

OGGETTO: [ID: 6235] Variante non sostanziale al Progetto Preliminare per il Sistema Interportuale di Jesi in variante al PRG. Valutazione Preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.

Con riferimento al procedimento in oggetto, con nota prot. 43026 del 14/07/2021, acquisita al prot. 77708/MATTM del 16/07/2021, successivamente perfezionata con nota 69094 del 5/11/2021 e con nota prot. 6668 del 2/02/2022, acquisite agli atti con prot. 125687/MATTM del 15/11/2021 e prot. 16494/MiTE del 10/02/2022, la società D.P.A. S.r.l. ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii in merito al progetto di “**Variante non sostanziale al Progetto Preliminare per il Sistema Interportuale di Jesi in variante al PRG**”, in quanto modifica alla tipologia di opera di cui al punto 15) dell’Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., ovvero “*Interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell’intermodalità di cui alla legge 4 agosto 1990 n. 240 e s.m., comunque comprendenti uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione*”.

Oggetto della presente valutazione preliminare è una variante al progetto di ampliamento già approvato con Decreto VIA n. 374/2010, prorogato per cinque anni con D.M. n. 218 del 16/10/2015, ed ulteriormente prorogato con Decreto VIA n. 64 del 9/02/2021, e prevede la divisione della superficie territoriale dell’interporto in 8 comparti, senza alterare qualitativamente e quantitativamente il contesto ambientale di riferimento analizzato, ma al contrario migliorando le performance dei principali indicatori ambientali.

Il proponente precisa che la variante in progetto mantiene inalterato il perimetro dell’interporto, la zonizzazione e le funzioni del precedente progetto approvato con il Decreto VIA 374/2010, gli indici urbanistici, le aree destinate agli standards e le superfici coperte.

Inoltre il proponente evidenzia che la variante in progetto, oltre a presentare una maggior razionalità urbanistica rispetto alla vigente versione, ingloba adeguamenti tecnici e tecnologici finalizzati al miglioramento del rendimento delle prestazioni ambientali.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare il Proponente ha trasmesso la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “*Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all’articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall’articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104*” ed alcuni elaborati di dettaglio.

Storia pregressa del progetto

- con Decreto VIA n. 3557 del 1999, il Ministero dell’Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare ha emesso pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto generale dell’interporto di Jesi;

ID Utente: 6868

ID Documento: CreSS_05-Set_05-6868_2021-0345

Data stesura: 23/11/2021

✓ Resp.Set: Pieri C.

Ufficio: CreSS_05-Set_05

Data: 02/03/2022

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

- con Decreto VIA n. 374 del 16/07/2010, il Ministero dell’Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare ha emesso pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto dell’interporto di Jesi. Tale progetto riguarda un ampliamento dell’Interporto di Jesi per una ulteriore capacità di deposito che passa da 800.000 m2 a 1.100.000 m2;
- la validità temporale del Decreto VIA n. 374/2010 è stata prorogata per cinque anni con D.M. n. 218 del 16/10/2015, e successivamente prorogata per ulteriori 5 anni con Decreto VIA n. 64 del 9/02/2021;
- con prot. MIC_SABAP-MAR_UO3-23169 del 13/10/2021, la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio delle Marche esprime parere favorevole con prescrizioni sul progetto di variante, oggetto della presente valutazione preliminare;
- con nota prot. 5 del 2/02/2022, Interporto Marche comunica il proprio nulla osta al trasferimento alla D.P.A srl degli obblighi derivanti dalle valutazioni ambientali espresse sul progetto;
- con prot. MIC_SABAP-AN-PU-1746 del 17/02/2022, la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Ancona, Pesaro e Urbino, conferma il parere favorevole con prescrizioni sul progetto di variante, in seguito a delle modeste modifiche apportate al Comparto 1 – zonizzazione.

Analisi e valutazioni

La valutazione preliminare oggetto di esame riguarda il sistema Interportuale di Jesi, nel contesto del quadro di sviluppo e razionalizzazione dell’area industriale del territorio Comunale di Jesi.

