



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2012 - 0003020 del 31/08/2012

Pratica N°

Ref. Mittente:

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E.prot DVA - 2012 - 0021005 del 03/09/2012

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

06

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: Trasmissione Parere n.1028 - del 3 agosto 2012 - Verifica di
Assoggettabilità VIA - Porto di Ancona - Lavori adeguamento
banchine 13 e 14 per ormeggio navi traghetto 2° stralcio -
Proponente: Autorità Portuale di Ancona**

Ai sensi dell' art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. Gab/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza, della Direzione Generale si trasmette copia
conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla
Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale VIA e VAS nella seduta
Plenaria del 3 agosto 2012.

Il Segretario della Commissione
(Avv. Sandro Campilongo)

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
CTVA-US-02_2012-0342.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223063 3064 - Fax 06-57223082
e-mail: ctva@minambiente.it

19 atica composta
gli è conformeat

31.08.2012



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

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

Parere n. 1028 del 03 agosto 2012

Progetto	<p><i>Verifica di assoggettabilità</i></p> <p>Porto di Ancona adeguamento delle banchine 13 e 14</p>
Proponente	Autorità Portuale di Ancona

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, ai sensi dell'articolo 20 del d.lgs 152/2006 e ss.mm.ii., relativamente al progetto "Porto di Ancona - adeguamento banchine 13 e 14" presentata dall'Autorità Portuale di Ancona, in data 21 maggio 2012, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali al prot. DVA-2012-12548 del 25/05/2012;

VISTA la nota prot. DVA-2012-13652 del 06/06/2012 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, a seguito delle verifiche preliminari in merito alla procedibilità e della pubblicazione dell'avviso sulla Gazzetta Ufficiale dello Stato, ha trasmesso l'istanza dell'Autorità portuale e la relativa documentazione alla Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale - VIA e VAS, che l'ha acquisita al prot. CTVA-2012-2031 del 07/06/2012;

VISTA la nota prot. DVA-2012-17920 del 24/07/2012 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha trasmesso la documentazione integrativa alla Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale - VIA e VAS, che l'ha acquisita al prot. CTVA-2012-2714 del 25/07/2012;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e successive modificazioni e integrazioni;

VISTO il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale";

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

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;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 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-VAS;

VISTO il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS n. 691 del 15 aprile 2011;

VISTO il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS n. 765 del 30 settembre 2011;

Handwritten signatures and initials of the members of the Commission, including names like 'G', 'S', 'U', 'F', 'P', 'T', 'Z', and others, some with small numbers like '2'.

PRESO ATTO che con il voto n. 93/2009 l'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha definito che "Per garantire la completezza del parere nei suoi aspetti sia tecnici che ambientali, a tutto vantaggio della speditezza dell'azione amministrativa, questo Consiglio Superiore si esprimerà sulle proposte di adeguamento funzionale previa acquisizione, per il tramite dei due componenti di diritto dell'Assemblea Generale come individuati ai sensi dell'art. 3, comma 4, lett. q) ed r) del DPR n. 204/2006, delle determinazioni della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale adottate in base al parere reso ex artt. 2 e 9 del Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare da parte della Commissione tecnica CTVIA di cui al DPR n. 90/2007 e della Direzione Generale per la Qualità della Vita del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e dei Mare, sulla eventuale necessità di sottoporre il progetto delle opere sottese dall'adeguamento tecnico funzionale alla procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. di cui all'art. 20 del d.lgs. n. 152/2006, nonché sulla eventuale necessità di adeguamento alle procedure di bonifica previste dalle norme vigenti (nel caso in cui il progetto delle opere ricada all'interno di un sito di bonifica di interesse nazionale). Le determinazioni delle suddette Direzioni sono rese entro 60 giorni dalla consegna degli elaborati nella prima riunione della Commissione relatrice incaricata di riferire sull'affare.";

PRESO ATTO che il progetto è stato sottoposto all'attenzione della terza Sezione dei Lavori Pubblici che nell'Adunanza del 27/10/2010, n. del protocollo 170, oggetto: "Porto di Ancona - Lavori di adeguamento delle banchine 13 e 14 all'ormeggio delle navi traghetto -2° stralcio - Adeguamento tecnico funzionale del PRP vigente" ha espresso il parere "che sulla proposta di adeguamento tecnico-funzionale in argomento sia da esprimere un favorevole avviso";

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- Progetto di adeguamento delle banchine 13 e 14 del porto di Ancona composto da elaborati grafici e relazioni;
- Studio preliminare ambientale, composto da relazioni, planimetria, piano di caratterizzazione dei sedimenti e fotorendering;
- Atti amministrativi;

VISTA la documentazione integrativa esaminata concernente i movimenti di materie durante le attività di cantiere effettuate ad aprile 2012 e il rapporto sui risultati delle indagini stesse;

VISTA la documentazione integrativa esaminata concernente la scheda esplicativa dei movimenti di materie durante le fasi di realizzazione del progetto, inviata via mail e acquisita al prot. CTVA-2012-2788 del 31/08/2012;

CONSIDERATO che il primo stralcio dell'adeguamento delle banchine 13 e 14 riguardava l'allargamento di 20m della banchina 14 e il riempimento di una zona a pianta rettangolare di circa 20x25 mq della banchina 13, realizzato sulla base dell'autorizzazione del progetto quale adeguamento tecnico funzionale da parte del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, con voto n. 58 del 11/06/2003, come modificato in sede di progetto definitivo con voto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Servizio integrato infrastrutture e trasporti delle Regioni Emilia Romagna e Marche n. 4/AN del 03/05/2006;

CONSIDERATO che il progetto riguarda modesti allungamenti di alcuni moli del porto storico ed in particolare:

- l'avanzamento della banchina 13, lunga attualmente 155 m, fino ad una lunghezza di 200 m, minimo compatibile con le attuali dimensioni delle navi ro-pax, ottenendo così anche un allungamento della banchina 12;
- il raccordo ad angolo retto fra la banchina 12 e la 11 che viene avanzato lato porto di 5 m al fine di consentire un'agevole circolazione dei mezzi attualmente molto penalizzati dal limitato spazio a disposizione; la banchina 12 viene così ad assumere una lunghezza di circa 92 m;

VALUTATO che gli interventi proposti costituiscono parte di quanto già contenuto nel PRP attualmente in valutazione presso la Commissione VIA-VAS, su cui il Consiglio Superiore dei lavori Pubblici ha espresso parere favorevole con voto 1/08 del 30.05.2008;

PRESO ATTO che le banchine in esame sono situate a nord del "varco nord", in prossimità della stazione marittima e si affacciano sul bacino denominato Porto Vecchio; ricadono quindi nella zona orientale dell'area portuale che si sviluppa lungo il water front storico della città di Ancona;

VALUTATO che gli interventi proposti non ricadono nell'area interessata dalla "Grande Frana di Ancona";

VALUTATO che la Commissione VIA-VAS con il parere n. 691 del 15 aprile 2011, come confermato dal parere n. 763 del 30 settembre 2011, ha ritenuto necessario che il progetto fosse assoggettato alla procedura ex art. 20 del D.lgs n. 152/06 e successive modificazioni, rimandando a tale procedura le valutazioni di congruità del progetto con il più generale assetto del PRP, le procedure amministrative portate avanti, e la verifica dei principi di tutela ambientale raccomandando i seguenti approfondimenti durante la fase di redazione del progetto preliminare e dello studio preliminare ambientale:

- "di motivare dettagliatamente la necessità di anticipare l'esecuzione del progetto delle banchine rispetto alla variante del Piano Regolatore Portuale attualmente in valutazione;
- di eseguire accurate analisi dei sedimenti in prossimità delle banchine in intervento;
- di descrivere quali interventi siano già stati realizzati e le modalità operative utilizzate relativamente alle banchine oggetto di ampliamento;
- di descrivere gli aspetti tecnici del progetto con particolare riferimento:
 - attaccatura tra le attuali banchine e quelle in costruzione;
 - le modalità di trattamento delle acque di prima pioggia;
- di dettagliare le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate che si intendono assumere durante la fase di esecuzione dei lavori;
- di effettuare indagini geognostiche e geotecniche nell'area interessata dall'intervento"

