

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO

S.O. AMBIENTE

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA

POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE ORTE-FALCONARA
RADDOPPIO DELLA TRATTA PM228-ALBACINA

ADDENDUM ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

IR0E 00 R 22 RG SA0001 002 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	S. Chiuchiolo <i>S. Chiuchiolo</i> T. Capitano <i>T. Capitano</i>	Ottobre 2022	G. Daielli <i>G. Daielli</i>	Ottobre 2022	C. Urzioli <i>C. Urzioli</i>	Ottobre 2022	C. Ercolessi Ottobre 2022 ITALFERR S.p.A. Dott.ssa Capanna Ercolani Ordine Agrotecnici e Agrotecnici Laureati di Roma, Rieti e Viterbo 0645

File: IR0E00R22RGSA0001002A

n. Elab.:

SOMMARIO

A	Premessa.....	3
B	Aspetti urbanistici e architettonici.....	4
C	Aspetti ambientali	7
D	Aspetti Paesaggistici, archeologici e dei Beni Culturali	8
D.1	Aspetti paesaggistici	8
D.2	Aspetti beni culturali.....	30
E	Aspetti acustici vibrazionali.....	31

A PREMESSA

Il presente documento vuole contemporaneamente costituire un Addendum allo Studio di Impatto Ambientale del potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara raddoppio della tratta PM228-Albacina, al fine di integrare gli stessi, e allo stesso tempo vuole fornire riscontro alle richieste di approfondimento esplicitate dal Comitato Speciale del Consiglio dei Lavori Pubblici (CSLLPP nel seguito).

Nel seguito si riportano pertanto le richieste di integrazioni e chiarimenti del CSLLPP ed il riscontro alle stesse.

B ASPETTI URBANISTICI E ARCHITETTONICI

Mancano riferimenti a progetti di rigenerazione urbana si chiede di chiarire se si intende realizzare delle azioni in questa direzione anche nell'impostazione dei tavoli di partecipazione pubblica.

Si chiede di verificare la presenza di borghi e piccoli comuni (L. 158/2017 e DPCM 23/7/2021).

Si chiede di approfondire il progetto della stazione e di garantire l'applicazione dei criteri previsti dal New Bauhaus Report L'infrastruttura in esame attraverso territori sensibili dal punto di vista naturalistico paesaggistico ed urbanistico ed in prossimità di numerosi centri storici minori.

L'opera potrebbe rappresentare una importante occasione per una progettazione integrata di valorizzazione urbana e territoriale che, oltre a portare a soluzione una importante questione di mobilità ferroviaria, possa generare ricadute positive con riguardo ai profili di sostenibilità sociale ed economica

Per quanto concerne gli spetti connessi alla pianificazione urbanistica l'infrastruttura prevede alcune modifiche al tracciato originario che rendono necessaria l'adozione di varianti al vigente strumento urbanistico (PRG) del comune di Fabriano, stante che le stesse interessano aree rurali, agricole e zone a copertura naturale o naturaliforme.

Si chiede pertanto di rendicontare in ordine allo stato di attuazione dei relativi procedimenti amministrativi posti in essere per rendere conformi le modifiche di tracciato alle previsioni del piano regolatore comunale.

Stazione di Albacina

L'adeguamento funzionale della esistente stazione di Albacina, edificio peraltro di interesse culturale ai sensi del D.lgs 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) può portare alla realizzazione di un edificio storico dotato di elementi spaziali e funzioni aggiuntive (ad esempio di tipo sociale e culturale) che ne incrementino l'attrattività e la qualità come spazio di interesse pubblico inserito in una infrastruttura lineare.

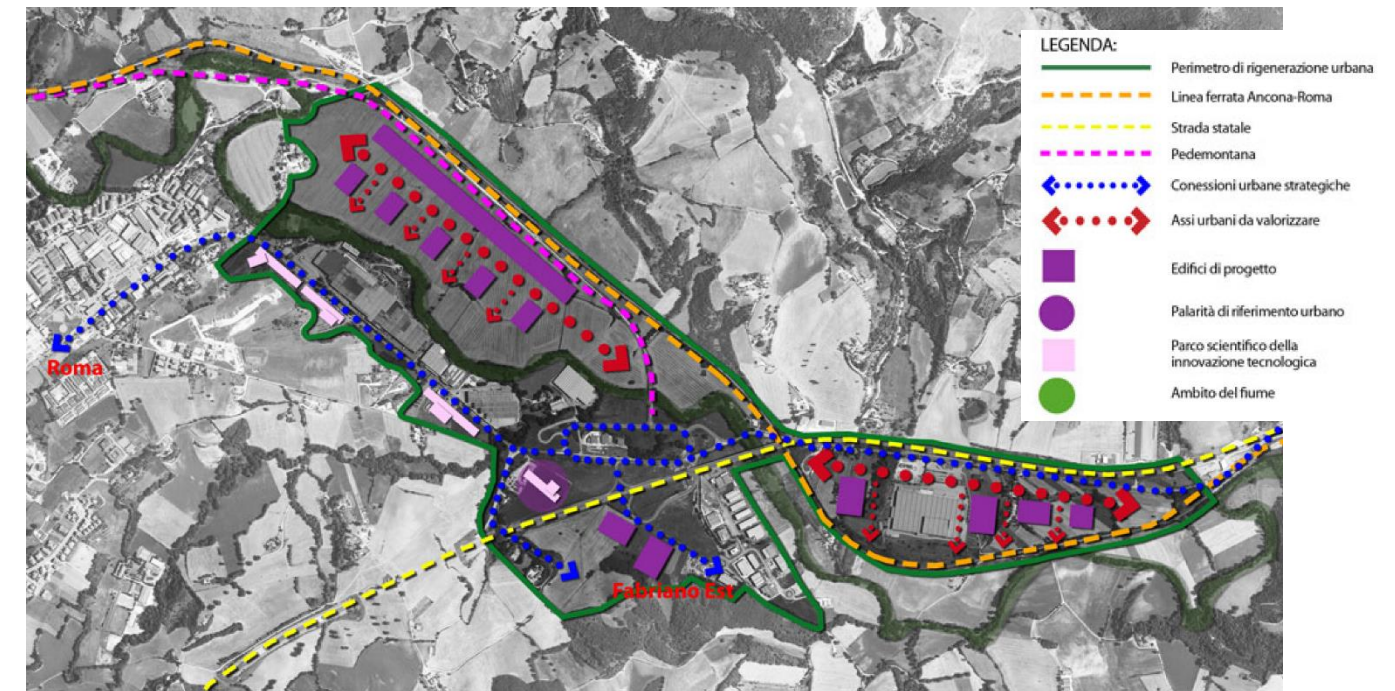
Si rileva che gli elaborati progettuali forniti non consentono di apprezzare compiutamente le caratteristiche spaziali, architettoniche e materiche dell'edificio storico da valorizzare.

Pur riconoscendo le caratteristiche di sostenibilità perseguite con riferimento ai criteri ambientali (CAM) si chiede di valutare, in relazione agli aspetti energetici, l'adozione di dispositivi bioclimatici di tipo passivo che possano rendere la stazione il più possibile energeticamente indipendente da sistemi meccanici energivori di riscaldamento e raffrescamento.

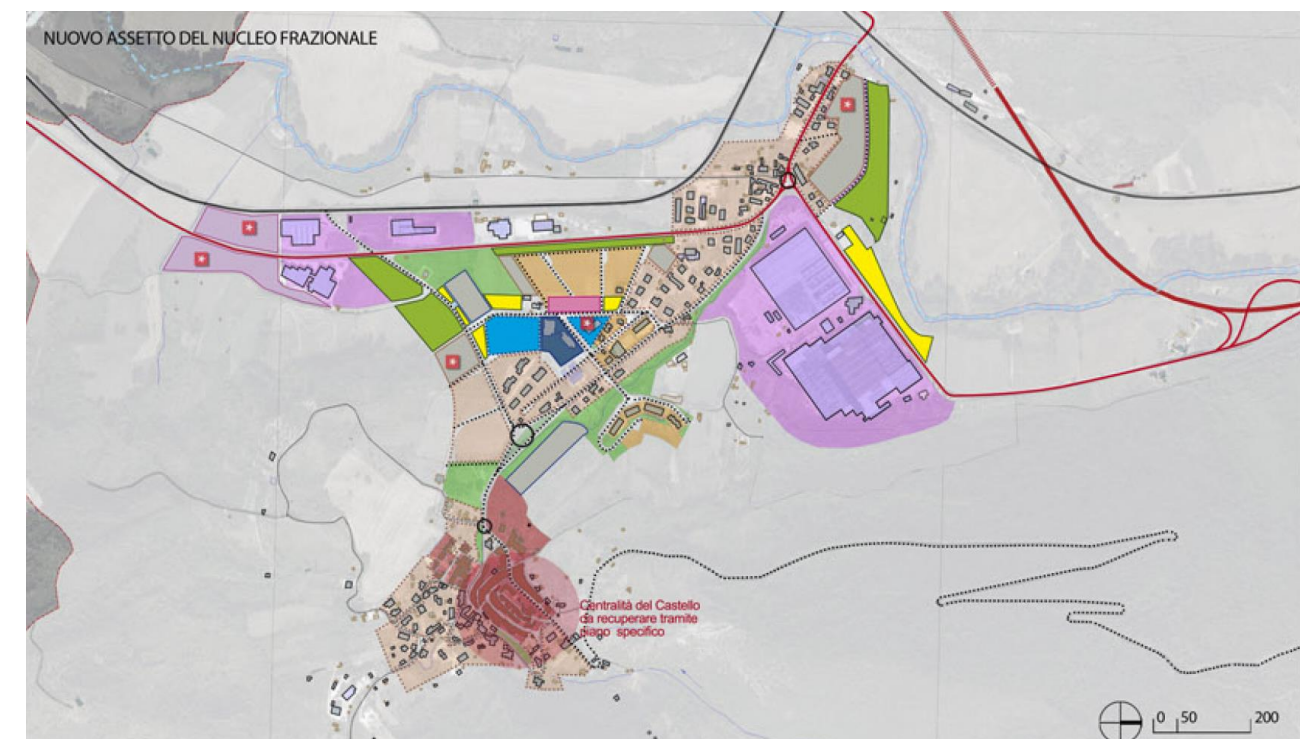
Si chiede di rendere disponibili ulteriori elaborati progettuali, in scala adeguata ai fini di una congrua valutazione delle soluzioni adottate anche con riferimento alle scelte cromatiche e ai materiali che si intendono utilizzare.

RISPOSTA:

Nell'area interessata dall'intervento ed in prossimità degli stessi sono presenti due progetti di rigenerazione urbana dal Documento Strutturale a cura del Comune di Fabriano del 2012.



Ambito "Quadrilatero" (tav. n. 20)



Albacina-Borgo Tufico (tav. n. 22)

Il progetto della stazione di Albacina prevede un adeguamento a STI-PRM con l'abbattimento delle barriere architettoniche della stazione di Albacina, nelle vicinanze del Borgo Tufico, attualmente in esercizio, con un Fabbricato Viaggiatori destinato a locali tecnologici e attesa con biglietteria automatica al piano terra.

Ciò premesso, il progetto prevede un'opera di attraversamento aereo per il raggiungimento delle banchine in sicurezza, in uno con la riqualificazione delle aree antistanti per il miglioramento dell'intermodalità ferro-gomma, e la conservazione del Fabbricato per i servizi al viaggiatore.

L'opera di attraversamento sarà realizzata con finitura in laterizio in accordo con le cromie degli intonaci del FV.

D'intesa con le Amministrazioni locali si potrà valutare la possibilità di un utilizzo di alcuni locali al piano terra del Fabbricato Viaggiatori per destinazioni di tipo sociale o culturale connesse ai nuovi interventi programmati nel DoSt 2012.

La stazione sarà il più possibile connessa con il nuovo piano di rigenerazione urbana Ambito Quadrilatero e potrà rappresentare la "Porta est" di ingresso alla città (cfr. Figura 1).

Per quanto concerne la presenza di borghi, si riporta quanto descritto nella Relazione Paesaggistica IROE00R22RGIM0002001B al paragrafo A.2.5.5

Nuclei e centri storici

Gli elementi afferenti questa categoria sono rintracciati nei centri urbani arroccati per lo più sui versanti collinari e basso montani, presenti sul territorio indagato.

Il tracciato di progetto, per quanto riguarda le opere di natura ferroviaria e stradali di completamento, interessano a vario titolo i seguenti nuclei centri storici come riportati nella tavola 15 del PPAR vigente.

TABELLA 1

NUCLEO /CENTRO STORICO	PROSSIMITÀ / INTERFERENZA
Nucleo storico di Ponte Moscano	-
Palazzo Vatria	-
Molino Vatria	P
I Tiberi	-

Come si evince dalla tabella soprariportata si registra unicamente la prossimità del complesso del Molino Vatria con le opere in progetto, in particolare con il raccordo tra la NV01 e la viabilità di accesso all'area dell'antico mulino.

La Variante allo strumento urbanistico vigente sarà acquisito in ambito di CdS in fase di avvio.



FIGURA 1 INTEGRAZIONE DELL'INTERVENTO CON GLI INTERVENTI DI RIGENERAZIONE URBANA AMBITO "QUADRILATERO" E ALBACINA-BORGO TUFICO

C ASPETTI AMBIENTALI

Si richiede di integrare la cartografia prodotta su tali aspetti. La richiesta è legata all'esigenza di poter disporre di cartografie con fotointerpretazione di dettaglio e campionamenti a terra su flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi necessari per qualificare i poligoni cartografati. Per meglio spiegare questa esigenza si allegano alcune immagini con uno stralcio della Carta al 5.000 delle "risorse naturali: suolo, vegetazione biodiversità". Dette carte non contengono indicazioni sulla componente "suolo" e sulla "biodiversità" in termini di ecosistemi, flora e fauna. Vengono utilizzate solo le specie utili per evidenziare le comunità vegetazionali e non sono segnalate, emergenze floristiche e faunistiche. Altro elemento di insufficienza, come si evince dalle immagini poligoni al 5000 corrispondono esattamente ai poligoni della Carta della Rete Ecologica della Regione Marche realizzata in scala 1:50.000. Dalle immagini aeree è invece evidente la presenza di un mosaico eterogeneo. Di fatto si risolve la conoscenza di base su flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi utilizzando Carte già esistenti finalizzate a tematiche non coerenti con la valutazione delle interferenze con la biodiversità e gli ecosistemi.

Trattandosi di un tratto di quattro chilometri sarebbe stato più semplice pianificare rilievi floristico e faunistici e attività di fotointerpretazione partendo da foto aree recenti. Si richiede inoltre di integrare gli elementi di conoscenza con transetti lineari nelle aree golenali e in prossimità del corso d'acqua per evidenziare la presenza di flora e fauna di interesse conservazionistico.

RISPOSTA:

Posto che gli interventi in oggetto non interessano direttamente aree della Rete Natura 2000 e che le stesse si trovano a non meno di 1,1 Km (l'area più prossima è la IT5320012 Valle Vite - Valle dell'Acquarella mentre le altre aree si trovano a distanze che vanno dai 3,4 ai 5 Km) e dunque ai sensi del DPR 12 marzo 2003, n. 120 (G.U. n. 124 del 30 maggio 2003) è stata attivato il Livello I: screening. Le cartografie prodotte sono state elaborate basandosi in prima battuta sulle seguenti fonti:

- Carta della Vegetazione Potenziale della Regione Marche disponibile on line alla scala nominale 1:50.000 (<https://www.regione.marche.it/Entra-in-Regione/Rete-Ecologica-Marche-REM/Cartografia-shapefile#REM>) per la quale non è riportata la data di elaborazione.
- Carta della vegetazione potenziale espresso attraverso le serie di vegetazione dell'intero territorio regionale scala 1:50.000 (<https://www.regione.marche.it/Entra-in-Regione/Rete-Ecologica-Marche-REM/Cartografia-shapefile#REM>) per la quale non è riportata la data di elaborazione.
- Carta del paesaggio vegetale comprendente tra l'altro la caratterizzazione fitosociologica e la determinazione degli Habitat di interesse comunitario di tutti i siti Natura 2000 delle Marche in scala 1:10.000 (<https://www.regione.marche.it/Entra-in-Regione/Rete-Ecologica-Marche-REM/Cartografia-shapefile#REM>) del 2012.

- Shapefile della Carta dell'uso 2007 della Regione Marche (https://www.regione.marche.it/Regione-Utile/Paesaggio-Territorio-Urbanistica/Cartografia/Repertorio/Cartausosuolo10000_2007)
- Vegetazione riscontrata in loco.

Tali informazioni sono state acquisite e rielaborate tramite fotointerpretazione diretta a video necessaria a fornire una prima individuazione delle aree sensibili e un aggiornamento della distribuzione planimetrica dei tematismi rappresentati.

In ultimo le informazioni ottenute sono state verificate in campo tramite dei rilievi speditivi.

La Carta al 5.000 delle "risorse naturali: suolo, vegetazione biodiversità" è stata prodotta al fine di rappresentare ed analizzare il rapporto tra la linea di progetto e la cartografia Regionale di riferimento precedentemente citata, come si evince anche dalla corrispondenza riscontrata tra i due elaborati, mentre le informazioni rielaborate tramite fotointerpretazione e rilievi sul campo sono state rappresentate nell'elaborato denominato appunto Carta della Vegetazione rilevata-IROE00R22N5SA0001006.

In ogni caso al fine di dare riscontro alla richiesta di integrazioni formulata sono stati pianificati transetti lineari nelle aree golenali e in prossimità del corso d'acqua per evidenziare la presenza di flora e fauna di interesse conservazionistico che, data la ristrettezza dei tempi di riscontro alla presente, consentiranno in fase di "Procedura VIA" di rielaborare le cartografie prodotte

Nella relazione di sostenibilità non sono evidenziati i documenti cartografici e i rilievi presenti nel SIA che hanno permesso di valutare gli impatti su specie, habitat ed ecosistemi. Si ritiene che le cartografie di riferimento non possono essere un ingrandimento di quelle a scala regionale, che sono assolutamente insufficienti per rispondere positivamente al DNSH relativo a biodiversità ed ecosistemi. In sintesi si chiede presentare i documenti di analisi specialistiche che hanno permesso di rispondere positivamente alla domanda "E' confermato che nel quadro della VIA sia stato verificato il rispetto dei criteri di tutela ambientale e della biodiversità?"

RISPOSTA:

In considerazione di quanto sopra rappresentato per le attività e gli approfondimenti sviluppati non solo a scala documentale sulla Cartografia Regionale, ma anche mediante fotointerpretazione e rilievi di campo, e non ultimo l'impegno di effettuare ulteriori transetti lineari in aree sensibili, si ritiene che gli elementi sviluppati nel Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica siano adeguati a verificare la sussistenza del principio DNSH per l'obiettivo Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi. Tali documenti cartografici e rilievi saranno integrati nella Relazione di Sostenibilità.

D ASPETTI PAESAGGISTICI, ARCHEOLOGICI E DEI BENI CULTURALI

D.1 ASPETTI PAESAGGISTICI

1. Approfondire, con ulteriori specifiche tavole grafiche e foto-inserimenti, l'impatto delle opere previste e il relativo rapporto percettivo con il contesto pre e post operam, al fine di valutarne la compatibilità con il sistema delle tutele e l'adeguatezza dell'inserimento paesaggistico;

RISPOSTA:

Come descritto nella Relazione Paesaggistica IR0E00R22RGIM0002001B al paragrafo D.2.2.2 Caratteri della percezione visiva "In accordo a quanto previsto dal DPCM 12.12.2005, l'analisi degli aspetti percettivi deve essere condotta da luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici.

[...] la densità dell'insediamento residenziale e rurale presente lungo il tracciato è estremamente rarefatto e i modesti e rari nuclei presenti e che strutturano il paesaggio agrario, si connotano per una bassa densità e anche per il fatto di essere privi di spazi relazionali, in particolar modo quando questi si trovano in collina. I punti panoramici e tratti di percezione risultano essere quindi pochi, al netto dei tratti viari dai quali è possibile percepire dinamicamente il paesaggio.

Le ondulazioni del primo tratto collinare e dei bassi terrazzamenti del fondovalle, la presenza in alcuni punti di macchie a bosco e di formazioni vegetazionali sia lungo i corsi d'acqua che a bordo strada, consentono di definire una prevalenza di visuali prevalentemente frammentate e discontinue sull'insieme.

Per quanto riguarda i punti panoramici, si è fatto cenno alla morfologia per lo più aperta della valle del Torrente Giano nel tratto in esame e della consistente distanza dei radi nuclei attestati sui versanti collinari presso i quali possono essere colte solo occasionalmente viste di insieme sull'unità di paesaggio quando si rarefanno superfici boscate e la morfologia lo consente. Infatti le distanze e l'entità del rilievo non sembrano tali da consentire di cogliere con evidente chiarezza l'infrastruttura attuale, come anche si attende per quella di progetto, nell'insieme percepito per cui si può ritenere ragionevole sostenere, in fase analitica e di sviluppo progettuale, assenti punti panoramici criticamente esposti alla nuova infrastruttura che comunque sarà percepita diluita nell'eterogeneità di strutture forme e segni che costituiscono il paesaggio così come lo possiamo percepire oggi e descritto in sintesi nel capitolo precedente.

Per quanto riguarda gli ambiti rurali attraversati dalla viabilità di connessione locale, così come dalle grandi infrastrutture di connessione territoriale, sono assenti gli spazi di relazione e le visuali sono sempre percepite nell'insieme in movimento continuo, in direzione sub parallela o trasversale, alla linea ferroviaria, e che la stessa, così come la viabilità a corollario, solo occasionalmente sembra potersi esporre per tratti quando si diradano le masse arboree al margine dell'infrastruttura e gli elementi interposti spazialmente siano essi masse di vegetazione o edificato.

Come per i punti panoramici anche la viabilità stabilita lungo i versanti collinari in destra e sinistra idrografica sembra offrire solo occasionalmente viste aperte sul fondovalle nei brevi tratti dove, in assenza di copertura vegetale sarà possibile percepire il tratto di progetto o la viabilità a corollario".

Trattandosi di un raddoppio in sede, l'andamento planimetrico del tracciato segue esattamente l'andamento planimetrico della linea attuale, pertanto l'intervento risulterà visibile dagli stessi luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici da cui risulta visibile ad oggi la ferrovia esistente.

Inoltre, buona parte dei tracciati stradali di nuova configurazione adegua ed estende le geometrie della viabilità locale in esercizio, pertanto anche per tali elementi progettuali gli interventi risulteranno per lo più visibili dagli stessi luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici da cui ad oggi risultano visibili le viabilità locali.

Come si evince dalla lettura congiunta delle Carta della visualità IR0E00R22N5IM0002002B e del Report fotografico e fotoSimulazioni IR0E00R22DXIM0002001B, i punti da cui la ferrovia e le viabilità locali esistenti, e conseguentemente l'intervento in progetto, risultano visibili sono esigui, e da tali punti si ha comunque una visuale discontinua e frammentata dovuta alla presenza della vegetazione.

Le foto simulazioni elaborate sono state prodotte pertanto negli unici punti in cui risultano visibili le nuove viabilità in prossimità del raddoppio ferroviario, non avendo ulteriori punti da cui l'opera risulta visibile non sono state prodotte ulteriori fotosimulazioni, ma come si evince al punto successivo al fine di approfondire l'impatto delle opere previste e il relativo rapporto percettivo con il contesto sono state elaborate delle sezioni ambientali

Di seguito si riportano gli stralci della Carta della visualità IR0E00R22N5IM0002002B e del Report fotografico e fotoSimulazioni IR0E00R22DXIM0002001B.



PERCETTORI

-  Bacino di visualità
-  Visuali discontinue e frammentate
-  Visuali continue o debolmente frammentate
-  Percettori isolati
-  Punti panoramici
-  Beni archeologici
-  Beni culturali





DETRATTORI DELLA QUALITÀ DEL PAESAGGIO

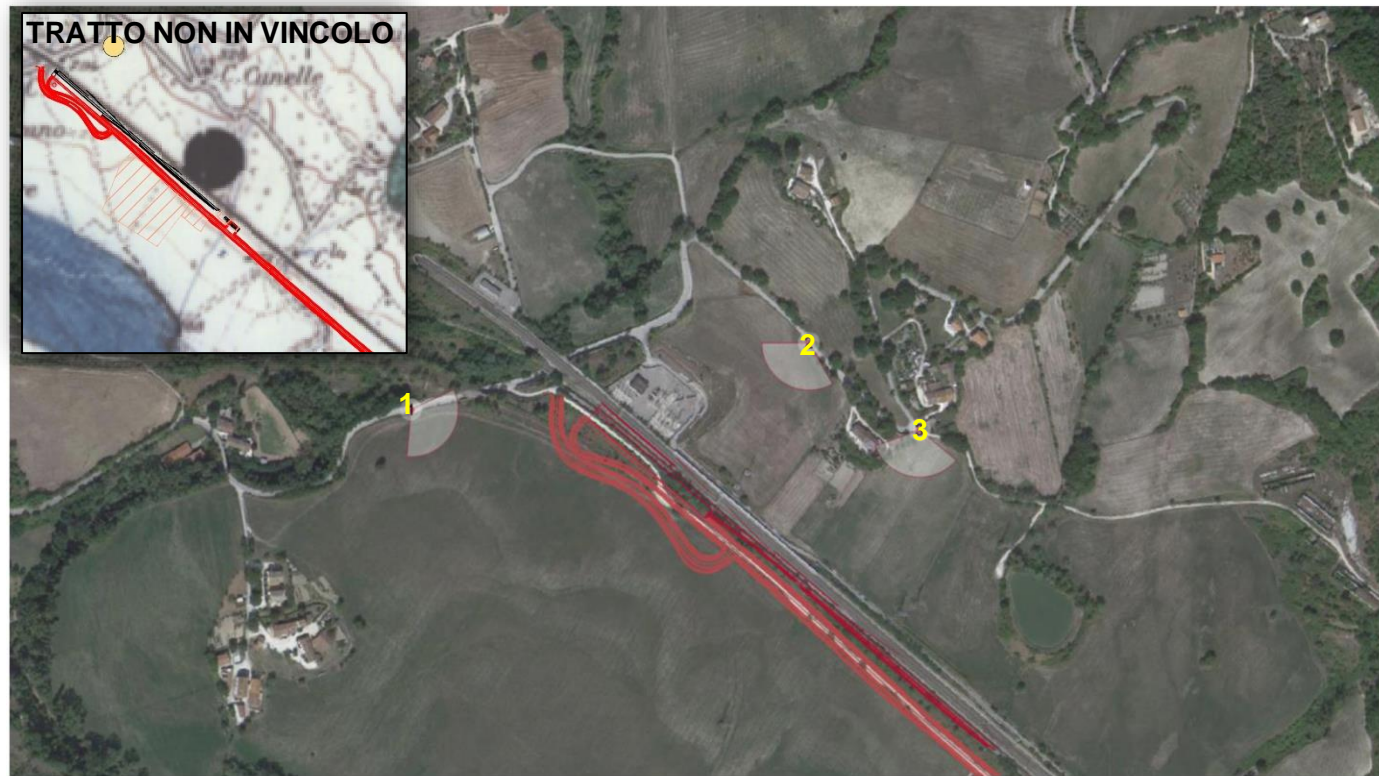
-  IMPIANTI, EDIFICIO E COMPLESSI INDUSTRIALI
Elementi che detraggono qualità al paesaggio percepito

BARRIERE VISIVE

-  Vegetazione

PERCEZIONE POTENZIALE DELLE INFRASTRUTTURE LINEARI
CLASSIFICAZIONE

-  **NULO O MOLTO POCO RILEVANTE**
Tratti prevalentemente a raso, modestamente rilevati rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato normalmente assorbite e non emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite
-  **POCO RILEVANTE**
Tratti mediamente rilevati rispetto al piano di campagna, rilevato basso
Altezze in rilevato parzialmente assorbite ed emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite
-  **MEDIAMENTE RILEVANTE**
tratti in rilevato rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato emergenti sugli elementi che mediamente popolano le visuali percepite
-  **RILEVANTE**
tratti in rilevato alto rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite



Inquadramento opere di progetto all'interno del Comune di Fabiano (AN), comprendente il PM228 e la nuova viabilità NVP01



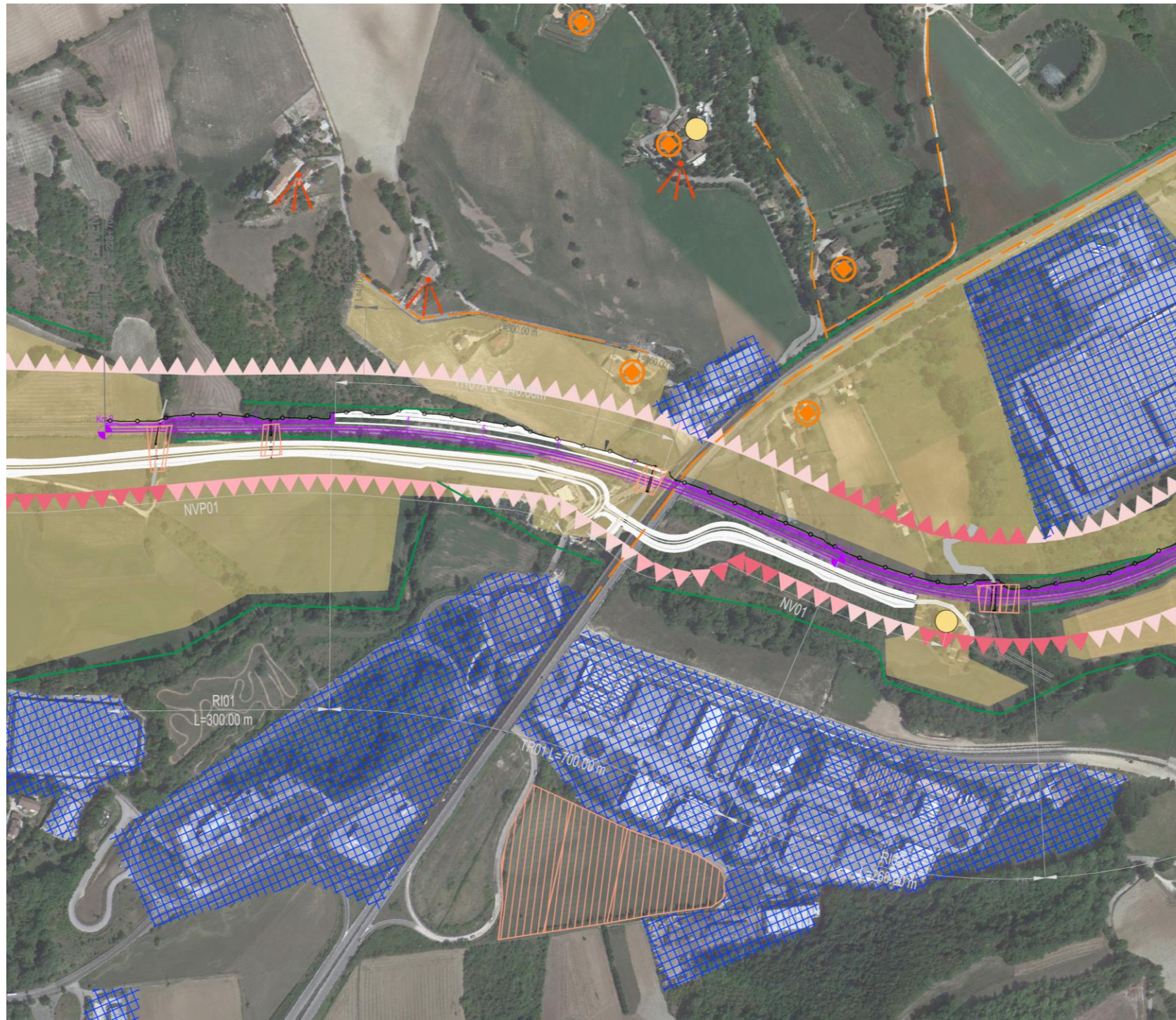
PUNTO 2




PUNTO 1




PUNTO 3



PERCETTORI

-  Bacino di visualità
-  Visuali discontinue e frammentate
-  Visuali continue o debolmente frammentate
-  Percettori isolati
-  Punti panoramici
-  Beni archeologici
-  Beni culturali





DETRATTORI DELLA QUALITÀ DEL PAESAGGIO

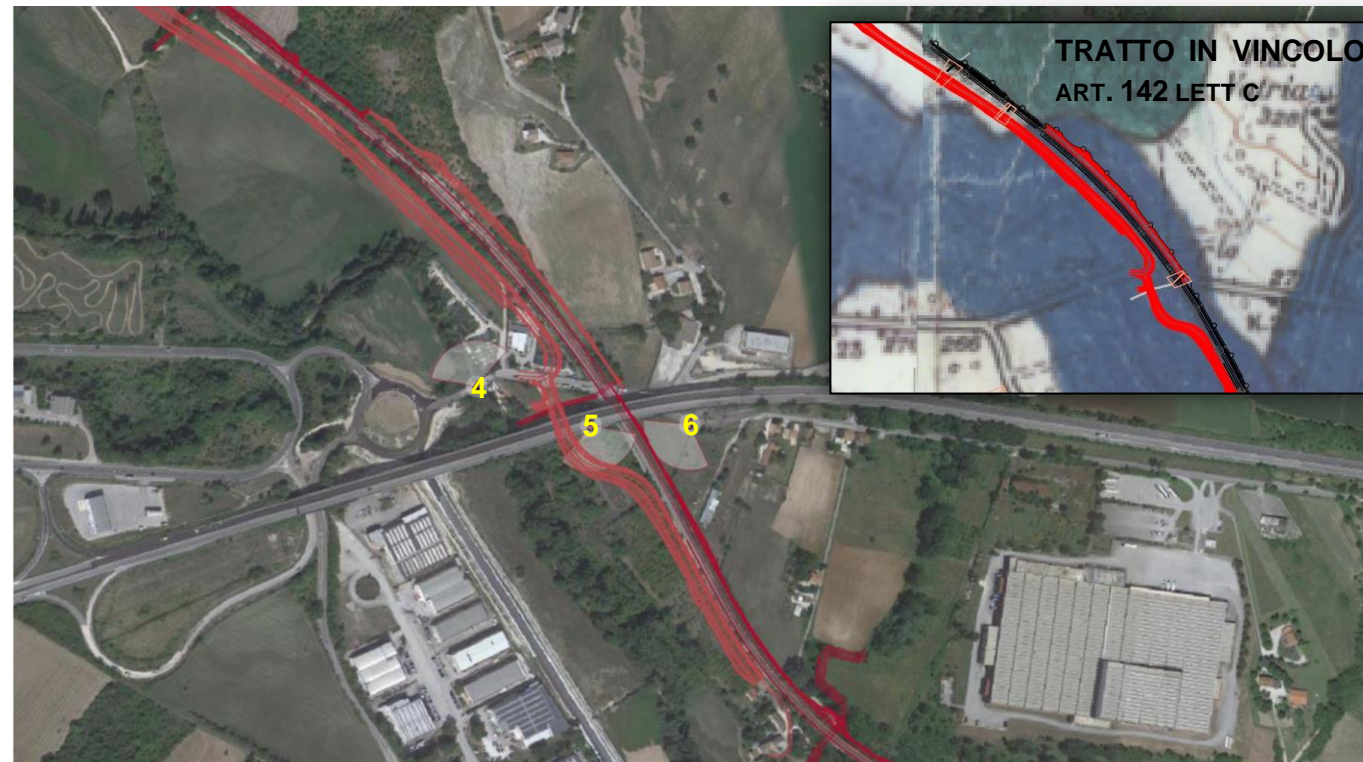
-  IMPIANTI, EDIFICIO E COMPLESSI INDUSTRIALI
Elementi che detraggono qualità al paesaggio percepito

BARRIERE VISIVE

-  Vegetazione

PERCEZIONE POTENZIALE DELLE INFRASTRUTTURE LINEARI
CLASSIFICAZIONE

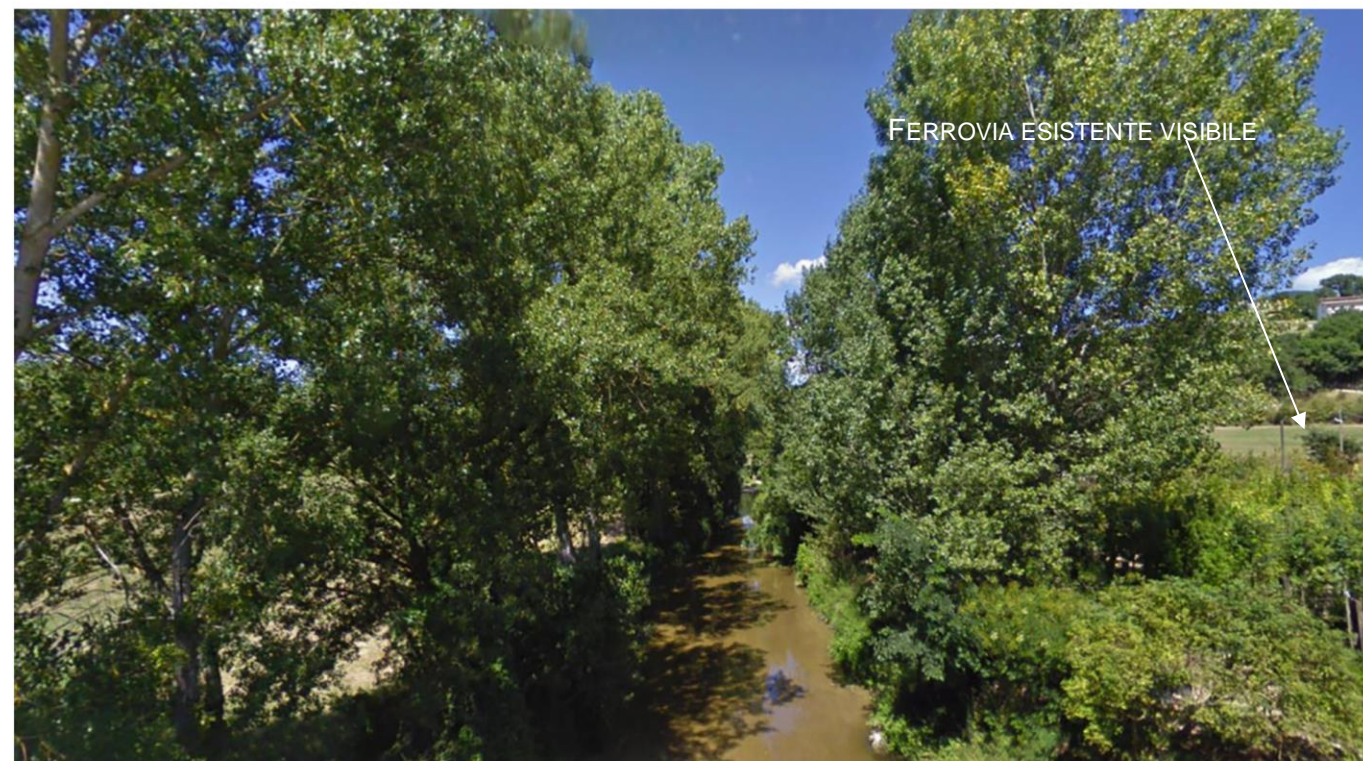
-  NULLO O MOLTO POCO RILEVANTE
Tratti prevalentemente a raso, modestamente rilevati rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato normalmente assorbite e non emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite
-  POCO RILEVANTE
Tratti mediamente rilevati rispetto al piano di campagna, rilevato basso
Altezze in rilevato parzialmente assorbite ed emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite
-  MEDIAMENTE RILEVANTE
tratti in rilevato rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato emergenti sugli elementi che mediamente popolano le visuali percepite
-  RILEVANTE
tratti in rilevato alto rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite



Inquadramento opere di progetto all'interno del Comune di Fabriano (AN), dalla pkm 0 alla pkm 1+300, comprendente le nuove viabilità NVP01 ed NV01



PUNTO 5



PUNTO 4




PUNTO 6



PERCETTORI

-  Bacino di visualità
-  Visuali discontinue e frammentate
-  Visuali continue o debolmente frammentate
-  Percettori isolati
-  Punti panoramici
-  Beni archeologici
-  Beni culturali

DETRATTORI DELLA QUALITA' DEL PAESAGGIO



-  IMPIANTI, EDIFICIO E COMPLESSI INDUSTRIALI
Elementi che detraggono qualità al paesaggio percepito

BARRIERE VISIVE

-  Vegetazione

PERCEZIONE POTENZIALE DELLE INFRASTRUTTURE LINEARI

CLASSIFICAZIONE

-  **NULLO O MOLTO POCO RILEVANTE**
Tratti prevalentemente a raso, modestamente rilevati rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato normalmente assorbite e non emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite
-  **POCO RILEVANTE**
Tratti mediamente rilevati rispetto al piano di campagna, rilevato basso
Altezze in rilevato parzialmente assorbite ed emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite
-  **MEDIAMENTE RILEVANTE**
tratti in rilevato rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato emergenti sugli elementi che mediamente popolano le visuali percepite
-  **RILEVANTE**
tratti in rilevato alto rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite



Inquadramento opere di progetto all'interno del Comune di Fabriano (AN), dalla pkm 1+200 alla pkm 2+200, comprendente la viabilità provvisoria NV03



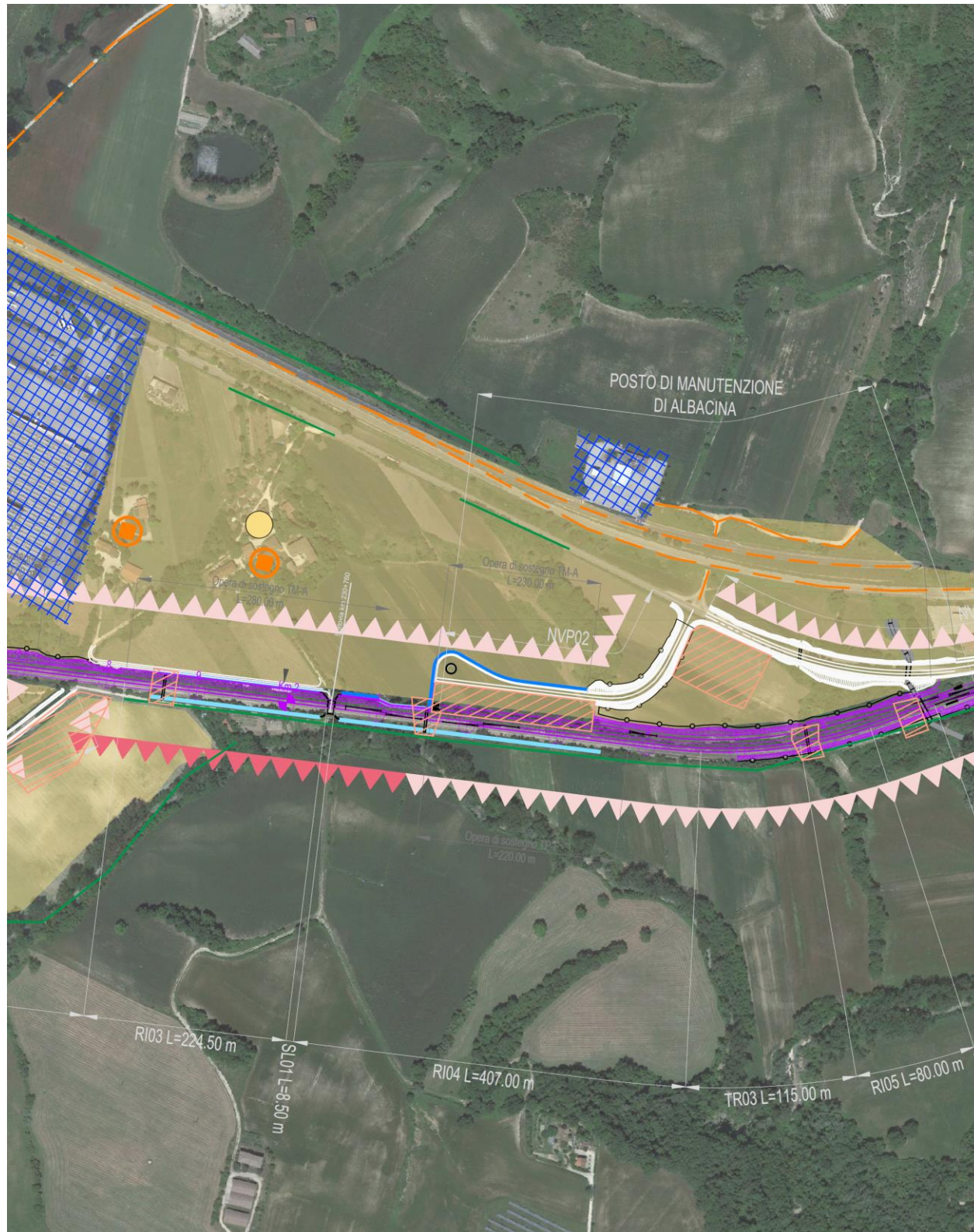
PUNTO 8



PUNTO 7




PUNTO 9



PERCETTORI

-  Bacino di visualità
-  Visuali discontinue e frammentate
-  Visuali continue o debolmente frammentate
-  Percettori isolati
-  Punti panoramici
-  Beni archeologici
-  Beni culturali



DETRATTORI DELLA QUALITÀ DEL PAESAGGIO

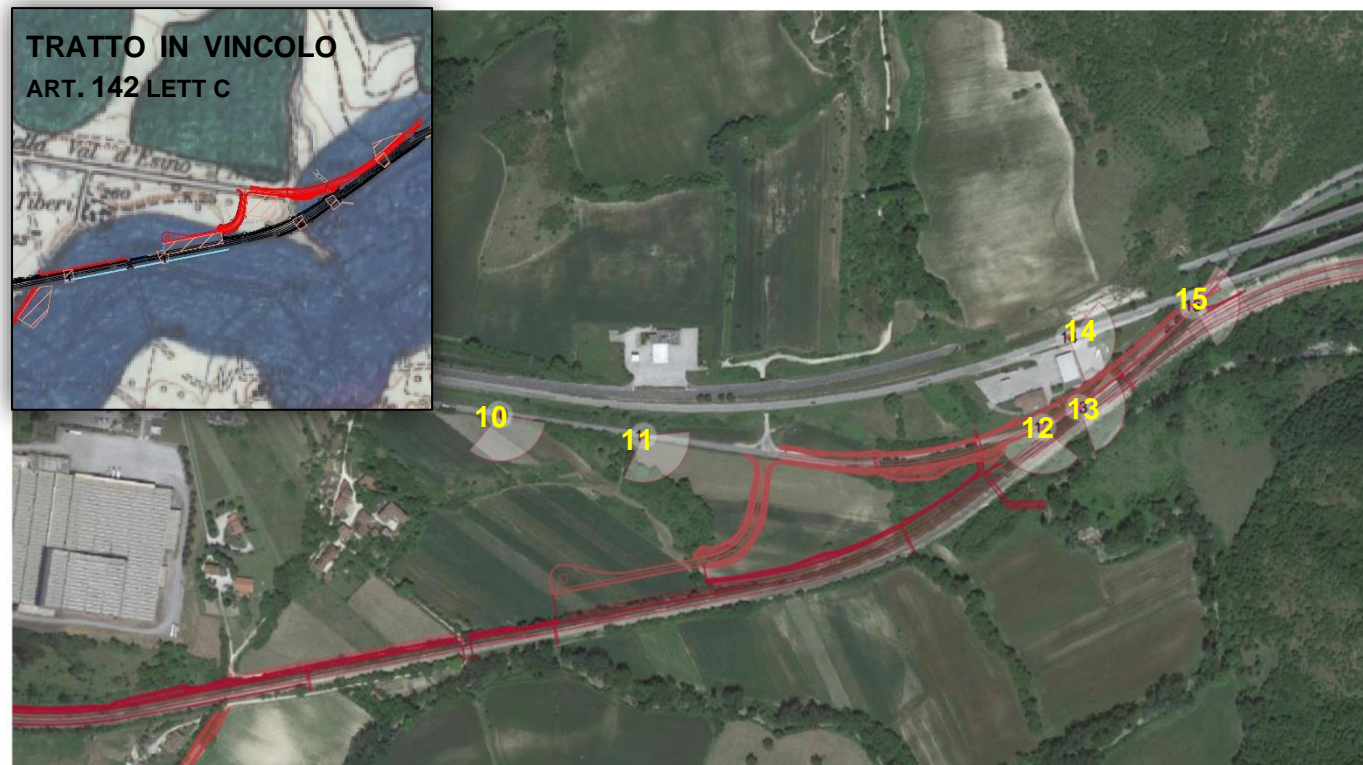
-  IMPIANTI, EDIFICIO E COMPLESSI INDUSTRIALI
Elementi che detraggono qualità al paesaggio percepito

BARRIERE VISIVE

-  Vegetazione

PERCEZIONE POTENZIALE DELLE INFRASTRUTTURE LINEARI
CLASSIFICAZIONE

-  NULLO O MOLTO POCO RILEVANTE
Tratti prevalentemente a raso, modestamente rilevati rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato normalmente assorbite e non emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite
-  POCO RILEVANTE
Tratti mediamente rilevati rispetto al piano di campagna, rilevato basso
Altezze in rilevato parzialmente assorbite ed emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite
-  MEDIAMENTE RILEVANTE
tratti in rilevato rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato emergenti sugli elementi che mediamente popolano le visuali percepite
-  RILEVANTE
tratti in rilevato alto rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite



Inquadramento opere di progetto all'interno del Comune di Fabriano (AN), dalla pkm 1+600 alla pkm 3+200, comprendente il PM "Albacina" e le nuove viabilità NV02 e NVP02



PUNTO 11



PUNTO 10



PUNTO 12



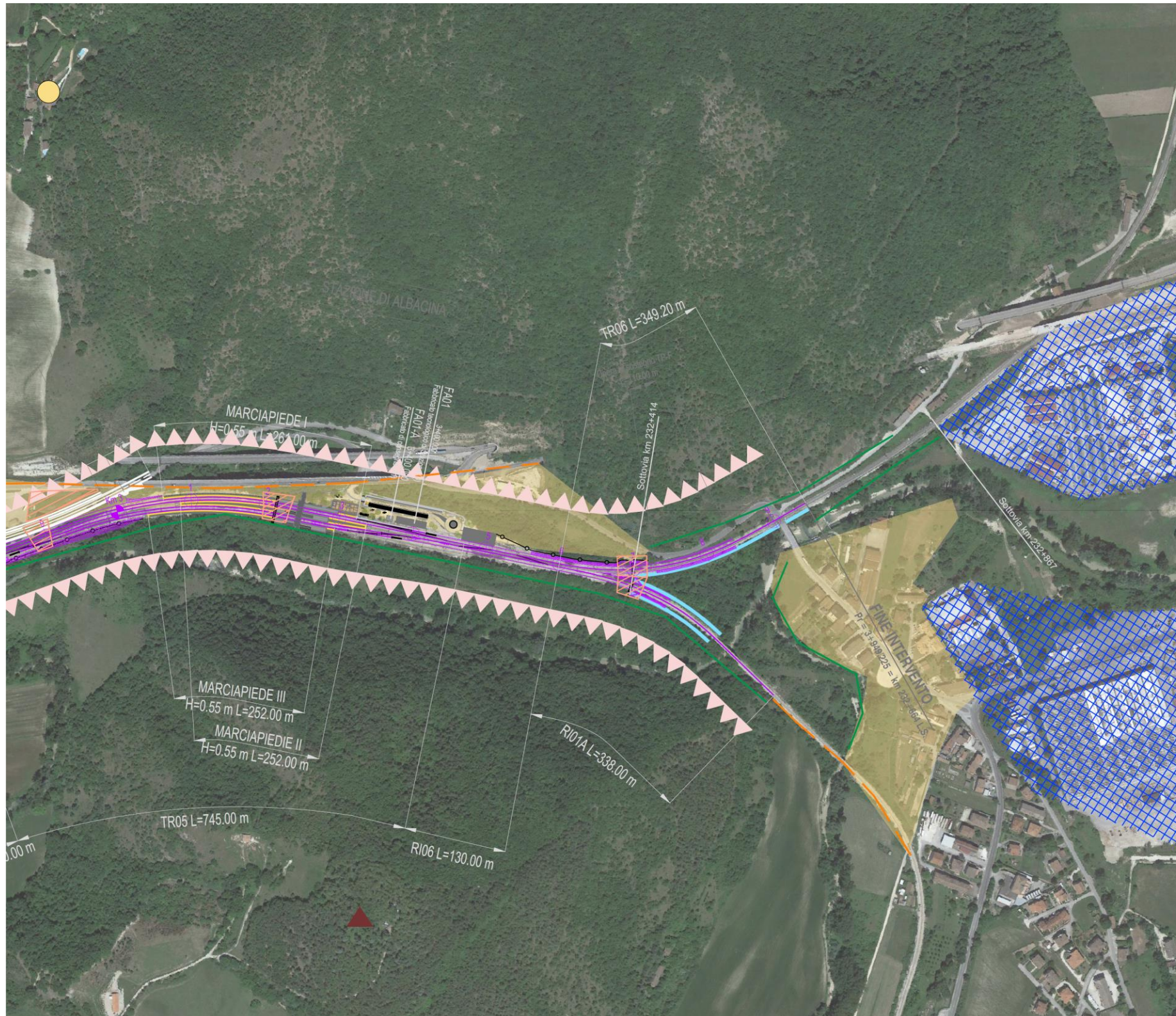
PUNTO 13



PUNTO 15



PUNTO 14



PERCETTORI

-  Bacino di visibilità
-  Visuali discontinue e frammentate
-  Visuali continue o debolmente frammentate
-  Percettori isolati
-  Punti panoramici
-  Beni archeologici
-  Beni culturali

DETRATTORI DELLA QUALITÀ DEL PAESAGGIO





-  IMPIANTI, EDIFICIO E COMPLESSI INDUSTRIALI
Elementi che detraggono qualità al paesaggio percepito

BARRIERE VISIVE

-  Vegetazione

PERCEZIONE POTENZIALE DELLE INFRASTRUTTURE LINEARI

CLASSIFICAZIONE

-  NULO O MOLTO POCO RILEVANTE
Tratti prevalentemente a raso, modestamente rilevati rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato normalmente assorbite e non emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite
-  POCO RILEVANTE
Tratti mediamente rilevati rispetto al piano di campagna, rilevato basso
Altezze in rilevato parzialmente assorbite ed emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite
-  MEDIAMENTE RILEVANTE
tratti in rilevato rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato emergenti sugli elementi che mediamente popolano le visuali percepite
-  RILEVANTE
tratti in rilevato alto rispetto al piano di campagna
Altezze in rilevato emergenti sugli elementi che popolano le visuali percepite



Inquadramento opere di progetto all'interno del Comune di Fabiano (AN), frazione di Albacina, dalla pkm 3 alla pkm 3+900



FERROVIA ESISTENTE E DI PROGETTO VISIBILE E STAZIONE DI ALBACINA ESISTENTE CON VISUALITÀ FRAMMENTATA

PUNTO 17



FERROVIA ESISTENTE E DI PROGETTO VISIBILE E STAZIONE DI ALBACINA ESISTENTE CON VISUALITÀ DIRETTA (*PUNTO FOTOINSERIMENTO)

PUNTO 16



FERROVIA ESISTENTE E DI PROGETTO NON VISIBILE

PUNTO 18

2. per il tratto in corrispondenza della stazione di Albacina e del nucleo storico del Molino Vatria (censito dal PPAR Marche tra gli edifici e manufatti extraurbani dell'Elenco dei Beni Storico Culturali, 1989), si richiede di elaborare ulteriori tavole grafiche (sezioni, piante e prospetti), nelle adeguate scale di rappresentazione, e sufficienti foto-inserimenti (o ricostruzioni tridimensionali) ripresi da punti di vista strategici, ravvicinati e particolarmente rappresentativi. Tale documentazione è finalizzata alla verifica delle scelte progettuali per le nuove strutture ed infrastrutture, affinché garantiscano il minor impatto possibile rispetto ai caratteri qualitativi e morfologici dell'ambito di paesaggio in cui si inseriscono;

RISPOSTA:

Come si evince da quanto sopra esposto in corrispondenza del nucleo storico del Molino Vatria non è stato possibile realizzare un fotoinserimento in quanto dai luoghi di pubblica fruizione e normale accessibilità il borgo non risulta visibile.

Infatti, nonostante il nucleo storico sia compreso da viabilità a pubblica fruizione, quale a sud la SS256, ad ovest e a nord dalla SS76, questo non risulta visibile in quanto schermato dalla fitta vegetazione che lo avvolge.

Pertanto, per poter soddisfare la richiesta di integrazione avanzata, al fine di poter meglio comprendere e valutare l'inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico, sono state prodotte delle sezioni ambientali dal quale è possibile quindi evincere il rapporto del raddoppio ferroviario in sede che segue il medesimo andamento planimetrico dell'esistente e della nuova viabilità NV01 con il nucleo storico.

In corrispondenza del nucleo storico il raddoppio ferroviario avviene dal lato opposto rispetto ad esso, pertanto la percezione della ferrovia sarà la medesima di quella attuale.

Per quanto concerne invece la viabilità NV01 questa consente l'accesso al nucleo storico intercluso tra il torrente Giano e la ferrovia all'altezza della Cartiera di Fabriano. Allo stato attuale l'unica connessione tra l'area abitata ed il resto della rete viaria è uno stradello che sfrutta un sottopasso originariamente previsto come tombino idraulico al Km 229+920.



L'opera esistente non presenta adeguate caratteristiche per poterne prevedere il semplice prolungamento sia dal punto di vista stradale (dimensioni non adeguate) che dal punto di vista strutturale in quanto lo schema di raddoppio prevede lo scostamento finale del binario esistente di 1.5 m rispetto alla posizione attuale quindi modificando lo schema di carico attuale in asse all'opera esistente.

Pertanto, il progetto prevede, per l'opera in oggetto, il completo rifacimento e quindi una serie di fasi realizzative durante le quali non sarebbe possibile garantire l'accessibilità all'area abitata.

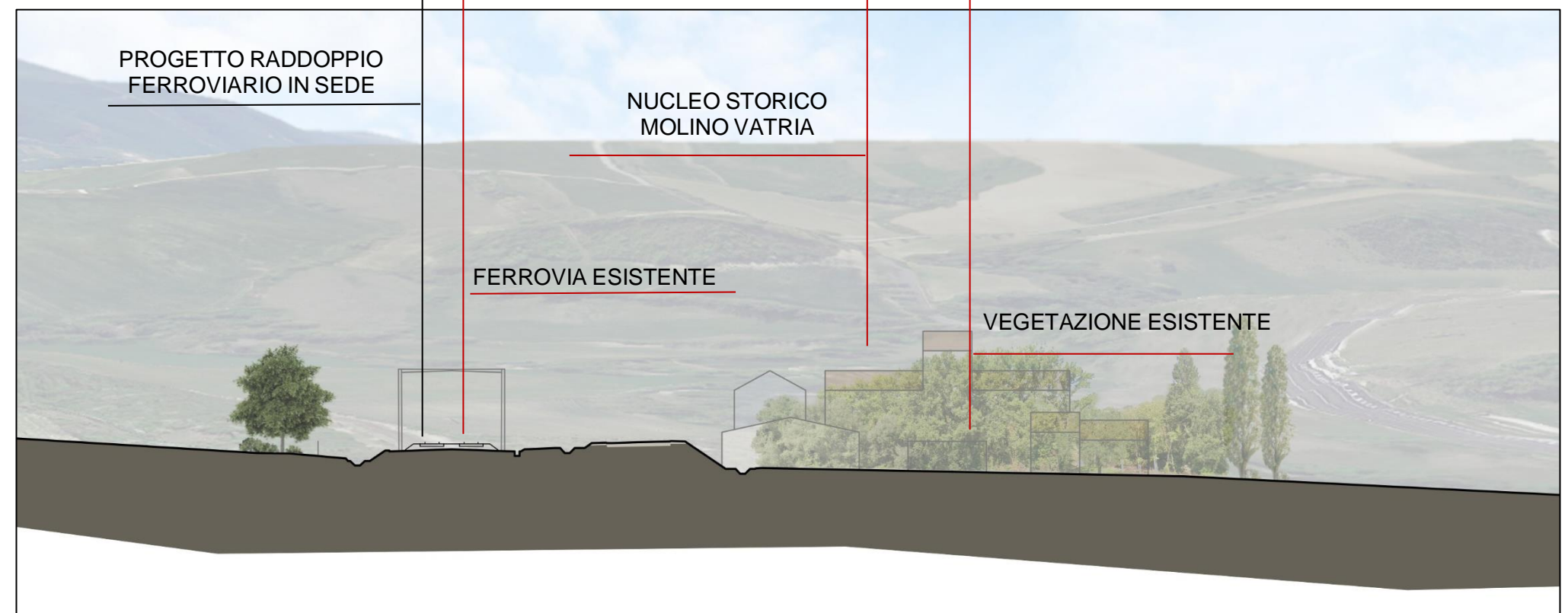
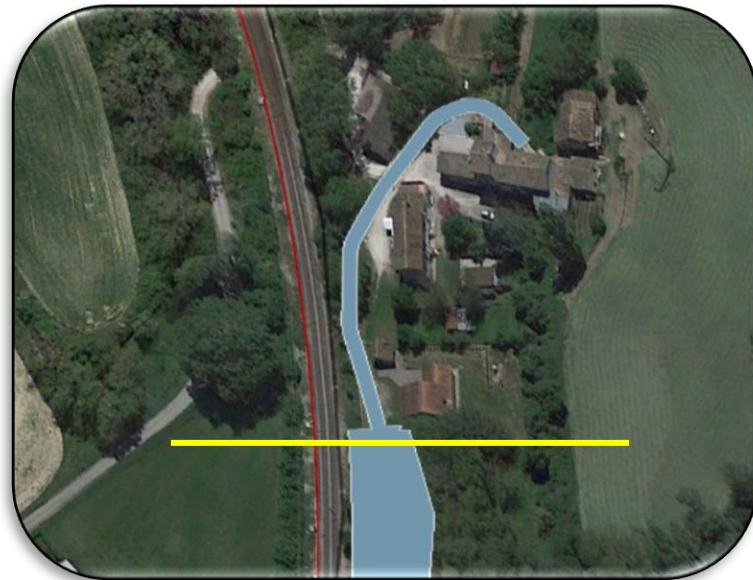
Tale condizione avrebbe quindi necessitato di prevedere una viabilità provvisoria di fatto corrispondente alla soluzione proposta per la NV01 di progetto.

La scelta di rendere tale soluzione come viabilità definitiva è stata anche supportata dall'opportunità di fornire una viabilità sicura dal punto di vista idraulico in quanto allo stato attuale il sottopasso esistente risulta essere allagabile, oltre che in termini di funzionalità stradale.

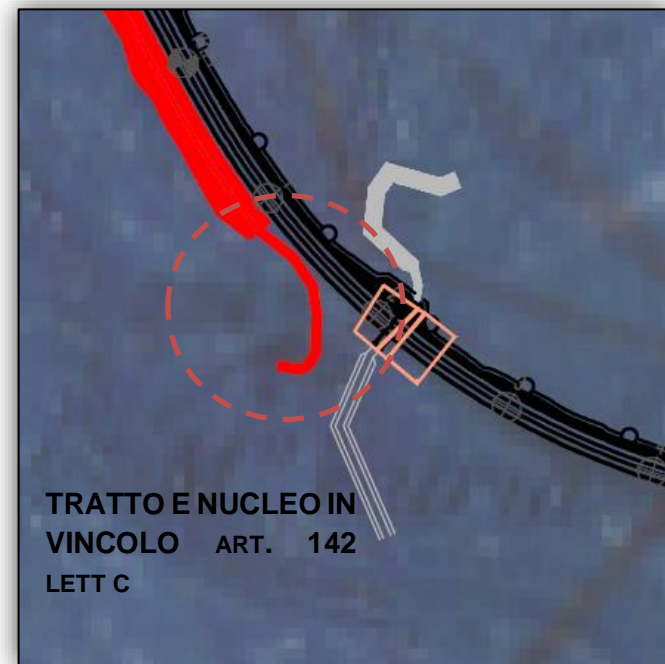
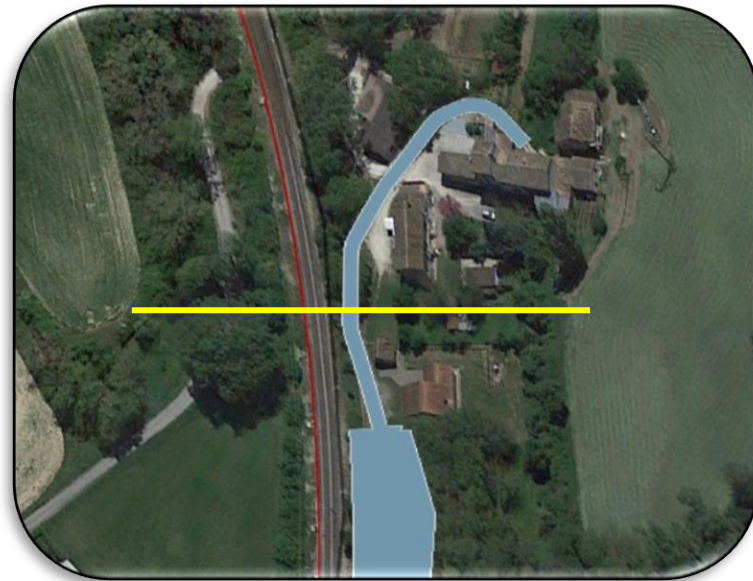


FIGURA 2 VISUALITÀ DEL NUCLEO STORICO MOLINO VATRIA IMPEDITA DALLA VEGETAZIONE CHE FUNGE DA SCHERMO AL BORGIO STESSO

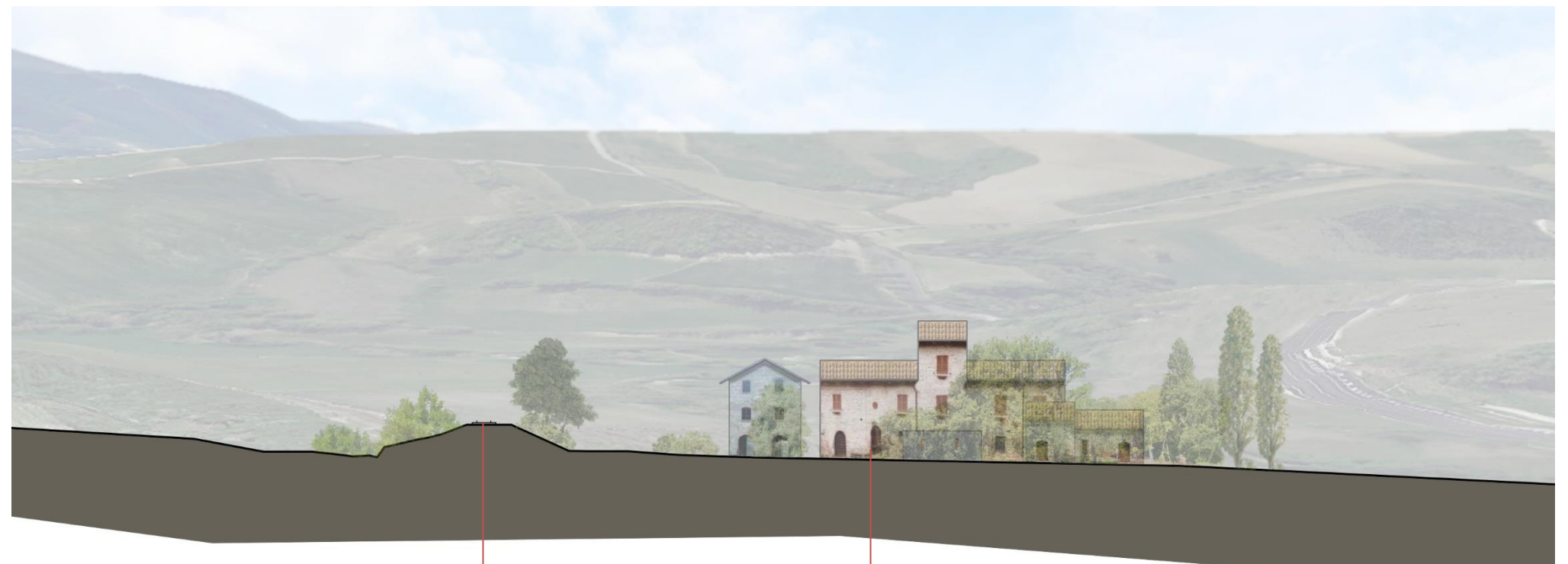
SEZIONE AMBIENTALE MOLINO VATRIA



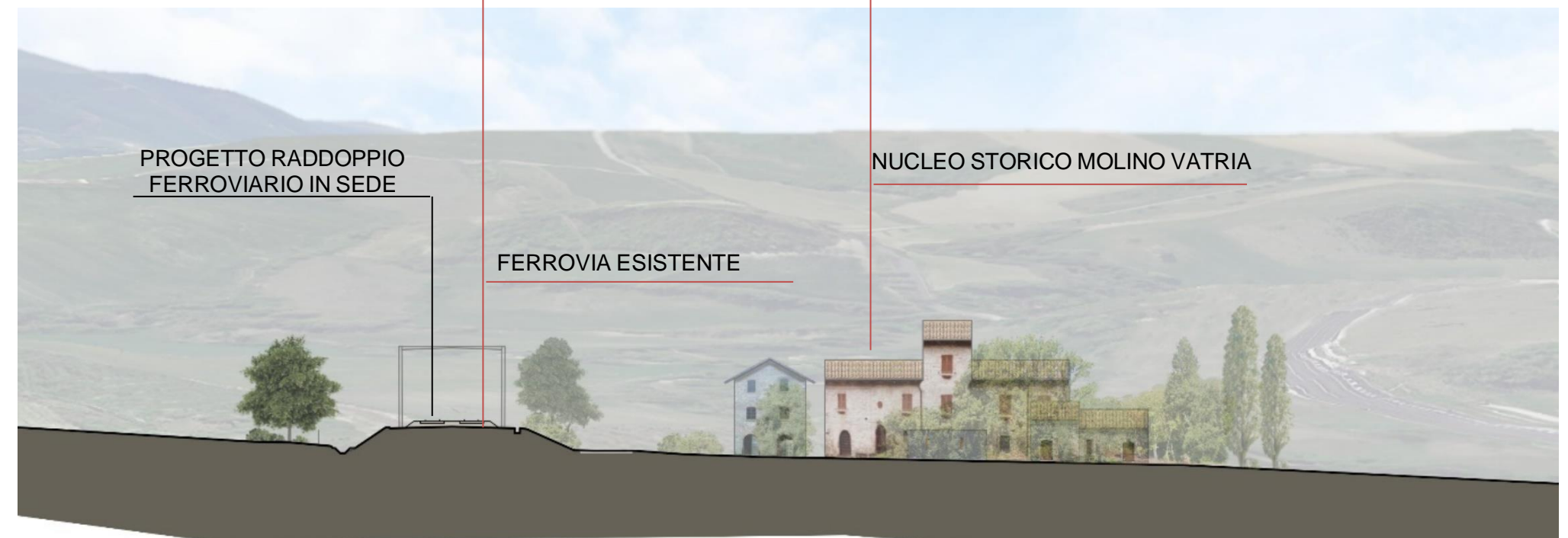
SEZIONE AMBIENTALE MOLINO VATRIA



SEZIONE ANTE OPERAM

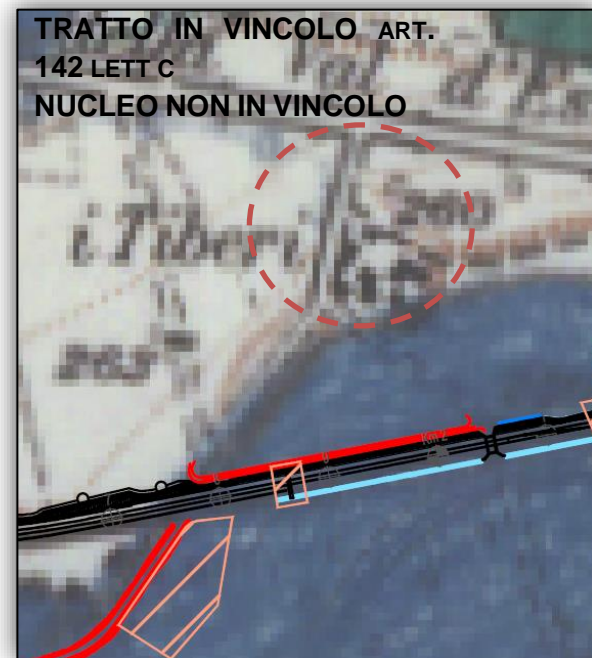
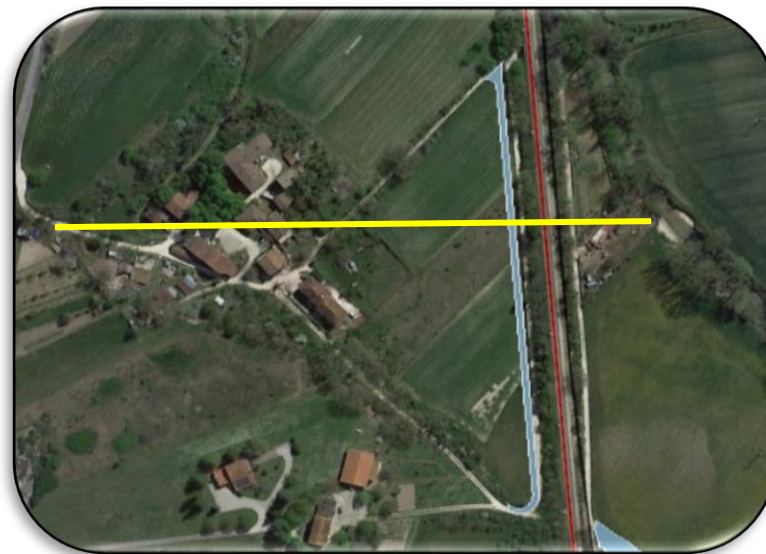


SEZIONE POST OPERAM

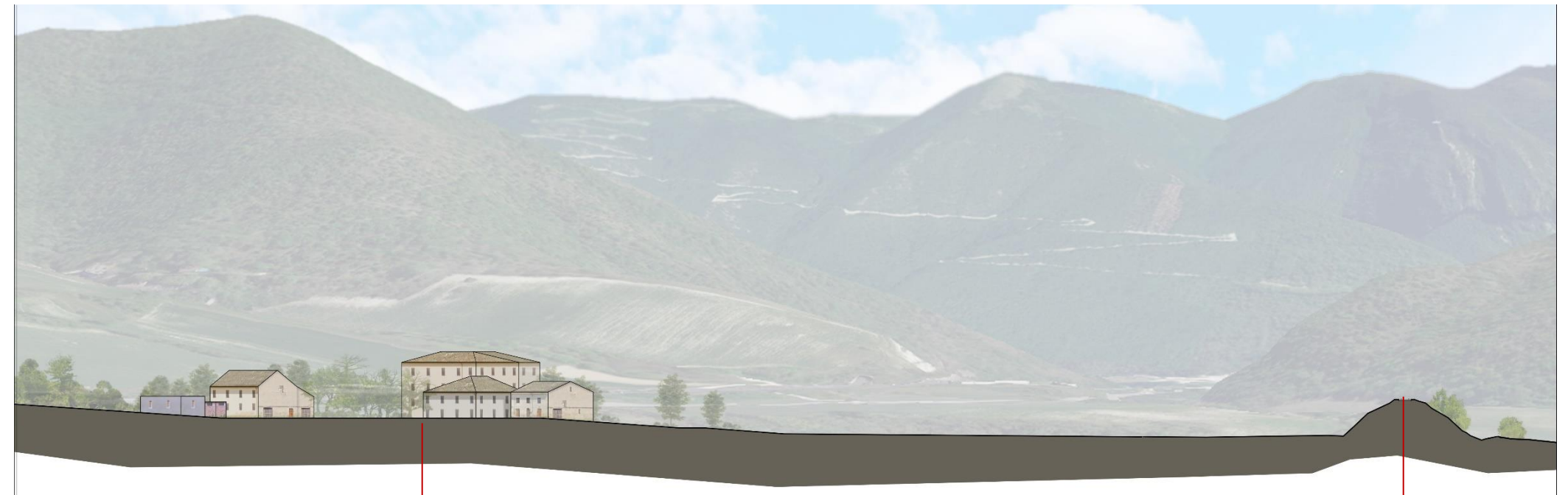


Oltre al nucleo storico del Molino Vatria sono state elaborate le sezioni ambientali in corrispondenza del nucleo storico Tiberi, il quale seppur non interessato dall'intervento si ritiene coerente con l'approfondimento richiesto ai fini di valutare e comprendere il rapporto dell'opera con gli elementi caratterizzanti del paesaggio e le testimonianze storico-culturali.

SEZIONE AMBIENTALE MOLINO VATRIA



SEZIONE ANTE OPERAM



SEZIONE POST OPERAM



Per quanto concerne la stazione di Albacina l'intervento prevede l'adeguamento dei marciapiedi di stazione al tracciato ferroviario con la realizzazione di due banchine laterali ed una banchina ad isola di $h=0.55m$ sul piano del ferro e una lunghezza complessiva di 250m, una nuova passerella per l'attraversamento delle banchine, la complessiva riorganizzazione funzionale dell'area antistante la stazione e la valorizzazione del Fabbricato Viaggiatori con il potenziamento dei servizi al viaggiatore.

Gli interventi di adeguamento prevedono in sintesi:

✓ un nuovo sovrappasso con collegamenti verticali protetti costituiti da scale fisse e ascensori per l'abbattimento delle barriere architettoniche;

✓ pensiline di lunghezza 70.00m ca. a protezione dell'attesa;

✓ adeguamento dei servizi al viaggiatore quali attesa/biglietterie automatiche e servizi igienici, presenti nel fabbricato.

Gli spazi di sosta saranno ricollocati nelle aree ferroviarie a disposizione, disegnati per contenere gli stalli delle auto, i parcheggi moto, bici, una corsia per il kiss&ride, stalli predisposti per la ricarica auto/moto elettriche, posti auto PRM dedicati e percorsi pedonali. Nel piazzale, oltre al parcheggio, sono presenti due nuovi fabbricati ad uso delle tecnologie ed un'area recintata per la cabina TE.

Le aree esterne saranno caratterizzate dalla presenza di arredi e alberature per l'ombreggiamento dei parcheggi e delle aree pedonali, privilegiando specie vegetali a bassa manutenzione.

Nel rispetto dei CAM il progetto si orienta verso un maggior impiego delle energie da fonti rinnovabili permeabilità del suolo e l'uso di materiali e componenti edilizi certificati a basso impatto ambientale.



Non sono stati prodotti ulteriori fotosinserimenti rispetto a quanto già prodotto in quanto non vi sono ulteriori punti di vista, la stazione esistente, e conseguentemente anche l'intervento è visibile dalla sola SS76, con una visuale diretta, ma dinamica, dal quale è stato già prodotto il fotoinserto, di seguito riportato.

Per poter valutare il rapporto tra il fabbricato viaggiatori esistente e la nuova passerella pedonale è stata prodotta una sezione ambientale.



FOTOSIMULAZIONE DELLA STAZIONE DI ALBACINA DALLA SS76

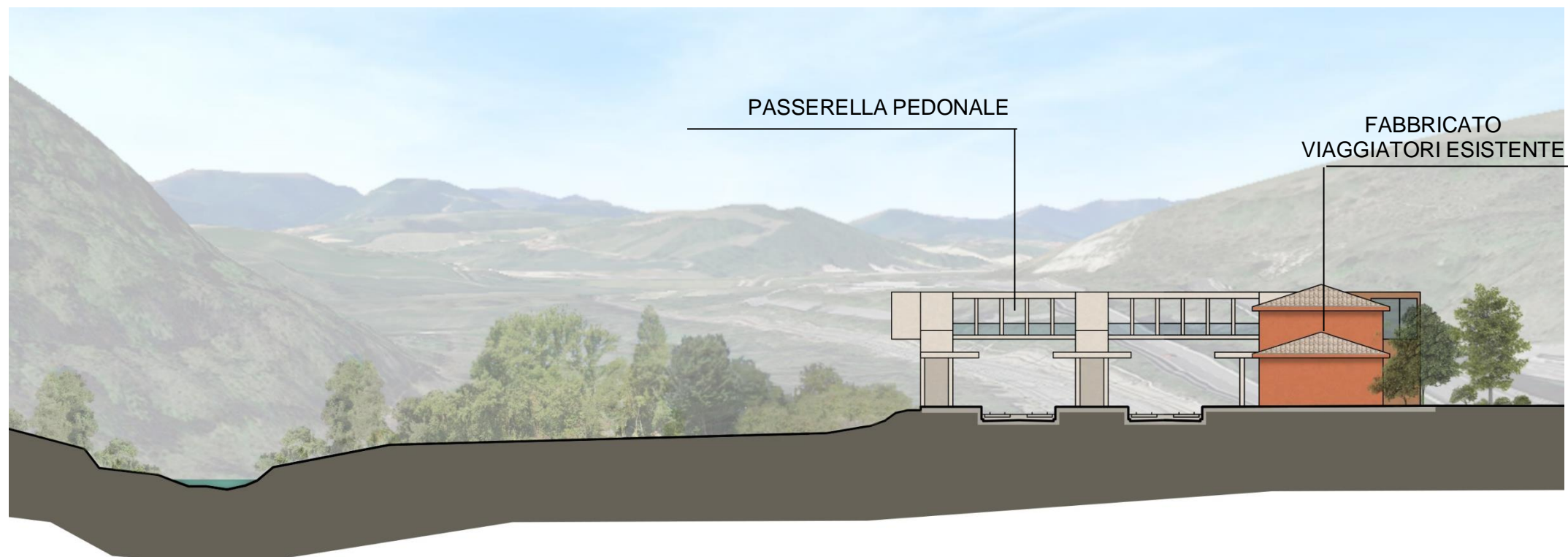
ANTE OPERAM



POST OPERAM



SEZIONE AMBIENTALE



ADDENDUM ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

PROGETTO
IROE

LOTTO
00

CODIFICA
R 22 RG

DOCUMENTO
SA 0001 002

REV.
A

FOGLIO
27 di 31

3.elaborare cartografie a scala adeguata degli interventi che interferiscono direttamente con vincoli e/o ambiti di tutela architettonica, paesaggistica ed archeologica (D.Lgs. 42/2004, PPAR, PTC, PRG) al fine di escludere potenziali impatti significativi di tipo diretto e/o indiretto;

RISPOSTA:

La carta dei vincoli e delle tutele – Art. 142 del D.Lgs 42/04 IR0E00R22N4IM0002001B riporta la cartografia regionale prodotta nel 1985 a scala 25.000 (<https://www.regione.marche.it/Regione-Utile/Paesaggio-Territorio-Urbanistica-Genio-Civile/Paesaggio#Aree-tutelate-per-legge-ART.-142--D.LGS.-42/2004>), la tavola è stata comunque adeguata del 10.000 per consentire di visualizzare le interferenze tra gli elementi progettuali e i vincoli.

Mentre, per una maggiore comprensione delle interferenze del tracciato con le aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art.136 del D.Lgs 42/04, è stata adeguata la scala al 10.000 alla *Carta dei vincoli e delle tutele – Art. 136 del D.Lgs 42/04 IR0E00R22N2IM0002001B* al 10.000, precedentemente elaborata al 50.000.

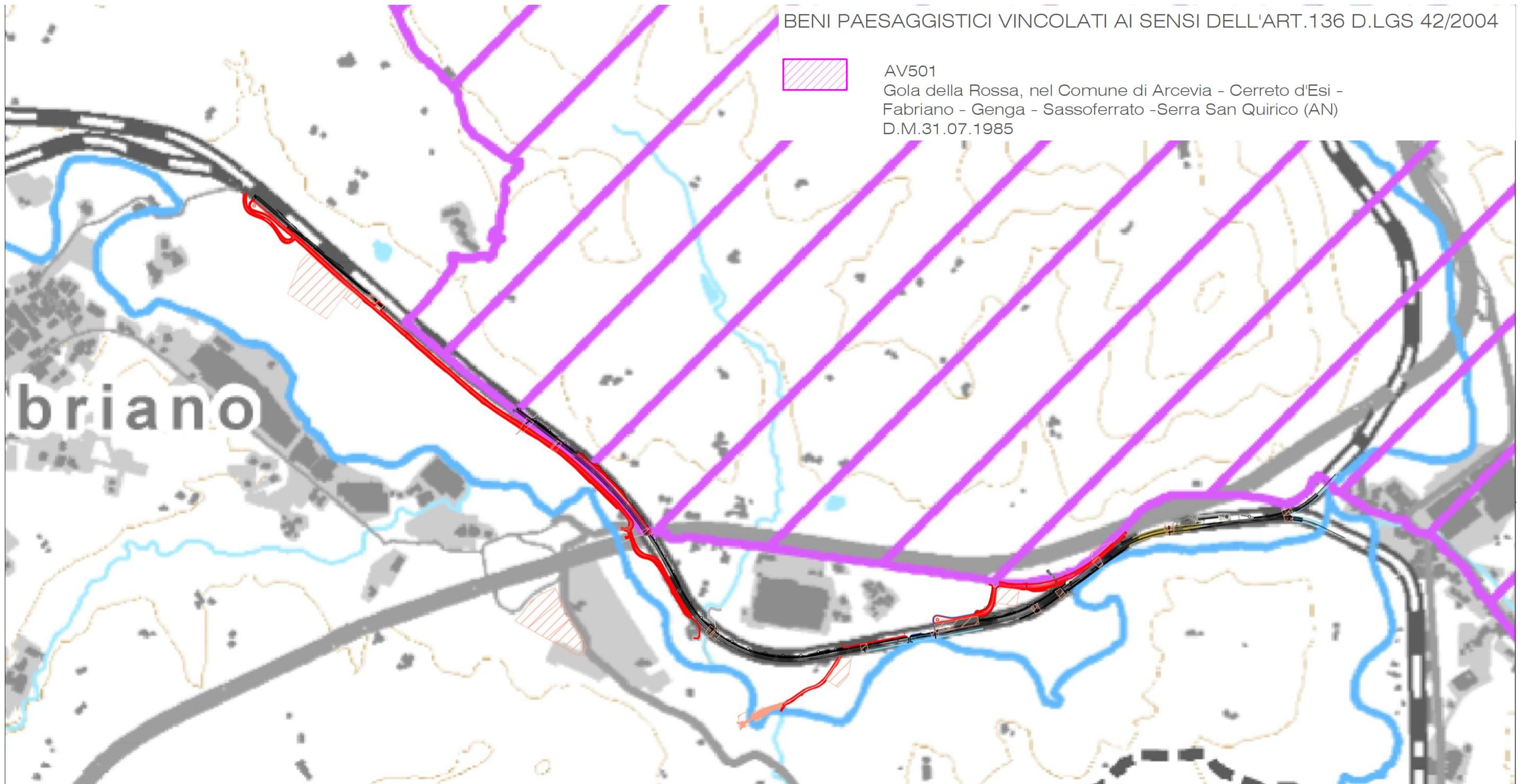


FIGURA 3 VINCOLI E DELLE TUTELE - ART. 136 DEL D.LGS 42/2004

4. approfondire la Relazione Paesaggistica relativamente al tema del verde, sia per i tagli di vegetazione ripariale e zone boscate da effettuare per la realizzazione delle opere, sia come interventi di mitigazione e di compensazione, anche rispetto alla Rete Ecologica Marche.

RISPOSTA:

Le considerazioni relative al tema dei tagli di vegetazione ripariale e in zone boscate da effettuare per la realizzazione delle opere sono state effettuate nell'ambito dello SIA (IR0E00R22RGS0001001) al Capitolo E7; si riportano di seguito la tabella in cui sono riassunti i suddetti dati:

ALIQUOTA DELLE SUPERFICI NATURALI E/O NATURALIFORMI CONSUMATE DALL'OPERA NELLA DIMENSIONE FISICA
INTERPOLAZIONE TRA IMPRONTA DI PROGETTO
E CARTA DELLA VEGETAZIONE NATURALE 1:50.000 DELLA REGIONE MARCHE

FORMAZIONI/AREE D'IMPATTO	SUP.MQ
Arbusteto deciduo di Prunus spinosa L.	1.685,50
Bosco deciduo di Populus nigra L.	-
Bosco deciduo di Quercus pubescens Willd.	2.338,29
Totale complessivo	4.023,79

Gli interventi di progetto che prevedono la realizzazione di opere a verde sono riportati nelle seguente tabella riassuntiva presenti nello SIA (IR0E00R22RGS0001001) e nella Relazione descrittiva delle opere a verde (IR0E00R22RGIA0000001):

WBS	OO VERDE	DIMENSIONI		DESCRIZIONE
		SUP.	LUNG.	
IA01	IAAB - 00.a	1.755	55	Fascia arboreo arbustiva, in area interclusa della viabilità NVP01, di accesso ai fabbricati del PM228, sottratta agli usi agricoli Potenzialità per la Serie climatofila, neutrobasi-fila della roverella. <i>Cytiso sessilifoliae-Quercus pubescens</i>
	IAAB - 00.b	14.105	570	Fascia arboreo arbustiva, in area interclusa tra la viabilità NVP01, di accesso ai fabbricati del PM228, e la linea ferroviaria, sottratta agli usi agricoli. Potenzialità per la Serie climatofila, neutrobasi-fila della roverella. <i>Cytiso sessilifoliae-Quercus pubescens</i>
	IAAB - 00.c	4.710	160	Fascia arboreo arbustiva, in area residuale operata per frammentazione fondiaria per la realizzazione della NVP01, di accesso ai fabbricati del PM228, sottratta agli usi agricoli. Potenzialità per la Serie climatofila, neutrobasi-fila della roverella. <i>Cytiso sessilifoliae-Quercus pubescens</i>
	IAAB - 01	2.130	237	Fascia arboreo arbustiva, lungo linea lato BD per la ricostituzione del bosco per le parti interferite. Data la specificità del sito si ritiene utile ridurre la componente arborea La formazione si disloca in un'area coperta da bosco deciduo di <i>Quercus pubescens Willd.</i> (habitat 91AA). Potenzialità per la Serie climatofila, neutrobasi-fila della roverella. <i>Cytiso sessilifoliae-Quercus pubescens</i>
	IAAA - 01	916	204	Filare arboreo arbustivo in aree libere, ai margini di un'area coltivata. Potenzialità per la <ul style="list-style-type: none"> Serie climatofila, neutrobasi-fila della roverella. <i>Cytiso sessilifoliae-Quercus pubescens</i> Serie del pioppo nero. <i>Salici albae-Populo nigrae populo nigrae</i>
IAIN - 01	1.099 424 4.146	-	Inerbimento di un'area interclusa tra viabilità di progetto, viabilità esistente e linea ferroviaria	
IAAB - 02	2.448	272	Fascia arboreo arbustiva, lungo linea lato BD in aree libere, ai margini di un'area coltivata. Potenzialità per la Serie climatofila, neutrobasi-fila della roverella. <i>Cytiso sessilifoliae-Quercus pubescens</i>	
IAAD - 01	872	58	Fascia arboreo arbustiva ripariale in aree libere lungo linea lato BD, a ricostituire il bosco ripariale per le parti interferite lungo il Fosso della Rocchetta. Lungo il corso d'acqua è presente il tipico corteggio floristico ripariale non qualificato a livello cartografico Potenzialità per la Serie del pioppo nero. <i>Salici albae-Populo nigrae populo nigrae</i>	
IAAB - 03	1.844	205	Fascia arboreo arbustiva, lungo linea lato BD in aree residuali, ai margini di un'area produttiva. Potenzialità per la <ul style="list-style-type: none"> Serie climatofila, neutrobasi-fila della roverella. <i>Cytiso sessilifoliae-Quercus pubescens</i> Serie del pioppo nero. <i>Salici albae-Populo nigrae populo nigrae</i> 	
IAAA - 02	2.064	459	Filare arboreo arbustivo in aree libere, ai margini di un'area coltivata. Potenzialità per la Serie del pioppo nero. <i>Salici albae-Populo nigrae populo nigrae</i>	
IAAB - 04	1.998	222	Fascia arboreo arbustiva, lungo linea lato BD in aree libere, ai margini di aree coltivate. Potenzialità per la Serie del pioppo nero. <i>Salici albae-Populo nigrae populo nigrae</i>	
IAAB - 05	4.704	312	Fascia arboreo arbustiva, lungo linea lato BD in aree libere, ai margini di aree coltivate. Potenzialità per la Serie del pioppo nero. <i>Salici albae-Populo nigrae populo nigrae</i>	
IAAB - 06	1.596	177	Fascia arboreo arbustiva, lungo variante stradale aree libere, ai margini di aree coltivate. Potenzialità per la Serie del pioppo nero. <i>Salici albae-Populo nigrae populo nigrae</i>	
IAAB - 07	1.062	118	Fascia arboreo arbustiva, lungo variante stradale aree libere, ai margini di aree coltivate. Potenzialità per la Serie del pioppo nero. <i>Salici albae-Populo nigrae populo nigrae</i>	

Per un totale di circa 4,6 ha.

Dunque a fronte di circa 4 ha di vegetazione interferita dall'opera in progetto ne verranno realizzati 4,6 di opere a verde di nuova realizzazione.

D.2 ASPETTI BENI CULTURALI

1. L'intervento prevede la demolizione di alcuni immobili e manufatti tecnici storici sottoposti a tutela ope legis ai sensi dell'art. 10 comma 1 del d.lgs. 42/2004. Si rileva che la documentazione allegata risulta essere troppo sommaria per poter effettuare una valutazione corretta delle proposte di demolizione. Si invita a fornire fin da queste prime fasi procedurali le informazioni necessarie ai fini dell'accertamento dell'interesse da attivare a cura del proponente quanto prima (notizie storiche, descrizione delle strutture e delle caratteristiche costruttive) oltre che documentare fotograficamente con immagini generali e di dettaglio tutti i singoli beni;

2. si rappresenta che la SABAP AN e PU si riserva la possibilità di valutare l'interesse artistico, storico, archeologico e etnoantropologico di ulteriori manufatti pubblici e/o privati, oltre a quelli individuati dalla società RFI, interessati direttamente o indirettamente dal tracciato ferroviario e dalle opere infrastrutturali ad esso correlate;

RISPOSTA

Il documento verrà implementato ai fini della attivazione della VIC

3. evidenziare le possibili interferenze del tracciato e opere di cantiere nell'area di Mulino Vatria

RISPOSTA

Nell'area del Mulino Vatria le aree di cantiere sono state poste alla maggiore distanza possibile; come visibile dall'immagine che segue tra le lavorazioni sulla linea ed il mulino è interposta la linea esistente, mentre la nuova viabilità termina poco prima dell'area del mulino prevedendo in prossimità dei fabbricati solo la risagomatura della viabilità esistente. Le aree tecniche sono state poste alla maggiore distanza possibile, in considerazione del fatto che devono comunque rimanere in adiacenza al corso d'acqua interessato dall'opera di attraversamento della linea ferroviaria.



FIGURA 4 ORTOFOTO CON INDICAZIONE DELLE AREE SOGGETTE A LAVORAZIONI PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE (IN VERDE) E DELLE AREE TECNICHE PER LA REALIZZAZIONE DEL TOMBINO IDRAULICO PROVVISORIO (IN MARRONE) E PER LA SOSTITUZIONE DEL TOMBINO IDRAULICO ESISTENTE (IN VIOLA).

ADDENDUM ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

PROGETTO
IROE

LOTTO
00

CODIFICA
R 22 RG

DOCUMENTO
SA 0001 002

REV.
A

FOGLIO
31 di 31

E ASPETTI ACUSTICI VIBRAZIONALI

Prevedere un adeguato monitoraggio in fase Post Operam finalizzato alla verifica degli effettivi livelli di rumorosità prodotti durante l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria in facciata ai ricettori maggiormente esposti.

RISPOSTA

Il Piano di Monitoraggio Ambientale sarà implementato in fase di Procedura VIA prevedendo il monitoraggio in fase Post Operam per la verifica degli effettivi livelli di rumorosità prodotti durante l'esercizio.