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

A circa 1,5 chilometri a sud dell’area di progetto è localizzata la riserva naturale di Ripabianca gestita dal WWF, ubicata lungo il corridoio ecologico del fiume Esino, tuttavia il Proponente evidenzia che le attività di progetto non hanno una incidenza né diretta né indiretta sulla riserva naturale di Ripabianca in quanto esterne e distali sia dalla riserva naturale sia dal corridoio ecologico costituito dal fiume Esino.

Per quanto riguarda le Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica, il Proponente rileva che l’area interportuale e l’area in Variante progettuale non ricadono, neanche parzialmente all’interno di aree di importanza storico, culturale e archeologica, mentre per quanto concerne gli aspetti paesaggistici, l’area in Variante progettuale ricade all’interno di aree vincolate ai sensi dell’art. 136 del D.Lgs. n. 42/2002 “Dichiarazione di notevole interesse della valle del Fiume Esino” (già Legge nr. 431/1985 e DM 1985), pertanto la Variante progettuale sarà regolarmente sottoposta ad autorizzazione paesaggistica.

Allo stato attuale, all’interno dell’area interporto, sono state realizzate le seguenti opere di urbanizzazione e i seguenti fabbricati:

Comparto n.1:

- viabilità di accesso e di raccordo tra lo svincolo ANAS ed il varco di entrata all'Interporto che consente l'accesso al cuore della struttura interportuale;
- asse viario principale area ferro- gomma e asse viario secondario;
- l'area terminal containers con fascio di tre binari;
- un deposito ubicato nell'area intermodale ferro - gomma per una superficie di 12.551 mq con piazzali di deposito e parcheggio e sosta dei mezzi pesanti e leggeri, e parcheggio temporaneo per autovetture;
- l'area destinata a Servizi Direzionali (palazzina uffici);
- l'area intermodale con relativo fascio di tre binari, corsie di movimentazione dei mezzi gommati, zona per sosta e deposito di containers, casse mobili ed unità affini (Zona Terminal FF.SS.);
- un piccolo edificio destinato a stazione ferroviaria;
- la nuova chiesa prevista dal Progetto preliminare;
- l'area destinata a servizi per gli autotrasportatori dove è stata realizzata l'area rifornimento carburanti;
- laghetto antincendio, depuratore e collettore fognario.

Con il completamento della prima fase funzionale sono garantite le funzioni di Terminal Containers e di trasporto combinato con la localizzazione all'interno dell'area sia del vettore ferroviario che di imprese di spedizione ed autotrasporto oltre alla funzione primaria di manipolazione, stoccaggio e trasferimento di containers e di merci varie connesse alle operazioni di carico e scarico.

Oggetto della presente valutazione preliminare è una variante al progetto di ampliamento dell'Interporto di Jesi e prevede la divisione della superficie territoriale dell'interporto in 8 comparti, mantenendo inalterato il perimetro dell'interporto (vedi figura n.1), la zonizzazione e le funzioni del precedente progetto preliminare Sistema Interportuale di Jesi, approvato con il Decreto VIA 374/2010, gli indici urbanistici e quindi le aree destinate agli standards e le superfici coperte.