VALUTATO che il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS n. 765, del 30 settembre 2011, ha confermato il parere n. 691 del 2011 e quindi anche le sopraccitate raccomandazioni;

VALUTATO che tali raccomandazioni sono state tutte approfondite dall'Autorità portuale nell'ambito della documentazione presentata;

in merito al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO che

- l'Autorità Portuale ha fatto riferimento ai seguenti piani e programmi: Piano Generale dei Trasporti, PRP - Il Piano Regionale dei Porti, PAI - Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico, PIT - Piano di Inquadramento Territoriale, PPNC - Piano del Parco Nazionale del Conero, PPAR - Piano Paesistico Ambientale Regionale, PTC - Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ancona, PRP vigente - Piano Regolatore Portuale di Ancona, PCCA - Piano comunale di classificazione acustica;
- gli interventi in progetto risultano compatibili con il vigente Piano Regolatore Portuale di cui al D.M. N.5902 del 28/10/1965, come modificato dalla Variante del 1988, e in linea con le previsioni del Piano di Sviluppo del Porto approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP, in quanto comportano modifiche modeste rispetto alla planimetria generale del porto, contenute nell'ampliamento previsto delle aree a terra dallo stesso Piano di Sviluppo e dagli atti di intesa con il comune di Ancona sul medesimo piano, espressa con deliberazione consigliere n. 181 del 21.12.2007;
- nonostante l'esiguità, gli interventi di progetto comportano un considerevole miglioramento della situazione attuale sia dal punto di vista della fruibilità delle banchine che da quello della circolazione

degli automezzi;

- il Comitato portuale ha espresso parere favorevole all'adeguamento tecnico funzionale con deliberazione n. 32 del 17.9.2009;

VALUTATO che l'esigenza di procedere all'approvazione e realizzazione dell'adeguamento tecnico funzionale, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP del Porto di Ancona, muove dalla necessità di procedere in tempi brevi all'adeguamento di alcune banchine presenti nel Porto Storico di Ancona per permettere l'operatività del porto a seguito all'aumento delle dimensioni delle navi, per evitare di perdere alcune fette consistenti di traffico e per ovviare ad alcuni degli inconvenienti lamentati dagli utilizzatori;

in merito al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO che in merito allo stato di fatto:

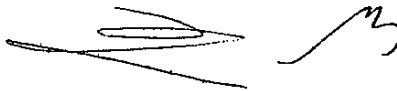
- le banchine ove si prevedono le modifiche in progetto ricadono all'interno del Porto Storico della città di Ancona e sono destinate all'ormeggio delle navi RO-PAX con funzioni di imbarco e sbarco passeggeri, carico, scarico e stoccaggio merci, parcheggio tir e autovetture, amministrazione logistica in dogana ed extradogana;
- la banchina 13 costituisce il fronte di ormeggio di levante del Molo S.Maria; si sviluppa per una lunghezza di circa 155m ed è caratterizzata da una quota di sommità di circa 1,5 mslm. Il piazzale della banchina retrostante è limitato, per un primo tratto di circa 60 m dal radicamento del molo, ad una larghezza di circa 15 m per la presenza dell'edificio della stazione marittima; per il restante fronte di banchina il piazzale è largo circa 35 m ed è condiviso con la banchina n°12;
- la banchina 14, denominata "Calata Repubblica", è situata tra il Molo Santa Maria a Nord e il molo XXIX Settembre a Sud; recentemente è stato realizzato l'avanzamento di 20 m del fronte d'accosto per circa 130 m, raccordando il nuovo tratto alla banchina esistente mediante un tronco rettilineo a 45°;
- attualmente il raccordo ad angolo retto tra le banchine 12 ed 11 si sviluppa in direzione N/S per una lunghezza complessiva di circa 40 m ed è caratterizzato da una limitata estensione dello spazio di banchina retrostante che ne penalizza fortemente la circolazione dei mezzi di terra;
- la struttura attuale è di tipo a gravità con massi di calcestruzzo sovrapposti; con interventi di consolidamento successivi nelle banchine 11 e 13 sono stati inseriti rinforzi, mediante la realizzazione di un fronte banchina in pali accostati e solidarizzati con cordolo di testa intirantato ad un blocco di ancoraggio di calcestruzzo, e nella banchina 12 sono state inserite palancole metalliche;
- lo stato di conservazione delle banchine è buono ma i servizi e gli arredi risultano inadeguati alle funzioni di ormeggio delle navi;

CONSIDERATO che in merito alle caratteristiche di progetto:

- si prevede l'ampliamento delle superfici della banchina 13, 12 e 11 mediante "impalcato a giorno" su pali, collegato alla struttura esistente mediante una porzione di soletta a sbalzo avente la caratteristica di non costituire elemento di continuità strutturale tra la nuova struttura e quella esistente e di lasciare completamente indipendenti le due strutture;
- si prevede l'inserimento di un nuovo impianto idrico - potabile e antincendio e impianto di smaltimento delle acque meteoriche da posizionare sotto il nuovo impalcato della banchina n.13;
- si prevede una nuova disposizione degli arredi di banchina con il posizionamento di 8 bitte, 7 parabordi cilindrici, dei parabordi continui di lunghezza pari a 36m, 3 scalette alla marinara e 3 anelli d'ormeggio;
- l'importo totale dei lavori si stima in 2.800.000,00 Euro;

CONSIDERATO che le fasi di realizzazione delle opere prevedono il seguente ordine, per un totale di 28 settimane lavorative:

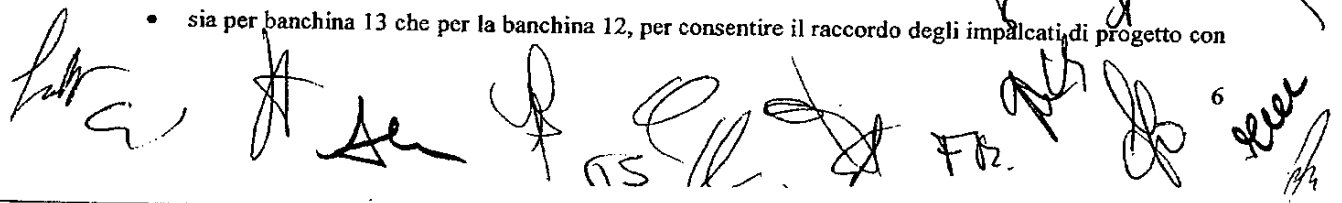
Lab *cu* *A* *A* *cl* *ES* *1/10* *A* *FA* *ds* *5* *deu*

- 
- realizzazione del prolungamento della banchina n°13 e relativo raccordo con la 12;
 - realizzazione dell'avanzamento di 5m della banchina n°11;
 - adeguamento della rete di raccolta acque meteoriche, rete idrica ed antincendio del nuovo impalcato della banchina n°13;
 - esecuzione delle nuove pavimentazioni;
 - messa in opera degli arredi di banchina;

CONSIDERATO che in merito alla descrizione delle opere:

