



DEC/VIA/3557

Ministro dell' Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di interporto di Jesi da realizzarsi in Comune di Jesi (AN) presentata in data 6 ottobre 1997, dalla Società Interporto Marche S.p.A. con sede in Via M. Marini 14, 60125 Ancona,;

VISTA la legge n. 240/90, come modificata dalla legge n. 204/95;

VISTO il D.P.R. 3 luglio 1998 concernente termini e modalità dello svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale per gli interporti di rilevanza nazionale;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Interporto Marche S.p.A. in data 6, 26, 27 ottobre e 2 novembre 1998;

VISTE le note della Regione Marche del 16 gennaio 1998, pervenuta il 4 febbraio 1998, e quella del 26 ottobre 1998, pervenuta il 16 novembre 1998, con cui si esprime parere favorevole;

VISTA la nota del Ministero per i beni e le attività culturali del 2 novembre 1998, pervenuta in data 18 novembre 1998, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 275 del 5 novembre 1998, formulato dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Interporto Marche S.p.A.;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante l'Interporto di Jesi da realizzarsi lungo la linea ferroviaria Orte-Falconara in tre successivi lotti funzionali. Il primo lotto è relativo al completamento di alcune strutture iniziate e non ultimate. Con la sua realizzazione sarà garantito l'interscambio gomma - rotaia ed in seguito, con la realizzazione di aree scoperte, magazzini, uffici e servizi vari, sarà ampliata e completata l'operatività interportuale;

100  
RS ARA

- l'interporto si trova in posizione baricentrica rispetto ai centri urbani di Jesi e Chiaravalle, in una zona caratterizzata da consistenti fenomeni di diffusione industriale, ed è prossimo al porto commerciale di Ancona dal quale dista circa 10 km;
- la zona scelta per la localizzazione si presta molto bene ad uno scambio ferrovia/strada in quanto è compresa tra la superstrada Ancona-Roma e la ferrovia Orte-Falconara, parallele e distanti fra loro circa 600 m, ed è vicina allo scalo F.S. di Chiaravalle, attualmente in fase di ampliamento;
- l'area è posta in sinistra idraulica del fiume Esino, in una zona di fondovalle nella piana alluvionale del fiume;
- le motivazioni dell'opera vanno ricondotte a due differenti livelli di programmazione:
  - a livello nazionale il progetto si inserisce, anche in forza delle previsioni della legge 240/1990 così come modificata dalla legge 204/1995, entro un sistema di interporti di rilevanza nazionale, che in coerenza con le previsioni del PGT offrano un forte supporto logistico al trasporto merci intermodale, contribuendo a riequilibrare la ripartizione modale delle merci, tradizionalmente sbilanciata a favore dell'autotrasporto;
  - a livello locale, l'opera intende fornire un moderno ed efficiente supporto logistico ad un bacino (comprendente le province marchigiane e la provincia di Perugia) caratterizzato dalla presenza di numerose attività produttive;

considerato che:

- la rete ferroviaria del bacino di utenza dell'interporto è costituita dalla dorsale adriatica Bologna-Ancona-Teroli, che collega i centri della costa, dalla trasversale nazionale Orte-Falconara (alla quale si allacceranno i fasci di binari dell'interporto) e da tratte locali commerciali, quasi tutte elettrificate, a semplice e doppio binario;
- nell'area vasta considerata, sono presenti tre porti commerciali (Ancona, Pesaro, S. Benedetto del Tronto) e tra questi quello di Ancona ha movimentato, nel 1992, 3.7 milioni di tonnellate di merci, di cui 1.4 milioni di tonnellate di merci secche;
- nel bacino di utenza considerato sono presenti circa 20 scali merci F.S. e tra questi quelli di Ancona, Fabriano, Ascoli Piceno e Perugia, come risulta dai dati di traffico del 1994, hanno un elevato livello di attività (anche se tendenzialmente in calo);
- il PRT delle Marche prevede, come già evidenziato, tre centri merci, con la funzione di aree di sosta e scambio, a Civitanova, Fano e nella valle del Tronto, con lo scopo di costituire un sottosistema complementare con l'interporto di Jesi.

La rete stradale è estremamente articolata, oltre alla superstrada Ancona-Roma (S.S. 76) ed all'autostrada A14, più direttamente interessate dai flussi di traffico indotti dalla presenza dell'interporto, fanno parte della rete stradale del bacino:

- Strada statale n. 16
- Strada di grande comunicazione Fano-Grosseto
- Strada statale Salaria n. 4

L'interporto sarà allacciato alla superstrada Ancona-Roma mediante lo svincolo di competenza ANAS, di prossima realizzazione.

Il bilancio complessivo dei flussi su rete stradale in alcune sezioni significative mostra che in entrambe le ipotesi di crescita alta e crescita bassa con orizzonte temporale al 2015 sono garantiti buoni livelli di servizio;

- anche le caratteristiche della rete ferroviaria, pur se non ottimali, consentono adeguati livelli di servizio. Secondo quanto riportato nello Studio d'Impatto Ambientale sono comunque in programma specifici finanziamenti alle F.S. per la rimozione delle strozzature e delle criticità delle linee;

*BHW*  
*AD*



# Il Ministro dell'Ambiente

- l'aeroporto di Falconara è distante pochi km dall'interporto;

## Previsioni di traffico per l'interporto

- dai dati ISTAT del 1991, risulta che nel bacino, su strada e su ferrovia, sono state movimentate 35 milioni di tonnellate di merci secche a livello interregionale, delle quali 31,9 milioni nazionali e 3,1 milioni internazionali (bacino di riferimento Marche, Abruzzo, Molise e provincia di Perugia).

Se si considera il solo bacino delle Marche e della provincia di Perugia il totale di merci movimentate nel 1991 è pari a 21,6 milioni di tonnellate;

- secondo quanto dichiarato dal proponente, considerando il solo bacino dell'interporto di Jesi per l'individuazione del traffico potenzialmente intermodale, si ottiene un valore complessivo di 15,1 milioni di tonnellate/anno;

- a fronte di questa domanda intermodale potenziale l'offerta prevista per il trasporto ferroviario, prevedendo una serie di infrastrutture quali centri intermodali ed autoporti, risulta pari a 2,72 milioni di tonnellate al 2000 e a 8,5 milioni di tonnellate al 2015. Questo traffico interessa l'intero bacino che comprende, oltre a Jesi, altre infrastrutture ferroviarie con funzioni complementari rispetto all'interporto quali Ascoli Piceno, Perugia e Fabriano.

Sulla scorta degli indirizzi strategici delle F.S. relativamente alla movimentazione merci nel bacino di utenza considerato sono state formulate due ipotesi di utilizzazione dell'interporto.

Il primo scenario considera una gravitazione modesta dei sub-bacini sull'interporto ed una bassa utilizzazione dello sbocco sull'Adriatico da parte della provincia di Perugia.

Il secondo scenario ipotizza un utilizzo elevato da parte dei sub-bacini.

Secondo lo scenario minimo la quota di traffico potenzialmente trasferibile su ferrovia ammonta a 1,3 milioni di tonnellate, nel 2000, e a 2,5 milioni di tonnellate nel 2015.

Secondo lo scenario massimo il traffico trasferibile su ferrovia ammonta a 1,6 milioni di tonnellate nel 2000 e a 4,2 milioni di tonnellate nel 2015.

Una ipotesi intermedia, verosimilmente più realistica, stima che la quota di traffico trasferibile su ferrovia sia pari a 1,5 milioni di tonnellate nel 2000 ed una quota variabile tra 2,5 e 3 milioni di tonnellate nel 2015.

Nella richiesta di finanziamento inoltrata al Ministero dei Trasporti sono riportati i seguenti dati previsionali di traffico per l'interporto:

	Intermodale (tn)	Ferroviario (tn)	Stradale (tn)
Anno 2000	1.520.000	405.000	250.000
Anno 2015	2.520.000	680.000	799.000

- l'analisi costi benefici è stata condotta sia con riferimento agli utenti sia con riferimento al sistema territoriale.

Nel primo caso è stata individuata la possibilità per gli utenti di abbassare i livelli di costo generalizzato per lo spostamento e la distribuzione delle merci. A ciò è da aggiungere l'economia determinata dalla migliore organizzazione dei cicli produttivi della catena logistica dovuta alla presenza di strutture adeguate e di servizi disponibili all'interno dell'interporto. I benefici per i non utenti sono dati dalla razionalizzazione del ciclo di trasporto nella sua catena complessiva dalla produzione al consumo, con conseguente riduzione dei prezzi di mercato.

Nel secondo caso le interrelazioni trasporto-territorio, con riferimento all'area di influenza dell'interporto, concorrono in modo determinante al potenziamento ed alla razionalizzazione delle infrastrutture che caratterizzano il corridoio Adriatico;

- in fase di progettazione preliminare sono state considerate come localizzazioni alternative le aree di Civitanova Marche e di Fano. La prima è stata scartata perché eccentrica rispetto al polo di Pesaro-Fano-Ancona e priva di collegamenti transappenninici adeguati.

La seconda è stata scartata in quanto eccentrica rispetto al complessivo contesto produttivo regionale, priva di collegamenti trasversali transappenninici e troppo prossima all'area dell'interporto di Bologna;

Interventi già realizzati: nel 1993 è stato già realizzato un primo intervento nell'area costituito da:

- acquisizione di circa 15 ha di terreno;
- un edificio della volumetria di circa 13000 m<sup>3</sup>;
- un piazzale di circa 16000 m<sup>2</sup>;
- piazzali per 6000 m<sup>2</sup>;
- viabilità interna di 15 m di larghezza per una lunghezza di 330 m;
- viabilità interna di 13 m di larghezza per una lunghezza di 600 m;
- banchina ferroviaria per 5000 m<sup>2</sup>;
- una vasca antincendio;

Interventi da realizzare:

-1° lotto funzionale:

- nel progetto del 1° lotto è prevista la realizzazione ex-novo di un capannone per deposito e smistamento merci ferro-gomma ed il recupero, riadattamento e completamento dell'edificio già realizzato.

Il capannone, delle dimensioni in pianta di m 49,55 x m 97,70, sarà realizzato con strutture modulari di 12 m x 24 m in modo tale da rendere agevole la movimentazione dei carichi, lo stoccaggio, il confezionamento e l'imballaggio delle merci.

L'edificio esistente, delle dimensioni in pianta di m 45,00 x m 23,50, sarà completato ed utilizzato come centro direzionale;

- sarà inoltre realizzata la viabilità di accesso (svincolo ANAS ) e saranno allestite le seguenti superfici:

- un'area intermodale comprendente un fascio di tre binari, le corsie di movimentazione dei mezzi gommati, le zone di sosta e deposito dei containers per una superficie complessiva di circa 39000 m<sup>2</sup>;
- un'area ferro-gomma, comprendente un fascio di tre binari ed un magazzino con superficie coperta di 4800 m<sup>2</sup> dotato di ribalta stradale su un lato e ribalta ferroviaria sul lato opposto, della superficie complessiva di 26,250 m<sup>2</sup>;
- un'area collettame per una superficie complessiva di 14,070 m<sup>2</sup>;
- un'area comprendente l'edificio esistente ed un'altra area destinata al parcheggio di mezzi leggeri per una superficie complessiva di 9,530 m<sup>2</sup>;
- un'area per impianti di depurazione e trattamenti della superficie di 2,110 m<sup>2</sup> a cui si aggiunge parte di un'altra area interclusa di 52,740 m<sup>2</sup> da espropriare;
- un'area di sistemazione viabilità interna lato Sud della superficie di 6,400 m<sup>2</sup>;
- un'area destinata a servizi degli autotrasportatori e a parcheggi della superficie di 8070 m<sup>2</sup>;
- aree stradali pari a 43,160 m<sup>2</sup>;
- aree adibite ad arredo ed a verde di 23,750 m<sup>2</sup>;
- innesto ferroviario ed innesto stradale;
- recinzione;
- rete di smaltimento delle acque meteoriche;
- impianto di depurazione;

Bmw  
LDB



# Il Ministro dell'Ambiente

- l'impianto di depurazione tratterà esclusivamente le acque reflue nere provenienti dall'insediamento.

La rete di smaltimento delle acque meteoriche sarà suddivisa in due linee separate, una di raccolta delle acque delle coperture e l'altra di raccolta e smaltimento di quelle dei piazzali;

Le acque provenienti dalle coperture saranno convogliate al bacino di raccolta impermeabilizzato che costituisce la riserva idrica antincendio;

le acque provenienti dai piazzali saranno addotte mediante canalette aperte ad un collettore a sezione rettangolare e quindi ad una vasca interrata di separazione e decantazione dei solidi; tale vasca è compartimentabile in tre settori per poter eventualmente sezionare ed isolare un comparto in caso di sversamento accidentale di liquidi inquinanti.

Un altro collettore rettangolare della sezione di m 2,00 x 1,00, dopo aver raccolto le acque in uscita dalla vasca di decantazione, dal troppo pieno del laghetto antincendio e le acque depurate provenienti dall'impianto di depurazione, convoglierà la portata al fiume Esino;

per quanto riguarda la sistemazione a verde il proponente, durante il corso dell'istruttoria, ha prodotto gli elaborati riguardanti il progetto generale di "sistemazione aree verdi" illustrandone i contenuti.

Considerata l'esistenza di un traffico internazionale verso Paesi terzi extracomunitari è stata prevista anche un'area dove realizzare la dogana (piano seminterrato e piano terra dell'edificio esistente);

- 2° lotto funzionale:

- i lavori relativi al 2° lotto prevedono lo sviluppo e l'ampliamento della viabilità di penetrazione, l'incremento e l'ampliamento delle aree di sosta, stoccaggio, magazzinaggio e deposito realizzate con il 1° lotto.

- In particolare saranno realizzate:

- un'area intermodale analoga alla precedente comprendente un fascio di binari, corsie di movimentazione dei mezzi e zone di sosta e deposito per una superficie complessiva di 55000 m<sup>2</sup>;

- l'estensione dell'area ferro-gomma comprendente, oltre al fascio di binari realizzati, la costruzione di altri due magazzini, aree di parcheggio e sosta per una superficie complessiva di 42,000 m<sup>2</sup>;

- l'aumento di cubatura dell'edificio destinato a servizi direzionali;

- ampliamento della zona a verde;

- 3° lotto funzionale:

- quest'ultimo lotto presenta solo un modesto ampliamento dei piazzali, la realizzazione di un altro capannone e l'ampliamento eventuale dell'edificio destinato a centro direzionale.

osservato che:

- la maggior parte dei materiali necessari per la realizzazione proverrà dagli scavi all'interno dell'interporto in quanto l'area si sviluppa su formazioni alluvionali;

- per lo smaltimento dei circa 150.000 m<sup>3</sup> di materiali provenienti dallo scotico superficiale il proponente si atterrà a quanto indicato dalla regione.

- per la realizzazione della struttura saranno utilizzati mezzi adibiti al trasporto del materiale e macchine operatrici. Non è prevista la installazione di centrali di betonaggio in quanto saranno utilizzate prevalentemente strutture prefabbricate.

Tutte le strutture di cantiere saranno contenute all'interno dell'interporto;

- la zona è caratterizzata dalla presenza del fiume Esino e di corsi d'acqua minori affluenti di sinistra dell'Esino. L'elevata concentrazione di insediamenti abitativi, di attività agricole ed industriali,

AS MW  
AR

congiuntamente alla elevata vulnerabilità degli acquiferi, ha causato un forte degrado della qualità delle acque;

- in particolare nel 1983, nel comune di Monsano, è stato rilevato, nel fiume Esino e nel suo acquifero, un inquinamento da cromo. I dati forniti dalle U.S.S.L. hanno evidenziato la presenza di metalli derivanti dall'attività industriale ed agricola nelle acque superficiali;
- l'area d'intervento è caratterizzata da utilizzazione agricola con specie arboree introdotte dall'uomo. Sono stati individuati due diversi tipi di unità ambientali:
  - dei coltivi;
  - degli incolti e delle siepi;
- per quanto riguarda l'inquinamento da rumore, si è proceduto all'individuazione e all'indicazione su una apposita carta tematica delle principali sorgenti di rumore presenti nell'area di indagine assunta come un ambito territoriale di 2 km di ampiezza. Sostanzialmente, tali sorgenti sono dovute alle infrastrutture lineari di trasporto: la S.S. n. 76, la linea ferroviaria Roma - Ancona e la viabilità locale. Nella stessa area di indagine sono stati individuati anche tutti i ricettori, che sono costituiti prevalentemente da case sparse realizzate a ridosso delle infrastrutture lineari.

Per valutare l'incidenza della nuova opera su tali ricettori, che già allo stato attuale sono interessati da livelli sonori elevati, si è proceduto alla simulazione, relativamente agli anni 1997, 2000 e 2015, dei livelli sonori equivalenti ponderati A, prodotti dal traffico stradale nell'ora di punta e ad una distanza di riferimento di 25 m da due sezioni stradali sulle quali è maggiore l'impatto prodotto dai traffici indotti dall'interporto (una sul tronco Sud dell'Autostrada A14 e l'altra sul tronco Est della S.S. 76);

Sulla scorta dei dati relativi ai flussi di traffico forniti dal Conto Nazionale dei Trasporti per la direttrice autostradale e dei conteggi ANAS effettuati sulla S.S. 76 nel 1989 è stato utilizzato un algoritmo di calcolo che, seppure in modo semplificato, tiene conto dei seguenti parametri caratterizzanti il fenomeno emissivo e diffusivo:

- flusso in veicoli/ora;
- percentuale di veicoli pesanti;
- distanza tra le sorgenti ed i ricettori;

Dalle elaborazioni condotte è risultato che nelle sezioni considerate le variazioni tra i livelli sonori ante e post operam sono modeste (di circa 1 dB(A) per la S.S. 76 e di circa 0,1 dB(A) per la A14) e tali da non far ritenere necessaria la realizzazione di simulazioni più complesse.

Relativamente all'inquinamento acustico da traffico ferroviario, con l'ausilio del modello Semibel utilizzato dalle ferrovie svizzere, è stata effettuata una simulazione rispetto ad un ricettore ubicato all'esterno dell'interporto, a circa 55 m dalla linea ferroviaria ed ad un'altezza dal suolo di 1,5 m. Sono stati riportati, in una tabella, i valori dei livelli sonori equivalenti relativi al rumore prodotto dalla sola linea Roma - Ancona ed a quello prodotto dal solo movimento dei rotabili all'interno dell'interporto. L'influenza dovuta a questo secondo tipo di sorgente è nulla in quanto il livello equivalente della somma energetica dei due contributi è uguale al valore di quello prodotto dall'attuale linea Roma - Ancona. Il rumore causato dal movimento dei rotabili all'interno dell'interporto è stato ritenuto talmente ininfluenza da non rendere necessaria la realizzazione di alcuna opera di mitigazione;

- sulla scorta dei dati di traffico attuali, della previsione dei carichi di traffico futuri (2000-2015) e del traffico pesante attratto dall'interporto è stata effettuata nel SIA una simulazione delle emissioni inquinanti (NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, HC, PST) su una fascia di indagine di un chilometro relativa ciascuna a 4 sezioni stradali (tronco Sud e tronco Nord della A14, tronco Est e tronco Ovest della S.S. 76).

WVW  
G.R. / R



# Il Ministro dell'Ambiente

I risultati ottenuti, ricondotti in base alla tossicità relativa dei singoli inquinanti ad un unico indicatore espresso come CO, mostrano come sulla A14, per effetto dell'intervento, si ha una riduzione media delle emissioni per km pari all' 1.6% nell'anno 2000 ed al 3.9% nel 2015. Di contro sulla SS 76 si ha un incremento medio rispettivamente del 6.2% e del 12.1%.

Le simulazioni di cui sopra rappresentano l'unico elemento di valutazione in merito ai possibili effetti dovuti all'opera in esame sulla componente atmosfera. Questo quadro conoscitivo risulta, così come è stato presentato nello studio d'impatto ambientale e nei successivi approfondimenti richiesti al proponente, particolarmente carente. Più in particolare:

- non è stata effettuata una descrizione della qualità dell'aria ante operam nell'area di indagine, anche se la presenza di grossi insediamenti produttivi, sia nella zona industriale di Jesi (zuccherificio, fabbrica di trattori, ecc.,) che nelle vicinanze (Raffineria di Falconara, Centrali termoelettriche ENEL e SADAM, aeroporto, ecc.,) inducono a ritenere che un quadro conoscitivo in materia, seppure limitato, sia disponibile in Regione e/o in Provincia;
- non è stata effettuata una valutazione degli effetti dovuti alle attività di cantiere nella fase di realizzazione dell'interporto: sollevamento polveri ed emissioni di veicoli pesanti;
- non è stata effettuata una stima delle emissioni all'interno dell'interporto nella fase di esercizio: manovre e transito dei mezzi pesanti e funzionamento dei servizi ausiliari.

Come conseguenza di quanto sopra viene a mancare nello studio d'impatto ambientale una qualsiasi valutazione degli effetti dovuti alla realizzazione dell'opera sulla qualità dell'aria nella zona adiacente all'interporto, inteso come sorgente puntuale di inquinamento.

Peraltro, anche la previsione delle emissioni sulle fasce di un km, relative alle quattro sezioni stradali di cui si è detto, risulta insufficiente in quanto non seguita da una valutazione delle immissioni e da una analisi delle possibili conseguenze ambientali e sanitarie;

valutato che:

- gli strumenti di pianificazione territoriale e settoriale, a scala regionale e provinciale, indicano Jesi come ubicazione ottimale per l'interporto in quanto sarebbe interconnesso con l'Umbria e situato in posizione tale da svolgere anche un efficace ruolo retroportuale del porto di Ancona;
- l'intervento è considerato indispensabile per la razionalizzazione generale del sistema di trasporti regionale e per il perseguimento degli obiettivi di equilibrio modale previsti dagli strumenti di pianificazione;
- la localizzazione non interferisce con il tessuto urbano della costa e favorisce la delocalizzazione di attività trasportistiche in contrasto con le funzioni residenziali del sistema costiero;
- l'interporto, specializzandosi per i trasporti a lunga distanza e fornendo un adeguato servizio di stoccaggio e composizione dei carichi, potrà favorire la effettiva creazione di un sistema a rete con gli altri impianti esistenti ed in progetto;
- l'opera è conforme agli strumenti urbanistici vigenti (l'area è specificamente destinata ad interporto);
- lo squilibrio tra offerta ferroviaria ed offerta di trasporto su strada determina un sovraccarico delle reti viarie destinate ad assorbire la sempre crescente domanda di trasporto merci;
- la realizzazione di infrastrutture specializzate per l'interscambio modale tra gomma e ferrovia consente di perseguire un riequilibrio tra le modalità di trasporto;
- con la realizzazione dell'interporto sarà possibile aggregare le merci in partenza dalla zona e ciò determinerà l'abbassamento delle tonnellate di merce/km trasportate su strada sia sulla rete complessiva sia su quella del bacino di utenza;
- l'area, praticamente interclusa tra infrastrutture stradali e ferroviarie, sarà collegata alla S.S. 76 "Della Val D'Esino" mediante uno svincolo dedicato ed alla ferrovia Roma-Ancona;

- le aree di piazzale e di magazzinaggio, l'organizzazione dei binari ferroviari e dei collegamenti alle infrastrutture stradali, l'ubicazione dei capannoni e degli edifici, rispondono al quadro generale richiesto per i servizi di gestione e collegamento;
- la utilizzazione di alcune strutture di già avviata realizzazione all'interno dell'interporto (parte dell'edificio servizi, pista e laghetto antincendi) consente la riduzione degli oneri e dei tempi costruttivi;
- è stato previsto un idoneo sistema di raccolta e smaltimento delle acque nere e di quelle piovane;
- è stato previsto un idoneo sistema di sezionamento idraulico per l'intercettazione e la raccolta di eventuali liquidi inquinanti provenienti da sversamenti accidentali;
- già la realizzazione del primo lotto garantirebbe all'interporto le funzioni di terminal container e di trasporto combinato;
- l'acquisizione di parte dei terreni dove sarà realizzata l'opera è stata già effettuata;
- l'effetto della creazione di una maglia di interporti, oltre all'abbassamento dei flussi stradali, potrà determinare un abbassamento dei costi d'uso dell'intera rete di trasporto, costi quantificabili anche in termini ambientali;
- non sono stati individuati impatti significativi sul suolo e sul sottosuolo, sulla flora, sulla fauna, sulla vegetazione e sugli ecosistemi in genere; in particolare, considerata la giacitura dei suoli, si ritiene siano da escludere il rischio potenziale di movimenti franosi e la modifica dei parametri geotecnici individuati;
- non sono stati individuati significativi impatti sulle falde e sui corpi idrici superficiali;
- le acque di scarico e di dilavamento dei piazzali saranno opportunamente raccolte ed addotte per il trattamento all'impianto di depurazione e quindi sono da escludere interferenze con il subalveo;
- che a seguito della impermeabilizzazione dei piazzali si potrà verificare un abbassamento locale del livello della falda che comunque non dovrebbe determinare alcun impatto significativo;
- relativamente all'inquinamento atmosferico il quadro conoscitivo riportato nello studio d'impatto ambientale risulta complessivamente carente. In particolare non risulta possibile una valutazione ante operam e post operam della qualità dell'aria in tutta l'area vasta interessata dal progetto. Dal momento però che gli studi condotti hanno mostrato una sensibile riduzione di traffico autostradale ed un incremento del traffico sulle arterie locali è prevedibile che un certo deterioramento della qualità dell'aria si verificherà a seguito della realizzazione dell'interporto, soprattutto nell'area immediatamente adiacente allo stesso. Sulla base dell'esperienza maturata in progetti analoghi si ritiene, tuttavia, che questo aumento di inquinamento sia modesto e che possa essere tenuto sotto controllo con opportune misure di mitigazione sia di tipo gestionale sia di tipo tecnologico. L'adozione e la scelta di queste misure potrà essere fatta in fase di progetto esecutivo a seguito di opportune campagne di monitoraggio accompagnate da opportune simulazioni modellistiche;
- gli studi condotti sull'inquinamento acustico hanno accertato che i ricettori individuati, situati nelle strette adiacenze dell'interporto, sono già interessati da livelli sonori elevati ed il movimento dei rotabili all'interno della struttura non ne determina alcun incremento rispetto al rumore prodotto dalla linea ferroviaria Roma - Ancona;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta; ritenendo che nonostante, siano state individuate alcune carenze di informazione, queste non rappresentino un pregiudizio per la realizzazione dell'interporto, in quanto sanabili prima della sua entrata in funzione,

RMW



# Il Ministro dell'Ambiente

**CONSIDERATA** la nota della Regione Marche del 16 gennaio 1998, pervenuta il 4 febbraio 1998, e la nota integrativa del 26 ottobre 1998, pervenuta il 16 novembre 1998, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *in sede di progettazione esecutiva, relativamente al capannone previsto nel primo lotto si provveda a valutare le possibilità tecniche di articolare il trattamento architettonico delle superfici di tamponamento e copertura della sagoma dei blocchi edilizi, così come proposta, in modo da ridurre l'eccessiva compattezza. in relazione ai parametri esterni è opportuno valutare la possibilità di soluzioni alternative a quanto proposto, che tengano conto anche del possibile utilizzo di materiali tradizionali dei luoghi, con l'inserimento di elementi che determinino maggior trasparenza atti a snellire i blocchi edilizi previsti.*
- *di dichiarare la conformità al PRG di Jesi approvato con D.G.R. n. 4010 del 27 09.1993, adeguato al PPAR ai sensi dell'art. 14 della L.R. 34/92 (come risulta dalla certificazione del comune stesso lettera prot. n. 22759 del 3.11.1997;*
- *di rilasciare l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 7 della L.1497/39, di massima in ottemperanza a quanto previsto dal R.D. 1357/40 alle stesse condizioni e prescrizioni dettate, come "suggerimenti" nel precedente atto così come modificato ed integrato con il presente. Si impegna comunque, la Società interporto alla presentazione dei progetti esecutivi, anche dei singoli interventi, a questo ente per univocità di procedimento. prima di procedere al rilascio delle suddette autorizzazioni paesaggistiche comunque, dovrà essere definitivamente chiarito lo stato autorizzativo anche dal punto di vista paesaggistico delle opere già realizzate nel sito in cui ricadono gli interventi, per le stesse motivazioni di cui al documento istruttorio D.G.R. n. 3515/97, pag. 19 ultimi due capoversi così come integrato da quello parte integrante del presente atto;*
- *venga rispettato quanto richiesto dal Servizio Decentrato OO.PP. e Difesa del Suolo di Ancona in sede di Conferenza dei Servizi, in relazione anche agli studi integrativi e a quanto richiesto nella stessa sede; quanto prescritto nei pareri della Soprintendenza Archeologica, della Soprintendenza per i beni ambientali e Architettonici delle Marche nonché dal Corpo Forestale dello Stato;*
- *il progetto esecutivo dovrà valutare la possibilità di conservare le specie arboree presenti nell'area quando queste siano vincolate o comunque quando siano memoria dell'organizzazione agricola mezzadrile, in particolare andranno preservati gli esemplari arborei sparsi o disposti a filari ubicati lungo la esistente viabilità rurale. Quanto sopra comunque dovrà essere concordato con il Corpo Forestale dello Stato e in relazione anche a quanto espresso dallo stesso in sede di conferenza dei servizi;*
- *il lotto terminale previsto per un eventuale futuro ampliamento sia valutato e progettato sulla base delle risultanze documentate di un monitoraggio permanente sulla movimentazione dell'Interporto, con caratteristiche architettonico edilizie coerenti con quanto nel tempo realizzato, in modo da garantire un suo inserimento articolato all'interno della distribuzione complessiva dell'area.*
- *si provveda nelle zone perimetrali ad intensificare la piantumazione con specie autoctone in modo da costituire vere e proprie "macchie" di verde (anziché semplici filari di piante) che consentano migliore schermatura e barriera antirumore - antinquinamento;*
- *ove possibile compatibilmente con la carrabilità e con la distribuzione degli spazi di raccolta stoccaggio e movimentazione, si evitino eccessive impermeabilizzazioni del suolo, mediante soluzioni tecniche idonee a garantire una riduzione dell'indice di corrvazione (stante l'elevata dimensione superficiale degli spazi interessati). relativamente alle zone soggette a traffico dovrà essere valutata la possibilità di inserire pavimentazioni di tipo fonoassorbente;*

- si preveda un idoneo monitoraggio del traffico diretto e indotto;
  - per le aree di stoccaggio e movimentazione si adottino soluzioni di trattamento superficiale che consentano di prevenire qualsiasi fenomeno di percolazione ed inquinamento della falda freatica, anche a seguito di eventi incidentali;
  - si propone di prevedere un'ideale area di stoccaggio se vi sono delle materie che comunque presentino rischi e pericolosità per l'ambiente: tale area dovrà essere progettata e dotata di tutte quelle provvidenze necessarie a scongiurare e controllare qualsiasi rischio ambientale e sanitario che anche occasionalmente ed incidentalmente dovesse presentarsi;
  - contestualmente alla predisposizione dei progetti esecutivi, nonché in relazione al primo lotto, si ritiene opportuno che venga predisposto il progetto dell'intero sistema di monitoraggio sulle variazioni dei parametri ambientali della zona (aria, acqua, suolo, rumore, ecc.); tale sistema di monitoraggio dovrà essere funzionante ed attivato precedentemente all'apertura del cantiere ed i risultati d'analisi controllati da esperti di settore e dagli enti competenti nelle varie materie, con opportuna frequenza temporale;
  - si propone di realizzare e mantenere un sistema di monitoraggio e controllo della falda acquifera prima della realizzazione delle opere in modo tale da avere dati in continuo sulle caratteristiche idrodinamiche e idrochimiche prima, durante e dopo l'esecuzione delle opere; di tenere sotto controllo per un periodo limitato di tempo significativo, i pozzi limitrofi; di valutare l'effetto indotto sul regime idrogeologico dagli eventuali emungimenti in relazione al "cono di depressione"; al fine di ridurre al massimo gli eventuali emungimenti dalla falda dovranno essere previsti, ove possibile, opportuni sistemi di riciclaggio delle acque;
  - si propone in caso di compromissione della falda acquifera di predisporre una variante progettuale in corso d'opera;
  - si ritiene opportuno che l'intervento debba salvaguardare la macchia vegetazionale presente lungo le sponde del fosso "fonte Albino";
  - si propone, così come disposto dalla conferenza dei servizi, di acquisire la progettazione esecutiva relativa allo svincolo ANAS, pervenuto alla Regione Marche per la verifica di conformità ai sensi degli artt. 81 - 82 D.P.R. n. 616/77. Per quanto riguarda lo svincolo ANAS si segnala l'opportunità di approfondire la progettazione con strumenti di mitigazione dell'impatto col paesaggio circostante, attraverso adeguate sistemazioni delle scarpate e corretta piantumazione.
- L'elaborazione del progetto dello svincolo risulta d'altro canto migliorativa rispetto alle precedenti soluzioni presentate negli anni scorsi, perchè nell'area è previsto con opere d'arte meno impattanti in quanto più aderenti al terreno, come espresso anche nel parere della Soprintendenza ai Monumenti prot. n. 15811 del 19.11.1997;
- si propone di verificare la necessità di dotare la SS. n. 76 di opportune corsie di flusso e deflusso in corrispondenza dello svincolo dell'Interporto;

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali del 2 novembre 1998, pervenuto in data 18 novembre 1998, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- la Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Ancona visti gli elaborati presentati a corredo ed integrazioni del progetto di massima a suo tempo esaminato, lo scrivente Ufficio, per quanto di propria competenza:
  - prende atto dell'autorizzazione regionale, con le prescrizioni dalla stessa dettate, non ravvisando motivi per l'esercizio dei poteri di cui al V comma del citato art. 1 della L. 431/85 e

*(R) MMW*  
*AR*



# *Il Ministro dell'Ambiente*

confermando, nella sostanza, il parere già espresso al riguardo con la precedente nota n. 15811 del 19/11/97;

- *esprime parere favorevole all'esecuzione dello svincolo ANAS così come ora proposto, apprezzando il fatto che la rampa di raccordo risulta essere stata ancor più allontanata dalla Villa Honorati e con la soluzione planimetrica e altimetrica che appare ulteriormente migliorativa rispetto al precedente svincolo già autorizzato; prendendo atto inoltre dell'impegno assunto dalla stessa ANAS con la nota del 15/10/98, per l'adozione in sede esecutiva di soluzioni di ulteriore mitigazione ambientale;*
- *per quanto attiene alle piantumazioni previste nella fascia di rispetto attigua alla S.S. 76, ritiene opportuno, in luogo dei previsti filari la creazione di una vegetazione arborea a macchia, più appropriata alle caratteristiche materiali della valle oltre che alla funzione di barriera verde, sia visiva che acustica;*
- *si riserva, infine, di esaminare il progetto relativo all'innesto del nuovo tronco ferroviario, a servizio del Centro, alla linea Orte-Falconara, per i motivi già espressi nella lettera del 19/11/97 ed in merito ai quali si riserva maggiori approfondimenti e più precise valutazioni;*
- *la Soprintendenza Archeologica delle Marche nella zona prescelta per la realizzazione dell'Interporto di Jesi non ricadono aree sottoposte a vincolo archeologico, mentre sono segnalati siti di interesse archeologico, individuati in località Coppetella e presso la Chiusa di Agugliano. Nella prima località è stato individuato un insediamento preistorico all'aperto di età Neolitica, gravemente danneggiato da uno scasso per vigna, mentre nella seconda presso il corso del fiume Esino è stata recuperata una importante iscrizione di età augustea, il Lapis Aesinensis, che ricorda un raccordo viario tra la Salaria e la Flaminia, realizzato da Marco Ottavio. Considerato il notevole interesse di questo documento epigrafico, attestante l'esistenza di una importante via di età romana, la cosiddetta Salaria Gallica, di cui occorre individuare e tutelare le eventuali sopravvivenze attualmente non visibili e stante la concreta possibilità di altri ritrovamenti archeologici anche in località Coppetella, appare opportuno subordinare il parere favorevole dell'ufficio scrivente alle seguenti condizioni:*
  - *realizzazione di saggi archeologici preventivi nell'area dell'Interporto integrati, se possibile, da indagini geofisiche per individuare il tracciato della predetta strada romana, con particolare riferimento alla zona destinata alla realizzazione dello svincolo ANAS;*
  - *i movimenti di terra devono essere effettuati alla presenza di personale opportunamente incaricato da parte di questa Soprintendenza che dovrà essere informata con congruo anticipo di tempo dalla data di inizio lavori;*
  - *in caso di ritrovamenti archeologici, che comportano comunque l'immediata sospensione dei lavori e la tempestiva loro segnalazione, le necessarie operazioni di scavo e documentazione devono essere effettuate da personale specializzato indicato da questa Soprintendenza;*

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti dell'art. 6, comma 4, della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

**ESPRIME**

AR HW  
AR

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'Interporto di Jesi da realizzarsi in Comune di Jesi (AN), presentato dalla Società Interporto Marche S.p.A., a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) dovrà essere stipulata una apposita convenzione con l'ARPAM per l'effettuazione di periodiche campagne di monitoraggio della qualità ambientale del sito, da effettuarsi con frequenza concordata con l'Ente di controllo. Tali campagne dovranno in ogni caso verificare:
- la qualità dell'aria (dovranno essere previste opportune simulazioni modellistiche; tali simulazioni dovranno consentire di adottare le eventuali opportune misure di mitigazione sia di tipo gestionale sia di tipo tecnologico);
  - il livello sonoro in corrispondenza dei ricettori potenzialmente impattati individuati nello studio d'impatto ambientale (dovranno essere rilevati i livelli sonori derivanti dalle attività di carico e scarico dei mezzi di trasporto, dalla movimentazione degli stessi, da impianti fissi per la produzione di energia, etc., evidenziando, se presenti, le componenti tonali e/o impulsive e quantificando, per quanto possibile, il livello sonoro residuo in assenza di emissioni sonore provenienti dall'interporto stesso);
- b) dovrà essere prodotto e sottoposto a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente un progetto di rinaturazione e ricostruzione di habitat relativo alle aree di rispetto previste (circa 27 ha); tale progetto dovrà prevedere la ricostruzione di stadi della serie della vegetazione naturale potenziale, mediante reimpiego di specie erbacee, arbustive ed arboree autoctone, secondo i principi dell'ingegneria naturalistica;
- c) dovranno altresì essere ottemperate le prescrizioni espresse dal Ministero per i beni e le attività culturali e dalla Regione Marche;

#### DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Interporto Marche S.p.A., al Ministero dei lavori pubblici DICOTER, al Ministero dei trasporti Direzione Generale Mctc ed alla Regione Marche, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma 3, del D.P.C.M. n. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 4 FEB. 1999

  
IL MINISTRO DELL'AMBIENTE



  
IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

La presente copia fotostatica composta di N. ....6... fogli è conforme al suo originale

Roma, li ..5..2..99..... Angelini