



REGIONE MARCHE

PROVINCIA DI ANCONA

COMUNE DI JESI

Interporto Marche S.p.A.

PROGETTO PRELIMINARE PER IL "SISTEMA" INTERPORTUALE DI JESI

PROPOSTA DI VARIANTE AL P.R.G.

AI SENSI ART. 84 - N.T.A. (Scheda progetto D4.5 - art. 21)

bonifica



Centro Studi
sui Sistemi
di Trasporto

RAPPORTO AMBIENTALE

Relazioni

GE URB 03

Scala

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

REGIONE MARCHE

Dipartimento Territorio e Ambiente

Posizione di Funzione Autorità Ambientale Regionale

Ai sensi della Legge Regionale
6 Aprile 2004, n.6
Art.4, comma 4

RAPPORTO AMBIENTALE

ai sensi dell' Art.4, comma 4 Legge Regionale 6 Aprile 2004, n. 6

Responsabile del Procedimento

Data

IL RAPPORTO AMBIENTALE AI SENSI DELLA DICHIARAZIONE AREA E.R.C.A.

Con D.A.C.R. n. 305/00 la Regione Marche ha dichiarato “L’area di Ancona, Falconara e bassa valle dell’Esino” area ad elevato rischio di crisi ambientale, (area ERCA). La perimetrazione di tale area comprende anche quota parte del territorio del Comune di Jesi, nel quale è situato l’intervento relativo alla realizzazione dell’Interporto di Jesi.

L’opera, allo stato in fase di realizzazione per i lavori del I lotto, è stata supportata da un approfondimento in fase progettuale sui lotti di completamento dell’area interportuale con studi ed indagini sui traffici e sugli standard progettuali, che ne hanno evidenziato la necessità di ampliamento rispetto alle originarie previsioni ed hanno comportato una riorganizzazione delle superfici interne nel progetto generale di completamento.

Alla luce degli studi condotti questa infrastruttura, strategica nel sistema nazionale di trasporto intermodale, è risultata infatti essere non più adeguata nella sua originaria impostazione rispetto alle mutate esigenze della domanda di trasporto merci e di logistica, così come stimata e manifestata in prima luogo dagli operatori logistici.

L’organizzazione degli spazi di magazzinaggio e deposito, coperti e scoperti, nel corso degli anni è andata via via modificandosi contestualmente all’evoluzione del settore logistico che è sempre più caratterizzato dalla propensione di outsourcing delle imprese e che quindi ha modificato le proprie necessità di spazi per le molteplici funzioni a cui gli operatori di logistica oggi sono chiamati a rispondere.

La Società Interporto Marche s.p.a. sulla base di studi, di analisi di fattibilità tecnico-economica, e di richieste avanzate dagli operatori, ha pertanto individuato la necessità di ampliare l’area attuale dell’interporto ai fini di un ottimale utilizzo dell’infrastruttura con la realizzazione di un progetto preliminare di ampliamento.

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. Tale ampliamento, che in termini di superficie territoriale interessata corrisponde in percentuale al 20% in più dell’attuale, si sostanzia in un naturale proseguimento dell’area attuale in direzione ovest in una striscia di territorio sottesa al futuro scalo merci di RFI, che sarà delocalizzato dall’attuale sito di Falconara.

Il progetto preliminare per il “SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI” rende necessaria l’attivazione di una procedura di richiesta di variante urbanistica al PRG vigente del comune di Jesi.

In relazione alla dichiarazione di area ad alto rischio ambientale 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).

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.

A tal fine è stato predisposto il presente Rapporto ambientale, inteso pertanto quale verifica di sostenibilità ambientale dell’intervento, che dovrà essere sottoposto ai diversi pareri secondo l’iter procedurale disposto dalla legge e riportato in dettaglio al paragrafo 1.1.

Benché l’intervento interporto sia già inserito ed approvato ai sensi delle norme e degli strumenti in vigore, nel caso in oggetto, 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 presente rapporto ambientale, elaborato ai sensi delle citate norme.

Tale rapporto è stato pertanto redatto conformemente a quanto disposto con atto - Del. G.R. n. 936 del 3.8.04 - della Regione Marche che ha emanato le “Linee guida per la predisposizione del Rapporto Ambientale”, nell’intento di una produzione dei rapporti ambientali secondo parametri omogenei, pur 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.

Ai sensi di quanto disposto nelle 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.

La finalità del “Rapporto Ambientale” è quella di fornire elementi per verificare la conformità delle scelte di piano agli obiettivi generali della pianificazione e agli obiettivi di sostenibilità dello sviluppo del territorio, definiti dai piani generali e di settore e dalle disposizioni di livello comunitario, nazionale, regionale e provinciale.

Secondo quanto disposto dalle linee guida la valutazione ambientale di cui al “Rapporto Ambientale” parte da una valutazione preventiva del documento preliminare per provvedere poi ad una sua integrazione nel corso delle successive fasi di elaborazione.

Indice Generale

A- INTRODUZIONE	1
B- DESCRIZIONE DEL CONTESTO.....	9
C- IL QUADRO PROGRAMMATICO.....	23
D- GLI SCENARI	39
E- STATO DELL'AREA OGGETTO DEL PIANO.....	49
F- INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO E LORO VALUTAZIONE QUALITATIVA.....	64

Indice Figure

fig.- 1 sistema delle unità comunali confinanti	13
fig.- 2 il contesto territoriale.....	14
fig.- 3 Principali infrastrutture di riferimento.....	15
fig.- 4 Estratto dal PPAR – fascia a vincolo paesaggistico	20
fig.- 5-Carta Uso del suolo	21
fig.- 6- esratto P.P.A.R: Carta dei vicoli ed emergenze area vasta	22
fig.- 7- stralcio del PTC di Ancona: l'area dell'interporto è evidenziato nel cerchio	35
fig.- 8-Inquadramento P.A.I.	36
fig.- 9 – P.P.A.R:Rilevanza dei valori paesisti i -edifici storici	37
fig.- 10 – P.P.A.R: Uso del Suolo	38
fig.- 11- Grafo flussi area vasta.....	48
fig.- 12- cartografia con riportanti i principali elementi di condizionamento degli scenari territoriali di medio periodo	48

Indice Tabelle

Tab.- 1 – Flussi su alcune sezioni significative.....	47
Tab.- 2- Dati progetto: progetto approvato	53
Tab.- 3- principali elementi di sensibilità ambientale di livello locale	63
Tab.- 4 Settore di Sstenibilità.....	66
Tab.- 5 Settori di Sostenibilità.....	67
Tab.- 6 Matrice Politica di sviluppo-opzioni-obiettivo generale	68
Tab.- 7 Matrice politica-obiettivo generale-obiettivo specifico.....	69
Tab.- 8 Matrice obiettivo generico-obiettivo specifico- azioni di piano.....	70

A-INTRODUZIONE

Indice pagine

A- INTRODUZIONE	1
A.1- Quadro Normativo Specifico di Riferimento.	3
A.1.1- Iter procedurale.....	4
A.2- Descrizione della Metodologia Utilizzata	7

A.1-QUADRO NORMATIVO SPECIFICO DI RIFERIMENTO.

Il progetto preliminare per il “SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI” ha fatto riferimento innanzitutto alle norme urbanistiche vigenti nella Regione Marche fondate sul riconoscimento di azzonamenti a specifica destinazione d’uso ed in particolare L.R. 34/92 e L.R.19/2001.

Per quanto riguarda il quadro normativo specifico di riferimento ambientale esso è composto da innanzitutto da:

- D.lg. 112/98 (conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello stato: art. 74 (aree ad elevato rischio ambientale)
- L.R. n. 6 del 6 aprile 2004 “Disciplina delle aree ad elevato rischio ambientale”
- Accordo di programma tra Regione Marche e Ministero dell’ambiente (DGR 2929/99) su primi interventi per la prevenzione dei rischi nell’area di Ancona, Falconara, e basso Esino
- Delibera amministrativa del Consiglio regionale n°305/2000 “Dichiarazione ai sensi dell’art. 74 del D.lg. 112/98 dell’area di Ancona, Falconara, e bassa valle dell’Esino ad elevato rischio di crisi ambientale e approvazione delle prime linee del piano di risanamento”
- Direttiva 2001/421CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (GU della Comunità Europea L 197 del 21.7.2001).

E' nella Direttiva 2001/42/CE, sulla valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, la previsione che, nel caso in cui sia necessaria una valutazione ambientale, debba essere redatto un “rapporto ambientale” in cui siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma.

A tal fine in relazione agli strumenti urbanistici per l'area di Ancona, Falconara e Bassa Valle dell'Esino, già dichiarata ad elevato rischio di crisi ambientale, il Consiglio regionale delle Marche con deliberazione del 1 marzo 2000 n. 305, fino all'approvazione del piano di risanamento ha disposto che tutti gli strumenti di pianificazione e di programmazione urbanistica e territoriale e loro varianti, ad eccezione di quelli di cui all'articolo 15, comma 5, della L.R. 34/1992, devono essere integrati da un rapporto ambientale che valuti gli effetti diretti ed indiretti dell'attuazione dell'intervento.

Le norme intersettoriali che presuppongano valutazioni ambientali, sono di seguito riassunte a titolo esemplificativo.

- DPCM 377 DEL 10 agosto 1998 e succ. (VIA nazionale)
- DPR 12 aprile 1996 e succ.
- Delibera CIPE n. 121 del 21.12.2001
- 2001/42/CE (VAS)
- D.lg. 372 del 4.8.1999 (IPPC)
- D.lg. 334 del 17.8.1999 (SEVESO 2)
- D.M. 9.5.2001
- reg . (CE) n. 761/2001 del 19.3.2001 (EMAS2)
- DPR del 8.9.1997 (HABITAT)
- Del. CIPE n. 57 del 2.8.2002

Per quanto riguarda il progetto dell'Interporto di Jesi esso si inserisce nel processo normativo attraverso un'analisi della programmazione in materia di trasporto, i cui riferimenti sono riportati nel capitolo relativo al quadro programmatico di cui al punto 3.3.

A.1.1-ITER PROCEDURALE.

Sul rapporto ambientale sono chiamati ad esprimere parere la Provincia, le strutture regionali competenti, l'ARPAM e i Vigili del Fuoco. L'articolo 4, comma 5, della L.r. 6/2004 stabilisce che “i pareri espressi costituiscono parte integrante del parere di conformità di cui all'articolo 26, comma 3,

della L.R. 34/1992 e vengono resi in sede di conferenza dei servizi nei termini e con le modalità di cui al comma 4 dell’articolo 26 della L.R. 34/1992”.

Più in dettaglio l’iter del procedimento può essere così riassunto:

- 1) sottoposizione alla Provincia del rapporto ambientale congiuntamente al piano urbanistico
- 2) istruttoria del piano urbanistico e del rapporto ambientale
- 3) contestualmente all’avvio del procedimento istruttorio, convocazione da parte della Provincia di una conferenza dei servizi con Regione, ARPAM, Vigili del Fuoco
- 4) espressione dei diversi pareri in conferenza dei servizi e determinazione conclusiva sul rapporto ambientale
- 5) sottoposizione del piano urbanistico, degli atti istruttori, del rapporto ambientale e della determinazione finale della conferenza dei servizi al Comitato Provinciale per il Territorio. Il CPT esprime il suo parere sul piano urbanistico e prende atto del pronunciamento della conferenza dei servizi sul rapporto ambientale
- 6) sottoposizione del piano urbanistico, degli atti istruttori, del rapporto ambientale e della determinazione finale della conferenza dei servizi, nonché del parere del CPT alla Giunta provinciale la quale, tenuto conto del pronunciamento della conferenza dei servizi sul rapporto ambientale, esprime il proprio parere in ordine alla conformità del piano alla normativa vigente e ai piani e programmi territoriali sovracomunali. La determinazione della conferenza dei servizi sul rapporto ambientale viene allegato al parere della Giunta e ne costituisce parte integrante.

L’intero iter, dalla fase 1) alla fase 6), dovrà rispettare i termini di 120 o 180 giorni stabiliti dalla l.r. 34/1992 all’articolo 26, comma 4.

- 7) trasmissione del parere della Giunta provinciale (parere integrato con il parere sul rapporto ambientale) al Comune, per l’approvazione del piano in adeguamento al parere della Giunta provinciale e al parere sul rapporto ambientale che ne costituisce parte integrante.

Dal combinato disposto delle norme e qualora tale soluzione risponda realmente ad esigenze di efficienza ed economicità dell'attività amministrativa, si evince la possibilità di acquisire in un'unica conferenza dei servizi, alla quale convocare sia i componenti del CPT o un suo rappresentante che i soggetti di cui all'articolo 4, comma 5, della l.r. 6/2004, il parere di tipo tecnico ricomprendente tanto l'aspetto urbanistico che quello ambientale.

Secondo l'articolo 26, comma 4 della l.r. 34/1992, il termine entro il quale la Giunta provinciale è chiamata ad esprimersi può essere sospeso, per una sola volta, per la necessità di chiedere chiarimenti o integrazioni documentali, ricevuti i quali tale termine riprende a decorrere.

A.2-DESCRIZIONE DELLA METODOLOGIA UTILIZZATA

E' di seguito riportata l'indicazione sintetica dell'approccio metodologico seguito, con particolare riferimento agli indirizzi formulati dalle linee guida Regionali di cui alla DGR n. 936 del 03/08/2004.

Così come previsto dalle linee guida le “Procedura di Valutazione” degli strumenti di pianificazione nelle aree ad elevato rischio possono essere scisse in due valutazioni tipo:

- 1) valutazione qualitativa
- 2) valutazione quali-quantitativa.

Secondo tali linee guida, come prima valutazione del documento *viene proposta, per tutti gli strumenti oggetto di applicazione dell'art. 4 comma 6 della L.R. 6/04*, una “valutazione qualitativa” finalizzata a definire obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale, obiettivi generali e specifici degli strumenti di pianificazione, politiche-azioni proposte per il raggiungimento di tali obiettivi; verificare le interazioni e le congruenze tra obiettivi di Piano e obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale, individuare gli scenari possibili, valutare ipotesi alternative, fornire considerazioni e suggerimenti per eliminare e/o mitigare le interazioni e gli effetti negativi sull'uomo e sull'ambiente.

La valutazione quali - quantitativa presuppone una valutazione qualitativa di carattere preliminare integrata da una “valutazione quantitativa” finalizzata a fornire gli elementi per valutare gli effetti del Piano (delle strategie e delle politiche-azioni) rispetto a obiettivi (performance) ambientali e scenari di riferimento (di insediamento, di mobilità, di allocazione e uso delle risorse, ecc.), attraverso l'uso di opportuni indicatori ambientali e di sostenibilità; costruendo bilanci confrontabili tra la situazione esistente (scenario di base o tendenziale) e scenari definibili dal Piano.

In generale si propone un'organizzazione metodologica del Rapporto Ambientale secondo due diversi schemi operativi relativi rispettivamente agli Strumenti urbanistici ritenuti di non rilevante trasformazione (per i quali è prevista la Valutazione esclusivamente qualitativa) e a quelli di rilevante trasformazione.

Nel caso del progetto in esame, trattandosi di un semplice ampliamento, relativo ad una non rilevante superficie in un'area adiacente all'esistente, di un'infrastruttura già inserita e validata rispetto alla programmazione e pianificazione nazionale, regionale, provinciale e comunale, per le quale sono state accertate come si evince dal paragrafo 3.2 le necessarie compatibilità di tipo ambientale, si ritiene opportuno applicare la metodologia di tipo qualitativo.

Coerentemente con quanto previsto dalle linee guida, qualora si ritenesse necessario, il documento predisposto potrà essere successivamente accompagnato da integrazioni di valutazioni di tipo quantitativo.

B-DESCRIZIONE DEL CONTESTO.

B- DESCRIZIONE DEL CONTESTO.....	9
B.1- Ambito Territoriale.....	11
B.2- Ecomosaici, Matrici e Criticità ambientali.....	16
B.2.1- il P.I.T.: il Piano di Inquadramento Teritoriale:.....	16
B.2.2- Il Piano Paesistico Ambientale Regionale.....	18

B.1-AMBITO TERRITORIALE.

La configurazione geografico-morfologica della Regione Marche è caratterizzata da un sistema di valli fluviali parallele con sbocco prevalentemente ortogonale sulla fascia costiera del Medio Adriatico. L’insediamento delle attività umane, specialmente nell’ultimo secolo, si è sviluppato principalmente nelle vallate e lungo la costa, ossia in tutte quelle aree dove più agevole risulta la costruzione di infrastrutture lineari e/o puntuali di trasporto, ma soprattutto secondo le linee di confluenza dei principali collegamenti interregionali, in direzione longitudinale lungo la costa e in direzione trasversale alla costa.

Tale processo di sviluppo ha prodotto una precisa configurazione della struttura insediativa: i principali insediamenti residenziali risultano dislocati lungo tutta la fascia costiera che ormai costituisce un “*continuum urbano*” da Pesaro a S. Benedetto del Tronto, con naturale prosecuzione in Romagna a nord e in Abruzzo a sud.

Su questa fascia urbanizzata si innestano gli insediamenti della principali vallate con gli omonimi corsi d’acqua: Valle del Foglia con gli insediamenti di Pesaro e Urbino; Valle dell’Esino con Falconara, Jesi, Fabriano; Valle del Potenza con Porto Recanati e Macerata; Valle del Chienti con Civitanova, Macerata, Tolentino; Valle del Tronto con S. Benedetto e Ascoli Piceno.

Questa valle nella zona di confine con l’Umbria terminano con il naturale sbarramento degli Appennini, interrotto in alcuni valichi come quelli di Bocca Terricola (città di Castello), Colle di Fossato (Fossato di Vico), Forca Canapine (Amatrice).

L’ambito territoriale significativo ai fini della simulazione degli effetti dell’intervento previsto si differenzia a seconda della natura della tematiche da analizzare.

Sotto il profilo urbanistico - ambientale il contesto territoriale interconnesso con l’intervento è caratterizzato dalle principali componenti naturalistiche e antropiche dell’interno:

- le prime sono costituite dalla Valle dell’Esino, dall’omonimo corso d’acqua, dai rilievi collinari “di sfondo” preappenninico;
- le seconde sono costituite dalle principali infrastrutture di collegamento regionale, provinciale e locale, dai principali centri urbani compresi nell’hinterland progettuale, dalle valenze storico -architettoniche del contesto.

Quindi l’area vasta significativa per l’individuazione ambientale è costituita dal territorio del Comune di Jesi e da quello dei 23 comuni dell’immediato intorno, risultando assolutamente nulle le interferenze visive con la costa e scarse quelle con le emergenze orografiche preappenniniche.

A formare il complessivo bacino di potenziale gravitazione dell’interporto concorrono i tre principali comprensori produttivi delle Marche, a cui si aggiunge il comprensorio di Perugia.

I comprensori marchigiani sono costituiti:

- ◆ dall’area nord-est incentrata sul polo di Pesaro;
- ◆ dall’area centrale di Ancona, Macerata e di tutta la Valle dell’Esino;
- ◆ dall’area sud-est incentrata su Ascoli Piceno.

Pertanto il bacino di gravitazione sull’area di intervento risulterà formato dal territorio delle cinque province di:

- Pesaro Urbino;
- Ancona;
- Macerata;
- Ascoli Piceno;
- Perugia.

Tuttavia l’Interporto di Jesi è destinato a svolgere una funzione rilevante non solo nei confronti del suo bacino di gravitazione, ossia in un ambito “locale”; occorre tenere conto anche del ruolo che il polo di Jesi-Ancona svolgerà nel quadro delle reti di trasporto nazionale ed internazionale.

Il polo di Jesi - Ancona è infatti inserito nella rete costituita dai “*Corridoi Plurimodali*” previsti dal Piano Generale Trasporti e della Logistica, in cui risulta essere il nodo centrale del Corridoio Adriatico, come transito dei flussi di collegamento della dorsale orientale della penisola, dalle regioni meridionali alle regioni settentrionali. Inoltre il sistema porto-retroporto di Jesi-Ancona è destinato a svolgere un ruolo strategico all’interno del “corridoio europeo” che collegherà le regioni dell’Europa centrale con quelle dell’Europa meridionale e delle isole del Mediterraneo.

Tale previsione scaturisce dalla Decisione n. 94/106 del Parlamento della Comunità Europea del 7 aprile 1994 e dai successivi emendamenti in cui vengono previsti, per la prima volta, gli interventi finalizzati alla realizzazione della “rete transeuropea di trasporto” e che riguardano, tra l’altro, anche il Corridoio Adriatico.

Di seguito sono riportate le tavole raffiguranti:

- fig.- 1 sistema delle unità comunali confinanti
- fig.- 2 il contesto territoriale
- fig.- 3 Principali infrastrutture di riferimento

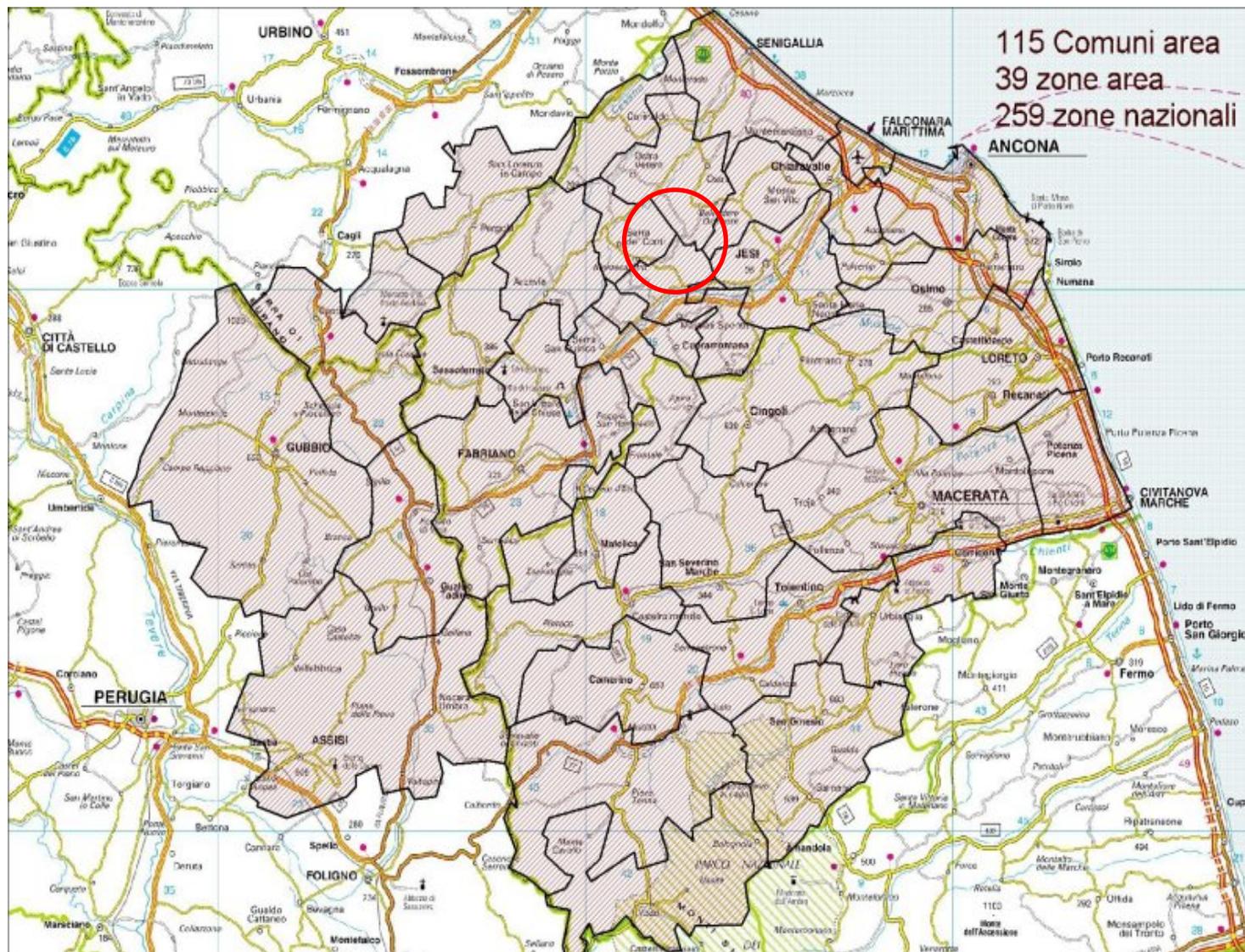


fig.- 1 sistema delle unità comunali confinanti

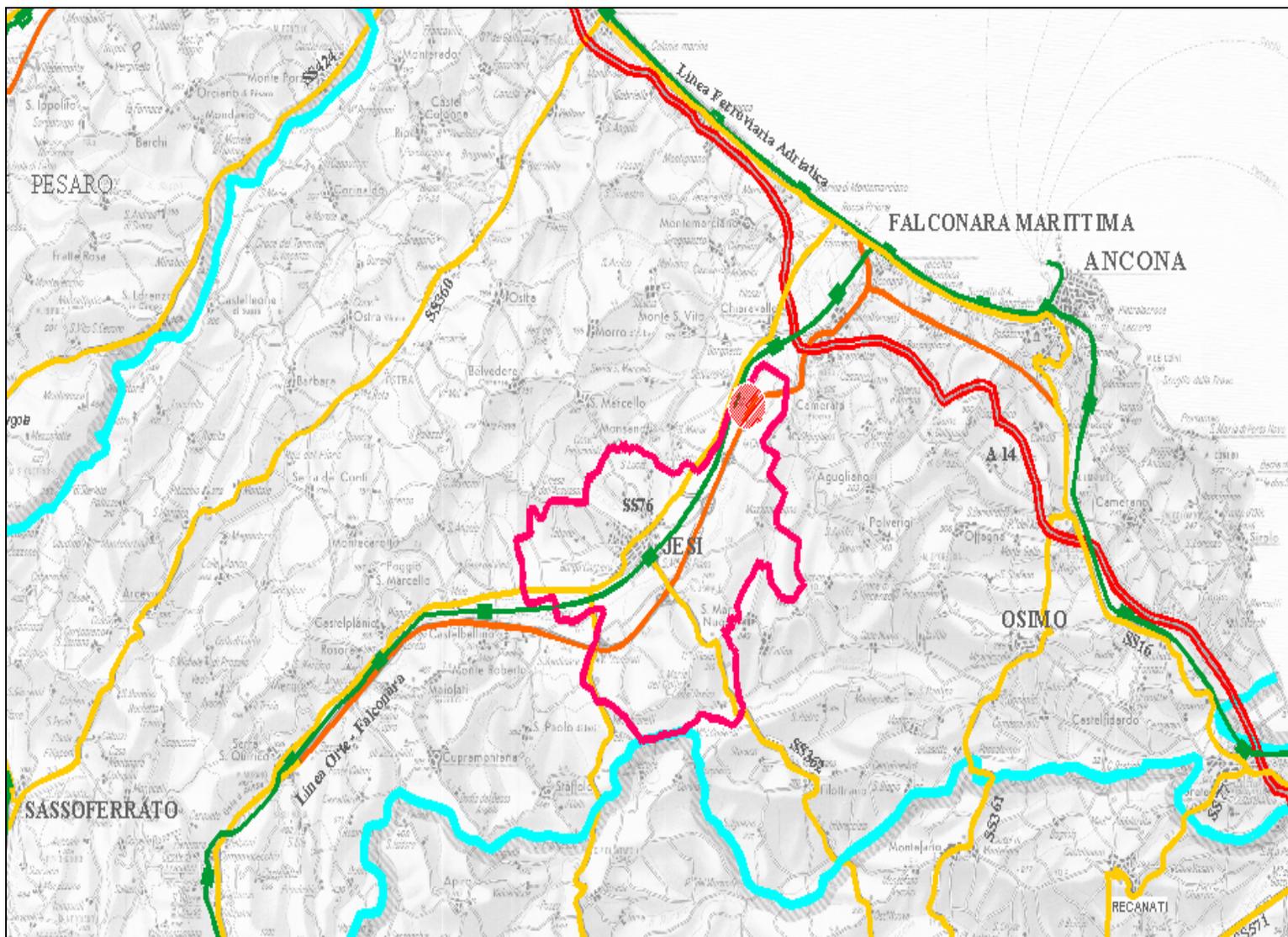


fig.- 2 il contesto territoriale

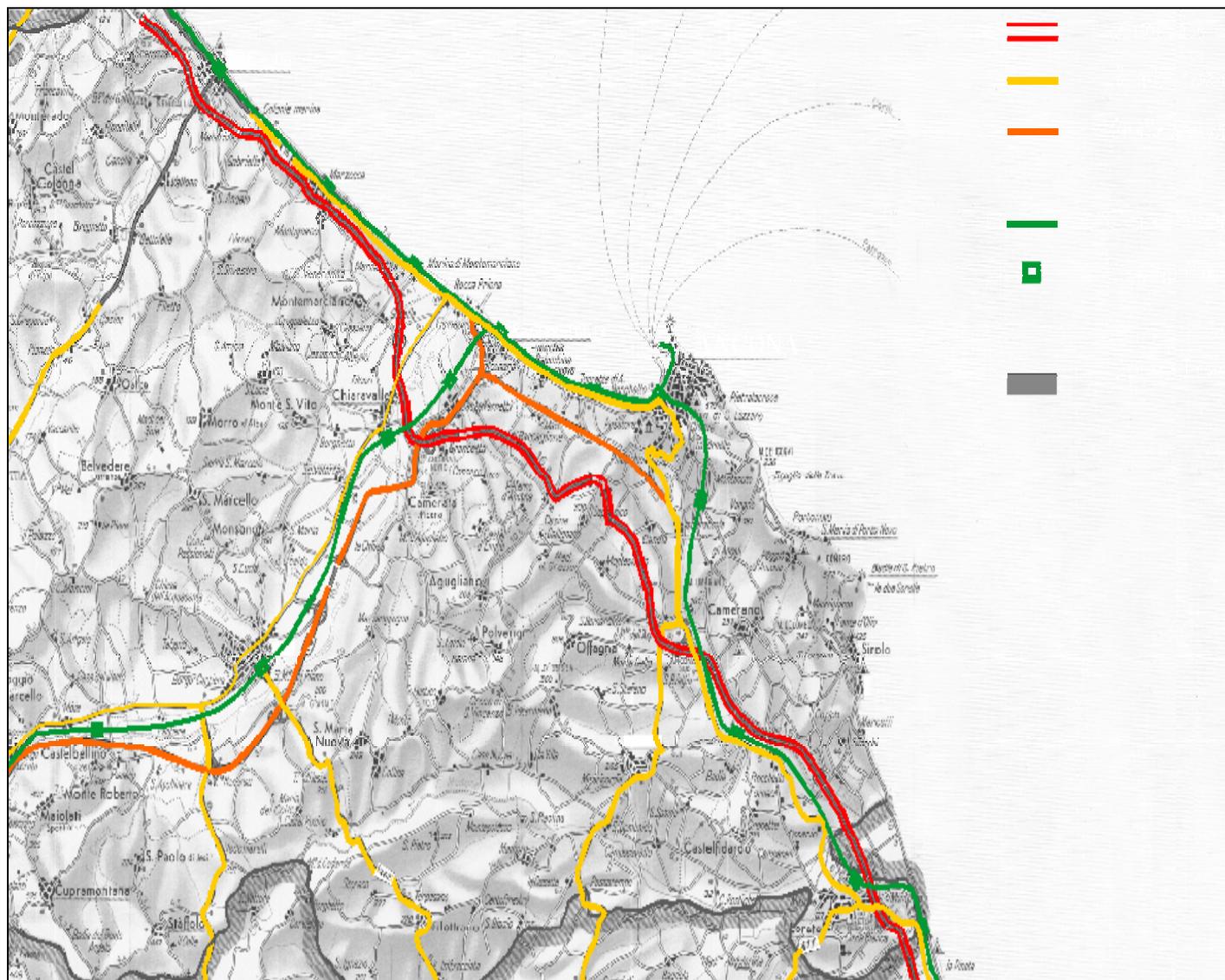


fig.- 3 Principali infrastrutture di riferimento

B.2-ECOMOSAICI, MATRICI E CRITICITÀ AMBIENTALI.

L’area urbana e suburbana di Jesi, ove si inserisce l’intervento in progetto, è definita nel PIT come ambiente locale a dominante urbana. Per tali aree il PIT propone strategie di sviluppo orientate alla promozione dell’offerta di centri di servizio di livello superiore per la produzione, per la formazione, la cultura e il turismo e al tempo stesso migliorare le condizioni di mobilità allargate al territorio circostante attraverso anche forme di trasporto integrato ferro-gomma. Il progetto proposto risulta pertanto congruente con le previsioni di piano.

L’area vasta d’intervento è classificata, nell’ambito del PIT regionale, all’interno dei “*corridoi fluviali e piane alluvionali*”, che sono costituiti da fasce di territorio piuttosto strette che bordano i principali corsi d’acqua (nel caso in esame, il Fiume Esino). Tali fasce sono limitate in termini di estensione, ma presentano notevole importanza strategica sia dal punto di vista territoriale, a causa della presenza delle principali infrastrutture di trasporto, sia da quello ambientale, per la presenza degli ecosistemi delle aree ripariali.

Inoltre queste aree sono state nel corso dei secoli ampiamente antropizzate ed usate, oltre che per l’adeguamento infrastrutturale, anche per lo sviluppo industriale e residenziale. Il Piano di Inquadramento Territoriale individua proprio in queste aree quelli che definisce “corridoi di salvaguardia” (i fondovalle che hanno conservato una discreta qualità ambientale e paesaggistica) e “*corridoi di riequilibrio*” (i fondovalle che hanno subito le più profonde alterazioni ed artificializzazioni). In particolare la valle dell’Esino appartiene alla seconda delle due categorie.

In questa zona non si trovano aree di importanza floristica, ad eccezione, appunto, dei sistemi riparii e degli ecosistemi acquatici.

A livello strategico, comunque, le zone di fondovalle localizzate lungo i principali corsi d’acqua della Regione costituiscono una componente naturale la cui conservazione e recupero è fondamentale nell’ambito della politica territoriale e ambientale regionale, che punta a ricostituire un sistema di reti ecologiche su tutto il territorio regionale.

B.2.1-IL P.I.T.: IL PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE:

Il PIT considera “la riqualificazione delle direttrici vallive del Metauro, dell’Esino, del Chienti e del Tronto come occasione per dimostrare la fattibilità delle strategie di rigenerazione e sviluppo *ecosostenibile capaci di far coesistere strutture produttive e strutture ambientali*”.

Tali corridoi ambientali, poiché costituiscono i principali elementi di connessione tra ambienti con caratteri ecologici differenti (montano, collinare e costiero), sono ispirati alla filosofia delle greenways, ovvero strutture multiscopo, in grado di associare diverse funzioni:

- reti di corridoi e sistemi naturali significativi in termini ecologici;
- reti ricreative alle diverse scale;
- reti di preesistenze storiche e culturali.