- l'allungamento delle banchine avverrà attraverso un "rifodero" di quelle esistenti, tramite realizzazione ex-novo di una nuova struttura di banchina (portante ed indipendente) al fine di contenere le possibili interferenze con le strutture esistenti; l'allungamento sarà realizzato secondo lo schema di una banchina "a giorno" su pali, operando "a mare" attraverso l'impiego di mezzi marittimi (pontoni) per poter consentire la circolazione degli automezzi anche durante le fasi costruttive dell'opera stessa;
- per quanto riguarda la banchina n°13, la struttura a giorno sarà costituita complessivamente da 55 pali trivellati in c.a. (calcestruzzo XS2 - Rck 450 kg/cm²) Φ 1500 e lunghezza di circa 21 m disposti in pianta secondo due maglie principali di 4.80x5.40m e 5.89x5.40m (interasse in direzione est-ovest e sud-nord) ad eccezione dell'ultima fila di pali che costituisce il nuovo fronte di accosto che presenta invece un interasse in direzione est-ovest pari a 3.42 m; il paramento lato mare delle travi di bordo verrà rifinito con listelli di laterizio a facciavista per far rispecchiare il prospetto delle opere in progetto con quello delle banchine esistenti;
- per quanto riguarda il raccordo ad angolo retto fra la banchina n.12 e la n.11, l'avanzamento lato porto di 5 m dello stesso viene realizzato attraverso una struttura a giorno costituita da 9 coppie di pali trivellati in c.a. (calcestruzzo XS2 - Rck 450 kg/cm²) Φ 1200 e lunghezza di circa 21 m disposte trasversalmente ad interasse di 2.50 m e longitudinalmente ad interasse di 4.30 m e completata da una sovrastruttura di c.a;
- la parte immersa dei pali sarà rivestita mediante camicia in acciaio la cui lunghezza si spinge sino ad un metro al di sotto del fondale marino. I pali sono collegati rigidamente in testa con travi longitudinali e trasversali;
- l'impalcato è costituito da un graticcio di travi prefabbricate di c.a. solidarizzate in corrispondenza dei nodi e della soletta superiore, realizzata con un getto in opera di spessore 0.3 m su tralicci in acciaio Feb450C, con fondello da 0.08m (spessore totale soletta d'impalcato s = 0.38m) e dimensioni variabili. Lungo il bordo esterno del nuovo impalcato, il graticcio è sostituito da una soletta piena di calcestruzzo per consentire l'alloggiamento delle canalette per il deflusso delle acque meteoriche; le quote del nuovo impalcato sono state determinate da esigenze esecutive in modo tale da assicurare il corretto allontanamento delle acque meteoriche negli impianti di smaltimento progettati;
- tutte le armature delle componenti strutturali di progetto saranno in acciaio Feb450C zincato a caldo salvo ove diversamente specificato nelle tavole di progetto strutturali. Il conglomerato cementizio impiegato per la realizzazione delle strutture costituenti l'impalcato sarà realizzato con cemento pozzolanico Rck 450 Kg/cm², confezionato secondo una classe di esposizione XS3, in accordo a quanto previsto dalle "Linee guida sul calcestruzzo strutturale";
- lungo i fronti banchina esistenti è prevista la demolizione della parte superiore delle strutture ed il successivo rifacimento per consentire il raccordo delle strutture con i nuovi impalcati.
- il collegamento della struttura di progetto con la banchina esistente avverrà attraverso una porzione di soletta d'impalcato a sbalzo connessa all'opera esistente mediante un giunto di dilatazione carrabile impermeabile: pertanto tra le nuove strutture e quelle esistenti non viene realizzata alcuna continuità strutturale;
- sia per banchina 13 che per la banchina 12, per consentire il raccordo degli impalcati di progetto con

1
 B
 2
 3
 4
 5
 6


 L
 S
 F
 6

- le strutture esistenti è prevista la demolizione della parte superiore dei fronti d'accosto alle nuove strutture delle banchine esistenti sopracitate ed il loro successivo rifacimento;
- l'area a tergo del nuovo banchinamento sarà adeguata al nuovo intervento mediante il rifacimento del pacchetto stradale: il tratto degradato lungo la banchina 12 fino allo sporgente, comprendente binari morti e vegetazione spontanea, verrà demolito e ripavimentato;
 - in corrispondenza delle aree demolite i blocchi di pietra calcarea che costituiscono l'attuale ciglio banchina verranno rimossi ed in seguito, se non risultano eccessivamente ammalorati, posti nuovamente in opera al di sopra delle travi di bordo degli impalcati a formare il nuovo ciglio delle banchine in progetto;
 - gli elaborati progettuali comprendono il Piano di sicurezza e coordinamento e il Piano di manutenzione delle opere;

CONSIDERATO che in merito agli arredi:

- gli arredi di banchina esistenti saranno rimossi e messi a disposizione dell'Autorità Portuale. I nuovi arredi di progetto prevedono lungo il ciglio dell'area di intervento della banchina 13, 1 scaletta e 1 anello di ormeggio in acciaio inox AISI 316 L; inoltre, lungo la banchina 13 sono previste 2 bitte di ormeggio da 100 t e in corrispondenza di ognuna 2 parabordi cilindrici, della stessa tipologia di quelli attualmente in uso sulle medesime banchine (De=1000mm, Di=500mm, L=2000mm);
- sul fronte di raccordo tra la banchina 13 e 12 sono previste 2 bitte di ormeggio da 100t e l'installazione di un parabordo continuo con sezione a D 500 x 500 per l'intera larghezza della banchina (36 m);
- lungo la banchina 12 sono previste due bitte di ormeggio da 100 t e in corrispondenza di ognuna 2 parabordi cilindrici, della stessa tipologia dei parabordi attualmente in uso sulle medesime banchine (De=1000mm, Di=500mm, L=2000mm); inoltre, lungo il ciglio dell'area di intervento della banchina 12 verrà predisposta 1 scaletta e 1 anello di ormeggio in acciaio inox AISI 316 L;
- lungo il raccordo fra la banchina 12 e la 11 sono previste 2 bitte di ormeggio da 100 t e 3 parabordi cilindrici, della stessa tipologia di quelli attualmente in uso sulle medesime banchine (De=1000mm, Di=500mm, L=2000mm); inoltre, lungo il ciglio del raccordo fra la banchina 12 e la 11 verrà predisposta 1 scaletta ed 1 anello di ormeggio in acciaio inox AISI 316 L;

CONSIDERATO che in merito agli impianti:

- la nuova struttura di allungamento della banchina 13 sarà dotata di un impianto di raccolta e trattamento delle acque meteoriche nel rispetto delle leggi vigenti in materia di tutela delle acque dall'inquinamento e di un sistema di tubazioni per l'approvvigionamento idrico potabile ed antincendio;
- le tipologia impiantistiche ed i relativi requisiti funzionali sono state adottate sia nel rispetto delle normative vigenti, sia in considerazione della necessità di dare continuità alla progettazione definitiva del Gennaio 2009 già in essere per le banchine 12 e 13 "opere di rinnovamento fognario e captazione delle acque meteoriche dei piazzali del porto storico di Ancona" dell'Autorità Portuale di Ancona;
- l'impianto di distribuzione idrico-potabile ed antincendio è costituito da tubazioni in PEAD ad alta densità per fluidi in pressione di diametro costante 110mm PN16, alloggiata all'interno di una guaina in PVC Φ 160 per garantirne l'ispezionalità; tali tubazioni alimenteranno cinque nuovi attacchi UNI70 incassati nella banchina. La nuova condotta sarà conformata in modo da poter essere chiusa ad anello su quella esistente del diametro di 110mm per poter garantire pressioni uniformi lungo tutta la rete;
- l'impianto è dotato di pozzetti ispezionabili con chiusini in ghisa sferoidale disposti ogni 20m, dotati di attacchi rapidi che avranno la funzione sia di rifornimento idrico che antincendio. Si prevedono 5 nuovi attacchi posti in derivazione della linea principale e intercettabili con valvola a farfalla, per permettere di rimuovere le apparecchiature senza porre fuori servizio la rete di adduzione principale;

la raccolta delle acque di banchina è effettuato attraverso una canaletta grigliata in ghisa sferoidale, situata lungo il perimetro di banchina nel punto di impluvio della superficie scolante. La canaletta recapita in un collettore fognario in PEAD corrugato a doppia parete, a sua volta connesso ad un sistema di trattamento delle acque di prima pioggia - non incluso nel progetto in esame ma presente nel Piano di Sviluppo del Porto - e facente parte del progetto "opere di rinnovamento fognario e captazione delle acque meteoriche dei piazzali del porto storico di Ancona" dell'Autorità Portuale di Ancona. Il sistema di trattamento è posizionato sulla parte di banchina attualmente esistente. La nuova superficie scolante, ovvero il nuovo impalcato della banchina n°13, ha una superficie di circa 1500 mq; dai calcoli idraulici è risultato che le condotte da utilizzare sono dei De 400 in PEAD (diametro interno 335mm) le quali garantiranno le velocità minime di efflusso e lo smaltimento di tutta la portata defluente sulla nuova banchina;

