



Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo
Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale
cress@pec.minambiente.it

Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale
Archeologia Belle Arti e Paesaggio
Servizio V Tutela del paesaggio
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Oggetto: [ID: 4711] D.Lgs. n. 152/2006 art. 23. Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale Statale (VIA). Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Progetto: Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna – Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria”. Trasmissione osservazioni (V00750)

Nell'ambito del procedimento di VIA statale, comprensiva dell'autorizzazione di cui con nota ns. prot. n. 105374 del 29/01/2021 il Ministero della Transizione Ecologica MiTE, in qualità di autorità competente, ha trasmesso al proponente la richiesta di integrazioni.

Con nota acquisita al ns. prot. n. 1075683 del 02/09/2021 la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha trasmesso al Ministero della Transizione Ecologica la documentazione integrativa, successivamente pubblicata sul sito del Ministero stesso.

Ai fini procedurali, con nota prot. n. 1095217 del 06/09/2021 è stato chiesto ai soggetti coinvolti nel procedimento regionale la trasmissione dei contributi/pareri.

La scrivente struttura nell'ambito dell'istruttoria regionale ha ritenuto opportuno coinvolgere anche l'Autorità di bacino distrettuale per le valutazioni ambientali relative agli aspetti idrogeologici. Infatti, l'area interessata dal progetto è classificata dal PAI Marche con Rischio R4, per cui è necessario il rilascio del parere obbligatorio e vincolante da parte della stessa Autorità di bacino.

A seguito dell'istruttoria condotta e dei tavoli tecnici svolti è emerso che, per l'espressione del parere di competenza, la documentazione presentata necessita di alcuni chiarimenti, per almeno le tematiche di seguito riportate:

- analisi e stima delle interferenze con il PAI (Piano di Assetto Idrogeologico)
- sedimenti marini, anche ai fini del rilascio dell'autorizzazione di cui all'art. 109, comma 5 bis del D.Lgs. 152/2006,
- idrologia e sistemazione superficiale dei fossi
- stima impatti sulle componenti antropiche e cumulo con altri interventi.

Pertanto con la presente, si trasmettono il verbale di un incontro tecnico svolto dalla scrivente con gli uffici regionali, ARPAM ed Autorità di Bacino Distrettuale ed i contributi pervenuti.

Cordiali saluti

Il Responsabile del Procedimento
Velia Cremonesi

Il Dirigente
Roberto Ciccio

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

Allegati:

1. Nota prot. n. 1375445 del 8/11/2021 di trasmissione del Verbale del tavolo tecnico del 12/10/2021 e verbale.
2. Nota PF Tutela delle acque e difesa del suolo prot. n. 1124298 del 13/09/2021;
3. Nota P.F. Tutela del Territorio di Ancona e Gestione del Patrimonio ID24098983 del 20/09/2021;
4. Nota ASUR ns. prot. n. 1161382 del 21/09/2021;
5. Nota Comune di Falconara Marittima n. 1184411 del 27/09/2021;
6. Nota ARPAM – Dipartimento di Ancona ns. prot. n. 1303199 del 20/10/2021.

Classifica 400.130.10.V00750



GIUNTA REGIONALE

Servizio Tutela, gestione e assetto del territorio

Posizione di Funzione Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica

A.R.P.A.M. - Dipartimento Provinciale di Ancona

Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Centrale
protocollo@pec.autoritadistrettoac.it

REGIONE MARCHE

- Al Dirigente del Servizio Tutela, gestione e assetto del territorio
- P.F. Tutela delle acque e difesa del suolo e della costa
- P.F. Tutela del territorio di Ancona e gestione del patrimonio
- P.F. Urbanistica, paesaggio, ed edilizia
- P.F. Bonifiche, fonti energetiche, rifiuti e cave e miniere
- P.F. Soggetto attuatore sisma 2016 - Funzioni delegate

Oggetto: [V00750] **D.Lgs. n.152/2006 art. 23.** Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale Statale (VIA). Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Progetto: Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna – Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria".
Trasmissione verbale tavolo tecnico interno del 10 ottobre 2021.

Relativamente all'oggetto, si trasmette in allegato il verbale del tavolo tecnico interno che si è svolto in data 10 ottobre 2021, la cui bozza era stata inviata tramite email ai fini della condivisione dei contenuti.

Cordiali saluti

AB/

Il Responsabile del Procedimento
Velia Cremonesi

Il Dirigente della Posizione di Funzione
Roberto Ciccioli

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa –

Allegato c/s

400.130.10.V00750

Pec: regione.marche.valutazamb@emarche.it

Via Tiziano, 44 - 60125 Ancona. Tel. 071.806.3662 - Fax 071.806.3012

Pagina 1 di 1



CLASS. 400.130.10.V00750

Oggetto: [ID: 4711] D.Lgs. n.152/2006 art. 23. Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale Statale (VIA). Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Progetto: "Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna – Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria" (V00750).

SINTESI DELLA SEDUTA DEL TAVOLO TECNICO DEL 12/10/2021

La riunione inizia alle ore 10.00. Sono presenti in videoconferenza:

Regione Marche

- **PF Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica**
 Roberto Ciccioi
 Velia Cremonesi
 Antonio Berdini
 Simona Palazzetti
- **PF Bonifiche, fonti energetiche, rifiuti e cave e miniere**
 Massimo Sbriscia
- **Pf Urbanistica, paesaggio ed edilizia**
 Maria Cristina Borocci
- **PF Tutela del Territorio di Ancona e Gestione del Patrimonio**
 Stefano Stefoni
- **PF Tutela delle acque e difesa del suolo e della costa**
 Giorgio Filomena
 Mauro Sinigaglia
- **P.F. Soggetto Attuatore Sisma 2016 - Funzioni delegate**
 Claudia Filiaggi
- **Servizio Tutela, gestione e assetto del territorio**
 Nicoletta Santelli
- **ARPAM – Dip. di Ancona**
 Stefano Cartaro
 Angela Michaela Siciliani
 Simone Di Giovanni
- **Autorità di Distretto Appennino Centrale**
 Mario Smargiasso
 Gloria Sordoni

Velia Cremonesi, Responsabile del procedimento, effettua un riepilogo dell'iter amministrativo.

La Società R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con nota pervenuta il 12/06/2019 acquisita al prot. n. 731081 del 13/06/2019, ha trasmesso anche a questo ufficio, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152/2006, l'istanza e la relativa documentazione per il progetto denominato: "Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria", nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale. L'intervento ricade nell'Allegato II punto 10) Opere relative a: - tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza...omissis, della Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006. La Regione Marche fornisce un parere al MATTM, a seguito di un'istruttoria condotta con il supporto tecnico – scientifico dell'ARPA e degli uffici regionali interessati.

Ad agosto 2019 è stato avviato il procedimento amministrativo, ed in data 11 settembre 2019 si è svolto un tavolo tecnico che ha visto la partecipazione del proponente e dei vari soggetti regionali coinvolti nel procedimento. Con nota ns. prot. n. 1316738 del 04/11/2019 è stata trasmessa al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ora Ministero della Transizione ecologica) l'istruttoria contenente le osservazioni relative al procedimento in oggetto.

Con nota acquisita al ns. prot. n. 105374 del 29/01/2021 il MATTM ha trasmesso la richiesta di integrazioni con allegati. Poiché da una verifica di tale richiesta si è riscontrata la mancanza della nota ns. prot. n. 1316738 del 04/11/2019 di cui sopra, contenente alcune osservazioni ritenute importanti, tra cui quella della Difesa del Suolo inerente le interazioni dell'intervento con la frana di Ancona, sono stati chiesti chiarimenti allo stesso MATTM: a tale nota non è stato fornito riscontro. Lo scopo dell'incontro tecnico odierno è di confrontarsi in merito alla completezza della documentazione integrativa per permettere una completa valutazione e nel contempo valutare l'opportunità di reiterare le richieste non contemplate nella prima richiesta della regione.

