIANTE PROGETTO PRELIMINARE PER IL SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI

Via Coppetella

Committente: D.P.A. S.r.l.



Lista di controllo per la valutazione preliminare

(Art. 6 comma 9 D. Lgs 152/2006)

Arch. Flavio Baldi - Geol. Daniele Stronati

Gennaio 2022

Studio Geologico Tecnico Dott. R. Ricci - Dott. D. Stronati
Via G. Rossini, 5 60035 JESI (AN)
Tel. 0731 720028 / 720034 – Fax 0731 720028
C.F. e P. IVA 01083980423
E-mail: geologi@studioriccistronati.it
PEC: ricci.stronati@epap.sicurezza postale.it



1. Titolo del progetto

Variante Progetto Preliminare per il Sistema Interportuale di Jesi

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
X Allegato II, punto15; punto 18	Progetti di competenza statale 15) Interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240 e successive modifiche, comunque comprendenti uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione. 18) ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per se sono conformi agli eventuali limiti stabiliti
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adeguamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente.

Il progetto di Variante non sostanziale al Progetto Preliminare di ampliamento per il Sistema Interportuale di Jesi rappresenta l'espressione di una mutata esigenza di realizzazione e sfruttamento di spazi logistici conformati come spazi unitari di grandi dimensioni e gestiti da un numero limitato di operatori.

Le richieste emerse dai vari operatori del settore della logistica hanno determinato la necessità di rivedere l'assetto complessivo dell'area Interporto, pur nel rispetto delle limitazioni di Piano già approvate.

La questione della massima flessibilità e della considerazione di quanto già realizzato, ha richiesto pertanto, una attenta valutazione delle successive attività da attuare per consentire alla nuova "Piattaforma Logistica" di assicurare un futuro alla propria possibile espansione in vista di una specializzazione del settore "Polo Intermodale".

Le modifiche alla zonizzazione del Piano, riferendosi ad una logica di mercato che vede il confronto commerciale tra aree produttive specializzate, sono state introdotte per dotare l'area dell'Interporto dei mezzi per poter rappresentare un polo logistico importante nella realtà marchigiana.

L'area d'intervento oltre ad essere già dotata di infrastrutture si inserisce all'interno del perimetro dell'Interporto con opere realizzate e in fase di esecuzione.

La variante proposta, nella previsione del progetto di ampliamento già approvato, prevede una rimodulazione di spazi e standards in nuovi 8 comparti, senza alterare qualitativamente e quantitativamente il contesto ambientale di riferimento analizzato nel Decreto VIA n. 374/2010, ma al contrario migliorando le performance dei principali indicatori ambientali.

La divisione della superficie territoriale in 8 comparti rende più concreta la possibilità di attuazione del progetto, in quanto i relativi costi, non sono più a carico di un singolo soggetto attuatore ma sono ripartiti tra più soggetti che possono intervenire con modalità concertate.

La variante in progetto, rispetto alla versione analizzata ed approvata con il Decreto VIA 374/2010 contiene proposte progettuali, illustrate dettagliatamente nella relazione tecnica allegata, che prevedono innovativi adeguamenti tecnici e tecnologici finalizzati al miglioramento del rendimento delle prestazioni ambientali; a titolo di esempio non esaustivo:

l'occupazione di suolo

rispetto al progetto analizzato nel SIA 2008 l'attuale variante non modifica la superficie del suolo che verrà occupata dalle nuove edificazioni, l'area di nuova occupazione viene complessivamente confermata (*allegato 2: Tav A-Confronto GE-URB; Allegato 3: Tav. B-Confronto INQ-ZON; Allegato 4: Tav. C-Sintesi confronto URB*). **Di positivo nel progetto di Variante, risulta essere la previsione della creazione di bacini di laminazione per la raccolta delle acque meteoriche, finalizzati alla graduale restituzione al terreno e al corpo idrico sotterraneo** che altrimenti l'impermeabilizzazione avrebbe disperso nell'ambiente in maniera svantaggiosa e potenzialmente pericolosa.

l'aspetto energetico:

l'energia necessaria per tutti gli usi dell'hub logistico previsto nel comparto 2 come primo intervento edilizio della variante sarà **completamente autoprodotta con fonti rinnovabili (sulla copertura dell'edificio verranno installati pannelli fotovoltaici aventi una potenza di picco pari a 1.311 kW); non verranno installate pertanto caldaie alimentate a gas metano, né con altri prodotti derivanti da fonti energetiche fossili.**

La produzione di energia termica per climatizzazione e acqua calda sanitaria sarà effettuata unicamente con sistemi a pompa di calore che utilizzeranno l'energia aeraulica accumulata nell'aria dell'ambiente esterno. Tutte le macchine previste per la climatizzazione degli ambienti saranno certificate Eurovent, certificazione che garantisce che le macchine siano state sottoposte

a controlli accurati in termini di energia consumata, livello di rumorosità e altri criteri. Tutte le unità di ventilazione saranno predisposte per il free cooling cioè per il raffrescamento gratuito sfruttando l'aria esterna.

La società che gestirà il futuro hub logistico, come tutte le altre che subentreranno nella gestione di tutti gli altri comparti che compongono la Variante Urbanistica, **faranno largo uso, quando non esclusivo, di mezzi e veicoli a trazione elettrica. Saranno previste colonnine di ricarica dei veicoli elettrici, per facilitare e incentivare la mobilità sostenibile.**

All'interno dell'impianto, funzionali all'attività, **circoleranno esclusivamente mezzi elettrici** e verranno organizzati **trasporti con bus navetta**, anch'essi alimentati elettricamente o con combustibili a basso impatto ambientale per il trasporto del personale in a/r dai centri urbani più vicini all'impianto. Infine, verranno previste misure di incentivazione per l'organizzazione di trasporti in car-sharing.

l'aspetto delle acque superficiali e sotterranee:

Le acque meteoriche verranno gestite in maniera autonoma, **raccolte e convogliate nei bacini di laminazione dell'invarianza idraulica**, conformati come aree verdi ribassate. La buona permeabilità dei terreni della zona **permetterà l'infiltrazione delle acque accumulate, favorendo la conseguente restituzione alla falda acquifera**, con un indubbio beneficio per la risorsa. Allo stesso tempo la struttura logistica è poco idroesigente e l'acqua eventualmente prelevata mediante sistemi di emungimento, in portate contenute, verrà utilizzata per la sola **irrigazione delle aree verdi e quindi anche in questo caso restituita in gran parte alla falda acquifera.**

L'aspetto della componente ha ottenuto parere favorevole di verifica della compatibilità idraulica da parte della Regione Marche - Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio PF Tutela del Territorio di Ancona e gestione del patrimonio (*allegato 14: Parere compatibilità idraulica Regione Marche*).

L'interferenza con le acque superficiali è limitata alla aliquota dovuta agli scarichi delle acque reflue che dopo opportuna depurazione nelle fosse imhoff (acque nere), o nelle vasche di prima pioggia (acqua dei piazzali), verranno immesse nel canale di scarico già attivo per le acque del 1° lotto dell'Interporto, ma dimensionato per ricevere anche gli apporti delle aree in ampliamento.

l'aspetto della qualità dell'aria:

nello sviluppo del documento verrà evidenziato come il **livello della qualità dell'aria sia notevolmente migliorato negli ultimi anni nell'area vasta della Vallesina**, come certificato dai report di monitoraggio effettuati da Arpa Marche negli ultimi tre trienni. Il traffico ferro-gomma subirà un miglioramento in quanto le funzioni attuali dell'area interportuale verranno ulteriormente implementate; nel prossimo biennio è previsto un sensibile aumento dei trasporti ferroviari da e per l'area interportuale (*Allegato 1: relazione tecnica di prescreening*). Aumenterà il traffico gomma-gomma anche se in maniera contenuta, a causa della specificità della logistica dell'hub previsto nel comparto 2. Questo però non inficia in maniera negativa sugli aspetti della qualità dell'aria in quanto, come successivamente evidenziato nella relazione tecnica allegata, i miglioramenti dei livelli emissivi del parco automobilistico nel periodo intercorso tra lo sviluppo del SIA (2008) relativo al Decreto VIA 347/2010 e lo stato attuale, risultano enormemente migliorati, passando da un livello di Euro 3 ad un livello di Euro 6c con un abbassamento delle emissioni variabili tra il 60 e l'80% dei principali gas contaminanti. A dimostrazione di quanto sostenuto, nella relazione tecnica vengono presentate delle tabelle di comparazione tra lo scenario previsto nel 2012 (SIA 2008) e lo scenario futuro applicando il database CORINAIR, dove è possibile verificare come l'emissione dei gas contaminanti subiranno in percentuale una significativa diminuzione. **A migliorare lo standard qualitativo contribuirà inoltre l'uso esclusivo di mezzi a trazione elettrica all'interno dell'impianto logistico e l'utilizzo di bus navetta elettrici o alimentati da gas non contaminanti per il trasporto degli addetti in a/r.**

Inoltre, il miglioramento della qualità dell'aria certificato da ARPAM non verrà ridotto in quanto l'energia necessaria per tutti gli usi dell'hub logistico previsto nel comparto 2 sarà **completamente autoprodotta con fonti rinnovabili (sulla copertura dell'edificio verranno installati pannelli fotovoltaici aventi una potenza di picco pari a 1.311 kW) e non verranno installate caldaie alimentate a gas metano, né con altri prodotti derivanti da fonti energetiche fossili.**

l'aspetto dell'uso del suolo-sottosuolo:

la gestione in sito delle terre e rocce da scavo favorisce il miglioramento delle prestazioni ambientali e gestionali delle attività di cantiere. Infatti, il riutilizzo delle terre da scavo all'interno dello stesso sito riduce il consumo di materiali inerti di provenienza esterna ed esclude la movimentazione delle terre verso altri siti di destinazione, anche a beneficio di altri aspetti ambientali (aria, traffico, rumore, etc).

La matrice sottosuolo verrà interessata solo parzialmente ed in maniera residuale per la realizzazione delle fondazioni degli edifici; anche in questo caso i terreni prodotti dalle operazioni di scavo verranno riutilizzati negli stessi siti di produzione.

L'aspetto della componente ha ottenuto parere geomorfologico favorevole da parte della Regione Marche - Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio PF Tutela del Territorio di Ancona e gestione del patrimonio (*allegato 13: Parere compatibilità geomorfologica Regione Marche*).

l'aspetto del rumore:

Le emissioni sonore sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio non subiscono variazioni rispetto a quanto previsto e valutato nella VIA del precedente progetto. **Eventuali variazioni potranno avere solo carattere positivo in fase di cantiere per le migliori performances dei mezzi e delle tecnologie di lavorazione, in fase di esercizio per la prevista realizzazione delle fasce arboree perimetrali agli impianti che atteneranno le sorgenti emmissive.**

Rif: Allegato 6: Tav. AO|1- ANNEX Planimetria rinaturazione – Green Plan – Breeam Excellent Improved Ecology; Allegato 7: Relazione degli interventi di miglioramento ecologico. Moduli per la realizzazione di nuove unità ecosistemiche per crediti Breeam-LE04; Allegato 8: Tavola E: Sintesi confronto caratteristiche ambientali.

Per ulteriori dettagli si rimanda all'Allegato 1: Relazione Tecnica di PRE-SCREENING - Capitolo 1.0 – "Finalità e motivazioni della proposta progettuale".

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)

A livello generale il contesto di inserimento progettuale si colloca nella pianura alluvionale del fiume Esino caratterizzata da un buon livello di antropizzazione urbana e suburbana con attività a vocazione agricola, commerciale e industriale.

La destinazione d'uso dell'area di progetto è di tipo produttivo "area M3.1 – Attrezzature Interporto" di cui all'art. 75 delle NTA di cui al PRG del Comune di Jesi.

Localmente il territorio è di tipo suburbano caratterizzato da un uso prevalentemente agricolo, con moderata presenza antropica. Gli ambienti a forte naturalità sono concentrati soprattutto lungo le zone riparali del Fiume Esino e dei fossi e torrenti circostanti. In particolare, le aree prossime all'intervento sono caratterizzate dalla presenza di coltivi, prevalentemente cereali, mais e, in misura minore, di orti e frutteti. Le porzioni di territorio, posti lungo i rilevati di strade e ferrovia, sono costituite da incolti.

A circa 1,5 chilometri a sud dell'area di progetto è localizzata la riserva naturale di Ripa Bianca gestita dal WWF che rappresenta un esempio importante di come un'attenta attività gestionale e di riqualificazione ecologica si possa ottenere un ambiente ricco di biodiversità.

Per ulteriori dettagli si rimanda all'Allegato 1: Relazione Tecnica di PRE-SCREENING - Capitolo 2.0 – "Localizzazione del progetto".

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

Il progetto di variante prevede un iniziale intervento edificatorio del polo logistico del comparto 2 per una superficie di circa 66.250 m².

Le opere riguardano in particolare la realizzazione di un fabbricato, a forma prevalentemente rettangolare (Warehouse) a cui vengono affiancati alcuni locali di servizi. All'interno dell'edificio sono ubicate due funzioni confinanti: attività produttiva e servizi. Sono inoltre ubicati nell'area due guardiane e diversi locali tecnici.

L'edificio si sviluppa su quattro piani fuori terra (da segnalare che il piano terra del magazzino è parzialmente soppalcato); l'altezza netta interna dell'edificio è di 24,66m sottotrave e l'altezza di estradosso della copertura misurata alla gronda è 24,94m. L'altezza prevista dei pannelli, che costituiscono l'involucro del fabbricato fa assumere agli stessi anche la funzione di parapetto del piano copertura.

Le sistemazioni esterne dell'area prevedono la realizzazione di un'area recintata con viabilità carrabile interna composta da tre corsie con 205 posti di stazionamento camion e con spazi dedicati per il carico e lo scarico dei camion, disposti parallelamente alle facciate nord ed est del fabbricato.

Le superfici esterne all'area recitata sono prevalentemente adibite a parcheggio e consistono in due spazi di fermata per autobus, dotati di pensiline, 1331 posti auto compresi 63 posti per disabili. Sono stati previsti altresì 144 posti per il parcheggio di biciclette (protetti da tettoia) e 63 posti per motociclette.

Trovano ubicazione nelle aree esterne al fabbricato alcuni edifici e manufatti accessori, come la guardiana principale (compresa la postazione fast lane) e la guardiana secondaria, posizionati rispettivamente a sud e a nord dell'edificio, pensiline per fumatori, i serbatoi d'acqua, i gruppi di pompaggio ed i trasformatori elettrici.

L'intervento complessivo previsto dalla variante urbanistica prevede il completamento dei restanti comparti per una superficie di circa 39.805 m²

Per ulteriori dettagli si rimanda all'Allegato 1: Relazione Tecnica di PRE-SCREENING - Capitolo 3.0 – "Caratteristiche del progetto".

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare – Decreto VIA n. 3557 del 1999 Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare – Decreto VIA n. 374 del 16/07/2010, prorogato con DM 16 Ottobre 2015 n. 2018 di proroga del Decreto VIA n. 0000374 del 16/07/2010 e Decreto MATTM e MIBAC n. 64 del 09.02.2021 di ulteriore proroga.
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	Comune di Jesi: Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 09.03.2007 “ <i>Approvazione del Progetto Preliminare per il sistema interportuale di Jesi in variante al PRG</i> ” Delibera di C.C. n. 85 del 27.07.2007 “ <i>Adozione definitiva del Progetto Preliminare per il sistema interportuale di Jesi in variante al PRG</i> ” Delibera di C.C. n. 75 del 18.04.2008 “ <i>Approvazione in adeguamento al parere favorevole con rilievi espresso dalla Provincia di Ancona con Delibera di G.P. n. 613 del 28.12.2007 del Progetto Preliminare per il sistema interportuale di Jesi in variante al PRG</i> ”

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	Comune di Jesi – SCIA e Permesso di costruire
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Procedura di Pre-Screening VAS <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica	<input checked="" type="checkbox"/> Provincia di Ancona <input checked="" type="checkbox"/> Soprintendenza per i beni ambientali ed architettonici delle Marche

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi Relazione Tecnica Paragrafo 2.2
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi Relazione Tecnica Paragrafo 2.2
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi Relazione Tecnica Paragrafo 2.2
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi Relazione Tecnica Paragrafo 2.2
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi Relazione Tecnica Paragrafo 2.2
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi Relazione Tecnica Paragrafo 2.2
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Vedi Relazione Tecnica Paragrafo 2.2

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	X	Vedi Relazione Tecnica Paragrafo 2.2
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	X	Vedi Relazione Tecnica Paragrafo 2.2
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	X	Vedi Relazione Tecnica Paragrafo 2.2
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	X	Vedi Relazione Tecnica Paragrafo 2.2
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	X Zona 2	<input type="checkbox"/>	Vedi Relazione Tecnica Paragrafo 2.2
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	X	Vedi Relazione Tecnica Paragrafo 2.2

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto si inserisce in un'area per la quale il PRG prevede la destinazione a polo logistico interportuale. La costruzione, l'esercizio e la dismissione del progetto non modificano quanto valutato in sede di VIA. (Decreto VIA 374/2010)</p>		<p><i>Perché:</i> La persistenza della destinazione a polo logistico non modifica gli impatti ambientali già valutati nel SIA in quanto le tipologie realizzative delle strutture che completeranno i comparti urbanistici <u>non modificano diversamente la morfologia del terreno, utilizzano suoli già destinati urbanisticamente allo stesso scopo, non interferiscono con i corpi idrici sia superficiali, che sotterranei. In definitiva non si generano per gli indicatori in oggetto impatti ambientali significativi e negativi rispetto a quanto valutato in sede di VIA (Decreto VIA n. 374 del 16/07/2010)</u></p>	

	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?</p>	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>La realizzazione del progetto non richiede l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p><u>Gli edifici avranno coperture in pannelli fotovoltaici che rendono energeticamente indipendenti le attività.</u> Il polo logistico previsto nel comparto 2 <u>farà uso di mezzi ad alimentazione elettrica, sia per la movimentazione delle merci, sia per lo spostamento degli addetti all'interno dell'hub logistico.</u></p> <p>Le attività che si insedieranno di carattere esclusivamente logistico <u>risultano poco idroesigenti; i terreni movimentati per le attività edilizie verranno totalmente recuperati in sito.</u></p> <p><u>Le acque meteoriche verranno raccolte in appositi bacini e restituite gradualmente al terreno e alla falda acquifera</u></p> <p>In definitiva non sono previsti ulteriori effetti ambientali significativi e negativi rispetto a quanto analizzato nel SIA 2008 ma le modifiche produrranno impatti positivi.</p>	

<p>3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto non prevede l'utilizzo di sostanze pericolose e/o materiali nocivi che possono destare preoccupazioni sui rischi reali o percepiti per la salute umana.</p>		<p><i>Perché:</i> <u>Non vengono utilizzate, né prodotte sostanze e materiali pericolosi e/o nocivi.</u></p>	
	<p><i>Descrizione:</i> Rifiuti inerti da demolizione/costruzione, rifiuti da imballaggi misti, rifiuti plastici, metallici, legno, carta.</p>		<p><i>Perché:</i> <u>La gestione dei rifiuti avverrà con raccolta differenziata</u>, secondo la normativa vigente affidando la raccolta a ditte autorizzate al trasporto e al recupero dei materiali.</p>	

5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
--	--	-----------------------------	-----------------------------	--

	<p><i>Descrizione:</i> Emissioni da traffico veicolare.</p>	<p><i>Perché:</i> Gli impatti dovuti al traffico veicolare mobilitato dalla realizzazione del progetto <u>non saranno peggiorativi rispetto a quanto simulato nel SIA 2008</u>, ma come dimostrato con l'applicazione del modello previsionale risulteranno esclusivamente migliorativi, in quanto, pur in presenza di un parziale incremento numerico dei veicoli leggeri, una sostanziale conferma del numero dei veicoli pesanti, l'innovazione tecnologica e il rinnovo progressivo del parco mezzi circolante degli ultimi anni compensa indirettamente il bilancio ambientale delle emissioni in atmosfera. <u>Inoltre, per lo sviluppo logistico dell'area è previsto un significativo aumento del trasporto su ferro, in netto miglioramento rispetto alla situazione attuale che risulta molto sottodimensionata in confronto alla previsione del SIA 2008. L'autoproduzione energetica eliminerà completamente il ricorso a centrali termiche a gas, rimuovendo del tutto le emissioni in atmosfera di gas combustibili. Un calcolo ipotetico sull'uso di caldaie a pompa di calore rispetto alle tradizionali caldaie per impianti logistici simili a quello in progetto, ha determinato un risparmio in termini di CO2 stimato in circa 52.180 kg/anno.</u></p> <p>Non sono previsti ulteriori effetti ambientali significativi e negativi rispetto a quanto analizzato nel SIA 2008. Le modifiche produrranno altresì impatti positivi.</p>
--	---	---

	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<i>Descrizione:</i> Il progetto genererà essenzialmente rumori da traffico veicolare ed emissioni luminose da punti luce.		<i>Perché:</i> <u>Gli impatti mobilitati dalla realizzazione del progetto sono conformi con le simulazioni previste nel SIA 2008</u> come previsione attuativa del progetto di ampliamento dell'interporto. Le valutazioni previsionali di impatto acustico confermano che non si generano effetti significativi e negativi per la componente rumore.	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<i>Descrizione:</i> L'esercizio delle attività non prevede l'utilizzo di sostanze potenzialmente inquinanti per il suolo, acque sotterranee e superficiali.		<i>Perché:</i> L'esercizio delle attività di tipo essenzialmente logistico <u>non prevede l'utilizzo di sostanze potenzialmente inquinanti</u> per il suolo, acque sotterranee e superficiali.	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<i>Descrizione:</i> Il progetto prevede la realizzazione di un polo logistico per la movimentazione e distribuzione delle merci e infrastrutture collegate		<i>Perché:</i> Il tipo di attività <u>non prevede l'utilizzo di sostanze pericolose che possano costituire un rischio per la salute umana e per l'ambiente</u> , sia in fase di cantiere e, particolarmente, in fase di esercizio.	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Nel raggio di 1,5 km non vi sono aree protette che interferiscono con la realizzazione del progetto.		<i>Perché:</i> <u>Nel raggio di 1,5 km non vi sono aree protette che possano interferire con la realizzazione del progetto.</u>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

<p>Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Nel raggio di 1,5 km non vi sono aree protette che possano essere disturbate dalla realizzazione del progetto.</p>		<p><i>Perché:</i> <u>Nel raggio di 1,5 km non vi sono aree protette che interferiscono con la realizzazione del progetto.</u></p>	
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Falda acquifera della pianura alluvionale del fiume Esino</p>		<p><i>Perché:</i> <u>Il tipo di attività non prevede l'utilizzo di sostanze pericolose che possano costituire un rischio per l'ambiente. L'attività è poco idroesigente e necessita di un modesto approvvigionamento idrico da pozzo per l'irrigazione delle aree verdi; la realizzazione di bacini di laminazione delle acque meteoriche favorisce l'infiltrazione delle stesse e l'alimentazione della falda acquifera.</u> Non sono previsti ulteriori effetti ambientali significativi e negativi rispetto a quanto analizzato nel SIA 2008, ma le valutazioni sono prevalentemente di carattere migliorativo</p>	

	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Strade di collegamento logistico-territoriale (Strada statale 76 e strada provinciale 76).		<i>Perché:</i> lo studio del traffico appositamente elaborato sulle principali arterie di collegamento (S.S.76 e svincoli Interporto) <u>non ha evidenziato criticità con la realizzazione del progetto, confermando le valutazioni sugli aspetti ambientali legati al traffico veicolare già analizzate nel SIA 2008. Gli aspetti possono essere considerati indirettamente positivi per il consistente miglioramento delle prestazioni tecnologiche del parco veicolare.</u>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione:</i> Il progetto non è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica.		<i>Perché:</i> Il progetto di realizzazione di un polo logistico è inserito all'interno di un <u>contesto di attività intermodale interdotta alla fruizione pubblica.</u>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<i>Descrizione:</i> La realizzazione del progetto avverrà su un'area già destinata urbanisticamente come polo intermodale e come tale valutata dalle precedenti procedure ambientali.		<i>Perché:</i> <u>La realizzazione del progetto non determinerà perdita di suolo non antropizzato.</u> Il confronto dei dati urbanistici, evidenziato nelle tavole allegare, mostra la totale conformità delle superfici occupate.	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti all'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto o in aree limitrofe non ci sono piani/programmi approvati inerenti all'uso del suolo che potrebbero essere interferiti dalla realizzazione del progetto.		<i>Perché:</i> <u>Per assenza della motivazione.</u> <u>Il PRG ha già destinato la zona ad area intermodale</u>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
16. Sulla base delle informazioni	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

<p>della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto non ci sono zone densamente abitate o antropizzate</p>		<p><i>Perché:</i> <u>Per assenza della motivazione.</u> <u>Il PRG ha già destinato la zona ad area intermodale</u></p>	
<p>17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Presenza di un luogo di culto (chiesa)</p>		<p><i>Perché:</i> <u>L'edificio religioso è ubicato esternamente al perimetro della variante</u> ed è raggiungibile con autonoma viabilità. La costruzione della Chiesa è stata parte integrante del progetto Interporto e <u>rientra tra le opere previste nel comparto 1.</u></p>	
<p>18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto non ci sono zone con risorse importanti.</p>		<p><i>Perché:</i> <u>Per assenza della motivazione.</u></p>	
<p>19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'area occupata da interporto (comparto 1) è stata oggetto di analisi di rischio sanitario e ambientale che si è conclusa con una valutazione di assenza di rischio sanitario.</p>		<p><i>Perché:</i> <u>Le concentrazioni dei contaminanti non determinano rischio di tipo sanitario.</u></p>	

	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<i>Descrizione:</i> L'area di progetto non ricade all'interno di zone a rischio ambientale, e soggette a condizioni di criticità idrogeologica.		<i>Perché:</i> L'area di Variante occupa una porzione della pianura alluvionale del fiume Esino, <u>completamente pianeggiante</u> , situata ad una distanza dal corso d'acqua tale da <u>escludere problematiche dovute a fenomeni alluvionali</u> . Nella tipologia climatica mediterranea l'area oggetto di studio rientra nel mesoclima della fascia medio-collinare, <u>con assenza di condizioni climatiche estreme o avverse</u> .	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area non si rilevano progetti che possano determinare effetti cumulativi.		<i>Perché:</i> <u>Per assenza della motivazione.</u>	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di progetto è ubicata nel Comune di Jesi, provincia di Ancona, Regione Marche.		<i>Perché:</i> <u>Per assenza della motivazione.</u>	

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Relazione Tecnica di PRE-SCREENING VARIANTE PROGETTO PRELIMINARE PER IL SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI	=====	All1_Relazione_Tecnica_di_PRE-SCREENING.pdf
2	Tavola di confronto stato vigente - stato di variante	1:2000	Allegato2: Tav. A - Confronto GE-URB
3	Tavola di confronto stato vigente - stato di variante	1:2000	Allegato3: Tav. B – Confronto inquadramento urbanistico INQ-ZON
4	Tavola di confronto stato vigente - stato di variante	1:2000	Allegato 4: Tav. C Sintesi confronto_URB
5	Tavola di confronto stato vigente - stato di variante	1:4000	Allegato 5: Tav. D – Sovrapposizione layout stato vigente e di variante
6	Planimetria sistemazione rinaturazione	1:1000	Allegato 6: Tav. AO 1 – ANNEX – Sistemazione rinaturazione – Green Plan Breeam Excellent Improved Ecology
7	Relazione interventi di miglioramento ecologico	=====	Allegato 7 Moduli per la realizzazione di nuove unità ecosistemiche per crediti Breeam – LE04
8	Tavola Sintesi confronto caratteristiche ambientali	=====	Allegato 8: Tav E- Sintesi confronto ambiente
9	Tavola di Analisi dell'impatto visivo	=====	Allegato 9: Tav. H – Analisi impatto visivo
10	Tavola analisi impatto visivo	=====	Allegato 10: Tav. I – Analisi dell'impatto visivo dell'intervento – confronto fotoinserimenti stato vigente e variante
11	Tavola analisi impatto visivo	=====	Allegato 11: Tav. L - Analisi dell'impatto visivo dell'intervento – confronto fotoinserimenti stato variante
12	Tavola analisi impatto visivo	=====	Allegato 12: Tav. M – Analisi dell'impatto visivo dell'intervento - viste modello 3D comparto 2
13	Parere compatibilità geomorfologica		Allegato 13: Parere compatibilità geomorfologica
14	Parere verifica di compatibilità idraulica		Allegato 14: Parere verifica di compatibilità idraulica