VALUTATO che:

- si tratta di un intervento di limitata entità su una struttura portuale preesistente, ricadente all'interno del porto, che consente il miglioramento della qualità dei servizi forniti, una migliore agibilità degli spazi a terra e una migliore operatività delle banchine;
- il traffico indotto dalle attività di cantiere non incide in maniera rilevante sul traffico complessivo della zona industriale, anche in considerazione della consistenza dell'intervento, e non si rilevano incrementi significativi del traffico delle navi e del traffico indotto in fase di esercizio, a seguito delle modifiche apportate dal progetto che incidono prevalentemente sulla possibilità di attracco di navi di maggiori dimensioni;
- il progetto non prevede attività di dragaggio; la movimentazione dei fondali è limitata alle operazioni di trivellazione dei pali;

in merito al QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

CONSIDERATO che la documentazione presentata ha analizzato le componenti ambientali con riferimento al sito specifico di progetto, specificando che nella fase di esercizio gli impatti attesi hanno una natura identica a quella delle attività attuali, in quanto la vocazione del sito non è modificata dall'ampliamento della banchina;

CONSIDERATO che *in merito alla componente atmosfera:*

- la caratterizzazione climatica del territorio si basa sui dati relativi alla stazione termo pluviometrica di Ancona - Torrette. Il clima della zona anconetana è caratterizzato dall'unione di elementi tipicamente continentali con altri spiccatamente mediterranei. Se dal punto di vista termico sono evidenti le influenze mediterranee che stemperano i rigori invernali e la calura estiva, dal punto di vista pluviometrico la città non conosce la tipica "secca" estiva delle altre località a clima mediterraneo; lungo la costa prevale un clima di tipo marittimo con modeste escursioni termiche e moderate precipitazioni; le temperature medie sono stimate intorno ai 14,9°C, mentre le precipitazioni annue stimate ammontano a circa 709 mm;
- relativamente alle caratteristiche meteomarine del sito, la calata ove ricadono le banchine in esame è collocata all'interno della zona commerciale del Porto Vecchio e pertanto ampiamente ridossata dall'azione diretta del moto ondoso che si genera al largo, come dimostrato anche dagli studi specialistici sviluppati nel 2000 (Istituto di Idraulica della Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di Ancona) per conto dell'Autorità Portuale. Per quanto riguarda le oscillazioni del livello marino, si può considerare un'escursione massima di +0.5 m s.l.m.m. per l'anno medio climatico risultante dalla combinazione dei sovralti di marea astronomica e meteorologica;
- per quanto riguarda i venti, sono dominanti quelli del primo quadrante con la caratteristica "bora", un vento discendente, asciutto e freddo che soffia a raffiche violente particolarmente durante il periodo invernale. Rilevante è anche la frequenza dello scirocco e del maestrale (2° quadrante), mentre i venti del terzo quadrante sono i meno frequenti;
- la documentazione prodotta descrive il Piano per il risanamento della qualità dell'aria della Regione Marche e le reti di stazioni di rilevamento di proprietà delle amministrazioni provinciali, gestite

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

internamente o in collaborazione con l'ARPAM (Agenzia Regionale Protezione Ambiente Marche) le quali hanno evidenziato una sostanziale omogeneità nelle "aree urbane" in termini di criticità relative all'inquinamento atmosferico;

- la rete di monitoraggio evidenzia come l'inquinamento da polveri sottili, in particolare da PM10 sia critica nelle aree più antropizzate, con situazioni che risultano particolarmente preoccupanti nel periodo invernale, sia a causa delle maggiori emissioni, sia a causa delle particolari condizioni meteorologiche che ostacolano la dispersione degli inquinanti;
- Ancona rientra nella Zona A, nella quale il livello del PM10 comporta il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme; tuttavia l'Autorità Portuale osserva che il Porto di Ancona emette in atmosfera quantità di inquinanti molto inferiori rispetto al totale del macrosettore cui appartiene; tale peso relativo è calcolabile nello 0,9% per l'NOx e nello 0,1% per il PM10 sul totale delle emissioni relative al macrosettore 8;

VALUTATO che in merito agli impatti potenziali sulla qualità dell'aria, il progetto produce limitate modifiche di una struttura portuale già esistente e non incide in maniera significativa sui traffici marittimi e quindi sulla qualità dell'aria durante la sua vita utile;

VALUTATO che si prevedono misure mitigative in fase di cantiere per evitare il sollevamento di grandi quantità di polveri con aumento della concentrazione di particolato PM10 (già presente in quantità critica nella zona); la struttura sarà realizzata in acqua e pertanto l'incremento di polveri sottili sarà da attribuire solamente all'aumento dei mezzi di lavorazione circolanti nella zona e non allo scavo in se; il progetto prevede alcune misure di mitigazione degli impatti che in ogni caso saranno limitati al breve periodo delle attività di cantiere:

- l'utilizzazione di automezzi dotati di filtro antiparticolati;
- la limitazione dello stoccaggio all'aperto di materiale polverulento o la protezione dello stesso tramite tettoie, teli, contenitori o imballaggi;
- l'ottimizzazione dei trasporti e dei mezzi utilizzati al fine di sfruttare al massimo la capacità dei mezzi e ridurre il numero dei veicoli in circolazione nelle zone limitrofe ai cantieri;
- i mezzi adibiti al trasporto degli inerti dovranno viaggiare a velocità ridotta e dovranno essere lavati giornalmente nell'apposita platea di lavaggio;

CONSIDERATO che in merito alla componente suolo e sottosuolo:

- dalle indagini geologiche si è evidenziata un assetto morfologico con un substrato inclinato e immergente a NNW, poi successivamente colmato per la costruzione dei vari moli. Il dominio della "monoclinale di Ancona" è rappresentato dalla successione mio-pilocenica che si estende da SO a NE, ed è delimitato ad W da un sovrascorrimento che mette in contatto tettonico le Argille a Colombacci con i terreni argillo-marnosi databili Pliocene Inferiore; i terreni locali sono costituiti da materiali di riporto utilizzati per il livellamento e la formazione delle banchine portuali;
- il riporto si presenta eterogeneo, con clasti calcarei misti, in una matrice sabbiosa. Talora sono presenti conglomerati cementiti e materiali torbosi. Lo spessore del terreno di riporto non è omogeneo, a testimonianza di una morfologia passata caratterizzata da una superficie immergente a nord. Al di sotto è presente uno spessore variabile di limi debolmente argillosi con sabbia grigia, poco consistente e con una sporadica presenza di clasti calcarei;
- in merito alla tettonica nell'area il territorio del Comune di Ancona è considerato sismico di seconda categoria. La Regione Marche in collaborazione con il G.N.D.F. (Gruppo Nazionale di Difesa dai Terremoti) del C.N.R. ha elaborato un modello sismogenetico in base alla sismicità storica e attuale, alle caratteristiche sismo-tettoniche, alle leggi di attenuazione ecc. E' stata operata una suddivisione in fasce di territorio contraddistinte da A, B, C, rispettivamente a decrescente intensità sismica. Il territorio di Ancona rientra nella fascia del "Livello B" con rischio sismico medio; i rischi maggiori esistenti in prospettiva sismica sono legati al potenziale di franosità, a possibili amplificazioni locali del moto del suolo, a cedimenti fondazionali e a fenomeni di liquefazione;