Si passa all'esame della documentazione integrativa fornita dal proponente.

ARPAM Dip. Di Ancona

Stefano Cartaro: per la matrice **Acque superficiali** le integrazioni risultano ancora non esaustive, risultando in parte troppo generiche. Rimangono perplessità sullo scarico delle acque di prima pioggia, che sembrerebbero confluire in area portuale, cosa vietata. Al momento quindi le integrazioni fornite non consentono di esprimere un parere. Per il **Rumore** la documentazione fornita può essere considerata esaustiva.

Simone Di Giovanni: per la matrice **Aria** le integrazioni fornite risultano abbastanza esaustive. Si considera adeguato il PMA ante operam, che ha visto un ampliamento dei recettori. Anche per il PMA in corso d'opera sono stati ampliati i recettori, il cui numero adesso può essere considerato adeguato, ma è stata diminuita la frequenza dei monitoraggi, che prima prevedeva una misura per ogni fase di attività di cantiere e adesso diventa semestrale, quindi non è possibile sapere quale fase lavorativa è in corso al momento del campionamento. Andranno pertanto forniti chiarimenti in merito. E' stato stimato in maniera dettagliata l'impatto in fase di cantiere, comprensivo di quello fornito dal traffico, e risulta abbastanza consistente. Viene pertanto proposto un monitoraggio specifico, ma probabilmente sarà necessario effettuare una valutazione previsionale di ricaduta degli inquinanti in corso d'opera, in modo da effettuare una verifica diretta durante le fasi di lavorazione.

Angela Michaela Siciliani: relativamente ai Sedimenti, il proponente nella documentazione integrativa prodotta evidenzia che l'area oggetto dell'intervento ricade all'interno dell'area portuale, cosa che consentirebbe il conferimento di sedimenti di classe C: tale circostanza andrà comunque verificata dal Ministero.

Nella prima fase era stato chiesto di valutare le possibili alternative di progetto derivanti dalla eventuale impossibilità di reperire il materiale di riempimento dal porto di Ancona, e di valutarne quindi gli impatti, derivanti, ad esempio dal trasporto. Nonostante nella documentazione progettuale non venga esclusa la possibilità che il materiale venga reperito in altre aree portuali, gli impatti legati a tale eventualità non sono stati valutati.

Non risulta ancora chiaro dagli elaborati prodotti se la cassa di colmata sia in grado di contenere tutte le frazioni granulometriche del sedimento, così come richiesto dal DM n. 173 del 15/07/2016. Inoltre, nel Piano di monitoraggio presentato, non si fa riferimento ai sedimenti, mentre lo stesso DM 173/2016 richiede che nel caso di una cassa di colmata atta a contenere sedimenti di classe C debba essere effettuato un monitoraggio in tal senso.

E' importante che il Comune di Ancona chiarisca la destinazione finale dell'area, che deve essere compatibile con il materiale utilizzato per la sua realizzazione, mediante il riempimento della cassa di colmata con materiale di classe C.

Infine, emergono perplessità in merito alla realizzazione delle dune per quanto riguarda le altre matrici ambientali.

Cremonesi conferma in generale nella documentazione prodotta una genericità di informazioni sugli impatti derivanti dal trasporto dei materiali, sia via terra che via mare, nonostante fossero già stati richiesti chiarimenti in tal senso nella prima fase. Andrebbe in ogni caso effettuato uno studio ipotizzando lo scenario peggiore (conferimento dal materiale dalle località più lontane), valutando il rapporto costi/benefici.

Massimo Sbriscia chiarisce che le macerie pubbliche sono ormai terminate, ma è stato effettuato un aggiornamento della situazione inerente gli impianti che trattano macerie da demolizione, che hanno nelle loro sedi una quantità importante di aggregati riciclati che possono essere riutilizzati. Sono attualmente in giacenza negli impianti circa 100.000 mc di materiale, e si ritiene che il fabbisogno richiesto dall'intervento in esame possa essere soddisfatto.

Giorgio Filomena, relativamente agli aspetti inerenti la difesa costiera, chiarisce che le opere previste non cambiano il comportamento del tratto di litorale, che rimane rigido. Gli studi integrativi prodotti dimostrano che non si avranno effetti indotti neanche nella parte nord, poiché la costa è già difesa da scogliere. Anche gli effetti determinati dalla realizzazione del molo scompariranno dopo poche centinaia di metri.

Inoltre, avendo il proponente chiarito che le opere previste ricadono in ambito portuale, le stesse, inclusa la realizzazione del molo e della scogliera di contenimento a protezione della cassa di colmata, non rientreranno nel Piano di difesa della costa e non potranno quindi essere mantenute con fondi della difesa costiera.

Nicoletta Santelli, evidenzia che l'intervento si colloca in una giurisdizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale, ma non è attualmente ricompreso all'interno del Piano Regolatore Portuale. Sarà quindi l'Autorità di Sistema a valutare l'opportunità di un suo eventuale inserimento all'interno del PRP.

Segue una discussione sulla necessità di effettuare una variante al PRP relativamente alla realizzazione del molo.

Simona Palazzetti evidenzia delle perplessità relative alle modalità di contenimento del materiale di riempimento della colmata durante la fase di realizzazione, non chiaramente desumibili dagli elaborati di progetto. E' anche discutibile l'ipotesi di realizzare il parco dunale, ambiente mobile per definizione, tramite materiali di escavo, viste le scarse garanzie di trattenimento di tutte le frazioni granulometriche. Rimane inoltre irrisolta la problematica relativa alle gestione delle acque di efflusso della vasca di colmata. Non è neanche sostenibile l'ipotesi di realizzare il riempimento della colmata con materiale di classe A, vista la sua scarsità.

Mario Smargiasso, relativamente ai rapporti dell'intervento con la frana di Ancona, evidenzia che il perimetro PAI chiude sulla linea di costa, ma non è escluso che il limite della frana possa continuare anche verso il mare. La frana non è quiescente ma è attiva, e quindi il dissesto non può essere riclassificato: attualmente è monitorato e il monitoraggio conferma delle attività. La normativa prevede che gli interventi in progetto, consentiti dall'art. 12, comma 3, lett. j) delle NA del PAI (cui è associato il comma 5 del medesimo articolo), non comportino un aumento del rischio, anche economico per la componente "valore", cosa che avviene in questo caso. D'altro canto, i costi per un intervento di consolidamento definitivo della grande frana di Ancona – con efficacia da calibrare per tutto lo sviluppo alla base della frana stessa, interferita dall'opera- sarebbero certamente molto onerosi e comunque le indagini dovrebbero essere eseguite adeguatamente rispetto alla criticità. Queste valutazioni consigliano quindi, visti anche gli elaborati attualmente agli atti, un profondo confronto con i progettisti sul piano tecnico e con la stessa RFI sul piano strategico.

Roberto Ciccioli chiede se tali problematiche sussistano anche per il solo intervento previsto da RFI, cioè la rettifica della linea ferroviaria.

Smargiasso evidenzia che il solo intervento di RFI è sicuramente più gestibile, ma va in ogni caso pensato con attenzione.

Stefano Stefoni richiama il contributo fornito con nota ID24098983 del 20/09/2021, nel quale si chiede che venga prodotto uno studio dell'officiosità idraulica di tutti i corsi d'acqua a monte dell'opera da realizzare in relazione agli effetti causati dai prolungamenti delle relative immissioni a mare. In ogni caso lo sbocco in mare deve essere sempre garantito, anche attraverso il prolungamento degli scarichi presenti, con eventuale ripristino della funzionalità dei manufatti ove necessario.

