



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

* * *

Parere n. 546 del 23 febbraio 2024

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Collegamento della linea Orte - Falconara con la linea Adriatica Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale: progetto esecutivo "Variante di Falconara" Viadotto Esino – VI21</i></p> <p><i>IDVIP 10737</i></p>
Proponente:	<p><i>R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</i></p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- il Decreto Legislativo del 31 marzo 2023, n. 36 recante “*Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici*” e, in particolare, l’art. 225 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, cc. 10 e 11;
- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”;

PREMESSO che:

- La Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito Proponente) con nota del 14/12/2023, acquisita al prot. MASE-207348 del 18/12/2023 ha presentato istanza per l'avvio della procedura di verifica di variante ai sensi dell'art. 169, c. 3, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., per quanto applicabile ai sensi dell'art. 225 del D. Lgs. 36/2023 per l'intervento "*Variante di Falconara*" del progetto "*Collegamento della linea Orte - Falconara con la linea Adriatica Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale*".
- La Divisione con nota prot. MASE-2579 in data 8/01/2024, acquisita con prot.n. CTVA-190 in data 8/01/2024, ha trasmesso la domanda sopracitata, la documentazione progettuale allegata per l'avvio della procedura di Verifica Varianti prima citata e la pubblicazione della documentazione sul sito internet istituzionale all'indirizzo <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/6986/15507>.
- Il Proponente con nota del 16/2/2024 prot. n. RFI-VDO.DIN.DIC.RP\A0011\P\2024\104 acquisita con prot. n. CTVA-2027 in data 16/02/2024 ha trasmesso documentazione integrativa.

PRESO ATTO relativamente al progetto *Collegamento della linea Orte - Falconara con la linea Adriatica Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale: progetto esecutivo "Variante di Falconara"*

- la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS con parere n. 39 del 22 giugno 2004 ha espresso esito positivo con prescrizioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ex artt. 165 e 183, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., sul Progetto Preliminare "*Nodo di Falconara e collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica*";
- il CIPE con delibera n. 96 del 29 luglio 2005 ha approvato il Progetto preliminare *Collegamento Orte-Falconara con la linea adriatica – Nodo di Falconara* con contestuale accertamento della compatibilità della compatibilità ambientale dell'opera, perfezionamento, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, dell'intesa Stato-regione sulla sua localizzazione, con automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree dalla stessa interessate;
- la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS con parere n. 301 del 25 giugno 2009 ha svolto la Verifica di ottemperanza sul progetto definitivo con prescrizioni per le fasi successive;
- il CIPE, con delibera n. 54 del 3 agosto 2011 ha reiterato, ai sensi dell'art. 165, comma 7-bis del D.Lgs 163/2006, il vincolo preordinato all'esproprio apposto con la delibera n. 96/2005 e ha approvato con prescrizioni ai sensi dell'art. 166 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e dell'art 12 del DPR 327/2001 e s.m.i., anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità il progetto definitivo del 1° lotto funzionale del "*Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica -Nodo di Falconara*";
- con Determina Direttoriale n. 272 del 15/07/2016, visto il parere n. 2120 del 8/07/2016 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, è stato determinato che ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché sia approvata direttamente dal Soggetto

Aggiudicatore la “Variante del Viadotto Esino tra la pila n.19 – posta alla 1+488.70 di progetto – e la pila n.23 – posta alla pk. 1+587.70 di progetto”

- con Decreto Direttoriale MITE-VA-DEC-3 del 10/01/2023, sulla base del parere n. 373 del 27 dicembre 2022 [ID8735] è stato determinato che “in merito agli aspetti ambientali di competenza, non sussistono le condizioni di cui al comma 3, dell’articolo 169, del decreto legislativo 163/2006 e ss.mm.ii., perché la proposta di variante “Collegamento della linea Orte - Falconara con la linea Adriatica Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale: Variante di Falconara” [ID 8735], sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore” ; in particolare il Parere della Commissione, parte integrante del Decreto, riporta che “la documentazione presentata non è sufficiente per valutare se sussistono le condizioni di cui al comma 3, dell’art.169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006 perché le proposte di Variante relative a Collegamento della linea Orte - Falconara con la linea Adriatica Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale: progetto esecutivo "Variante di Falconara", siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore. Si resta in attesa della documentazione integrativa di cui sopra al fine di esprimersi.”

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l’esame della documentazione relativa a “Collegamento della linea Orte - Falconara con la linea Adriatica Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale: progetto esecutivo "Variante di Falconara"”, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot. MASE-2579 in data 8/01/2024 e di seguito elencata:

	ELABORATI
1	Impalcato "Fosso della Liscia" - Carpenteria impalcato metallico - Tav. 2
2	Pila n. 44 - Carpenteria fondazione ed elevazione
3	Pila di transizione n. 45 - Carpenteria fondazione ed elevazione
4	Pila di transizione n. 46 - Carpenteria fondazione ed elevazione
5	Impalcato "Fosso della Liscia" - Carpenteria impalcato metallico - Tav. 1
6	Impalcati in c.a.p. - Abaco predalles
7	Impalcati a struttura mista - Abaco predalles
8	Fasi costruttive - Inquadramento generale da Pila n. 31 a Spalla "B"
9	Fasi costruttive - Fase 8 da Pila n. 31 a Spalla "B"
10	Impalcato "Fosso della Liscia" - Varo impalcato
11	Profilo longitudinale
12	Planimetria di progetto generale
13	Planimetria di progetto e sezioni caratteristiche - Tav. 1
14	Planimetria di progetto e sezioni caratteristiche - Tav. 2
15	Pianta fondazioni e sezione longitudinale - Tav. 1
16	Pianta fondazioni e sezione longitudinale - Tav. 2
17	Pianta impalcato e prospetto longitudinale - Tav. 1
18	Pianta impalcato e prospetto longitudinale - Tav. 2
19	Pianta scavi
20	Pianta baggioli
21	Pianta predalles

22	Pianta solette
23	Integrazione al piano di sicurezza e coordinamento
24	Relazione ambientale di confronto tra il progetto di compatibilizzazione e il progetto assentito

- e la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota del 16/2/2024 prot. n. RFI-VDO.DIN.DIC.RP\A0011\P\2024\104 acquisita con prot. n. CTVA-2027 in data 16/02/2024 relativa alle interlocuzioni intercorse fra RFI e Regione, che hanno portato a risolvere l'interferenza tra l'opera ferroviaria e la sistemazione idraulica del Canale della Liscia, e ha trasmesso il progetto esecutivo della modifica del tracciato del Canale stesso oggetto di specifica Convenzione fra RFI e Regione Marche:
 - o nota RFI del 28/05/2009 alla Regione Marche – Autorità di Bacino Regionale;
 - o nota Regione Marche del 23/06/2009 in merito alla VO prescr. 19 Del CIPE 96/2005;
 - o nota Regione Marche del 8/1/2020 in merito alla VO prescr. 19 Del CIPE 96/2005 e compensazioni;
 - o nota RFI del 10/1/2020;
 - o Relazione illustrativa Perizia di Variante PV1 Relativa alle opere di regimazione idraulica e di riduzione delle criticità lungo i fossi San Sebastiano, Rigatta e Cannettacci – Committente: Consorzio di Bonifica delle Marche
 - o Convenzione del 23/09/2020 fra Regione Marche e RFI con allegati il progetto esecutivo della modifica del tracciato del Canale della Liscia, predisposto dal Consorzio di Bonifica delle Marche.

Per quanto riguarda l'oggetto della variante al progetto esecutivo:

La prescrizione n. 19 della delibera CIPE 96/2005 disponeva a cura del soggetto aggiudicatore di "dettagliare le misure proposte per evitare che la realizzazione e l'esercizio della infrastruttura in argomento influisca in modo percepibile: - sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee; - sul regime idraulico; - sull'ecosistema proprio della porzione del reticolo idrografico interessato".

In recepimento della prescrizione sopra citata, la Regione Marche con nota prot. 24033 dell'8 gennaio 2020 ha dato evidenza delle modalità operative finalizzate a compatibilizzare la realizzazione del Viadotto Esino (VI21) con l'intervento di sistemazione idraulica del Canale della Liscia, quale misura di mitigazione del rischio idraulico, a cura del Consorzio di Bonifica delle Marche in quanto interferente con la pila P45 del Viadotto ferroviario Esino (VI21).

Tale interferenza ha richiesto la redazione del progetto esecutivo della variante all'intervento ferroviario, consistente nella modifica del posizionamento della pila 45 del viadotto dalla pk 2+230,71 alla pk 2.212,71 lasciando invariata la posizione delle pile P44 e P46.

Si riportano alcuni passaggi successivi all'approvazione del progetto definitivo e preliminari all'attuale progetto esecutivo di variante:

- Successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'intervento con la Delibera CIPE n. 54/2011, la Regione Marche ha evidenziato la necessità di prevedere alcune misure di mitigazione del rischio idraulico che, come già rappresentato dall'Autorità di Bacino della Regione Marche con nota prot. n. 350748 del 23/06/2009 "...sono da individuare in una rosa di interventi...";

- successivamente a tale comunicazione della Regione Marche, si sono tenuti una serie di incontri tra RFI, l'Autorità di Bacino e la stessa Regione Marche - ex genio civile. Nell'incontro del 03/08/2017 l'Autorità di Bacino ha proposto a RFI come possibile misura di mitigazione del rischio idraulico la realizzazione di uno scolmatore di portata dal Canale Rigatta al Canale Castellaraccia, in linea con le proposte di adeguamento alle previsioni del "Piano straordinario dei bacini idrografici colpiti dagli eventi alluvionali del 16 e del 26 settembre 2006";
- nel successivo incontro del 12/06/2018 RFI, in ottemperanza alla prescrizione n. 19 della Delibera CPE n. 96/2005 del 29/07/2005, ha confermato la propria disponibilità ad erogare un contributo economico alla Regione, a mezzo di apposita Convenzione, per la realizzazione di un'opera in linea con i suddetti indirizzi progettuali.
- il Consorzio di Bonifica delle Marche ha proceduto a redigere diverse progettazioni esecutive per interventi da realizzare sul territorio al fine di risolvere definitivamente le problematiche di regimentazione idraulica, tra cui l'innesto del Canale Rigatta nel Canale della Liscia e l'allargamento di quest'ultimo, in esito ai quali è stato avviato il relativo iter autorizzatorio da parte del Consorzio. Nell'ambito della procedura di Verifica di Valutazione Ambientale (di competenza regionale) delle "Opere di regimentazione idraulica e di riduzione delle criticità lungo i fossi San Sebastiano, Rigatta e Cannetacci, Loc. Castelferretti in Comune di Falconara" il cui proponente è il Consorzio di Bonifica delle Marche, la Provincia di Ancona ha richiesto a RFI di verificare la compatibilità delle opere in esame con il progetto ferroviario "Collegamento Orte – Falconara con la linea Adriatica – Nodo di Falconara – 1° Lotto Funzionale".
- RFI ha confermato l'interferenza tra la propria infrastruttura e il progetto presentato dal Consorzio di Bonifica delle Marche, in quanto l'allargamento dell'alveo del Canale della Liscia avrebbe comportato la localizzazione della pila n. 44 (pk di progetto 2+187,71) del nuovo viadotto ferroviario Esino (VI21) al centro dell'alveo, rappresentando un ostacolo al deflusso delle acque e la necessità di rivedere la fondazione della pila n. 43 dello stesso viadotto in funzione della nuova posizione dell'argine del canale.
- Nel corso degli incontri tenutisi al riguardo con la Regione Marche e il Consorzio di Bonifica delle Marche, RFI si è resa disponibile ad individuare soluzioni condivise per risolvere l'interferenza tra i due interventi.
- La Regione Marche con nota prot. 24033 dell'8/01/2020 dà atto della risoluzione dell'ottemperanza alla suddetta prescrizione n.19 con:
 1. la modifica del progetto presentato dal Consorzio di Bonifica delle Marche, prevedendo una variazione del tracciato del Canale della Liscia;
 2. l'adeguamento del progetto del viadotto ferroviario Esino (VI21), prevedendo il riposizionamento delle pile del viadotto presenti nel punto di interferenza con il Canale della Liscia;chiedendo a RFI l'accettazione della soluzione individuata al fine di procedere con la stipula di apposita convenzione. Pertanto:
 - o con nota prot. RFI-DIN-DIS.AS\A0011\p\2020\3 del 10/1/2020, RFI ha accettato la soluzione che comporta, quindi, la modifica della posizione delle pile del viadotto Esino;

- con la medesima nota RFI ha comunicato l'accettazione delle modalità di ottemperanza alla prescrizione n. 19 della delibera CIPE n. 96/2005 mediante il riconoscimento di un contributo economico per le maggiori spese sostenute dalla Regione Marche per la risoluzione delle interferenze tra le opere di mitigazione del rischio idraulico, in corso di realizzazione, a cura del Consorzio di Bonifica delle Marche e l'intervento della cosiddetta "Variante di Falconara", mediante stipula di apposita convenzione;
- in data 23-24/09/2020 viene firmata apposita convenzione fra Regione Marche e RFI con la quale sono state regolamentate le modalità di ottemperanza alla prescrizione n. 19 della delibera CIPE n. 96/2005 con allegato il progetto esecutivo della modifica del tracciato del Canale della Liscia, predisposto dal Consorzio di Bonifica delle Marche (A-relazione illustrativa, C.1-planimetria generale variante; c.2-planimetria e sezioni tipo; G.3-quadro tecnico economico).

Alla luce di quanto sopra, il Proponente ha trasmesso la documentazione di progetto esecutivo di variante del VI21 - VIADOTTO ESINO DA PROG. 1+023,00 A PROG. 2+330,71.

Il tratto oggetto di intervento è quello ricompreso in corrispondenza del viadotto ferroviario in progetto; il tratto di Canale della Liscia oggetto di variante ha una lunghezza complessiva pari circa 320 m.

Con riferimento al progetto denominato “Opere di regimazione idraulica e di riduzione del rischio criticità lungo i fossi San Sebastiano, Rigatta e Cannetacci. Loc. Castelferretti in Comune di Falconara Marittima – 1° Lotto 1° Stralcio” datato Febbraio 2020, in particolare in relazione alla sistemazione idraulica del Canale della Liscia e alle relative implicazioni sul Viadotto Esino (VI21) che lo scavalca, gli interventi lungo il Canale Liscia (di competenza del Consorzio di Bonifica), limitatamente al tratto di canale in corrispondenza del Viadotto Esino, come rappresentato in Figura 1, prevedono principalmente le seguenti opere:

- apertura/risezionamento del Canale della Liscia per un tratto di lunghezza complessiva pari a circa 320m, secondo due tipologie di sezione:
- modifica al tracciato del canale Vallato presente in destra idrografica e risezionamento di questo al piede dell'argine destro di progetto.

Sono previste le seguenti lavorazioni lungo il Canale Liscia:

- scotico dell'argine per uno spessore di circa 15 cm;
- rimozione del rivestimento spondale in autobloccanti esistente;
- scavo di sbancamento e formazione del piano di posa per il nuovo argine;
- formazione dei rilevati arginali con materiale proveniente dagli scavi ritenuto idoneo dalla D.L. o proveniente da cava di prestito, eseguita con mezzi meccanici e per strati di spessore non superiore a 20 cm compattati previa bagnatura;
- scavi di sbancamento e realizzazione dei muri controterra in corrispondenza del futuro viadotto ferroviario;
- rivestimento del fondo del canale in cls;
- posa del geo-composito e fissaggio di questo alla scarpata arginale;
- rinverdimento con materiale proveniente dagli scavi.

Verrà effettuato lo spostamento dei sottoservizi (modifica del tracciato della linea gas per un

tratto di circa 480 m, modifica del tracciato delle linee elettriche, spostamento della cabina elettrica).



Figura 1: Planimetria individuazione tratto in variante (in verde le parti oggetto della perizia di variante, in magenta gli interventi previsti in progetto esecutivo non oggetto di modifiche in corso d'opera rilevanti)

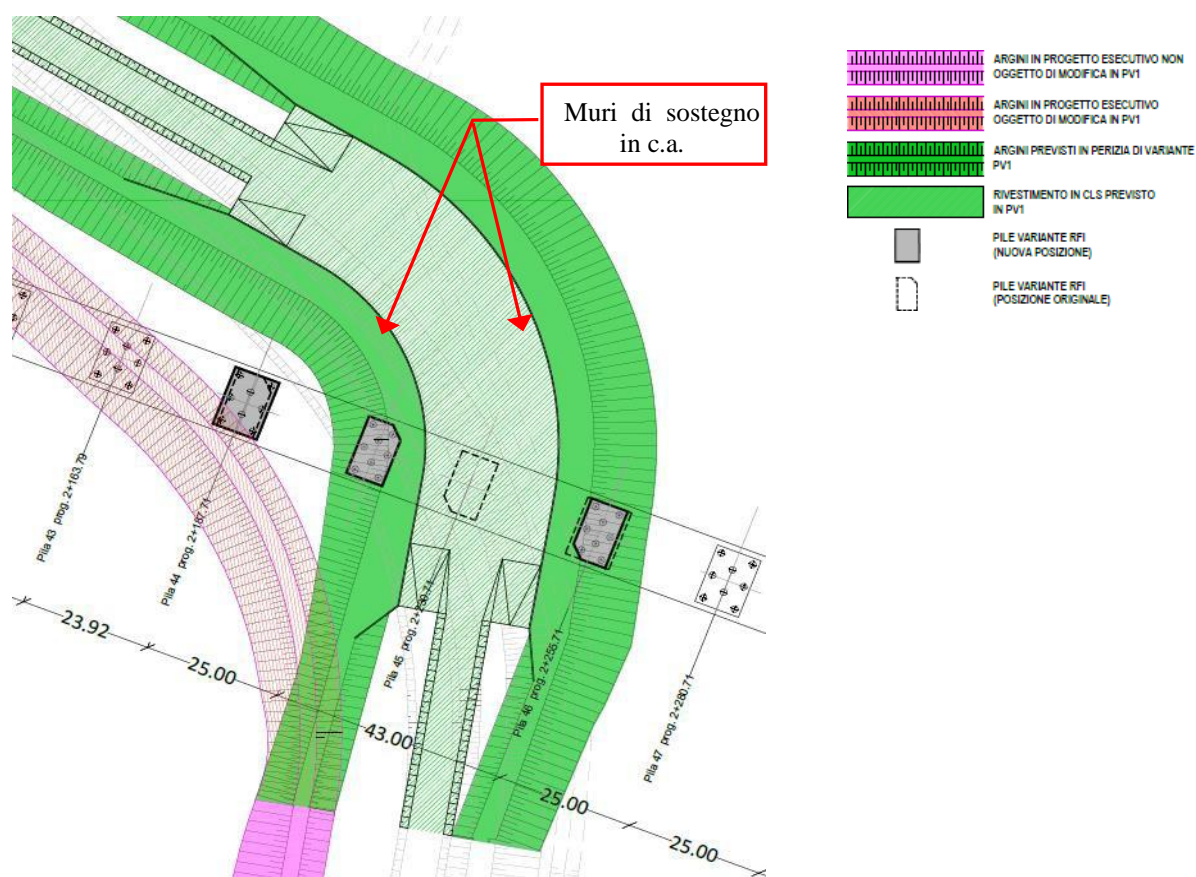


Figura 2: Stralcio planimetrico del tratto in variante del Canale della Liscia interferente con il Viadotto Esino

La configurazione del canale della Liscia di cui alla perizia di variante precedente risulta interferente con la pila P45 del viadotto Esino (VI21). Nel presente progetto di variante l'interferenza è stata risolta modificando il posizionamento della pila P45 dalla pk 2+230.71 alla pk 2.212.71 e lasciando invariata la posizione delle pile P44 e P46 rispetto a quanto già previsto nel Progetto Esecutivo ovvero, rispettivamente, pk 2+187.71 e pk 2+255.71. Lo spostamento della pila P45, lasciando invariata la posizione delle pile P44 e P46, comporta l'inversione tra la campata in struttura mista acciaio-calcestruzzo di luce 43,00 metri (misurata in asse pila) e la campata ordinaria con impalcato a 4 cassoncini in c.a.p di luce 25,00 metri (misurata in asse pila). Nel progetto esecutivo la campata in struttura mista acciaio-calcestruzzo di luce 43,00 metri (misurata in asse pila) risulta compresa tra le pile P44 e P45 invece nell'attuale progetto di variante risulta compresa tra le pile P45 e P46.

Le immagini che seguono confrontano la sezione longitudinale, limitatamente alle pile P44, P45 e P46, relativa al progetto esecutivo 2020 che il proponente dichiara approvato (Figura 3) e all'attuale progetto di variante (Figura 4).

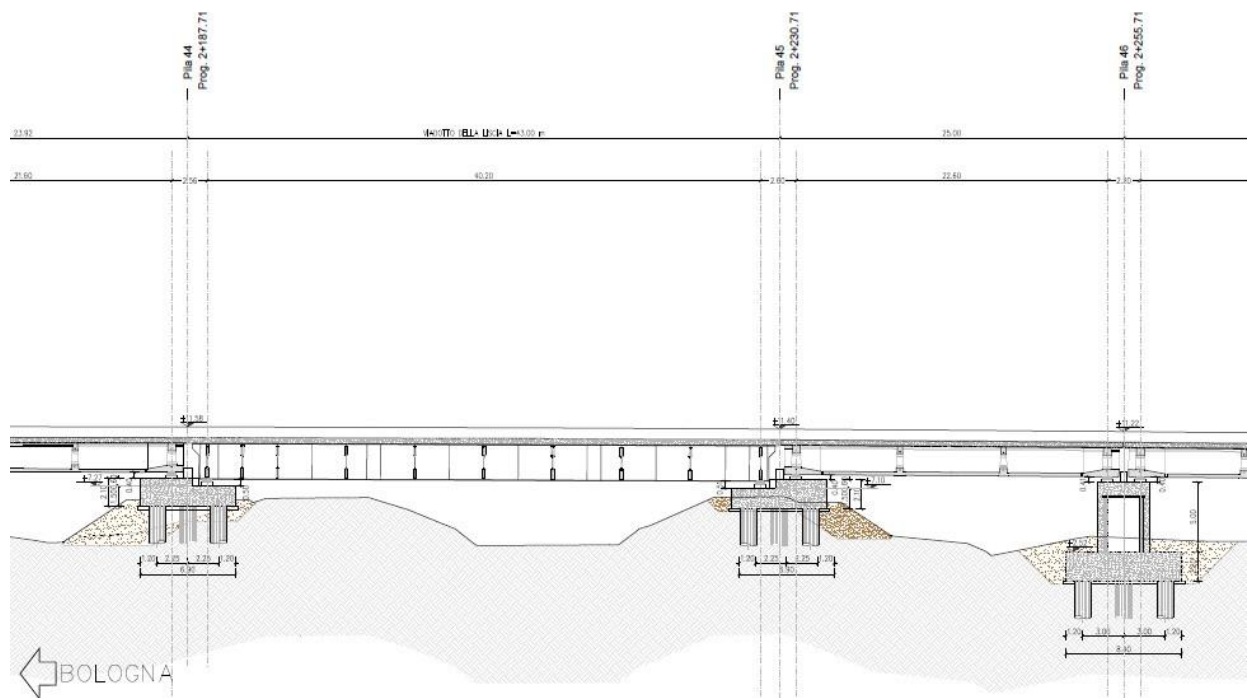


Figura 3: Sezione longitudinale stralcio viadotto Esino pile 44-45-46 in progetto esecutivo 2020

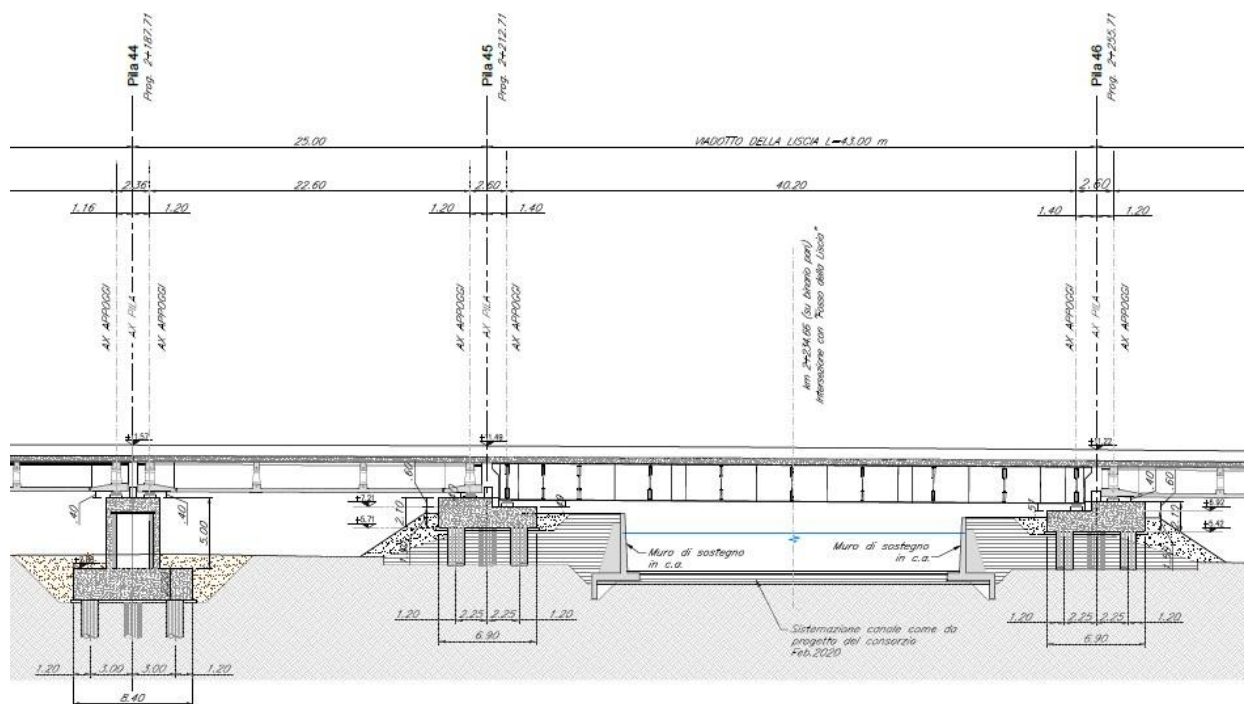


Figura 4: Sezione longitudinale stralcio viadotto Esino pile 44-45-46 - progetto esecutivo variante

La mutata configurazione geometrica del canale comporta la riorganizzazione delle pile P44, P45 e P46 e delle relative fondazioni, a parità di quote, come di seguito riportato:

- la pila P44 è composta da un fusto con sezione anulare rettangolare 3,80 m x 9,30 m di altezza 5,00 m che spicca da un plinto di dimensioni 8,40 m x 11,40 m x 2,20 m fondato

su 8 pali di diametro 1,20 m e di lunghezza 35,00 m. La pila P44 risulta analoga alla pila P43, ovvero alla pila P46, del progetto esecutivo approvato;

- le pile di transizione P45 e P46, ubicate in corrispondenza dell'attraversamento del "Canale della Liscia", hanno un plinto di dimensioni in pianta di 6,90 m x 11,40 m realizzato a doppia altezza, con altezza minima 1,50 m e massima 2,10 m, per assicurare il corretto salto di quota fra i due impalcati all'intradosso. Il plinto si fonda su 8 pali di diametro 1,20 m e di lunghezza 37,00 m. In questo caso l'impalcato poggia direttamente sul plinto di fondazione. Le pile P45 e P46 risultano analoghe, rispettivamente, alle pile P44 e P45 del progetto esecutivo approvato.

Con riferimento alle variazioni dell'impatto ambientale, il Proponente analizza le seguenti componenti:

- Paesaggio
- Suolo
- Acque Superficiali

Per ognuna delle suddette componenti, ha stimato la sensibilità specifica della componente nelle aree direttamente e indirettamente interessate dalle modifiche apportate; individuate e analizzate, qualitativamente, le ricadute significative sulla componente delle modifiche con quelle associate alla configurazione del progetto assentito.

Con riferimento al paesaggio, il Proponente indica che la variante, modificando unicamente il posizionamento della pila P45 e le relative campate adiacenti, non comporta alcuna modifica sotto il profilo paesaggistico e di percezione visiva rispetto a quanto precedentemente assentito e già autorizzato paesaggisticamente con nota protocollo n. 52789 del 22/11/2019.

In termini di suolo, lo spostamento della pila 45 non prevede un ulteriore consumo di suolo rispetto al progetto approvato ma solo una delocalizzazione dall'alveo del nuovo canale al suo argine.

Con riferimento alle acque, lo spostamento della pila 45 al di fuori dell'alveo risolve le interferenze con il canale della Liscia che è stato oggetto di interventi di sistemazione idraulica al fine aumentarne la sua officiosità.

Si rileva che gli impatti relativi all'inalveamento del Fosso della Liscia in corrispondenza del Viadotto in esame sono stati oggetto della separata Procedura di Verifica di Valutazione Ambientale delle "Opere di regimazione idraulica e di riduzione delle criticità lungo i fossi San Sebastiano, Rigatta e Cannetacci, Loc. Castelferretti in Comune di Falconara" di competenza della Regione Marche, il cui soggetto proponente era il Consorzio di Bonifica delle Marche.

Per quanto concerne la cantierizzazione delle opere il Proponente procede all'aggiornamento del piano di sicurezza e coordinamento e del layout di cantiere. Le considerazioni generali indicate degli elaborati del progetto esecutivo rimangono valide.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene che il Proponente abbia fornito gli elementi utili per lo svolgimento della valutazione dei possibili impatti sull'ambiente e delle soluzioni progettuali adottate per evitare, ridurre, mitigare tali impatti. La valutazione degli impatti è stata approfonditamente giustificata dal proponente per ciascuna componente nella sezione di valutazione ambientale della variante.

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della verifica di varianti di cui in premessa

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi dell'art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, relativa a "*Collegamento della linea Orte - Falconara con la linea Adriatica Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale: progetto esecutivo "Variante di Falconara" – Viadotto Esino VI21*;

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono** le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di Variante relativa a "*Collegamento della linea Orte - Falconara con la linea Adriatica Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale: progetto esecutivo "Variante di Falconara" – Viadotto Esino VI21*", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

**Il Presidente della Commissione
Cons. Massimiliano Atelli**