- dal punto di vista geomorfologico l'area di sedime è caratterizzata da una spianata subpianeggiante, prossima al livello del mare al piede dei rilievi su cui sorge la città di Ancona. La documentazione presentata segnala un assetto morfologico dell'area con substrato inclinato immergente verso Nord, successivamente livellato per la costruzione di banchine e piazzali, ma esclude effetti geomorfologici di tipo erosivo, deformazioni plastiche e gravitative di versante;
- l'analisi idrogeologica rileva porzioni eterogenee superficiali (riporto) e alternanza di litotipi a differente comportamento idraulico che penalizza la permeabilità verticale e favorisce quella orizzontale. I terreni di riporto presenti nell'area di indagine, viste le loro caratteristiche litologiche e l'alta eterogeneità sia in senso verticale che orizzontale, si presentano saturi. La formazione di base (Schlier) rappresenta il battente impermeabile (acquiclude) che sorregge le acque di infiltrazione disposte con stratificazione di salinità. La "falda" coincide con il livello del mare;
- dal punto di vista geologico nell'area sono presenti terreni di origine deposizionale marina, databili Mio-Pliocene. Per la determinazione della litologia e della stratigrafia locale è stata svolta una campagna geognostica così distinta:
 - esecuzione di 4 sondaggi meccanici a carotaggio continuo a terra (s1, s2, s3, s4) spinti ad una profondità variabile tra i 15.0 e 19.0 m (lunghezza totale di perforazione 71.50 m);
 - esecuzione di 2 sondaggi meccanici a carotaggio continuo in mare (s5, s6) spinti ad una profondità variabile tra i 17.0 e 20.0 m (lunghezza totale di perforazione 37.0 m);
 - prelievo di n°5 campioni indisturbati di terreno con l'utilizzo di campionatori a "parete sottile" di tipo aperto (campionatore Shelby);
 - esecuzione di n°3 prove penetrometriche dinamiche "DSPH" spinte a profondità variabili tra 4.0 a 15.30 m (lunghezza complessiva 24.70 m);
- una ulteriore campagna di prospezioni geofisiche è stata svolta, per conto dell'Autorità Portuale del Porto di Ancona con la finalità di acquisire informazioni sullo spessore e consistenza dei materiali presenti al di sotto del fondale marino;
- si rilevano terreni di riporto di natura calcarea, su limi, limi argillosi sabbiosi grigi, poco consistenti e, in profondità, argille, argille limose, avana e grigia, molto consistenti e stratificate;
- la stratigrafia dei fondali è stata indagata inoltre per mezzo di un Sub Bottom Profiler parametrico Mod. INNOMAR SES-96;

RITENUTO che il progetto non determina effetti sulla conservazione dell'assetto geomorfologico dell'area di sedime;

CONSIDERATO che in merito alla caratterizzazione e l'analisi dei sedimenti marini, sono state svolte analisi nel Giugno 2004 dall'ARPAM - Dipartimento provinciale di Ancona, secondo le disposizioni dettate dall'allegato B1 del D.M. 24/01/1996 del Ministero dell'Ambiente. La zona indagata è stata suddivisa in 3 aree nelle quali sono stati effettuati 3 carotaggi su cui sono stati prelevati n.2 campioni per ogni carota. Per ogni campione sono state analizzate le caratteristiche fisiche (granulometria dei sedimenti, umidità naturale dei campioni, peso specifico), chimiche (quantità di carbonio organico presente, azoto totale, fosforo totale, idrocarburi totali, IPA, pesticidi organo clorurati, PCB) e microbiologiche (coliformi totali, coliformi fecali, streptococchi fecali, salmonelle, spore, miceti, enterovirus. Le indagini effettuate hanno evidenziato l'assenza di contaminazione dei sedimenti;

CONSIDERATO che ai fini del presente progetto è stato effettuato un nuovo piano di caratterizzazione dei sedimenti marini sul quale basare le nuove indagini. I risultati delle indagini sono state presentate nell'ambito delle integrazioni di cui alla nota prot. DVA-2012-17920 del 24/07/2012, acquisita al prot. CTVA-2012-2714 del 25/07/2012. Le analisi sono state svolte dall'ARPAM nel gennaio 2012;

CONSIDERATO che, data la modesta quantità di materiale movimentato, proveniente dalla trivellazione dei pali, l'Autorità Portuale ha ritenuto opportuno smaltire tali volumi in una discarica autorizzata e quindi trattarli come "rifiuti" veri e propri; ai fini dell'identificazione del rifiuto e l'attribuzione del codice CER sono state seguite le modalità di cui all'allegato D parte IV del D.lgs 152/2006;

VALUTATO che le analisi effettuate registrano superamenti del livello chimico limite (LCL) per alcune concentrazioni di elementi ai fini del possibile riutilizzo dei sedimenti marini ai sensi del "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini" dell'ICRAM-APAT - ed.2006; le conclusioni dello studio hanno fatto riferimento alla normativa rifiuti e hanno rilevato la mancanza di inquinanti pericolosi; le sostanze considerate tossiche, così come le cancerogene, le corrosive, e le mutagene hanno tutte valori molto bassi, ed alcune sono completamente assenti; i valori di concentrazione dei composti organoclorurati sono risultati sempre più bassi del limite inferiore di determinazione delle macchine di laboratorio; i parametri Biologici, come previsto dalla normativa suddetta, non sono stati considerati per la verifica della "non pericolosità" del rifiuto in quanto non si hanno normative di riferimento ma comunque i valori delle concentrazioni sono risultati sempre molto bassi o assenti; anche i composti organostannici, presenti nelle vernici antivegetative delle navi, sono risultati pressoché assenti. Pertanto, data l'assenza di contaminanti classificati "pericolosi", o la loro presenza in bassissime concentrazioni, il materiale dragato durante le fasi di realizzazione dell'adeguamento delle banchine in questione, si prevede che possa essere considerato come "RIFIUTO NON PERICOLOSO" con codice CER 170506 e quindi essere smaltito in adeguata discarica;

VALUTATO che il progetto prevede lo smaltimento delle modeste quantità di rifiuti inerti, provenienti dalla demolizione della pavimentazione esistente (circa 70 mc) e dal materiale inerte di fondo costituito da materiale antropico di riporto, nella rete di impianti di gestione di rifiuti inerti della Provincia di Ancona. Per quanto riguarda la fase di esercizio non si prevedono aumenti significativi della quantità di rifiuti derivanti dall'aumento di traffico marittimo per le azioni di attracco e partenza dalle banchine in questione;

CONSIDERATO che in merito alla componente ambiente idrico ed ecosistema marino:

- l'intervento in progetto non prevede dragaggi e quindi le interferenze con l'ambiente idrico possono considerarsi limitate; le azioni di mitigazione durante le attività di cantiere sono mirate a tutelare la qualità delle acque portuali, pur presenti in un ambiente marino totalmente antropizzato, ma soprattutto mirate al contenimento del particolato solido inerte e/o di sostanze chimiche che per effetto delle correnti esistenti potrebbero essere dispersi in maniera incontrollata fuori dalle zone di lavorazione;
- le indagini effettuate evidenziano la presenza di una comunità bentonica piuttosto povera; tale impoverimento è risultato particolarmente evidente nella zona prospiciente la banchina 14 che, tuttavia, risulta più ricca in numero di specie rispetto alla banchina 13; la specie principale è risultata ovunque C.Gibba, bivalve tipico della biocenosi dei fondi mobili instabili e di fondali caratterizzati da frequenti stress ambientali;