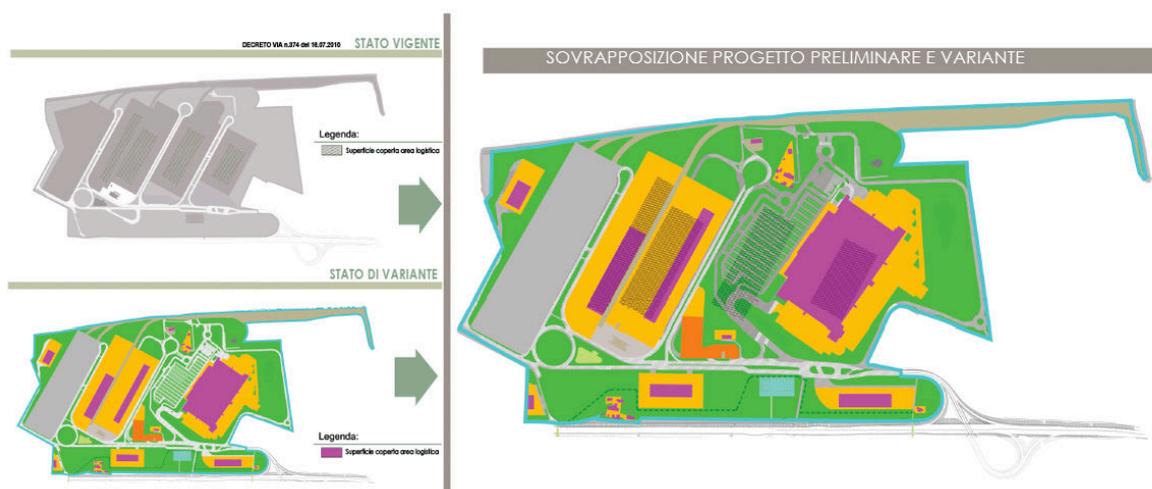


Figura 1 – Planimetria Planimetrie di confronto stato vigente (VIA 2010) e stato di variante e sovrapposizione dei due scenari

Il progetto prevede un sistema frazionato in più operatori ed in base alle richieste di quest'ultimi, l'ipotesi di assetto si basa sulle seguenti caratteristiche:

- il perimetro dell'area dell'Interporto viene lievemente modificato per adeguamento cartografico e catastale rispetto all'ampliamento previsto dal Progetto Preliminare con superficie territoriale coincidente e pari a mq. 1.010.762;
- viene mantenuta la zonizzazione definita dal progetto preliminare;
- resta inalterata la previsione degli standards urbanistici, delle superfici coperte totali e degli indici predisposti per le varie aree funzionali;
- viene proposta la divisione della superficie territoriale in 8 comparti con capacità edificatoria (superficie coperta) proporzionale alla superficie territoriale, calcolata tramite l'indice territoriale definito in fase di progetto preliminare;
- viene prevista la realizzazione di magazzini di varie tipologie dimensionali per diversificare l'offerta con capacità minima di mq 275 e massima di circa 66.250 mq con altezza pari a 15 m per tutti i comparti, tranne che per il comparto 2 dove le specifiche esigenze dell'operatore finale hanno richiesto un'altezza maggiore (rif.art.8 N.T.A);
- previsione di superfici coperte accorpabili tra i vari comparti;
- aumento aree gomma-gomma per specifiche richieste di mercato maggiormente orientato sul traffico gomma- gomma che ferro-gomma e previsione di piazzali privati per autoarticolati all'interno di ogni comparto.

In particolare, 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, di altezza complessiva di circa 25 m, 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.

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.

Infine, trovano ubicazione nelle aree esterne al fabbricato alcuni edifici e manufatti accessori, come la guardiania principale (compresa la postazione fast lane) e la guardiania 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.

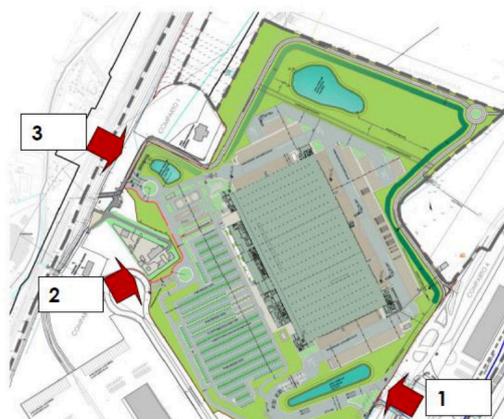


Figura 2 - schema planimetria generale con indicazione accessi al comparto 2

Il Proponente evidenzia che, ai fini dell'inserimento paesaggistico, considerato il vincolo in cui l'area si trova, sono state operate scelte formali che consentano un'integrazione armoniosa nel contesto dalle visuali dalle aree tutelate, dalle vie di percorrenza e dalle colline prossime all'area d'intervento.

Inoltre, il Proponente, per il Comparto 2, a compensazione e mitigazione per l'altezza maggiore rispetto agli altri Comparti, prevede la realizzazione di pareti verticali verdi nelle facciate rivolte verso la SS76 e Villa Honorati Ajamurata, unitamente alla sistemazione delle aree esterne con dune inerbiti e piantumate lungo gli stessi lati e con grigliati verticali verdi, che rievocando l'immagine di un bosco naturale, mitigano la percezione del costruito.

Con particolare riferimento al progetto del comparto n. 2 la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio delle Marche si è espressa con parere favorevole con prescrizioni, con protocollo comunale n. 63361 del 14/10/2021.

Il proponente evidenzia che il progetto prevede la totale autonomia energetica e l'uso di mezzi elettrici per lo spostamento di materiali e persone all'interno e all'esterno dell'edificio; verranno eliminate le centrali termiche alimentate a gas, a favore di altre tipologie di produzione energetica non climalteranti, come le energie rinnovabili. In particolare:

- sulla copertura del magazzino del comparto 2 (quello di maggior dimensioni e volumetria) sarà previsto un impianto fotovoltaico avente una potenza di picco pari a 1.311 kW;
- la produzione di energia termica per climatizzazione e acqua calda sanitaria sarà effettuata unicamente mediante pompe di calore che utilizzeranno l'energia aeraulica accumulata nell'aria dell'ambiente esterno;
- tutte le unità di ventilazione saranno predisposte per il free cooling cioè per il raffrescamento gratuito sfruttando l'aria esterna.

Mentre, per quanto concerne il risparmio delle risorse naturali:

- tutti i generatori di energia termica (sia per climatizzazione che per produzione di acqua calda sanitaria) saranno a pompa di calore. Non sono pertanto previsti generatori a combustione, evitando in tal modo l'emissione di PTS, poveri sottili e ultrasottili, NOx, CO e CO2;

- le apparecchiature di cottura per la cucina saranno solo di tipo elettrico.

Infine il ricorso all'automazione con veicoli elettrici, sia per la movimentazione delle merci, sia per il trasferimento degli addetti all'interno e all'esterno del fabbricato, implementa il risparmio energetico a differenza di altre tipologie di logistica interportuale originariamente previste nel progetto preliminare Interporto (Decreto VIA 374/2010).

Per quanto riguarda la **fase di cantiere**, il Proponente afferma che, prendendo come riferimento le valutazioni ambientali relative alla fase di cantiere analizzate nel SIA del Decreto VIA n. 374 del 16/07/2010, non si rilevano sostanziali e significative modifiche negli aspetti ambientali e gestionali di cantiere.

In particolare:

- le tipologie di attività e lavorazioni saranno le stesse ed in particolare saranno le stesse nella realizzazione di strade, piazzali, capannoni e relativi sottoservizi;
- le risorse utilizzate saranno analoghe a quelle già valutate nel SIA;
- le prestazioni qualitative dei mezzi di cantiere sono nettamente migliorate rispetto ai livelli valutati nel SIA (datato 2008);
- per quanto riguarda gli impatti acustici in fase di cantiere, le previsioni della variante in progetto sono sicuramente compatibili con quanto valutato nel SIA 2008 e anzi i miglioramenti nelle emissioni acustiche dei mezzi di cantiere favoriscono indiscutibilmente minori impatti. Il Proponente è sicuro che verranno rispettati i limiti emissivi previsti dal Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Jesi;
- le emissioni in atmosfera non si discosteranno da quanto già determinato in sede di valutazione di impatto ambientale, con livelli emissivi sicuramente migliori rispetto al 2008 (data di redazione del SIA) per l'evoluzione qualitativa e l'innovazione tecnologica delle prestazioni dei mezzi impiegati in corso d'opera.

Infine, il Proponente evidenzia che, analogamente alla fase di cantiere, le valutazioni ambientali del SIA per **la fase di esercizio**, rispecchiano gli stessi aspetti ambientali anche per la nuova tipologia di attività di polo logistico. In ogni caso il proponente comunica che l'impianto sarà "controllato", sia in fase di costruzione che di esercizio, da un Sistema di Monitoraggio Integrato (ISO 14000), coadiuvato da un processo di certificazione della sostenibilità ambientale, verificato dal BRE (ente terzo internazionale), secondo il Protocollo BREEAM International New Construction, con obiettivo minimo livello "Very Good". Il processo di certificazione riguarderà tutti gli aspetti della sostenibilità ambientale: inserimento nel contesto territoriale, interconnessioni con modalità di mobilità sostenibile, selezione di materiali riciclati e/o dotati di certificazioni ambientali, risparmio energetico, totale eliminazione di processi di combustione (annullamento delle emissioni locali di NOx, CO e CO2), risparmio idrico, mitigazione e compensazione degli impatti sull'ecosistema.

Per ultimo il proponente, comunica che in merito agli aspetti relativi al traffico veicolare e ferroviario collegato all'intervento in esame, è stato predisposto da Righetti & Monte - Ingegneri e Architetti Associati di Bologna lo studio "*Verifica di sostenibilità trasportistica dell'intervento*" di cui vengono riportate le conclusioni nella Relazione Generale allegata alla lista di controllo (cfr. pag. 25-27 dell'"Allegato 1_Relazione Tecnica_PRE_SCREENING_def").

Inoltre, il proponente ha anche trasmesso un Bilancio dei fattori emissivi effettuando una comparazione del traffico incidente nell'area interessata dalla Variante, tra quanto previsto nel SIA

2008 e quanto viene previsto come scenario futuro (cfr. pag. 27-31 dell'“Allegato 1_Relazione Tecnica_PRE_SCREENING_def”).

Nello specifico, non essendo disponibili i singoli dati utilizzati nei calcoli eseguiti nei precedenti studi condotti (2008 con proiezione al 2012), si è scelto di eseguire il calcolo dei grammi/giorno per Km in emissione dal traffico veicolare sul tratto stradale SS76 della Val d'Esino sulla base del modello di calcolo del programma CORINAIR e della stima di fattori medi di emissione.

Per l'anno 2012 sono stati considerati i mezzi Euro 1, 2, 3 e 4, mentre per lo scenario futuro (con entrata a regime del nuovo impianto ipotizzabile tra qualche anno) sono stati considerati solo i mezzi Euro 5 e 6, in quanto i mezzi Euro 4 sono stati considerati in via di completa sostituzione, mentre per scelta cautelativa non sono stati considerati i mezzi elettrici ed ibridi che allo stato attuale iniziano a circolare in percentuali rilevanti.

I risultati ottenuti vengono di seguito riportati in forma tabellare:

Inquinante	Scenario 2012	Scenario futuro	Aumento o riduzione %
CO	30456,80	14575,90	-52,14%
COV	8598,27	2203,56	-74,37%
NOx	25482,22	17783,49	-30,21%
Benzene	147,92	34,51	-76,67%
PM10	1642,13	1442,01	-12,19%

Tabella 4- decremento inquinanti confronto 2012-stato futuro

Oltre tali positivi risultati, il Proponente evidenzia che bisognerà aggiungere anche il risparmio in termini di CO2 dato dall'utilizzo di caldaie a pompa di calore invece di caldaie tradizionali, stimato in circa 52180 kg/anno.

Ad ulteriore supporto di quanto affermato il Proponente richiama le valutazioni effettuate da ARPA Marche (Report Regionale della Qualità dell'Aria 2015-2018) sullo stato di qualità dell'aria della media e bassa Vallesina nel quale si evidenzia un miglioramento complessivo nell'intervallo temporale 2009-2019.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, con lo sviluppo del progetto di variante e la realizzazione del nuovo hub logistico, 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. Quindi, l'intermodalità ferro-gomma non verrà depotenziata ma continuerà la sua funzione di piattaforma logistica a servizio dell'Interporto e del suo sviluppo futuro.