Evidenzia inoltre che non è condivisibile la proposta progettuale di collettamento dei fossi indicati come 11,12, 13 e 15,16, che presentano dei raccordi ad angolo retto. Manca una verifica idraulica dei fossi a monte, e non è chiaro come avviene lo scarico a mare, visto che non è presente una specifica sezione corredata da particolari costruttivi.

I partecipanti alla seduta rilevano che il problema si pone in particolare per la parte finale dell'intervento verso nord, che vede la presenza di uno specchio d'acqua confinato, che in caso di pioggia si andrebbe a riempire di materiale fangoso e detriti.

Cremonesi conclude la riunione. Verrà inviata una copia del verbale ai partecipanti, e si resta in attesa dei contributi da parte dei soggetti che non l'avessero ancora inviato.

La seduta si conclude alle ore 12:40.

Il verbalizzante
Antonio Berdini

Il responsabile del procedimento
Velia Cremonesi



GIUNTA REGIONALE
SERVIZIO TUTELA, GESTIONE e ASSETTO del TERRITORIO
P.F. Tutela delle Acque e Difesa del Suolo e della Costa
PEC: regione.marche.acquasuolocosta@emarche.it
email: funzione.acquasuolocosta@regione.marche.it

SEGNATURA: 1124298|13/09/2021|R_MARCHE|GRM|SMD|P|85.40.20/2015/ITE/65

ID:

Alla P.F. Valutazioni ed autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica

SEDE

p.c. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

PEC: rfi-dpr-dtp.an@pec.rfi.it

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

PEC

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici - Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Toscana Marche Umbria - SEDE ANCONA Ufficio 4

PEC: oopp.toscanamarcheumbria-uff4@pec.mit.gov.it

Comune di Ancona

PEC

OGGETTO: Fondi POR-FESR 2014-2020 - Azione 15.1 - Intervento 15.1.1 – Intervento di “Lungomare Nord - Realizzazione scogliera a protezione linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria (1a Fase)” – **Contributo istruttorio a seguito di integrazioni richieste dal Ministero della Transizione Ecologica.**

Con nota ns. 1095217 del 06/09/2021, la PF Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica, ha trasmesso la documentazione e richiesto il contributo istruttorio relativamente al procedimento in oggetto.

Dall'esame dell'“*Allegato 1.1 - Studio idrodinamico integrativo finalizzato ad analizzare gli effetti del nuovo “lungomare nord” sui tratti di litorale limitrofi – Relazione finale*” emerge che la realizzazione delle opere non determina alcuna influenza nei tratti di costa limitrofi; in particolare lo studio ha preso in considerazione quali parametri di valutazione l'altezza d'onda locale e le correnti prodotte dalla forzante ondosa.

Con la presente, in considerazione anche del precedente parere espresso con nota ID 17966682 del 04/10/2019, si esprime parere favorevole al progetto definitivo presentato, ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett.d) della L.R. n. 15/2005.

IL DIRIGENTE
Ing. Stefania Tibaldi

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n.445, del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa.

2021-09-13_Por-fesr Adp Ancona - PARERE INTEGRAZIONI.docx
85.40.20/2015/ITE/65
MS



REGIONE MARCHE

P.F. TUTELA DEL TERRITORIO DI ANCONA E GESTIONE DEL PATRIMONIO

Rif. Prot. 1095217|06/09/2021|R_MARCHE|GRM|VAA|P|400.130.10/2019/VAA/40013368:

Ancona, 20/09/2021

al Servizio Tutela, gestione e assetto del territorio
Posizione di Funzione Valutazioni e
autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e
protezione naturalistica

OGGETTO: [V00750] [ID: 4711] Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. – Comune di Ancona – Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria. Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Contributo istruttorio.

In riferimento alla richiesta di contributi istruttori in merito al progetto proposto dalla R.F.I. di cui all'oggetto, si comunica che per le valutazioni di competenza è necessario che venga prodotto uno studio dell'officiosità idraulica di tutti i corsi d'acqua a monte dell'opera da realizzare in relazione agli effetti causati dai prolungamenti delle relative immissioni a mare.

In ogni caso lo sbocco in mare deve essere sempre garantito, anche attraverso il prolungamento degli scarichi presenti, con eventuale ripristino della funzionalità dei manufatti ove necessario.

Cordiali saluti

La Responsabile del procedimento
Ing. Raffaella Serresi

Il dirigente
Ing. Stefano Stefoni

(sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 21 D. Lgs. n. 82/2005 e s.m.i.)



Dipartimento di Prevenzione - UOC ISP Ambiente e Salute

Alla Giunta Regionale
Servizio Tutela, gestione e assetto del territorio
Posizione di Funzione Valutazioni e
Autorizzazioni Ambientali, Qualità dell'Aria e
Protezione Naturalistica
regione.marche.valutazamb@emarche.it

Risposta al n. 1095217 del 06/09/2021
Riferimento al Ns. Prot. ingresso n. 149179 del 06/09/2021

Oggetto: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. – Comune di Ancona – Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria. Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Contributo istruttorio.

In riferimento all'oggetto, a seguito del tavolo tecnico del 05/05/2021, per la tutela della salute della popolazione si trasmette il presente contributo istruttorio ai sensi L.R. 9/5/2019 n. 11.

Il progetto in questione è relativo ad un intervento che interessa il tratto di litorale denominato Lungomare Nord situato nel Comune di Ancona.

La tratta oggetto di intervento si estende dalla progressiva km 199+983 alla progressiva km 201+099 della linea Bologna-Lecce e si sviluppa per una lunghezza di circa 1116 m.

L'intervento si articola in tre fasi funzionali:

- Fase 1: realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria (scogliera esterna lato mare e un pennello), a cura di RFI;
- Fase 2: realizzazione sottofondo, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria (compreso confinamento interno), a cura di RFI;
- Fase 3: interrimento con gli escavi dei fondali marini (area compresa tra la scogliera esterna e il confinamento interno), a cura di AdSP (Autorità di Sistema Portuale).

Il rilevato ferroviario sarà realizzato ad una quota altimetrica prossima a quella esistente, discostandosi da quello attuale per una distanza massima di circa 30 m, sarà protetto da una scogliera radente e ad una distanza variabile tra 50 e 200 m, da una scogliera foranea e pennello con il duplice scopo di proteggere il rilevato ferroviario e l'imbocco del porto di Ancona.

Tra l'attuale linea costiera e la nuova scogliera e cioè per una superficie di quasi 20 Ha, sarà realizzato un interrimento con materiali idonei.

Preso visione della documentazione prodotta, si ritiene il progetto non assoggettabile a VIA, qualora l'Autorità Competente condivida tale asserzione è comunque opportuno prescrivere il pieno rispetto di interventi di mitigazione che possono così essere riassunti:

- a. Nella conduzione del cantiere dovranno essere adottate tutte le misure idonee a minimizzare il sollevamento di polveri durante le fasi di realizzazione delle opere, provvedendo tra l'altro ad irrorare le aree interessate da lavorazioni che generano polveri, i cumuli di materiale e le strade del cantiere, ed intensificando tali interventi nei periodi di massima attività anemologica o di siccità con

Azienda Sanitaria Unica Regionale

Sede Legale: Via Oberdan, 2 - 60122 Ancona - C.F. e P.IVA 02175860424

Area Vasta n.2

Sede Amministrativa: Via Turati, 51 - 60044 Fabriano (AN)

sistemi di annaffiatura. Dovrà essere altresì adottata una procedura per la pulizia delle ruote e della scocca dei mezzi all'uscita delle aree di cantiere. Inoltre dovranno essere ottimizzati i percorsi dei mezzi, mantenute sia velocità ridotte che piste compatte.