VALUTATO che la realizzazione dei pali sarà effettuata tramite l'utilizzo di un "tubo camicia" per evitare la risospensione e la movimentazione eccessiva di materiale del fondale; in caso di verificata necessità, si prevede il posizionamento di barriere filtranti a maggiore tutela contro il trasporto per opera della corrente del solido in sospensione per effetto delle turbolenze generate dalle operazioni di realizzazione dei pali trivellati;

CONSIDERATO che in merito alla componente vegetazione, flora fauna ed ecosistemi terrestri

- le opere in progetto si trovano in una zona interna al porto di Ancona; lo studio ambientale analizza l'uso del suolo della Regione Marche e le macro aree omogenee che caratterizzano la fascia costiera, costituita a nord di Ancona da spiagge ampie e sabbiose, e a Sud, nella riviera del Conero, da scogliere intervallate da calette;
- l'area in esame è esterna a qualsiasi area naturale protetta (di cui al DPR 357/97 come modificato dal DPR 120/2003) ma nel raggio di 4 km dalla zona di intervento sono presenti delle zone di rilievo naturalistico afferenti ai siti della rete Natura2000:
 - IT5320015 - Monte Conero: di area 1979.8 ha, classificata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Conservazione della Natura, come Zona a Protezione Speciale (ZPS) (distanza zona d'intervento: 2,32 km);
 - IT5320005 - Costa tra Ancona e Portonovo classificata come Sito di Interesse Comunitario (SIC) di area 465.5 ha (distanza zona d'intervento 3,7 km); tali aree sono collocate geograficamente in un'area a carattere appenninico di tipo calcareo (rilievo calcareo isolato

- del Conero), dove si individuano internamente rilievi minori a carattere collinare, come le formazioni della fascia periadriatica. La quota massima raggiunta è di 572 m.s.l.m;
- SIC e ZPS sono comprese in un'area molto più vasta classificata come IBA (Important Bird Area) con codice 085 di circa 5.924 ha di superficie, che coincide quasi interamente con il Parco Regionale del Conero ed i cui confini distano dalla zona di intervento appena 1,7 km;
 - nonostante il progetto non ricada strettamente nelle zone protette sopra indicate, la documentazione presentata analizza gli indicatori ambientali tipici delle aree al fine di garantire, soprattutto durante la fase di svolgimento dei lavori, la protezione degli indicatori suddetti attraverso interventi di mitigazione;
 - la ZPS comprende il tratto di litorale adriatico tra Ancona e Sirolo e le zone collinari retrostanti. La falesia calcarea e la falesia marnoso arenacea sono sottoposte alla forte azione erosiva del mare che determina movimenti franosi. Il promontorio del Conero rappresenta un punto di riferimento per gli uccelli migratori e per l'importanza biogeografia per la distribuzione delle specie vegetali; tale promontorio rappresenta infatti il limite meridionale e settentrionale di diffusione per molte specie vegetali sia erbacee che arbustive. La vulnerabilità della zona è connessa in particolar modo alla forte pressione turistica che interessa l'area; il 47% del territorio è occupato da vegetazione antropogena, costituita prevalentemente da rimboschimenti. I boschi naturali coprono il 26% della superficie totale e sono rappresentati prevalentemente dai boschi di leccio (324 ha circa) e di roverella e in misura minore da boschi di carpino nero, di olmo, di pioppi e salici e di frassino;
 - sul monte Conero si rinvenivano molte specie considerate entità floristiche di particolare interesse biogeografico rare o minacciate, per questo motivo la Regione Marche con L.R. 52/74 ha istituito l'Area Floristica protetta "Monte Conero";
 - dal punto di vista faunistico, il sito è caratterizzato dalla presenza di uccelli migratori abituali come *Sylvia undata*, *Grus grus*, *Larus melanocephalus*, *Falco biarmicus*, *Falco columbarius*, *Asio flammeus*, *Ciconia nigra*, *Pernis apivorus*, *Falco peregrinus*, *Falco naumanni*, *Emberiza hortulana*, *Lanius collurio*, *Caprimulgus europaeus*, *Egretta garzetta*, *Circus macrourus*, *Circus pygargus*, *Circus aeruginosus*, *Falco vespertinus*, *Milvus migrans*, *Milvus milvus*, *Circus gallicus*, *Circus cyaneus*, *Crex crex*, *Ficedula albicollis*;
 - il SIC tutela un tratto di costa a falesia marnoso-arenacea ricoperta per ampi tratti dalla vegetazione dominata dalla piccola canna *Arundo pliniana* e si estende per circa 168 Ha, con un'elevazione media di 75m e massima di 236 m.s.l.m.. Il SIC si estende su rilievi di tipo collinare interno e su rilievi collinari della fascia periadriatica (Colline del Pesarese e dell'Anconetano). Della superficie complessiva circa 12 Ha sono interessati da boschi, 98 Ha da mantelli e arbusteti, circa 0,5 Ha da vegetazione rupicola e 21 Ha sono praterie e pascoli. La vegetazione delle spiagge interessa 11 hH del territorio, quella acquatica 3 Ha e quella di scogliere 0,2 Ha. Le specie di tipo antropogenico si estendono per 16 Ha, i restanti 3 ha circa rappresentano essenzialmente aree urbane e strade; per ciò che concerne la fauna, nel sito sono presenti specie di Uccelli migratori abituali;
 - i fattori di vulnerabilità che interessano il sito sono essenzialmente riconducibili a costruzioni sulla costa, realizzazione di scogliere artificiali, urbanizzazioni, apertura nuove strade e nuovi sentieri;
 - l'IBA si estende per una superficie di 5.924 Ha, include il promontorio calcareo del Conero a sud-est della città di Ancona che degrada in un sistema di colline verso l'interno. Il parco Regionale del Conero coincide con l'IBA. L'area è uno dei più importanti colli di bottiglia per i rapaci migratori.
 - il monte Conero, grazie alla minima distanza dalle sponde balcaniche (120 km circa) e con i suoi 572 m di altezza a ridosso della linea di costa, fa da trampolino di lancio privilegiato per gli uccelli da preda per intraprendere l'attraversamento del Mare Adriatico (con continuo volo battuto coprono la distanza in circa 3 ore e mezzo). Nei mesi di Aprile e Maggio di ogni anno vengono censiti in transito sul territorio del parco circa 10.000 rapaci; tra di essi i più rappresentativi per numero di individui sono i Falchi Pecchiaioli, i Falchi di Palude, i Gheppi e i Falchi cuculi. Assieme ai rapaci è facile osservare altri grandi uccelli veleggiatori come le Cicogne bianche, le Cicogne nere e le Gru. Per l'intera area è stata proposta dalla LIPU la designazione come ZPS;

VALUTATO che tra l'area di progetto e le aree protette si interpone la città di Ancona e pertanto si escludono impatti significativi su tali aree provocati dall'ampliamento delle banchine in progetto;

CONSIDERATO che in merito alla componente rumore e vibrazioni:

- attualmente l'area presenta una situazione di inquinamento acustico mediamente elevato; i limiti acustici di riferimento normativo sono ripresi direttamente dalla documentazione tecnica del Piano di Classificazione acustica del Comune di Ancona approvato con DCC n. 54 del 24/05/2005, il quale individua sostanzialmente due macrosistemi di ambiti territoriali: il primo riguarda le aree portuali propriamente dette che risultano in classe V, mentre il secondo riguarda il fronte cittadino sul porto classificato in zona IV;
- le sorgenti sonore sono essenzialmente tutte quelle connesse con le attività portuali: passaggio, attracco e partenza traghetti, pescherecci e Diporto, il traffico veicolare dei mezzi di terra adibiti al trasporto merci o al traffico passeggeri;
- la valutazione degli impatti rileva un'alterazione del clima acustico essenzialmente durante la fase di realizzazione dell'opera, nelle fasi di approntamento dei cantieri e della viabilità di accesso agli stessi, all'esercizio delle aree di cantiere (lavorazioni che vengono eseguite con diversi attrezzi, quali badili, mazze, mazzette, scalpelli, picconi, ecc) ed al trasporto di materiali da costruzione e di materiali di risulta verso le aree di stoccaggio;

VALUTATO che:

- le emissioni acustiche generate dal cantiere saranno compensate dal fatto che, durante la costruzione, la banchina non sarà agibile per gli ormeggi delle navi e pertanto l'impatto acustico generato dai mezzi d'opera sarà bilanciato dall'assenza di navi in manovra e all'ormeggio in corrispondenza della banchina interessata dai lavori;
- le modalità di contenimento del rumore, introdotte nel Capitolato Speciale d'Appalto, saranno dirette a garantire i limiti di esposizione per i lavoratori (D.L. 277 del 15 agosto 1991) attraverso l'adozione di idonee soluzioni tecniche e gestionali in grado di limitare la rumorosità delle macchine e dei cicli di lavorazione; si prevede quindi l'utilizzo di macchinari e impianti di minima rumorosità intrinseca, un'adeguata manutenzione dei mezzi e delle attrezzature stesse e le seguenti indicazioni progettuali:
 - selezione di macchine ed attrezzature omologate in conformità alle direttive comunitarie e norme nazionali;
 - impiego di macchine movimento terra ed operatrici gommate piuttosto che cingolate;
 - installazione, se già non previsti di silenziosi sugli scarichi;
 - utilizzo di impianti fissi schermati;
 - utilizzo di gruppi elettrogeni e compressori di recente fabbricazione insonorizzati;
 - manutenzione dei mezzi e delle attrezzature;
 - svolgimento di manutenzione alle sedi stradali interne alle aree di cantiere e sulle piste esterne, mantenendo la superficie stradale livellata per evitare la formazione di buche;
 - orientamento degli impianti che hanno una emissione direzionale in posizione di minima interferenza rispetto ai ricettori;
 - localizzazione degli impianti più rumorosi alla massima distanza dai ricettori critici; a tal proposito si evidenzia che le opere saranno realizzate tramite pontoni e quindi "a mare";
 - limitazione allo stretto necessario delle attività nelle prime/ultime ore del periodo diurno (6-8 e 20-22);
 - divieto di uso scorretto degli avvisatori acustici, sostituendoli quando possibile con avvisatori luminosi;

il progetto prevede una verifica sull'efficacia delle sopraccitate attenzioni progettuali nel proseguo

[Handwritten signatures and initials]

dei lavori rispettivamente dai tecnici responsabili del cantiere e dagli organismi preposti al controllo del potenziale disturbo sulla popolazione residente. In particolare si prevede di valutare la possibilità di installare centraline mobili di monitoraggio acustico nei punti ritenuti maggiormente sensibili e per le fasi di lavoro che possono effettivamente addurre un potenziale disturbo;

- in caso di necessità, per mitigare gli effetti molesti si prevede l'installazione di barriere mobili antirumore, realizzate da singoli moduli verticali, autoportanti, da installare in serie per formare delle pareti continue e creare delle aree silenziose;

CONSIDERATO che in merito alla componente paesaggio

- la conformazione morfologica del luogo, ad anfiteatro, delimita di fatto l'ambito di studio, definito quale area di influenza potenziale dell'opera, in funzione della correlazione tra le caratteristiche generali dell'area di inserimento e le potenziali interferenze ambientali;
- l'analisi del Piano Paesistico della Regione Marche, per l'ambito di interesse D3 - IL PAESAGGIO DI ANCONA, non rileva interferenze sul paesaggio prodotte dal prolungamento delle banchine in progetto;
- nell'area non risultano "emergenze paesaggistiche" né elementi di pregio di natura ecologica o di matrice culturale o storico-testimoniale. L'ambito di indagine è prevalentemente dedicato alle attività umane e pertanto sono rimasti pochi brani paesaggistici allo stato originale dedicati agli impianti vegetazionali;

VALUTATO che la zona del porto è già altamente antropizzata e l'adeguamento delle banchine di progetto, stante la loro quota di imposta allo stesso livello di quella attuale, non produrranno alterazioni significative sulle relazioni di intervisibilità attualmente presenti tra il fronte storico della città e il porto; i fotorendering realizzati non evidenziano alterazioni della componente paesaggio;

CONSIDERATO che in merito alla componente salute pubblica

- lo screening dei fattori di pressione sulla salute umana dovuti alle attività portuali ha permesso di individuare quei fattori maggiormente rilevanti sui quali risulta necessario un approfondimento circa gli effetti che possono provocare sull'uomo. In ragione della tipologia degli interventi, gli aspetti che in modo più rilevante possano incidere sulla salute pubblica specie nella fase di realizzazione dell'opera, sono rappresentati da eventuali inquinamenti atmosferici ed acustici, che sono stati valutati negli studi condotti su tali componenti;
- a fronte dei dati istituzionali analizzati e delle risultanze delle campagne di rilevamento effettuate dall'ARPAM lo studio rileva che i livelli di qualità dell'aria attuali non evidenziano situazioni di particolare criticità tali da incidere sulla salute della popolazione. La situazione generale è quella che connota la totalità delle aree urbane nazionali;
- anche per la componente acustica, a seguito delle campagne di monitoraggio effettuate durante la pianificazione del nuovo Piano di Sviluppo del Porto, lo studio afferma che, avendo le verifiche di campo constatato livelli di pressione sonora compresi entro i valori di qualità, le condizioni di esposizione all'inquinamento acustico delle popolazioni residenti nelle aree urbane antistanti il porto sono tali da non arrecare alcun effetto indesiderato. La nuova configurazione delle banchine, aumentando la superficie disponibile a terra per la circolazione degli automezzi, può contribuire addirittura al miglioramento del clima acustico attraverso la facilitazione delle manovre dei mezzi stessi;

VALUTATO che gli effetti ambientali derivanti dall'esercizio delle nuove banchine nella configurazione di progetto, relativamente al comparto atmosfera e al rumore, non sono tali da incidere in modo significativo sulla salute pubblica;

VALUTATO che:

- la realizzazione dell'opera migliora la funzionalità delle banchine e si rende indispensabile ai fini dell'operatività del porto di Ancona, in linea con l'incremento delle dimensioni delle navi;

il progetto riguarda modifiche di un'opera esistente all'interno del Porto di Ancona, di ridotte

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

dimensioni, quasi inapprezzabili se viste in una planimetria generale del porto;

- la tipologia di intervento che segue lo schema di una banchina a giorno su pali limita sensibilmente gli impatti dalle attività di cantiere;
- il progetto non determina effetti sulla conservazione dell'assetto geomorfologico dell'area di sedime;
- il progetto non prevede l'esecuzione di dragaggi, non è connesso con la produzione di sostanze pericolose e non genera rifiuti se non limitatamente nella fase di cantiere per la costruzione dell'opera. Si prevede l'adozione di criteri di lavorazione tesi a limitare gli scarti;
- non si prevedono incrementi significativi e negativi delle emissioni atmosferiche e acustiche. L'utilizzo dei tubi camicia limita la risospensione del materiale durante l'attività di trivellazione per il posizionamento dei pali;
- l'opera risulta completamente esterna e distante dai siti Natura 2000 presenti nel territorio Marchigiano e l'interposizione di una zona fortemente antropizzata, come la città di Ancona, tra tali aree e l'area di intervento esclude interferenze dirette o indirette provocate dal progetto;
- l'opera si adatta al carattere dei luoghi, non si rilevano alterazioni sul paesaggio causate dal progetto e non sono presenti nelle vicinanze emergenze paesaggistiche né elementi di pregio sia di natura ecologica che di matrice culturale o storico - testimoniale;
- da quanto dedotto dall'analisi della documentazione, si può escludere che a seguito della realizzazione del progetto vi saranno impatti permanenti che possano accrescere i valori preesistenti, e che si possano generare nuovi impatti significativi e negativi dalla realizzazione dei lavori alle componenti ambientali e alla salute pubblica;
- l'intervento non si ritiene in grado di incidere in maniera significativa sul contesto territoriale del porto, sia con riferimento alle navi in accosto sia con riferimento al traffico indotto; non si rilevano incrementi significativi dei volumi di traffico indotto nella viabilità di Ancona;
- gli unici impatti prevedibili determinati dalle opere e ricadenti sul contesto circostante riguardano quelli di cantiere. Tuttavia si tratta di impatti non significativi e transitori che potranno essere gestiti con iniziative mitigatrici opportune e accorgimenti facilmente attuabili. Ciò anche tenendo conto che l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale e si presenta limitato a fronte dell'estensione dell'area stessa;

