

Direzione del Dipartimento

Spett.le

COMUNE DI FALCONARA

III Sett.: Gestione, Governo, Valorizz. del Terr. e delle Infr.
P.zza Carducci, 4
60015 Falconara M.ma

Spett.le

COMUNE DI MONTEMARCIANO

IV Sett.: Urbanistica e Ambiente
Via Umberto I°, 20
60018 Montemarciano

p.c. Spett.le

PROVINCIA DI ANCONA

60100 Ancona



Oggetto: "VARIANTI AI PIANI REGOLATORI DI FALCONARA M.MA E MONTEMARCIANO PER LA RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE DI MARGINE ED IL RECUPERO DEL SITO EX MONTEDISON E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA" - FASE DELLA PUBBLICITA' E CONSULTAZIONI PARAGRAFO 2.5.1. DEL DGR 1813/2010."

Con riferimento alla richiesta trasmessa con lettera ns. prot. n.8949 del 16/03/2018, vista la documentazione ad essa allegata, si formulano le osservazioni di seguito riportate suddivise per matrici ambientali.

Distinti saluti.

Alleg. c.s.

Il Direttore del Dipartimento

Ing. Carlo Bartolini



Direzione del Dipartimento

Oggetto: "VARIANTI AI PIANI REGOLATORI DI FALCONARA M.MA E MONTEMARCIANO PER LA RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE DI MARGINE ED IL RECUPERO DEL SITO EX MONTEDISON E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA" – FASE DELLA PUBBLICITA' E CONSULTAZIONI PARAGRAFO 2.5.1. DEL DGR 1813/2010."

OSSERVAZIONI TECNICHE ARPAM

MATRICE ACQUE

In riferimento alla pratica in oggetto, dall'esame della documentazione pervenuta, per le problematiche ambientali di competenza della matrice Acque non si rilevano particolari osservazioni agli interventi proposti, di variante del PRG dei Comuni di Montemarciano e Falconara M.ma.

MATRICE ARIA

Nel rapporto ambientale i proponenti hanno preso in esame sei scenari alternativi, scegliendo la proposta "V2b4" come scenario definitivo.

La variante al piano regolatore di Montemarciano prevede la realizzazione di una grande rotatoria in sostituzione del semaforo del Mandracchio e bypass dell'abitato di Marina di Montemarciano con rotatoria su via Fornaci, con connessioni pedo-ciclabili oltre alla realizzazione di spazi verdi attrezzati e di protezione.

La variante al piano regolatore di Falconara Marittima (AN) riguarda l'area APU3 con destinazioni d'uso di tipo abitativo, ricreativo, commerciale, agricolo ecc., e prevede inoltre opere puntuali (rotatorie e tratto viario) anche al di fuori del perimetro dell'APU3 al fine di razionalizzare e integrare la viabilità.

E' stata prevista l'installazione degli impianti di riscaldamento a basso impatto ambientale nella nuova area residenziale e la riconversione di quelli esistenti con particolare riferimento all'installazione di pannelli solari per la produzione di acqua calda, mentre per le destinazioni d'uso del sito ex Montedison è previsto l'uso esclusivo di energia elettrica.

E' prevista infine la riduzione delle emissioni di metano e ammoniaca prodotti dall'attività zootecnica che sarà dismessa.

Lo stato della qualità dell'aria non è stato determinato secondo la proposta di questo dipartimento, formulata, per il procedimento di "scoping", con nota prot. n. 47095 del 20/12/2016.

Per ottenere "un quadro generale della situazione di inquinamento atmosferico del sito in esame" i proponenti hanno effettuato una campagna di misura di trenta giorni, dal 08/03/2017 al 06/04/2017 con furgone mobile ubicato a fianco della pompa di benzina lungo la S.S.16, di fronte all'ex Montedison, per gli inquinanti PM10, PM2,5, NO₂ (i cui valori giornalieri, medi del periodo, minimo e massimo misurati sono stati riportati in tabella), CO ed SO₂ (i cui valori medi orari, insieme a quelli di NO₂, ai valori medi giornalieri di SO₂ ed ai valori di "max media giornaliera su 8h" di CO, sono stati riportati in grafico di difficile lettura).

Direzione del Dipartimento

Per il C_6H_6 sono stati riportati in tabella i valori giornalieri di dieci giorni di misura, mentre per i metalli (Pb, Ni, Cd) e per il Benzo(a)pirene sono stati riportati, sempre in tabella, i valori giornalieri di cinque giorni di misura.

Non sono state riportate le mappe di isoconcentrazione relative alla dispersione degli inquinanti considerati.

I proponenti, confrontando i valori misurati con i valori massimi e minimi registrati dalle stazioni della RRQA della Regione Marche hanno individuato la stazione di Fabriano come riferimento per tutti gli inquinanti monitorati nel 2016 (CO, NO₂, PM10, PM 2,5); per SO₂ è stato invece utilizzato il valore massimo giornaliero registrato dalla stazione di Fano della RRQA nel 2015, per il benzene il valore medio annuale registrato dalla stazione di Fano della RRQA nel 2015 e per piombo, nichel, cadmio e benzo(a)pirene i valori medi registrati nel 2015 per il sito di Falconara.

Si ritiene che la valutazione effettuata non permetta una stima obiettiva di quella che può essere la qualità dell'aria della zona e non consente di stabilire l'impatto nello scenario post-operam, perché il numero di misure non è sufficiente, e perché il confronto con i dati registrati dalle stazioni della RRQA per individuare la stazione maggiormente rappresentativa della qualità dell'aria della zona è stato fatto comparando i risultati della campagna svolta con i valori minimo e massimo delle stazioni della RRQA invece che, come si ritiene andasse fatto, confrontando i valori ottenuti dalla campagna di misure con i valori misurati dalle diverse stazioni secondo il giusto periodo di mediazione normato, per ogni inquinante considerato.

I proponenti hanno effettuato una stima della qualità dell'aria ante-operam e post-operam considerando solamente la pressione generata dal traffico veicolare, basandosi sui dati dello studio del traffico redatto da Conero Bus Service e UNIVPM, e sulla presenza di due parcheggi a servizio del nuovo centro commerciale.

La valutazione previsionale dell'impatto atmosferico è stata eseguita con l'ausilio del software SoundPlan 7.4, che utilizza al suo interno il modello di dispersione dell'aria GRAL.

Come recettori sono stati individuati alcuni "punto bersaglio" tra realtà residenziali, scuole, chiesa, canonica, parcheggio, realtà commerciali già esistenti nella zona di Marina di Montemarciano e di Falconara Marittima.

Non sono stati considerati recettori nelle nuove aree abitative, ricreative e commerciali previste nel piano.

I proponenti hanno concluso che *"l'attuazione delle previsioni urbanistiche contenute nelle Varianti in esame:*

→ *non comporterà alcun superamento dei valori limite normativi espressi come media annua;*

→ *non comporterà un numero maggiore di superamenti dei valori limite normativi espressi come massimi giornalieri o orari rispetto a quanto previsto dalla stessa normativa;*

→ *comporterà un impatto sulla componente atmosfera che in linea generale può definirsi come scarsamente significativo;*

→ *solo in limitate e circoscritte zone comporterà un impatto significativo sulla componente atmosfera":* impatti significativi per i valori annuali di NO₂ presso i recettori 6 (centro di Marina) e n.12 (Rocca) per l'ipotesi 2 (scenario "V2b4").

In merito, si fa presente che dall'analisi dei dati forniti per l'ipotesi 2 (scenario "V2b4"), si è riscontrato che, in corrispondenza di numerosi recettori, per i diversi periodi di mediazione, la simulazione dell'attuazione delle varianti comporta un peggioramento dei valori di emissione in atmosfera degli inquinanti indagati rispetto alla situazione ante-operam (secondo i criteri da utilizzarsi, però, nella valutazione di impatto ambientale, si parla di impatto significativo).

Visto il peso del traffico veicolare nell'intera area considerata, si ritengono utili, per quanto di competenza, per la componente atmosfera, gli interventi sulla viabilità che possano favorire una circolazione il più possibile

Direzione del Dipartimento

scorrevole, evitando incolonnamenti con fermi prolungati dei veicoli con motore acceso e l'incentivazione di utilizzo di mezzi alternativi ai veicoli ora circolanti, non escludendo, se necessario, opere di mitigazione.

Non è descritta la fase di cantiere, né valutato il suo impatto. Per quanto di competenza, per la componente atmosferica, si ritiene fondamentale che siano in ogni caso imposte nelle NTA delle varianti ed adottate tutte le misure finalizzate a ridurre le emissioni diffuse ed a minimizzare gli impatti sull'aria, con il criterio delle migliori tecniche disponibili.

Riguardo al monitoraggio, i proponenti prevedono di svolgere il monitoraggio della qualità dell'aria con periodicità quinquennale mediante determinazione indiretta dell'inquinamento atmosferico tramite rilevamento rappresentativo dei flussi di traffico.

Si ritiene debba essere ripetuta la misura diretta della qualità dell'aria della situazione post-operam, ai sensi del D.Lgs. n. 155/2010 e ss.mm.ii., ai fini della validazione delle simulazioni ottenute e della stima reale degli impatti generati.

MATRICE RIFIUTI/SUOLO

Il progetto riguarda un'area di circa 100 ha sita al confine tra i Comuni di Falconara Marittima e Montemarciano, caratterizzata dalla presenza del sito industriale Montedison, dismesso e in stato di degrado, compreso tra la SS 16 ed il litorale, che secondo il progetto dei due Comuni, verrà a costituire un polo di valenza territoriale con funzioni turistiche, ricreative, culturali, commerciali, del benessere e del tempo libero.

Il procedimento in esame fa seguito alla necessità di sottoporre a procedura di VAS la proposta di variante ai piani regolatori dei Comuni di Falconara Marittima e Montemarciano a seguito del recepimento sia dei contributi forniti dagli SCA nella precedente fase di scoping di VAS e sia degli indirizzi presi dalle due giunte comunali. L'adeguamento rispetto all'ipotesi progettuale presentata in fase di scoping prevede ricadute significative per Falconara ed ancor più per Montemarciano, in quanto viene proposto un riassetto alla viabilità con connessioni pedo-ciclabili oltre alla realizzazione di spazi verdi attrezzati e di protezione. I proponenti prevedono la realizzazione di una grande rotatoria in sostituzione del semaforo del Mandracchio e bypass dell'abitato di Marina di Montemarciano con rotatoria su Via Fornaci, di una rotatoria all'incrocio con la SP 76 (via Clementina), incrocio Rocca Priora e un incrocio a raso della prevista nuova strada comunale per l'ingresso al sito ex Montedison con la SS16.

Per quanto riguarda la matrice rifiuti e suolo, i proponenti riportano le risposte alle osservazioni fatte precedentemente in merito alle zone che ricadono all'interno del SIN e quelle invece che rimangono al di fuori. I proponenti dichiarano che al fine di escludere una possibile contaminazione dei terreni esterni al perimetro del SIN è stata verificata la presenza di PCB e diossine/ furani tramite una campagna d'indagine avvenuta in data 10/04/2017, la cui analisi ha mostrato che tutti i valori risultano inferiori non solo alle soglie previste dalla legge ma anche ai limiti di rilevabilità dei metodi impiegati. In merito invece alle aree che ricadono all'interno del SIN, i proponenti riportano una sintesi sullo stato del procedimento di bonifica e dichiarano che sono attualmente in corso ulteriori approfondimenti al fine di concludere il procedimento avviato a seguito delle prescrizioni della Conferenza del 13/11/2014, a valle del quale potrà essere effettuata la rielaborazione del modello concettuale e potrà essere predisposta e presentata l'Analisi di Rischio (AdR) sito specifica, che dovrà tener conto degli scenari derivanti dalle destinazioni d'uso previsti nella Variante.

Direzione del Dipartimento

Osservazioni:

Vista la documentazione presentata e quanto sopra esposto si riportano le seguenti osservazioni:

- Considerato che le aree oggetto della variante al PRG risultano siti potenzialmente contaminati, si ritiene che la documentazione relativa alla variante al PRG debba essere aggiornata rispetto all'eventuale stato di contaminazione rilevato alla fine del procedimento di bonifica in corso d'opera.
- In merito ai rifiuti e alle terre e rocce da scavo prodotti si ritiene che la loro gestione deve essere eseguita ai sensi della normativa vigente.
- In merito alla campagna di indagini dei terreni esternamente al perimetro della ex-Montedison per la ricerca di PCB, diossine/furani, eseguita dalla ditta in data 10/04/2017, alla presenza dei tecnici dello scrivente servizio (Verbale n. 33/RV/2017 del 10/04/2017), si evidenzia che tale attività è stata eseguita in conformità alle osservazioni Arpam. Inoltre i risultati della ditta risultano confrontabili con quelli Arpam e non si evincono superamenti delle CSC previsti dal D.Lgs. 152/2006 Parte IV, Titolo V, All. 5, Tab. 1A, come riportato nella nota trasmessa con Prot. n. 15736 del 11/05/2018.

MATRICE RADIAZIONI/RUMORE

Dopo analisi della documentazione, in merito al procedimento di cui all'oggetto, il Dipartimento Provinciale di Ancona formula le seguenti osservazioni e valutazioni tecniche relative alla matrice rumore:

- Il procedimento in esame si configura nell'ambito del progetto che riguarda un'area di circa 100 ha sita al confine tra i Comuni di Falconara Marittima e Montemarciano, caratterizzata dalla presenza del sito industriale Montedison, dismesso e in stato di degrado, compreso tra la SS 16 ed il litorale, che secondo il progetto dei due Comuni, verrà a costituire un polo di valenza territoriale con funzioni turistiche, ricreative, culturali, commerciali, del benessere e del tempo libero.
Il procedimento in esame fa seguito alla necessità di sottoporre a procedura di VAS la proposta di variante ai piani regolatori dei Comuni di Falconara Marittima e Montemarciano a seguito del recepimento sia dei contributi forniti dagli SCA nella precedente fase di scoping di VAS e sia degli indirizzi presi dalle due giunte comunali (Del. N. 208 del 30/05/2017 del Comune di Falconara M.ma e Del. N. 87 del 08/06/2017 del Comune di Montemarciano). L'adeguamento rispetto all'ipotesi progettuale presentata in fase di scoping prevede ricadute significative per Falconara ed ancor più per Montemarciano, per il cui territorio viene proposto un riassetto alla viabilità con connessioni pediciclabili oltre alla realizzazione di spazi verdi attrezzati e di protezione. L'ipotesi di viabilità illustrata nella proposta si fonda sullo studio del traffico redatto da Conero Bus Service e UNIVPM e prevede: la realizzazione di una grande rotatoria in sostituzione del semaforo del Mandracchio e bypass dell'abitato di Marina di Montemarciano con rotatoria su Via Fornaci; la realizzazione di una rotatoria all'incrocio con la SP 76 (via Clementina), incrocio Rocca Priora; un incrocio a raso della prevista nuova strada comunale per l'ingresso al sito ex Montedison con la SS16.
Nel territorio del comune di Falconara la classificazione attuale fa ricadere in classe IV il sito ex Montedison ed in classe III il resto delle aree: per Falconara M.ma non sono previste modifiche della classificazione acustica a seguito della realizzazione del progetto. Nel territorio del Comune di

Direzione del Dipartimento

Montemarciano le aree interessate ricadono in classe II e III. Dal momento che la Variante comporta la realizzazione di una nuova infrastruttura stradale di categoria C1, il Comune ha ravvisato la necessità di rivedere con un futuro atto di variante la zonizzazione acustica, classificando in classe III parte delle aree interessate, site attualmente in classe II.

- Nel rapporto ambientale il Committente ha preso in esame 6 scenari alternativi: l'alternativa zero, che prevede il mantenimento dello stato attuale (V0); lo scenario inerziale che prevede l'attuazione delle previsioni del PRG vigente (V1); lo scenario con sviluppo longitudinale alla SS16 e parallelo alla linea di costa, soluzione spinale, che propone due alternative una con la secante interna (V2a3) ed una con la tangente esterna (V2a4); lo scenario con sviluppo trasversale alla SS16 e alla linea di costa, soluzione costale, che propone due alternative una con la secante interna (V2b3) ed una con la tangente esterna (V2b4): quest'ultima risulta la soluzione scelta.
- Nel Rapporto Ambientale viene riportato l'approfondimento di tipo quantitativo relativo al clima acustico, al fine di valutare l'impatto generato dal potenziale incremento di rumore derivante dal nuovo flusso di traffico. In tale documento viene specificato che tale valutazione, nell'ambito del procedimento di VAS, non considera il rumore generato dalla linea ferroviaria limitrofa al sito ex Montedison; in particolare la definizione completa del clima acustico, comprensivo anche del contributo del bypass ferroviario relativo al collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica, sarà compiuta all'interno della procedura di VIA.
- L'area oggetto di indagine per la matrice rumore è stata suddivisa in 5 zone sensibili: Montemarciano, centro storico di Marina (zona 1); Montemarciano, tratto urbano SS16 (zona 2); Falconara, tratto extraurbano SS16 verso Marina (zona 3); Falconara, tratto extraurbano SS16 verso API (zona 4); Falconara, infrastruttura stradale oggetto di nuova pianificazione (zona 5). Per la caratterizzazione dello stato ante operam del clima acustico sono stati individuati i bersagli recettori ritenuti sensibili (nei due Comuni, in classe II, III e IV): 25 edifici di civile abitazione, 2 edifici recettivi, 3 scuole, l'edificio comunale, un impianto geodetico, 3 edifici commerciali, situati nelle zone 1÷4. Nella zona 5 sono stati presi in esame recettori rappresentativi dello scenario acustico futuro: 9 civili abitazioni e l'impianto geodetico, tutti ricadenti in classe acustica III. La campagna di misure, svoltesi tra marzo e aprile del 2017, è consistita in: misure di media durata, 15 minuti, eseguite in 26 punti nel periodo diurno e in 11 punti nel periodo notturno nei pressi di recettori sensibili nell'abitato di Marina di Montemarciano e misure di lunga durata (due monitoraggi di 7 giorni, uno di 3 giorni e due di un giorno) in cinque punti di rilievo (distributore lungo la SS16, presso il Centro Sociale in Via Roma a Montemarciano, lungo la SP 76 verso la SS16, zona Hotel Luca Falconara e zona agricola a Falconara). Per la valutazione dello stato di progetto è stato utilizzato il software previsionale SoundPlan che il Committente ha opportunamente tarato, mediante il confronto tra livelli misurati e livelli stimati, in entrambi i periodi di riferimento diurno e notturno, per i 5 monitoraggi di lunga durata e per 7 dei 26 punti scelti nel monitoraggio a media durata. L'esito di tale taratura risulta favorevole dal momento che la tolleranza del calcolo previsionale è restata al di sotto di 2 dB. Secondo quanto previsto dall'allegato D del DM 16/03/1998 sono state fornite le copie dei certificati LAT di taratura validi della catena di misura utilizzata.
- La stima della situazione post operam è stata condotta in modo sufficientemente esauriente, prendendo in esame due degli scenari possibili, analizzati nel rapporto ambientale: lo stato V0 (mantenimento dello stato attuale) e lo stato V2b4 (inserimento della nuova viabilità a monte della SS16 con sviluppo trasversale alla linea di costa). Nel rapporto ambientale viene dichiarato che la

Direzione del Dipartimento

valutazione è stata condotta considerando lo scenario 2, dal momento che la nuova strada è prevista ad una distanza maggiore dall'abitato di Marina rispetto allo scenario 1, risultando meno impattante dal punto di vista acustico. In entrambi i casi (per V0 e per V2b4) sono state riportate tabelle contenenti gli esiti delle stime dei livelli sonori previsti in corrispondenza dei recettori individuati nelle zone prese in esame, tenendo conto degli scenari di traffico maggiormente impattanti: quello estivo festivo notturno e quello invernale feriale diurno. Per lo scenario V0 viene riportata la differenza tra i valori calcolati (nell'ipotesi di mantenimento dello stato attuale) ed i valori previsti dalla zonizzazione acustica nelle zone 1÷4 (per la zona 5 non vengono effettuati i calcoli dal momento che riguarda l'attuazione della variante in scenari diversi da V0). Per lo scenario V2b4 viene riportata la differenza tra i valori calcolati, a variante realizzata (con un incremento di traffico di 9000 unità giornaliere), ed i limiti previsti dalla classificazione acustica nelle zone 1÷5, comprendendo quindi anche la valutazione ai recettori situati all'interno della fascia di pertinenza di 150 metri (strada C1) della infrastruttura stradale di nuova realizzazione.

- Nelle conclusioni dello studio acustico riportate nel rapporto ambientale viene dichiarato che attualmente per i recettori lungo via Roma e lungo la SS16 si riscontra un superamento dei limiti diurni e notturni di immissione assoluta sia nel periodo estivo festivo che nel periodo invernale feriale, mentre a seguito dell'attuazione delle previsioni di Variante si riducono i livelli sonori per i recettori che si affacciano su Via Roma. Viene dichiarato inoltre che nelle zone 2, 3 e 4 si evidenziano "modifiche non sostanziali dei valori ai recettori (leggero peggioramento ipotizzabile soprattutto per le zone n. 3 e 4) rispetto ai limiti di zonizzazione acustica comunale nella fase post sia nel periodo estivo che nel periodo invernale". In merito si fa presente che dall'analisi dei dati forniti si è riscontrato che in corrispondenza di numerosi recettori la simulazione dell'attuazione delle proposte di Variante comporta un peggioramento dei livelli sonori rispetto alla condizione V0 (stato attuale) con superamento dei limiti normativi: in zona 1, R5 nel periodo estivo festivo ed R2, R4 e R5 nel periodo invernale feriale; in zona 2, R16, R17, R18, R19, R21 nel periodo estivo festivo; in zona 3, R24 e R30 nel periodo estivo festivo ed R24, R25 e M1 nel periodo invernale feriale; in zona 4, M3 nel periodo estivo festivo ed R27 nel periodo invernale feriale. Viene inoltre dichiarato che si prevede un incremento del rumore derivante dal traffico veicolare sui recettori che si troveranno nelle vicinanze della nuova infrastruttura stradale (zona 5).

In merito si ricorda che in base al D.P.R. n. 142 del 30/03/2004, che stabilisce le disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, nel caso si riscontrino superamenti dei limiti di legge, gli interventi di risanamento acustico (secondo l'art. 6) sono a carico dell'ente proprietario della strada, secondo quanto previsto dall'art. 8 del medesimo decreto.

- In riferimento agli obiettivi di sostenibilità ambientale, relativi alla necessità di tutelare l'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico, sono previste delle azioni direttamente perseguibili dalla variante in esame, inserite quindi nelle norme tecniche che compongono la documentazione e analizzate nel Rapporto Ambientale, che si riportano di seguito: previsione dell'impatto acustico e valutazione previsionale del clima acustico, oltre che di controllo del rispetto della normativa vigente in materia, all'atto del rilascio delle concessioni edilizie o di provvedimenti di licenza, autorizzazione e nulla osta all'esercizio di attività e alla costruzione di nuovi impianti e infrastrutture; promozione e sostegno all'utilizzo di materiali fonoassorbenti e fonoisolanti nell'edilizia (si ipotizza l'utilizzo di asfalto con buone caratteristiche di fonoassorbimento - ad es. -6 dB - per mitigare le situazioni di superamento); garantire la certificazione acustica di tutti i progetti di nuovi impianti, di lavori, opere,

Direzione del Dipartimento

modifiche, installazioni di impianti o infrastrutture, di ristrutturazione di recupero del patrimonio edilizio esistente, della costruzione di nuovi edifici pubblici.

- Nel rapporto Ambientale vengono riportati anche il procedimento e gli esiti della valutazione di tipo qualitativo che si basa sull'attribuzione di un peso a una serie di caratteristiche (frequenza, durata, reversibilità e probabilità) per ciascun effetto individuato, eseguita sui sei scenari alternativi già sopra richiamati (V0, V1, V2a3, V2a4, V2b3, V2b4) dai quali risulta confermato che per quanto riguarda il clima acustico la proposta di Variante identificata con la scenario V2b4 risulta quella capace di ridurre gli impatti sulla popolazione, salvaguardando i residenti al confine tra Marina e Falconara. In particolare per le zone da 1 a 4, si passerebbe da 78 superamenti dei limiti normativi nello scenario V0 a 56 nello scenario V2b4 (tenendo conto che la zona 5 è stata valutata solo nello scenario V2b4 che prevede la realizzazione della nuova viabilità).
- La documentazione fornita illustra le misure di mitigazione previste, che, in merito alla valutazione del rumore, consistono in: progettare la realizzazione delle nuove strade, con particolare riguardo al bypass di Marina di Montemarciano con la rotatoria di via Fornaci, con l'impiego di manti stradali con caratteristiche idonee da limitare la rumorosità prodotta dal traffico vicinale entro i limiti consentiti (es. asfalto fonoassorbente), prevedere l'adozione di altri strumenti (es. cortine vegetali e muri verdi) al fine di garantire il rispetto dei limiti di classificazione acustica previsti dalle vigenti normative comunali.
- L'autorità precedente si impegna ad effettuare un monitoraggio del clima acustico con periodicità quinquennale, partendo dai dati riportati nello studio riportato nel Rapporto Ambientale, al fine di valutare il rispetto dei limiti normativi in corso d'opera e a completa attuazione su tutte le zone prese in esame (da 1 a 5), conducendo un'indagine fonometrica da attuarsi con modalità operative e recettori analoghi a quanto indicato alla Sez. B.2.2.1 del Rapporto Ambientale. A seguito di tale monitoraggio viene prevista dai Procedenti la possibilità di ricorrere all'adozione dell'asfalto fonoassorbente, all'inserimento di cortine vegetali e muri verdi e all'adozione di una pianificazione per il risanamento acustico.

Questo Dipartimento sottolinea che la necessità di prevedere opportuni piani di risanamento acustico, rappresenta un obbligo di legge per l'Autorità precedente in caso di superamento dei limiti normativi a seguito dell'adozione di nuovi strumenti urbanistici (limiti della classificazione acustica secondo il DPCM 14/11/1997, tab. A, B, C e D e limiti di immissione per le infrastrutture stradali secondo il DPR 142/2004).

Dopo analisi della documentazione, in merito al procedimento di cui all'oggetto, il Dipartimento Provinciale di Ancona formula le seguenti osservazioni e valutazioni tecniche relative alla matrice Campi Elettromagnetici:

- nell'area oggetto della riqualificazione insistono alcune Stazioni Radio Base per telefonia mobile e un elettrodotto Alta Tensione;
- per quanto riguarda la telefonia mobile risultano installate sul sito le Stazioni Radio Base dei gestori TIM, Vodafone e Wind Tre con 2 impianti (ex Wind e ex H3G), i cui contributi dovranno essere

Direzione del Dipartimento

valutati nella previsione nel progetto di riqualificazione di luoghi caratterizzati da permanenza prolungata o aree attrezzate, nel rispetto dei valori limite previsti dal DPCM 08/07/2003;

- per quanto riguarda la linea ad Alta Tensione questa è costituita da un elettrodotto TERNA di proprietà ex RFI; nella progettazione di edifici occorrerà tenere conto della fascia di rispetto della linea, all'interno della quale, secondo quanto previsto all'art. 4 della Legge n. 36/2001, non è consentita alcuna destinazione di edifici ad uso residenziale, scolastico, sanitario ovvero ad uso che comporti una permanenza non inferiore a quattro ore; inoltre ai sensi del DPCM 08/07/2003, nella progettazione di luoghi adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore giornaliere e in corrispondenza di aree gioco per l'infanzia dovrà essere rispettato l'obiettivo di qualità di 3 μ T per il valore dell'induzione magnetica.

Il Resp. del Servizio Territoriale
Ing. Carlo Bartolini

