



REGIONE MARCHE

PROVINCIA DI ANCONA

COMUNE DI JESI

Interporto Marche S.p.A.

PROGETTO PRELIMINARE PER IL "SISTEMA" INTERPORTUALE DI JESI

bonifica



Centro Studi
sui Sistemi
di Trasporto

RELAZIONE DI SINTESI

Elaborato

G E U R B 0 2

REV.	DESCRIZIONE	COMM.	6	0	1	3	0	REV.	DATA
1		RED.						0	DICEMBRE 2004
2		VER.						1	MAGGIO 2005
3		APPR.						2	DICEMBRE 2005
4								3	GENNAIO 2006

REV. 4 DEL MAGGIO 2006

PREMESSA

Il progetto preliminare per il “SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI” che si propone è stato concepito quale naturale evoluzione del Progetto generale dell’Interporto di Jesi, già inquadrato nella programmazione nazionale quale interporto di I livello ed in quella regionale come nodo infrastrutturale strategico del sistema logistico.

L’opera, in fase avanzata di realizzazione, è stata supportata da un approfondimento progettuale con studi ed indagini che ne hanno evidenziato la necessità di ampliamento rispetto alle originarie previsioni, ed hanno comportato una rielaborazione del Progetto generale, che viene proposta in questa sede.

Ai fini di una chiara ed esaustiva esposizione della proposta, pertanto si è ritenuto opportuno riportare di seguito un breve excursus sui principali elementi amministrativi e dello stato di attuazione del progetto generale, esponendo quindi le motivazioni e le condizioni di fattibilità dell’ampliamento.

INDICE

A. IL PROGETTO GENERALE DELL'INTERPORTO DI JESI	1
B. IL PROGETTO PER IL SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI:	6
C. APPENDICE	21
D. ALLEGATI GRAFICI	25

A. IL PROGETTO GENERALE DELL'INTERPORTO DI JESI

INDICE PARTE A

A. IL PROGETTO GENERALE DELL’INTERPORTO DI JESI	1
A.1. I PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI E L’ITER DI APPROVAZIONE.	3
A.2. I VINCOLI DI AREA VASTA	4
A.3. IL PIANO REGOLATORE GENERALE – LA ZONIZZAZIONE E IL DIMENSIONAMENTO DELL’AREA DI INTERVENTO	5

A.1.1 PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI E L'ITER DI APPROVAZIONE.

L'area di intervento individuata in origine è situata nel territorio che il P.R.G. del Comune di Jesi ha individuato e perimetrato come zona produttiva D sottozona D4.5 ex art. 79 delle Norme Tecniche di Attuazione, unitamente alle Schede tecniche di Progetto (D.4.5) di cui all'art. 84 delle N.T.A. dello stesso P.R.G..

Il progetto generale dell'Interporto è stato approvato dal Comune di Jesi con atto n° 208 del 31/10/97; con successivo atto n° 320 del 18/12/98, il Comune ha dato parere favorevole alla richiesta di variante al PRG di ampliamento dell'area di intervento, necessaria per la realizzazione del collegamento ferroviario e del collettore di smaltimento delle acque, variante che in seguito è stata definitivamente approvata. (Tav. 1; Tav. 2; Tav. 3; Tav. 4).

Lo Studio di Impatto Ambientale redatto sul Progetto generale dell'Interporto è stato quindi sottoposto al Ministero dell'Ambiente per la verifica di compatibilità ambientale, che ha rilasciato parere positivo con D. M. n. 3557 del 04.02.99, con la sola aggiunta di prescrizioni - relative ad una revisione dei sottoservizi, piazzali e strade ed alle sistemazioni esterne - ma in buona sostanza con la conferma delle caratteristiche dimensionali e dei rapporti tra superfici e volumi così come proposti dal progetto.

Il progetto - integrato a seguito delle osservazioni espresse dal Ministero dell'Ambiente e dal Ministero dei Trasporti, sotto il profilo tecnico e finanziario - è stato sottoposto alla riapprovazione del Consiglio Comunale, che con atto n° 216 del 21/07/00 ha confermato il progetto generale dell'Interporto con le integrazioni e le modifiche apportate, confermando l'opera di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza.

Pertanto il Progetto generale, ai sensi dell'art. 84 delle N.T.A. del P.R.G. e delle successive varianti - approvati con le già citate Delibere Consiliari - rappresentano il Piano particolareggiato e lo strumento urbanistico tuttora vigenti.

La Giunta di Jesi ha poi approvato il progetto esecutivo del 1° lotto dopo che lo stesso era stato adeguato al nuovo regolamento di esecuzione della legge Merloni, entrato in vigore nel luglio 2001.

Nella fase di attuazione di completamento del 2° e 3° lotto dell'Interporto, è stata

redatta una rielaborazione dell'intervento consistente nell'accorpamento dei volumi già previsti, che però non ha comportato la modifica dei parametri e degli indici già previsti dal P.R.G., e riguardo alla quale la Regione Marche ha espresso parere favorevole di compatibilità dello Studio di Impatto Ambientale già elaborato per il Progetto generale. Per quanto riguarda la descrizione del Progetto generale e dei relativi dati tecnico-dimensionali si rinvia alla relazione descrittiva allegata.

A.2. I VINCOLI DI AREA VASTA

Il sistema dei vincoli vigenti su area vasta, e relativo all'area di intervento, investe i settori:

- paesistico-ambientale (legge 431/85 e Legge 1497/39);
- uso del suolo – insediamenti;
- uso del suolo – agricolo.

La verifica ristretta all'area d'intervento, ha evidenziato che sulla stessa non gravano vincoli, né di natura idrogeologica o forestale, né di bellezze naturali o storico-artistiche, né di rispetto fluviale, né di interesse archeologico.

L'intervento ricade in area di tipo C per quanto riguarda la rilevanza dei valori paesistici e ambientali, e precisamente nell'ambito delle “*aree relative a valori paesaggistici e ambientali di qualità diffuse* (art. 23)” del P.P.A.R. (Tav. 5).

Tali aree non sono vincolate, ma assoggettate a “Indirizzi generali di tutela” in cui sono ammesse trasformazioni compatibili con l'attuale configurazione del Piano Paesistico Ambientale Regionale. Inoltre l'intervento ricade nelle aree “V” ad alta percettività visuale relativa alle vie di comunicazione ferroviaria, autostradali e stradali di maggiore intensità di traffico. Per tali aree deve essere attuata una politica di salvaguardia,

qualificazione e valorizzazione delle visuali panoramiche percepite dai luoghi di osservazione puntuali o lineari.

Il S.I.A. ha recepito tali prescrizioni, prevedendo le opportune opere di mitigazione e di salvaguardia nelle diverse fasi previste per l'intervento.

*A.3.IL PIANO REGOLATORE GENERALE – LA ZONIZZAZIONE E IL DIMENSIONAMENTO
DELL’AREA DI INTERVENTO*

Il Piano Regolatore Generale di Jesi ha assegnato all’Interporto una superficie ben precisa e perimetrata, identificando l’area come D4.5, pari ad una superficie complessiva di intervento di Mq. 747.500. Successivamente all’approvazione del Progetto Generale ed all’inserimento nel P.R.G. del progetto e delle relative Norme Tecniche di Attuazione, sono state ammesse ulteriori aree rispetto alla originaria superficie, necessarie per la realizzazione del collettore di scarico delle acque e per la localizzazione dell’area di smistamento dei binari ferroviari, per un’ulteriore superficie di Mq. 49.449.

La superficie complessiva di intervento è risultata quindi di mq.796.949, pur senza determinare alcuna variazione in relazione agli indici già contenuti nelle N.T.A. allegate al P.R.G.

In data 17-10-2003 il Consiglio Comunale di Jesi (Delibera CC n. 166) ha espresso parere favorevole con prescrizioni ai sensi dell’ art. 3 comma 5 del D.Lgs 20-08-2002 n. 190 sulla localizzazione del nuovo scalo di smistamento merci per l’interporto di Jesi da realizzarsi in adiacenza dell’interporto.

In data 01-12-2003 la Giunta Regionale della Regione Marche ha espresso parere favorevole ai sensi dell’art. 3 comma 5 del D.Lgs 20-08-2002 n.190 sulla richiesta formulata da R.F.I. –Direzione Compartimentale Infrastrutture di Ancona di accertamento della conformità urbanistica ed all’intesa con lo Stato del progetto preliminare del nodo ferroviario di Falconara e del nuovo scalo di smistamento delle merci dell’Interporto di Jesi.

B. IL PROGETTO PER IL SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI:

INDICE PARTE B

B. IL PROGETTO PER IL SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI:	6
B.1.1. Aspetti normativi e ammissibilità variante – procedura amministrativa	8
B.1.2. Aspetti tecnico-funzionali e dimensionamento dell’ampliamento necessario.....	9
B.1.3. Aspetti finanziari.....	10
B.1.4. Aspetti socio economici.....	11
LE VERIFICHE CON GLI STRUMENTI E LE NORMATIVE VIGENTI ED I POTENZIALI	
IMPATTI SUL TERRITORIO.	14
B.1.5. II vincoli di area vasta.....	15
B.1.6. P.R.G. – Verifica zonizzazione dell’area di espansione e relativi vincoli.....	16
B.1.7. P.R.G. –Norme Tecniche di Attuazione–Verifica e rispetto degli standard.....	16
B.1.8. Le Strategie contenute nel Piano Idea.....	17
B.1.9. La verifica dello Studio di Impatto Ambientale	18
B.1.11. L’Impatto combinato dell’allaccio ferroviario dell’interporto con gli interventi e la delocalizzazione degli impianti della rete RFI	19

Le motivazioni

Ciò premesso, le motivazioni che hanno determinato l'esigenza di ampliamento del Progetto generale possono essere esplicitate rispetto agli ambiti analizzati di seguito, in relazione ai cui indicatori sono state effettuate le verifiche propedeutiche di fattibilità e di compatibilità del progetto di ampliamento dell'Interporto che si propone in questa sede:

- ambito normativo: ammissibilità variante;
- ambito tecnico-funzionale: evoluzione della domanda di settore e verifica dei flussi prevedibili di traffico;
- ambito finanziario: fattibilità dell'opera;
- ambito socio-economico: impatto sull'economia nell'ambito del territorio comunale e sul relativo sviluppo.

B.1.1. Aspetti normativi e ammissibilità variante – procedura amministrativa

Sotto l'aspetto normativo, la proposta di ampliamento dell'area di intervento -e pertanto di variante al vigente P.R.G.- è consentita da quanto previsto nelle N.T.A. tuttora vigenti ai sensi dei riferimenti normativi riportati in premessa, che in particolare all'art. 21 prevedono la possibilità di ampliamento dell'area interportuale, e precisamente: *“ove nel periodo di validità del presente Piano Progetto Generale si ravvisasse la necessità di ampliamento dell'area interportuale per una accresciuta domanda di trasporto intermodale o ferroviario, l'Amministrazione Comunale, su richiesta della Società Interporto Marche S.p.A., potrà valutare l'opportunità di ampliamento dell'area delimitata dal P.R.G. che potrà avvenire con apposita variante e limitatamente alle aree da destinare a trasporto intermodale ferro-gomma o per trasporto containers a mezzo ferrovia”*.

Per quanto concerne invece la procedura amministrativa relativa all'approvazione degli strumenti urbanistici e relativi varianti, come nel caso in oggetto, la L.R.34/92 e successive modificazioni contenute nella L.R.19/2001, disciplinano l'iter di approvazione a livello comunale, ed elencano i casi in cui risulta necessario anche il parere di conformità da parte della Giunta Provinciale.

Nel caso specifico, e come si può desumere dal progetto per il quale si propone la Variante al P.R.G., le citate normative di riferimento individuano la procedura amministrativa per la proposta di ampliamento ivi proposta, che prevede, oltre ad un complessivo aumento delle cubature, l’espansione dell’intervento in area esterna alla superficie D.4.5 già individuata dal vigente P.R.G.. In tal caso -di modifica alle destinazioni d’uso delle aree- le suddette normative prevedono, ai sensi dell’art. 2 della L.R.19/2001, necessariamente anche il controllo di conformità con parere rilasciato dalla Giunta Provinciale, oltre alla procedura di approvazione già prevista in sede di Consiglio Comunale.

B.1.2. Aspetti tecnico-funzionali e dimensionamento dell’ampliamento necessario

Nel corso della redazione del progetto preliminare del 2° e 3° lotto di completamento del Progetto Generale è stata effettuata una verifica delle ipotesi fondanti del progetto sotto il profilo tecnico e della domanda attuale -al fine di verificarne l’attuabilità e l’attualità- basata anche sul confronto diretto con gli operatori di settore. Dalla verifica è emersa una richiesta di attrezzature logistiche di dimensioni e organizzazioni spaziali innovative rispetto alle previsioni originarie contenute nel Progetto generale approvato.

L’assetto complessivo dell’Interporto è stato quindi oggetto di una complessiva revisione, in funzione dei risultati conseguiti (descritti nella relazione allegata), soprattutto per quanto riguarda l’organizzazione logistica interna, pur nel rispetto delle limitazioni del progetto già approvato ed in corso di realizzazione.

La verifica dei flussi di traffico merci su gomma e su ferro ha comportato l’attualizzazione della stima della domanda afferibile all’Interporto, anche alla luce degli interventi di sviluppo e di potenziamento previsti sull’intera rete trasporti dell’area nei diversi settori: il Piano di sviluppo del porto di Ancona; i progetti sulla rete stradale principale; il potenziamento del sistema di offerta ferroviaria; aspetti valutati oltretutto anche in una visione di sinergia tra Interporto, porto di Ancona ed aeroporto Raffaello Sanzio di Ancona Falconara.

Le verifiche condotte in sede tecnica nel campo dei flussi prevedibili, insieme alla domanda di mercato espressa dagli operatori di settore, hanno determinato l’esigenza di

una revisione quantitativa e funzionale delle superfici coperte e scoperte, onde soddisfare nuove esigenze operative e nuove condizioni economico-gestionali.

Ne è risultata la necessità di prevedere un ampliamento della “Piattaforma Logistica” nel suo complesso, con una conseguente previsione di fabbisogno di aree coperte pari al doppio di quanto inizialmente previsto dal Progetto generale, e delineando una ipotesi di ampliamento con un fabbisogno totale di depositi provvisori e servizi annessi pari a Mq. 101.800.

La maggiore capacità richiesta è scaturita dalla necessità di potenziamento dell’area funzionale ferro-gomma, e dei piazzali scoperti; pure in tale ipotesi saranno comunque garantiti i rapporti superficie-coperta/scoperta così come previsti per l’ipotesi originaria contenuta nel progetto generale.

La revisione progettuale proposta rispetterebbe pertanto quanto previsto specificatamente dal già citato art. 21 delle N.T.A., in relazione alla possibilità di varianti al Progetto generale adottato dal P.R.G., mentre l’incremento di area di intervento necessaria per mantenere il rispetto dei rapporti tra superficie fondiaria e superficie territoriale, e tra superfici coperte e scoperte delle aree funzionali, risulterebbe pari a Mq. 213.813.

La valutazione dell’incremento di superficie necessario per il rispetto degli standard urbanistici e che al contempo possa soddisfare tutte le esigenze espresse ha determinato che la superficie complessiva da destinare all’Interporto dovrà essere di mq. 1.010.762, rispetto all’area originariamente prevista, pari a mq. 796.949 (Tav. 11).

B.1.3. Aspetti finanziari

La realizzazione dell’interporto di Jesi comporta un investimento complessivo di Meuro 93,683, di cui Meuro 32,020 del primo lotto e Meuro 10,315 dell’ampliamento del primo lotto, i cui lavori sono rispettivamente in esecuzione ed in corso di consegna. La previsione di spesa per il progetto definitivo del 2° e 3° lotto (completamento) è pari a Meuro 51,347.

E’ stata redatta l’“Analisi costi-benefici” che conferma, nei due scenari di domanda

ipotizzati (basso e alto), l’assoluta sostenibilità finanziaria ed economico-sociale dell’intervento. I risultati ottenuti per l’analisi economica dell’intervento proposto sono esprimibili attraverso gli indicatori SRIE, VANE, VANC, che evidenziano nei due scenari un livello di sostenibilità economica dell’intervento complessivo più che soddisfacente.

L’intervento, infatti, mostra appieno le sue potenzialità di impatto economico positivo sul sistema della mobilità delle merci nell’area di riferimento, dati i benefici interni ed esterni che risulta in grado di attivare.

Il valore positivo del VANE sta ad indicare la piena sostenibilità economico-sociale del capitale investito per la sua realizzazione, attraverso il saldo netto entrate-uscite dei flussi di valori economici previsto per l’intero arco temporale considerato (30 anni) per l’intervento. Il valore di SRIE, largamente al di sopra del tasso di sconto adottato (5%), conferma che il progetto presenta una buona redditività economica che conduce ad un giudizio complessivo di piena accettabilità e sostenibilità economica.

Per avere elementi di confronto circa gli indicatori di redditività del progetto analizzato, si sono considerati valori di benchmark individuati attraverso l’utilizzo della Guida all’Analisi Costi Benefici di Grandi Progetti dell’Unione Europea (1997).

Il valore del Tasso di Rendimento Interno, calcolato per il progetto in esame, risulta compreso nello spettro di valori individuato ed in linea con i valori di deviazione standard rispetto alla media dei progetti della stessa tipologia.

B.1.4. Aspetti socio economici

Il sistema economico territoriale marchigiano rappresenta uno dei punti di forza del Corridoio Adriatico, cioè dell’asse infrastrutturale plurimodale logistico Nord-Sud e delle sue proiezioni internazionali, in particolare Ovest-Est. A medio termine il Corridoio Adriatico svolgerà, dunque, un ruolo essenziale per soddisfare la domanda di trasporto tra l’area centrale UE e la Grecia, i paesi balcanici, l’area del Mediterraneo orientale e tutto l’oltre Suez.

La sezione marchigiana del Corridoio Adriatico, in cui l’intervento in oggetto si inserisce a pieno titolo, è deputata ad assolvere una funzione di cerniera diretta rispetto

alla connessione tra il Corridoio Adriatico ed i corridoi paneuropei V (Branch C Porto di Ploce–Sarajevo–Osijek, che attraversando Slovenia ed Ungheria, arriva fino in Ucraina) e VIII (Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Varna), di notevole interesse perché di collegamento tra il mar Nero ed il Mar Adriatico e per il legame con la Turchia (tramite il ramo Plovdiv-Istanbul del Corridoio V).

La localizzazione, l’interconnessione e la facilità di collegamento dell’Interporto Marche con le principali reti terrestri autostradali e ferroviarie, e con i nodi aeroportuali (scalo di Falconara Marittima) e marittimo (Porto di Ancona), permettono di prefigurare lo sviluppo di una piattaforma logistica completa sotto il profilo dell’integrazione modale ed in particolare di quella marittimo-terrestre.

La razionalizzazione del ciclo del trasporto che il nodo scambiatore dell’Interporto Marche permetterà, attraverso la standardizzazione dei carichi e la combinazione ferro-gomma-mare, per i traffici a lunga distanza rappresenta tuttavia solo parte delle funzioni di ottimizzazione logistica che configurano l’operatività dell’impianto.

Infatti, con la realizzazione del terminal container e dei relativi piazzali di movimentazione-deposito e stoccaggio, è previsto che la struttura interportuale svolga anche una funzione di supporto logistico alle attività portuali ed in particolare garantisca al Porto di Ancona gli spazi e le attrezzature necessari a rinsaldare ed ulteriormente sviluppare i traffici containerizzati.

La presenza, nell’Interporto Marche, delle strutture-attrezzature che potranno essere messe a disposizione degli operatori della produzione e del trasporto che vi si allocheranno potrà stimolare la descritta modernizzazione, creando ulteriori occasioni di crescita del tessuto economico regionale ed in particolare la possibilità di un’interfaccia logistica per l’intero sistema dei distretti industriali presenti nella regione.

L’area di riferimento dell’Interporto di Jesi è caratterizzata dalla prevalente presenza di attività economico-produttive di piccola e media dimensione di impresa.

Si possono identificare i seguenti bacini, contraddistinti da connotati specifici:

- il bacino di Ancona-Jesi-Pesaro;
- il bacino di Fabriano;
- il bacino di Civitanova Marche-Ascoli-Fermo-Tolentino;
- il bacino di Perugia.

Complessivamente le aziende manifatturiere presenti nell’area di riferimento (Marche-Perugia) sono circa 4.200 di cui il 98% con fatturato inferiore ai 50 miliardi, il residuo 2% con fatturato superiore.

Il sistema risulta essere estremamente dinamico, considerato che il valore degli scambi commerciali, in particolare con l’estero, negli ultimi cinque anni è raddoppiato (da 5 a 10 mila milioni di €) per effetto soprattutto dell’incremento dell’export (+ 116% contro un + 60% dell’import). Tale evoluzione si coglie anche dalla serie di azioni ed interventi pubblici e privati che si stanno sviluppando nell’area di interesse dell’interporto:

- la prevista localizzazione dello scalo merci a Jesi, in adiacenza all’area di intervento, che valorizzerà sia per funzionalità che per ruolo strategico la funzione dell’interporto Marche;
- il piano di sviluppo del porto di Ancona e gli interventi infrastrutturali che lo stanno riguardando;
- i progetti sulla rete stradale principale dell’area, in particolare il Quadrilatero di penetrazione interna: Asse viario Marche-Umbria, sistema di viabilità mirato a collegare in modo integrato le aree interne con la costa adriatica e a saldare questa con il versante tirrenico;
- il potenziamento del sistema di offerta ferroviaria con il raddoppio della linea ferroviaria Orte –Falconara;
- la variante di by-pass dell’API con la bretella di raccordo della linea Orte–Falconara alla linea adriatica.

Un altro aspetto che appare determinante, non solo per l’interporto ma per lo sviluppo del sistema economico dell’area, è la creazione di sinergie tra Interporto, Porto di Ancona ed aeroporto, che permetta - oltre che il conseguente potenziamento del sistema multimodale di trasporto delle merci - anche di ripartire alcune funzioni di supporto (quali ad esempio doganali, sanitarie etc., guardia di finanza etc.) presso le sedi dove già

attualmente sono localizzate, dando in tal modo luogo ad un efficace coordinamento delle singole strutture e ad economie di scala non trascurabili.

Molto significativa è risultata l'attività svolta con le imprese che hanno aderito alla manifestazione di interesse a localizzarsi all'interno dell'area. Infatti, per l'analisi del sistema attuale di offerta di servizi logistici e di trasporto, è stata condotta un'indagine parallela che ha riguardato le associazioni di categoria rappresentativi dei due versanti, delle principali imprese, cooperative e sono state acquisite le richieste degli operatori riguardo a superfici, a caratteristiche tecniche e costruttive e sul dimensionamento degli spazi.

In particolare ciò che risulta evidente è la necessità a medio termine di precedere un'espansione dell'area attualmente destinata ad interporto: le richieste di superfici coperte avanzate preliminarmente, in sede di audizione, superano sensibilmente l'offerta attualmente disponibile: pertanto c'è la necessità/opportunità in futuro di procedere all'ampliamento dell'attuale progetto.

Al fine di valutare la convenienza economica-sociale derivante dalla realizzazione dell'interporto di Jesi, così come previsto dal progetto di completamento, sono stati valutati i principali effetti trasportistici del nuovo sistema sotto il profilo socio-economico in modo aggregato per le infrastrutture ed i servizi previsti considerando le principali variabili oggetto di analisi attraverso lo studio comparativo della situazione “senza” progetto e della situazione “con” progetto. Nello specifico le valutazioni economiche relative ai benefici interni calcolati con altra procedura ed ai benefici esterni sono state quindi eseguite in termini differenziali tra situazioni “con” e “senza”, operando sulle variabili nette differenziali (riduzioni di costi interni ed esterni al sistema dei trasporti).

LE VERIFICHE CON GLI STRUMENTI E LE NORMATIVE VIGENTI ED I POTENZIALI IMPATTI SUL TERRITORIO.

Viene qui sintetizzata una prima verifica di compatibilità e di conformità del progetto di ampliamento proposto in relazione agli strumenti ed alle normative vigenti, da intendersi come fase propedeutica alle successive e puntuali indagini di settore necessarie per il completamento dell'iter progettuale, condotta pertanto negli ambiti

relativi a:

Vincoli di area vasta;

- P.R.G. – zonizzazione – verifica vincoli;
- P.R.G. - verifica N.T.A. e rispetto standard;
- Strategie contenute nel Piano Idea;
- Verifica Impatto Ambientale - Adeguamento S.I.A. per Il progetto preliminare per il “SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI”;
- Rapporto Ambientale ai sensi dichiarazione area ERCA;
- Impatto combinato con interventi e delocalizzazioni impianti della rete RFI.

B.1.5. II vincoli di area vasta

Non verrà ribadita in questa sede la coerenza dell'intervento Interporto in relazione alle normative ed agli strumenti di programmazione tecnica ed economica dei livelli di ampia scala - europea, nazionale, regionale - già verificata ed acquisita in sede di Progetto generale; l'ipotesi di ampliamento è stata analizzata e verificata in una dimensione più strettamente locale, e relativamente ad un suo potenziale impatto sul territorio circostante.

Per quanto concerne il sistema dei vincoli di area vasta, resta valido quanto già esposto (par. A.2) nel presente documento, relativamente al Progetto generale, con la verifica degli aspetti relativi a:

- vincoli paesistico-ambientali (legge 431/85 e Legge 1497/39);
- uso del suolo – insediamenti;
- uso del suolo – agricolo;
- individuati dai rispettivi strumenti di settore.

La verifica condotta sull'area interessata dall'intervento di ampliamento ha evidenziato che sulla stessa non gravano vincoli, né di natura idrogeologica o forestale, né di bellezze naturali o storico-artistiche, né di rispetto fluviale, né di interesse archeologico (Tav.7–8–9).

Come già rilevato in sede di progetto generale, l'intervento ricade in area di tipo “C” per quanto riguarda la rilevanza dei valori paesistici e ambientali, e precisamente l'area

ricade nell’ambito delle “*aree relative a valori paesaggistici e ambientali di qualità diffuse (art. 23)*” (Tavola 5).

Tali aree non sono vincolate, ma assoggettate a “Indirizzi generali di tutela” in cui sono ammesse trasformazioni compatibili con l’attuale configurazione del Piano Paesistico Ambientale Regionale. Inoltre l’intervento ricade nelle aree “V” ad alta percettività visuale relativa alle vie di comunicazione ferroviaria, autostradali e stradali di maggiore intensità di traffico. Per tali aree deve essere attuata una politica di salvaguardia, qualificazione e valorizzazione delle visuali panoramiche percepite dai luoghi di osservazione puntuali o lineari.

Il S.I.A. - che sarà integrato alla luce del progetto di ampliamento che si propone - recepirà, come già fatto per il Progetto generale, le suddette prescrizioni, prevedendo le opportune opere di mitigazione e di salvaguardia nelle diverse fasi di realizzazione dell’intervento.

B.1.6. P.R.G. – Verifica zonizzazione dell’area di espansione e relativi vincoli

L’area interessata dalla proposta di ampliamento dell’intervento ricade in area E2 ai sensi del vigente P.R.G. e per la quale si richiede la variante urbanistica (Tav. 10). La verifica condotta sull’area interessata dall’ampliamento condotta in ambito locale conferma quanto già emerso dal confronto dei dati di analisi e degli strumenti di area vasta, con la definizione delle caratteristiche dell’area - dal punto di vista vegetazionale, geologico, idrogeologico - simili a quelle del territorio interessato dall’intervento già in corso di realizzazione, con l’esclusione di vincoli puntuali o integrali; pertanto l’area oggetto dell’intervento di ampliamento sarà adeguatamente sottoposta alle puntuali indagini di settore, secondo il metodo adottato in sede di progetto generale.

B.1.7. P.R.G. –Norme Tecniche di Attuazione–Verifica e rispetto degli standard

Nella riformulazione del progetto sono stati rispettati gli standard previsti dal P.R.G. del Comune di Jesi (come già riportato nel par. B.1.2, in “*Aspetti tecnico-funzionali e dimensionamento dell’ampliamento necessario*”). Il rispetto dei rapporti tra superficie fondiaria e superficie territoriale, e tra superfici coperte e scoperte delle aree funzionali, ha determinato l’individuazione dell’ulteriore fabbisogno di area.

Le N.T.A. riferite al Progetto generale sono state oggetto di revisione alla luce delle considerazioni sin qui esposte, e riferite alla proposta di ampliamento di intervento secondo modalità di maggiore elasticità, in funzione delle rinnovate esigenze funzionali interne all'intervento.

In riferimento all'art. 21 delle N.T.A. che consente di "... valutare l'opportunità di ampliamento dell'area delimitata dal P.R.G. che potrà avvenire con apposita variante e limitatamente alle aree da destinare a trasporto intermodale ferro-gomma o per trasporto containers a mezzo ferrovia": l'ubicazione dell'area gomma-gomma nell'area esterna al lotto individuato dal P.R.G. è da intendersi non come aumento quantitativo di tale funzione, quanto piuttosto derivante dalla necessità di potenziamento dell'area ferro-gomma, nella nuova versione ubicata nell'area destinata originariamente alla funzione gomma-gomma, e con il conseguente "slittamento" di quest'ultima area funzionale all'esterno del lotto di intervento originario, pur garantendo il mantenimento delle medesime caratteristiche di capacità e di rapporto superficie coperta/superficie scoperta in vigore.

B.1.8. Le Strategie contenute nel Piano Idea

L'esigenza di ampliamento appare inoltre confermata anche dalle analisi e dalle relative considerazioni contenute nel "Dossier 5 Interporto" redatto a cura del Politecnico di Milano, nell'ambito degli studi preliminari del Piano Idea per la Variante Generale del P.R.G. e per il Piano strategico della città. L'analisi condotta nel dossier recepisce l'ipotesi di ampliamento dell'area di intervento, e su questa premessa conduce alcune verifiche di settore (luglio 2004).

In particolare l'analisi comparativa con altre strutture interportuali di pari rilevanza nazionale, evidenzia come "l'ipotesi di assetto definitivo prevede un aumento sia di superficie territoriale (nell'ordine del 14% ca), che di superficie coperta (che raddoppia, passando da 48.900 a 101.000 mq ca.... Quest'ipotesi sembra in linea con quanto accade in altri contesti dove si riscontra la tendenza ad aumentare la superficie coperta. Pur con questo ampliamento, l'Interporto Marche rimane di dimensioni ridotte se paragonato alla maggior parte degli interporti italiani." (Cfr. Tavola dossier Piano idea e

tabelle riportate in appendice).

Analogamente, il confronto con i layout progettuali e logistici di altri interporti attualmente in procinto di ampliare i propri spazi ed i servizi a disposizione dei clienti, conferma la revisione tecnico funzionale proposta per l'Interporto di Jesi, mentre il confronto condotto in termini percentuali di rapporto tra superfici coperte/scoperte, conferma dei dati percentuali di gran lunga inferiori alle analoghe strutture di settore.

B.1.9. La redazione dello Studio di Impatto Ambientale

Lo Studio di Impatto Ambientale - già redatto ed approvato per il Progetto Generale – è stato oggetto di verifica per quanto riguarda il potenziamento delle aree funzionali e per l'area di espansione esterna ai limiti già definiti dal P.R.G.. Alla luce di quanto esposto nei precedenti paragrafi (“*I vincoli di area vasta*” e “*P.R.G. - Verifica zonizzazione dell'area di espansione e relativi vincoli*”).

E' stato quindi redatto lo studio di impatto ambientale che, pur condotto alla luce del S.I.A. già redatto sul Progetto Generale, è stato sviluppato in coerenza con le normative vigenti di carattere nazionale e con particolare riferimento alla normativa regionale in materia.

B.1.10. Il Rapporto Ambientale ai sensi della dichiarazione area ERCA

La Regione Marche, con D.A.C.R. n. 305/00, ha dichiarato “L'area di Ancona, Falconara e bassa valle dell'Esino” area ad elevato rischio di crisi ambientale, (aree ERCA) comprendendo in questo ambito anche una quota parte del territorio del Comune di Jesi, nel quale ricade l'intervento Interporto.

Successivamente la Regione Marche, con Legge n.6 del 6.4.04, ha emanato la specifica normativa “Disciplina delle aree ad elevato rischio di crisi ambientale”, codificando le finalità e le procedure poste in essere per il risanamento dell'area ERCA, che individua -quale strumento di gestione e programmazione del territorio in esame- uno specifico Piano di risanamento ambientale, redatto dalle competenti autorità ambientali regionali, che avrà valore sovraordinato su tutti gli strumenti urbanistici a livello provinciale e comunale (il P.T.C.P.; il P.I.T., i piani comunali e piani di settore).

on successivo atto - Del. G.R. n.936 del 03.08.04 - la Regione Marche ha emanato le “Linee guida per la predisposizione del Rapporto Ambientale”, nell’intento di una produzione dei rapporti ambientali secondo parametri omogenei, seppur riconoscendo il valore del tutto sperimentale della procedura individuata, e verificabile sul campo, e quindi suscettibile di ulteriori precisazioni e/o rettifiche in merito ai criteri di studio da adottare. Questo elemento innovativo di gestione del territorio si inserisce nell’iter procedurale della variante proposta, in quanto la L.R. 6/04 prevede che, ad esclusione delle varianti che godono della procedura di approvazione abbreviata -ai sensi dell’art. 15, c.5 della L.R. 34/92- in tutti gli altri casi, anche nelle more di approvazione delle Piano di risanamento, gli strumenti di pianificazione e programmazione urbanistica territoriale e loro varianti che riguardano territori compresi nella citata Area ERCA debbano essere integrati da un Rapporto Ambientale che descriva gli effetti diretti ed indiretti dell’intervento sull’ambiente umano, e sull’ambiente nei suoi vari aspetti, valutandone le loro reciproche interazioni. Il rapporto ambientale, inteso pertanto quale verifica di sostenibilità ambientale dell’intervento, è sottoposto al parere della Provincia, delle competenti strutture organizzative regionali, dell’ARPAM e del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco; i pareri espressi costituiscono parte integrante del parere di conformità reso dalla Provincia secondo quanto previsto dall’art. 26 della L.R.34/92, sostituito dall’art. 2 della L.R.19/01. In sintesi, benché l’intervento Interporto sia già inserito ed approvato ai sensi delle norme e degli strumenti in vigore, nel caso della variante in oggetto, che non rientra nelle varianti soggette a procedura di approvazione abbreviata, la variante proposta sarà sottoposta - al contempo con l’iter amministrativo di approvazione previsto dall’art. 2 della L.R. 19/01 - alla procedura prevista per la valutazione del relativo Rapporto ambientale, elaborato ai sensi delle citate norme.

Ai sensi di tali linee guida la variante in oggetto rientra nella tabella “Mobilità ed infrastrutture”, così come individuata dalla raccolta tematica per la individuazione degli obiettivi e della sostenibilità ambientale.

B.1.11. L’Impatto combinato dell’allaccio ferroviario dell’interporto con gli interventi e la delocalizzazione degli impianti della rete RFI

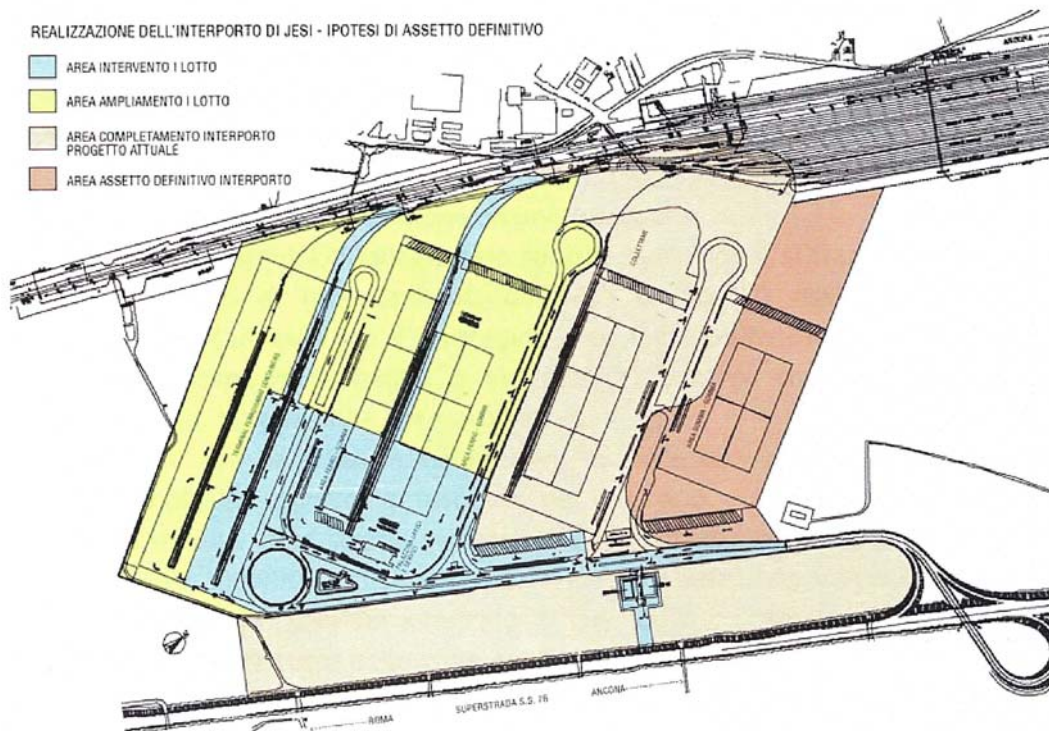
Tra gli interventi per le infrastrutture ferroviarie definite dalla legge Obiettivo 443/01 è stato individuato il “Nodo di Falconara e collegamento Orte–Falconara con la linea adriatica. Localizzazione del nuovo smistamento Interporto di Jesi”.

A seguito della presentazione del progetto preliminare da parte di R.F.I. per l'intervento in oggetto, l'Amministrazione Comunale - con delibera C.C. n.166 del 17.10.2003 - ha espresso parere in merito. Nel corpo della Delibera vengono esaminati tutti i possibili impatti che la delocalizzazione dello scalo ferroviario, previsto in adiacenza al collegamento ferroviario già a servizio dell'Interporto, potrà determinare sia in termini di valorizzazione delle aree riutilizzabili a seguito della delocalizzazione dell'attuale scalo ferroviario, che di potenziamento e di possibili sinergie attivabili a seguito di un'ottimizzazione del sistema dei trasporti.

La Delibera in questione, nel prendere in considerazione anche i potenziali impatti negativi che tale opera comporterebbe, impone che in sede di progettazione esecutiva vengano recepite prescrizioni in merito alle misure di mitigazione degli impatti derivanti dall'opera, richiedendo - tra l'altro - la valutazione sommativa degli effetti Interporto–scalo ferroviario, che sarà pertanto redatta a cura di RFI nel momento di attivazione della progettazione esecutiva dell'intervento. E' fuor di dubbio che ai fini dell'opera Interporto la delocalizzazione dello scalo ferroviario nelle immediate adiacenze dell'allacciamento ferroviario dell'Interporto comporterà un notevole potenziamento della rilevanza dell'intervento, confermandone la rilevanza strategica sotto il profilo economico e di qualità del sistema dei trasporti.

C. APPENDICE

Estratto dal Piano Idea del comune di Jesi (Fonte elaborati grafici Società Interporto Marche S.p.A.)



Richiesta di Variante urbanistica

Tabella 1 (Estratto del Piano Idea)

	Total surface area	Expansion area	Intermodal facilities	Public warehouses (total covered area-sqm)	Warehouses with rail-road interchange (total covered area-sqm)	Cold stores (total covered area-sqm)	Office space (total area-sqm)	Parking facilities (total area-sqm)	On-site transport/logistic companies	Public services	Private services	First aid	Fire brigade	Information technology	Total freight village investments made	Estimated number of persons employed on-site
Parma	2,500,000 sqm		Terminal container on a surface of 149,000 sqm - warehouses provided with rail-road interchange	10,000 sqm	65,000 sqm - 350,000 sqm	17,000 sqm	3,000 sqm		60	Telephones, bank, mail box, public weigh bridge	Restaurant, bar, showers, newsagent, cigarette shop, filling station	Not on site	YES	NO	50 MIO € (only by CEPIM spa)	1.300
Verona	2,200,000 sqm	250,000 sqm	350,000 sqm	432,000 sqm (58,000 sqm covered area)	70,000 sqm	85,000 sqm	20,000 sqm	30,000 sqm semi-trailers and swap bodies park, 30,000 sqm road train park	110 transport companies including international freight forwarders, logistics operators, and domestic carriers.	Post office, public telephones, bus service to and from the City centre; congress centre	Bar, Restaurant, Bank, Insurance companies, 14,000 sqm filling and service station with car and lorry cleaning facilities, logistic services	NO	NO	ISDN telematic network (it provides services such as data, audio and video transmission and access to international databank)	150 MIO Euro in 20 years	1.800
Bologna	4,270,000 sqm - 2,000,000 realized and operational sqm	2,270,000 sqm	Container terminal (147,000 sqm) Intermodal terminal (130,000 sqm)	150,900 sqm (51,500 sqm covered area)	66,800 sqm (25,400 sqm covered area)		33,355 sqm	16,000 sqm illuminated, guarded, fenced lorry park available with an entrance fee. 382,538 sqm free of charge area for loading, unloading and parking of heavy vehicles and cars	81 international forwarders, intermodal transport operators, clearing agents, road hauliers, national carriers, distribution and moving companies, air freight transport companies, transport of valuables	Post office, public telephones, bus service to and from the city centre	Bank, Bologna Chamber of Commerce office, bar, restaurant, service station with car and lorry cleaning facilities	Local, not on site	Not on site. Fire Guards can reach the facility in a few minutes.	All buildings, including those in project, are connected through an optical fibre telematic system. The network enables to exchange data, use E-mail services, have access both to data banks and information services provided by the local public Administration, centralize the security systems and check all lorries leaving the site thanks to the special "Interpass" system	199 MIO Euro (2003)	1500

Tabella 2 (Estratto del Piano Idea)

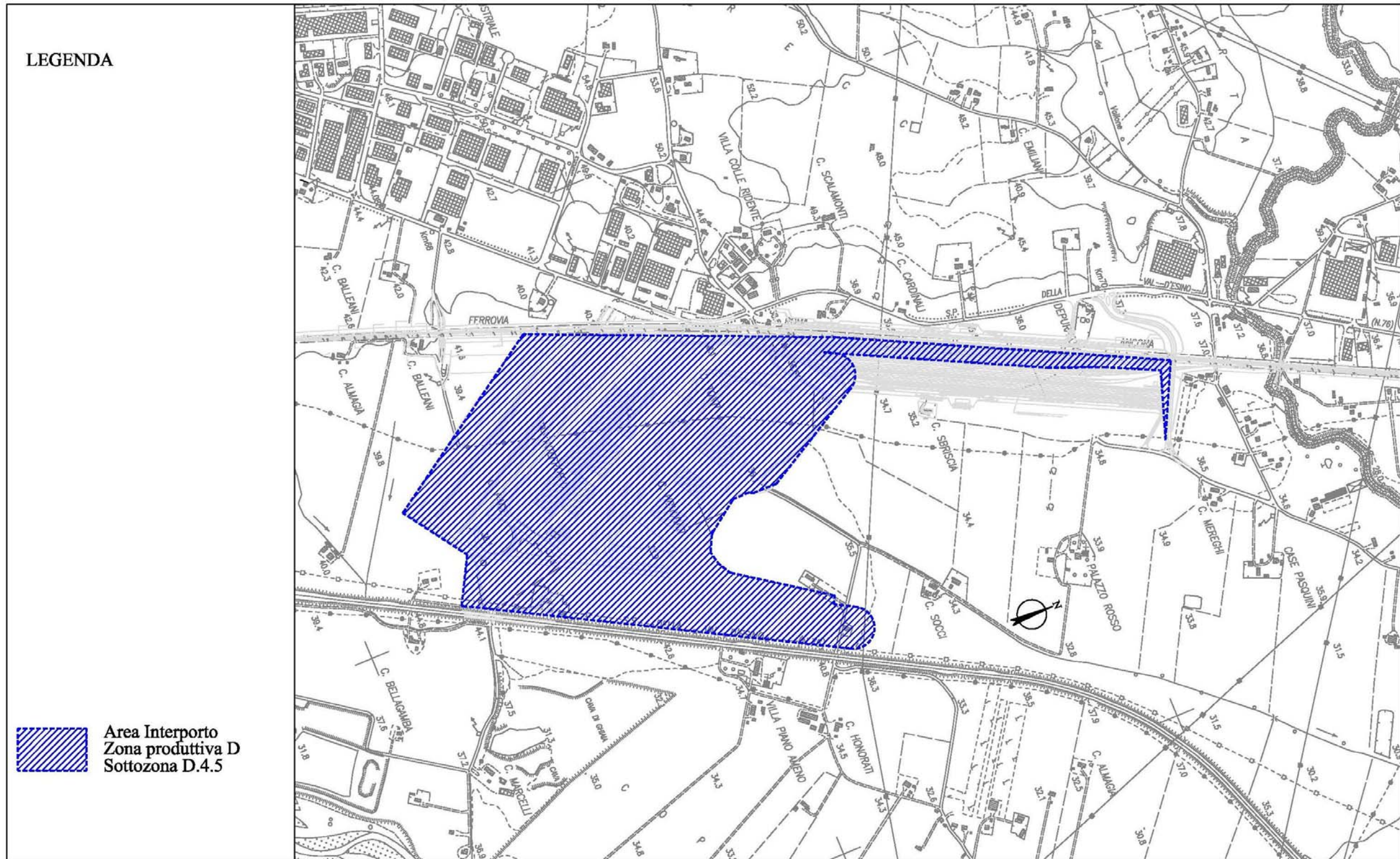
	Total surface area	Expansion area	Intermodal facilities	Public warehouses (total covered area-sqm)	Warehouses with rail-road interchange (total covered area-sqm)	Cold stores (total covered area-sqm)	Office space (total area-sqm)	Parking facilities (total area-sqm)	On-site transport/logistic companies	Public services	Private services	First aid	Fire brigade	Information technology	Total freight village investments made	Estimated number of persons employed on-site
Padova	Interporto of Padova is located within an industrial park of about 11,000,000 sqm with 1,300 companies and 25,000 employees	2,000,000 sqm	About 350,000 sqm: IR Terminal Container 70.000 sqm (next to the Terminal is located a lorry and semi trailer park of about 10,000 sqm); New Grand Terminal Container (property of Padova Interporto) 101.000 sqm	Managed by a special Public Institution, the complex covers a surface of over 200.000 sqm, 100.000 of which are covered	118.000 (8.000 under construction-available in 2004)	4.000 sqm (under construction-available in 2004)	41.300 sqm (55.000 by 2006)	19,000 sqm parking area for semi-trailers, lorries and trailers (300 spaces). The area is fenced, illuminated and available with an entrance fee.	80 national and international transport companies, including shipping companies, freight forwarders, logistics operators, carriers	Post offices, telephones, bus service to and from the city centre	Hotel, motel, self-service restaurant, fax, bar, service station, banks	not on site		All buildings, including those inproject and under construction are connected through an optical fibre teleamltic system	By 2006 will be completed a new investment plan for 148 million € which building started in 1998 and nowadays almost concluded	Padova Interporto hosts about 80 companies which employ 1,200 people; the induced reaches 3,000 people
Marcanise	6,000,000 sqm			38,000 sqm	7,000 sqm (under construction)				3: TNT, Deutsche Post, EuroItaly				Not on site		March 2002: 160 MIO EURO	150
Rovigo	1.600.000 sqm		terminal container - warehousess provided with rail/road interchange	2.500 sqm	7.500 sqm		2.000 sqm	10.000 sqm	4	Yes	Yes	No	No	No	18. MIO € (2004)	30
Venezia	240.000 sqm		Rail-road-sea	47.000 sqm	3.500 sqm		5.500 sqm	12.000 sqm (fenced parking area)	10	Cash dispenser - telephones	Bar - restaurant - supervised parking - toilets and service for drivers - weighing service - radiometric control	Yes	Yes	Yes	32.5 MIO €	
Rivalta Scrivia	2.250.000 sqm			310.000 sqm	145.000 sqm	100.000 sqm	10.000 sqm	30/40.000 sqm	40		Customs office, shipping services, railway office, guestrooms, restaurant, motorveichle washing	Internal infirmary	activated for all warehouses	WMS (warehouses management system)	17.2 MIO € 2002 12.MIO € 2003 9.5 MIO € 2004 (planned)	90 direct - 350/400 indirect
Jesi	747.500 sqm	106.500 sqm	rail/road interchange	47.100 sqm (+ 50.300 sqm expansion)	25.900 sqm (+ 50.300 sqm expansion)		1.800 sqm	15.180 sqm		Church Post office	Hotel, self-service, bank, service station			Yes	About 94 MIO €	

D. ALLEGATI GRAFICI

INDICE TAVOLE:

TAV. 1-PROGETTO GENERALE:INQUADRAMENTO TERRITORIALE	27
TAV. 2- PROGETTO GENERALE:LIMITI DI PIANO.....	28
TAV. 3 PROGETTO GENERALE:INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	29
TAV. 4 PROGETTO GENERALE:CARTA USO DEL SUOLO	30
TAV. 5 P.P.A.R:CARTA DEI VINCOLI ED EMERGENZE AREA VASTA.....	31
TAV. 6 PROPOSTA DI VARIANTE:INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	32
TAV. 7 PROPOSTA DI VARIANTE:INQUADRAMENTO P.A.I.	33
TAV. 8 PROPOSTA DI VARIANTE:RILEVANZA DEI VALORI PAESISTICI ED AMBIENTALI	34
TAV. 9 -PROPOSTA DI VARIANTE:USO DEL SUOLO AREA VASTA.....	35
TAV. 10 -PROPOSTA DI VARIANTE:USO DEL SUOLO	36
TAV. 11 -PROPOSTA DI VARIANTE:NUOVA ZONIZZAZIONE	37

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA



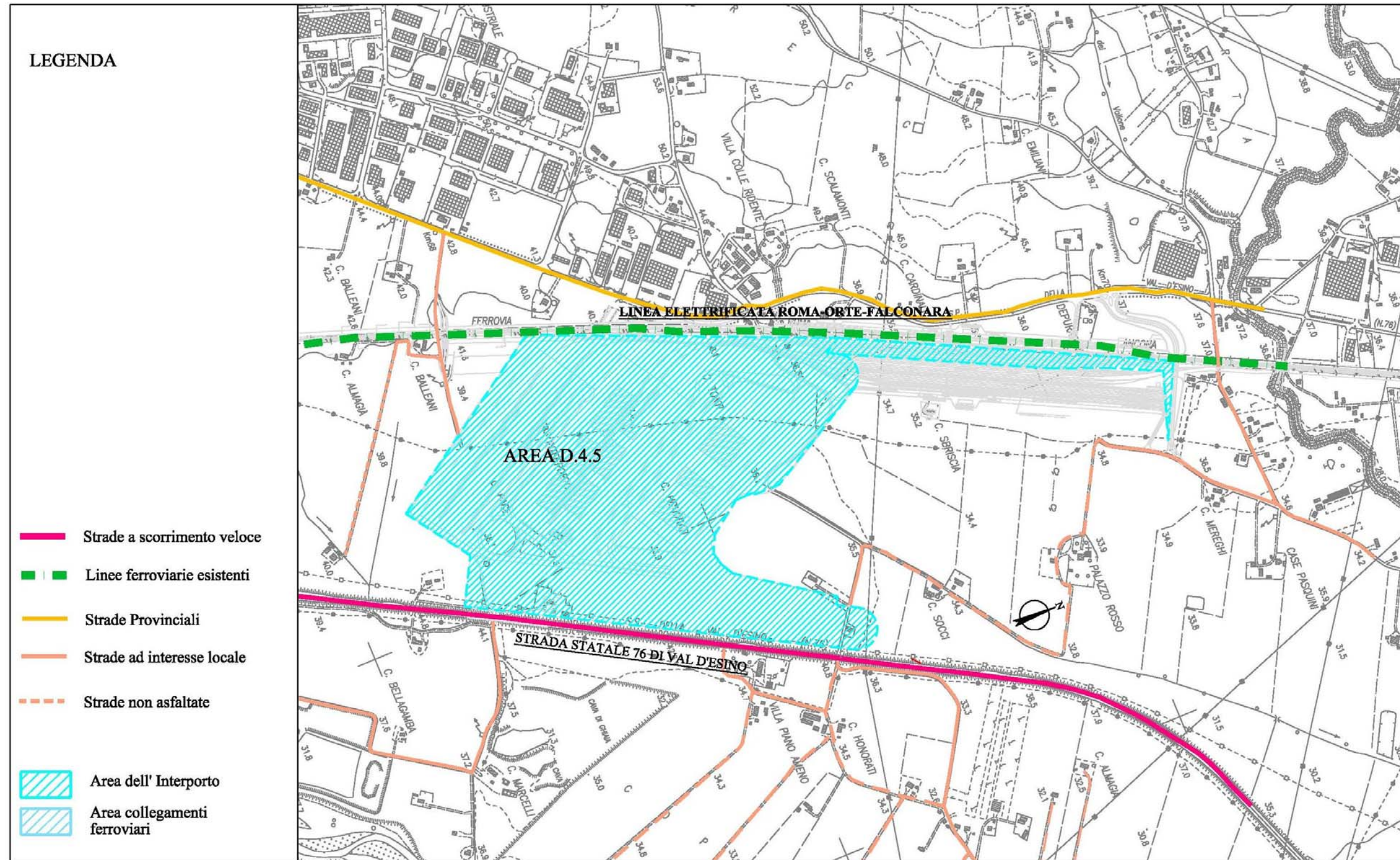
TAV. 1-PROGETTO GENERALE:Inquadramento territoriale

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA



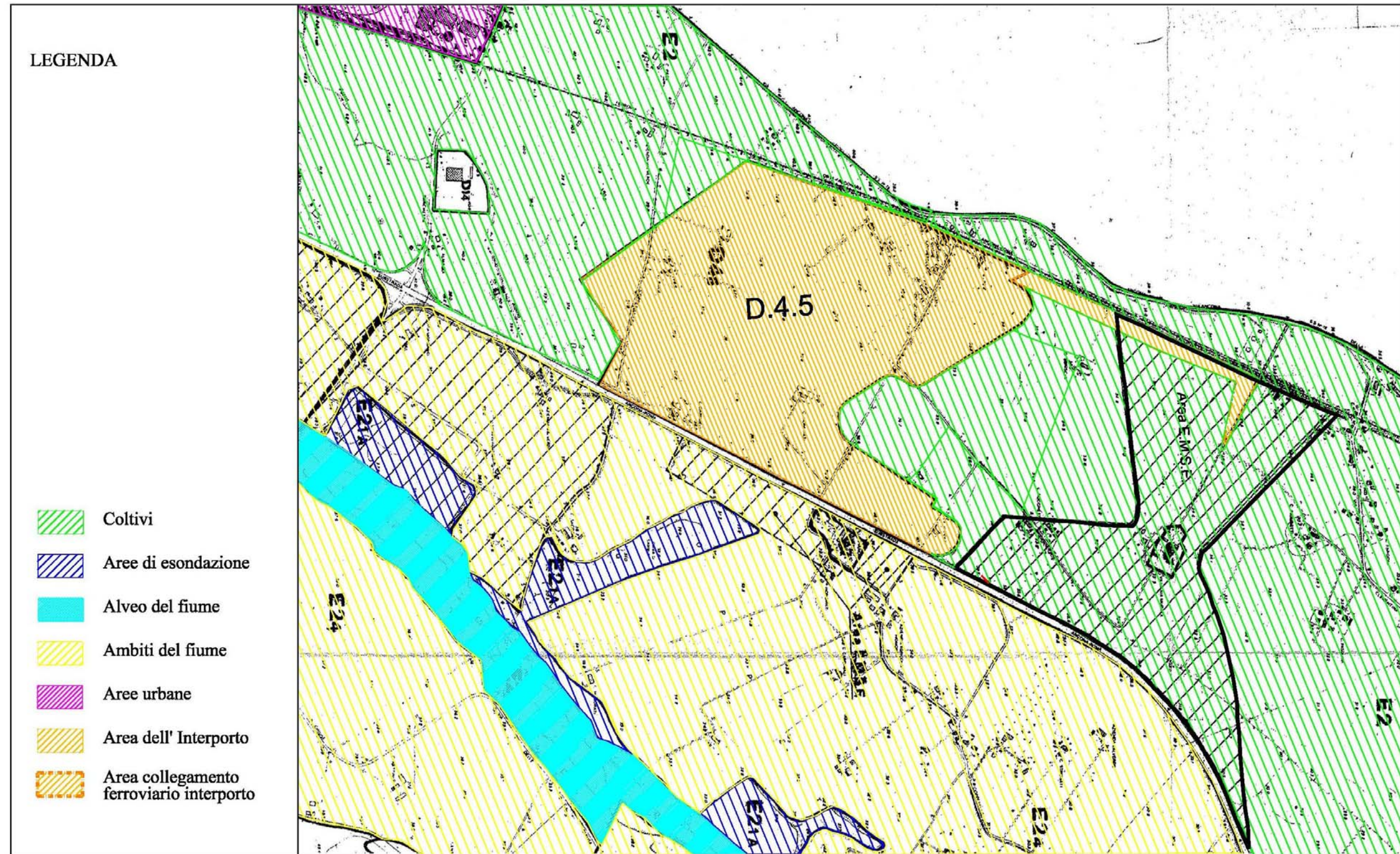
TAV. 2- PROGETTO GENERALE:Limiti di piano

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA



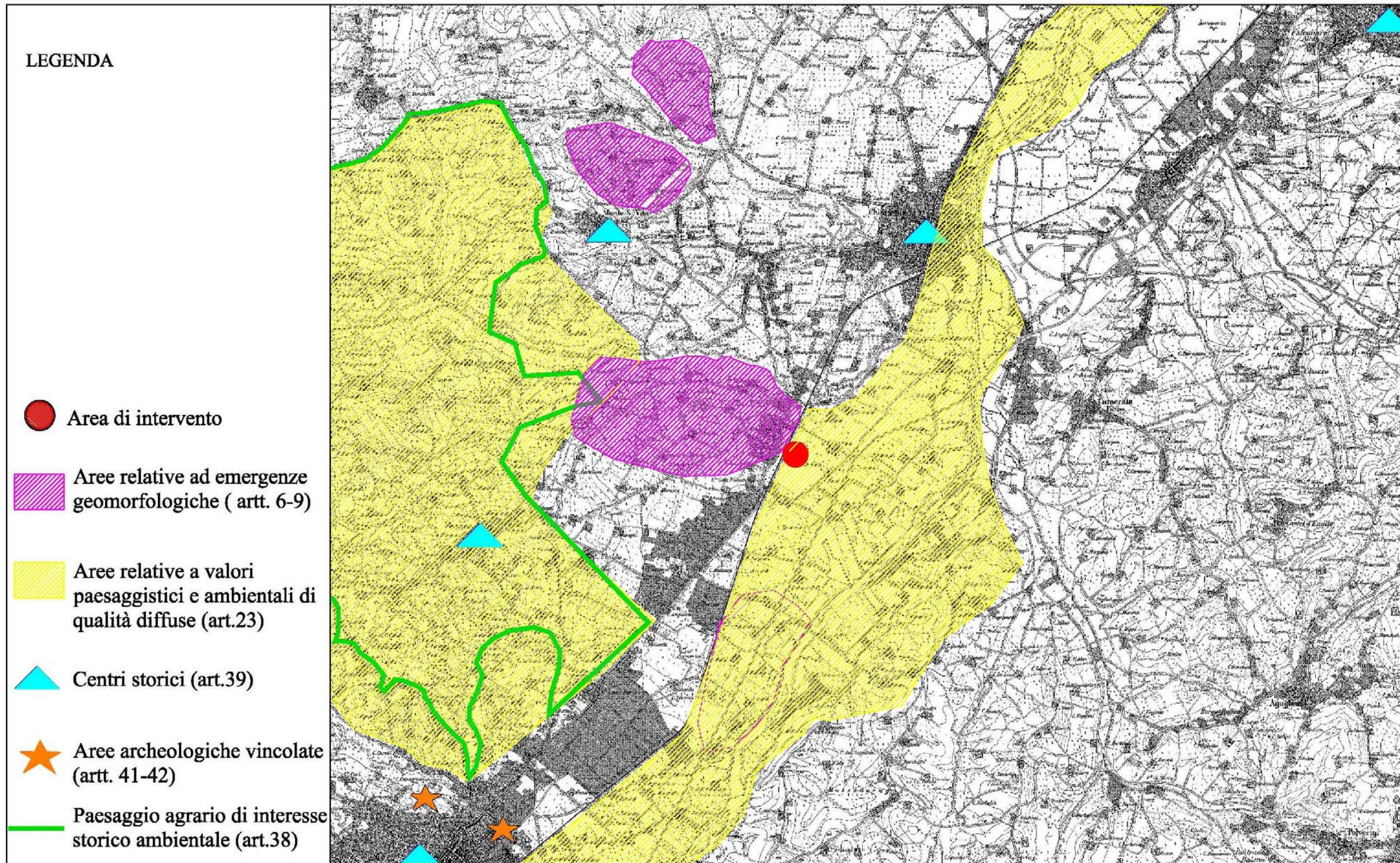
TAV. 3 PROGETTO GENERALE: Infrastrutture di trasporto

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA



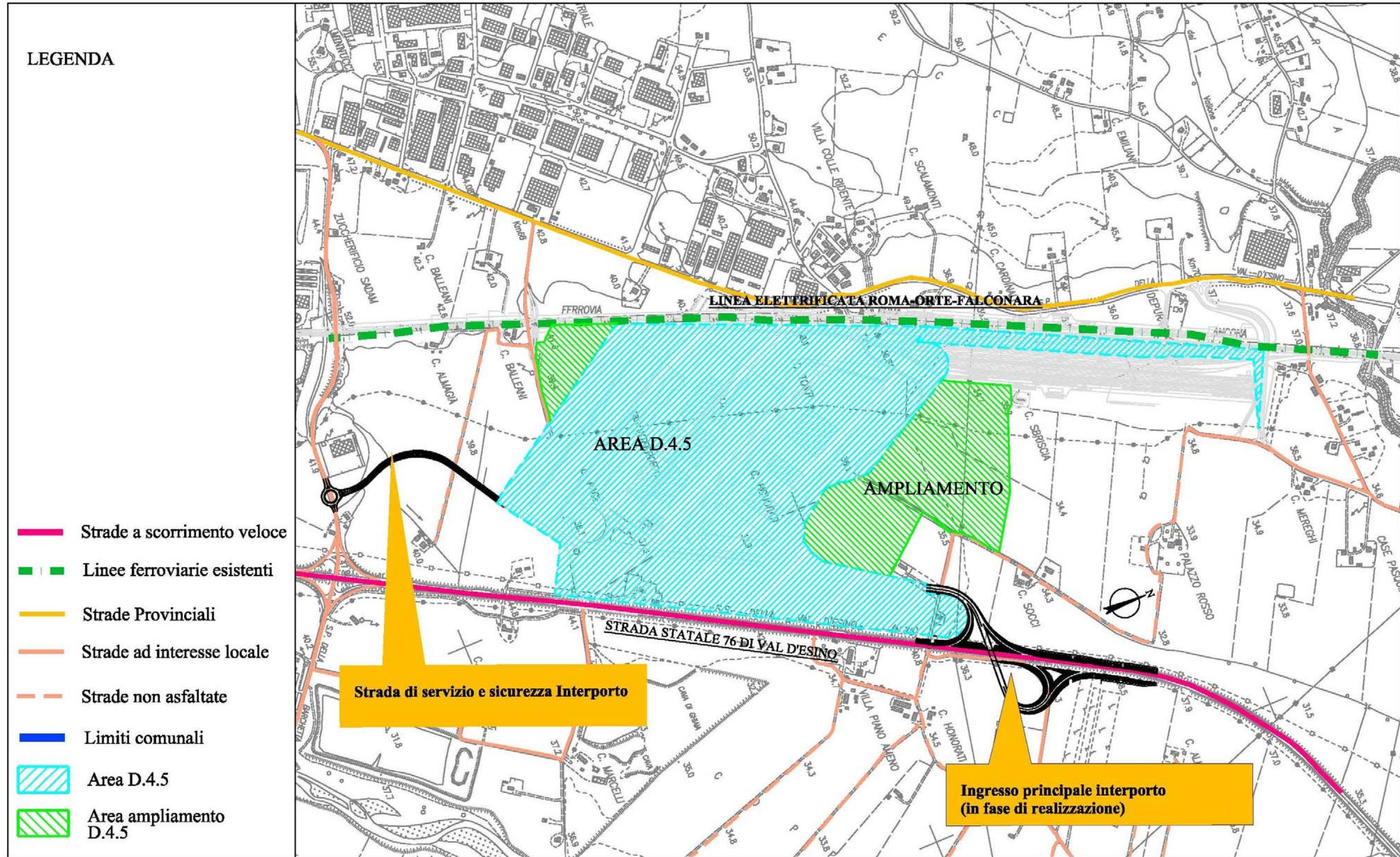
TAV. 4 PROGETTO GENERALE:Carta uso del suolo

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA



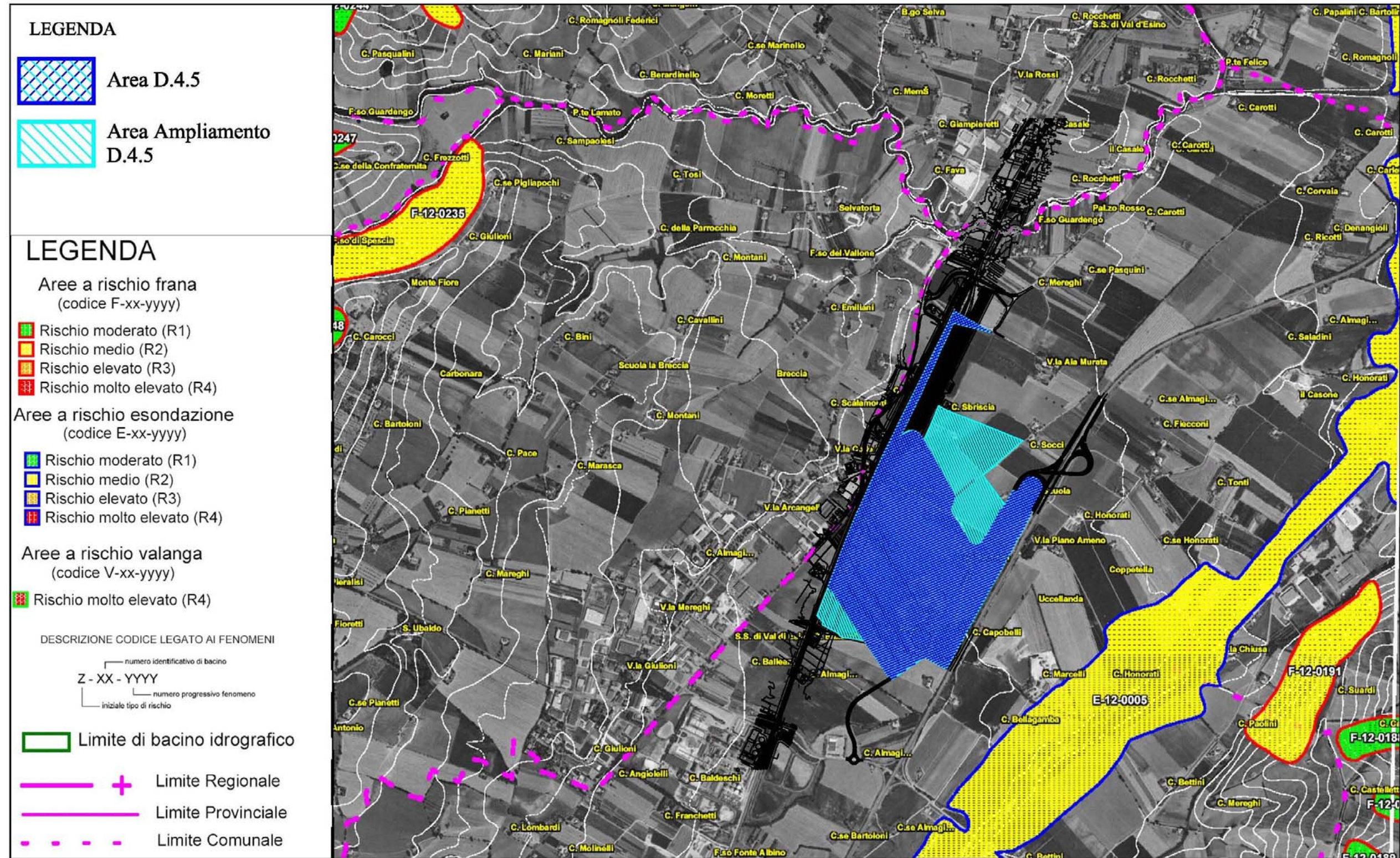
TAV. 5 P.P.A.R:Carta dei vincoli ed emergenze area vasta

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA



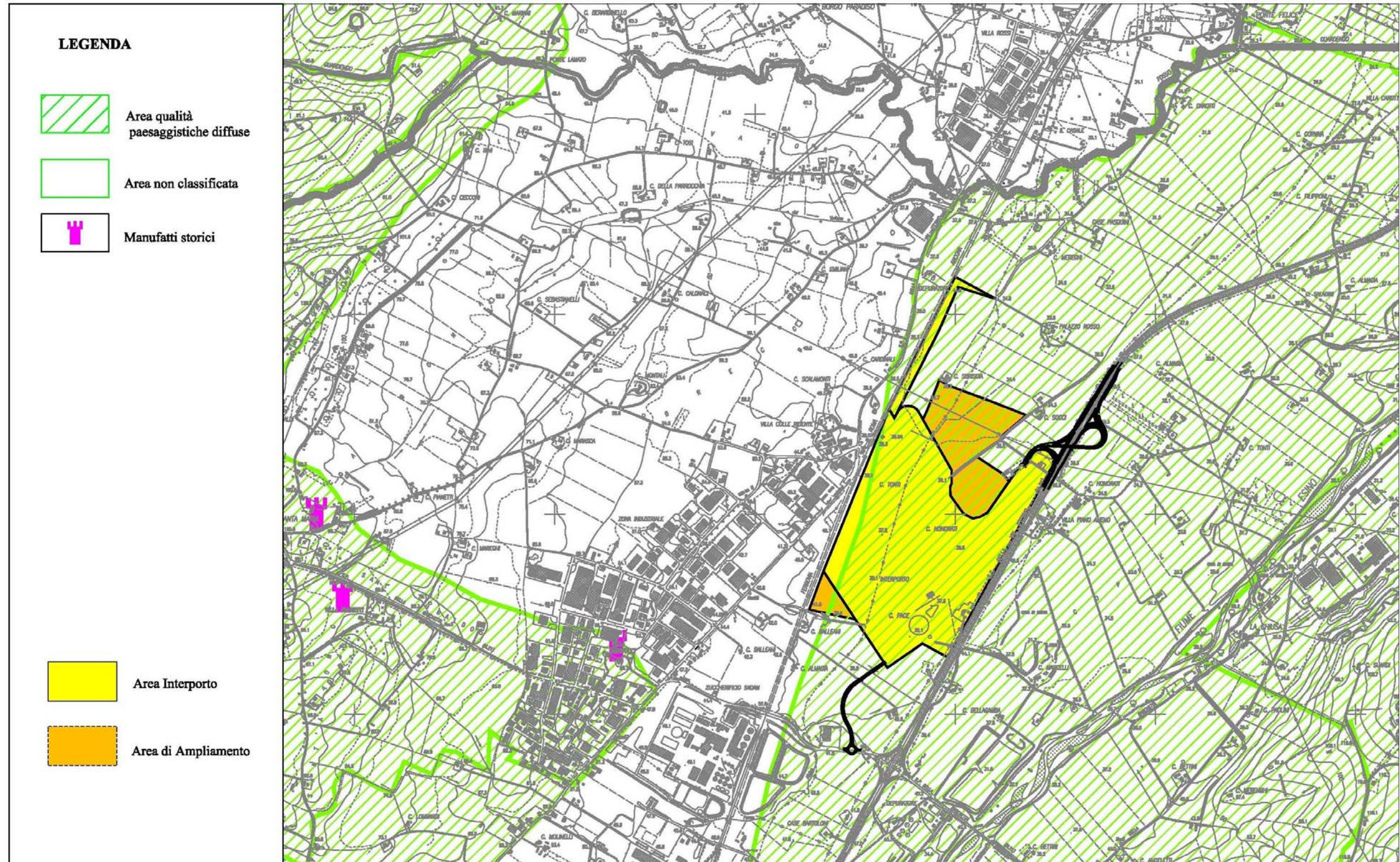
TAV. 6 PROPOSTA DI VARIANTE: Infrastrutture di trasporto

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA



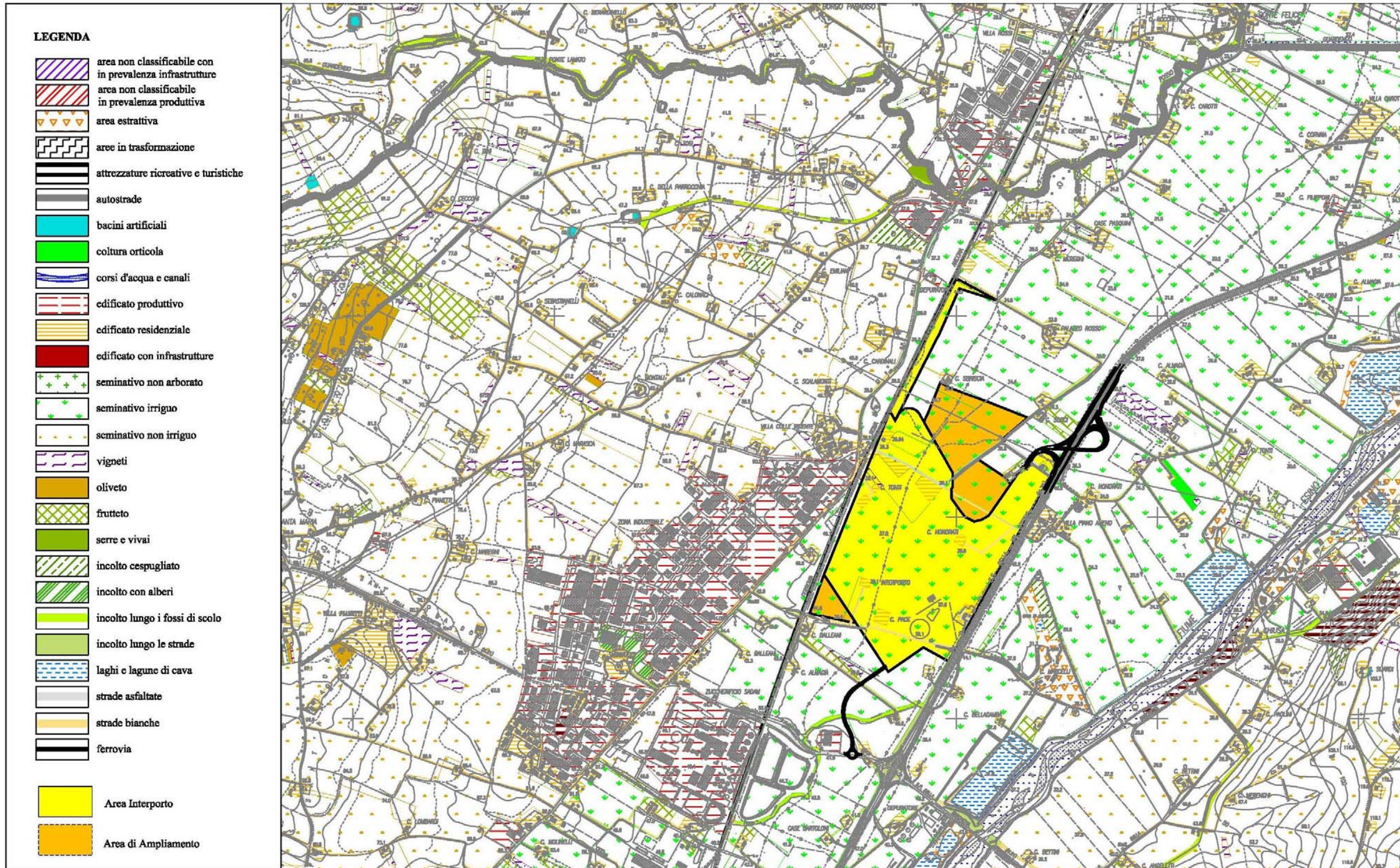
TAV. 7 PROPOSTA DI VARIANTE: Inquadramento P.A.I.

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA



TAV. 8 PROPOSTA DI VARIANTE: Rilevanza dei valori paesistici ed ambientali

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA



TAV. 9 -PROPOSTA DI VARIANTE:Uso del suolo area vasta

Interporto di Jesi - PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL PROGETTO GENERALE

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA

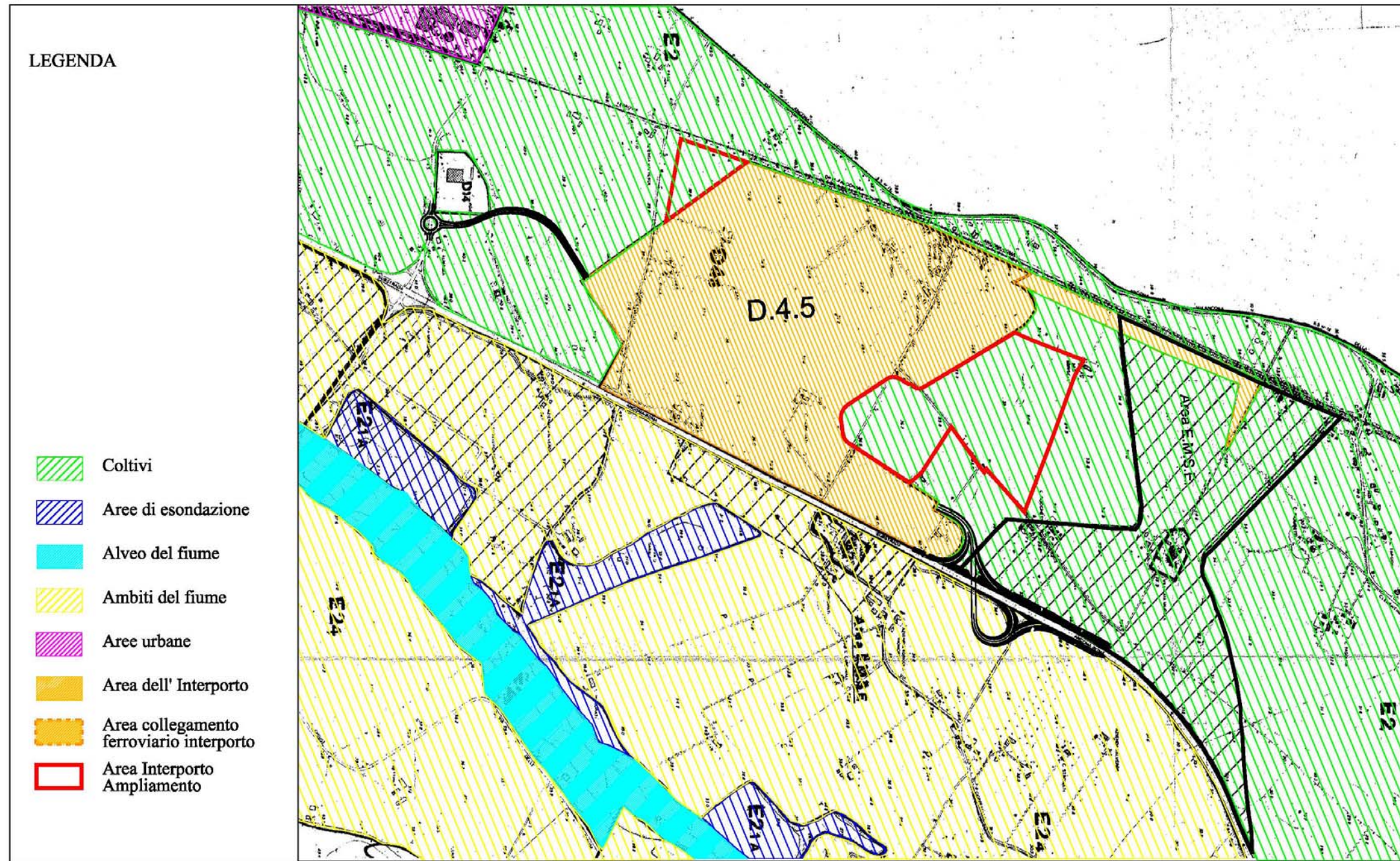
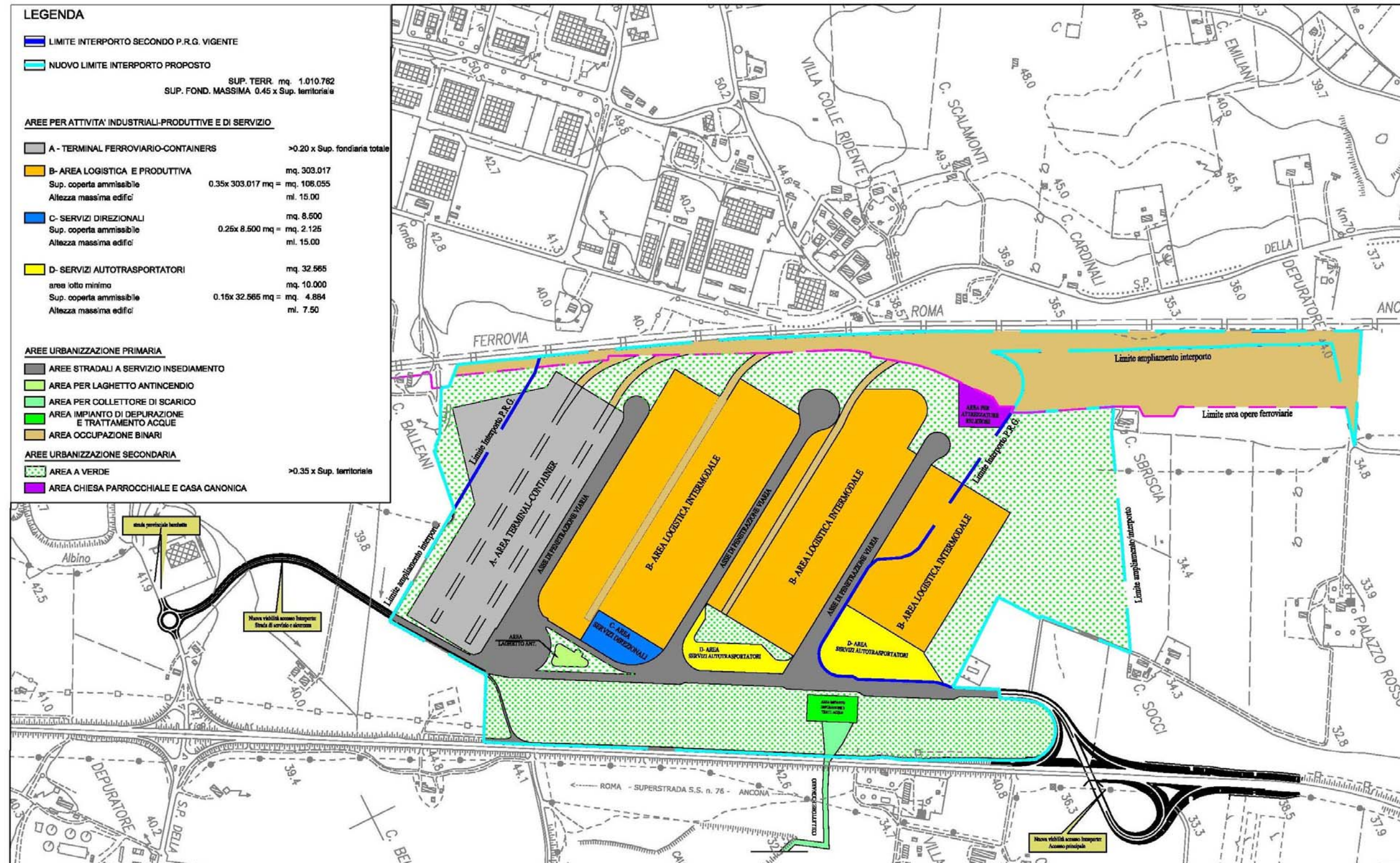


TAVOLA N°10: Carta Uso del Suolo

PROPOSTA DI VARIANTE

TAV. 10 -PROPOSTA DI VARIANTE:Uso del suolo

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA



TAV. 11 -PROPOSTA DI VARIANTE:Nuova zonizzazione