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

PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI V.I.A del progetto relativo al Porto di Ancona - adeguamento delle banchine 13 e 14, presentato dall'Autorità portuale di Ancona, fatti salvi i pareri, nulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere,

a condizione che si osservino le seguenti prescrizioni:

1. durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata, e esposte nelle premesse;
2. in particolare dovranno essere adottate misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (versamenti, rotture di tubazioni, ed altro) e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale;
3. prima dell'inizio dei lavori dovranno essere effettuate indagini per la localizzazione e bonifica delle aree mediante ricerca profonda di eventuali ordigni esplosivi, eseguite da tecnici specializzati, che dovranno essere sottoposte a verifica da parte del R.U.P. dell'Autorità Portuale;

Labo A

O

CP

Ar

SP

DR

15
FR

4. durante tutto il corso dei lavori, lo specchio d'acqua interessato dai lavori deve essere "conterminato" mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne, al fine di limitare l'intorbidamento della colonna d'acqua;
5. dovrà essere osservato lo smaltimento dei sedimenti provenienti dalle trivellazioni dei pali secondo la normativa regionale in materia e le prescrizioni impartite da ARPAM a seguito della caratterizzazione dei materiali di risulta; i materiali dovranno essere distinti in rifiuti pericolosi e non pericolosi, sulla base delle indicazioni riportate nell'All. D, parte Quarta, del D.lgs 152/2006, e le differenti ipotesi di gestione dovranno essere preventivamente autorizzate in base alle specifiche norme di settore;
6. parimenti dovranno essere smaltiti in discarica autorizzata i materiali da demolizione, previa apposita autorizzazione; dovranno essere gestiti e smaltiti secondo il piano di lavoro previsto dal Piano di sicurezza i materiali di risulta dalla rimozione della canaletta in cernit esistente;
7. la finitura esterna e la colorazione delle pareti della nuova struttura devono conformarsi a quelle esistenti nelle aree limitrofe;
8. nei nuovi tratti di banchina dovrà essere rispettato il piano di raccolta differenziata dei rifiuti a terra e il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico del porto di Ancona;
9. restano ferme le determinazioni che potranno essere assunte in sede di approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale;
10. l'Autorità portuale dovrà comunicare all'ARPA Marche la data dell'inizio dei lavori, ai fini dell'attività di controllo e della verifica di ottemperanza delle prescrizioni.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(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

Dott. Gualtiero Bellomo

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

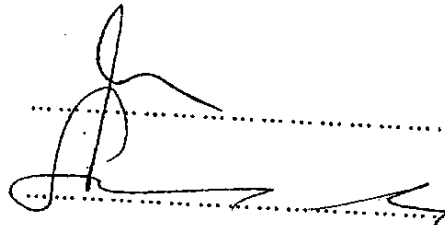
[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

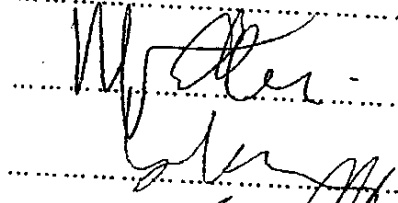
[Handwritten mark]

- Avv. Filippo Bernocchi
- Ing. Stefano Bonino
- Dott. Andrea Borgia
- Ing. Silvio Bosetti
- Ing. Stefano Calzolari
- Ing. Antonio Castelgrande
- Arch. Giuseppe Chiriatti
- Arch. Laura Cobello
- Prof. Carlo Collivignarelli
- Dott. Siro Corezzi
- Dott. Federico Crescenzi
- Prof.ssa Barbara Santa De Donno
- Cons. Marco De Giorgi
- Ing. Chiara Di Mambro
- Ing. Francesco Di Mino
- Avv. Luca Di Raimondo
- Ing. Graziano Falappa

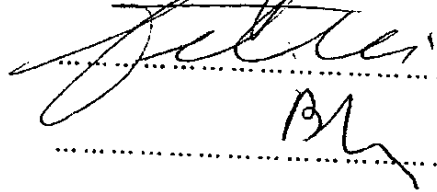
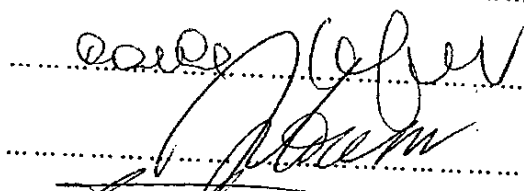


ASSENTE

ASSENTE

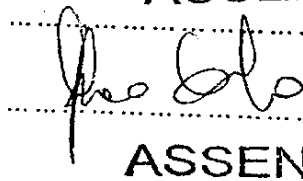


ASSENTE

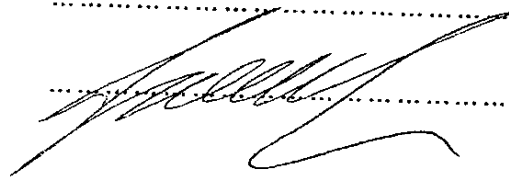


ASSENTE

ASSENTE



ASSENTE




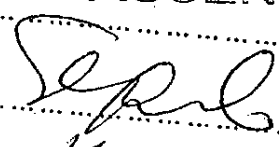
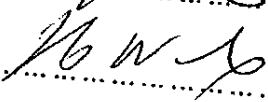
19

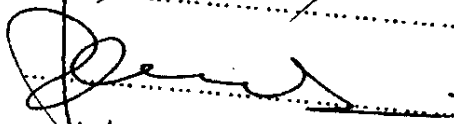

Arch. Antonio Gatto
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini
Prof. Antonio Grimaldi
Ing. Despoina Karniadaki
Dott. Andrea Lazzari
Arch. Sergio Lembo
Arch. Salvatore Lo Nardo
Arch. Bortolo Mainardi
Avv. Michele Mauceri
Ing. Arturo Luca Montanelli
Ing. Francesco Montemagno
Ing. Santi Muscarà
Arch. Eleni Papaleludi Melis
Ing. Mauro Patti
Avv. Luigi Pelaggi
Cons. Roberto Proietti
Dott. Vincenzo Ruggiero

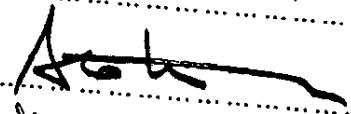
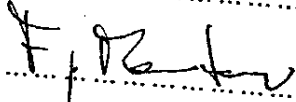

ASSENTE

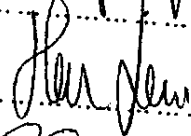
ASSENTE

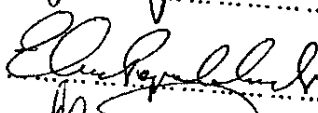

ASSENTE

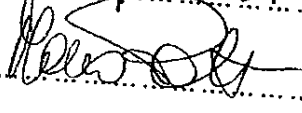



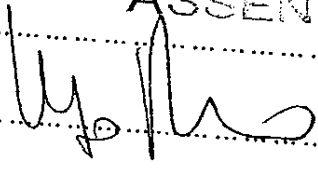






ASSENTE

ASSENTE



Dott. Vincenzo Sacco

V. S.

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

dott. David Piccinini (Regione Marche)

ASSENTE

14