Le strategie di tutela e riqualificazione indicate da PIT in particolare per i corridoi di riequilibrio, vertono su alcuni obiettivi fondamentali:

- ◆ La riqualificazione ecosostenibile delle aree agricole perfluviali, con l’obiettivo di favorire colture a minor impatto ambientale (limitazione di concimi chimici e fitofarmaci);
- ◆ Il ripristino di elementi vegetazionali lineari diffusi;
- ◆ La realizzazione di rimboschimenti con funzione di protezione e compensazione ambientale;
- ◆ La ristrutturazione delle linee ferroviarie esistenti come “servizio di natura territoriale”, ossia il telaio di supporto alla riqualificazione urbana e ambientale delle aree attraversate.
- ◆ La protezione delle acque dall’inquinamento chimico e organico;
- ◆ L’eliminazione o minimizzazione delle interruzioni della continuità fluviale;
- ◆ La rinaturalizzazione degli eco-sistemi ripariali

L’area di progetto si caratterizza per un uso prevalentemente agricolo, con elevata e significativa presenza antropica. Gli ambienti a forte naturalità sono ormai marginali e concentrati soprattutto lungo le zone ripariali del Fiume Esino e dei fossi e torrenti circostanti..

Più in dettaglio, le aree più prossime all’intervento si caratterizzano per la presenza di coltivi, prevalentemente cereali, barbabietola da zucchero, soia e, in misura minore, di orti, vigneti e frutteti. Il sito di progetto è costituito da seminativi irrigui, regolarmente arati, mentre limitate e marginali porzioni di territorio, posti in genere lungo i rilevati di strade e ferrovia, sono costituite da incolti.

In tale contesto è lecito affermare che la quasi totalità delle specie floristiche e vegetali presenti nell’area siano frutto diretto o indiretto dell’azione dell’uomo.

In estrema sintesi dall’analisi effettuata emergono le caratteristiche tipiche delle aree rurali a forte antropizzazione, nelle quali solo sporadicamente è possibile individuare essenze arboree ed arbustive autoctone spontanee.

Per quanto concerne la fauna presente nell’area di progetto, l’analisi non può prescindere dalla considerazione della limitatezza territoriale dell’intervento, ascrivibile al tipo “puntuale”, e dalla elevata pressione antropica presente, ancorché legata ad attività di tipo prevalentemente agricolo. In seconda analisi occorre sottolineare come l’intervento si vada ad inserire all’intero di una porzione di territorio delimitata da una parte dalla ferrovia Orte - Falconara e dall’altra dalla Superstrada Roma – Ancona, che costituiscono un ostacolo significativo per gli spostamenti dall’area di progetto in direzione del Fiume Esino.

In tale contesto è evidente che l’auspicata “permeabilità” all’attraversamento faunistico (indicata anche nel P.T.C.P. di Ancona) è fortemente condizionata dalla presenza delle barriere e degli ostacoli già presenti, che creano una sorta di “corridoio intercluso”.

L’ecosistema è una unità che comprende tutti gli organismi viventi che coabitano in una determinata zona e le relazioni che intercorrono tra essi e l’ambiente fisico e chimico in cui vivono.

L’ecosistema più direttamente interessato dall’intervento è senz’altro riconducibile a quello **agrario**. In area vasta l’unità ecosistemica più significativa è costituita invece dalla fascia **ripariale** del **Fiume Esino**, caratterizzata da vegetazione e fauna tipica degli ambiti acquatici e ripariali. Tuttavia, anche per i motivi già illustrati nel paragrafo precedente (presenza di barriere morfologiche artificiali e di diffuse attività antropiche che ostacolano i corridoi biologici), non sono riscontrabili relazioni significative con l’area di progetto, o almeno tali da rendere necessario un ampliamento così esteso dell’area d’indagine.

L’ecosistema agrario è localizzato in tutta la piana interclusa tra le sovracitate direttrici di trasporto ferroviario e stradale, e si caratterizza soprattutto per la presenza dei seminativi. La continuità dei seminativi è interrotta da cespuglieti, filari di alberi naturali o di origine antropica, distribuiti ai margini dei campi coltivati e dei poderi, e da fossi con relativa vegetazione ubicati al confine dei campi coltivati.

B.2.2-IL PIANO PAESISTICO AMBIENTALE REGIONALE

Il PPAR delle Marche individua, oltre ai beni e alle aree di interesse storico, archeologico, artistico e architettonico, diverse categorie riguardanti specificamente la tutela e la gestione delle risorse naturali, individuando in particolare, nell’ambito del sottosistema tematico botanico:

- ✓ aree floristiche, ovvero le aree di importanza floristica ai sensi della L.R.52/74
- ✓ associazioni vegetali, di particolare interesse ancorché non comprese nella categoria precedente
- ✓ foreste e aree pascolive

- ✓ ambienti di interesse biologico naturalistico (per lo più legati a zone umide)

Sulla base del valore e della vulnerabilità delle diverse entità censite, il PPAR definisce le diverse modalità di tutela delle aree, riconducibili comunque alle due categorie fondamentali della tutela *orientata* e della tutela *integrale*.

All'interno del Piano Paesistico Ambientale Regionale delle Marche (P.P.A.R.) il paesaggio vegetale è classificato in rapporto ai valori intrinseci individuati nelle aree denominate BA, BB, BC, e in base alla presenza di: specie vegetali endemiche o in via di scomparsa, associazioni vegetali relitte o ridotte, ambienti infrequenti quali torbiere, paludi, piani carsici, gole calcaree, grotte, nei quali vivono specie floristiche peculiari di notevole interesse biogeografico, associazioni vegetali che, in particolari contesti geomorfologici, compongono ecosistemi integri, di ampia estensione, completi in tutte le loro fasi progressive e regressive.

In particolare:

- le aree BA sono le “*emergenze botanico-vegetazionali*”, in cui sono presenti specie vegetali endemiche e rare o in via di scomparsa;
- le aree BB ospitano *associazioni vegetali di grande interesse* che si manifestano con frequenze più numerose rispetto alle precedenti e sono maggiormente condizionate dai fenomeni di antropizzazione;
- le aree BC comprendono altri boschi e la *vegetazione ripariale*.

Per tali aree il P.P.A.R. ritiene necessario il mantenimento dell'attuale assetto vegetazionale.

Lo stesso P.P.A.R. individua inoltre tra gli obiettivi principali la protezione e conservazione delle specie floristiche rare, la salvaguardia delle caratteristiche estetiche e storiche degli elementi vegetali che caratterizzano l'ambiente, il ripristino, consolidamento e sviluppo del patrimonio botanico e vegetazionale a fini ecologici e di difesa del suolo.

Nel corso dello studio è stata analizzata la cartografia di P.P.A.R. ed è stato verificato che l'area in progetto non interferisce con alcuna delle aree perimetrate BA, BB e BC.

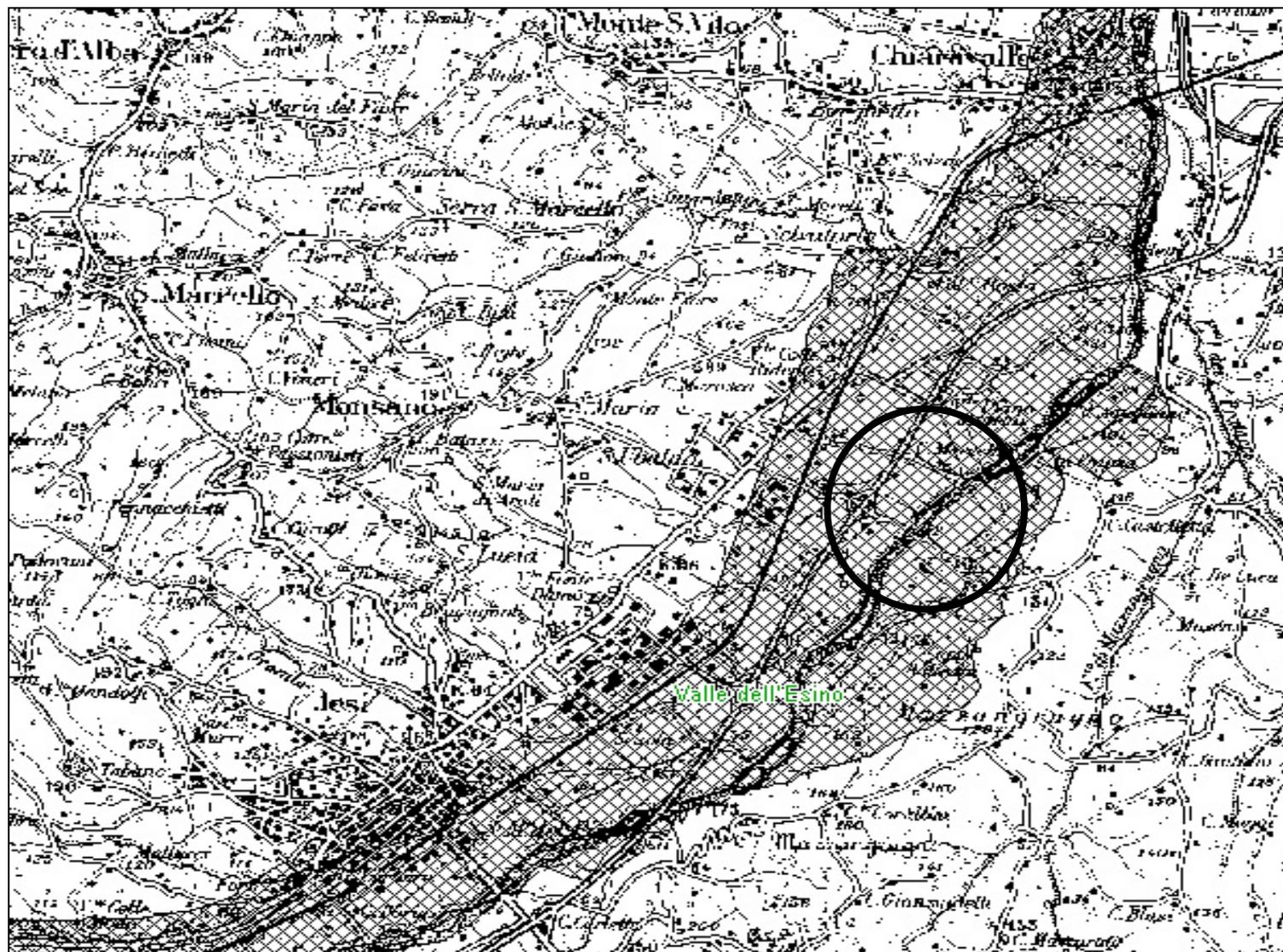


fig.- 4 Estratto dal PPAR – fascia a vincolo paesaggico

Interporto di Jesi - PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL PROGETTO GENERALE

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA

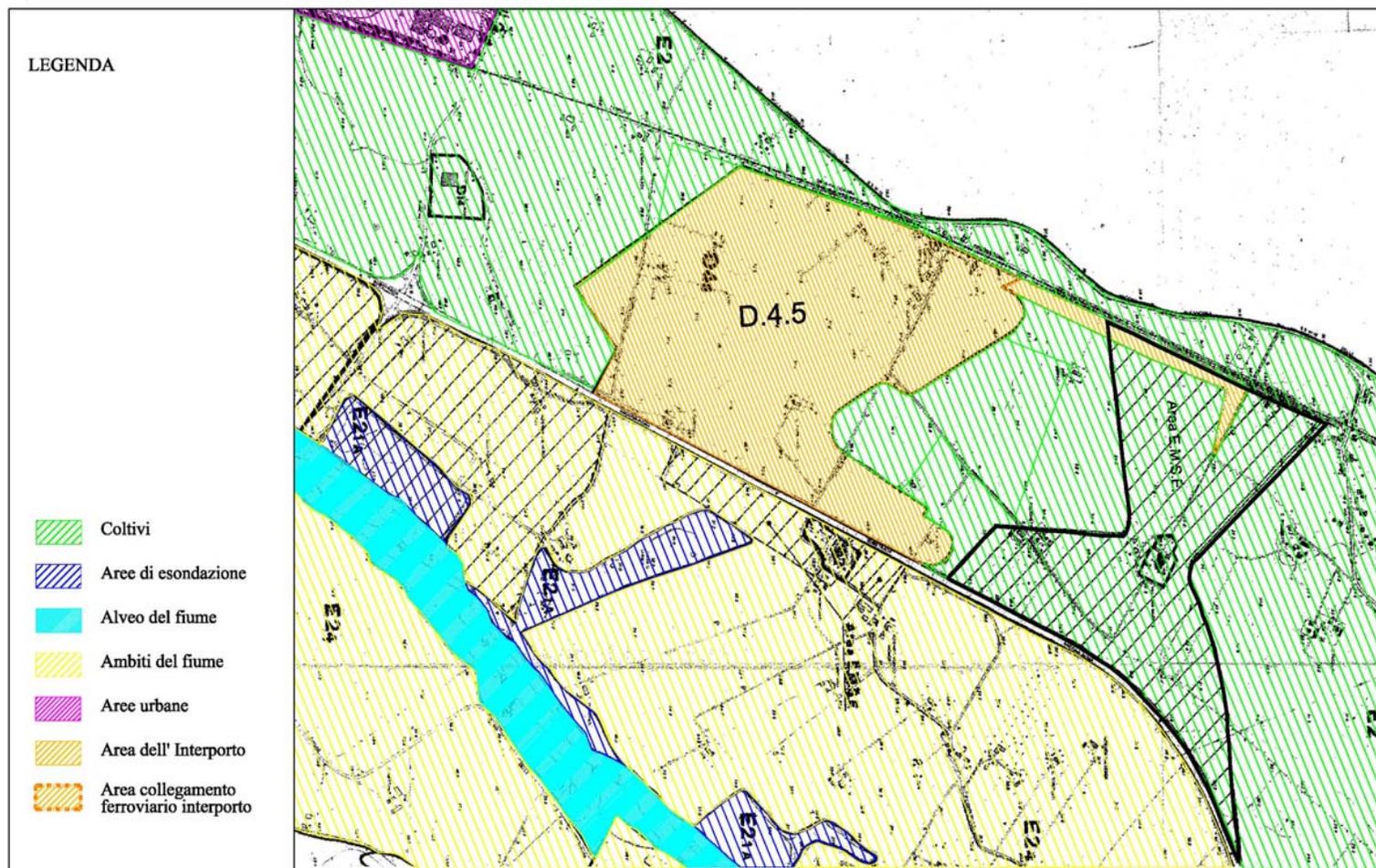


TAVOLA N° 4: Carta Uso del Suolo

PROGETTO GENERALE - P.R.G.

fig.- 5-Carta Uso del suolo

Interporto di Jesi - PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL PROGETTO GENERALE

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA

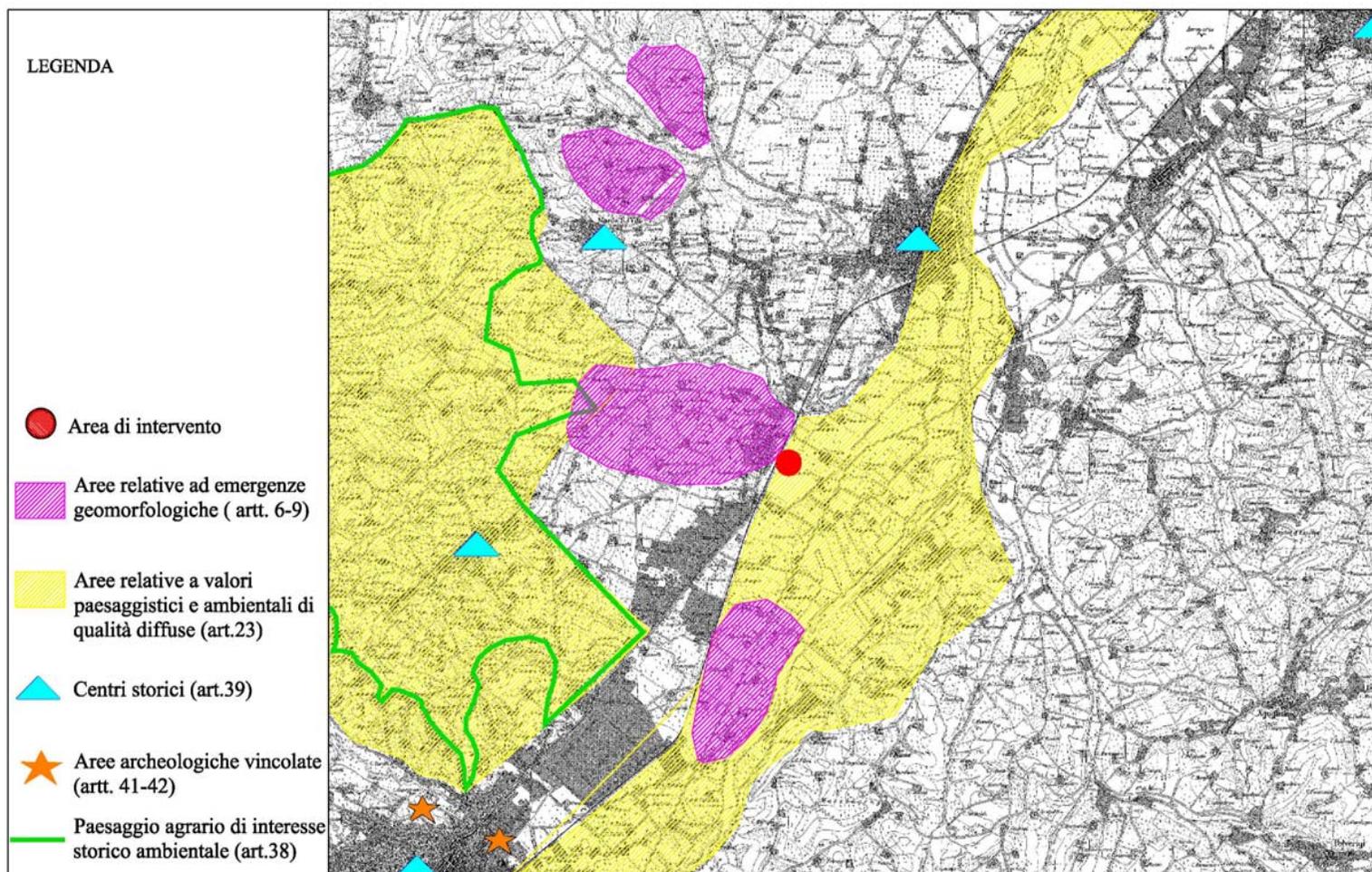


TAVOLA N° 5: Carta dei vincoli e dell'emergenze area vasta

P.P.A.R.

fig.- 6- estratto P.P.A.R: Carta dei vincoli ed emergenze area vasta

C-IL QUADRO PROGRAMMATICO.

C- IL QUADRO PROGRAMMATICO.....	23
C.1- La pianificazione territoriale di coordinamento.....	25
C.1.1- P.T:C.P: il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	25
C.2- Il sistema delle tutele	26
C.2.1- Vincoli paesaggistici.....	27
C.2.2- Il paesaggio ed il sistema insediativo nel P.I.T. regionale	28
C.2.3- Il paesaggio nel P.P.A.R.	29
C.2.4- Il paesaggio e il sistema insediativo nel P.T.C. della Provincia di Ancona	29
C.3- Piani e programmi di settore che interagiscono con l’oggetto del piano.	30
C.4- Gli obiettivi di sostenibilità ambientale degli strumenti sovracomunali.....	33

C.1-LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI COORDINAMENTO

C.1.1-P.T:C.P: IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

Nel PTCP della Provincia di Ancona, l'area d'intervento è compresa nell'ambito territoriale denominato “*delle pianure e dei terrazzi alluvionali*”, che comprendono i terreni alluvionali dell'olocene e del pleistocene nel territorio compreso fra la dorsale marchigiana ed il litorale. Facendo riferimento all'area d'intervento, particolarmente significativa risulta la caratterizzazione dei depositi alluvionali dell'Esino, che hanno una larghezza di circa 4,5 Km in corrispondenza dell'asse Monsano/Ripa Bianca, con uno spessore massimo di 30-33 metri; larghezza e spessori che aumentano a valle di Chiaravalle verso la foce (circa 6 Km, con una profondità massima di circa 40 m) mentre diminuiscono rapidamente a monte di Jesi (a Moie spessori di 17-18 m.) fino alla Gola della Rossa.

I depositi costituenti le pianure alluvionali principali della provincia sono generalmente formati da corpi lenticolari ghiaiosi, ghiaioso-sabbiosi, limo-argillosi variamente distribuiti e da lenti variamente estese composte da materiali fini limo-sabbiosi e limo-argillosi.

Per quanto concerne le caratteristiche idrogeologiche, è importante sottolineare la funzione di serbatoio idrico svolta dai terreni alluvionali in base alla loro permeabilità, porosità, capacità di ritenzione, mentre la formazione pliocenica, a granulometria generalmente molto fine, funge da battente impermeabile. Nella piana alluvionale dell'Esino sono riscontrabili gli acquiferi più consistenti del territorio provinciale, soprattutto dove gli spessori sono maggiori e dove, in taluni casi, l'alternanza di banchi argillosi con ghiaie, crea falde multistrato con caratteristiche pseudo-artesiane. L'alimentazione delle falde di subalveo avviene generalmente ad opera delle acque di infiltrazione meteorica (soprattutto nelle parti più alte delle valli), ma anche dell'infiltrazione laterale proveniente dalle acque fluviali e dagli apporti degli affluenti.

Le pianure, geologicamente caratterizzate da depositi alluvionali o terrazzati, occupano una parte rilevante del territorio provinciale di Ancona; per tale ragione il PTCP pone particolare cura nell'individuazione degli elementi di sensibilità del territorio, con specifico riferimento alla vulnerabilità degli acquiferi, all'instabilità dei versanti e al rischio di inondazione.

In tal senso gli orientamenti strategici definiti nel piano sono volti soprattutto al contenimento di eventuali ulteriori incrementi edilizi, limitati alle sole attività produttive e ai servizi, come nel caso di progetto, all'incentivazione delle pratiche agricole a basso impatto ambientale, al recupero della qualità delle acque e alla protezione delle acque di sub-alveo, alla protezione delle zone umide esistenti e infine alla riqualificazione e la gestione a fini ricreativi e naturalistici dei

bacini lacustri derivanti dalla cessazione delle attività estrattive e delle aree degli impianti di trattamento degli inerti.

Riguardo a quest’ultimo argomento, si sottolinea come il recupero ambientale delle cave dismesse e dei siti utilizzati per gli impianti di trattamento degli inerti nei depositi alluvionali debba essere affrontato, secondo il PTCP, con progetti coordinati multisettoriali estesi a vaste zone, da attuarsi nell’ambito del recupero ambientale dell’ecosistema fluviale. Gli interventi dovranno trasformare le aree di cava in zone umide e, comunque, in luoghi di interesse naturalistico-ambientale, utilizzabili anche per scopi culturali, didattici o per attività ludiche, oppure tenderanno a favorire la destinazione a pratiche agricole ed orticole a basso impatto compatibili con la disponibilità delle risorse idriche.

Per quanto concerne il problema dello smaltimento delle acque meteoriche e più in generale del deflusso delle acque superficiali, il PTCP promuove, demandando agli strumenti urbanistici comunali la definizione di opportuni regolamenti, l’incentivazione di pratiche costruttive tendenti a preservare o a ripristinare, per quanto possibile, la permeabilità dei suoli interessati dalle opere di sistemazione degli spazi aperti ed, in genere, dall’attività di trasformazione edilizia.

Più in generale il piano promuove la realizzazione di programmi di interventi integrati atti ad accrescere l’efficienza complessiva del reticolo idrografico, che prevedano la definizione dei profili di equilibrio dei corsi d’acqua, la realizzazione di interventi di pulizia degli alvei, l’eventuale approfondimento delle quote di deflusso, la conservazione e il ripristino della vegetazione riparia nelle aree attigue ai corsi d’acqua.

C.2-IL SISTEMA DELLE TUTELE

Si è proceduto ad una verifica di compatibilità e di conformità del progetto di ampliamento proposto in relazione agli strumenti ed alle normative vigenti, intesa quale fase propedeutica alle successive e puntuali indagini di settore necessarie per il completamento dell’iter progettuale, e condotta negli ambiti relativi a:

- 1) Vincoli di area vasta;
- 2) P.R.G. – zonizzazione – verifica vincoli;
- 3) P.R.G. - verifica N.T.A. e rispetto standard;
- 4) Strategie contenute nel Piano Idea;
- 5) Verifica Impatto Ambientale - Adeguamento S.I.A. per Il progetto preliminare per il “SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI”;

Per quanto concerne il sistema dei vincoli di area vasta si è proceduto alla verifica di:

- ✓ 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 e di seguito illustrata 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 (fig.- 7;fig.- 8;fig.- 9;fig.- 10).

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)” - (fig.- 6).

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 percezione 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.

Di seguito è riportata l'analisi del sistema dei vincoli e dei relativi piani.

C.2.1-VINCOLI PAESAGGISTICI

Il territorio della Regione Marche risulta soggetto a tutela paesaggistico ambientale ai sensi della legge 490/99 per quasi il 40% della sua estensione. Oltre il 24% delle superfici vincolate lo è ai sensi della legge 1497/39 (*protezione delle bellezze naturali*), circa il 14% è costituito da fasce marine, lacustri e fluviali, il 3,6% da aree montane e lo 0,6% da parchi.

I vincoli riconducibili al sistema paesaggistico riguardano aspetti diversificati ed hanno caratteristiche variabili per efficacia, interessi tutelati, competenze, ecc. Essi sono così riassumibili:

- ✓ Aree sottoposte a vincolo ai sensi dell'art. 139 del D. Lgs. 490/99;
- ✓ Corsi d'acqua e relative fasce di rispetto ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 490/99;

- ✓ Aree a quota superiore ai 1200 m. s.l.m. (art. 146 del D. Lgs. 490/99);
- ✓ Aree boscate (art. 146 del D. Lgs. 490/99);
- ✓ Aree soggette ad usi civici (art. 146 del D. Lgs. 490/99).

Tutta la vallata dell’Esino è soggetta a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 490/99, come illustrato nella figura 2.2.1.

C.2.2-IL PAESAGGIO ED IL SISTEMA INSEDIATIVO NEL P.I.T. REGIONALE

Nella elaborazione delle strategie che devono orientare gli interventi sul territorio, il PIT regionale individua i cosiddetti “*ambienti locali*”, che sono unità territoriali generalmente a scala subprovinciale che presentano caratteri di identità riconoscibili per la congruenza tra quadri ambientali, morfologie insediative, morfologie sociali e tendenze al mutamento. E’ evidente come tali caratteristiche siano in grado di influenzare in modo decisivo il paesaggio naturale e/o antropico di vaste aree del territorio, e questa è la ragione per la quale si è ritenuto utile analizzare i contenuti del PIT in merito agli *Ambienti locali e sistemi territoriali regionali*.

A livello strategico il PIT assume la rete dei centri storici e degli ambienti a dominante storico-naturalistica come fattori primari di strutturazione del territorio regionale al pari delle grandi reti infrastrutturali, con l’obiettivo di incentivare la loro funzione di nodi determinanti della organizzazione insediativa e della qualità ambientale complessiva dello spazio regionale. Inoltre, in conformità con quanto previsto dallo Schema di sviluppo dello spazio europeo, in materia di “gestione prudente e sviluppo del patrimonio naturale e culturale”, il PIT propone di “*superare la concezione puntuale o areale dei luoghi di interesse storico, ambientale e paesaggistico a favore di una loro reintegrazione in trame continue e reticolari distribuite su tutto il territorio regionale*”.

Il PIT propone che il connettivo in grado di mettere “in rete” i singoli nodi sia costituito da greenways, intese come corridoi ambientali che integrano gli spazi della storia e della natura con quelli destinati al tempo libero e al turismo. Tali greenways, ossia le grandi connessioni storico-naturalistiche, sono costituite dalla direttrice appenninica, quella costiera e, appunto, dai principali fondo valle fluviali.

Per quanto riguarda i corridoi ambientali trasversali, si prevedono due tipologie differenti:

- ◆ “**di riequilibrio**”, ovvero i fondo valle caratterizzati dalla compresenza degli ambienti fluviali con rilevanti attività produttive industriali e insediative;
- ◆ “**di salvaguardia**”, ovvero i fondo valle ancora relativamente poco compromessi e a forte vocazione ambientale e turistica.

Il corridoio di fondovalle del Fiume Esino è classificato tra i “corridoi di riequilibrio”, che sono oggetto di specifici “cantieri progettuali PIT”, aventi per obiettivo il ripristino della compatibilità tra riqualificazione ambientale e sviluppo produttivo.

C.2.3-IL PAESAGGIO NEL P.P.A.R.

Nell’ambito del P.P.A.R. sono indicati come “elementi diffusi del paesaggio agrario”, oggetto di tutela:

- Le querce isolate o a gruppi;
- le alberature e siepi stradali;
- le alberature e siepi poderali
- la vegetazione ripariale
- macche e boschi residui

In funzione della rilevanza dei valori paesistico – ambientali, il P.P.A.R. suddivide il territorio marchigiano in aree A (di eccezionale valore), B (rilevanti), C (di qualità diffusa), D (restanti parti) e V (alta percettività visuale).

Nello specifico, l’area di progetto è interamente ricompresa in zona tipo C. In tali aree, devono essere promosse sia azioni di tutela dell’assetto attuale sia di trasformazione, purché compatibili con tale assetto o finalizzate alla riqualificazione paesaggistica.

C.2.4-IL PAESAGGIO E IL SISTEMA INSEDIATIVO NEL P.T.C. DELLA PROVINCIA DI ANCONA

Come già visto in merito alla componente vegetazione, flora e fauna, il P.T.C. della Provincia di Ancona fa propri gli stessi principi di continuità territoriale indicati dal P.I.T., riportandoli su scala provinciale attraverso l’istituzione delle “fasce della continuità naturalistica”, che sono ambiti territoriali in grado di connettere aree molto differenziate, e che ricalcano la struttura orografica principale, seguendo le direttrici in senso Est-Ovest, rappresentate dalle valli maggiori, e quelle Nord-Sud dalle due dorsali.

Si è già evidenziato, inoltre, che gli indirizzi che il P.T.C. definisce per le “fasce della continuità naturalistica” sono prevalentemente volti al mantenimento delle attuali densità insediative e alla riconnessione degli elementi vegetali diffusi.

Nella lettura e nell’interpretazione del territorio provinciale il P.T.C. propone inoltre una articolazione in “ambiti territoriali omogenei” (A.T.O.), ossia ambiti che “sono omogenei sotto il profilo della costanza dei rapporti tra alcuni dei fattori considerati significativi e, pertanto, tendono a configurarsi come l’unità spaziale di riferimento per la pianificazione del territorio provinciale”. Tale definizione presenta forti analogie con quella generalmente adottata per

l’“unità di paesaggio”; dal momento che a ciascun A.T.O. corrisponde un diverso tipo di paesaggio caratteristico ed una specifica tipologia dell’insediamento antropico.

In termini concreti, gli ambiti territoriali omogenei forniscono *“il quadro delle specificità da osservare nei diversi luoghi anche nei progetti di ricomposizione o trasversali, l’orizzonte sul cui sfondo il P.T.C. colloca le proposte dei progetti settoriali ed i suggerimenti e gli approfondimenti contenuti negli studi sulle aree-progetto”*.

L’area di progetto è ricompresa tra gli Ambiti Territoriali “V” delle pianure e dei terrazzi alluvionali, che comprendono i terreni alluvionali dell’olocene e del pleistocene nel territorio compreso fra la dorsale marchigiana ed il litorale.

C.3-PIANI E PROGRAMMI DI SETTORE CHE INTERAGISCONO CON L’OGGETTO DEL PIANO.

Il Progetto dell’Interporto di Jesi si inserisce in un processo normativo, esposto di seguito:

A scala Europea:

- Decisione n.94/106 del 7 aprile del Parlamento Europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti;
- Emendamenti del 7 aprile 1995 alla Decisione 94/106;
- Decisione 1692/96/CE del 23 luglio 1996 del Parlamento Europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto;
- Proposta di modifica del 02.10.2001 alla Decisione 1692/96/CE;
- Libro Bianco della Commissione delle Comunità Europee “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”;
- Proposta della Commissione delle Comunità Europee del 04 febbraio 2002 di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio “relativo alla concessione di contributi finanziari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci”;

A scala Nazionale:

- Piano Generale dei Trasporti (PGT) previsto dalla legge del 15 giugno 1984, n.245 e approvato il 10 aprile 1986, il primo aggiornamento dell’aprile 1989, approvato il 29 agosto 1991 (DPR n.123) ed il nuovo Piano Generale dei Trasporti, in luogo dell’aggiornamento triennale, inizialmente previsto dalla legge 245/84, a cui provvedeva il CIPE. La elaborazione del nuovo PGT e della Logistica è stata effettuata dal Ministro dei Trasporti, di concerto con i Ministri dei Lavori Pubblici e

dell’Ambiente, nell’ottobre 2000 e dopo l’approvazione da parte del CIPE è stato adottato dal Consiglio dei Ministri con Deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 2 marzo 2001.

- Legge 240 del 4 agosto 1990 n. 240 “interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci ed in favore della intermodalità”, pubblicata sulla G.U. del 18 agosto 1990, n. 192.
- Legge 21 dicembre 2001, n. 443 “Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive.”, pubblicata sulla G.U. del 27 dicembre 2001, n. 299.
- Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190 "Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 199 del 26 agosto 2002 - Supplemento Ordinario n. 174
- Patto per la logistica. un accordo di settore per la competitività del sistema paese. firmato il 1° Luglio 2005 alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.
- Studio di Fattibilità del Corridoio Adriatico;
- Il 4 giugno 2002 il progetto quadrilatero viene inserito tra i Progetti Pilota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell’ Economie e Finanze.
- Il 31 marzo 2003 viene firmato l’accordo di programma quadro tra il Governo e Regione Marche, all’interno del quale sono ricompresi interventi facenti parte del progetto “quadrilatero”.
- L’ 11 ottobre 2005 vengono inviati alle Istituzioni nazionali e locali Marche e Umbria gli elaborati del Piano di Area Vasta secondo la procedura art.3 D.Leg. 190/02 e L. 241/90.

A scala Regionale:

- Piano Regionale Trasporti della Regione Marche, approvato con Delibera Amministrativa n.213 del 3/10/1994;
- Piano Regionale di Sviluppo (PRS);
- Piano di Inquadramento Territoriale (PIT) – Delibera di Consiglio Regionale n.295/2000;
- Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR), adottato nel 1987 dalla Regione Marche in attuazione delle disposizioni istituite dalla L 431/1985. Approvato con Delibera del Consiglio Regionale il 3 novembre 1989 n. 197.

- Piano Regionale Trasporti della Regione Umbria, pre-approvato con DGR n.719 del 5 giugno 2002;
- Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Ferroviario, stipulato nell’ambito dell’Intesa Istituzionale di Programma per la Regione Marche e datato 19 novembre 1999;
- Intesa Generale Quadro con la Regione Marche, Presidenza del Consiglio dei Ministri, stipulato il 24.10.2002;
- Progetto Astrel “Innovazione tecnologia e valorizzazione del sistema territorio della media-alta valle Esina” in base alla Legge Regionale n°19 del 28 ottobre 2003;
- Il Comitato Istituzionale dell’Autorità di Bacino regionale in data 23 marzo 2001 ha esaminato lo "Schema di progetto di piano dei bacini regionali" ed in particolare lo "Schema di progetto di piano stralcio per l’assetto idrogeologico" (PAI), contenente gli obiettivi da perseguire in relazione agli elementi conoscitivi disponibili sullo stato del bacino idrogeologico di competenza nonché il quadro conoscitivo di riferimento e le ulteriori ricerche da svolgere. Approvato in seguito con Delibera del consiglio regionale del 21 gennaio 2004 n. 116
- Deliberazione consiliare 1 marzo 2000, n° 305 in cui si definisce l’area compresa tra Ancona, Falconara e Bassa Valle dell’ Esino come area ad elevato rischio ambientale.
- Approvazione del Piano di Risanamento dell’area di Ancona, Falconara e Bassa Valle dell’ Esino con DACR n° 172 del 9 febbraio 2005, pubblicata sul BUR n. 22 del 25 febbraio 2005.
- Piano Regionale di tutela e risanamento della qualità dell’aria, elaborato nel dicembre 1999 dal servizio Tutela e Risanamento Ambientale della egione Marche ai sensi del D.P.R. 24 maggio 1998 n. 203 Approvato con Delibera del consiglio Regionale n. 36 del 30 maggio 2001.
- Piano Regonale di tutela delle acque. Approvato con Delibera del 29 febbraio 2000 n. 302.

A scala Provinciale:

- PRUSST della Provincia di Ancona;
- Piano stralcio di bacino per l’assetto idrogeologico istituito in seguito all’approvazione della legge 3 agosto 1998, n. 267 (c.d. legge "Sarno"), con la quale sono state accelerate le procedure di pianificazione ordinaria previste ed introdotte dalla legge 18 maggio

1989, n. 183, e succ. mod. ed integrazioni, ossia le "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo".

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), adottato con Delibera del consiglio provinciale n. 157 del 17.10.2000, modificata con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 197 del 12.12.2000 e adottata con atto di consiglio n. 23 del 19/02/2002; definitivamente approvato con deliberazione del Consiglio provinciale del 28 luglio 2003, n. 117 e pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Marche del giorno 4 marzo 2004 ai sensi dell'articolo 25, comma 7 in combinato disposto con il comma 2 del medesimo articolo della L.R. 34/1992.
- Piano di Sviluppo Portuale di Ancona adottato nel marzo 2003.

A scala Comunale:

- Piano Regolatore Generale Comunale di Jesi.
- Piano di classificazione e Risanamento acustico del territorio comunale di Jesi redatto ai sensi della Legge Quadro 447/95 – adeguamento alla Legge Regionale 14 novembre 2001 n. 28 e pubblicata sul DGR n. 896 del 24 giugno 2003;
- Piano Idea approvato dal Consiglio comunale con delibera programmatica del settembre 2003 n°141.

C.4-GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEGLI STRUMENTI SOVRACOMUNALI

Il progetto in oggetto è già inserito negli obiettivi di sostenibilità ambientale generali e specifici di cui alle linee guida con particolare riferimento alle tabelle B11 “Mobilità ed infrastrutture” dove gli obiettivi generali sono:

- ◆ potenziamento e razionalizzazione della rete stradale
- ◆ potenziamento e razionalizzazione della rete ferroviaria con particolare riferimento a quella di valenza strategica.

In particolare rientra nel primo obiettivo generale quello di trasferire quota del traffico stradale merci relativo alle aree in esame dalla modalità tutto-strada all’intermodalità, con la conseguenza di liberare l’attuale viabilità dai flussi di media e lunga percorrenza, con la di munizione delle emissioni inquinanti.

Il secondo obiettivo è in particolare relativo all’ottimizzazione dell’organizzazione della intermodalità dell’interporto con conseguente razionalizzazione della domanda e delle modalità di mobilità commerciale sull’area con l’obiettivo generale di ridurre gli impatti ambientali.

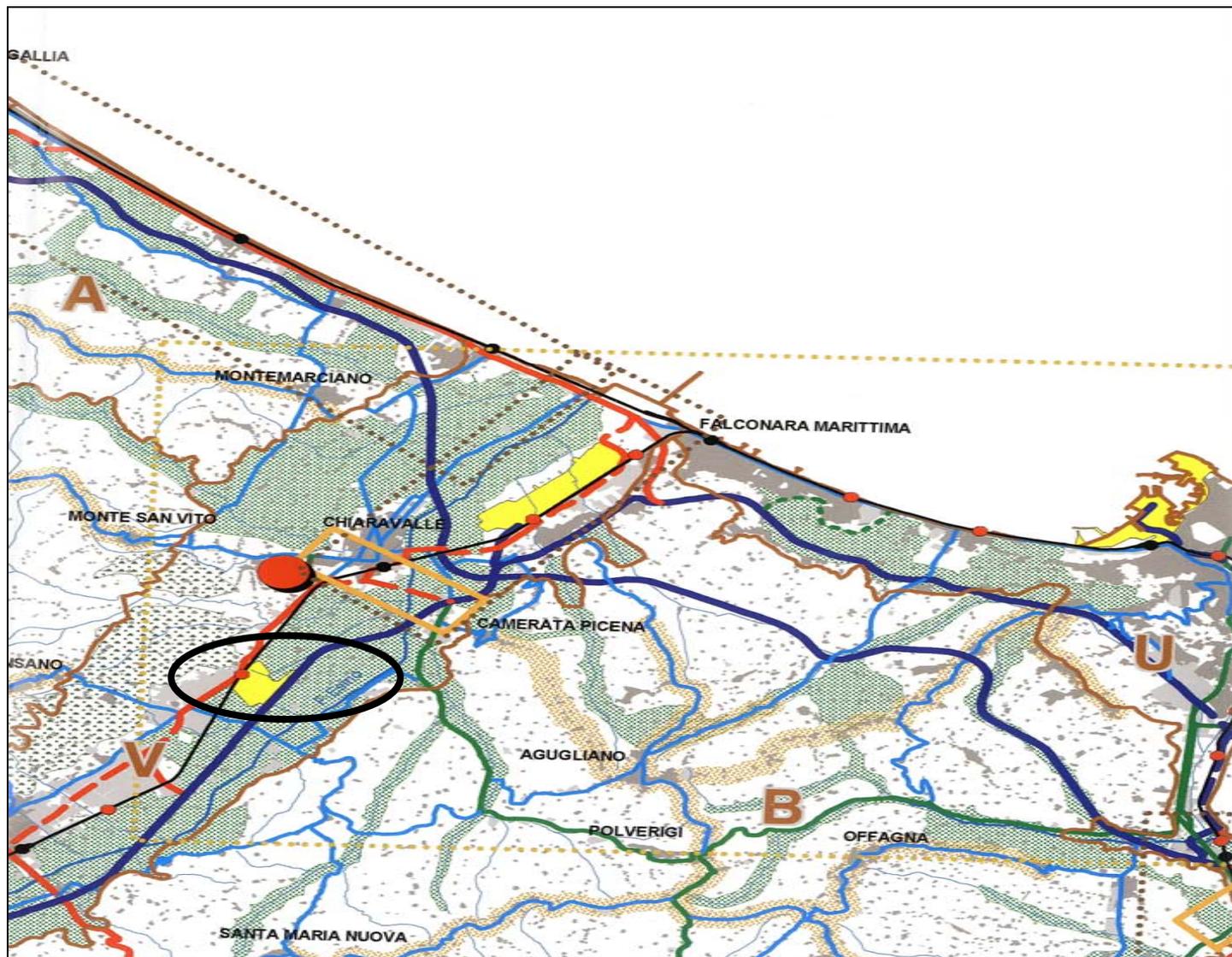


fig.- 7- stralcio del PTC di Ancona: l'area dell'interporto è evidenziato nel cerchio

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA

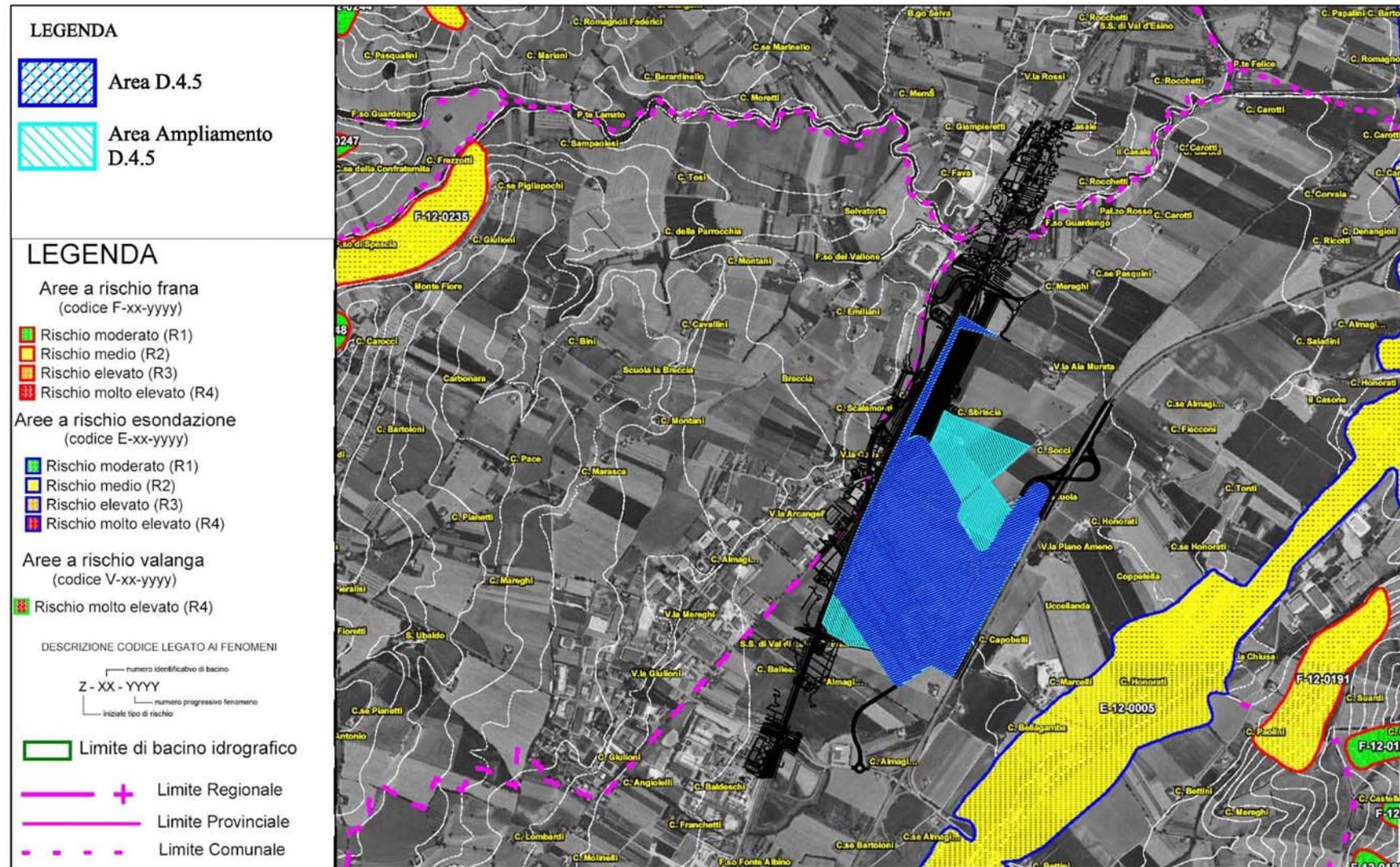


fig.- 8-Inquadramento P.A.I.

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA

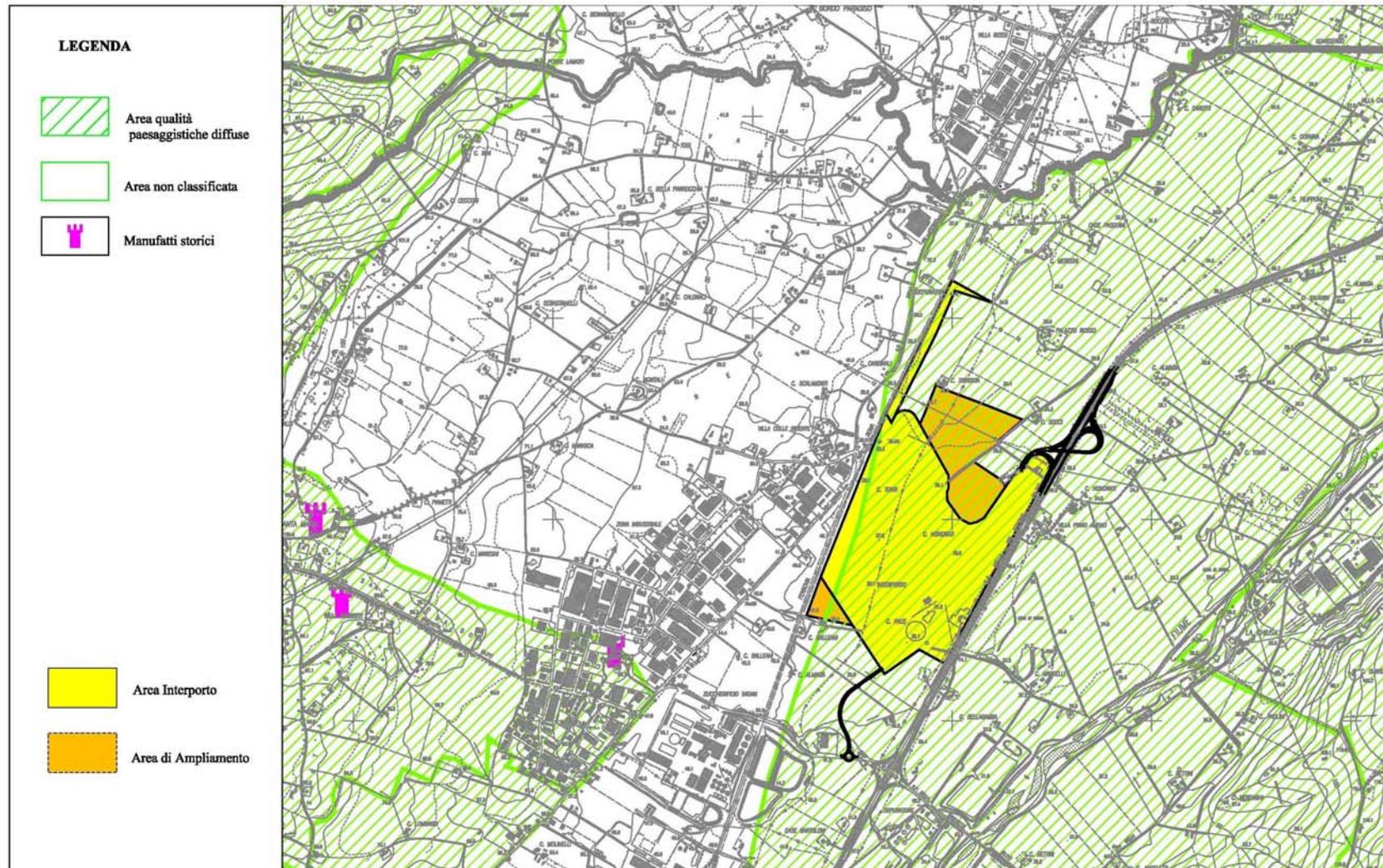


fig.- 9 – P.P.A.R:Rilevanza dei valori paesisti i -edifici storici

RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA

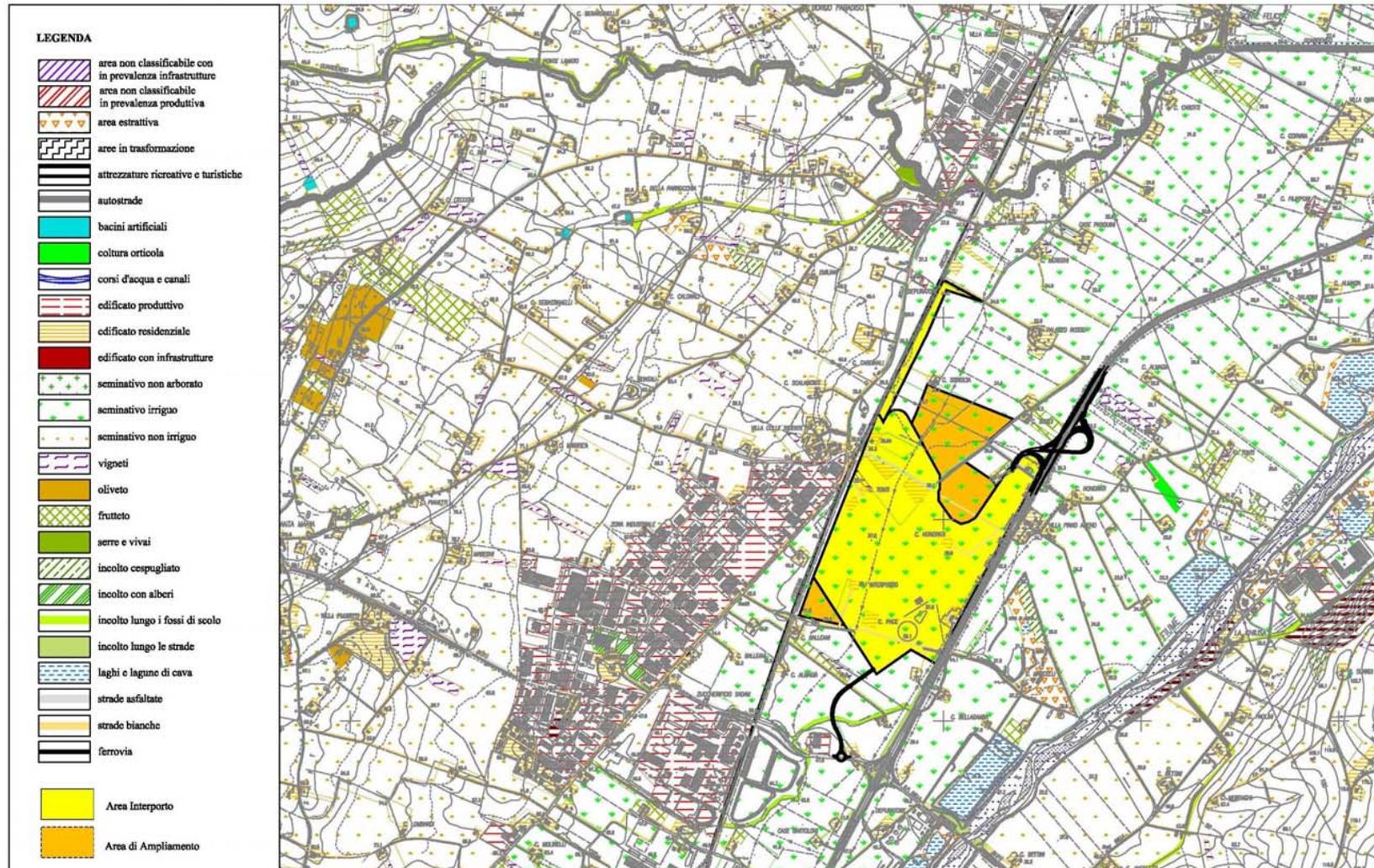


fig.- 10 – P.P.A.R: Uso del Suolo

D-GLI SCENARI

D- GLI SCENARI	39
D.1- Gli scenari territoriali e socio economici.....	41
D.1.1- Aspetti socio-economici	42
D.2- Gli scenari ambientali.....	45

D.1-GLI SCENARI TERRITORIALI E SOCIO ECONOMICI

Nell’ambito della progettazione preliminare del completamento dell’Interporto di Jesi è stata realizzata un’approfondita analisi dei traffici attraibili dall’infrastruttura allo scopo di individuare i livelli di flussi merci attuali che interessano l’area ed i traffici potenziali dell’interporto. Un’attività specifica di approfondimento è stata condotta attraverso una serie di audizioni alle ditte che hanno partecipato alla manifestazione pubblica di interesse a localizzarsi all’interno dell’interporto, al fine di raccogliere esigenze operative, funzionali e dimensionali necessarie a calibrare in maniera più rispondente le scelte progettuali da proporre.

I risultati delle simulazioni hanno posto in evidenza che i flussi attraibili dall’interporto di Jesi risultano essere compresi in un range che varia dai 1.8 milioni di tonnellate movimentate all’anno e 2.4 milioni di tonnellate movimentate all’anno di riferimento 2008, mentre al 2012 i volumi attesi sono compresi tra 2.0 milioni e 2.6 milioni di tonnellate.

Le assegnazioni dei volumi di traffico alla rete stradale hanno invece sottolineato l’importanza della realizzazione della struttura interportuale ed in particolare della sua funzione intermodale, grazie alla quale gli incrementi di traffico attesi dalla concentrazione delle attività vengono assorbiti dal riequilibrio modale su ferro.

Molto significativa è risultata l’attività svolta con le imprese che hanno aderito alla manifestazione di interesse a localizzarsi all’interno dell’area. In particolare 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 di un’espansione dell’area attualmente destinata ad interporto: le richieste di superfici coperte avanzate solo preliminarmente, in sede di audizione, superano significativamente l’offerta attualmente disponibile, dal momento che gli standard minimi di superfici necessarie ad attività di logistica è cresciuta nel tempo per effetto della sempre maggiore terziarizzazione.

Tale esigenza si coglie anche nella serie di azioni ed interventi pubblici e privati che si stanno sviluppando nell’area di interesse dell’interporto:

- ✓ la delocalizzazione dello scalo merci da Falconara a Jesi, nell’area attigua all’interporto, che valorizza per funzionalità e potenzialità il ruolo e 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

- ✓ - il potenziamento del sistema di offerta ferroviaria con il raddoppio della linea ferroviaria Orte –Falconara
- ✓ - la variante di by-pass dell’API con con la bretella di raccordo della linea Orte –Falconara alla linea adriatica
- ✓ - le richieste a RFI di raccordi ferroviari da parte di privati, e quelle attualmente già in esercizio.
- ✓ - le richieste di superfici per capannoni e depositi.

In virtù di tali esigenze di domanda del sistema territoriale risulta fortemente necessario l’ampliamento dell’Interporto Marche. 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.

D.1.1-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-Instanbul 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 euro) 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 rappresentative 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).

D.2-GLI SCENARI AMBIENTALI

I principali effetti che l’ampliamento produrrà sul sistema ambientale regionale sono legati all’obiettivo fondamentale del progetto che è quello di trasferire quote di traffico merci dalla strada ad un trasporto meno impattante, dal punto di vista ambientale, quale quello ferroviario.

Dalla previsione dei traffici merci su ferro stimati all’anno 2012 e dei volumi potenzialmente movimentati dall’interporto sono state condotte assegnazioni sulla rete stradale per verificare i flussi veicolari sulle principali strade di adduzione all’area di studio e per valutarne gli effetti in caso di intervento e non intervento.

A tal fine si riporta sintesi di tale lavoro attraverso la schematizzazione della rete principale ed i risultati relativi alla situazione scenario 0 (di non progetto) che di progetto. A partire dai dati di domanda su strada presenti si è proceduto all’effettuazione di una simulazione di rete finalizzata a determinare l’assetto dei flussi in corrispondenza di alcune sezioni, agli orizzonti temporali di analisi e per i vari scenari di modifica del sistema di offerta e domanda ipotizzati (scenario basso e scenario alto).

Il traffico simulato è relativo alla domanda di media e lunga distanza e domanda locale e rappresenta quindi il totale dei traffici, inclusi i traffici di attraversamento ed i traffici interni al bacino in studio, nonché i traffici di tipo strettamente locale.

Le tabelle seguenti mostrano i risultati della simulazione del carico infrastrutturale stradale relativa alla sola domanda di lunga percorrenza, distinto tra traffico veicolare e merci all’anno 2002 ed all’anno 2012 in condizioni di non progetto.

Nelle condizioni “senza progetto“, le sezioni più impegnate sono quelle sulla direttrice adriatica dove si localizzano circa 12.700 passaggi/giorno di veicoli merci all’anno 2002. All’anno 2012 lo stesso flusso varia da circa 14.800 veicoli merci/giorno nello scenario di crescita bassa a circa 15.700 veicoli merci /giorno in quello di crescita alta.

Le sezioni sulla direttrice trasversale hanno la stessa entità di traffico con circa 1650 veicoli merci/giorno all’anno 2002 e un traffico all’anno 2012 variabile a seconda degli scenari tra circa 1900 a circa 2000 veicoli merci/giorno. Questo è il risultato della simulazione in una situazione di non progetto.

La realizzazione dell'interporto, la sua entrata in esercizio, il nuovo smistamento ed il nuovo assetto infrastrutturale determinano una condizione di riorganizzazione modale dei flussi tali che l'incremento dei traffici attratti e generati dal nuovo insediamento sia quasi totalmente assorbito dai traffici trasferiti all'intermodale.

Situazione di progetto - SCENARIO BASSO

SEZIONE	Definizione	2002		2012	
		Auto	Merci	Auto	Merci
Sez. 1	A14/SS16 Ancona - Senigallia	57.657	12.744	64.962	14.992
Sez. 2	A14/SS16 Ancona - Porto Recanati	45.985	9.939	51.811	11.642
Sez. 3	SS76 Superstrada Ancona - Interporto	18.475	1.647	20.816	2.147
Sez. 4	SS76 Superstrada Interporto - Svincolo SS362	7.836	998	8.829	1.541

Situazione di progetto - SCENARIO ALTO

SEZIONE	Definizione	2002		2012	
		Auto	Merci	Auto	Merci
Sez. 1	A14/SS16 Ancona - Senigallia	57.657	12.744	66.913	16.016
Sez. 2	A14/SS16 Ancona - Porto Recanati	45.985	9.939	53.367	12.396
Sez. 3	SS76 Superstrada Ancona - Interporto	18.475	1.647	21.441	2.351
Sez. 4	SS76 Superstrada Interporto - Svincolo SS362	7.836	998	9.094	1.754

Tab. - 1 – Flussi su alcune sezioni significative

Ciò si traduce nel constatare che nonostante gli incrementi dei volumi di merci movimentate, stimate come detto, le variazioni tra i traffici indotti dalla realizzazione del progetto poco si discostano dalla condizione di non progetto all’anno di riferimento. Per cui la nuova realizzazione non comporta effetti significativi sui flussi stradali, compensando attraverso il riequilibrio modale gli aumenti attesi.

Questo implica che nell’ipotesi di non realizzazione del progetto l’attesa crescita di traffico merci nello scenario tendenziale comporterebbe l’incremento delle criticità del sistema viario attuale, come si evidenzia nella figura di seguito riportata. Le sezioni più impegnate sono ancora quelle sulla direttrice adriatica dove si localizzano circa 15.000 passaggi/giorno di veicoli merci all’anno 2012 nello scenario basso e circa 16.000 veicoli merci /giorno in quello di crescita alta. Le sezioni sulla direttrice trasversale hanno la stessa entità di traffico con circa 2150 veicoli nella sez.3 veicoli merci/giorno all’anno 2012 ai circa 2300 veicoli/giorno.

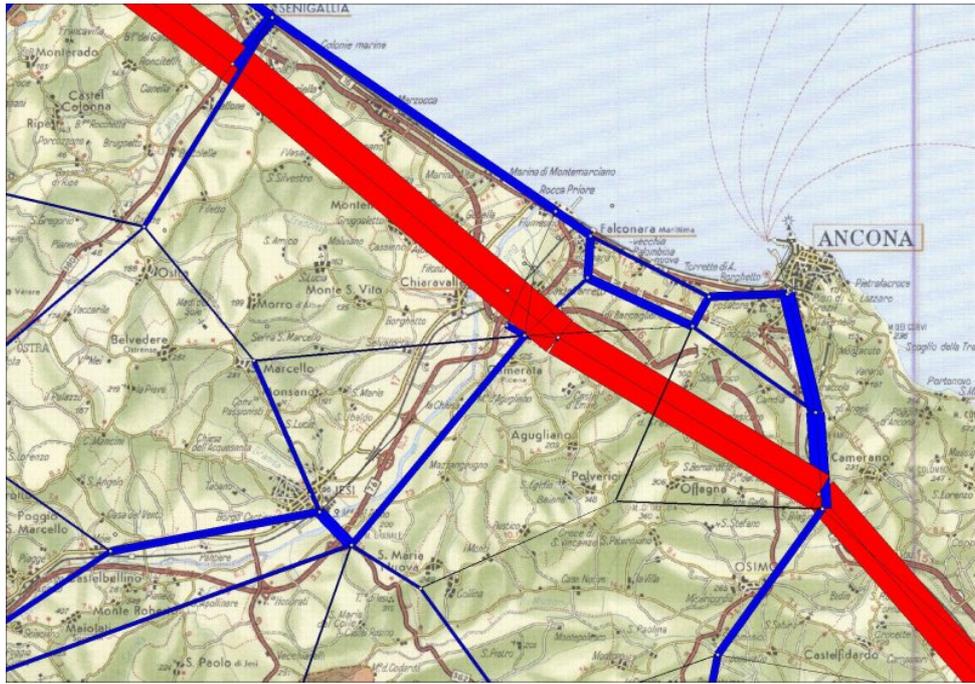


fig.- 11- Grafo flussi area vasta

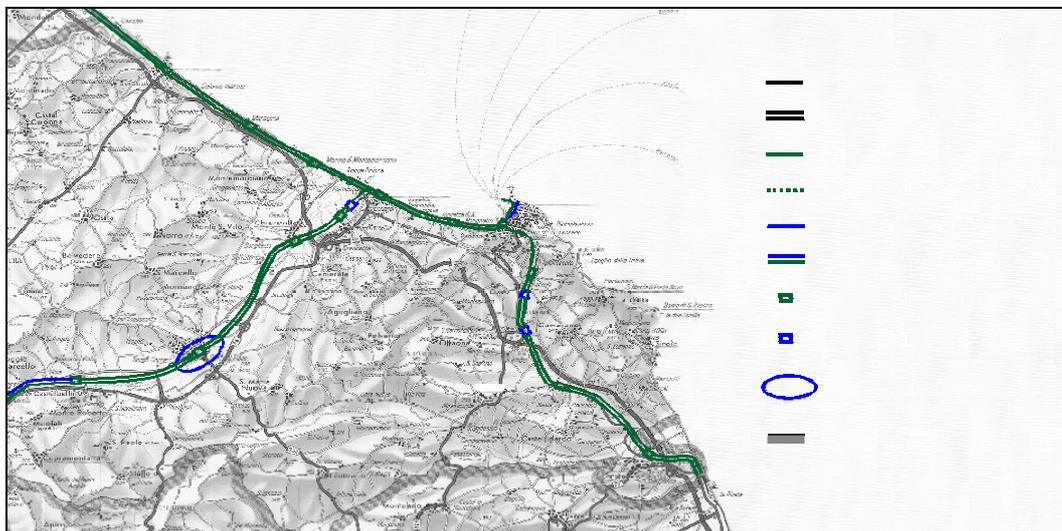


fig.- 12- cartografia con riportanti i principali elementi di condizionamento degli scenari territoriali di medio periodo

E-STATO DELL’AREA OGGETTO DEL PIANO

E- STATO DELL’AREA OGGETTO DEL PIANO.....	49
E.1- L’insediamento	51
E.1.1- La ubicazione dell’Interporto, scelta strategica del territorio.....	51
E.1.2- Descrizione sommaria del Progetto Generale	52
E.1.3- Il progetto preliminare per il “SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI” dell’interporto.....	53
E.1.4- L’assetto progettuale.....	54
E.2- Le infrastrutture trasportistiche.....	55
E.3- Le infrastrutture tecnologiche	60
E.4- Le sensibilità ambientali locali	61

E.1-L'INSEDIAMENTO

Il progetto preliminare per il “SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI” dell’Interporto di Jesi si innesta nel quadro di sviluppo e razionalizzazione dell’area industriale inserita nel territorio Comunale e ne rappresenta la naturale evoluzione in relazione agli esiti delle indagini e degli studi condotti per la redazione del Progetto di Completamento dell’Interporto, già consegnato al Municipio di Jesi.

Il suddetto Progetto di Completamento è stato redatto nell’ambito del Progetto Generale dell’Interporto di Jesi, già approvato dal Comune e dalla Regione Marche come Polo Intermodale agganciato all’Area Produttiva di Jesi e più ampiamente all’area del “bacino marchigiano di Falconara-Fabriano”. Il Progetto generale dell’Interporto, come detto, a seguito della approvazione del Comune di Jesi, è stato inserito, nel P.R.G., nella Zona Produttiva D, sottozona D4, ex art. 79 delle Norme Tecniche di Attuazione ed art. 84, delibera C.C. n. 365 del 21.04.1989 approvata dalla Regione Marche.

E.1.1-LA UBICAZIONE DELL’INTERPORTO, SCELTA STRATEGICA DEL TERRITORIO

La realizzazione dell’Interporto e le premesse di sviluppo dell’area hanno favorito la scelta di localizzazione principalmente per la facilità di interconnessione e collegamento con le principali reti stradali autostradali e ferroviarie del centro Italia, esaltate dalle due realtà che influenzano in maniera diversa ma ugualmente significativa il trasporto merci: il Porto di Ancona e l’Aeroporto “Raffaello Sanzio” di Falconara Marittima.

Questa felice coincidenza e presenza di strutture non può che moltiplicare le capacità ricettive dell’area Interporto che oltre alla intermodalità ferro-gomma può essere allargato alla tri-modalità correlata ad un collegamento del trasporto merci con il porto di Ancona, ed anche se in modo meno significativo, ad una ulteriore modalità corredata al collegamento con l’Aeroporto di Ancona-Falconara, situato a soli 10 km circa.

L’area di insediamento dell’Interporto si presenta pianeggiante in quanto costituita dalla bassa vallata del fiume Esino, tra gli abitanti di Jesi e Chiaravalle, tra superstrada SS 76 variante Ancona-Roma ed il tracciato ferroviario Orte-Falconara.

La distanza relativa tra le due infrastrutture che concorrono quasi parallele, ha permesso, infatti, di prevedere la agevole realizzazione di fasci di binari di raccordo senza opere di particolare impatto sul territorio, semplicemente realizzando un fascio di appoggio per treni completi tradizionali ed intermodali con innesto sulla linea FS.

Per quanto riguarda alla connessione viaria, la presenza della superstrada SS 76 e quindi con l'aeroporto “Raffaele Sanzio” e l'autostrada A14 Adriatica attraverso lo svincolo di Ancona Nord.

Da questa situazione deriva che i necessari collegamenti con le infrastrutture primarie stradali, ferroviarie, aeroportuali, ed, indirettamente, con il porto di Ancona vengono garantite a livello ottimale, e ciò escludendo la realizzazione di opere di trasformazione del territorio significative, con ciò, come nelle tendenze ormai consolidate di intervento su ampie aree, evitando le problematiche di impatto ambientale.

A tal proposito la progettazione dello svincolo autostradale direttamente dall'ANAS compartimento di Ancona. La realizzazione di quest'ultima opera è già inclusa nelle previsioni dell'Ente.

Nell'ottica di rendere immediatamente operativo l'intervento, anche nel Progetto Generale approvato, la priorità di intervento è stata giustamente assegnata ai collegamenti fisici della rete ferroviaria e della rete stradale: obiettivo primario da realizzarsi sin dalle prime fasi di avvio della realizzazione generale del progetto dell'interporto.

E.1.2- DESCRIZIONE SOMMARIA DEL PROGETTO GENERALE

Come si evince dalle planimetrie del progetto l'area intermodale è suddivisa in tre ampie zone funzionali specialistiche destinate rispettivamente agli scambi: ferro-ferro; ferro-gomma; gomma-gomma.

Le tre aree di smistamento:

- ✓ Terminal container
- ✓ Area ferro-gomma
- ✓ Area gomma-gomma

sono servite da due assi stradali di servizio che interconnettono le aree funzionali specialistiche e si innestano sulla viabilità esterna per il tramite di uno svincolo alla SS 76.

Al fine di mantenere alta qualità dell'intervento di insediamento industriale, le previsioni di progetto hanno inserito una alta percentuale di aree a verde, sia di carattere locale, che, in generale di rispetto tra l'area di intervento ed il contesto circostante. Tale ipotesi, prefigurata ed accolta nel Progetto Generale, è stata mantenuta e confermata nelle successive fasi di progettazione proprio per mantenere quel carattere di rispetto del contesto di intervento ribadito sia dagli indirizzi di Piano che dalla volontà della società Interporto, Ente promotore dell'intervento.

Si deve ribadire che in ogni fase progettuale, e quindi anche nella progettazione del 2° e 3° lotto di completamento, sono stati scrupolosamente rispettati i parametri e gli indici approvati in sede di

PRG ed a maggior ragione in relazione alle Norme Tecniche di Attuazione, strumento operativo di verifica delle successive fasi realizzative dell’Interporto.

Qui di seguito vengono riportati i dati significativi del Progetto Generale con la quotazione delle superfici e delle funzioni rispetto all’area complessiva dell’intervento pari a circa mq. 747.500.

	Mq.	%
1) Terminal ferroviario	89.900	12,03
2) Area ferro-gomma	93.560	12,52
3) Area collettame	75.100	10,05
4) Area servizi direzionali	9.530	1,27
5) Depositi all'aperto	20.600	2,76
6) Area a verde	49.030	6,56
7) Area a verde perimetrale di rispetto	269.650	36,07
8) Area doganale	21.800	2,92
9) Imp. Depurazione e tratt. Acque	2.110	0,28
10) Servizi autotrasportatori e parch.	15.180	2,03
11) Viabilità	60.590	8,11
12) Area occupazione binari	38.230	5,11
13) Laghetto antincendio	2.220	0,29
TOTALE	747.500	100%

Tab.- 2- Dati progetto: progetto approvato

Le superfici coperte degli edifici sono complessivamente pari a mq. 48.700 che rappresentano solo il 6,55% dell’intera area interportuale con un rapporto di copertura territoriale $R_c = S_c/S_t = 0.0655$.

*E.1.3-IL PROGETTO PRELIMINARE PER IL “SISTEMA INTERPORTUALE DI JESI”
DELL’INTERPORTO*

Tenendo conto delle risultanze delle analisi condotte sia nel campo dei prevedibili flussi, come riportato nei paragrafi al precedente capitolo, che delle risultanze derivate dagli incontri con gli

operatori specialistici dei settori merceologici e degli operatori nell’ambito della logistica, è emersa la necessità, di prefigurare un ampliamento dell’Interporto nel suo complesso.

Tale ampliamento risulta necessario proprio per far fronte alla cospicua domanda di spazi e di attrezzature, domanda che, nel quadro dell’assetto territoriale del Comune di Jesi, e più in generale dell’area compresa nella triangolazione Falconara-Fabriano-Ancona, necessita di un piano di generale attuazione, volto ad evitare inutili e dannosi consumi del territorio in assenza di una praticabile risposta organica alle richieste del settore logistico, in continua espansione.

La proposta di implementazione dell’area da destinare allo scambio intermodale, pertanto prende l’avvio da dati concreti riscontrati sul territorio, ed inoltre dalla cennata volontà di organizzare e gestire, nelle fasi progettuali e di insediamento del territorio, le maggiori e variate richieste degli operatori e dei produttori.

E.1.4-L’ASSETTO PROGETTUALE

L’ipotesi di insediamento del progetto di ampliamento ha come dato di riferimento la necessità di aumentare la capacità dei depositi provvisori e ciò in relazione a quanto precedentemente riportato circa le richieste di edifici di capacità notevolmente maggiore rispetto alle previsioni preconizzate nella stesura del progetto originario.

La maggior capacità richiesta, nel caso in esame viene soddisfatta mediante la realizzazione di un ulteriore area funzionale dedicata allo scambio ferro-gomma, ubicata nella porzione destinata originariamente alla funzione gomma-gomma, che viene traslata nell’area di ampliamento.

Le aree di manovra della funzione gomma-gomma, sono le medesime della ipotesi originaria e prevedono la realizzazione di piazzali con una distanza minima della sede stradale di distribuzione pari a m. 50, come richiesto nelle NTA del PRG approvato.

Tenendo conto dei vincoli ipotizzati nella stesura del Progetto Generale e ribaditi in fase di approvazione dello stesso in seno al PRG dal Comune di Jesi, al fine di rispettare i rapporti tra superficie fondiaria e superficie territoriale, nonché i rapporti tra superficie coperta e scoperta delle singole aree funzionali, l’incremento della superficie totale dell’intervento viene a determinarsi in mq. 186.583, in realtà la superficie occupata originariamente dell’interporto ammonta a mq. 796.949, tenendo conto delle superficie afferenti alle attrezzature ferroviarie necessarie per la realizzazione di binari a servizio e smistamento dell’Interporto.

Va, peraltro evidenziato come, nel corso del 2003, l’ente RFI compartimento di Ancona, abbia presentato, nell’ambito della Legge Obiettivo 443/01, un progetto per la delocalizzazione dello

smistamento carri, da Falconara all’area prospiciente l’interporto, progetto di attuazione che indica chiaramente la volontà di assegnare una valenza significativa all’area dell’interporto rafforzando la vocazione strategica del sito logistico.

Nell’elaborato di progetto, si tiene conto di questa nuova realtà che di fatto privilegia le connessioni di carattere ferroviario rispetto a quelle su gomma, apportando un significativo aiuto alla auspicabile tendenza che vede il trasporto su ferro acquisire sempre più fette di mercato.

Qui di seguito vengono riepilogati i dati relativi al Progetto di Ampliamento dell’Interporto.

Al fine di garantire un elevato standard della struttura di insediamento produttivo, per la zona omogenea “D” viene stabilita che l’aliquota di superficie destinata a *Area a Verde e di rispetto* sia fissata nel limite minimo dello *0,35 mq/mq.* della Superficie Territoriale (St).

In ottemperanza al principio sopra richiamato, cioè di un elevato livello qualitativo dell’insediamento industriale - produttivo, oltre al criterio della fissazione di una aliquota minima di realizzazione di aree a verde e a sosta indispensabili per una risoluzione di alto livello, *la Superficie Fondiaria (Sf)*, ovvero l’area destinata all’insediamento delle attività, determinata come sopra esposto, viene fissata nel limite massimo dello *0,45 mq./mq.* della (St) Superficie Territoriale.

E.2-LE INFRASTRUTTURE TRASPORTISTICHE

A livello di area vasta la rete infrastrutturale di trasporto riflette la struttura morfologica e insediativi del territorio regionale, marcato dalle valli fluviali trasversali alla costa che sono percorse dai principali tracciati viari e ferroviari.

La rete di collegamento è organizzata secondo una gerarchia precisa, composta da:

- ✓ due principali assi multimodali con funzione di collegamento interregionale;
- ✓ una serie secondaria di assi monomodali, trasversali alla costa, di collegamento interprovinciale e interregionale;
- ✓ un terzo livello costituito da un reticolo viario minore di collegamento locale e di connessione della rete di primo e secondo livello.

Ai fini del trasporto merci, sia in assenza che in presenza dell'intervento, assumono di rilevanza fondamentale i primi due livelli della rete, in cui le penetrazioni secondarie costa-interno svolgono la funzione di raccolta delle merci dai bacini produttivi, e gli assi plurimodali principali svolgono la funzione di interscambio delle merci essenzialmente con i luoghi di origine e destinazione esterni al territorio regionale.

- ✓ L'asse plurimodale costiero è costituito:
 - dall'Autostrada A 14 Bologna-Ancona-Pescara-Foggia-Bari;
 - dalla linea elettrificata a doppio binario che costituisce la “direttrice adriatica” della rete FS e collega Milano, Bologna, Ancona, Pescara, Termoli e Bari.
- ✓ L'asse plurimodale trasversale Falconara-Jesi-Foligno-Orte, con diramazione a Foligno per Perugia è costituito:
 - dalla SS 76 bis Falconara-Jesi-Fabriano;
 - dalla SS 76 Falconara-Jesi-Fabriano, che si innesta sulla SS 3 Flaminia;
 - dalla linea ferroviaria elettrificata a binario semplice Falconara-Orte, con diramazione per Perugia a Foligno.

Il sistema ferroviario attualmente in esercizio nella regione Marche è costituito dalle due

- ✓ linee della rete fondamentale FS:
 - la linea adriatica,
 - la trasversale appenninica Roma – Orte - Falconara (Ancona),
 - dalle quali si diramano le tre linee d'importanza regionale:
 - la Civitanova – Macerata – Fabriano, che collega l'adriatica alla trasversale,
 - la Fabriano – Pergola,
 - la Porto d'Ascoli – Ascoli Piceno.

Si aggiungono alle citate infrastrutture quelle della Fano - Urbino, ancora esistenti sebbene abbandonate poiché chiusa all'esercizio nel 1987.

La linea adriatica corre lungo tutta la costa marchigiana per circa 165 chilometri da Gabicce ad Ancona e a Porto d'Ascoli, e fa parte della direttrice fondamentale FS che da Bologna raggiunge il sud della Puglia.

Ha caratteristiche di linea moderna, sebbene presenti ancora parecchi passaggi a livello (di cui solo 1 in territorio della Provincia di Ancona), è a doppio binario elettrificato ed è attrezzata con impianti tecnologici evoluti. L'esercizio è con Dirigente Centrale con sede ad Ancona; il distanziamento dei treni è realizzato con blocco elettrico automatico a correnti codificate che consente la ripetizione

continua in macchina dei segnali e delle condizioni della via e assicura pertanto la massima sicurezza di circolazione. Inoltre la linea è dotata di impianti per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di marcia, che consente di ottenere la massima potenzialità. Ammette velocità massime che mediamente si aggirano sui 130-160 km/h e raggiungono in certi tratti i 180 km/h, sebbene in vicinanza di Ancona si abbassino a 75 km/h.

A Falconara Marittima, a circa 9 km da Ancona, confluisce la trasversale Orte.-Ancona, sicché il tratto Falconara.-Ancona è percorso dai treni delle due linee. Dalla stazione di Ancona si diparte il binario unico di circa 2 km di lunghezza di collegamento col porto (Ancona Marittima) che viene percorso dai treni a bassa velocità.

Nel campo del traffico merci rivestono particolare importanza gli impianti esistenti a Falconara Marittima dove fanno capo i treni merci della linea adriatica, della trasversale e del porto di Ancona.

Le stazioni in territorio della Provincia di Ancona sono oltre quella del capoluogo regionale Varano, Osimo.-Castelfidardo e Loreto in direzione Sud e Torrette, Palombina, Falconara Marittima, Montemarciano, Marzocco e Senigallia in direzione nord; ad Ancona è inoltre ubicata all'interno dello scalo portuale la fermata di Ancona Marittima, abilitata al servizio passeggeri.

La trasversale appenninica Orte - Falconara è elettrificata ed è lunga 204 km di cui soltanto 42 km sono a doppio binario. In territorio della regione Marche sono a doppio binario gli ultimi 27 km, da Montecarotto a Falconara, mentre i restanti 35 km, da Fabriano a Montecarotto, sono ancora a binario unico.

L'esercizio da Ancona a Montecarotto avviene con Dirigente Centrale (sede Ancona) mentre da Montecarotto a Foligno con D.C.O. (sede Fabriano).

Il tratto a doppio binario da Jesi a Falconara, ha le medesime caratteristiche evolute della linea adriatica, ossia è attrezzato per l'uso promiscuo di ciascun binario (linea banalizzata) ed è equipaggiato con blocco elettrico automatico a correnti codificate atto a consentire la ripetizione continua in macchina dei segnali e delle condizioni della via. Le velocità massime ammesse sono di 180 km/h.

Il tratto a binario unico da Fabriano a Jesi è invece attrezzato con blocco elettrico conta-assi che permette soltanto la ripetizione puntuale in macchina dei segnali della via. Su questo tratto, per effetto della maggiore tortuosità del tracciato, le velocità massime ammissibili non superano i 115 km/h e fra Fossato di Vico e Fabriano (galleria di Fossato), per circa 16 km, si raggiungono pendenze del 22‰ che limitano la prestazione dei locomotori. Nel tratto in territorio della Provincia di Ancona e segnatamente tra Jesi e Fabriano sono ancora presenti 14 passaggi a livello.

Il tratto Fabriano-Albacina, di circa 8 km, pure a binario unico, è percorso anche dai treni della linea Fabriano-Civitanova.

Le stazioni in territorio della Provincia di Ancona sono, oltre a Falconara Marittima (in comune con la linea adriatica), Castelferretti, Chiaravalle, Jesi, Pantiere di Castebellino, Montecarotto, Castelplanio, Serra S. Quirico, Genga, Albacina (in comune con la linea Fabriano-Civitanova Marche) e Fabriano.

La linea Fabriano-Civitanova Marche è lunga circa 95 km, i primi 8 dei quali comuni alla linea Fabriano-Falconara. È a binario unico, non è elettrificata ed è attrezzata con blocco conta-assi.

È tortuosa e in alcuni tratti molto acclive, raggiungendo la pendenza del 35‰ che costituisce il valore massimo della rete FS, e presenta numerosi passaggi a livello. La velocità massima ammissibile raggiunge solo in alcuni tratti i 115 km/h mentre si mantiene per molti tratti sui 75-95 km/h.

Ha pertanto caratteristiche di linea secondaria, può essere percorsa con difficoltà dai treni merci e svolge un ruolo di collegamento esclusivamente regionale, peraltro importante, fra le numerose località attraversate di cui le maggiori sono Macerata, Civitanova Marche e Tolentino.

Nel quadro del sistema di mobilità delle merci, insieme alla rete di collegamento stradale e ferroviaria assumono importanza anche le grandi infrastrutture di trasporto di cui è dotata la Regione.

Il nodo infrastrutturale principale è costituito dal porto commerciale di Ancona, con una attività di movimento delle merci che lo colloca al secondo posto dopo Ravenna tra i porti commerciali del Medio Adriatico.

Nelle vicinanze di Ancona è posizionato anche il porto di Falconara, quasi esclusivamente utilizzato per la movimentazione delle merci liquide.

Il porto dorico è inserito tra i 18 scali di interesse nazionale e la sua posizione strategica nel corridoio adriatico quale nodo di collegamento tra il Nord Europa ed il sud est del Mediterraneo.

Esso è intercluso nel tessuto urbano della città e il traffico stradale ad esso afferente sfrutta la viabilità urbana per raggiungere lo scalo.

La SS: 16 adriatica è a 7 Km; gli svincoli autostradali della A14 Bologna-Taranto sono a 15 KM (Ancona Nord, mediante la SS. 11 e la SS. 76 Vallesina) e a 17 km (Ancona Sud, mediante la SS.16).

Ancona dista 116 km da Bologna, 320 Km da Milano, 293 km da Roma (mediante la SS.76 e la SS.1 bis Tiberina).

Il porto è servito da binari ferroviari che lo collegano direttamente alla stazione di Ancona sulla linea FS adriatica.

L'aeroporto di Falconara dista 13 km ed è raggiungibile mediante la SS. 16.

L'aeroporto Raffaello Sanzio di Ancona Falconara è una struttura strategica sia per lo sviluppo economico della Regione sia per la posizione che andrà a ricoprire nell'ambito del progetto di Corridoio Adriatico.

L'anno 2001 ha registrato un rilevante incremento dei volumi di traffico dell'aeroporto Raffaello Sanzio di Ancona/Falconara, anche grazie alle nuove iniziative per lo sviluppo delle linee aeree realizzate nel corso dell'anno.

In particolare si registra un aumento rilevante della merce trasportata pari al +10,17% e un lieve decremento della posta trasportata pari al -2,37%.

Complessivamente è cresciuto il numero dei voli effettuati, che nel 2000 era stato di 1.090 e nel 2001 è stato di 1.493, realizzando un incremento del 36,97%.

Nel 2001 il traffico degli aeromobili è stato di 19.450 unità ed ha registrato una leggerissima flessione rispetto al 2000 pari allo 0,9%.

Analizzando il dato si evidenzia che i voli di linea e i voli cargo hanno avuto un incremento rispettivamente del 12,28% e del 36,97% mentre i voli cargo e l'aviazione generale hanno fatto registrare un decremento pari rispettivamente al 12,20% e al 14,97%.

Sono descritte le principali criticità e gli interventi previsti sulle reti infrastrutturali a servizio del progetto.

A servizio dell'area di progetto sono presenti due infrastrutture di livello primario (corridoi plurimodale trasversale):

- linea FS elettrificata a binario semplice Roma Orte-Falconara;
- superstrada Roma-Ancona.

La zona è poi dotata di una fitta rete viaria minore:

- la SS 76 di Val D'Esimo che collega i centri urbani di Chiaravalle e di Jesi, in parallelo alla superstrada Roma-Ancona;
- la SS 362 che collega Jesi con Ostra e Fano e nord-ovest e con Macerata a sud-est.

L'area dell'ambito ristretto dell'intervento è caratterizzata dalla totale assenza di emergenze orografiche, trattandosi di terreno a prevalente andamento pianeggiante circondato da basse colline poste a distanza superiore ai 10 km dalla sede prevista per l'intervento.

Gli interventi principali previsti sul sistema infrastrutturale regionale che impattano maggiormente con il progetto proposto risultano essere i seguenti:

Per quanto concerne la SS 76 è previsto il raddoppio per le tratte:

- Tratta Serra S. Quirico-Albacina (Val d'Esino)
- Tratta SS 76 Confine Fossato di Vico-Cancelli

E l' Allaccio viario alla SS 76 dall'Interporto di Jesi

Per la linea FS elettrificata a binario semplice Roma Orte-Falconara si prevede:

- il raddoppio della linea nella tratta
- la delocalizzazione dello scalo merci di Falconara a Jesi,
- la realizzazione della variante di Falconara della linea Adriatica e di una bretella di collegamento verso nord dalla linea Orte Falconara all'Adriatica.

E.3-LE INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE

In particolare, per ciò che riguarda le opere di urbanizzazione, è prevista l'integrazione, in funzione della distribuzione ampliata dei capannoni, delle seguenti reti:

- ◆ Reti fluidi:
- ◆ Reti di scarico acque meteoriche dei piazzali e delle coperture;
- ◆ Reti di scarico acque fecali;
- ◆ Reti idriche acque potabile e di servizio;
- ◆ Reti idrica antincendio;
- ◆ Rete idrica impianto di irrigazione.
- ◆ Reti impianti elettrici e speciali:
- ◆ Rete Enel di forza motrice;
- ◆ Rete Enel di illuminazione pubblica;
- ◆ Rete telefonica (predisposizione cavidotti e pozzetti);
- ◆ Rete telematica (predisposizione cavidotti e pozzetti).

Tutte le reti di distribuzione fluidi e le reti di scarico del presente ampliamento vanno a costituire, così come risulta dagli elaborati di progetto, la naturale estensione delle reti dei precedenti Lotti, allo scopo già predisposte per ciò che riguarda dimensionamento ed articolazione. Infatti già nei lotti

precedentemente approvati le reti di distribuzione e di scarico erano già state dimensionate e predisposte in modo da facilitare allacciamenti futuri.

Per ciò che riguarda i capannoni con annessi uffici è prevista la realizzazione dei seguenti impianti:

- ◆ Impianti meccanici:
- ◆ Impianti idrico-sanitari, antincendio, pluviali;
- ◆ Impianti di climatizzazione uffici.
- ◆ Impianti elettrici e speciali:
- ◆ Impianto di illuminazione;
- ◆ Impianto di forza motrice;
- ◆ Impianto di m.a.t. e protezione scariche atmosferiche;
- ◆ Predisposizione impianto telefonico.

Tutte le suddette reti costituiscono integrazione funzionale alle reti già progettate nei lotti precedenti.

E.4-LE SENSIBILITÀ AMBIENTALI LOCALI

Nella tabella che segue sono riportati i principali elementi di sensibilità ambientale di livello locale, di diretto interesse per una pianificazione territoriale.

Come previsto nelle linee guida è stata effettuata una distinzione tra:

- Valenze ambientali: Elementi (areali, lineari puntuali) a cui può essere attribuito un significativo valore intrinseco sotto il profilo naturalistico o paesaggistico, o importanza per il sistema delle relazioni ecosistemiche.
- Criticità ambientali: Elementi (areali, lineari puntuali) a cui può essere attribuito un livello più o meno significativo di indesiderabilità per la presenza di situazioni di degrado attuale, o in quanto sorgente di pressioni (attuali o potenziali) significative sull'ambiente circostante.
- Vulnerabilità specifiche: Elementi ambientali (areali, lineari puntuali) che presentano qualche grado di rilevanza ai fini delle valutazioni, esposti a rischi di compromissione qualora si producano determinati fattori di pressione effettivamente o potenzialmente presenti sulle aree in oggetto.

Da tale esame così come in precedenza evidenziato si rileva che l'area in oggetto è un'area di tipo sensibile a livello di area vasta come corridoio ecologico significativo, secondo quanto riportato nel PIT che la classifica all'interno dei “*corridoi fluviali e piane alluvionali*”, che sono costituiti da

fasce di territorio piuttosto strette che bordano i principali corsi d’acqua (nel caso in esame, il Fiume Esino).

Per tali aree il PIT individua strategie di tutela e riqualificazione che vertono su alcuni obiettivi fondamentali:

- La riqualificazione ecosostenibile delle aree agricole perifluviali, con l’obiettivo di favorire colture a minor impatto ambientale (limitazione di concimi chimici e fitofarmaci);
- Il ripristino di elementi vegetazionali lineari diffusi;
- La realizzazione di rimboschimenti con funzione di protezione e compensazione ambientale;
- La ristrutturazione delle linee ferroviarie esistenti come “*servizio di natura territoriale*”, ossia il telaio di supporto alla riqualificazione urbana e ambientale delle aree attraversate.
- La protezione delle acque dall’inquinamento chimico e organico;
- L’eliminazione o minimizzazione delle interruzioni della continuità fluviale;
- La rinaturalizzazione degli eco-sistemi riparali.

AS	Aree sensibili sotto il profilo ambientale	N°	Aree specifiche per il caso in esame	A S	Aree sensibili sotto il profilo ambientale	N°	Aree specifiche per il caso in esame	A S	Aree sensibili sotto il profilo ambientale	N°	Aree specifiche per il caso in esame
A	Siti di Importanza Comunitaria proposti per l'inserimento della rete Natura 2000, di cui al DPR 8/9/1997 n.357	1	NO	A	Corridoi ecologici significativi a livello locale.	8	NO	K	infrastrutture lineari critiche come barriere ecologica e/o territoriale.	15	NO
A	Parchi regionali di cui all' art. Della legge , istituite o comunque perimetrate ai sensi della mdesima legge (aree non di riserva naturale o orientata)	2	NO	V	Varchi ambiti antropizzati a rischio ai fini della permeabilità ecologica	9	NO	K	Aree produttive con caratteristiche di criticità attuale o potenziale.	16	NO
A	Altre zone tutelate a livello regionale o sub-regionale(parchi di interesse sovracomunale ecc.)	3	NO	V	Zone con falde acquifere scoperciate (es, per attività estrattive)	10	NO	K	Stabilimenti fonte di inquinamento (idrico, e/o atmosferico, e/o sonoro).	17	NO
A	Aree con presenza significativa di vegetazione arborea o arbustiva, ancorché non caratterizzata.	4	NO	A	Aree edificate abitate in modo permanente o semipermanente.	11	NO	K	Stabilimenti potenzialmente origine di rischi tecnologici.	18	NO
A	Sistemi di siepi e di filari ambientalmente rilevabili	5	NO	K	Aree metropolitane interessate da processi sprawl.	12	NO	K	Zone interessate da previsioni infrastrutturali sorgenti di pressioni ambientali.	19	NO
A	Gangli potenziali di reti ecologiche in aree antropizzate.	6	NO	A	Strutture insediative di interesse storico, extra-urbane.	13	NO	V	Aree vicine a fonti di inquinamento o rischio ambientale.	20	NO
A	Corridoi ecologici significativi a livello di area vasta.	7	SI	V	Aree di frangia urbana potenzialmente interessate da espansioni insediative critiche.	14	NO				

Legenda:

- AS Area di tipo sensibile
- A Valenze ambientali
- K Criticità ambientali
- V Vulnerabilità ambientali

Tab.- 3- principali elementi di sensibilità ambientale di livello locale

F-INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO E LORO VALUTAZIONE QUALITATIVA

F- INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO E LORO VALUTAZIONE QUALITATIVA.....	64
F.1- Individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale e dei settori di interesse in relazione al piano in esame.	66
F.2- Individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale e dei settori di interesse in relazione al Piano in esame	67
F.3- Le opzioni e gli obiettivi generali del piano.....	68
F.4- Obiettivi specifici del piano	69
F.5- Le azioni del piano.....	70
F.6- Scheda di approfondimento delle interazione negative.....	70

F.1- INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E DEI SETTORI DI INTERESSE IN RELAZIONE AL PIANO IN ESAME.

Per la definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientali si è fatto riferimento agli obiettivi di sostenibilità forniti da strumenti di governo sovracomunali. Nella Tabella che segue sono innanzitutto ripresi alcuni degli obiettivi indicati dal Consiglio Europeo di Barcellona 2002 e dalla Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia (Del CIPE 2.8.2002).

Sono stati altresì considerati i riferimenti al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e dalla Pianificazione sovraordinata.

Rispetto a questo quadro complessivo di obiettivi è stato introdotto l'obiettivo fondamentale (P direttamente perseguibile dal piano) a base della scelta di realizzazione dell'Interporto: lo sviluppo del trasporto intermodale delle merci, obiettivo fissato dal Piano nazionale dei trasporti e della logistica, approvato con delibera CIPE il 2.3.2001 (indicato come PPS, piano specifico).

Si è ritenuto opportuno indicare il settore prevalente di sostenibilità a cui assegnare gli obiettivi, se di tipo ambientale, economico, sociale o più strettamente territoriale. Un'importante verifica appare quella tra gli obiettivi direttamente perseguibili da un piano, e quelli comunque di interesse, ma il cui perseguimento dipende da altri strumenti esterni a cui il piano può solo concorrere.

SETTORE DI SOSTENIBILITA'	
AMB	Ambiente
TER	Territorio
ECON	Economia
SOC	Società
PPS	Settore di intervento previsto da Piano/Programma specifico
X	Settore interessato prioritariamente
o	Settore interessato in modo complementare
P	Obiettivo direttamente perseguibile da Piano
C	Obiettivo dipendente da azioni esterne per il quale il piano può concorrere

Tab. - 4 Settore di Sostenibilità

F.2-INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E DEI SETTORI DI INTERESSE IN RELAZIONE AL PIANO IN ESAME

Fonti	Obiettivi	Settori di sostenibilità					PPS
		AMB	TER	ECON	SOC		
Riferimenti per lo sviluppo sostenibile del Consiglio Europeo di Barcellona 2002	LOTTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI						
	GARANTIRE LA SOSTENIBILITÀ DEI TRASPORTI	C	C				o
	AFFRONTARE LE MINACCE PER LA SANITÀ PUBBLICA						
	GESTIRE LE RISORSE NATURALI IN MANIERA PIÙ RESPONSABILE	C	C				o
	Riduzione delle emissioni nazionali del gas serra del 6,5% rispetto al 1990, periodo tra il 2008 e 2012	C	C				o
	Formazione, informazione e ricerca sul clima						
	Riduzione delle emissioni globali del gas serra del 70% nel lungo termine	C	C				o
	Conservazione della biodiversità						
	Protezione del territorio dai rischi idrogeologici, sismici e vulcanici e dei fenomeni erosivi delle coste						
	Riduzione e prevenzione del fenomeno della desertificazione						
Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia (Del. C/PE 02/08/2002)	Riduzione dell'inquinamento nelle acque interne, nell'ambiente marino e nei suoli						
	Riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali, sul suolo a destinazione agricola e forestale sul mare e sulle coste	C	C				o
	Riequilibrio territoriale ed urbanistico	C	C				o
	Migliore qualità ambiente urbano	C	C				o
	Uso sostenibile delle risorse ambientali	C	C				o
	Valorizzazione delle risorse socio economiche e loro equa distribuzione	P					X
	Miglioramento della qualità sociale e della partecipazione democratica						
	Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e mantenimento delle concentrazioni di inquinanti al di sotto di limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi e al patrimonio monumentale	C	C				o
	Riduzione dell'inquinamento acustico e riduzione della popolazione esposta						
	Riduzione dell'esposizione della popolazione residente e fluttuante al rischio tecnologico in tutte le situazioni, potenzialmente a rischio	C	C				o
Riferimenti dal Piano Nazionale dei Trasporti e del C/PE (2.3.2001)	Riduzione dell'esposizione a campi elettromagnetici in tutte le situazioni a rischio per la salute umana e l'ambiente naturale						
	Rafforzamento della normativa sui reati ambientali e della sua applicazione						
	Riduzione del prelievo di risorse senza pregiudicare gli attuali livelli di qualità della vita						
	Conservazione o ripristino della risorsa idrica						
	Compatibilità ecologica e paesistica ambientale delle trasformazioni	C	C				o
	Integrazioni tra il sistema insediativo e della mobilità	C	C				o
	Ricostruzione della rete ecologica						
	Compattazione della forma urbana						
	Innalzamento della qualità insediativa						
	Sviluppo del trasporto intermodale	P	P	P	P	P	x

Tab.- 5 Settori di Sostenibilità

Gli obiettivi prioritari individuati risultano essere:

- P.1 - Sviluppo del trasporto intermodale
- P.2 - Uso sostenibile delle risorse ambientali.

Entrambi fanno riferimento al Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica, recepito dai piani di settore a livello regionale, provinciale etc.

Gli effetti diretti di tali obiettivi sono relativi ai settori ambiente, territorio, economia, mentre per quel che concerne gli altri obiettivi per i quali il piano proposto può concorrere i settori maggiormente interessati sono ambiente e territorio.

F.3-LE OPZIONI E GLI OBIETTIVI GENERALI DEL PIANO

Come prima operazione sono state individuate le politiche e le opzioni considerate dal piano. Le scelte di piano considerano fondamentale le due politiche di seguito riportate:

P1-POLITICA SVILUPPO DEL TRASPORTO INTERMODALE	OPZIONI	OBIETTIVO GENERALE PRESCELTO
P1.A	Ridistribuzione delle attività all'interno dell'attuale area dell'Interporto con aumento degli indici urbanistici e riduzione delle aree verdi	
P1.B	Espansione delle attuali superfici dell' area interportuale nei limiti degli indici esistenti	P1.B.a
P1.C	Creazione di nuove strutture Intermodali	
P2-Uso sostenibile delle risorse ambientali	Opzioni	Obiettivo generale prescelto
P2.A	riduzione della pressione antropica all'interno dell'area	
P2.B	riduzione dei livelli di inquinamento	P2.B.b

Tab.- 6 Matrice Politica di sviluppo-opzioni-obiettivo generale

Sono state considerate una serie di opzioni alternative tra cui con le analisi e le valutazioni relative effettuate dal progetto di piano hanno portato all'individuazione di due obiettivi generali: P.1.B.a, (espansione delle attuali superfici dell'area interportuale), P.2.B.b., (riduzione dei livelli di inquinamento).

F.4-OBIETTIVI SPECIFICI DEL PIANO

Partendo dagli obiettivi generali si è passati agli obiettivi specifici individuati nella seguente tabella da a1 ad a4, che sono stati oggetto di azioni di intervento nel progetto, come si evince nelle tavole allegate.

	OBIETTIVO GENERALE PRESCELTO	OBIETTIVO SPECIFICI	
	P1-POLITICA SVILUPPO DEL TRASPORTO INTERMODALE	P1.B.a espansione delle attuali superfici dell' area interportuale	a1
a2			parcheggi e sistema viario
a3			aree a verde
a4			aree a servizio ferroviario interno all'Interporto
P2-Uso sostenibile delle risorse ambientali	Obiettivo generale prescelto	Obiettivo specifici	
	P2.B.b riduzione dei livelli di inquinamento	b1	aree e servizi tecnologici

Tab.- 7 Matrice politica-obiettivo generale-obiettivo specifico

Gli obiettivi specifici hanno riguardato le aree adibite a depositi provvisori, i parcheggi ed il sistema viario, le aree a verde e quelle destinate al servizio ferroviario, con l'intento di garantire il rispetto degli standard fissati nel progetto generale.

F.5-LE AZIONI DEL PIANO

Le azioni del progetto di piano derivano dagli obiettivi specifici precedentemente individuati e risultano riassunti nella seguente tabella:

OBIETTIVO GENERICO		OBIETTIVO SPECIFICO		AZIONI DI PIANO	
a	espansione delle attuali superfici dell' area interportuale	a1	depositi provvisori	a1.1	ampliamento delle superfici coperte ferro-gomma nella area originaria
				a1.2	spostamento delle originarie aree coperte gomma-gomma nella zona di ampliamento
				a1.3	eliminazione di superficie coperta adibita a deposito doganale
				a1.3	riduzioni delle aree scoperte "depositi all'aperto"
		a2	parcheggi e sistema viario	a2.1	aumento delle aree a servizio degli autotrasportatori e relativi parcheggi
				a2.2	aumento di aree adibite alla circolazione dei mezzi di trasporto su gomma
		a3	aree a verde	a3.1	aggiunta di nuove aree a verde nella zona di ampliamento, nel rispetto degli attuali standard urbanistici
				a3.2	ridistribuzione delle aree a verde previste nell'area originaria, nel rispetto degli attuali standard urbanistici
				a3.3	aumento delle aree di rispetto a verde
		a4	aree a servizio ferroviario interno all'Interporto	a3.1	realizzazione di un nuovo fascio di binari nell'area originaria per lo scambio intermodale
b	riduzione dei livelli di inquinamento	b1	aree e servizi tecnologici	b1.1	ampliamento delle reti di urbanizzazione primaria e dell'impianto di depurazione
				b1.2	Ampliamento delle reti per il trattamento delle acque piovane

Tab.- 8 Matrice obiettivo generico-obiettivo specifico- azioni di piano

F.6-SCHEDA DI APPROFONDIMENTO DELLE INTERAZIONE NEGATIVE

Nell'individuazione di aree sensibili di cui al precedente punto 5.4 il progetto proposto è inserito in un corridoio ecologico significativo a livello di area vasta. Per tali aree il PIT individua strategie di tutela e riqualificazione che vertono su alcuni obiettivi fondamentali; tra questi quelli che direttamente perseguiti dal progetto proposto, già nei precedenti lotti in via di realizzazione, sono relativi a:

- ✓ ripristino di elementi vegetazionali lineari diffusi;
- ✓ realizzazione di rimboschimenti con funzione di protezione e compensazione ambientale.

Più in dettaglio le misure previste a tale riguardo previste dal SIA del progetto già approvato risultano essere:

- Mantenimento dell’attuale permeabilità nei confronti del reticolo idrografico superficiale per mezzo dell’ampliamento di tutti i ponti e tombini preesistenti
- Adozione di tradizionali sistemi di smaltimento delle acque di piattaforma.
- Interventi di rinaturazione della vegetazione
- Impianto di specie arbustive lungo i rilevati sia stradali (nuovo cavalcavia) sia ferroviari
- Ripristino delle aree interessate dal cantiere
- Inerbimento di tutti i rilevati
- Rinaturalizzazione della sede stradale dismessa della SS 76
- Messa a dimora di specie arbustive ed arboree in prossimità delle principali opere d’arte e all’incrocio della viabilità locale con la SP 76

Ulteriori misure di mitigazioni saranno proposte dall’integrazione al SIA relativa al progetto di ampliamento.