In sintesi, lo studio sul traffico ha posto in evidenza che la variante di progetto determina un aumento del traffico veicolare (la stima di incremento del traffico veicolare associato all'assetto

post operam sulla SS76 della Val d'Esino risulta nell'ordine dei 3'000 veicoli medi giornalieri totali); tuttavia, a detta del proponente, le costanti innovazioni tecnologiche introdotte dalle case automobiliste e il rinnovo del parco veicolare concorrono a non determinare un peggioramento della qualità dell'aria e della componente rumore, ma bensì concorrono a determinare un significativo miglioramento contribuendo pertanto ad un bilancio ambientale finale di carattere positivo.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che:

- l'area di intervento non ricade in alcuna zona protetta né in siti della rete Natura 2000;
- in merito al progetto di variante oggetto della presente valutazione preliminare la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio delle Marche, con prot. MIC_SABAP-MAR_UO3-23169 del 13/10/2021, si è espressa con parere favorevole con prescrizioni, successivamente confermato con prot. MIC_SABAP-AN-PU-1746 del 17/02/2022 a seguito di alcune modeste modifiche al comparto 1-zonizzazione.

Considerato e valutato che:

- la variante in progetto mantiene inalterato il perimetro dell'interporto, la zonizzazione e le funzioni del Progetto approvato con il Decreto VIA 374/2010, gli indici urbanistici, le aree destinate agli standards e le superfici coperte;
- il progetto prevede la totale autonomia energetica e l'uso di mezzi elettrici per lo spostamento di materiali e persone all'interno e all'esterno dell'edificio;
- verranno eliminate le centrali termiche alimentate a gas, a favore di altre tipologie di produzione energetica non climalteranti, come le energie rinnovabili;
- l'impianto sarà "controllato", sia in fase di costruzione che di esercizio, da un Sistema di Monitoraggio Integrato (ISO 14000), coadiuvato da un processo di certificazione della sostenibilità ambientale, verificato dal BRE (ente terzo internazionale), secondo il Protocollo BREEAM International New Construction, con obiettivo minimo livello "Very Good";
- l'aumento delle aree gomma-gomma e del traffico veicolare determinato dalla variante in esame e messo in evidenza dallo studio sul traffico (circa 3.000 veicoli medi in più al giorno), effettuato dal proponente, saranno compensati in termini di emissioni in atmosfera dai seguenti fattori:
 - migliori performance dei veicoli derivanti dalle costanti innovazioni tecnologiche introdotte dalle case automobiliste e il rinnovo del parco veicolare;
 - risparmio in termini di CO2 dato dall'utilizzo di caldaie a pompa di calore invece di caldaie tradizionali, stimato in circa 52180 kg/anno;
 - significativo aumento del trasporto su ferro, in netto miglioramento rispetto alla situazione attuale che risulta molto sottodimensionata in confronto alla previsione del SIA 2008;
 - uso di mezzi elettrici per lo spostamento di materiali e persone all'interno e all'esterno dell'edificio.

Pertanto, ad esito delle considerazioni di cui sopra, si ritiene che il progetto in valutazione denominato “*Variante non sostanziale al Progetto Preliminare per il Sistema Interportuale di Jesi in variante al PRG*”, non determini impatti ambientali significativi e negativi aggiuntivi rispetto a quanto già valutato nella procedura di VIA dell’Interporto di Jesi conclusasi con Decreto VIA n. 374 del 16/07/2010 dall’esito positivo con condizioni ambientali e che quindi sia ragionevolmente da escludere la necessità di successive procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.

Resta ferma la necessità di dare avvio alle procedure di verifica delle ottemperanze alle prescrizioni contenute nel decreto DEC 374 del 16/07/2010, secondo una tempistica da concordare con la Divisione, come richiesto dal DM n. 64 del 9/02/2021 di proroga del termine di validità del suddetto DEC VIA.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell’art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)