- b. Per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico e per la tutela della salute dei lavoratori i mezzi meccanici impiegati nelle attività dovranno essere adeguati alle normative europee in fatto di emissioni o, in alternativa, forniti di filtri per il particolato e dotati di cabine chiuse munite di sistemi di filtraggio.
- c. Nelle fasi di preparazione, coltivazione e ripristino dei siti, in linea con le migliori tecnologie disponibili (BAT), dovranno essere parimenti impediti o, comunque ridotti, o compensati i possibili impatti negativi dovuti al rumore e alle vibrazioni, alla sottrazione del suolo e alla modificazione morfologica, alla gestione dei rifiuti e alle interferenze con le acque superficiali e sotterranee; impatti la cui completa valutazione viene comunque rimandata agli organi tecnici competenti specificamente deputati.
- d. Dovranno essere bonificati eventuali siti inquinati rinvenuti nel corso delle lavorazioni, nel rispetto delle vigenti norme di settore.

Cordiali saluti.

Il Direttore
UOC ISP Ambiente e Salute
Dr. Andrea Filonzi
(firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i.)

DB/BS/20/09/2021



COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA
Provincia di Ancona

3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture
U.O.C. Urbanistica e Patrimonio

27 SET 2021

Alla Regione Marche
Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio
P.F. Valutazioni e autorizzazioni ambientali

PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

Alla c.a. dell'Arch. Velia Cremonesi

OGGETTO: V00750 - D. Lgs 152/2006 Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – Lungomare Nord – Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria.

Rif. Nota Regione Marche Prot. n° 1095217 del 06.09.2021

INVIO Delibera n° 341/2021 recante il contributo del Comune nel procedimento

Con riferimento al procedimento in oggetto ed a quanto richiesto con nota Regione Marche Prot. n° 1095217 del 06.09.2021, assunta al Protocollo Comunale al n° 39122 del 07.09.2021, si invia la Delibera della Giunta Comunale n° 341 del 22.09.2021 dichiarata immediatamente eseguibile, a valere quale contributo del Comune.

Ove occorra può essere fatto riferimento a: Arch. Maria Alessandra Marincioni – Tel 071.9177223

Cordiali saluti

Il Funzionario Tecnico
Titolare P.O.
UOC Urbanistica e Patrimonio
Arch. Maria Alessandra Marincioni



IL DIRIGENTE DEL 3° SETTORE

Ing. Eleonora Mazzalupi

Allegato:

- Delibera GC n° 341/2021



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

COPIA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Nr. 341 del 22/09/2021

Oggetto:

REALIZZAZIONE SCOGLIERA DI PROTEZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA BOLOGNA-LECCE, INTERRAMENTO CON GLI ESCAVI DEI FONDALI MARINI E RETTIFICA E VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA. PROCEDIMENTO DI VIA - PRESA D'ATTO DELLE RISULTANZE DEGLI APPROFONDIMENTI RICHIESTI CON DGC N° 350/2019

L'anno duemilaventuno, il giorno ventidue del mese di settembre, alle ore 12,30 in modalità di videoconferenza ai sensi dell'art. 73, comma 1, della L. 27/2020 nonché del Decreto Sindacale n. 7 del 26.03.2020, a seguito di convocazione disposta nei modi di legge, si è riunita la Giunta Comunale.

Alla discussione del presente punto all'ordine del giorno, risultano presenti:

1	SIGNORINI	STEFANIA	SINDACO	Presente
2	BAIA	RAIMONDO	Assessore	Presente
3	BARCHIESI	VALENTINA	Assessore	Presente
4	CIPOLLETTI	ROMOLO	Assessore	Assente
5	MONDAINI	RAIMONDO	Vicesindaco	Assente
6	ROSSI	CLEMENTE	Assessore	Presente

Presenti: 4 Assenti: 2

Partecipa il Segretario Generale Dott.ssa Del Fiasco Daniela.

L'intera seduta viene svolta in videoconferenza, ai sensi dell'art. 73, comma 1, della L. 27/2020.

Si dà atto che Sindaco, Assessori e Segretario Generale partecipano alla seduta in videoconferenza, osservando i criteri e le modalità stabilite nel Decreto Sindacale n. 7/2020.

Il luogo della riunione è fissato a Falconara Marittima, presso la residenza del Sindaco il quale, constatato il numero legale degli intervenuti, invita la Giunta Comunale alla discussione dell'oggetto su riferito.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Proposta di deliberazione per la Giunta Comunale
ad iniziativa degli Assessori VALENTINA BARCHIESI e CLEMENTE ROSSI

OGGETTO: REALIZZAZIONE SCOGLIERA DI PROTEZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA BOLOGNA-LECCE, INTERRAMENTO CON GLI ESCAVI DEI FONDALI MARINI E RETTIFICA E VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA. PROCEDIMENTO DI VIA - PRESA D'ATTO DELLE RISULTANZE DEGLI APPROFONDIMENTI RICHIESTI CON DGC N° 350/2019

LA GIUNTA COMUNALE

PREMESSO CHE:

- in data 12 Ottobre 2017 è stato firmato l'accordo di programma (Ministero Infrastrutture e Trasporti, Regione Marche, Comune di Ancona, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, RFI e ANAS) che definisce le seguenti azioni prioritarie ed urgenti per la realizzazione dell'intervento sul lungomare di Palombina Nuova in Comune di Ancona: la velocizzazione con variante al tracciato della linea ferroviaria Adriatica nonché la protezione della sede ferroviaria dal moto meteo marino comprensiva della riprofilatura della linea di costa, escavo dei fondali portuali e potenziamento della capacità funzionale delle banchine commerciali, in coerenza con le previsioni del piano regolatore portuale, nonché tutti i più idonei interventi di mitigazione del rischio di insabbiamento del porto turistico Marina Dorica a seguito delle modifiche della linea di costa interessata dagli interventi infrastrutturali;
- i firmatari dell'accordo nel definire le reciproche funzioni, hanno stabilito che RFI provvede, tra l'altro, alla progettazione della scogliera e della sede ferroviaria ed alla acquisizione di tutte le autorizzazioni necessarie alla realizzazione dell'opera;
- il progetto prevede la rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria Bologna-Lecce e si articola in tre fasi:
 - o fase 1: realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria (scogliera esterna lato mare e un pennello), a cura di RFI;
 - o fase 2: realizzazione sottofondo, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria (compreso confinamento interno) a cura di RFI;
 - o fase 3: interrimento con gli escavi dei fondali marini (area compresa tra la scogliera esterna e il confinamento interno), a cura di Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;
- l'intervento è soggetto a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del Codice dell'Ambiente D.Lgs. 152/2006. Nell'ambito del Procedimento di VIA statale di competenza Ministeriale, la Regione Marche è chiamata ad effettuare una propria istruttoria e per tale finalità ha ritenuto di coinvolgere tutti i soggetti che, a vario titolo, potrebbero fornire un proprio contributo. L'istruttoria regionale verrà formalizzata con Decreto Dirigenziale e terrà conto dei contributi prodotti dai soggetti interessati;
- la Giunta Comunale con propria Delibera n° 350 del 19.09.2019 ha fornito il proprio contributo nell'ambito del procedimento di VIA, trasmettendolo alla Regione Marche con nota Prot. n° 37290 del 20.09.2019;



Comune di Falconara Marittima
(*Provincia di Ancona*)

VISTO che la Regione Marche, con nota Prot. n° 1095217 del 06.09.2021, assunta al Protocollo Comunale al n° 39122 del 07.09.2021, nel rendere noto che la Società Rete Ferroviaria Italiana spa ha trasmesso la documentazione integrativa, ha richiesto agli Enti di fornire il proprio contributo entro il termine del 27 Settembre 2021;

VISTO il documento istruttorio Prot. n° 7438 del 16.09.2021, redatto dall'Ufficio, nel quale sono state evidenziate:

- a) le tematiche che il Comune ha richiesto di approfondire indicate nella citata DGC n° 350/2019;
- b) i documenti integrativi nei quali è rintracciabile l'approfondimento delle specifiche tematiche;

VISTO inoltre il documento integrativo prodotto dalla Società Rete Ferroviaria Italiana, denominato "Richiesta integrazioni Istruttoria VIA - ID - VIP4711 - SINTESI RISPOSTE A ISTRUTTORIA VIA" nel quale viene fornito riscontro alle diverse richieste di approfondimento tra le quali quelle del Comune di Falconara;

RITENUTO di dover prendere atto di quanto sopra, al fine di riscontrare la nota della Regione Marche Prot. n° 1095217/2021;

DELIBERA

1) DI APPROVARE le premesse;

2) DI PRENDERE ATTO del Documento istruttorio redatto dall'Ufficio;

3) DI PRENDERE ATTO delle risultanze degli approfondimenti condotti dalla Società Rete Ferroviaria Italiana spa nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto denominato "Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria dal Km 200+175 al Km 202+640", i cui esiti sono riportati nel documento integrativo denominato "Richiesta integrazioni Istruttoria VIA - ID - VIP4711 - SINTESI RISPOSTE A ISTRUTTORIA VIA";

4) DI DARE ATTO che resta ferma la competenza Regionale chiamata ad effettuare la propria istruttoria nell'ambito del Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale Statale di competenza Ministeriale cui è sottoposta l'opera in oggetto;

5) DI TRASMETTERE il presente atto alla Regione Marche a valere quale contributo del Comune nel procedimento di VIA in parola;

6) DI DARE ATTO che l'atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente;

7) DI DARE ATTO che il responsabile del procedimento, ai sensi e per gli effetti della L. 241/1990, è MARIA ALESSANDRA MARINCIONI.



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

=°=°=°=°=°=°=°=°=°=

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la sopra estesa proposta di deliberazione;

Visti gli allegati pareri in ordine alla regolarità tecnica e contabile espressi ai sensi dell'art. 49, comma 1, del T.U.E.L. approvato con D.Lgs. n. 267/2000;

Ritenuta la suddetta proposta meritevole di accoglimento, così come presentata;

Con voto favorevole ed unanime dei presenti

DELIBERA

di approvare la sopra estesa proposta di deliberazione;

di dichiarare la presente deliberazione, con votazione separata ed unanime, immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del T.U.E.L. approvato con D.Lgs. n. 267/2000, stante l'urgenza di rispettare la tempistiche richiesta dalla Regione Marche con la citata nota Prot. n° 1095217/2021;



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

PROFILO N. 109145 DEL 16/09/2021

OGGETTO DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

REALIZZAZIONE SCOGLIERA DI PROTEZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA BOLOGNA-LECCE, INTERRAMENTO CON GLI ESCAVI DEI FONDALI MARINI E RETTIFICA E VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA. PROCEDIMENTO DI VIA - PRESA D'ATTO DELLE RISULTANZE DEGLI APPROFONDIMENTI RICHIESTI CON DGC N° 350/2019

Il sottoscritto Dirigente e/o Responsabile del Procedimento in riferimento alla delibera in oggetto

DICHIARANO

che nei propri confronti:

- non ricorre conflitto, anche potenziale, di interessi a norma dell'art. 6 bis della Legge 241/1990 s.m.i., dell'art. 6 del D.P.R. 62/2013 e dell'art. 5 del Codice di comportamento del Comune di Falconara Marittima;
- non ricorrono le cause di astensione previste dagli artt. 7 del D.P.R. n. 62/2013 e 6 del Codice di comportamento del Comune di Falconara Marittima;
- non ricorrono le condizioni ostative previste dall'art. 35 bis del D.Lgs. n. 165/2001 e s.m.i.

Falconara Marittima,

Il Responsabile del procedimento
Maria Alessandra Marincioni

Falconara Marittima,

Il Dirigente
Eleonora Mazzalupi



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

PROFILO N. 109145 DEL 16/09/2021

OGGETTO DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
REALIZZAZIONE SCOGLIERA DI PROTEZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA BOLOGNA-LECCE, INTERRAMENTO CON GLI ESCAVI DEI FONDALI MARINI E RETTIFICA E VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA. PROCEDIMENTO DI VIA - PRESA D'ATTO DELLE RISULTANZE DEGLI APPROFONDIMENTI RICHIESTI CON DGC N° 350/2019

PROPONENTE	SERVIZIO INTERESSATO
3° SETTORE: GESTIONE, GOVERNO, VALORIZZAZ. TERRITORIO E INFRASTRUTTURE	U.O.C. URBANISTICA E PATRIMONIO
	MARIA ALESSANDRA MARINCIONI

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO	Ai sensi e per gli effetti della Legge 241/1990.
	Data _____ Il Responsabile Maria Alessandra Marincioni

VISTO l'Art. 49, comma 1 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali approvato con Decreto Legislativo 18/08/2000 N. 267 e successive modifiche ed integrazioni;

IL RESPONSABILE TECNICO	Sulla presente proposta di deliberazione si esprime PARERE FAVOREVOLE di regolarità tecnica, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa.
	Data 16-09-2021 Il Responsabile Eleonora Mazzalupi

IL RESPONSABILE CONTABILE	Sulla presente proposta di deliberazione si esprime PARERE di regolarità contabile: <input type="checkbox"/> favorevole <input type="checkbox"/> contrario <input checked="" type="checkbox"/> l'atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente
	NOTE: _____ _____
	Data 21-09-2021 Il Responsabile Dirigente 2° Settore Dott. Pierpaoli Mauro



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto:

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to Dott.ssa Del Fiasco Daniela

IL SINDACO
F.to Prof.ssa Signorini Stefania

Per estratto conforme al suo originale e per uso amministrativo.

li,

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott.ssa Daniela Del Fiasco)

A T T E S T A T O D I E S E C U T I V I T A'

La presente deliberazione diverrà esecutiva in data per la scadenza del termine di 10 giorni dalla pubblicazione (art. 134, comma 3, D.lgs 267/2000).

li,

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott.ssa Daniela Del Fiasco)

A T T E S T A T O D I P U B B L I C A Z I O N E

La presente deliberazione è pubblicata, mediante affissione all'Albo Pretorio, per quindici giorni consecutivi previsti per legge a decorrere dal .

li,

F.to **IL SEGRETARIO GENERALE**
(Dott.ssa Daniela Del Fiasco)

REGIONE MARCHE
SERVIZIO TUTELA, GESTIONE E ASSETTO DEL TERRITORIO
P.F. VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI,
QUALITÀ DELL'ARIA E PROTEZIONE NATURALISTICA
PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

Oggetto: [V00750] [ID: 4711] : D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., art. 23 Procedura di Valutazione di Impatto ambientale - Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Progetto: "Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria". Integrazioni. Contributo istruttorio ARPAM V.I.A.

In riferimento alla Vostra richiesta nota Prot. n. 1095217 del 06/09/2021, acquisita al Prot. ARPAM n. 28485 del 06/09/2021, ed alla documentazione integrativa trasmessa dal proponente, si formulano in allegato le osservazioni tecniche, suddivise per matrici ambientali, in merito alla procedura di V.I.A..

OSSERVAZIONI TECNICHE ARPAM

MATRICE ACQUE

In merito alla pratica in oggetto, dall'esame della documentazione integrativa pervenuta, per gli aspetti ambientali di competenza della matrice Acque con particolare riferimento alla problematica della gestione degli scarichi prodotti durante la fase di cantiere dell'opera, si evidenzia che le informazioni riportate nell'elaborato "Risposte ad istruttoria VIA ID_VIP4711 - Allegato 6.1" non consentono una valutazione conclusiva degli impatti determinati dal progetto sulla matrice ambientale in esame.

Infatti stando a quanto riportato nel suddetto documento, fermo restando la gestione degli scarichi di natura civile mediante adozione di bagni chimici, per i restanti reflui rappresentati dalle acque di lavorazione (acque dal lavaggio betoniere, dai lavaruoate, dal lavaggio macchine e attrezzature, dalle lavorazioni dei pali etc..) vengono sommariamente indicate le seguenti modalità di gestione, senza tuttavia specificare quella prevista da progetto definitivo: 1) raccolta delle acque di lavorazione e successivo riutilizzo all'interno dell'area di cantiere, previo trattamento delle stesse in un impianto di depurazione solo brevemente menzionato; 2) raccolta delle acque e loro trattamento in eventuali impianti di depurazione (dei quali non è stata fornita alcuna descrizione), prima del successivo scarico in acque superficiali; 3) gestione dei reflui ai sensi della Parte Quarta del D.Lgs 152/2006.

Invece per quanto riguarda le acque meteoriche di dilavamento del piazzale di cantiere, il proponente dichiara che le stesse saranno convogliate in un impianto di trattamento dedicato dimensionato per le cosiddette "acque di prima pioggia", brevemente descritto nella documentazione. Inoltre viene dichiarato che "le acque di prima pioggia vengono smaltite nella rete fognaria a portata controllata", mentre le acque eccedenti la prima pioggia saranno recapitate direttamente a mare. Tuttavia non risulta chiara la titolarità della suddetta rete fognaria.

Pertanto in considerazione delle sommarie informazioni riportate nei documenti integrativi presentati, questo Servizio risulta impossibilitato ad effettuare le valutazioni finali in merito agli impatti determinati dalla fase di cantiere dell'opera sulla matrice ambientale Acque superficiali.

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI ANCONA

Infine si coglie l'occasione per ricordare che qualsiasi refluvo generato durante l'attività di cantiere, nel caso in cui sia gestito come scarico, dovrà rispettare le disposizioni previste nella Parte Terza del D.Lgs 152/2006 e nelle NTA regionali, contenute nel Piano di Tutela delle Acque. Qualora invece, come brevemente accennato nel documento "Risposte ad istruttoria VIA ID_VIP4711 - Allegato 6.1", sia previsto il riutilizzo delle acque prodotte all'interno del cantiere, si richiama l'attenzione sulla mancanza di indicazioni specifiche sulla problematica da parte della vigente normativa ambientale, rimandando pertanto all'Autorità Competente per qualsiasi valutazione.

MATRICE ARIA

Si riportano di seguito le valutazioni per la matrice aria in seguito alla valutazione della documentazione integrativa prodotta dal proponente, in particolare l'elaborato "Allegato 7.1":

1- Per quanto riguarda il monitoraggio ante-operam il proponente prevede la determinazione dei parametri *PM10*, *PM2.5*, *Benzene*, *Toluene*, *Xilene*, *NOx*, *CO*, *IPA*, *metalli nelle polveri (Cu, Zn, Pb, Ni, Cd, Cr, Mn, Hg, As e Al)*; in merito al monitoraggio dei metalli è specificato che *"Periodicamente sarà inoltre caratterizzato il contenuto in metalli pesanti del PM10"*. Nella tabella riepilogativa di pag. 9 dell'elaborato è indicato che per i monitoraggi ante-operam saranno effettuati una volta in n.2 punti di misura (denominati *ATM_01*" e *"ATM_04"*); pertanto riprendendo i contenuti del Piano di Monitoraggio Ambientale già presentato si considera una campagna di monitoraggio della durata di 14 giorni presso i n.2 punti suddetti.

Pertanto in merito al monitoraggio ante-operam proposto non si formulano osservazioni.

2- Per quanto riguarda l'individuazione dei recettori, il proponente prevede di estendere i monitoraggi presso n.4 recettori denominati da *"ATM_01"* a *"ATM_04"*, ubicati lungo lo sviluppo longitudinale del progetto nei pressi delle aree di cantiere e di passaggio mezzi. La scelta di tali punti di monitoraggio non è correlata alla caratterizzazione meteorologica dell'area in esame, con particolare riferimento al regime dei venti previsto; inoltre è riportata su cartografia adeguata l'ubicazione dei recettori/punti di monitoraggio congiuntamente alle aree di cantiere ed alla viabilità di cantiere/progetto.

Si ritiene comunque adeguata la scelta dei n.4 recettori/punti di monitoraggio rispetto alla precedente documentazione che prevedeva un unico punto di monitoraggio.

3- In merito al monitoraggio in corso d'opera il proponente prevede di effettuare campagne di monitoraggio semestrali presso i n.4 punti di monitoraggio denominati da *"ATM_01"* a *"ATM_04"*, durante le quali saranno determinati i medesimi parametri di cui al monitoraggio ante-operam. Pertanto rispetto alla precedente proposta il monitoraggio in corso d'opera è esteso da n.1 punto a n.4 punti di misura, con la frequenza che però passa da *"1 misura per ogni fase di attività di cantiere"* (n.14 campagne) a semestrale. A tal proposito nell'elaborato in esame, per i diversi punti, non sono fornite indicazioni in merito alle durate delle singole campagne di monitoraggio ed ai periodi di esecuzione dei monitoraggi in relazione alle attività di cantiere previste e loro ubicazione/durata, ma è fornita solo l'indicazione della periodicità semestrale.

Pertanto si prende atto della proposta di monitoraggio in corso d'opera, tuttavia valutazioni tecniche di dettaglio non possono essere effettuate considerando quanto sopra evidenziato.

4- Il proponente effettua la stima della pressione esercitata dalle attività di cantiere sulla componente atmosfera, considerando tutte le attività che generano emissioni di polveri (mediante l'utilizzo delle metodologie previste dalle "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri ..." adottate dalla Provincia di Firenze con DGP n.213/2009 e dei modelli di calcolo dell'US-EPA AP-42) ed il traffico veicolare. I calcoli svolti dal proponente mostrerebbero emissioni orarie non compatibili in base alle indicazioni fornite dalle suddette Linee Guida (Tabelle 14 e 19 All. 1), per determinate attività, considerando i recettori denominati da *"ATM_01"* a *"ATM_05"*, la loro distanza dal cantiere e la durata delle attività stesse.

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI ANCONA

Pertanto si prende atto della valutazione dell'impatto sulla componente atmosfera in fase di cantiere effettuata dal proponente, e si ritiene opportuno che oltre ai monitoraggi in corso d'opera sia prevista l'effettuazione di una valutazione previsionale di ricaduta degli inquinanti in fase di cantiere, mediante l'utilizzo di opportuni modelli, da elaborare in seguito ai monitoraggi ante-operam e precedentemente ai monitoraggi in corso d'opera, che abbia la finalità di confrontare i valori di qualità dell'aria determinati durante le attività di cantiere con quelli ottenuti dalla modellizzazione. Si ritiene che tale valutazione, specificati i dati di input della modellizzazione (orografia del territorio considerato, caratterizzazione meteorologica, dati emissivi, ecc.), dovrà essere riferita sia alle attività di cantiere già considerate dal proponente che al traffico indotto dalle stesse attività lungo la viabilità che sarà impattata.

MATRICE RIFIUTI/SUOLO

Per quanto riguarda le integrazioni fornite dal proponente, si sottolinea che nella documentazione esaminata non sono forniti riscontri puntuali a quanto precedentemente sottolineato da ARPAM con Prot. n. 30827 del 24/09/2019; difatti dall'analisi dell'elaborato "Allegato 8.4" risulta esclusivamente l'aggiornamento del "Piano di gestione delle terre", che prevede la movimentazione di gran parte del materiale via mare rispetto alle movimentazioni via terra (1.271.000 mc contro 686.000 mc), con previsione di una *"evidente riduzione degli impatti dovuti ai trasporti via terra"*.

SEDIMENTI MARINI

In linea generale, tuttavia, il progetto di dettaglio di Fase 3, che riguarda il riempimento della colmata con complessivi 938.000 mc di materiali di escavo, di cui 615.000 per la quota da -2.5 a 0.0 m s.l.m.m. e 323.000 mc per la quota da +1.0 a + 2.5 s.l.m.m., separati da uno strato di materiale drenante per complessivi 198.000 mc (questo da recupero macerie), rimane demandato alla fase successiva di autorizzazione all'immersione nella struttura di contenimento. Rimangono ancora generici i riferimenti rispetto alla provenienza del materiale impiegato per il riempimento, anche se negli elaborati è ricorrente l'ipotesi che tutto o gran parte dello stesso venga ricavato dai fondali antistanti la Banchina 26 (o nuova banchina rettilinea) del medesimo porto di Ancona.

Considerare questa unica opzione, in realtà, è riduttivo, perché, da un lato, come risulta dagli stessi calcoli riportati dall'AdSP i fondali antistanti la B.26 non possono fornire tutto il materiale necessario, dall'altro la qualità effettiva di questi sedimenti deve essere ancora accertata e l'elevato contenuto di azoto ammoniacale (proveniente dalla degradazione della sostanza organica in condizioni anossiche), da cui sono caratterizzati, restituisce spesso classi di qualità non compatibili con l'immersione nella costruenda struttura di contenimento.

La possibilità di ricorrere alla metodica di preparazione dei campioni di materiale di escavo, messa a punto da ISPRA, ARPA Marche e Università Politecnica delle Marche, che consiste nello stripping del predetto azoto ammoniacale, quale soluzione alle problematiche riscontrate nell'applicazione del DM 173/2016, deve essere valutata e assentita dal MITE e, in ogni caso, i quantitativi ivi reperibili non sembrerebbero sufficienti.

La documentazione depositata a chiarimento e integrazione non comprende ancora, nonostante la richiesta avanzata nel 2019, le possibili diverse alternative e la valutazione dei relativi impatti, connessi alle fasi di escavo, trasporto ed immersione nella struttura di contenimento, ma anche alle fasi di consolidamento antecedenti alla realizzazione del parco dunale sovrastante.

Se, da un lato, è ovvio che molti elementi di dettaglio potranno essere acquisiti solo all'atto della redazione del progetto definitivo/esecutivo, dall'altro, ai fini della VIA, dovrebbero comunque essere confrontate le possibili diverse ipotesi (o alternative) e i relativi impatti, tra le quali la provenienza del materiale di riempimento.

Un approccio adeguato in tal senso potrebbe essere quello di confrontare le alternative "limite", vale a dire: l'ipotesi in cui tutti i materiali necessari al riempimento della colmata provengano dal porto di Ancona, limitrofo alla costruenda struttura di contenimento - e quindi si potrebbe applicare la tecnica del dragaggio idraulico, senza carico e trasporto da parte del motopontone - e l'ipotesi in cui tutti i materiali provengano dal porto di Ortona (il più lontano).

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI ANCONA

Bisognerebbe, inoltre, in via cautelativa considerare il caso, non remoto, che si tratti in tutto o in parte di materiale di classe C e quindi, in attuazione del principio di precauzione, applicare quanto previsto dal DM 173/2016 per tale materiale.

Il DM 173/2016, infatti, prevede che i sedimenti in classe C possano essere immessi solo in strutture di contenimento in grado di trattenere tutte le frazioni granulometriche, che la loro gestione sia accompagnata da un appropriato monitoraggio ambientale (cfr. pf. 2.8, Capitolo 2, Allegato tecnico) e che l'immersione in tali strutture avvenga nel rispetto delle indicazioni di cui al Capitolo 3 del suo Allegato Tecnico.

Dalla lettura degli elaborati depositati si ritiene necessario evidenziare:

- non è chiaro se le vasche saranno in grado di trattenere tutte le frazioni granulometriche;
- il Piano di Monitoraggio (PMA) – elaborato E701 – contiene una sezione dedicata al riempimento della colmata di progetto, in cui si richiama il DM 173/2016 unicamente per gli obblighi di caratterizzazione preventiva dei materiali di escavo e dell'area di sedime della struttura di contenimento (facendo per altro esclusivo riferimento all'immersione di materiali di classe A), ma prevede poi il solo monitoraggio delle acque sotterranee, della qualità dell'aria, del rumore e quello inclinometrico dei movimenti di terreno;
- nella Relazione Idrologica-Idraulica E507, si parla del dimensionamento e funzionamento dei varchi della scogliera foranea. Tuttavia non risulta chiaro se tali varchi verranno mantenuti anche durante le operazioni di colmata ovvero saranno protetti da paratoie. Inoltre non è trattato il problema della gestione delle acque di efflusso delle vasche per il quale il DM 173/2016 raccomanda di prestare particolare attenzione *"ponendo in atto misure per la riduzione degli apporti solidi all'esterno (i.e. vasche di sedimentazione e/o chiarificazione delle acque, sistemi di filtrazione), pozzetti d'ispezione e prelievo campioni"*.

Poiché tutto lo stralcio relativo alla colmata è di fatto demandato ad una fase successiva, non sono stati trattati gli aspetti relativi alle modalità di sedimentazione e di consolidamento della struttura ed i relativi impatti quali ad esempio la gestione delle acque di efflusso.

Con riferimento all'Elaborato SIA-Quadro progettuale E704 risulta di fondamentale importanza che il Comune di Ancona chiarisca la destinazione finale dell'area, in quanto le caratteristiche del materiale utilizzato per la sua realizzazione dovrà essere compatibile, ai sensi del titolo V della parte IV del D.Lgs 152/06 ss.mm.ii., con la destinazione d'uso individuata.

Si aggiungono infine alcune perplessità e considerazioni sulla previsione relativa alla creazione di un parco dunale sulla sommità della colmata. Non risulta infatti chiaro il materiale che verrà utilizzato per la sua realizzazione tenuto anche conto che il materiale di escavo di fondale portuale potrebbe essere caratterizzato da frazioni granulometriche non compatibili con l'uso previsto.

MATRICE RUMORE E VIBRAZIONI

In merito alla documentazione integrativa fornita dal Proponente relativamente alle matrici rumore e vibrazioni si osserva quanto segue:

- Il procedimento riguarda l'approvazione del progetto definitivo dell'intervento di rettifica della linea Bologna-Lecce nel tratto compreso tra il km. 199+983 e il km 203+569, per garantire la velocizzazione dei treni ad Alta Velocità rimanendo entro i 200 Km/h e nella realizzazione di una scogliera di protezione della linea ferroviaria stessa lungo il tratto denominato Lungomare Nord nel territorio del comune di Ancona. Il rilevato ferroviario sarà realizzato ad una quota altimetrica prossima a quella esistente, discostandosi da quello attuale per una distanza massima di circa 30 m. Il nuovo rilevato ferroviario sarà protetto da una scogliera radente e, ad una distanza variabile tra 50 e 200 m, da una scogliera foranea a pennello con il duplice scopo di proteggere il rilevato ferroviario e l'imbocco del porto di Ancona. Tra l'attuale linea costiera e la nuova scogliera, per una superficie di quasi 20 Ha, sarà realizzato un interrimento. La realizzazione del nuovo tracciato ferroviario comporta anche la modifica dell'attuale configurazione della stazione di Ancona Torrette. Lo spostamento lato mare della linea, previa realizzazione del nuovo corpo stradale e delle opere di contenimento, si articola in tre fasi: la realizzazione della scogliera esterna lato

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI ANCONA

mare e di un pennello a protezione della linea ferroviaria; la realizzazione del sottofondo con rettifica e velocizzazione della linea; l'interramento con gli escavi dei fondali marini dell'area tra la scogliera esterna ed il confinamento interno.

- Dall'analisi della documentazione aggiornata al giugno 2020 risulta che il cantiere, della durata prevista di circa 43 settimane, occuperà l'area compresa tra il rilevato ferroviario attuale ed il nuovo tracciato e poi una zona marina compresa tra la nuova scogliera fino alla zona costiera e si prevede che i lavori si svolgeranno nel periodo diurno dalle ore 8 alle ore 18. La valutazione previsionale della fase di cantiere, in risposta alle istanze presentate da questa Agenzia nelle valutazioni espresse in precedenza, è contenuta nel documento denominato Allegato 5.2. Sono stati individuati 4 fabbricati abitativi indicati con le sigle R1÷R4, siti in stretta adiacenza con l'area di intervento: tre nella zona interessata dal percorso della viabilità su via Flaminia verso Ancona e uno vicino all'area di cantiere indicata a sud est, a Marina Dorica e sono stati riportati gli esiti delle stime mediante calcolo degli impatti acustici riferiti alle diverse fasi di lavoro. Per ogni fase sono stati individuati i macchinari di cantiere che saranno utilizzati, forniti i livelli di potenza sonora di ognuno di essi, elencati i macchinari funzionanti contemporaneamente per ogni fase (tenendo conto del contributo del transito degli autocarri) riportando la percentuale di impiego, quella di attività effettiva ed il tempo effettivo in ore, ed infine è stato fornito il livello risultante di potenza sonora orario in dB(A), calcolato applicando la legge di propagazione semisferica di sorgente puntiforme in campo libero. Dagli esiti riportati, il limite è superato in corrispondenza di R1, R2 (il più esposto), R3 e rispettato in R4. Per questo motivo, viene dichiarato che l'impresa appaltatrice, prima dell'inizio dei lavori, richiederà al Comune l'autorizzazione in deroga ai limiti previsti dal Piano di Classificazione Acustica: tale deroga prevede la mancata applicazione del criterio differenziale all'interno degli ambienti abitativi. Viene prevista l'installazione delle barriere acustiche fonoisolanti provvisorie a tutela dei recettori più esposti al rumore prodotto dalle fasi lavorative. Tali barriere avranno un'altezza dal piano di calpestio non inferiore a 4 metri e uno sviluppo lineare non inferiore a 30 metri e verranno spostate di volta in volta a protezione dei recettori seguendo l'avanzamento dei lavori. È stato riportato l'esito delle valutazioni previsionali in corrispondenza del recettore R2, (quello maggiormente esposto) che dimostra che, con la presenza delle barriere, il livello stimato rientra nei limiti normativi.
- Nel documento allegato 5.3 sono descritte le modalità di conduzione dei monitoraggi ante operam, in corso d'opera e post operam che, in base alle istanze di approfondimento formulate in passato da questa Agenzia, verranno eseguiti in corrispondenza dei 4 recettori R1÷ R4 e non più soltanto nel punto RUM1 come era previsto in precedenza. Nel dettaglio la tabella a pag. 18 del documento riporta quanto segue: nella fase ante operam (prima dell'avvio dei cantieri), il monitoraggio viene eseguito in corrispondenza di R1; nella fase in corso d'opera, per tutta la durata del cantiere ovvero 35 mesi saranno svolte campagne di misura con cadenza semestrale in corrispondenza dei quattro recettori; per la fase post operam, una campagna in corrispondenza di R1. Si fa notare che invece nella planimetria dei punti di monitoraggio riportata nell'allegato, sembrerebbe che la fase ante operam ed in corso d'opera coinvolgerà tutti e 4 i recettori, la fase post operam i recettori R1, R2, R3 e non R4. Si invita a chiarire tale discrepanza.
- Nell'allegato 5.3 viene descritto anche il monitoraggio per la matrice vibrazioni. In merito nelle valutazioni espresse in precedenza da questa Agenzia, era stato chiesto di valutare con intento cautelativo l'impatto vibrazionale includendo nel Piano di Monitoraggio Ambientale almeno un punto di rilievo dove effettuare misure per ognuna delle fasi Ante, in corso e post operam con misure della durata di 24 ore. Nel documento Allegato 5.3 viene riportato che, al fine di valutare il disturbo secondo la norma UNI 9614 e gli effetti sugli edifici secondo la norma UNI 9916, saranno svolte campagne di monitoraggio ai piani alti dell'edificio residenziale R2, una volta nella fase ante operam, una volta l'anno (tre in totale) nella fase di cantiere, una volta durante la fase di esercizio.
- Per quanto riguarda la fase di esercizio dell'opera terminata, il documento "Relazione acustica (ante e post mitigazione)" codificato con la sigla E940 e datato giugno 2020, riporta lo studio effettuato per la successiva realizzazione delle barriere antirumore. A tal

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI ANCONA

fine è stata eseguita una campagna di misure per 24 ore, (26-27 marzo 2019) posizionandosi in corrispondenza del ristorante "La vecchia Pesca", che si trova su una palafitta lato mare. I rilievi hanno avuto luogo in due punti: P1 a 7,5 metri dal binario direzione sud a 1,2 metri di altezza e P2 a 27,5 metri dallo stesso binario ad altezza pari a 3,5 metri. Nel documento si riporta la decisione di considerare come maggiormente significativi i rilievi in P1 in quanto meno condizionati dal contributo del rumore da traffico. Successivamente l'analisi è stata condotta valutando il contributo sonoro (SEL) delle varie tipologie di treno (regionali, Intercity, Eurostar, Mercu), da cui è stato ottenuto il Leq orario, ritenuto utile per confrontare il dato reale con quello ottenuto dal modello di calcolo scelto (modello SRM II ottenuto con il software Predictor). Tale modello include i dati rilevati in P1 e P2 ed è stato costruito partendo dalla cartografia con curve di livello, edifici, infrastrutture. Viene riportato l'esito favorevole della taratura del modello, mostrando per ognuna delle 6 categorie di treno lo scarto, accettabile, tra il Leq misurato in P1 ed il Leq scaturito dal modello SRMII. Lo studio esamina gli edifici in un ambito di 250 metri (fascia A + fascia B di pertinenza per parte), tenendo conto anche dell'interferenza con la fascia di pertinenza dell'infrastruttura stradale. Nello scenario post mitigazione, rappresentato nella "Planimetria generale di progetto con localizzazione dei recettori" denominata con la sigla E939, che mostra le barriere dal Km. 199+983 al km. 200+516 per 540 metri e dal Km. 200+574 al km. 201+099 per 525 metri, risultano superamenti nel periodo di riferimento notturno in corrispondenza dei seguenti edifici in fascia A: A_01, A_03, A_04, A_28, A_31 edifici posti dove la barriera è interrotta, A_40 edificio disabitato attualmente in cattive condizioni, A_41 edificio isolato in collina e di un unico in fascia B, B_17. Per tali edifici, eccetto A_40, sono previsti interventi diretti consistenti nella sostituzione dei vetri con doppia vetrata del tipo 4-12-44.1 esterno interno con vetro di sicurezza stratificato, mantenendo l'infisso attuale. Tale intervento consente di ottenere il rispetto del limite notturno di 40 dB(A) al centro stanza, misurato a finestre chiuse.

Di conseguenza, si esprimono valutazioni favorevoli alla documentazione integrativa presentata in merito alle matrici rumore e vibrazioni.

Gruppo istruttore
SP/AS/SDG/SB

Il Direttore del Servizio Territoriale di Ancona
Ing. Stefano Cartaro

Il Dirigente
Responsabile della Area vasta Marche Nord
Dott. Marco Baldini

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i. e norme collegate, il quale
sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa)