



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U. prot DVA - 2010 - 0020506 del 27/08/2010

API Raffineria di Ancona S.p.A.
Via Flaminia, 685
60015 Falconara Marittima (AN)

Pratica N:

Prof. Mittente:

e p.c. Regione Marche
Servizio Ambiente e Difesa del Suolo
Viale Tiziano, 44
60125 Ancona (AN)

Al Presidente della
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto
Ambientale - VIA e VAS
SEDE

Direzione generale per la tutela del territorio e
delle risorse idriche
SEDE

ex Divisione VI - Rischio Industriale Prevenzione
e Controllo Integrati dell'Inquinamento
SEDE

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per la Qualità e la Tutela del
Paesaggio, l'Architettura e l'Arte Contemporanee
Via San Michele, 22
00153 Roma (RM)

OGGETTO: Procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 20 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.. Progetto di modifica del terminale di scarico e carico idrocarburi, denominato "Isola", e delle annesse condotte sottomarine della Raffineria di Falconara Marittima. Proponente API Raffineria di Ancona S.p.A.. Comunicazione degli esiti di verifica.

Con nota prot. 1734/09 del 23/10/2009, acquisita al prot. exDSA-2009-0029251 del 03/11/2009, la Società API Raffineria di Ancona S.p.A. ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA ai sensi dell'art. 20 del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii., relativamente al progetto di modifica del terminale di scarico e carico idrocarburi, denominato "Isola", e delle annesse condotte sottomarine della Raffineria di Falconara Marittima, localizzata in Provincia di Ancona.

La Società API Raffineria di Ancona S.p.A. ha provveduto, ai sensi del comma 2 del citato articolo 20 del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii., a pubblicare sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 260 del 07/11/2009, un avviso atto a rendere edotto il pubblico della presentazione della citata istanza al fini di consentire allo stesso la consultazione dello Studio preliminare ambientale e l'eventuale presentazione di osservazioni.

La documentazione presentata dalla società API Raffineria di Ancona S.p.A. è stata trasmessa alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS in data 03/11/2009. A conclusione dell'istruttoria tecnica, la detta Commissione si è espressa, riguardo al progetto in questione, con parere n. 440 del 16/04/2010 che, allegato alla presente, ne costituisce parte integrante.

Sulla base di tutto quanto sopra evidenziato *preso atto che*:

- non sono pervenute alla data del presente provvedimento osservazioni da parte del pubblico;
- in merito al progetto di modifica del terminale di scarico e carico idrocarburi, denominato "Isola", e delle annesse condotte sottomarine della Raffineria di Falconara Marittima, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS con parere n. 440 del 16/04/2010 ha espresso il proprio parere positivo “[...] *all’esclusione dall’assoggettabilità alla procedura di VIA [...] a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni [...]*”;
- nel detto parere la Commissione ha evidenziato che “*per quanto riguarda le aree marine e terrestri potenzialmente interessate dal progetto, non vi sono presenti zone soggette a vincoli di tutela biologica, naturalistica ed archeologica appartenenti alla Rete Natura 2000: Siti di Interesse Comunitario (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS)*”;
- sempre nel detto parere, la Commissione ha valutato in merito alle diverse componenti ambientali che:
 - *Ambiente idrico: si reputa trascurabile il potenziale impatto sull’ambiente idrico, sia in fase di cantiere che di esercizio;*
 - *Flora, fauna ed ecosistemi: si reputa trascurabile il potenziale impatto sul sistema Flora, fauna ed ecosistemi, sia in fase di cantiere che di esercizio;*
 - *Atmosfera: si reputa trascurabile il potenziale impatto sull’atmosfera, sia in fase di cantiere che di esercizio;*

oleose in mare e altri possibili inquinanti derivanti dai mezzi e attrezzature navali.

6. Nel tratto relativo ai primi 500 m misurati a partire dall'isola, caratterizzato come "area critica" (*safety zone*) in classe di sicurezza "Alta", a motivo di attività umane frequenti (Location Class 2, così come definita alla Sez. 2C della standard internazionale DnV OS-F101), è prescritta quale misura di protezione contro la caduta accidentale e l'impatto di corpi meccanici esterni conseguenti alle manovre di ormeggio e disormeggio, la completa ricopertura delle condotte con materassi bituminosi e/o stuoie appesantite con lastre di calcestruzzo posate a cavaliere delle condotte stesse. In alternativa, quale misura di protezione, potrà essere adottata la completa ricopertura delle condotte con ghiaia disposta per successive stratificazioni di materiali lapidei di pezzatura via via crescente sino a raggiungere una copertura garantita di almeno 1,5 m misurati sulla generatrice superiore delle condotte stesse. In ogni caso, le condotte dovranno essere posate sul fondo naturale, eliminando anche il previsto scavo delle trincee in prossimità dell'isola.
7. Dal punto di vista della tutela dei beni archeologici, in relazione al rischio connesso all'opera in progetto visti i ritrovamenti nei fondali a sud di Falconara Marittima, si prescrive la necessità della presenza, durante le fasi di lavorazione a mare, di personale qualificato di vigilanza, coordinato dal MiBAC - Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche.

Un sintetico avviso relativo al presente provvedimento sarà pubblicato, ai sensi del comma 7 dell'art. 20 del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii., sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana. Il testo completo sarà reso disponibile sul sito WEB di questo Ministero.

Il presente provvedimento è comunicato alla Società API Raffineria di Ancona S.p.A., al Ministero per i beni e le attività culturali e alla Regione Marche.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla pubblicazione dell'Avviso in Gazzetta Ufficiale.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Mariano Grillo)



- Suolo e sottosuolo: gli impatti sulla componente suolo e sottosuolo legati alle fasi di cantiere e di esercizio possono essere ritenuti di entità trascurabile, mentre non si registrano impatti sulla componente "suolo e sottosuolo terrestre";
- Ambiente fisico – rumore: si reputa trascurabile il potenziale impatto sull'ambiente fisico - rumore, sia in fase di cantiere che di esercizio;
- Paesaggio e beni culturali: non sono attesi impatti sulla componente paesaggio, né si rilevano interferenze e quindi potenziali impatti sui beni culturali di interesse archeologico o storico a seguito dell'esercizio degli impianti in esame;

SI DETERMINA

l'esclusione dall'assoggettamento alla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto, presentato dalla Società API Raffineria di Ancona S.p.A., consistente nella modifica del terminale di scarico e carico idrocarburi, denominato "Isola", e delle annesse condotte sottomarine della Raffineria di Falconara Marittima, a condizione del rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. Prima di procedere a qualsiasi operazione lungo la fascia di fondale marino, interessata dai lavori di posa delle condotte sottomarine, dovrà essere effettuato un rilievo geofisico al fine di caratterizzare nel dettaglio il fondale marino dal punto di vista batimetrico e morfologico con l'uso di multibeam, side-scan sonar e sub-bottom profiler e magnetometro; nelle zone particolari (quali l'approdo, o in prossimità dell'isola e delle altre condotte subacquee esistenti) dovrà essere eseguita anche una ispezione visiva per mezzo di mezzi subacquei tipo ROV. Dovrà inoltre essere eseguito un rilievo per l'esatta identificazione e localizzazione di preesistenti installazioni o strutture sott'acqua (cavi sottomarini, condotte, relitti, ecc.) e procedere all'eventuale recupero di materiali o relitti esistenti, in corrispondenza dell'asse del tracciato. Tale campagna dovrà essere pianificata ed eseguita sotto il controllo di ARPA Marche.
2. Dovendo operare all'interno del SIN prima dell'inizio dei lavori dovrà essere attivata la procedura di caratterizzazione dei fondali, così come fissato dal DM 26.2.2003 del MATTM, al fine di evidenziare situazioni che necessitino di interventi di bonifica e/o messa in sicurezza. Detto piano di caratterizzazione dovrà essere preventivamente approvato dal MATTM Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche.
3. Qualunque siano le precauzioni adottate, i lavori a mare dovranno avvenire nel periodo 30 settembre - 1 giugno, fuori dalla stagione estiva, del periodo di balneazione e, per quanto possibile, non nel periodo di riproduzione delle biocenosi che caratterizzano il tracciato.
4. Nel corso dei lavori a mare dovrà essere effettuato, in accordo con ARPA Marche, il monitoraggio della torbidità dell'acqua al fine di verificare ed eventualmente contenere la torbidità indotta.
5. In tutte le fasi dei lavori a mare si dovranno adottare le misure più idonee per ridurre al minimo possibile le vibrazioni indotte, la torbidità delle acque, evitando la dispersione di sostanze



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

* * *

Raffineria di Falconara Marittima - progetto di modifica del terminale di scarico e carico idrocarburi, denominato "Isola" e delle annesse condotte

Verifica di assoggettabilità alla VIA

Proposta di Parere N. 440 del 26 aprile 2010

Proponente: **API- Raffineria di Ancona S.p.A.**
Regione: **Marche**
Provincia: **Ancona**

Gruppo Istruttore	Ing. Graziano Falappa (Referente)
	Ing. Chiara Di Mambro
	Dott. Andrea Borgia

Roma, Marzo 2010

Handwritten signatures and initials scattered throughout the page, including a large signature on the right side and several initials at the bottom.

DELLA TUI.
Commissione
sull'impatto
ambientale
Il Segretario

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la domanda di verifica di assoggettabilità alla VIA presentata dalla Società API- Raffineria di Ancona S.p.A. in data 30/10/2009 concernente il progetto Raffineria di Falconara Marittima - progetto di modifica del terminale di scarico e carico idrocarburi, denominato "Isola" e delle annesse condotte da realizzarsi nel Comune di Ancona;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTA la Relazione Istruttoria;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla alla domanda di verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale ed al conseguente deposito del progetto preliminare e dello studio preliminare ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 07/11/2009 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana;

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- studio preliminare ambientale e progetto preliminare fornito dalla Società API- Raffineria di Ancona S.p.A. in data 03/11/2009 prot.n.exDSA/29251;

PRESO ATTO che non sono pervenute osservazioni da parte di terzi interessati espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

CONSIDERATO che

- sulla base di quanto dedotto dallo studio preliminare ambientale presentato dal Proponente, nell'ambito di un complesso sistema di trasferimento di materie prime e prodotti via mare (pontile, isola artificiale, piattaforma off-shore, ecc...) a servizio dell' impianto API, il progetto proposto riguarda solo ed esclusivamente:

VVV

Raffianimenti alconara Marittima - progetto di modifica del terminale di scarico e carico idrocarburi, denominato "Isola" e delle
 VIE ALTERNATIVE AL MARE
 Gruppo di Verifica
 VAS
 Commissione
 Ambiente e del Mare
 Commissione
 V/A e C.C.

esistente struttura a mare, denominata isola posta a circa 3,6 km dalla costa (per introduzione greggio e spedizione/ricezione prodotti);

due nuove sealines che permetteranno la movimentazione dei prodotti e delle materie prime tra il sito produttivo e l'isola.

- le necessità delle operazioni comprese nel progetto valutato nascono principalmente dall'esigenza, a parità di movimentazioni e traffico navi complessivo, di razionalizzare l'utilizzo dei terminali, tenendo conto delle mutate caratteristiche costruttive delle navi, quali in particolare l'utilizzo esclusivo del doppio scafo. Per il raggiungimento del suddetto scopo di razionalizzazione ed ottimizzazione il proponente ha necessità di ottimizzare l'operatività del servizio svolto dall'isola, ed in particolare:
 - ridurre la durata dei tempi di attracco all'isola ed ampliarne la flessibilità operativa, procedendo alla sostituzione delle due sealine attualmente poste fuori servizio in via definitiva;
 - adeguare le strutture di accosto ed ormeggio, in modo da poter assicurare ampi margini operativi anche in condizioni meteo marine più gravose rispetto alle attuali limitazioni dell'Isola;
 - adeguare l'illuminazione per consentire l'estensione della finestra operativa dell'isola.
- l'intervento proposto riguarda la struttura a mare, denominata isola, e due sealines che permettono la movimentazione dei prodotti e delle materie prime tra il sito produttivo e l'isola. Il progetto proposto prevede, nello specifico, le seguenti attività:
 - interventi all'isola:
 - * installazione di ulteriori briccole di accosto sia sull'ormeggio interno che su quello esterno,
 - * modifica o sostituzione dei bracci di carico e scarico esistenti sia sull'accosto esterno che interno,
 - * modifica dell'attuale sistema di illuminazione.
 - posa di due linee sostitutive di collegamento tra l'isola e la terraferma, a distanza di circa 20 m dal fascio di linee esistenti, per la sostituzione dal punto di vista operativo delle due linee 101 e 105 poste definitivamente fuori servizio.

ESAMINATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico il progetto in esame, sulla base di quanto dedotto dallo studio preliminare ed in relazione all'attività istruttoria effettuata, è da porsi in relazione ai principali riferimenti normativi e programmatici di seguito delineati.

- Il Regolamento comunitario 1726/2003/CE ha come principale obiettivo la riduzione dei rischi di inquinamento accidentale da idrocarburi pesanti (gasolio pesante, greggio pesante, oli usati, bitume e catrame) nelle acque europee grazie all'introduzione accelerata del doppio scafo, o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo. Il regolamento si applica alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate che accedono a un porto o ad un terminale offshore sotto la giurisdizione di uno Stato membro, salpano da esso o gettano l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di uno Stato membro indipendentemente dalla bandiera che battono, o che battono la bandiera di uno Stato membro. Nessuna petroliera, ad eccezione di quelle a doppio scafo, è autorizzata a battere bandiera di uno Stato membro e, qualunque bandiera batta, a entrare nei porti o nei terminali marittimi sottoposti alla giurisdizione di uno Stato membro, oltre le date stabilite dal

Handwritten signatures and initials scattered throughout the page, including a large signature on the right side and several smaller ones at the bottom.

MINISTERO
DELLA TUTELA DEL
Commissario
dell'Impatto /
il Segretario

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
il Segretario della Commissione

Regolamento, in funzione dell'età della nave, della sua portata e della tipologia di idrocarburo

AMBIENTE
RITORIO DEL MARE
Verifica
orientale - VIA e VAS
Della Commissione

Direttiva Comunitaria 2008/56/CE istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino, sviluppando una strategia tematica per la protezione e la conservazione dell'ambiente marino volta a promuovere l'uso sostenibile dei mari e la conservazione degli ecosistemi marini.

- La Legge nazionale n.13 del 9 gennaio 2006, modificata ed integrata dalla Legge 296 del 27 dicembre 2006, prevede disposizioni specifiche in materia di sicurezza della navigazione per favorire l'uso di navi a doppio scafo e per l'ammodernamento della flotta quali il divieto di iscrizione nei registri nazionali delle navi a scafo singolo con portata lorda superiore a 600 tonnellate per il trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici con età superiore a 15 anni. Viene inoltre vietato l'accesso a qualunque zona di ancoraggio nazionale, compresi porti e piattaforme offshore, di navi a scafo singolo di qualunque nazionalità che trasportano prodotti petroliferi, tranne le navi cisterna di portata lorda compresa fra le 600 e le 5000 tonnellate utilizzate all'interno di porti per operazioni di bunkeraggio, in attuazione dei regolamenti europei già descritti.
- Il programma sulla gestione integrata delle zone costiere è stato varato dalla Commissione Europea nel 1996. Il programma si basa su 35 progetti locali e regionali che dimostrano l'applicazione della Gestione Integrata delle Zone Costiere GIZC, una serie di progetti di ricerca e su analisi tematiche trasversali. Fra i progetti definiti in attuazione del suddetto programma rientra il progetto PlanCoast, sviluppato nel biennio Aprile 2006-Aprile 2008. A tale progetto hanno aderito 16 enti appartenenti a 11 Paesi del Mare Adriatico, Mar Baltico e Mar Nero, sotto il coordinamento del Ministero del Lavoro della Regione Tedesca del Mecklenburg-Vorpommern. In particolare per l'Italia hanno partecipato la regione Emilia Romagna e il Comune di Ancona. L'obiettivo del progetto è stato quello di rafforzare il ruolo della pianificazione territoriale nella gestione integrata delle zone costiere e nei processi di pianificazione degli usi del mare, attraverso la realizzazione di specifici progetti pilota. In particolare per il mare Adriatico è stato sviluppato il progetto D.A.M.A.C. (Difesa Ambientale del Mare Adriatico e Comunicazioni), in collaborazione tra la Regione Marche e la contea di Zara. Tale progetto è volto alla promozione della gestione integrata e dello sviluppo sostenibile nel medio Adriatico in caso di rilascio di sostanze pericolose, il cui potenziale rischio per l'uomo e l'ecosistema è stato valutato in base al numero di mezzi marittimi circolanti in tale area che trasportano tali tipologie di sostanze. Sono stati simulati quindi gli scenari di rischio derivanti dal rilascio di sostanze pericolose mediante appositi software. I risultati di tali analisi hanno portato alla definizione di un' "autostrada del mare" lungo la quale concentrare il transito dei mezzi marittimi trasportanti sostanze pericolose, ciò permetterà di minimizzare l'impatto derivante da possibili rilasci lungo le fasce costiere soggette a particolare tutela ambientale. Inoltre il progetto DAMAC prevede di definire tutte le acque internazionali come zone sensibili.
- La raffineria Api è inclusa nel perimetro del Sito di bonifica di Interesse Nazionale di Falconara Marittima, designato dal DM del 26 febbraio 2003. Nella perimetrazione sono incluse sia aree a terra nonché l'area marina antistante le aree terrestri incluse nel perimetro, per un'estensione di tre km dalla costa. Le aree da sottoporre ad interventi di caratterizzazione, di messa in sicurezza d'emergenza di bonifica e ripristino ambientale e ad attività di monitoraggio, sono individuate all'interno del perimetro provvisorio, mostrato in figura. Come emerge dalla perimetrazione, l'area occupata dalla raffineria nonché l'area a mare antistante lo stabilimento ricadono interamente nel SIN. La porzione areale a terra nonché i 3 km a mare antistanti lo stabilimento sono stati già oggetto di un Piano di Caratterizzazione delle aree in concessione demaniale antistanti la raffineria e contermini ai pontili e lungo le condotte sottomarine, i cui risultati sono stati validati dall'ARPAM.
- Il Piano di gestione integrata delle aree costiere è stato adottato dalla Regione Marche (L.R. 10/99 e L.R. 13/99) al fine di promuovere la tutela e razionale utilizzazione della zona costiera e delle sue risorse; rappresenta l'atto di programmazione attraverso cui la Regione intende affrontare le

tematiche relative alla continua e costante interazione tra il territorio e le azioni del mare. DELLA TUT M
è quello di definire gli interventi di ricostruzione delle spiagge per la difesa delle infrastrutture, del patrimonio ambientale e per il rilancio delle attività turistiche, prevedendo altresì la manutenzione rivolta alla salvaguardia delle opere realizzate. Il Piano contiene indicazioni generali vincolanti, riferite a tratti di costa comunali e sovracomunali, e specifiche non vincolanti, di riequilibrio fisico delle unità fisiografiche contenute negli elaborati tecnici. Le unità fisiografiche di interesse per il progetto in esame sono: unità 10 - dal porto di Senigallia alla foce del fiume Esino; unità 11 - dalla foce del fiume Esino al Porto di Ancona. In corrispondenza di tali unità il piano prevede interventi volti ad arrestare o ridurre il processo erosivo, oltre a lavori di manutenzione delle scogliere emerse nel tratto di costa a sud della raffineria api (per un totale di 4200 m). Le Norme Tecniche di Attuazione del Piano definiscono gli indirizzi vincolistici per l'utilizzazione del demanio marittimo, prevedendo in particolare le tipologie di opere consentite sulle aree del demanio marittimo stesso e le relative modalità di realizzazione.

- Il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR), approvato con Delibera n.175 del Consiglio Regionale in data 16/02/05, contiene gli indirizzi, gli obiettivi strategici a lungo, medio e breve termine, le indicazioni concrete, gli strumenti disponibili, i riferimenti legislativi e normativi, le opportunità finanziarie, i vincoli, gli obblighi e i diritti per i soggetti economici operatori di settore, per i grandi consumatori di energia e per l'utenza diffusa.
- Il Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR) ed il Piano di Inquadramento Territoriale (PIT) oltre a definire i meccanismi normativi per la tutela delle aree considerate di importanza paesaggistica ai sensi della normativa vigente, puntano ad indirizzare verso la tutela ambientale tutti gli atti di pianificazione territoriale ed urbanistica regionale.
- La Regione Marche, con DACR n. 36 del 30 maggio 2001, ha approvato il Piano Regionale di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria, ai sensi del DPR 203/1988 (abrogato dall'art. 280 del D.Lgs. 152/2006). Il piano individua le zone di interesse, ossia porzioni di territorio in cui sono già note problematiche legate alla qualità dell'aria per la particolare concentrazione di fonti emmissive (aree più densamente urbanizzate). L'area comprendente Ancona - Falconara e la basse valle dell'Esino, da sempre è particolarmente delicata dal punto di vista ambientale, per la presenza di impianti di una certa rilevanza, quali la raffineria, alcune centrali termoelettriche, l'area portuale con le attività industriali e di servizio connesse, altre infrastrutture quali l'aeroporto e l'interporto, ecc... Successivamente, con DGR 2746/01, la Regione ha dato incarico all'ARPAM per la predisposizione delle linee guida per la gestione uniforme delle stazioni di monitoraggio al fine di avere uno strumento di partenza per la predisposizione di piani e programmi adeguati. Sul documento "Secondo Rapporto sullo stato dell'Ambiente nella Regione Marche" sono riportati i risultati raccolti dall'ARPAM sullo stato delle emissioni in atmosfera di particolari inquinanti, raccolti dalla rete di monitoraggio della qualità dell'aria, suddivisa in ambiti provinciali.
- La Regione Marche, alla luce di quanto previsto dall'art. 74 comma 2 e 3 del D.Lgs. n. 112/98, con deliberazione del Consiglio Regionale n. 305 del 1 marzo 2000, ha dichiarato l'area di Ancona, Falconara e Bassa Valle dell'Esino ad elevato rischio di crisi ambientale (AERCA) ed ha avviato, nell'ambito delle attività previste da un Accordo di Programma con il Ministero dell'Ambiente MATTM (D.G.R. n. 2929/99) e con il coinvolgimento degli Enti Locali, le procedure, gli studi e le analisi finalizzate alla approvazione del Piano di Risanamento di cui al comma 4 del sopra richiamato art. 74 del D.Lgs. n. 112/98 e all'art. 3 della Legge Regionale 6 Aprile 2004 n.6. Il Piano di Risanamento dell'Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale rappresenta un sistema di azioni, destinate ad un'area delimitata e complessa, strutturate su un arco temporale che supera l'orizzonte strettamente necessario a rimediare alle condizioni di emergenza ambientale. Il territorio dichiarato AERCA si estende per circa 85 km², includendo parte dei territori dei Comuni di Ancona, Falconara Marittima. In relazione alle aree marine non sono stati identificati nel Piano obiettivi specifici e relative azioni.

Il colloquio di intesa tra Regione Marche, Provincia e Comune ed api raffineria spa è stato sottoscritto in data 30/06/03 in conseguenza del contestuale rilascio della rinnovata concessione petrolifera. Con Decreto del Direttore del Dipartimento Territorio e Ambiente n. 18/03 del 10/06/2003 è stata rinnovata la Concessione per la lavorazione e il deposito di oli minerali della raffineria API, fino al 31 gennaio 2020, con gli assetti tecnologici quali/quantitativi descritti nel documento progettuale e corrispondenti ad una capacità di 3.900.000 tonnellate/anno di materie prime. Tale atto formalizza l'impegno delle parti a perseguire l'obiettivo generale della qualità, dello sviluppo economico e sociale, della tutela dell'ambiente, della salute e sicurezza dei lavoratori e delle comunità locali attraverso i molteplici strumenti pubblici del governo del territorio, della più efficace innovazione tecnologica, del perseguimento delle certificazioni di qualità ed ambientali e dello scambio permanente di informazioni nel rispetto delle normative vigenti nei settori di svolgimento delle reciproche attività e competenze. Nel documento sono, in particolare, delineati gli impegni specifici assunti da API, con riferimento ai pertinenti articoli dell'accordo:

- ✓ presentare ogni 5 anni, a partire dal 2004, un piano di sviluppo industriale strategico da discutere con gli enti pubblici al fine di perseguire un obiettivo che configuri il sito sempre di più come un "polo energetico ambientale avanzato" anziché come raffineria petrolifera tradizionale, in linea con gli indirizzi e le previsioni del PEAR,
- ✓ proporre entro la fine del 2004 un programma di monitoraggio integrato relativo a tutti gli aspetti ambientali e della sicurezza richiamati nell'atto di concessione ed un programma di integrazione con il monitoraggio delle ricadute e/o effetti sull'esterno delle attività di stabilimento,
- ✓ elaborare, d'intesa con gli enti di controllo, uno studio sulla qualità dell'aria nei dintorni della raffineria, al fine di individuare gli eventuali aspetti di criticità in relazione agli obiettivi di qualità previsti a livello nazionale, il contributo delle varie fonti insistenti sull'area e le eventuali linee di intervento per le necessità di risanamento,
- ✓ presentare, entro 6 mesi dalla pubblicazione della zonizzazione acustica comunale, un piano di risanamento acustico dello stabilimento,
- ✓ presentare entro la fine del 2004 un piano di riduzione dei prelievi di acqua superficiale, compatibilmente con le esigenze che dovessero scaturire dal piano di bonifica delle aree inquinate, non escludendo la possibilità di riutilizzare acque reflue del depuratore di Vallechiara,
- ✓ affidare a qualificati organismi tecnici uno studio per la verifica idraulica e la rinaturalizzazione della foce del fiume Esino al fine di valutare l'entità del rischio di esondazione evidenziato nel Piano di Assetto Idrogeologico,
- ✓ proporre nell'ambito dei piani industriali di cui al punto 1 soluzioni tecniche che, nell'ambito della modifica dell'assetto infrastrutturale del Nodo ferroviario di Falconara Marittima (delocalizzazione dell'attuale linea ferroviaria), prevedano l'utilizzo delle aree ferroviarie dismesse per aumentare le condizioni generali di sicurezza,
- ✓ accelerare l'attuazione degli interventi di bonifica del sito nell'ambito delle procedure tecnico amministrative applicate per i siti di interesse nazionale,
- ✓ concordare un progetto di comunicazione permanente con tutti i soggetti istituzionali interessati sulle attività sopra citate e sui relativi esiti,
- ✓ contribuire allo sviluppo delle imprese e degli Enti locali attraverso interventi ed azioni di formazione specialistiche nel campo della tutela ambientale e della valorizzazione delle risorse tecnologiche, anche attraverso specifici programmi di attività con riferimento ad interventi di tutela ambientale e difesa del suolo da concordarsi ogni cinque anni.

- ✓ realizzare all'interno dello stabilimento una fascia di terreno priva di installazioni, nell'area adiacente la viabilità ordinaria, da destinare a fascia di rispetto.

Nell'ambito dell'accordo è inoltre prevista la costituzione di una Commissione Tecnica Permanente con il compito di effettuare con cadenza almeno annuale le verifiche necessarie sull'andamento dell'attuazione delle prescrizioni e degli impegni sottoscritti.

- Il Piano Regionale dei Porti, adottato dalla Giunta Regionale delle Marche con Deliberazione n. 1907 del 22/12/2008, evidenzia come il porto di Ancona rappresenti uno scalo leader nell'Adriatico per il trasporto internazionale di passeggeri e per la movimentazione di passeggeri nelle navitraghetto legata alle rotte tra le due sponde adriatico-joniche. Il Piano non prende in esame gli aspetti legati ai traffici navali legati alla Raffineria.
- Il Piano Regionale di Tutela e di risanamento delle Acque, ai sensi dell'art. 121 del D.Lgs. 152/2006, è stato adottato dalla Giunta Regionale delle Marche con Deliberazione n. 1531 del 18/12/2007. Per quanto concerne in particolare il bacino idrografico del fiume Esino, all'interno del quale ricade l'area di raffineria, dall'analisi effettuata nell'ambito del Piano emergono le seguenti considerazioni. Il Fiume Esino e i suoi principali affluenti (Giano e Sentino) hanno la classificazione dell'obiettivo di qualità ambientale richiesto al 2008, con la sola eccezione del tratto a valle di Fabriano che è fortemente antropizzato (scadente). Per quanto riguarda invece l'obiettivo da raggiungere al 2015 sono necessari miglioramenti per tutto il fiume ed i suoi affluenti. Per le acque di balneazione deve essere raggiunto l'obiettivo di conformità nel tratto limitrofo alla foce. Per quanto riguarda le misure per la tutela delle acque marino-costiere, uno dei principali obiettivi previsti dal Piano è la riduzione degli apporti dei nutrienti. Infatti nonostante la qualità ambientale delle acque marino costiere espressa mediante l'Indice Trofico TRIX mostri uno stato "buono"; le acque marino costiere evidenziano in alcune occasioni una marcata produttività che genera fenomeni di proliferazione microalgale nella fascia costiera, con formazione di maree colorate che possono interessare anche le acque di balneazione. Sono quindi previsti indirizzi specifici finalizzati alla riduzione del carico di nutrienti al fine del raggiungimento dello stato di qualità ottimale per le acque marine costiere e la tutela contro il manifestarsi di condizioni eutrofiche del sistema. Nel Piano è inoltre presente una sezione di collegamento con il "Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere" nella quale si richiamano e condividono gli indirizzi del Piano Costa quali la riattivazione della capacità resiliente del sistema litoraneo, che dovrebbe tendere ad una sempre maggiore dinamicità e non costrizione delle correnti longitudinali.
- Il Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI), approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 116 del 21/01/2004, ha lo scopo di pianificare e programmare le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque. In particolare, in materia di uso del suolo, le disposizioni del PAI sono volte a garantire la prevenzione da rischi idrogeologici e a ridurre le situazioni di dissesto.
- Per quanto riguarda le aree, marina e terrene, potenzialmente interessata dal progetto, che non vi sono presenti zone soggette a vincoli di tutela biologica, naturalistica ed archeologica appartenenti alla Rete Natura 2000 -Siti di Interesse Comunitario (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS)-. Nel territorio marchigiano sono stati identificati 80 SIC e 29 ZPS, tutti ubicati a notevole distanza dal territorio occupato dalla raffineria api. Oltre alle aree appartenenti a Rete Natura 2000, nella Regione Marche si trovano 10 aree protette; l'area di studio risulta esterna e distante dalla perimetrazione di tali aree protette.
- Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ancona (approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 117 del 28/07/03, che si configura come un insieme di principi per l'utilizzo del territorio provinciale, di proposte per il suo riordino e di indirizzi per gli interventi) nonché il Piano Regolatore Generale del Comune di Falconara Marittima, (approvato dal Consiglio Provinciale con delibera n.96 del 26/06/2003 in adeguamento al Piano Paesistico Ambientale

considerando la natura degli interventi in esame i quali non prevedono realizzazione di nuove infrastrutture a terra ma solo l'utilizzo temporaneo di limitate aree di raffineria per la fase di cantiere, non hanno correlazioni con il caso in esame.

- In relazione ai vincoli aeroportuali, l'area su cui insiste la raffineria API ricade sotto la cosiddetta "area di transizione" aeroportuale prevista dalle norme internazionali ICAO per una fascia di 3 km intorno al perimetro dell'aeroporto Raffaello Sanzio di Ancona - Falconara M.ma. L'unica limitazione prevista per tale area riguarda l'altezza degli impianti industriali, che non può superare la quota di + 45 m sul piano campagna dell'aeroporto (altitudine media + 12m s.l.m.) e quindi la quota di + 57 m s.l.m. secondo la legge 04.02.1963 n. 58. Per ciò che riguarda il "cono d'atterraggio" soltanto l'estrema zona sud della raffineria è interessata.

VALUTATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico il progetto in esame, sulla base di quanto dedotto dallo studio preliminare e dall'attività istruttoria effettuata, in relazione a quanto sopra descritto ed alla tipologia degli interventi in progetto, **risulta compatibile** con gli obiettivi, vincoli, normative, obblighi ed indirizzi sopra esposti.

PRESO ATTO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale,

- L'isola piattaforma della raffineria è ubicata a 3,6 km dalla linea di costa, essa è costituita dai seguenti sistemi:
 - ✓ prima isola fondata su 16 pali, articolata su due piani, cui fanno capo gli oleodotti sottomarini di processo e le linee di servizio sottomarine provenienti dalla Raffineria. È dotata di 4 briccole di accosto, costituenti il fronte di accosto lato mare, per navi da 10.000 DWT-95.000 DWT (DWT deadweight: tonnellata di portata lorda, ovvero la capacità di carico massimo della nave), che permettono alle navi di affiancarsi sul lato sinistro;
 - ✓ seconda isola in acciaio e calcestruzzo, poggiante su 6 pali in acciaio dotata di 4 briccole di accosto, costituenti il fronte di accosto lato terra, per navi da 5.000 DWT-60.000 DWT, che permettono alle navi di affiancarsi indifferentemente sul lato destro o sinistro;
 - ✓ 4 briccole di ormeggio monopalo, collegate fra di loro ed al sistema di carico a mezzo di passerelle metalliche.
- Le caratteristiche delle linee sottomarine presenti attualmente sono:

Codice linea	Diametro	Utilizzo nello stato attuale
100	24"	Per grezzi e fuel oil
101	14"	Attualmente fuori servizio
102	16"	Per fluido di spiazzamento
103	4"	Per acqua antincendio
104	14"	Per Benzine, Virgin Naphta
105	12"	Attualmente fuori servizio
106	8"	Per acqua dolce per servizi generali
107	16"	Per gasolio

- Le linee sottomarine sono tutte protette con rivestimento in calcestruzzo (gunitate). Un cavo elettrico sottomarino, alla tensione di 10 kV, fornisce l'energia elettrica necessaria a coprire tutti i servizi dell'installazione; in caso di mancanza di energia da terra, entra in funzione automaticamente uno dei due gruppi elettrogeni, ciascuno dei quali di potenza 480 kW, alimentati a gasolio ed ubicati sull'Isola.
- Le principali attrezzature ora presenti sull'Isola sono:
 - ✓ Sistema di ormeggio, composto da: Accosti, Passerelle, Briccole di ormeggio, Complessi di ganci a scocco.
 - ✓ SAS (Ship Approach System), che consente di rilevare, registrare e segnalare, sia all'Isola (Sale Controllo) che a terra (ufficio Mare), le distanze e le velocità di accosto in corrispondenza di due punti della nave.
 - ✓ Bracci di carico
 - ✓ Sistema di svuotamento/drenaggio a mezzo pig
 - ✓ Stazione meteo
 - ✓ Impianto di comunicazione attraverso un ponte radio telefonico con sistemi VHF.
 - ✓ Impianto elettrico
 - ✓ Sistema pompe e drenaggio
 - ✓ Sistema di "slop" che comprende 2 serbatoi da 2.000 l. e 4 pompe di tipo rotativo elettriche
 - ✓ Impianto antincendio
 - ✓ Altre attrezzature
- Le necessità delle operazioni comprese nel progetto valutato nascono principalmente dall'esigenza, a parità di movimentazioni e traffico navi complessivo, di razionalizzare l'utilizzo dei terminali, tenendo conto delle mutate caratteristiche costruttive delle navi, quali in particolare l'utilizzo esclusivo del doppio scafo. Per il raggiungimento del suddetto scopo di razionalizzazione ed ottimizzazione il proponente ha necessità di ottimizzare l'operatività del servizio svolto dall'isola.
- Il progetto sarà realizzato all'interno del tratto di mare, di fronte alla Raffineria API, compreso tra l'isola e la costa, L'area interessata dall'intervento è costituita di due parti principali:
 - ✓ l'area circostante l'isola,
 - ✓ il tratto di fondale su cui saranno posate le due linee sostitutive di collegamento tra l'isola e terra.
- Il progetto prevede le seguenti attività:
 - a) Modifiche alle strutture ed attrezzature operative dell'Isola (installazione di ulteriori briccole, ai fini di aumentare la flessibilità operativa e rendere più agevoli le operazioni di ormeggio e disormeggio anche in condizioni meteo marine più gravose di quelle previste dalla vigente Ordinanza ormeggio n°101/97; modifica dei bracci di carico e scarico esistenti, al fine di ridurre le limitazioni all'operatività dovute a condizioni meteomarine sfavorevoli; interventi finalizzati a consentire l'abilitazione all'ormeggio e disormeggio notturno delle navi)

711

ELICAM
ARRIVATO
scritto d.
ilente
della Com.

- b) Posa di due oleodotti da 16", in sostituzione di due oleodotti esistenti, rispettivamente da 14" e 12", attualmente fuori servizio, destinati alla movimentazione di benzina e gasolio, con una rata di carico maggiore e quindi con tempi di carica/discarica più brevi.
- c) Adeguamento dell'illuminazione dell'Isola.
- Le due linee esistenti, da sostituire, non saranno smantellate, per motivi di sicurezza. esse sono state bonificate e messe in sicurezza. A regime, il quadro delle linee che saranno utilizzate per la movimentazione di fluidi tra l'isola e il sito a terra sarà il seguente

Codice linea	Diametro	Utilizzo dopo la realizzazione del progetto
100	24"	Grezzi e olio combustibile
101 (nuova)	16"	Benzina, MTBE, virgin naphta
102	16"	Gasolio
103	4"	Per acqua antincendio
104	14"	Fluido per spiazzamento
105 (nuova)	16"	Gasolio
106	8"	Per acqua dolce per servizi generali
107	16"	Carica bitume, olio combustibile, gasoli

- Il percorso delle due linee sostitutive sarà parallelo a quello del fascio di tubazioni esistenti, ad una distanza di 20 m da queste ultime. La zona di partenza da terra è ubicata in prossimità della torcia a mare. La zona di arrivo all'isola è posizionata lungo il lato rivolto verso Nord della parte interna dell'isola su di un ampliamento della piattaforma poggiate su quattro nuovi pali. Le linee sostitutive saranno posate sul fondale, senza ricorrere ad operazioni di escavo, fatta eccezione per un tratto di non oltre 100 metri nel tratto adiacente l'accosto interno all'isola. Le linee sostitutive saranno appesantite per mezzo di un rivestimento di calcestruzzo per garantirne la stabilità rispetto alle forze idrodinamiche. Limitatamente alla zona in prossimità delle linee all'Isola e alla zona di bassi fondali verso terra sarà realizzata una protezione da eventuali urti con materassi.
- Le attività di realizzazione degli interventi in progetto saranno sviluppate mediante:
 - ✓ un cantiere a terra, per l'assemblaggio delle linee sottomarine, il loro varo e posa sui fondali mediante appositi mezzi navali,
 - ✓ un cantiere a mare, per la realizzazione delle modifiche all'isola.
- Complessivamente, per l'esecuzione delle attività di cantiere a terra e a mare si prevedono:
 - ✓ 2 mesi per la preparazione del cantiere a terra,
 - ✓ circa 1,5 mesi per il varo delle linee e per l'infissione dei pali,
 - ✓ circa 1 mese per la realizzazione dei collegamenti tra le linee sostitutive e le strutture dell'isola.

CONSIDERATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale in relazione alle caratteristiche dell'impatto potenzialmente attivabile dalle azioni e dalle opere in progetto, si può determinare quanto segue:

Proposta di parere

Handwritten marks and signatures on the left side of the page.

Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Vertical handwritten marks and signatures on the right side of the page.

Per quanto riguarda l'Ambiente idrico

Fase di cantiere

- Le potenziali interferenze sull'ambiente marino che potrebbero attivarsi nella fase di realizzazione delle opere a mare (posa delle linee e infissione pali) potrebbero generare:
 - Aumento della torbidità delle acque a seguito della mobilizzazione, diffusione e rideposizione di solidi sospesi sul fondale.
 - Risospensione e solubilizzazione delle sostanze contenute nei sedimenti.

Nel caso in esame, il potenziale aumento della torbidità dell'acqua causato dalla mobilizzazione e risospensione dei sedimenti dal fondale sarà temporaneo (sono stimati circa 6-12 giorni per la posa di ciascuna linea e circa 20 giorni per la posa dei pali) ed interesserà un'area ridotta. Si può sostenere che le operazioni da porre in essere sono tollerabili rispetto alle caratterizzazioni chimico-fisiche effettuate, in particolare le azioni di progetto risultano sostenibili rispetto:

- alla componente sedimenti marini che non presenta criticità ambientali né rispetto alle concentrazioni degli inquinanti né rispetto alle caratteristiche microbiologiche;
 - alla qualità delle acque marine antistanti il sito Api;
 - ai molluschi bivalvi per i quali, nel valutarne i fenomeni di bioaccumulo, non emerge alcuna sensibile criticità;
- Per quanto riguarda le acque superficiali interne, non si prevede alcun impatto legato alla realizzazione degli interventi in progetto.
 - In relazione alle interferenze sulla componente acque sotterranee generate dalle attività di cantiere svolte a terra, poiché queste verranno svolte esclusivamente in aree pavimentate interne al sito Api, è possibile considerare esclusi gli impatti su tale componente.

Fase di esercizio

- Durante il normale esercizio delle opere a valle della realizzazione degli interventi in progetto l'unica interferenza generata sull'ambiente marino è data dalle emissioni di metalli dai sistemi di protezione anticorrosione limitatamente all'isola. Considerando però che anche nelle strutture esistenti è stato adottato lo stesso sistema di protezione dalla corrosione, non si ipotizza una variazione di impatto sulla componente in esame a valle della messa in esercizio delle strutture nel nuovo assetto.
- Un'ulteriore interferenza è costituita dal rischio di rilasci accidentali di idrocarburi in caso di emergenza. Poiché è stato valutato che non sono previste variazioni rispetto alle risultanze dell'analisi di rischio effettuata per la situazione attuale, le misure di protezione e mitigazione messe in atto dalla raffineria API e già validate dagli organi competenti sono da ritenersi adeguate anche per l'assetto post-operam. Nel passaggio all'assetto post-operam è inoltre da segnalare una diminuzione della percentuale di probabilità di rotture sulle linee in quanto vengono appunto rinnovate quelle usurate. Nella valutazione complessiva va tenuto conto delle misure di mitigazione e protezione già in essere per il rischio di potenziale rilascio di idrocarburi e della diminuzione dei volumi dei reflui, nonché del fatto che gli effetti ambientali dello stato di progetto non differiscono da quelli dello stato di fatto.

Si reputa pertanto trascurabile il potenziale impatto sull'ambiente idrico, sia in fase di cantiere che

DELL'AMBITO
TERRITORIALE
TECNICO
della
Comunità

di esercizio.

Per quanto riguarda il sistema *Flora, fauna ed ecosistemi*

Fase di cantiere

- Le potenziali interferenze sull'ecosistema marino che potrebbero generarsi durante la fase di cantiere sono prettamente legate alla presenza dei mezzi navali impiegati ed ai lavori di posa linee ed infissione pali e scavo all'isola. In particolare si possono prevedere impatti connessi al disturbo legato alla mobilizzazione, diffusione e rideposizione di solidi sospesi sul fondale, alla solubilizzazione di sostanze dai sedimenti in sospensione, alla sottrazione temporanea di habitat, al disturbo legato alla presenza dei mezzi navali.
- Comunque, sulla base della sua caratterizzazione nell'area non è presente fauna ittica o specie bentoniche di tipo endemico, vulnerabile o protette dalla normativa vigente.
- Per quanto riguarda il fenomeno di sospensione e rideposizione dei solidi sospesi, questo può potenzialmente indurre effetti negativi a causa del ricoprimento e soffocamento di organismi bentonici che vivono nei sedimenti oggetto di interventi. Tuttavia, data la trascurabile entità e ridotta durata degli interventi che provocheranno il fenomeno di mobilizzazione e risospensione dei sedimenti dei fondali, non si prevedono impatti significativi a carico della comunità bentonica.
- Le operazioni di posa delle linee possono provocare una sottrazione temporanea dell'habitat a carico proprio delle biocenosi bentoniche, tuttavia, le indagini effettuate lungo il tracciato della condotta esistente confermano una distribuzione della comunità bentonica in linea con quella tipica dell'ambiente marino costiero dell'Adriatico, di cui è nota la capacità di riportarsi alle situazioni naturali con completa riconquista degli spazi, comunque limitati, perduti durante la fase di cantiere. Inoltre il ricoprimento naturale delle nuove condotte porterà ad una veloce e definitiva riconquista degli spazi temporaneamente sottratti durante la breve fase di cantiere.
- Per quanto riguarda il disturbo dato dalla presenza dei mezzi di cantiere, questo ha come principale interferenza la generazione di emissioni sonore che si propagano nell'ambiente idrico e che possono arrecare disturbo alla fauna marina. In ogni caso il numero limitato di mezzi utilizzato per le attività di cantiere (cinque) non rappresenta un significativo aggravio del rumore esistente nell'area, in quanto lo specchio di mare antistante la raffineria API risulta già soggetto al transito e stazionamento di mezzi navali utilizzati per carico/scarico di materie prime e prodotti finiti della raffineria stessa. In relazione alla natura temporanea ed alla entità limitata degli impatti, si valuta trascurabile l'interferenza delle attività di cantiere sulla componente flora e fauna marina.

Fase di esercizio

- Nell'assetto post-operam l'unica potenziale interferenza che può arrecare disturbo a flora e fauna presente nell'ambiente marino è costituita dal transito e stazionamento dei mezzi verso l'isola. Nell'assetto futuro il numero globale di mezzi che transiteranno nel tratto di mare antistante la raffineria rimarrà pressoché invariato in quanto si registrerà solo una diversa distribuzione di parte del traffico navale dal pontile verso l'isola.
- L'impatto derivante dalla modifica del sistema di illuminazione dell'isola è trascurabile rispetto alla configurazione dell'illuminazione attuale.

Per quanto sopra definito, si reputa pertanto trascurabile il potenziale impatto sul sistema *Flora, fauna ed ecosistemi*, sia in fase di cantiere che di esercizio.

Per quanto riguarda l'*Atmosfera*

Proposta di parere

7111
MINISTERO
DELLA TUTELA
DELL'AMBIENTE
E DEL TERRITORIO

Fase di cantiere

- Durante la fase di realizzazione degli interventi in progetto le uniche interferenze sulla componente atmosfera sono date dalle emissioni dei mezzi, sia navali che terrestri, impiegati per il cantiere. Poiché il numero dei mezzi impiegati risulta trascurabile nei confronti del traffico indotto dalle attività della Raffineria API sia a mare che lungo la viabilità terrestre, si può concludere che le attività di cantiere non possono generare alterazioni sulla qualità dell'aria, già fortemente compromessa nell'area in esame. Si ritiene comunque accettabile l'impatto solo se messe in atto opportune misure di attenzione; considerando le attrezzature necessarie per le attività di cantiere (un pontone attrezzato con verricelli e cavi di ormeggio; un pontone dotato di gru di adeguate capacità e sbracci, battipali diesel o idraulici; delle bettoline di trasporto materiali; dei mezzi di trasporto del personale e dei sommozzatori) si reputa che:
- - la valutazione del tipo ed il relativo impiego dei mezzi navali dovranno essere effettuati in accordo alle disposizioni fornite dall'Autorità portuale;
- - il pontone per le attività di cantiere relative all'isola dovrà essere del tipo galleggiante (Crane barge) che lavora posizionandosi e ormeggiandosi mediante ancore.

Fase di esercizio

- Nell'assetto post-operam l'unica potenziale interferenza sulla qualità dell'aria locale è costituita dalle emissioni diffuse di VOC -Composti Organici Volatili- generati durante lo operazioni di carico/scarico dai mezzi navali. Nell'assetto futuro il traffico di navi in arrivo e partenza dai terminali marittimi a servizio della raffineria rimarrà invariato in quanto si registrerà solo uno spostamento di parte del traffico navale dal pontile verso l'isola. In tal senso, parte delle emissioni diffuse generate si sposteranno dal pontile all'isola, aumentando la distanza della sorgente dai potenziali recettori a terra. In questo senso, gli effetti ambientali sulla componente aria sono considerati trascurabili.

Si reputa pertanto trascurabile il potenziale impatto sull'atmosfera, sia in fase di cantiere che di esercizio.

Per quanto riguarda il sistema Suolo e sottosuolo

Fase di cantiere

- Per quanto riguarda gli impatti indotti sui fondali marini in relazione al fenomeno di sospensione e rideposizione dei solidi sospesi, data la trascurabile entità e ridotta durata degli interventi che provocheranno il fenomeno di mobilizzazione e risospensione dei sedimenti dei fondali, non si prevedono impatti significativi a carico del suolo.
- Per quanto riguarda le possibili variazioni morfologiche generate dalla presenza di strutture sottomarine, queste sono valutate del tutto trascurabili in fase di cantiere
- In relazione alle interferenze sulla componente suolo e sottosuolo generate dalle attività di cantiere svolte a terra, queste verranno svolte esclusivamente in aree pavimentate interne al sito API: per tale ragione, è possibile escludere impatti sulla componente in oggetto.

Fase di esercizio

- Durante il normale esercizio delle opere a valle della realizzazione degli interventi in progetto l'unica interferenza generata sui fondali marini è data dalla deposizione di metalli liberati dai sistemi di protezione anticorrosione limitatamente all'isola; considerando però che anche nelle strutture

JELLA
ERRITONDI
tecnico di Area
biennale
delle Marche

esistenti è stato adottato lo stesso sistema di protezione dalla corrosione, non si ipotizza una variazione di impatto sulla componente in esame a valle della messa in esercizio delle strutture nel nuovo assetto.

- Per quanto riguarda l'interferenza legata all'utilizzo di nuove porzioni di fondali marini (pari a circa 10.000 mq) per la posa delle condotte, si considera che tali aree sono adiacenti al corridoio già impegnato dalle linee sottomarine esistenti. Si evidenzia in tal senso che la posa delle due linee sarà effettuata senza ricorrere ad operazioni di scavo, lungo tutto il tracciato da terra fino in prossimità dell'isola, ciò poiché, grazie alla presenza di fondali sabbiosi e alle correnti marine, è previsto il naturale interrimento delle linee, già sperimentato e verificato in casi precedenti, con relativa rinaturalizzazione del fondale.

Gli impatti sulla componente suolo e sottosuolo legati alle fasi di cantiere e di esercizio possono essere ritenuti di entità trascurabile mentre non si registrano impatti sulla componente "suolo e sottosuolo terrestre".

Per quanto riguarda l'ambiente fisico - rumore

Fase di cantiere

- Per quanto concerne l'ambiente fisico, l'unica interferenza potenzialmente in grado di produrre un impatto, limitatamente alla fase di cantiere, è il rumore. In ogni caso le attività di cantiere produrranno un incremento della rumorosità limitata alle aree interessate dai lavori e solo in concomitanza di determinate attività. I recettori a terra più vicini all'area di intervento risultano in ogni caso poste a considerevole distanza sia dalla localizzazione delle opere a mare che dall'area interna di raffineria nella quale è previsto l'allestimento dell'area di cantiere a terra. L'impatto da rumore è di natura temporanea, completamente reversibile.

Fase di esercizio

- Per quanto concerne l'ambiente fisico, l'unica interferenza potenzialmente in grado di produrre un impatto durante l'esercizio delle opere in esame, è rappresentata dalle emissioni sonore in corrispondenza delle fasi di ormeggio/disormeggio delle navi e delle operazioni di carico/scarico. Dato che la variazione attesa in termini di traffico navale consisterà nello spostamento dell'attracco di parte dei mezzi da pontile a isola, in termini di emissioni sonore percepibili da potenziali recettori posti sulla terraferma, si può prevedere un effetto migliorativo della situazione ex-ante in quanto l'isola risulta ubicata a maggior distanza (circa 2,5 km in più) del pontile rispetto alla linea di costa.

Si reputa pertanto trascurabile il potenziale impatto sull'ambiente fisico - rumore, sia in fase di cantiere che di esercizio.

Per quanto riguarda il paesaggio ed i beni culturali

Fase di cantiere

- Gli impatti potenziali sulla componente paesaggio sono completamente assenti rispetto al contesto paesaggistico in cui l'opera si inserisce.
- Per quanto riguarda gli impatti potenziali sui beni archeologici si ritiene che, considerate le valutazioni istruttorie risulta opportuno prescrivere la presenza di personale qualificato, coordinato dal MiBAC - Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche, durante le fasi di posa delle condotte.

[Handwritten signatures and marks]

Fase di esercizio

- La fase di esercizio delle nuove tubazioni non comporterà alcun tipo di interferenza dall'esterno ed anche per quanto concerne l'isola, le modifiche in progetto non prevedono variazioni di variazione plani-volumetrica.

Pertanto non sono attesi impatti sulla componente paesaggio, né si rilevano interferenze e quindi potenziali impatti sui beni culturali di interesse archeologico o storico a seguito dell'esercizio degli impianti in esame.

VALUTATO che pertanto,

complessivamente per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale il progetto in esame, sulla base di quanto dedotto dallo *studio preliminare* e dall'attività istruttoria effettuata, in relazione a quanto sopra determinato ed alla tipologia degli interventi previsti, **risulta compatibile con gli obiettivi di sostenibilità ambientale** fissati dalle normative vigenti per i sistemi interessati.

CONSIDERATO che il progetto è stato esaminato, in base ai seguenti elementi:

- caratteristiche del progetto considerate tenendo conto delle dimensioni del progetto stesso, del cumulo con altri progetti, dell'utilizzazione di risorse naturali, della produzione di rifiuti, dell'inquinamento e dei disturbi ambientali, del rischio di incidenti;
- localizzazione del progetto valutando la sensibilità ambientale delle aree che possono risentire dell'impatto del progetto, tenendo conto dell'utilizzazione attuale del territorio, della ricchezza relativa, della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona, della capacità di carico dell'ambiente naturale;
- caratteristiche dell'impatto potenziale considerati in relazione ai punti precedenti tenendo conto, in particolare, della portata dell'impatto (area geografica e densità della popolazione interessata), dell'ordine di grandezza e della complessità dell'impatto, della probabilità dell'impatto, della durata, frequenza e reversibilità dell'impatto;
- valutazioni circa la sicurezza ambientale, che fa ritenere necessaria la sostituzione delle due linee sottomarine giunte a fine vita, considerando che lo stato qualitativo della componente ambientale suolo e sottosuolo è già valutato come scadente.

VALUTATO inoltre che,

per quanto riguarda il complesso delle azioni considerate nel progetto, si può rilevare come le opere previste siano conformate in un quadro concreto di sostenibilità ambientale, anche in riferimento al precedente *parere positivo* riguardo alla compatibilità ambientale già espresso dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS - n.269 del 28/04/2009 relativo al *terminale offshore di rigassificazione GNL di Falconara Marittima*, che in parte ricade nella medesima area oggetto del presente parere.

MINISTERO U
DELLA TUTELA DEL TE.
Commissione T.
dell'Impatto Ambientale
Il segretario

L'AMBIENTE
TORIO
ica di
itale
Commissione

Detto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

parere positivo riguardo all'esclusione dall'assoggettabilità alla procedura di VIA per il progetto "Raffineria di Falconara Marittima - progetto di modifica del terminale di scarico e carico idrocarburi, denominato "Isola" e delle annesse condotte" a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. Prima di procedere a qualsiasi operazione lungo la fascia di fondale marino, interessata dai lavori di posa delle condotte sottomarine, dovrà essere effettuato un rilievo geofisico al fine di caratterizzare nel dettaglio il fondale marino dal punto di vista batimetrico e morfologico con l'uso di multibeam, side-scan sonar e sub-bottom profiler e magnetometro; nelle zone particolari (quali l'approdo, o in prossimità dell'isola e delle altre condotte subacquee esistenti) dovrà essere eseguita anche una ispezione visiva per mezzo di mezzi subacquei tipo ROV. Dovrà inoltre essere eseguito un rilievo per l'esatta identificazione e localizzazione di preesistenti installazioni o strutture sott'acqua (cavi sottomarini, condotte, relitti, ecc.) e procedere all'eventuale recupero di materiali o relitti esistenti, in corrispondenza dell'asse del tracciato. Tale campagna dovrà essere pianificata ed eseguita sotto il controllo di ARPA Marche.
2. Dovendo operare all'interno del SIN prima dell'inizio dei lavori dovrà essere attivata la procedura di caratterizzazione dei fondali, così come fissato dal DM 26.2.2003 del MATTM, al fine di evidenziare situazioni che necessitino di interventi di bonifica e/o messa in sicurezza. Detto piano di caratterizzazione dovrà essere preventivamente approvato dal MATTM Direzione Generale Qualità della Vita.
3. Qualunque siano le precauzioni adottate, i lavori a mare dovranno avvenire nel periodo 30 settembre - 1 giugno, fuori dalla stagione estiva, del periodo di balneazione e, per quanto possibile, non nel periodo di riproduzione delle biocenosi che caratterizzano il tracciato.
4. Nel corso dei lavori a mare dovrà essere effettuato, in accordo con ARPA Marche, il monitoraggio della torbidità dell'acqua al fine di verificare ed eventualmente contenere la torbidità indotta.
5. In tutte le fasi dei lavori a mare si dovranno adottare le misure più idonee per ridurre al minimo possibile le vibrazioni indotte, la torbidità delle acque, evitando la dispersione di sostanze oleose in mare e altri possibili inquinanti derivanti dai mezzi e attrezzature navali.
6. Nel tratto relativo ai primi 500 m misurati a partire dall'isola, caratterizzato come "area critica (safety zone) in classe di sicurezza "Alta", a motivo di attività umane frequenti (Location Class 2, così come definita alla Sez. 2C della standard internazionale DnV OS-F101), è prescritta quale misura di protezione contro la caduta accidentale e l'impatto di corpi meccanici esterni conseguenti alle manovre di ormeggio e disormeggio, la completa ricopertura delle condotte con materassi bituminosi e/o stuoie appesantite con lastre di calcestruzzo posate a cavaliere delle condotte stesse. In alternativa, quale misura di protezione, potrà essere adottata la completa ricopertura delle condotte con ghiaia disposta per successive stratificazioni di materiali lapidei di pezzatura via via crescente sino a raggiungere una copertura garantita di almeno 1,5 m misurati sulla generatrice superiore delle condotte stesse. In ogni caso, le condotte dovranno essere posate sul fondo naturale, eliminando anche il previsto scavo delle trincee in prossimità dell'isola;
7. Dal punto di vista della tutela dei beni archeologici, in relazione al rischio connesso all'opera in progetto visti i ritrovamenti nei fondali a sud di Falconara marittima, si prescrive la necessità della presenza, durante le fasi di lavorazione a mare, di personale qualificato di vigilanza, coordinato dal MiBAC - Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche.

L'AMBIENTE
RITOCNO
nica di
ntale -
lla Comm

Presidente Claudio De Rose
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Dott. Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

[Handwritten signature]

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ASSENTE

Ing. Rita Caroselli

Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

ASSENTE

Prof. Ing. Carlo Collivignarelli

Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Maurizio Croce

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

~~*Graziano Falappa*~~

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Ing. Antonio Grimaldi

ASSENTE

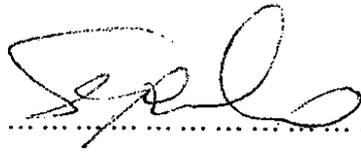
Ing. Despoina Karniadaki

Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

AMBIENTE
TORIO E DEI
rica di Ve
ntale - VIA
la Commis

Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Prof. Ing. Mario Manassero

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

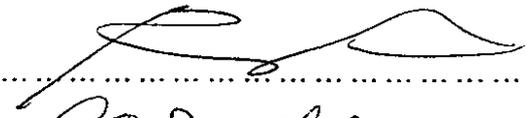
Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

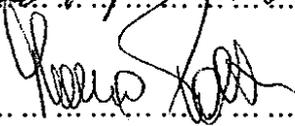
Avv. Rocco Panetta



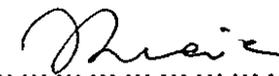
Arch. Eleni Papaleludi Melis



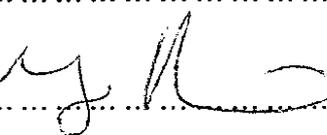
Ing. Mauro Patti



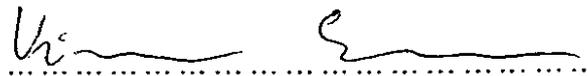
Dott.ssa Francesca Federica Quercia



Dott. Vincenzo Ruggiero



Avv. Vincenzo Sacco



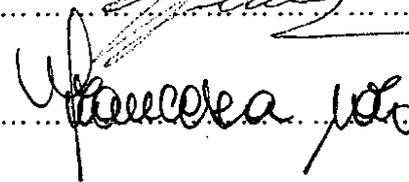
Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



Arch. Giuseppe Venturini

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

[Handwritten signature]

La presente copia fotostatica composta di N° *11* fogli è conforme al suo originale.

Roma, li *11 maggio 2010*

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione