

## GRUPPO DI PROGETTAZIONE

### ARCHITETTURA

STUDIO ARCHITETTI CACCIA DOMINIONI-ZUCCA e ASSOCIATI  
(arch. Gregorio Caccia Dominioni--iscr.ordine arch. prov.MI-n.1904)

NORD MILANO CONSULT s.r.l.

opere edili

(ing. Caterina Aliverti-iscr.ordine ing. prov.VA-n.3124)

un Direttore Tecnico

(arch. Michela Di Mento-iscr.ordine arch. prov.VA-n.2108)

Elaborazione progetto:

HPDB Engineering&Architecture s.r.l.



Proponente: **Ente Nazionale per l'Aviazione Civile**

Committente: **NJORD ADREANNA S.r.l.**

Società di gestione: ANCONA INTERNATIONAL AIRPORT SPA

# RISTRUTTURAZIONE C.P.U. TERMINAL BUILDING DELL'AEROPORTO DELLE MARCHE

## PROGETTO DEFINITIVO

allegato n°

1.2

titolo:

**1 - ELABORATI GENERALI**

**Studio di fattibilità ambientale**

disegno n°

46395

commessa n°

C1097

scala

/

MAGGIO 2022

studio  
architetti  
caccia dominioni  
zucca e associati



STUDIO ARCHITETTI  
CACCIA DOMINIONI  
ZUCCA e ASSOCIATI

P.zza Sant'Ambrogio, 16 - 20123 - Milano  
tel - fax. 02/869336802-86452027  
sito web: [www.cidizeta.it](http://www.cidizeta.it)  
e-mail: [info@cidizeta.it](mailto:info@cidizeta.it)



nord  
milano  
consult

NORD MILANO CONSULT s.r.l.

Società di Ingegneria

Via Bruno Raimondi, 5 - 21052 - Busto Arsizio (VA)

tel. 0331/636702

sito web: [www.nordmil.com](http://www.nordmil.com)

e-mail: [segreteria@nordmil.com](mailto:segreteria@nordmil.com)

COLLABORAZIONE INTERNAZIONALE

PASCALL  
+WATSON

London, Head Office  
[www.pascalls.co.uk](http://www.pascalls.co.uk)

**NJORD ADREANNA S.r.l.**  
ANCONA INTERNETIONAL AIRPORT SPA – società di gestione

RISTRUTTURAZIONE C.P.U. TERMINAL BUILDING DELL'AEROPORTO DELLE MARCHE

PROGETTO DEFINITIVO

Studio di fattibilità ambientale

Maggio 2022

INDICE

<b>1.</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>DESCRIZIONE DELL'OPERA.....</b>	<b>5</b>
2.1	Lo stato di fatto.....	5
2.2	Interventi previsti nel progetto.....	8
<b>3.</b>	<b>NORME E INDIRIZZI TECNICI .....</b>	<b>11</b>
3.1	Normativa urbanistica.....	11
3.1.1	D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di edilizia".....	11
3.1.2	Regolamento edilizio comunale del Comune di Falconara Marittima (versione redatta in data 16-10-2013).....	11
3.1.3	All.A - Regolamento comunale per l'edilizia sostenibile- Approvato con Delibera del Consiglio Comunale n° 70 del 11/08/2011 del Comune di Falconara Marittima .....	12
3.2	Norme in materia di opere pubbliche .....	12
3.3	Norme di tutela ambientale e paesistica .....	13
3.3.1	D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137".....	13
3.3.2	D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.....	13
3.3.3	Disciplina regionale della valutazione di impatto ambientale (VIA) e valutazione ambientale strategica (VAS).....	14
3.4	Normativa di settore .....	15
3.4.1	D.Lgs. 250/1997 Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.).....	15
3.4.2	Circolare ENAC APT 21 del 30 gennaio 2006 "Approvazione di progetti e varianti di opere e impianti aeroportuali".....	15
3.5	Norme sull'inquinamento acustico.....	16
3.6	Norme in materia di tutela delle risorse idriche e difesa del suolo .....	17
3.6.1	L.R. 23 novembre 2001, n. 22 Norme in materia di riqualificazione urbana sostenibile e assetto idrogeologico e modifiche alle Leggi regionali 5 agosto 1992, n. 34 "Norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio" e 8 ottobre 2009, n. 22 "Interventi della regione per il riavvio delle attività edilizie al fine di fronteggiare la crisi economica, difendere l'occupazione, migliorare la sicurezza degli edifici e promuovere tecniche di edilizia sostenibile".....	17
3.6.2	Deliberazione n. 53 del 27/01/2014 LR 23 novembre 2011 n. 22 - "Norme in materia di riqualificazione urbana sostenibile e assetto idrogeologico - Art. 10, comma 4 - Criteri, modalità e indicazioni tecnico-operative per la redazione della verifica di compatibilità idraulica degli strumenti di pianificazione territoriale e per l'invarianza idraulica delle trasformazioni territoriali".....	17
3.7	Fase autorizzativa accertamento conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici (art.81, d.p.r. 24 luglio 1977, n. 616 attuazione della delega di cui all'art. 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382).....	18
3.8	Fase autorizzativa nell'ambito delle "conferenze di servizio" .....	18
<b>4.</b>	<b>PROGRAMMAZIONE PAESAGGISTICA, TERRITORIALE ED URBANISTICA .....</b>	<b>20</b>
4.1	P.P.A.R – Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR).....	20
4.1.1	Vincoli paesistici-ambientali vigenti.....	22
4.1.2	Aree per rilevanza di valori paesaggistici.....	23
4.2	Siti di interesse internazionale – SIC e ZPS della Rete Natura 2000.....	24
4.3	P.A.I. – Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico .....	25
4.4	Piano di risanamento dell'area Ancona, Falconara, Valle Esino.....	27
4.5	P.I.T. – Piano di inquadramento territoriale.....	29
4.6	P.T.C.P. – Piano Territoriale Di Coordinamento Provinciale.....	30
4.7	P.R.G. - Piano regolatore generale.....	32

<b>5.</b>	<b>CARATTERISTICHE DELL'AMBIENTE .....</b>	<b>37</b>
5.1	Atmosfera .....	37
5.2	Inquinamento .....	39
5.3	Clima acustico .....	41
5.4	Geologia, Geomorfologia, Idrogeologia e Geotecnica .....	43
5.5	Acque superficiali .....	46
5.6	Acque sotterranee .....	47
5.7	Ecosistemi, Flora e Fauna .....	48
5.8	Territorio .....	49
5.8.1	Morfologia .....	49
5.8.2	Città .....	51
5.8.3	Storia .....	53
5.8.4	Monumenti e luoghi d'interesse .....	53
5.8.5	L'aeroporto .....	54
<b>6.</b>	<b>INCIDENZE DELL'INTERVENTO .....</b>	<b>56</b>
6.1	Effetti prevedibili in fase di cantiere .....	56
6.2	effetti dell'intervento fase di esercizio .....	58
6.3	Effetti dell'intervento sul paesaggio .....	60
<b>7.</b>	<b>DETERMINAZIONE DELLE MISURE DI MITIGAZIONE O COMPENSAZIONE AMBIENTALE.....</b>	<b>62</b>

## 1. PREMESSA

Il presente studio di fattibilità ambientale è redatto ai sensi dell'art.27 del D.P.R 207/2010 Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», tenendo conto delle elaborazioni a base del progetto definitivo, illustra la compatibilità dell'intervento con gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti e valuta i possibili effetti in fase di cantiere ed esercizio delle opere previste, individuando eventuali interventi di mitigazione e/o compensazione. Esso contiene inoltre tutte le informazioni necessarie al rilascio di eventuali autorizzazioni e approvazioni in materia ambientale.

Il presente progetto riguarda l'intervento di riqualificazione del corpo centrale dell' aerostazione della Regione Marche, localizzata nel Comune di Falconara Marittima, al fine di ottimizzare la funzionalità e l'operatività complessiva dello scalo al fine di migliorare i servizi forniti al passeggero.

La maggior parte degli interventi riguardano il sedime dell' edificio esistente senza alterazioni ne conseguenze dal punto di vista ambientale ed idrogeologico.



## 2. DESCRIZIONE DELL'OPERA

### 2.1 LO STATO DI FATTO

Il complesso dei tre edifici: partenze, corpo centrale ed arrivi, è disposto secondo una configurazione lineare tra i piazzali di sosta aeromobili, sul fronte air side, e il piazzale di sosta autovetture sul fronte land side.

Gli spazi interni dei padiglioni arrivi e partenze sono organizzati in open space delimitati da facciate continue in vetro. Lo spazio interno è diviso in due parti da 3 box funzionali posti lungo l'asse di simmetria longitudinale, che separano l'area landside da quella airside. Verticalmente l'aerostazione adotta un semplice schema a due livelli. Le attività riguardanti i passeggeri (imbarchi, sbarchi, consegna e ritiro bagagli, attività commerciali) si svolgono al livello del piazzale. Il controllo e smistamento bagagli da stiva in partenza e in arrivo, viene effettuato ai piani interrati dei rispettivi padiglioni. Questa configurazione, unita al rispetto delle norme in vigore sull'eliminazione barriere architettoniche, rende i due nuovi padiglioni perfettamente accessibili e fruibili anche ai portatori di handicap.

Nel padiglione partenze sono presenti i seguenti servizi:

- atrio partenze;
- sala attesa partenze nazionali e Schengen;
- sala attesa partenze internazionali e extra Schengen;
- n. 6 banchi check-in;
- n. 3 postazioni biglietteria;
- n. 1 postazioni informazione;
- uffici Enti di Stato;
- gates nazionali e Schengen;
- gates internazionali e extra Schengen;
- nastri di imbarco bagagli;
- cassa parcheggio;
- servizi generali quali: bar, giornali, tabacchi, libreria, shop, banca, etc.

Nel padiglione arrivi sono presenti i seguenti servizi:

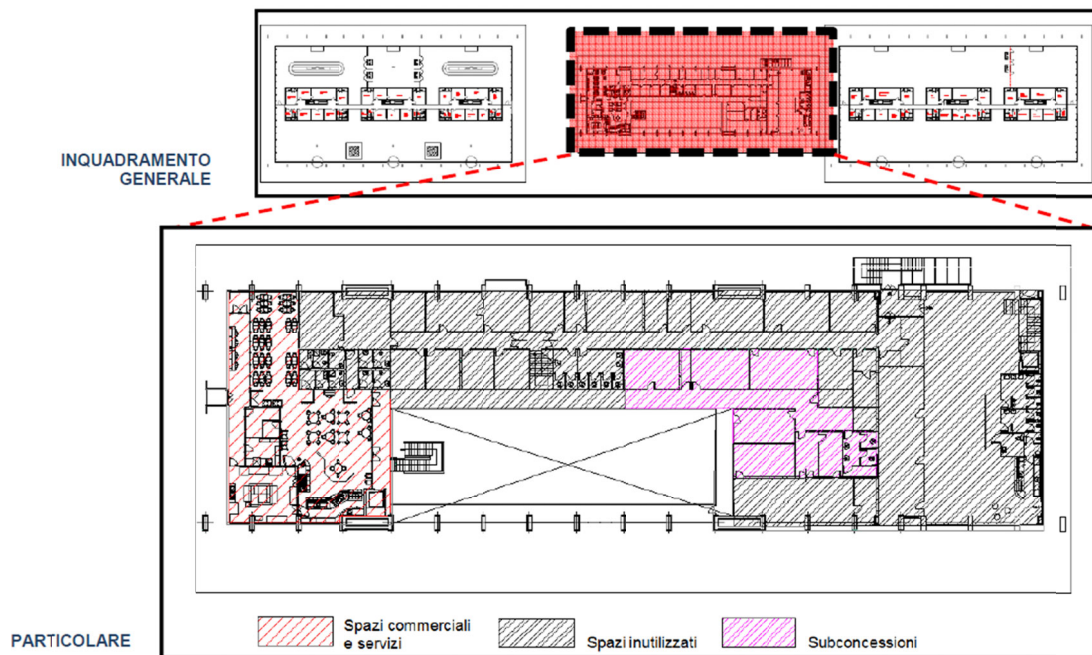
- atrio arrivi;
- sala riconsegna bagagli nazionali e Schengen;
- sala riconsegna bagagli internazionali ed extra Schengen;
- caroselli di riconsegna bagagli;
- postazioni di controllo di Polizia, Dogana e Finanza;
- uffici Enti di Stato;
- lost and found;
- noleggio auto;
- cassa parcheggio automatica;
- pronto soccorso, dotato di sala infermeria, sala visite, stanza medico, stanza autisti e servizi
- dedicati idonei anche ai portatori di handicap.

Nel corpo centrale sono attualmente presenti i seguenti servizi:

- uffici operativi Aerdorica al piano terra;
- self service per la ristorazione al piano primo
- uffici



*Pianta piano terra*



*Pianta piano primo*

L'edificio centrale ha la forma di un rettangolo delle dimensioni in pianta di 89x30 m per altezza di circa 8,00 m sotto trave di copertura.

L'edificio è stato realizzato in più fasi. La cronistoria della realizzazione è la seguente:

- costruzione edificio ad uso aerostazione passeggeri delle dimensioni in pianta di 71,5 x 30 m con inizio lavori nell'aprile 1978 e collaudo in data 10/01/1980;
- in data dicembre 1987 viene incrementato il solaio al piano uffici;
- nel 1999 l'edificio viene ampliato di tre campate con le medesime caratteristiche dell'edificio esistente.





### Capacità dell'aerostazione

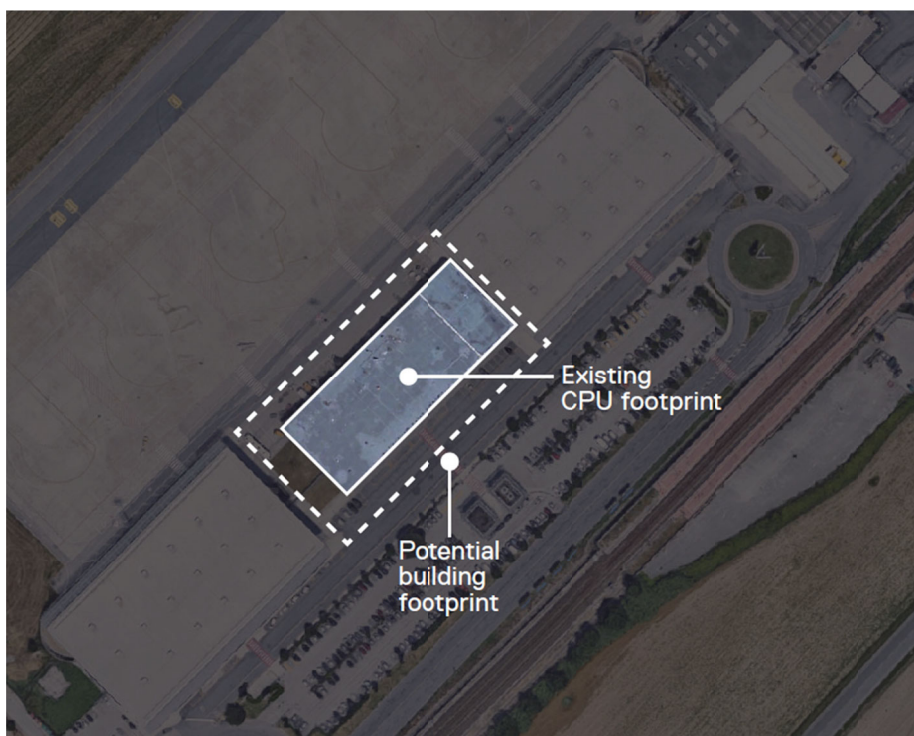
I risultati ottenuti dall'analisi della capacità dei sottosistemi, applicando il concetto di livello di servizio e considerando i carichi di traffico attuali e previsionali in relazione agli spazi esistenti, hanno evidenziato la necessità di effettuare una ridistribuzione funzionale a causa soprattutto delle modifiche subentrate nel tempo rispetto al lay-out progettuale iniziale. In origine, infatti, il progetto della nuova aerostazione non prevedeva all'interno dei due padiglioni spazi commerciali che avrebbero dovuto essere concentrati nell'edificio in centrale. Successivamente, invece, sono stati realizzati "chioschi" commerciali agli arrivi ed alle partenze, andando ad occupare superfici utili per i passeggeri con conseguente modifica dei livelli di servizio attesi.

## 2.2 INTERVENTI PREVISTI NEL PROGETTO

Il progetto consiste nel recupero dell'edificio centrale esistente risalente alla fine degli anni 70, riutilizzandone quanto più possibile le componenti, in particolare le strutture, siano esse verticali od orizzontali.

Il presente progetto definitivo sviluppa il concept redatto dallo studio Londinese di Pascall & Watwon mantenendone il lay out funzionale ove possibile ma modificandolo solamente per adeguarlo alla normativa vigente in Italia e sostituendo alcuni elementi per motivi di fattibilità tecnica ed economica.

La chiave di lettura del concept parte dall'esame dei seguenti fattori: capacità, sicurezza, vendita al dettaglio con l'obiettivo di dare un'identità internazionale, migliorare la capacità commerciale, incrementare l'attività operativa (gates e security), migliorare l'esperienza dei passeggeri, individuare soluzioni economicamente vantaggiose e recuperare un edificio esistente.



Il criterio informatore che ha guidato P&W è contenuto nella definizione di "Porta delle Marche"; infatti il nuovo allestimento dell'edificio deve trasmettere l'immaginario regionale, con particolare riferimento al mercato alimentare riconducibile al "Mercato delle Erbe". Un'interpretazione attuale del mercato che non solo influenza la definizione di vendita al dettaglio, ma indirizza l'aspetto generale dell'ampliamento.



*Inserimento fotografico-lato land side*



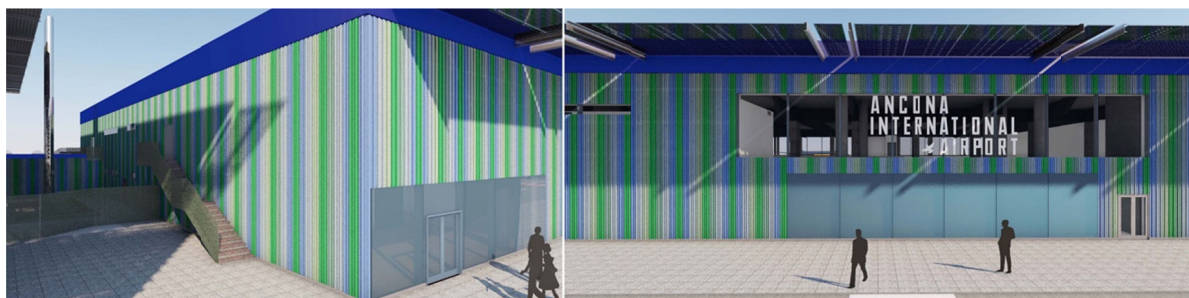
*Inserimento fotografico-lato air side*

Il lay-out funzionale prevede l'ampliamento di circa 2.300 mq di sedime e la realizzazione di una nuova pelle che, armonizzandosi con i due corpi di fabbrica di più recente realizzazione (2004/2005) dedicati ad arrivi e partenze, ne rappresenta la logica connessione.

PIANO	SUP.ESISTENTE (mq)	SUP AMPLIAMENTO (mq)	SUP.COMPLESSIVA (mq)
PIANO INTERRATO	2.912	848	3.760
PIANO TERRA	2.080	2.285	4.365
PIANO PRIMO	2.080	2.285	4.365
TOTALE	7.072	5.418	12.490

La maggior parte degli interventi riguardano il sedime dell' edificio esistente senza alterazioni ne conseguenze dal punto di vista ambientale ed idrogeologico.

Una volta sviluppato e definito il lay-out funzionale, si è pensato ad una nuova pelle che si armonizzasse con i due corpi di fabbrica (di ottima qualità architettonica) di più recente realizzazione (2004/2005), dedicati ad arrivi e partenze, dando un segnale di rottura con l'introduzione sui fronti minori e sul land-side che, in quanto più esposti ai raggi solari, presentano aperture ridotte di un rivestimento in lamiera grecate a più colori fra loro in gamma.



*Fronte sud-ovest*

*Fronte land-side centrale*



*Prospetto air-side*

Diversamente il fronte air-side esposto a nord si caratterizza per la vetrata a tutt'altezza. A legare fra loro le varie facciate è la fascia di coronamento in alluminio coibentato monotinta. La soluzione ricostituisce così la continuità del complesso aeroportuale conferendo la centralità delle funzioni al fabbricato originario. Il progetto a seguito dell'esame puntuale dei luoghi prevede la rimozione di tutti i tamponamenti ed i serramenti, di tutte le partiture interne in muratura o di tipo metallico e la rimozione degli impianti esistenti. A questo punto sarà possibile procedere alla realizzazione delle nuove strutture verticali ed orizzontali necessarie a definire gli ampliamenti sui fronti land-side e air-side e sul fronte sud-ovest. Sul lato terra è prevista una struttura leggera atta a sostenere lo

sporto della nuova gronda. Questa è costituita da pannelli fotovoltaici semitrasparenti a formare una pensilina lungo tutto il fronte.



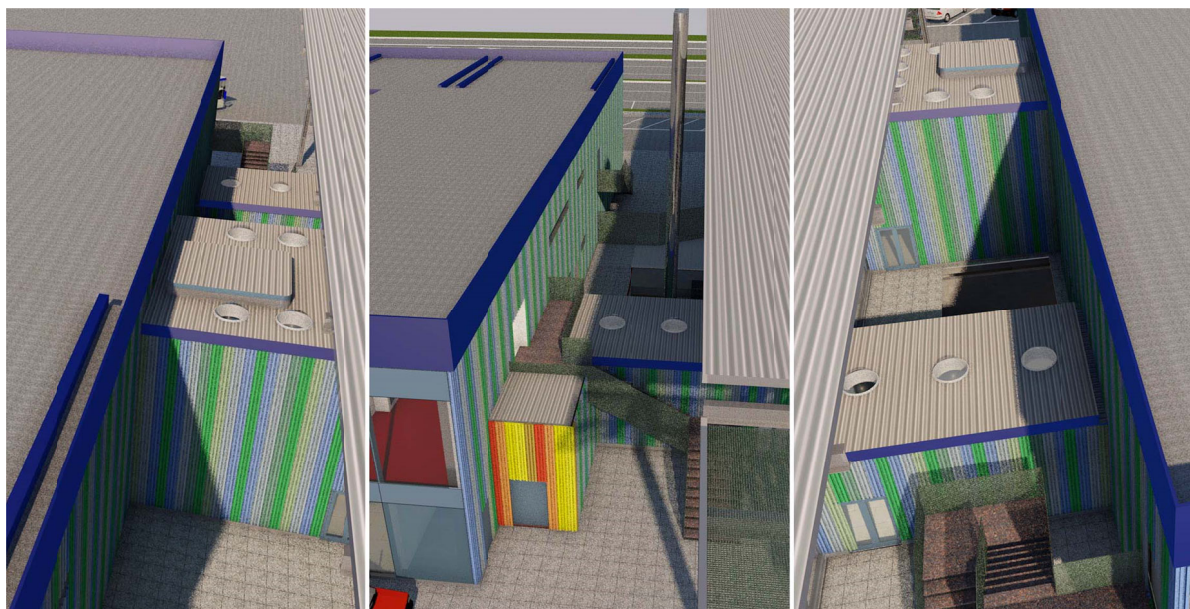
*La pensilina land-side*

Sul fronte air-side è stato necessario procedere all'ampliamento dell'attuale sedime fino al filo dell'esistente gronda. La nuova facciata risulta scandita da montanti con passo di m. 2,40 su cui si allineano una doppia fila di pannelli di altezza pari a m. 3 fra loro divisi da una fascia di pannelli alti m. 0,80 in vetro retroverniato.



*Prospetto corpo centrale air-side*

Le facciate laterali come accennato seguono i criteri di quella lato terra. Su questi fronti sono stati realizzati i collegamenti con la palazzina partenze ad est e con quella degli arrivi sul lato ovest. Anche le uscite di sicurezza e le relative scale di emergenza si trovano posizionate lungo questi fronti.



In conclusione i materiali utilizzati, le partiture e le colorazioni adottate sono state scelte per adattarsi distinguendosi alle finiture dei fabbricati più recenti dedicati ad arrivi e partenze oltreché alla cabina elettrica ed al gruppo di continuità. Le colorazioni riprendono quelle adottate negli interni per il piano di sviluppo della segnaletica già in fase di realizzazione nelle aree partenze ed arrivi.

### 3. NORME E INDIRIZZI TECNICI

#### 3.1 NORMATIVA URBANISTICA

##### 3.1.1 D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 “Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di edilizia”

Nella Parte I, Titolo I, Capo I del suddetto Testo Unico, all'art. 3 “Definizione degli interventi edilizi”, lettera d), viene identificato l'intervento di progetto come “ristrutturazione edilizia”:

*d) gli interventi rivolti a trasformare gli organismi edilizi mediante un insieme sistematico di opere che possono portare ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente. Tali interventi comprendono il ripristino o la sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, l'eliminazione, la modifica e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti. Nell'ambito degli interventi di ristrutturazione edilizia sono ricompresi anche quelli consistenti nella demolizione e ricostruzione con la stessa volumetria di quello preesistente, fatte salve le sole innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa antisismica nonché quelli volti al ripristino di edifici, o parti di essi, eventualmente crollati o demoliti, attraverso la loro ricostruzione, purché sia possibile accertarne la preesistente consistenza. Rimane fermo che, con riferimento agli immobili sottoposti a vincoli ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modificazioni, gli interventi di demolizione e ricostruzione e gli interventi di ripristino di edifici crollati o demoliti costituiscono interventi di ristrutturazione edilizia soltanto ove sia rispettata la medesima sagoma dell'edificio preesistente;*

##### 3.1.2 Regolamento edilizio comunale del Comune di Falconara Marittima (versione redatta in data 16-10-2013)

Il Comune con il presente regolamento edilizio, sulla base del regolamento edilizio tipo, emanato dalla Regione Marche con Decreto Presidente Giunta Regionale n. 23 del 14/09/1989, modificato con successivo decreto n. 28 del 14/11/1990, disciplina gli interventi urbanistici ed edilizi nel territorio comunale.

A partire dal 7.11.2018 sono state automaticamente recepite le definizioni uniformi di cui all'Intesa Governo Regioni Comuni del 20.10.2016 concernente l'adozione del Regolamento Edilizio-Tipo di cui all'articolo 4 comma 1 sexies del DPR 380/01, così come ulteriormente specificate dalla Legge Regionale n.8/2018; tale recepimento non comporta la modifica delle previsioni dimensionali degli strumenti urbanistici vigenti. Con D.C.C. n. 90 del 29/11/2018 il Consiglio Comunale ha preso atto di quanto sopra e ha deliberato la sostituzione dell'art. 13 del R.E.C. con le definizioni uniformi come da Allegato “A” alla delibera.

Il tipo di intervento ricade nell'art. 11 “Interventi di ristrutturazione edilizia”, al titolo II che riporta:

*“1. Sono interventi di ristrutturazione edilizia, gli interventi rivolti a trasformare gli organismi edilizi mediante un insieme sistematico di opere che possono portare ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente. Tali interventi comprendono il ripristino o la sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, l'eliminazione, la modifica e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti. Nell'ambito degli interventi di ristrutturazione edilizia sono ricompresi anche quelli consistenti nella demolizione e ricostruzione con la stessa volumetria e sagoma dell'edificio preesistente, fatte salve le sole innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa sismica.*

*2. Le opere di modifica e sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, nonché l'inserimento di nuovi elementi o impianti non sono condizionati né alla destinazione né alla tipologia originariamente proprie dell'edificio.*

*3. Gli interventi di ristrutturazione edilizia, possono riguardare, tra l'altro, le seguenti opere:*

- a) rifacimento dell'ossatura portante sia orizzontale che verticale con variazioni planimetriche e altimetriche della originaria posizione degli elementi strutturali;*
- b) demolizione di coperture, solai, volte, scale, muri portanti, fondazioni;*

- c) *demolizione e ricostruzione delle fondazioni e dei muri portanti con modifiche dei sistemi statici o con spostamenti;*
- d) *demolizione e ricostruzione dei solai, delle scale e della copertura, anche con modifiche di quote;*
- e) *costruzione di nuovi solai, scale, coperture, volte, muri portanti, fondazioni;*
- f) *demolizione parziale o totale di un singolo edificio e sua ricostruzione secondo parametri fissati, ove necessario, dalla normativa di apposito piano di recupero e a condizione che l'intervento non muti l'assetto urbanistico in cui l'edificio è inserito;*
- g) *soprelevazioni e ampliamenti;*
- h) *realizzazione di nuove aperture sulle murature perimetrali;*
- i) *riorganizzazione dei collegamenti verticali e orizzontali, nonché dei servizi di uso comune.*
- j) *frazionamenti di unità immobiliari.*

### 3.1.3 All.A - Regolamento comunale per l'edilizia sostenibile- Approvato con Delibera del Consiglio Comunale n° 70 del 11/08/2011 del Comune di Falconara Marittima

Il Regolamento definisce i requisiti volontari e le forme di incentivazione di natura volumetrica al fine di promuovere la sostenibilità energetico-ambientale nel settore edilizio.

Sono definiti interventi di edilizia sostenibile, gli interventi nell'edilizia pubblica e privata che soddisfano i seguenti requisiti:

- *sono progettati, realizzati e gestiti secondo criteri avanzati di compatibilità ambientale e di sviluppo sostenibile, in modo tale da soddisfare le necessità del presente senza compromettere quelle delle future generazioni;*
- *hanno l'obiettivo di minimizzare i consumi di energia e delle risorse ambientali in generale, di favorire l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, nonché di contenere gli impatti complessivi sull'ambiente e sul territorio;*
- *sono concepiti e realizzati in maniera tale da garantire il benessere e la salute degli occupanti;*
- *tutelano l'identità storica dei centri urbani e favoriscono il mantenimento dei caratteri storici e tipologici legati alla tradizione degli edifici ed al loro inserimento nel paesaggio;*
- *promuovono e sperimentano sistemi edilizi a costo contenuto con riferimento al ciclo di vita dell'edificio, anche attraverso l'utilizzo di metodologie innovative o sperimentali.*

L'intervento sull'aerostazione adoterà soluzioni impiantistiche e tecnologiche atte a minimizzare i consumi di energia e a favorire l'utilizzo delle fonti rinnovabili.

## 3.2 **NORME IN MATERIA DI OPERE PUBBLICHE**

- D. Lgs. 18 aprile 2016, n. 50: "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture",

- D.P.R. 207/2010 (PARTI RESIDUALI) – "Regolamento di esecuzione e attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante " Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", in vigore limitatamente a determinati articoli";

*Art. 27. Studio di impatto ambientale e studio di fattibilità ambientale*

*2. Lo studio di fattibilità ambientale, tenendo conto delle elaborazioni a base del progetto definitivo, approfondisce e verifica le analisi sviluppate nella fase di redazione del progetto preliminare, ed analizza e determina le misure atte a ridurre o compensare gli effetti dell'intervento sull'ambiente e sulla salute, ed a riqualificare e migliorare la qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale avuto riguardo agli esiti delle indagini tecniche, alle caratteristiche dell'ambiente interessato dall'intervento in fase di cantiere e di esercizio, alla natura delle attività e lavorazioni necessarie all'esecuzione dell'intervento, e all'esistenza di vincoli*

sulle aree interessate. Esso contiene tutte le informazioni necessarie al rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni in materia ambientale.

- ANAC: Linee guida attuative del nuovo Codice degli Appalti - Documento di consultazione - Procedure per l'affidamento dei contratti pubblici di importo inferiore alle soglie di rilevanza comunitaria, indagini di mercato e formazione e gestione degli elenchi di operatori economici

### 3.3 NORME DI TUTELA AMBIENTALE E PAESISTICA

3.3.1 D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137"

Il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137", riorganizza la normativa precedente. Nel disposto legislativo, suddiviso in cinque parti, sono riunite e coordinate tutte le disposizioni legislative vigenti.

I vincoli paesaggistici ai sensi dell'art. 142 del D.L. del 22 gennaio 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137" non insistono sull'area di intervento e ai sensi dell'articolo 136 del medesimo codice risulta che l'aerostazione non appartiene a "Immobili ed aree di notevole interesse storico".

Da quanto riportato e da quanto riscontrabile nella successiva cartografia ai paragrafi 4.1.1 e 4.2.2 l'intervento non ricade nei vincoli paesaggistici ai sensi del D.Lgs 42/2004 e non è soggetto ad autorizzazione paesaggistica.

3.3.2 D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.

La parte seconda del D.Lgs 152/2006 riguarda le procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC).

La valutazione d'impatto ambientale riguarda i progetti che possono avere impatti sull'ambiente e sul patrimonio culturale ed ha la finalità di proteggere e migliorare la salute umana, contribuire con un miglior ambiente alla qualità della vita, mantenere l'esistenza e la varietà delle specie, conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale per la vita. A questo scopo, essa individua, descrive e valuta, gli impatti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:

- a) l'uomo, la fauna e la flora;
- b) il suolo, l'acqua, l'aria e il clima;
- c) i beni materiali ed il patrimonio culturale;
- d) l'interazione tra i fattori di cui sopra.

Limitatamente ad alcuni casi la VIA è preceduta da una procedura preliminare, la Verifica di assoggettabilità a VIA, volta a definire se il progetto deve essere ulteriormente assoggettato alla ulteriore procedura di VIA.

Il progetto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.L.gs 152/206 al punto 10- tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza"

Nell'art.6, punto 6:La verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata per:

*b) le modifiche o le estensioni dei progetti elencati nell'allegato II, II-bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, la cui realizzazione potenzialmente possa produrre impatti ambientali significativi e negativi, ad eccezione delle modifiche o estensioni che risultino conformi agli eventuali valori limite stabiliti nei medesimi allegati II e III;*

Nel codice non vengono specificati quali tipi di interventi sugli aeroporti necessitano la suddetta verifica.

Considerato che:

- le opere in progetto si qualificano come interventi di ristrutturazione edilizia ai sensi dell'art 3 "Definizione degli interventi edilizi", del Testo Unico 380/2001 e che al fine di migliorare l'accessibilità dell'aerostazione, non comporteranno un aumento dei flussi di viaggiatori
- gli interventi previsti in progetto non riguardano le infrastrutture dell'aerostazione e pertanto non comportano un aumento del traffico aereo,
- le aree oggetto di intervento non ricadono all'interno di parchi, SIC e ZPS;
- le opere in progetto ricadono in aree già urbanizzate
- le opere in progetto richiedono un limitato utilizzo di risorse naturali e comportano una produzione limitata di rifiuti;
- in fase di esercizio le opere in progetto non comporteranno impatti sulle componenti ambientali atteso che saranno anche utilizzati sistemi di alimentazione energetica da fonti rinnovabili;
- gli unici effetti prevedibili sulle componenti ambientali sono circoscritti alla fase di realizzazione dell'opera e pertanto avranno una durata e un'estensione limitata nel tempo e nello spazio;
- saranno adottati tutti gli accorgimenti necessari a mitigare i possibili effetti sulle componenti ambientali durante la fase di realizzazione dell'opera;

Per quanto sopra esposto si ritiene che il progetto non provochi ripercussioni negative sull'ambiente.

Il progetto verrà sottoposto ad un procedimento di valutazione preliminare (art.6, comma 9 D.Lgs. 152/2006).

### 3.3.3 Disciplina regionale della valutazione di impatto ambientale (VIA) e valutazione ambientale strategica (VAS)

La normativa della regione Marche relativa alla valutazione di impatto ambientale ed alla valutazione ambientale strategica è la seguente:

- L.R. 9 Maggio 2019, n.11 "Disposizioni in materia di Valutazione di impatto ambientale (VIA)".
- D.G.R n.1647 del 23 Dicembre 2019 "Approvazione delle Linee guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica e revoca della D.G.R. 1813/2010"
- L.R. 12 Giugno 2007, n.6 "Modifiche ed integrazioni alle leggi regionali 14 Aprile 2004, n. 7, 5 Agosto 1992, n. 34, 28 Ottobre 1999, n. 28, 23 Febbraio 2005, n. 16 e 17 Maggio 1999, n. 10. Disposizioni in materia ambientale e Rete Natura 2000".

Dal 01/06/2019 è in vigore la nuova legge regionale sulla Valutazione di Impatto Ambientale: L.r. n. 11 del 9 maggio 2019 recante "Disposizioni in materia di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)". L'Art.2 "Ambito di applicazione" cita:

*"1. Sono sottoposti a verifica di assoggettabilità a VIA i progetti elencati negli allegati B1 e B2 a questa legge in applicazione dei criteri e delle soglie di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 30 marzo 2015 (Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116).*

*2. Sono sottoposti a VIA i progetti:*

*a) elencati negli allegati A1 e A2 a questa legge;*

*b) elencati negli allegati B1 e B2 a questa legge relativi a opere e interventi di nuova realizzazione e ricadenti, anche solo parzialmente, all'interno di aree naturali protette, come definite dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394 (Legge quadro sulle aree protette), ovvero all'interno di siti della rete Natura 2000;*



c) indicati al comma 1 qualora, all'esito dello svolgimento della verifica di assoggettabilità a VIA, l'autorità competente valuti che possono produrre impatti ambientali negativi significativi.

3. Su richiesta del proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, sono sottoposti alla verifica preliminare di cui al comma 9 dell'articolo 6 del d.lgs. 152/2006 le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati A1, A2, B1 e B2 a questa legge, fatta eccezione per le modifiche o estensioni dei progetti di cui agli allegati A1 e A2 a questa legge che comportano il superamento degli eventuali valori limite ivi stabiliti.”

All'interno degli allegati A, A2, B1 e B2 non sono compresi gli aeroporti.

Quindi per quanto riguarda le tipologie di intervento da sottoporre a verifica di assoggettabilità a VIA si fa riferimento alla normativa nazionale.

### 3.4 **NORMATIVA DI SETTORE**

#### 3.4.1 D.Lgs. 250/1997 Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.)

Il suddetto decreto istituisce l'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.), ente pubblico non economico dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria.

##### Art.2 “Funzioni”

1. L'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.), salvo quanto previsto nel comma 2, esercita le funzioni amministrative e tecniche già attribuite alla Direzione generale dell'aviazione civile (D.G.A.C.), al Registro aeronautico italiano (R.A.I.) ed all'Ente nazionale della gente dell'aria (E.N.G.A.) ed in particolare provvede ai seguenti compiti:

a) regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo, nonché tenuta dei registri e degli albi nelle materie di competenza;

b) razionalizzazione e modifica delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali, secondo la normativa vigente ed in relazione ai compiti di garanzia, di indirizzo e programmazione esercitati;

c) attività di coordinamento con l'Ente nazionale di assistenza al volo e con l'Aeronautica militare, nell'ambito delle rispettive competenze per le attività di assistenza al volo;

d) rapporti con enti, società ed organismi nazionali ed internazionali che operano nel settore dell'aviazione civile e rappresentanza presso gli organismi internazionali, anche su delega del Ministro dei trasporti e della navigazione;

e) istruttoria degli atti concernenti tariffe, tasse e diritti aeroportuali per l'adozione dei conseguenti provvedimenti del Ministro dei trasporti e della navigazione;

f) definizione e controllo dei parametri di qualità dei servizi aeroportuali e di trasporto aereo nei limiti previsti dal regolamento di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537;

g) regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi di intervento e dei piani di investimento aeroportuale, nonché eventuale partecipazione all'attività di gestione degli aeroporti di preminente interesse turistico e sociale, ovvero strategico-economico.

#### 3.4.2 Circolare ENAC APT 21 del 30 gennaio 2006 “Approvazione di progetti e varianti di opere e impianti aeroportuali”

La Circolare fornisce i criteri e le indicazioni per la redazione, la presentazione e l'istruttoria dei progetti di infrastrutture e impianti aeroportuali al fine di conferire agli atti del procedimento una struttura tipologica univoca. Si riportano di seguito alcuni stralci della Circolare:

##### 4. Riferimenti normativi e regolamentari

...“Il decreto Legislativo 27 luglio 1997 n. 250 e lo statuto dell'ENAC indicano, tra le funzioni che l'Ente è tenuto a svolgere, anche quelle relative alla regolamentazione tecnica, alla certificazione, alla autorizzazione, alla concessione, al coordinamento, al controllo, alla ispezione e all'attività sanzionatoria in materia di progettazione, costruzione, manutenzione ed esercizio delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali. All'attività di progettazione di interventi da realizzare su sedime aeroportuale, o su aree direttamente interessate da operazioni di volo o ad esse collegate, si applicano le disposizioni nazionali ed internazionali vigenti nel campo della costruzione di infrastrutture e impianti aeroportuali.”...

#### 5. Quadro di riferimento della progettazione

...“Per ultimo il Decreto Legislativo 9 maggio 2005, n. 96 (Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'art. 2 della citata legge 265/04) stabilisce che “l'approvazione dei progetti di costruzione, di ampliamento, di ristrutturazione, di manutenzione straordinaria e di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali, anche al fine di eliminare le barriere architettoniche per gli utenti a ridotta mobilità, è di spettanza dell'ENAC, anche per la verifica di conformità alle norme di sicurezza, nel rispetto delle funzioni di pianificazione, programmazione e di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti”...

#### 6. Redazione e presentazione dei progetti di intervento in campo aeroportuale

##### 6.1 Definizione degli interventi

...d) interventi di ristrutturazione edilizia – gli interventi rivolti a trasformare gli organismi edilizi esistenti mediante un insieme sistematico di opere che possono portare ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente. Tali interventi comprendono il ripristino e la sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, l'eliminazione e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti, demolizione e ricostruzione con la stessa volumetria e sagoma di quello preesistente e le innovazioni per l'adeguamento sismico;

##### 6.2 La progettazione degli interventi

##### 6.6.6 Interventi rientranti nei lavori pubblici

##### ...a) Progetto preliminare

Gli allegati progettuali e i relativi contenuti del progetto preliminare sono quelli richiesti dal Cap. II del suddetto Regolamento. Nella relazione illustrativa, o nel documento preliminare della progettazione, dovrà essere tracciato il percorso autorizzativo previsto dalle norme in relazione al tipo d'intervento; in particolare dovrà essere specificato quello per l'ottenimento, ove previsto, della positiva VIA e della compatibilità urbanistica (Ministeri e Direzioni ministeriali, Uffici regionali, Servizi Integrati Infrastrutture Trasporti SIIT, in relazione alle rispettive attribuzioni e competenze). Dovrà essere inoltre allegato il cronoprogramma delle fasi attuative con l'indicazione dei tempi massimi di svolgimento delle varie attività di progettazione, approvazione, affidamento, esecuzione e collaudo delle opere....

### 3.5 NORME SULL'INQUINAMENTO ACUSTICO

Il problema dell'inquinamento acustico in Italia è stato affrontato a partire dal 1991 con l'uscita del DPCM 1/3/91 “Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno”.

Bisogna attendere però fino al 1995 per vedere finalmente pubblicata la Legge Quadro sulla problematica rumore: la Legge Quadro n. 447 del 26/10/95. Infine occorre ricordare che in Italia esiste il decreto legislativo n. 277 del 15/08/91 per la protezione dei lavoratori dai rischi derivanti dall'esposizione professionale al rumore.

#### La normativa nazionale sull'inquinamento acustico

La legge quadro n. 447 del 26/10/95 stabilisce come deve essere gestito, da chi e attraverso quali strumenti l'inquinamento acustico in Italia, questo problema è stato affrontato prevedendo il passaggio attraverso questi tre momenti fondamentali:

- In fase progettuale – preventiva;
- In fase di controllo e verifica;
- In fase di risanamento acustico.

### La normativa regionale sull'inquinamento acustico

La regione Marche dispone della seguente normativa relativa all'inquinamento acustico:

- D.G.R. n.809 del 10 Luglio 2006 "L.447/95 -Legge quadro sull'inquinamento acustico" e L.R. 28/2001-Modifica criteri e linee guida approvati con D.G.R. 896/2003".
- D.G.R. n.896 del 24 Giugno 2003 "Legge quadro sull'inquinamento acustico e LR n. 28/2001 "Norme per la tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico nella Regione Marche" – approvazione del documento tecnico "Criteri e linee guida di cui: all'art. 5 comma 1 punti a) b) c) d) e) f) g) h) i) l), all'art. 12, comma 1, all'art. 20 comma 2 della LR n. 28/2001".
- L.R. del 14 Novembre 2001 n.28 "Norme per la tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico nella Regione Marche".

La L.R. 14 novembre 2001, n. 28, "Norme per la tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico nella Regione Marche" recepisce i contenuti e le disposizioni della legge 26 ottobre 1995, n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico", detta norme per la tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico e per migliorare la qualità della vita.

I Comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti e quelli con popolazione fino a 30.000 abitanti provvedono, rispettivamente entro un anno ed entro due anni dalla data di pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione dell'atto della Giunta regionale di cui all'articolo 5, comma 1, della presente legge, alla classificazione del proprio territorio.

Nella redazione di nuovi strumenti urbanistici, loro revisioni o varianti, le destinazioni d'uso delle aree o varianti, devono essere stabilite, a pena di nullità degli strumenti stessi, in modo da prevenire e contenere i disturbi alla popolazione residente.

Nel caso di superamento dei valori di attenzione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera g), della legge 447/1995, nonché nell'ipotesi di cui all'articolo 3, comma 2, della presente legge, i Comuni adottano, entro un anno dalla classificazione acustica del proprio territorio, Piani di risanamento acustico comunali (PRAC), assicurando il coordinamento con il Piano urbano del traffico di cui al d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni e integrazioni, e con i piani previsti dalla legislazione vigente in materia ambientale.

## 3.6 NORME IN MATERIA DI TUTELA DELLE RISORSE IDRICHE E DIFESA DEL SUOLO

3.6.1 L.R. 23 novembre 2001, n. 22 Norme in materia di riqualificazione urbana sostenibile e assetto idrogeologico e modifiche alle Leggi regionali 5 agosto 1992, n. 34 "Norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio" e 8 ottobre 2009, n. 22 "Interventi della regione per il riavvio delle attività edilizie al fine di fronteggiare la crisi economica, difendere l'occupazione, migliorare la sicurezza degli edifici e promuovere tecniche di edilizia sostenibile"

La L.R. detta norme per la riqualificazione urbana sostenibile e per l'assetto idrogeologico allo scopo di assicurare un'adeguata tutela del territorio regionale.

L'art. 10 della L.R. riguarda la compatibilità idraulica delle trasformazioni territoriali.

Al punto 2 viene identificata *"la verifica di compatibilità idraulica come procedura per valutare l'ammissibilità degli interventi di trasformazione considerando le interferenze con le pericolosità idrauliche presenti e la necessità di prevedere interventi per la mitigazione del rischio, indicandone l'efficacia in termini di riduzione della specifica pericolosità"*.

Al punto 4 viene specificato che "La Giunta regionale stabilisce i criteri per la redazione della verifica di compatibilità idraulica degli strumenti di cui al comma 1, nonché le modalità operative e le indicazioni tecniche relative ai commi 2 e 3, anche con riferimento ad aree di recupero e di riqualificazione urbana.

3.6.2 Deliberazione n. 53 del 27/01/2014 LR 23 novembre 2011 n. 22 - "Norme in materia di riqualificazione urbana sostenibile e assetto idrogeologico - Art. 10, comma 4 - Criteri, modalità e indicazioni

tecnico-operative per la redazione della verifica di compatibilità idraulica degli strumenti di pianificazione territoriale e per l'invarianza idraulica delle trasformazioni territoriali"

Al titolo III "L'invarianza idraulica nelle trasformazioni urbanistiche" vengono fornite le modalità operative e le indicazioni tecniche per la definizione delle misure compensative rivolte al perseguimento del principio dell'invarianza idraulica delle trasformazioni territoriali. Al punto.3.3, lettera a) si stabilisce che le disposizioni date nel titolo non si applicano:

- a) *"ad attività di trasformazione non comportanti variazione di permeabilità superficiale (tale fattispecie deve essere adeguatamente giustificata nella documentazione tecnica del progetto da presentare al fine del rilascio del relativo titolo abilitativo)".*

Da questo punto di vista l'intervento di ampliamento comprende un'area attualmente a verde di estensione pari a circa 420 mq che ricade nella classe "Trascurabile impermeabilizzazione potenziale" di cui alla tabella 1, punto 3.4 della DGR 53/2014.

Il calcolo dell'invarianza idraulica ha determinato la necessità di un volume minimo di invaso da predisporre per la laminazione delle acque di pioggia pari a circa 5 mc, che verrà realizzato all'esterno nelle aree a parcheggio.

### 3.7 FASE AUTORIZZATIVA ACCERTAMENTO CONFORMITÀ ALLE PRESCRIZIONI DELLE NORME E DEI PIANI URBANISTICI (ART.81, D.P.R. 24 LUGLIO 1977, N. 616 ATTUAZIONE DELLA DELEGA DI CUI ALL'ART. 1 DELLA LEGGE 22 LUGLIO 1975, N. 382)

L'art. 81 del suddetto D.P.R. definisce le funzioni amministrative di competenza dello Stato e viene ripreso nel D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale all'art. 2 "Accertamento di conformità delle opere di interesse statale":

*"Per le opere pubbliche di cui all'articolo 1 del presente regolamento, l'accertamento della conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, salvo che per le opere destinate alla difesa militare, è fatto dallo Stato di intesa con la regione interessata, entro sessanta giorni dalla richiesta da parte dell'amministrazione statale competente."*

Art. 3 "Localizzazione delle opere di interesse statale difformi dagli strumenti urbanistici e mancato perfezionamento dell'intesa

*"1. Qualora l'accertamento di conformità di cui all'articolo 2 del presente regolamento, dia esito negativo, oppure l'intesa tra lo Stato e la regione interessata non si perfezioni entro il termine stabilito, viene convocata una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 2, comma 14, della legge 24 dicembre 1993, n. 537. Alla conferenza di servizi partecipano la regione e, previa deliberazione degli organi rappresentativi, il comune o i comuni interessati, nonché le altre amministrazioni dello Stato e gli enti comunque tenuti ad adottare atti di intesa, o a rilasciare pareri, autorizzazioni, approvazioni, nulla osta, previsti dalle leggi statali e regionali."*

Art.2, comma 14, L. 24 dicembre 1993, n. 537 "Interventi correttivi di finanza pubblica"

*"In caso di opere e lavori pubblici di interesse nazionale, da eseguirsi a cura di concessionari di lavori e servizi pubblici nonché di amministrazioni statali, ricompresi nella programmazione di settore e per i quali siano immediatamente utilizzabili i relativi finanziamenti, l'intesa di cui all'articolo 81, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, qualora non sia stata perfezionata entro sessanta giorni dalla richiesta da parte dell'amministrazione statale competente, può essere acquisita nell'ambito di un'apposita conferenza di servizi convocata, ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, sia dalla medesima amministrazione sia dalla regione."*

### 3.8 FASE AUTORIZZATIVA NELL'AMBITO DELLE "CONFERENZE DI SERVIZIO"

- L. 7 agosto 1990, n. 241, "Nuove norme sul procedimento amministrativo";

- Legge 11 settembre 2020, n. 120 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitali»”;
- DECRETO LEGISLATIVO 30 giugno 2016, n. 127 “Norme per il riordino della disciplina in materia di conferenza di servizi, in attuazione dell'articolo 2 della legge 7 agosto 2015, n. 124.  
Il D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 127 ha riscritto la disciplina della conferenza, riformulando integralmente gli articoli da 14 a 14-quinquies della L. n. 241/1990.

Nell’ambito della Conferenza dei Servizi i pareri vengono espressi dall’Autorità competenti.

La Conferenza dei servizi è una procedura autorizzativa straordinaria, alternativa e sostitutiva, alla procedura autorizzativa ordinaria: è nell’ambito della conferenza stessa che sono acquisiti nulla osta, autorizzazioni, pareri o assensi comunque denominati.

#### 4. PROGRAMMAZIONE PAESAGGISTICA, TERRITORIALE ED URBANISTICA

##### 4.1 P.P.A.R – PIANO PAESISTICO AMBIENTALE REGIONALE (PPAR)

Il PPAR delle Marche, approvato con D.A.C.R. n. 197 del 3 novembre 1989, si configura come un piano territoriale, riferito cioè all'intero territorio della regione e non soltanto ad aree di particolare pregio.

L'obiettivo del PPAR è quello «*di procedere a una politica di tutela del paesaggio coniugando le diverse definizioni di paesaggio immagine, paesaggio geografico, paesaggio ecologico in una nozione unitaria di paesaggio-ambiente che renda complementari e interdipendenti tali diverse definizioni*».

Per raggiungere questo obiettivo il PPAR elabora una descrizione dell'intero territorio regionale visto come:

- insieme di “sottosistemi tematici” (geologico-geomorfologico-idrogeologico; botanico-vegetazionale; e storico-culturale): per ognuno, vengono evidenziati condizioni di rischio, obiettivi e indirizzi della tutela;
- insieme di “sottosistemi territoriali”, distinti per diverso valore: dalle aree A (aree eccezionali), passando per le aree B e C (unità di paesaggio di alto valore o che esprimono qualità diffusa), aree D (resto del territorio) e aree V (aree ad alta percettività visuale);
- insieme di “categorie costitutive del paesaggio”, insieme, cioè, degli elementi-base del paesaggio che vengono riferiti ai tre sottosistemi tematici (es. le categorie della struttura geomorfologica sono le emergenze geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, i corsi d'acqua, i crinali, i versanti, i litorali marini; le categorie del patrimonio botanico-vegetazionale sono le Aree floristiche, le foreste demaniali e i boschi, i pascoli, le zone umide, gli elementi diffusi del paesaggio agrario; le categorie del patrimonio storico-culturale sono il paesaggio agrario di interesse storico-ambientale, i centri e nuclei storici, gli edifici e manufatti storici, le zone archeologiche e le strade consolari, i luoghi di memoria storica, i punti e le strade panoramiche). Il Piano riconosce ambiti di tutela associati alle categorie costitutive del paesaggio ai quali applicare, a seconda dei casi, una tutela integrale o una tutela orientata.

Compito dei PRG comunali, nel processo di adeguamento al PPAR, è quello di definire con uno sguardo più ravvicinato gli ambiti definitivi di tutela, eventualmente variandone il livello.

Nell'ambito del PPAR, l'area a nord del sedime aeroportuale (rispetto all'asse della pista) è caratterizzata da una fascia ricadente negli ambiti di tutela transitoria e permanente. Tale fascia è coassiale al corso del fiume Esino ed è larga circa 250 m. Vi sono poi alcuni canali in prossimità dell'Aeroporto, a nord, ovest e sud rispetto all'asse della pista, anch'essi segnati da tutela integrale dei corsi d'acqua.

Il PPAR individua, inoltre, tre centri o nuclei storici: Falconara Alta, Castelferretti e Fiumesino.

La prima è un insediamento di poggio che ha mantenuto sostanzialmente il riferimento visivo e il rapporto paesaggistico con il territorio circostante (se si esclude il versante a mare completamente edificato). Castelferretti è un insediamento di fondovalle il cui impianto originale ha subito notevoli modificazioni. L'edificazione realizzata nel dopoguerra ha fortemente limitato il rapporto del nucleo storico con l'ambiente agricolo circostante

Per Fiumesino-La Rocca è stato verificato che i nuclei originari non sono più identificabili sotto l'aspetto storico-architettonico per le modificazioni e demolizioni della maggior parte degli edifici antichi e per l'eliminazione del ponte sul fiume Esino, che garantiva la continuità dell'abitato Fiumesino-La Rocca anche attraverso la ricostruzione del ponte pedonale/ciclabile.

Dei tre nuclei storici elencati, quello di Castelferretti è posto in prossimità dell'Aeroporto al di là della linea ferroviaria, ove è collocato il centro abitato dell'omonima frazione. Il PPAR prevede una zona A, comprendente il Castello, la Cappella dei Duchi e la Chiesa di Sant'Andrea Apostolo. Vengono poi individuate due aree pressoché circolari attorno ad essa, concentriche, ricadenti nell'ambito provvisorio di tutela integrale ed

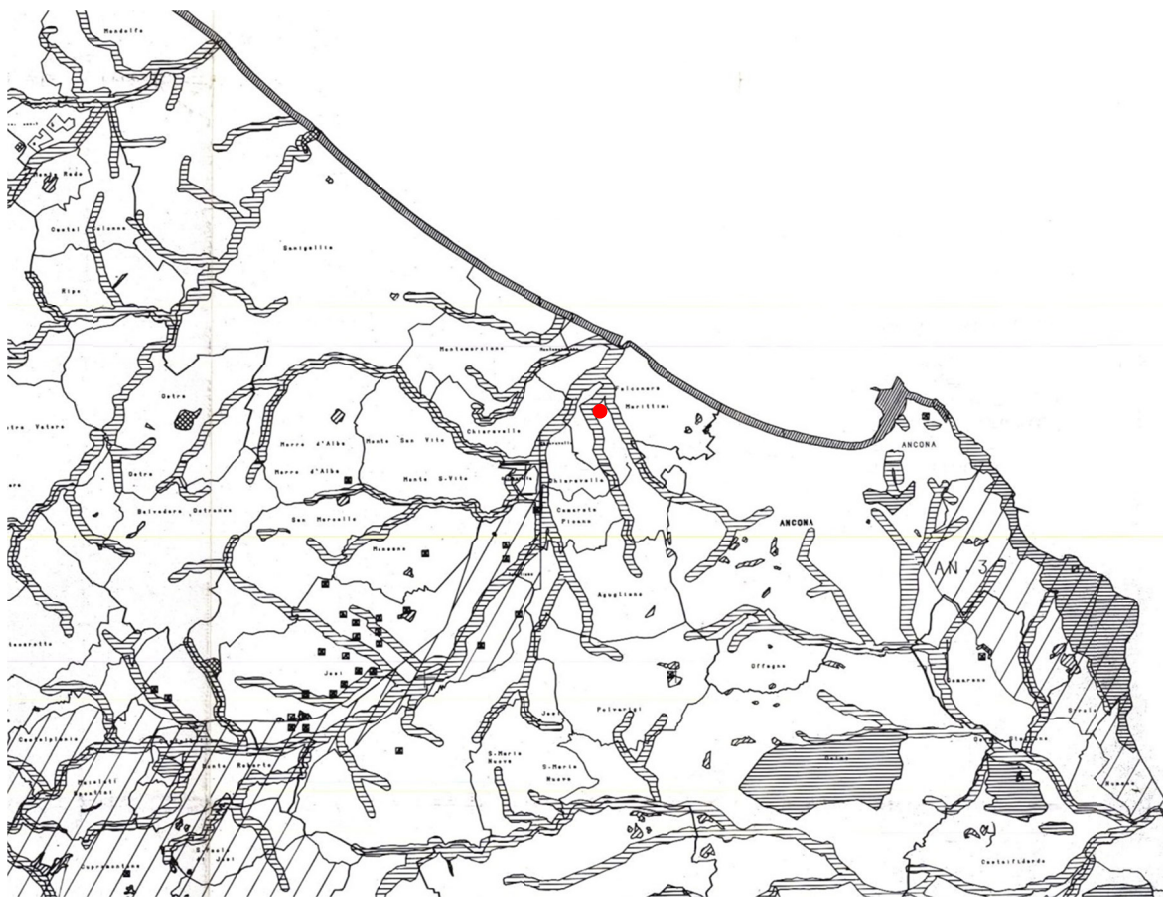
orientata. Quest'ultima, in particolare, coinvolge una piccola parte del sedime aeroportuale nella sua area sud-occidentale.

#### 4.1.1 Vincoli paesistici-ambientali vigenti

Sulla carta in scala 1:100.000 dei limiti comunali, a copertura dell'intero territorio regionale, sono rappresentati con retinatura in bianco e nero i seguenti elementi:

- Vincoli esistenti (zone con note 1497/39)
- Vincoli esistenti (11497/39)
- Montagne sopra m.1200 s.l.m.
- Parchi e foreste
- Ghiacciai e circhi glaciali
- Fiumi e corsi d'acqua
- Limiti della costa e fascia costiera - profondità m.300 dalla battigia
- Vincoli regionali (galasso)

L'area di intervento, contrassegnata dal pallino rosso, non rientra all'interno di nessun vincolo paesistico-ambientale.



PPAR VINCOLI PAESISTICI AMBIENTALI VIGENTI TAV 01 - STRALCIO

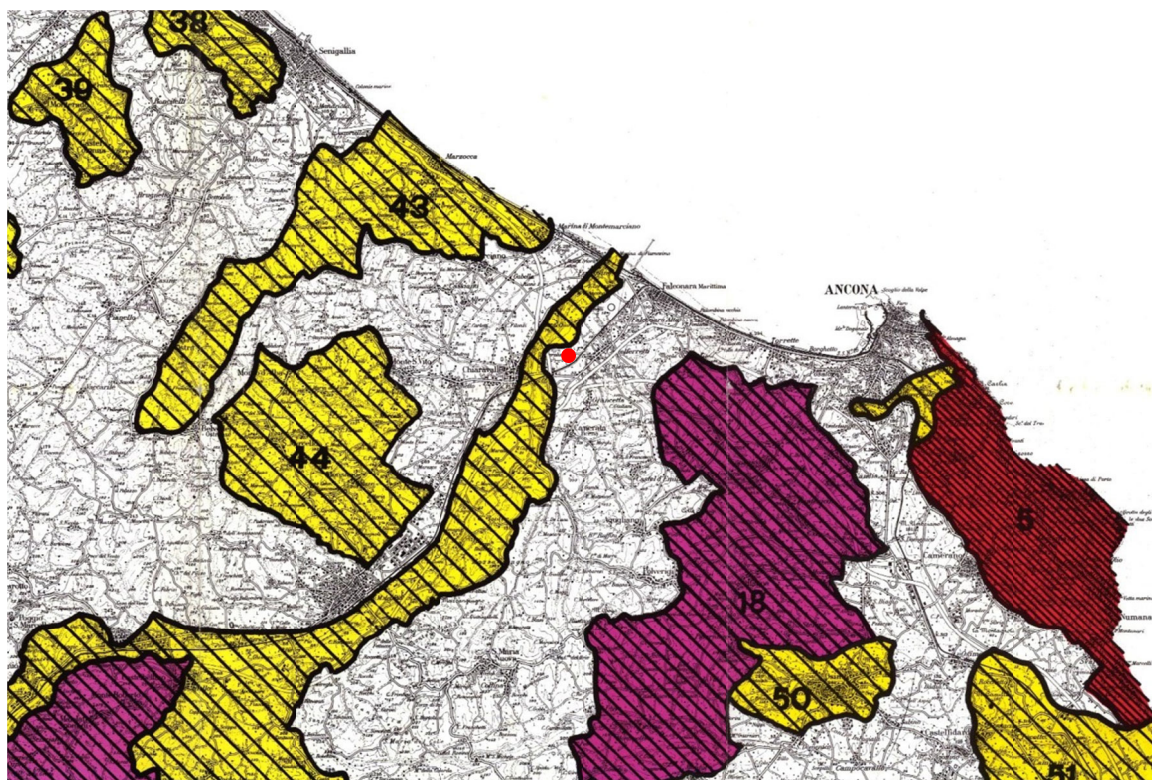


#### 4.1.2 Aree per rilevanza di valori paesaggistici

Sulla base cartografica in scala 1:100.000, a copertura dell'intero territorio regionale, sono rappresentate con retinatura colorata le aree per rilevanza dei valori paesaggistici individuati dal piano, in particolare:

- Le zone A di eccezionale valore vegetazione
- Le zone B di rilevante valore
- Le zone C di qualita' diffusa

L'area di intervento, contrassegnata dal pallino rosso, non rientra in aree di rilevanza di valori paesaggistici.



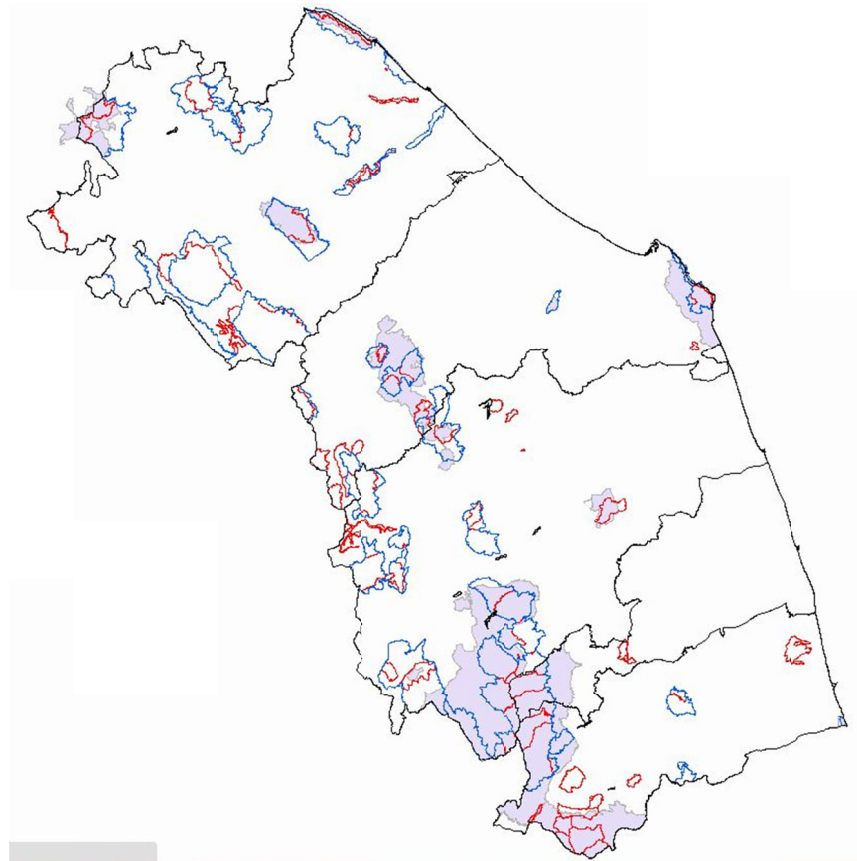
PPAR AREE PER RILEVANZA DI VALORI PAESAGGISTICI TAV 06 - STRALCIO

#### 4.2 SITI DI INTERESSE INTERNAZIONALE – SIC E ZPS DELLA RETE NATURA 2000

Nella Marche sono presenti 29 ZPS e 80 SIC che risultano peraltro spesso ricadenti all'interno delle stesse ZPS.

Complessivamente Rete Natura 2000 si estende per 136.900 ha, corrispondenti a oltre il 14 % della superficie regionale.

L'area di intervento non ricade all'interno di siti di interesse internazionale e di aree protette.



SIC-ZPS-AREE PROTETTE – FONTE: SITREM REGIONE MARCHE



AREE PROTETTE



ZPS



SIC

SIC-ZPS-AREE PROTETTE – FONTE: SITREM REGIONE MARCHE - LEGENDA

#### 4.3 P.A.I. – PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

Il Piano per l'assetto idrogeologico (PAI), richiesto dalle LL. 267/98 e 365/00, si configura come stralcio funzionale del settore della pericolosità idraulica ed idrogeologica del Piano generale di bacino previsto dalla L. 183/89 e dalla L.R. 13/99.

L'ambito di applicazione del PAI è relativo ai bacini idrografici regionali elencati e cartografati nell'Allegato B della L.R. 13/99..

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) è redatto ai sensi dell'art. 17 comma 6-ter della Legge 18 maggio 1989 n.183, come prescritto dall'art. 1 della Legge 3 agosto 1998 n. 267 e dall'art. 1 bis della Legge 11 dicembre 2000 n. 365. Esso è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa ed alla valorizzazione del suolo, alla prevenzione del rischio idrogeologico, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato.

È esclusa la parte del territorio regionale ricadente all'interno dei bacini idrografici di competenza delle Autorità di Bacino Nazionale del F. Tevere, Interregionale del F. Tronto e Interregionale dei Fiumi Marecchia e Conca

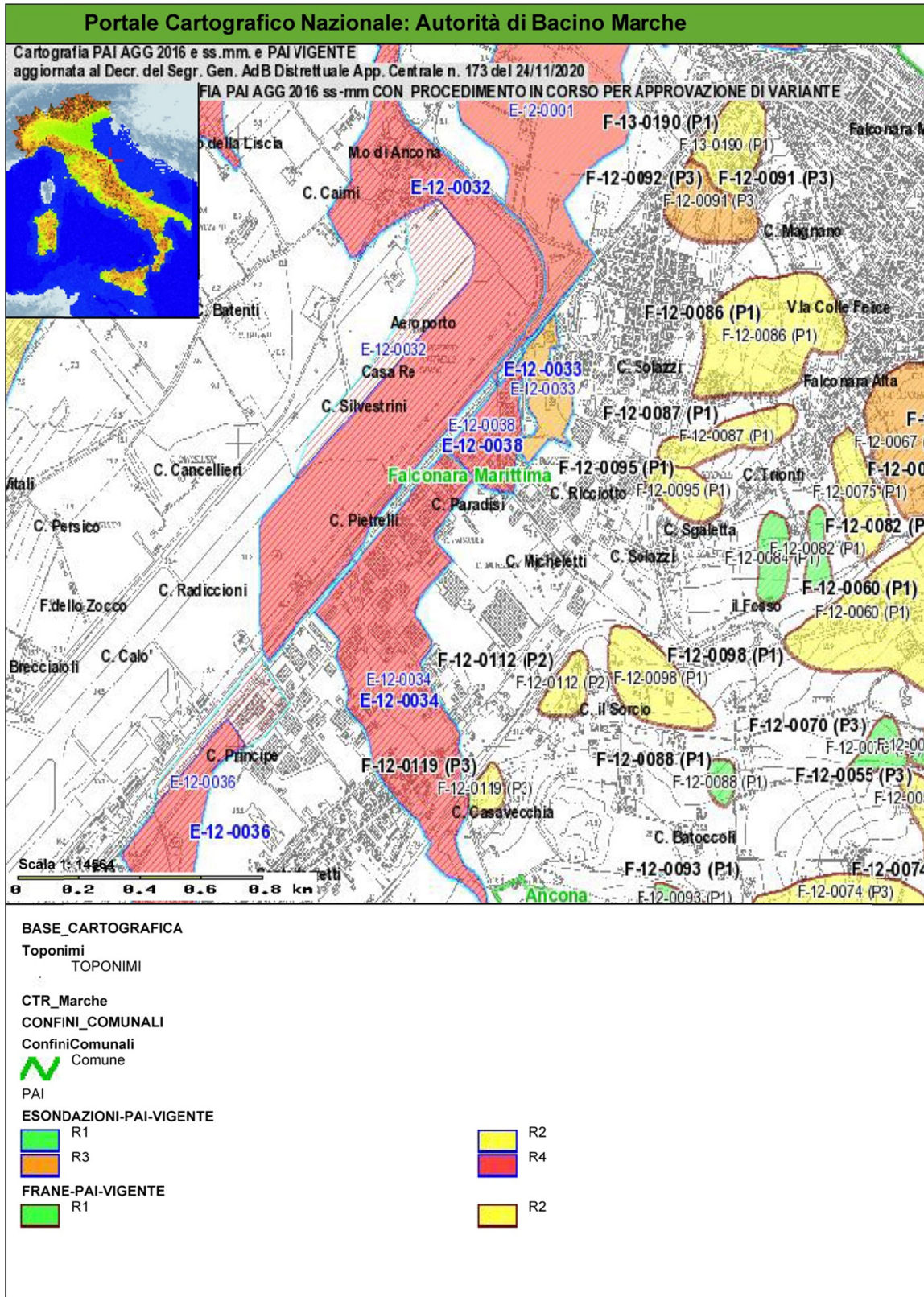
Il Piano per l'Assetto Idrogeologico, richiesto dalle LL. 267/98 e 365/00, si configura come stralcio funzionale del settore della pericolosità idraulica ed idrogeologica del Piano generale di bacino previsto dalla L. 183/89 e dalla L.R. 13/99. Esso è stato approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 116 del 21/01/2004 e successivamente modificato e corretto.

Le finalità generali del PAI riguardano:

- La sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico-forestali, idraulico-agrari, silvo-pastorali, di forestazione e di bonifica, anche attraverso processi di recupero naturalistico, botanico e faunistico;
- La difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua, dei rami terminali dei fiumi e delle loro foci nel mare, nonché delle zone umide;
- La moderazione delle piene anche mediante serbatoi di invaso, vasche di laminazione, casse di espansione, scaricatori, scolmatori, diversivi o altro, per la difesa dalle inondazioni e dagli allagamenti;
- La difesa e il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitati e delle infrastrutture contro i movimenti franosi, le valanghe e altri fenomeni di dissesto;
- La utilizzazione delle risorse idriche in modo compatibile con il rischio idrogeologico;
- Lo svolgimento dei servizi di piena e di pronto intervento idraulico;
- La manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere funzionali al corretto assetto idrogeologico;
- La regolamentazione dei territori ai fini della loro tutela ambientale, anche mediante la determinazione dei criteri per la salvaguardia e la conservazione delle aree demaniali e la costituzione di parchi e/o aree protette fluviali e lacuali;
- Il riordino del vincolo idrogeologico;
- L'attività di prevenzione e di allerta;
- La realizzazione degli interventi necessari al ripristino dell'assetto idraulico, secondo l'adozione di una specifica "portata di progetto" del corso d'acqua e la definizione di uno specifico assetto di progetto per ogni corso d'acqua;
- La riduzione delle situazioni di dissesto idrogeologico
- La prevenzione dei rischi idrogeologici;
- La individuazione ed il ripristino delle aree di esondazione naturali dei corsi d'acqua;
- L'adozione e la tutela di specifiche fasce di rispetto fluviali, già previste ed indicate dal P.P.A.R. e da definire in tutto il territorio dei bacini regionali.

Nell'ambito di tale Piano, l'area a nord del sedime aeroportuale risulta a rischio esondazione molto elevato (R4).

Nell'area di intervento non sono segnalate o perimetrate aree a rischio idrogeologico.



PAI REGIONE MARCHE – FONTE:AUTORITÀ DI BACINO MARCHE - STRALCIO

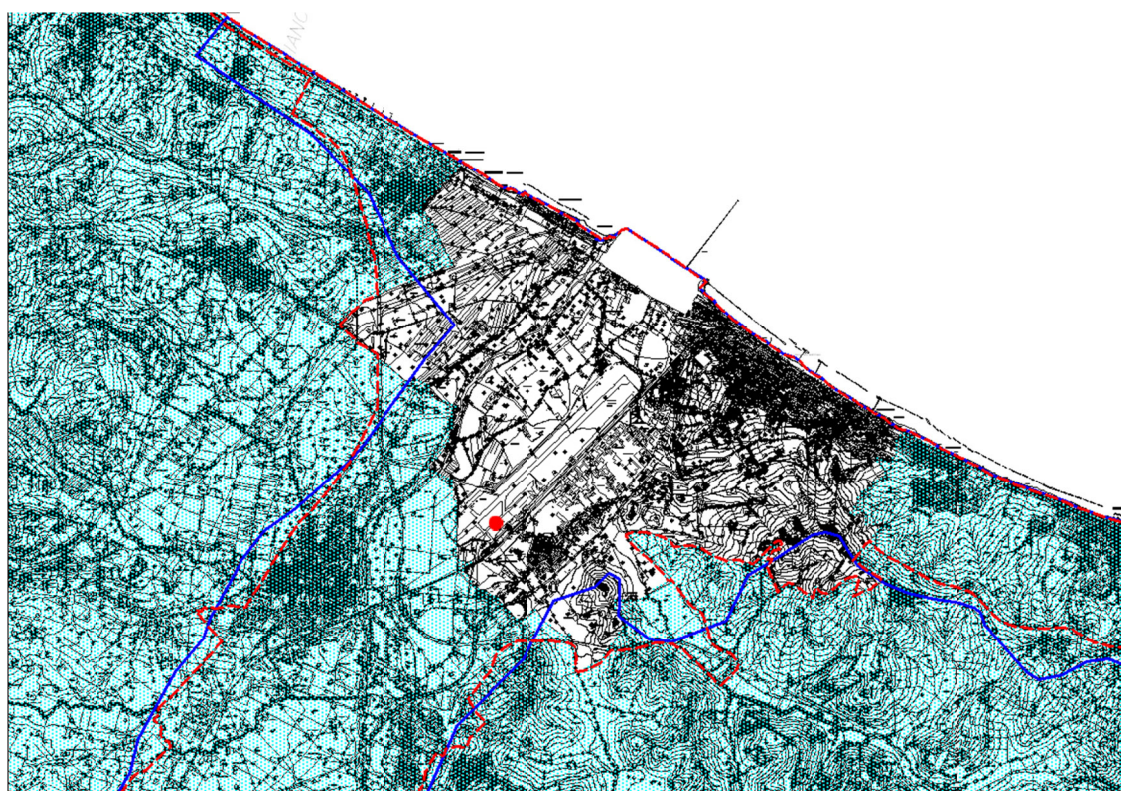
#### 4.4 PIANO DI RISANAMENTO DELL'AREA ANCONA, FALCONARA, VALLE ESINO

Il Consiglio Regionale delle Marche ha approvato il Piano di Risanamento dell'Area ad elevato rischio di crisi ambientale di Ancona, Falconara e Bassa Valle dell'Esino (AERCA) con DACR n. 172 del 09/02/2005, in connessione con l'Intesa istituzionale sottoscritta tra la stessa Regione, la Provincia di Ancona ed i Comuni con il territorio in tutto o in parte ricompreso in tale area. Si tratta della conclusione del percorso avviato nel 2000 con la dichiarazione dell'area di Ancona, Falconara e Bassa Valle dell'Esino ad elevato rischio di crisi ambientale con deliberazione amministrativa del Consiglio Regionale (DACR) n. 305 del 1 marzo 2000, ed è proseguito con la promulgazione della Legge Regionale 6 Aprile 2004 n. 6 "Disciplina delle aree ad elevato rischio di crisi ambientale"

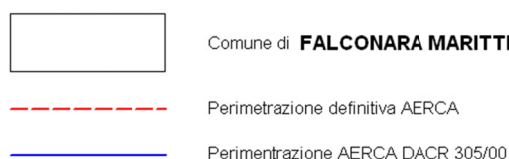
Il Piano rappresentava un sistema coerente di azioni, destinate ad un'area delimitata e complessa, strutturate su un arco temporale che supera l'orizzonte strettamente necessario a rimediare alle condizioni di emergenza, ed è il fulcro sul quale si è innestata un'attività permanente di gestione integrata delle trasformazioni territoriali, capace di attivare un'effettiva concertazione istituzionale, di stimolare la collaborazione con gli operatori e di ricondurre a sintesi la strumentazione (di piano e di programma, tematica e generale, locale e sovralocale) incidente sul territorio, sull'ambiente e sullo sviluppo economico e sociale. Esso non contempla divieti e né contiene parametri analitici da rispettare, ma individua 15 obiettivi di sostenibilità ambientale da perseguire finalizzati a mitigare le criticità con specifiche linee d'azione ed interventi.

Il Piano di Risanamento dell'Area ad elevato rischio di crisi ambientale di Ancona, Falconara e Bassa Valle dell'Esino (AERCA) della durata di 10 anni ha cessato di essere vigente nel 2015.

Si ritiene comunque utile riportare alcune delle analisi del piano



PIANO DI RISANAMENTO DELL'AREA ANCONA, FALCONARA, VALLE ESINO, DACR 172/2005 - STRALCIO



PIANO DI RISANAMENTO DELL'AREA ANCONA, FALCONARA, VALLE ESINO, DACR 172/2005 - LEGENDA

### Principali elementi dell'area

Comuni interessati	Ancona, Falconara Marittima, Montemarciano, Chiaravalle, Camerata Picena, Agugliano, Jesi, Monte San Vito, Monsano
Superficie	cc. 85 Km <sup>2</sup> (fascia costiera di cc. 30 Km. da Ancona a M. di Montemarciano)
Popolazione	cc. 100.000 abitanti
Infrastrutture	autostrada A14, statale SS16, ferrovia BO-PE, porto di Ancona, <b>aeroporto di Falconara</b> (lungo la costa); statale SS76, ferrovia AN-RO ed interporto di Jesi (lungo la valle dell'Esino), Porto di Ancona: uno dei punti principali di origine/destinazione merci tra le regioni italiane e l'estero Aeroporto civile "Raffaello Sanzio"
Emergenze idrogeologiche	grande frana di Ancona aree soggette ad esondazione (Esino) Altre aree di dissesto idrogeologico
Attività "SEVESO" (mitigazione del rischio tecnologico)	Raffineria "API" di Falconara (art. 8 334/99 e ss.mm.ii.); depositi GPL "Montemarciano GAS" e "GOLDEN GAS" (art. 8); "BUNGE Italia" e "SOL" – Porto di Ancona (art. 6). Pianificazione urbanistica dell'emergenza (D.M. 21.05.02) sicurezza integrata (es. trasporto di merci pericolose) Sicurezza della navigazione marittima
Emergenze ambientali	qualità scadente dell'aria (inquinamento fotochimico, benzene, PM10, biossido di azoto); inquinamento del suolo e delle falde (numerosi siti da bonificare, "Sito Nazionale" ai sensi della L.179/02); qualità scadente delle acque (corpi idrici superficiali e acque sotterranee); inquinamento acustico anche di aree densamente urbanizzate, da insediamenti industriali, sistema infrastrutturale e grande viabilità.

### Le correlazioni con il PIT e il PTC della Provincia di Ancona

Per quanto riguarda l'Area ad elevato rischio di crisi ambientale, il PIT ed il PTC individuano alcuni elementi di un possibile scenario di assetto territoriale, sostanzialmente confermati nella fase conoscitiva di approfondimento delle varie criticità dell'area:

- Il potenziamento dell'uso della rete ferroviaria, con la realizzazione del centro intermodale a Jesi, con l'ipotesi di arretramento della linea adriatica e la realizzazione di una linea metropolitana di superficie.
- La valorizzazione dei "corridoi ecologici" con particolare riferimento all'ambito del fiume Esino.
- La delocalizzazione dei "detrattori ambientali" dalla costa ed il decongestionamento dei nodi di traffico.
- Il potenziamento e la specializzazione del nodo Ancona Nord come polo di servizi a scala regionale e nuova centralità territoriale.

Il PTC, in particolare, favorisce l'avvio di una co-pianificazione intercomunale attraverso l'applicazione del principio della "perequazione" per i nuovi insediamenti produttivi e terziari d'interesse territoriale.

In attuazione delle specifiche prescrizioni regionali, la Provincia ha recepito nel PTC definitivamente approvato, il perimetro dell'Area ERCA nell'attuale configurazione di piano, comprende tematiche riferite ad:

- Ambiente
- Reti della mobilità
- Rapporto tra risorse naturali e insediamenti industriali
- Fonti di rischio individuate nell'area.

Tutti gli elementi a vario titolo riferiti a tali tematismi e rinviati dal PTC alla stesura definitiva del Piano di Risanamento appaiono coerentemente ricompresi all'interno del perimetro in analisi.

#### 4.5 P.I.T. – PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il PIT, approvato con Deliberazione amministrativa n. 295 del 08 febbraio 2000. "Approvazione del Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche (PIT). Legge regionale 5 agosto 1992, n. 34". è un piano di coordinamento e di indirizzo il PIT che propone una strategia di pianificazione fondamentale orientata alla azione piuttosto che al vincolo e ai principi di sussidiarietà e partenariato piuttosto che di affermazione gerarchizzata dei poteri di indirizzo.

##### *A.1. Inquadramento degli assetti territoriali*

Il PIT individua lo schema di inquadramento per il futuro del territorio regionale. Nella predisposizione dello schema confluiscono le seguenti funzioni prescritte dalla L.R. n.34/92, art. 10:

- la definizione delle linee fondamentali di assetto del territorio;
- la formulazione del quadro di riferimento territoriale degli indirizzi e dei programmi regionali di sviluppo;
- la individuazione dei sistemi funzionali del territorio a scala regionale;
- la definizione degli elementi dell'armatura territoriale a scala regionale.

Coerentemente con la sua natura di piano strategico-strutturale, lo schema di inquadramento territoriale non viene inteso come un disegno vincolante delle linee di assetto, ma piuttosto una visione di guida per il futuro capace di indirizzare i comportamenti dei molti soggetti che intervengono sul territorio e in particolare di orientare le politiche territoriali della stessa regione.

##### *A.2. Strutturazione delle strategie*

Il PIT contribuisce a strutturare le strategie degli attori istituzionali più rilevanti nel governo del territorio regionale. A questa attività corrispondono le seguenti funzioni di legge:

- la formulazione del quadro di riferimento territoriale degli indirizzi e dei programmi regionali di sviluppo;
- la definizione di indirizzi generali per la pianificazione territoriale infraregionale e indirizzi specifici per i piani e programmi di interventi settoriali ed intersettoriali di interesse regionale.

Il PIT definisce gli indirizzi delle strategie territoriali con riferimento ai seguenti obiettivi:

1. la coesione tra sistemi territoriali sovralocali;
2. il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati;
3. la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale;
4. la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura;
5. il consolidamento dei territori fragili;
6. il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione;
7. il coordinamento delle azioni di sviluppo dei territori transfrontalieri.

##### *A.3. Attivazione di progetti*

Il PIT individua gli ambiti prioritari per una progettazione del territorio condivisa tra regione, provincia e comuni e aperta al contributo degli altri soggetti istituzionali detentori di interessi pubblici e delle parti sociali.

A questa attività corrispondono le seguenti prescrizioni di legge:

- il coordinamento e la armonizzazione dei piani, programmi e progetti di interventi infrastrutturali e di opere pubbliche a scala regionale, di competenza di amministrazioni ed enti pubblici o di aziende o società a partecipazione pubblica o concessionarie di pubblici servizi;
- la definizione degli elementi dell'armatura territoriale a scala regionale, quali le grandi strutture e linee di comunicazione viarie, ferroviarie, marittime ed aeree, i centri di interscambio modale di persone e merci, le strutture portuali, annonarie e distributive, gli

impianti e le reti per l'energia e le telecomunicazioni, le sedi ed i centri tecnologici e di altra natura.

#### Cantieri progettuali:

Il PIT individua le azioni progettuali di valenza strategica per il riassetto dello spazio regionale. Tali azioni, definite "cantieri progettuali", vanno considerate come ambito prioritario di concertazione tra Regione, Province ed Enti locali. I cantieri progettuali si configurano come procedura per la promozione di programmi innovativi di sviluppo sostenibile del territorio, mirati a coniugare le azioni di riqualificazione ambientale con lo sviluppo economico locale.

#### Internodi centrali:

L'area interessata dalla presenza del porto di Ancona, dell'aeroporto di Falconara Marittima e dell'interporto di Jesi è vista come l'occasione più rilevante nelle Marche per verificare la capacità di integrazione delle strategie di potenziamento delle grandi reti con la riqualificazione e lo sviluppo dei territori circostanti.

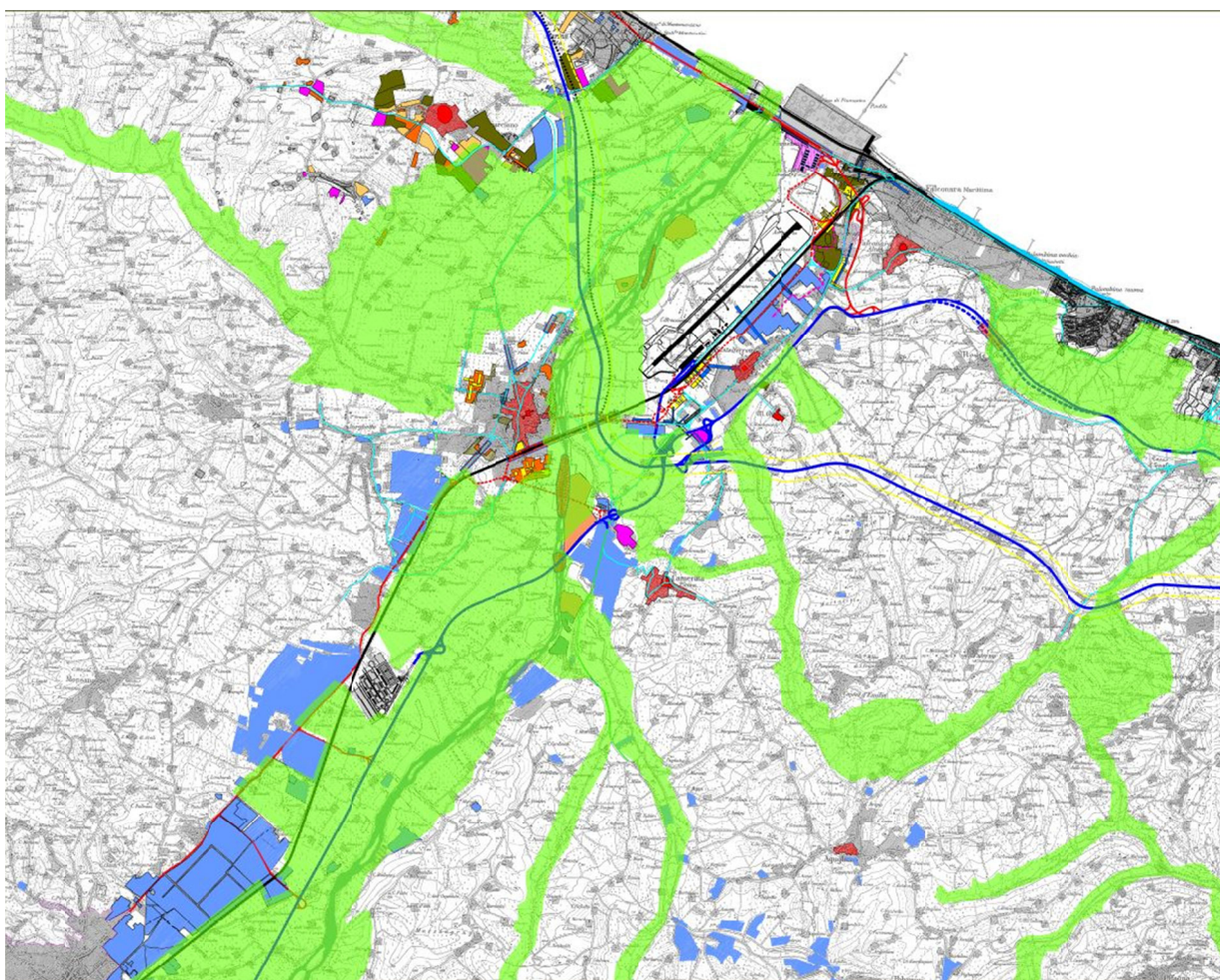
Si tratta di migliorare la interconnessione tra aeroporto, porto, interporto, stazioni ferroviarie e rete viaria, territoriale e urbana. Questo importante nodo di intermodalità aria/mare/terra, costituisce una risorsa strategica che occorre valorizzare, attribuendogli funzioni di gate internazionale.

#### 4.6 P.T.C.P. – PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ancona, approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 117 del 28/7/2003, modificato con delibera del Consiglio Provinciale n. 192 del 18/12/2008 in sintesi, individua le seguenti azioni:

1. Condizione essenziale per qualunque ipotesi di evoluzione positiva delle problematiche riguardanti il territorio provinciale è un generale contenimento dell'ulteriore crescita dell'occupazione di suolo per fini edificatori; con questo non si intende, ovviamente, stabilire drastici divieti ma si vuole affermare una linea generale che dovrà contrassegnare, nel loro complesso, gli atti di pianificazione; questi dovranno essere volti prioritariamente alla riqualificazione dell'esistente e si dovranno collocare all'interno di una pratica di "innovazione conservativa", mediante la quale si cercherà di delineare i modi per valorizzare e reinterpretare, in un rapporto positivo con la domanda di innovazione implicita nell'evoluzione socioeconomica, le peculiarità storiche e le qualità fisiche dei paesaggi, degli insediamenti, del territorio e dell'ambiente.
2. Gli interventi per la protezione dall'erosione della linea di costa dovranno superare il carattere di episodicità e conformarsi ad indirizzi definiti nell'ambito di studi di fattibilità estesi ad un territorio di ampiezza sufficiente per poter inquadrare le pericolosità ed i rischi connessi ai fenomeni di erosione, degli ecosistemi dunali.
3. Nella zona retrodunale si impone una limitazione generalizzata dell'ulteriore occupazione di suolo per fini edificatori, per qualunque destinazione d'uso, mentre vanno stimolati ed incentivati i progetti di recupero e riqualificazione, in particolare delle zone urbanizzate negli ultimi decenni, per la realizzazione di attrezzature anche a servizio delle attività turistiche.
4. Nelle aree della prima collina si dovrà favorire la ricostituzione degli elementi diffusi del paesaggio, in prima istanza di quelli igrofilii, e dovranno, in generale, essere incentivate le pratiche agricole che comportano minore erosione dei suoli ed un bassa incidenza di pesticidi e fertilizzanti di sintesi.





P.T.C.P PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI ANCONA 117/03 - STRALCIO

	viabilità di interconnessione nazionale e interregionale		polarità storico architettoniche		percorsi di connessione proposti dal P.T.C.
	viabilità di interconnessione nazionale e interregionale di progetto		centro storico		nuove aree per servizi proposte dal P.T.C. o in attuazione ai P.R.G.
	viabilità primaria territoriale		espansione residenziale		fascie della continuità naturalistica
	viabilità primaria territoriale di progetto		residenziali di completamento		
	viabilità locale primaria		verde esistente		
	viabilità locale primaria di progetto		servizi		
	viabilità locale secondaria		aree produttive		
	piste ciclabili urbane		aree ritombate		
	ferrovia		consolidamento degli argini		
	ferrovia di progetto		rimodellazione funzionale del tracciato		
			confini comunali		

P.T.C.P PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI ANCONA 117/03 - LEGENDA

#### 4.7 P.R.G. - PIANO REGOLATORE GENERALE

L'area oggetto di intervento è compresa nel territorio del comune di Falconara Marittima, il sedime aeroportuale insiste anche sul territorio del comune di Chiaravalle.

Il PRG di Chiaravalle identifica la zona ad ovest/nord-ovest dell'Aeroporto come area agricola normale, in cui sono concesse manutenzione ordinaria e straordinaria, ampliamento e nuova costruzione per esercizio di attività connesse all'uso agricolo.

In prosecuzione della testata 04 della pista di volo ed esternamente al sedime aeroportuale, il PRG di Chiaravalle individua un'area di rispetto delle attrezzature aeroportuali, in virtù della Legge 58/1963.

Tra la zona agricola e l'alveo del fiume Esino, in conformità al PPAR, è individuata una fascia coassiale al corso d'acqua ricadente negli ambiti di tutela integrale dei corsi. In tale area sono vietate le nuove costruzioni, l'estrazione di materiali, gli scavi, i movimenti di terra ed transito con mezzi motorizzati fuori dalle strade (ad eccezione di quelli di servizio).

Per quanto attiene il Comune di Falconara Marittima, su cui ricade gran parte del sedime aeroportuale compresa l'area oggetto di intervento, il relativo PRG è stato approvato dal Consiglio Provinciale con Delibera n. 33 del 19/03/2003.

Esso prevede, attorno al sedime, un ambito di rispetto dell'aeroporto per 300 ml. A nord, il terreno è destinato ad attività agricola o a verde attrezzato per uso ricreativo.

In conformità al PPAR, resta individuata anche nel Comune di Falconara una fascia soggetta a tutela integrale dei corsi d'acqua, nella quale si intende realizzare un polo del tempo libero che e valorizzi le risorse naturali costituite principalmente dal fiume e dal litorale. In tale progetto, si colloca l'idea di realizzare il Parco Fluviale dell'Esino e la relativa oasi naturalistica, a ridosso delle sponde del fiume.

Con Delibera di Consiglio Comunale n.37 del 15.05.2003 (B.U.R. 69 del 31.07.2003) è stata definitivamente approvata la variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Falconara Marittima, con adeguamento al Piano Paesistico Ambientale Regionale e successivamente è stato oggetto di parziali modifiche con varianti puntuali l'ultima delle quali risale al 2018. Il piano integrato è definito PRG 99.

Il Piano Regolatore Generale di Falconara Marittima persegue finalità generali diretti alla soluzione degli impatti e allo "sfruttamento sostenibile" dei valori ambientali in esso rintracciabili che vanno da quelli strettamente urbanistico-territoriali a quelli socio-economici.

Lo schema di Piano si basa sulla riconversione e riprogettazione di tre aree "strategiche", opportunamente interconnesse da nuove modalità infrastrutturali, condizione politico-amministrativa irrinunciabile, che pone la città all'interno delle competizioni urbane, non più basata "in maniera assoluta" su produzioni industriali, perlomeno altamente inquinanti, ma come città dei servizi di tipo territoriale e del turismo sostenibile.

L'area dell'intervento ricade all'interno delle aree classificate come "altre aree ed impianti di interesse generale".

L'art. 9 delle NTA PRG 99 al punto 50 recita:

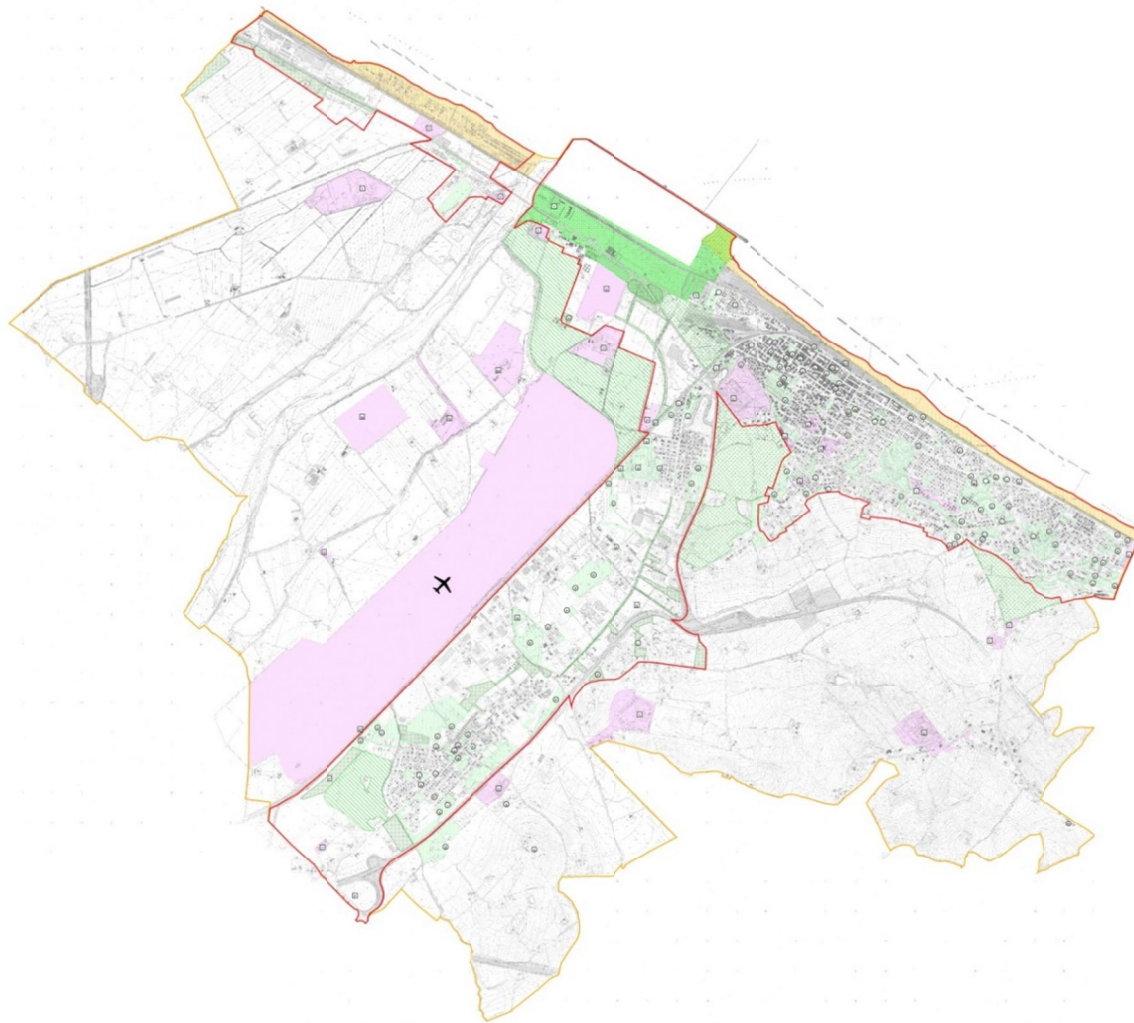
"15. Per i temi di seguito elencati sono previste procedure di coopianificazione:

- a. Scalo merci ferroviario
- b. Infrastrutture: ferrovia adriatica e raccordo con la linea ORTE/FALCONARA; SS 16; SS76; Casello autostradale di Ancona nord ed eventuali nuovi caselli.
- c. Aeroporto: potenziamento servizi ed infrastrutture complementari
- d. Stazioni della metropolitana di superficie
- e. Grandi strutture di vendita, (usi c4, c5).
- f. Attrezzature pubbliche e private di livello territoriale: istruzione superiore, attrezzature sanitarie,




parchi territoriali, parcheggi scambiatori territoriali.

Trasposizione degli ambiti provvisori di tutela del P.P.A.R e relativi livelli di cautela

L'edificio è localizzato all'interno dell'aerostazione delle Marche di proprietà demaniale e viene classificato dal PRG del Comune di Falconara Marittima come area ed impianti di interesse generale.



P.R.G. PIANO REGOLATORE GENERALE – C03\_3 SISTEMA DEI SERVIZI, DELLE ATTREZZATURE PUBBLICHE, DEGLI SPAZI COLLETTIVI DI INTERESSE COLLETTIVO














	<b>Altre aree ed impianti di interesse generale</b>		<b>Aree di spiaggia</b>
	Aeroporto		<b>Aree del Parco Fluviale</b>
	Impianti tecnologici		Zone urbane
	Aree cimiteriali		Zone extraurbane
	Aree militari		Confine comunale
	Aree amministrative		
	Aree di interesse generale		
	Corridoi infrastrutturali		

P.R.G. PIANO REGOLATORE GENERALE – C03\_3 SISTEMA DEI SERVIZI, DELLE ATTREZZATURE PUBBLICHE, DEGLI SPAZI COLLETTIVI DI INTERESSE COLLETTIVO- LEGENDA

Carta della mobilità



P.R.G. PIANO REGOLATORE GENERALE – B08 CARTA DELLA MOBILITÀ

- |   |   |   |                                |
|---|---|---|--------------------------------|
|  | <b>Altre aree ed impianti di interesse generale</b> |  | <b>Aree di spiaggia</b>        |
|  | <b>Aeroporto</b>                                    |  | <b>Aree del Parco Fluviale</b> |
|  | <b>Impianti tecnologici</b>                         |  | <b>Zone urbane</b>             |
|  | <b>Aree cimiteriali</b>                             |  | <b>Zone extraurbane</b>        |
|  | <b>Aree militari</b>                                |  | <b>Confine comunale</b>        |
|  | <b>Aree amministrative</b>                          |   |                                |
|  | <b>Aree di interesse generale</b>                   |   |                                |
|  | <b>Corridoi infrastrutturali</b>                    |   |                                |

P.R.G. PIANO REGOLATORE GENERALE – B08 CARTA DELLA MOBILITÀ - LEGENDA

Trasposizione degli ambiti provvisori di tutela del P.P.A.R e relativi livelli di cautela



P.R.G. PIANO REGOLATORE GENERALE – B05 TRASPOSIZIONE DEGLI AMBITI PROVVISORI DI TUTELA DEL P.P.A.R E RELATIVI LIVELLI DI CAUTELA - STRALCIO

**SISTEMI TERRITORIALI**

SOTTOSISTEMA TERRITORIALE "C" (art.20)

- Aree C1: unità di paesaggio di qualità diffusa della collina
- Aree C2: unità di paesaggio di qualità diffusa della pianura alluvionale

SOTTOSISTEMA TERRITORIALE "V" (art.20)

- Aree ad alta percektività visuale

**CATEGORIE COSTITUTIVE DEL PAESAGGIO**

**- CATEGORIE DELLA STRUTTURA GEOMORFOLOGICA**

CORSI D'ACQUA (art. 29)

- Alveo del fiume Esino
- Canali
- Ambito provvisorio di tutela integrale
- Limite di applicazione delle prescrizioni di base permanente
- Laghi di cava

CRINALI (art. 30)

- Linea di crinale
- Ambito provvisorio di tutela orientata
- Limite di applicazione delle prescrizioni di base permanente

VERSANTI (art.31)

- Limite di applicazione delle prescrizioni di base permanente

LITORALI MARINI (art.32)

- Ambito costiero (spiaggia, retrospiaggia, pianura costiera e versante costiero)
- Ambito provvisorio di tutela integrale (foce Fiume Esino)
- Ambito provvisorio di tutela integrale (spiaggia e retrospiaggia)
- Limite di applicazione delle prescrizioni di base permanente (tascia litoranea di 300 ml)

**- CATEGORIE DEL PATRIMONIO BOTANICO-VEGETAZIONALE**

ELEMENTI DIFFUSI DEL PAESAGGIO AGRARIO (art.37 - vedi elaborato grafico B)

**- CATEGORIE DEL PATRIMONIO STORICO - CULTURALE**

CENTRI E NUCLEI STORICI (art. 39)

- Zona omogenea "A" (D.M.1444/68)
- Ambito provvisorio di tutela orientata
- Ambito provvisorio di tutela integrale
- Nucleo storico di pianura - (Fiumesino)

EDIFICI E MANUFATTI STORICI (art.40)

- Edifici e manufatti storici e relative aree di pertinenza
1. Madonna di Loreto a Barcaglione
  2. Villa del '700 a Montedomini
  3. Castello a Falconara Alta
  4. Castello e Cappella dei Duchi a Castelferretti
  5. Rocca Priora al Fiume Esino
  6. Santa Maria della Misericordia a Castelferretti
  7. San Lorenzo Martire a Fiumesino
  8. Chiesa di Sant'Andrea Apostolo a Castelferretti
  9. Impianto Gasforti
  10. Molino Santinelli

Ambito provvisorio di tutela integrale

ZONA ARCHEOLOGICA (art. 41)

- Area archeologica
- Ambito provvisorio di tutela integrale

**AREE ESENTI**

- Aree esenti e aree urbanizzate
- Impianti tecnologici e relative aree di pertinenza (art.60 capo 3)
- Manufatti zootecnici (art.60 capo 7-8)
- Confine comunale

P.R.G. PIANO REGOLATORE GENERALE – B05 TRASPOSIZIONE DEGLI AMBITI PROVVISORI DI TUTELA DEL P.P.A.R E RELATIVI LIVELLI DI CAUTELA - LEGENDA

Trasposizione dei vincoli




P.R.G. PIANO REGOLATORE GENERALE – B06 TRASPOSIZIONE DEI VINCOLI

 AMBITI SOGGETTI A VINCOLO  
AI SENSI DELLA L. 431/85 (Corsi d'acqua)

 AMBITI SOGGETTI A VINCOLO  
AI SENSI DELLA L. 431/85 (Litorale)


 AMBITI SOGGETTI A VINCOLO  
AI SENSI DELLA L. 431/85 (Galassini)


SISTEMI A RETE


 Rete elettrica principale 120 kV


 Rete idrica principale


VINCOLI RELATIVI AGLI IMPIANTI

 Ambito di rispetto dell'area cimiteriale


 Ambito di rispetto delle aree per lo  
smaltimento dei rifiuti solidi urbani

 Ambito di rispetto degli impianti  
di distribuzione del metano


 Aree soggette a vincoli militari


 Ambito di rispetto dei pozzi di  
captazione dell'acqua

VINCOLI RELATIVI ALLA MOBILITA'

 Ambito di rispetto dell'aeroporto  
(Vincolo mt 300 - pend. 1/7)  
reti e impianti

 Cono di volo

 Ambito di rispetto dell'aeroporto  
(Totale inedificabilità)

 Ambito di rispetto stradale e  
della linea ferroviaria

P.R.G. PIANO REGOLATORE GENERALE – B06 TRASPOSIZIONE DEI VINCOLI - LEGENDA

## 5. CARATTERISTICHE DELL'AMBIENTE

Per la definizione giuridica dell'ambiente non si può prescindere dai concetti espressi dalla Corte Costituzionale nella Sentenza n. 641 del 30.12.1987.

L'ambiente è inteso come *“un bene immateriale unitario sebbene a varie componenti, ciascuna delle quali può anche costituire isolatamente e separatamente, oggetto di cura e di tutela: ma tutte, nell'insieme, sono riconducibili ad unità”*. E' innegabile che qualsiasi intervento dell'uomo comporta effetti sull'ambiente. Di seguito si analizzano sinteticamente lo stato di fatto delle componenti ambientali e si individuano i possibili effetti dell'intervento.

### 5.1 ATMOSFERA

#### Normativa Europea

- Direttiva 2008/50/CE del 21 maggio 2008 “Relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa”

#### Normativa Nazionale

- Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale” - Parte V
- Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155 “Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa”

#### Normativa Regionale

- Delibera di Giunta Regionale n. 25 del 21 gennaio 2013 "Rete regionale di misura degli inquinanti atmosferici: convenzione con le Province e l'ARPAM in materia di monitoraggio della qualità dell'aria ambiente"
- Delibera Amministrativa del Consiglio Regionale n. 52 dell'8 maggio 2007 “Valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente (Decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351): zonizzazione del territorio regionale, piano di azione, individuazione autorità competente”;
- Delibera di Giunta Regionale n. 238 del 26 marzo 2007 “Attuazione decreto legislativo n. 183/2004 relativo all'ozono nell'aria: individuazione dei punti di campionamento per la misurazione continua in siti fissi dell'ozono”.
- Delibera di Giunta Regionale n. 1129 del 9 ottobre 2006 “Valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente (D. Lgs. 351/1999): individuazione della rete di monitoraggio atmosferico regionale ed altri provvedimenti”;
- Legge Regionale 25 maggio 1999 n. 12 “Conferimento alle Province delle funzioni amministrative in materia di inquinamento atmosferico”.

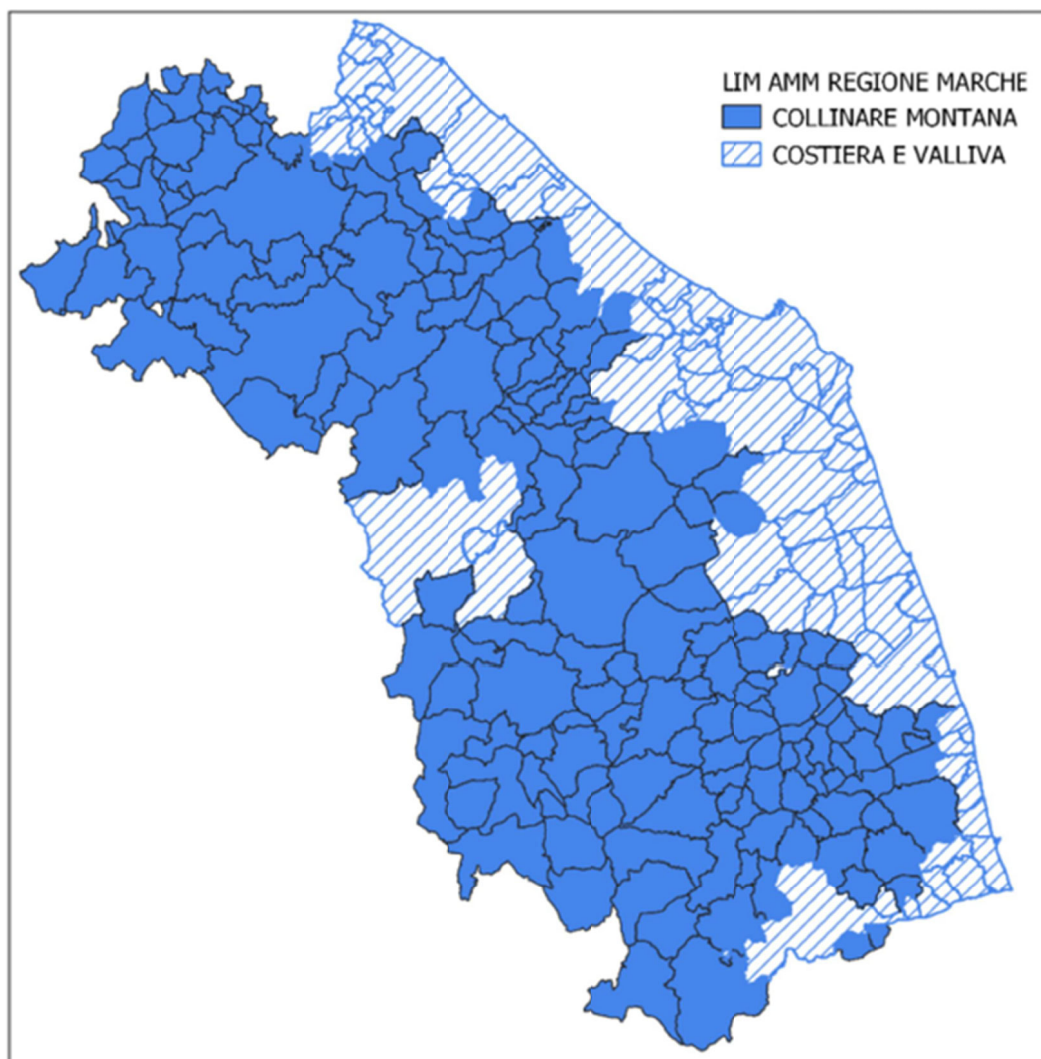
La normativa regionale delle Marche vede con la Deliberazione dell'assemblea legislativa DACR n. 143 del 12/01/2010 l'approvazione del Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'aria realizzato in base le norme in vigore all'atto della sua approvazione (ai sensi del D.Lgs. 351/1999 artt. 8 e 9).

La Regione Marche inoltre ha predisposto un “Progetto di adeguamento della rete di misura ai fini della valutazione della qualità dell'aria”, con l'obiettivo di adeguare la classificazione del territorio agli indirizzi previsti dal D.Lgs. 155/2010. Il Progetto di adeguamento della rete di monitoraggio è stato approvato dal MATTM con nota prot. 624 del 14/01/2019.

Il Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155 “Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa” stabilisce che l'intero territorio nazionale sia suddiviso in zone e agglomerati da classificare ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente.

Alla zonizzazione provvedono le Regioni e le Province autonome sulla base dei criteri indicati nello stesso decreto.

La Regione Marche ha approvato il progetto di zonizzazione e classificazione del territorio regionale ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente ai sensi del D. Lgs. 155/2010, artt. 3 e 4, con Delibera consiliare n. 116 del 9 dicembre 2014, pubblicata sul Bollettino Ufficiale n. 118 del 24/12/2014, Fig. 1.



ZONIZZAZIONE DELLA REGIONE MARCHE, DA DACR N.116/2014- ARPAM REPORT REGIONALE QUALITA' DELL'ARIA 2015 2018.

Le aree in zona A sono presenti maggiormente lungo la fascia costiera dove è situato anche l'aeroporto di Falconara Marittima.

Il clima è influenzato dalle concentrazioni in atmosfera di alcune sostanze che, trattenendo la radiazione ad onda lunga emessa dalla terra, inducono un aumento della temperatura troposferica e danno origine al fenomeno noto come "effetto serra".

I livelli di inquinamento atmosferico sono riferibili al traffico veicolare e alle produzioni industriali, con livelli superiori a causa degli effluenti gassosi della raffineria API, che ancora emette nonostante le varie innovazioni tecnologiche.

La tipologia degli inquinanti atmosferici è rappresentata da biossido di zolfo, ossidi di azoto, polveri ed idrocarburi oltre all'anidride carbonica, componente colpevole dell'aumento dell'effetto serra. Il polo API rappresenta rischio rilevante anche a causa di possibili incidenti, per mal funzionamento degli impianti di desolforizzazione e/ o post-combustione, rottura ed incendio dei serbatoi e condotte per causa industriale o naturale come i terremoti.



La Regione Marche ha individuato una rete di stazioni di monitoraggio in siti fissi dei principali atmosferici individuati dal D. Lgs. 155/2010 (PM10, PM2,5, NO2, SO2, CO, Pb, Benzene, B(a)p, As, Ni, Cd, Ozono troposferico). Le stazioni di monitoraggio sono state acquisite in comodato d'uso dalla Regione e sono gestite dall'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Marche (ARPAM) e sono rappresentative dell'esposizione media della popolazione conformemente a quanto stabilito dalla normativa vigente. Con DGR 25/2013 è stata individuata la rete di monitoraggio atmosferico regionale.

La Regione, al fine di preservare la migliore qualità dell'aria ambiente, ha approvato un piano per il risanamento della qualità dell'aria dove verificato il rischio di superamento e per il mantenimento della qualità dell'aria dove i livelli degli inquinanti sono al di sotto dei valori limite.

La Regione Marche ha approvato il "Piano di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria ambiente" (ai sensi del D.Lgs. 351/1999 artt. 8 e 9) co con DACR n. 143 del 12/01/2010

Le notevoli emissioni industriali e da traffico veicolare generano uno scenario atmosferico critico, che rende inutile la contabilizzazione del contributo civile dovuto a riscaldamento stagionale.

N.	INDICATORE	COMPONENTI	QUALITA' DATO
1	QAR QUALITA' DELL'ARIA	QAR1 BIOSSIDO DI ZOLFO (SO2) QAR2 BIOSSIDO DI AZOTO (NO2) QAR3 OZONO (O3) QAR4 POLVERI SOTTILI (PTS) QAR5 IDROCARBURI NON METANICI (NMHC)	    

SET INDICATORI FALCONARA MARITTIMA VAS della variante al PRG

## 5.2 INQUINAMENTO

Il territorio di Falconara Marittima è solcato da un reticolo imbrifero perlopiù affluente nel fiume Esino il quale, con una portata media alla foce di 25 mc/sec. ripartita fra piene primaverili e magre estive che arrivano fino alla portata di 1 mc/ sec., presenta una notevole diversificazione temporale della capacità di smaltimento dei carichi inquinanti dovuti a sversamenti di natura sia civile che industriale.

L'imbrigliamento, il mungimento e il disboscamento della vegetazione ripariale lungo gli argini rendono questo corso d'acqua privo di capacità autodepurativa.

Anche le acque del sub-alveo si presentano scadenti, con altissimi livelli di nitrati in essa disciolti e fenomeni di inquinamento chimico ed organico.

Anche le acque marine sono continuamente a rischio di inquinamento a causa di scarichi civili ed industriali, diretti o indiretti, e delle particolari condizioni meteomarine che alterna periodi di calma-piatta a piogge torrenziali su uno scenario morfologico che vede Falconara Marittima localizzato in pieno golfo di Ancona, idraulicamente chiuso.

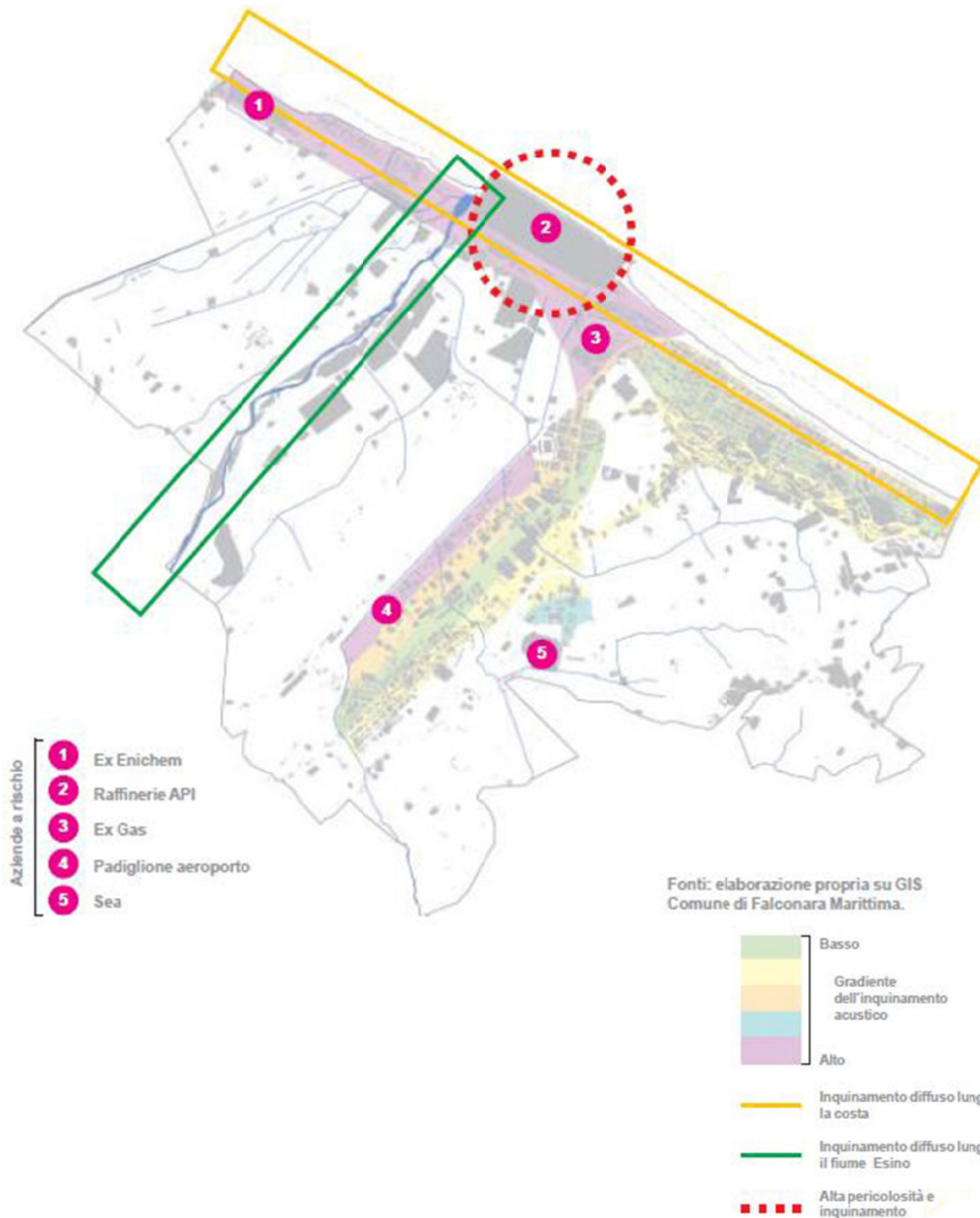
Va anche segnalato che, nonostante la regolamentazione degli anni '50/'60, si assiste ancora oggi al lavaggio delle cisterne delle petroliere.

I livelli di inquinamento atmosferico sono riferibili al traffico veicolare e alle produzioni industriali, con livelli superiori a causa degli effluenti gassosi della raffineria API, che ancora emette nonostante le varie innovazioni tecnologiche. La tipologia degli inquinanti atmosferici è rappresentata da biossido di zolfo, ossidi di azoto, polveri ed idrocarburi oltre all'anidride carbonica, componente colpevole dell'aumento dell'effetto serra.

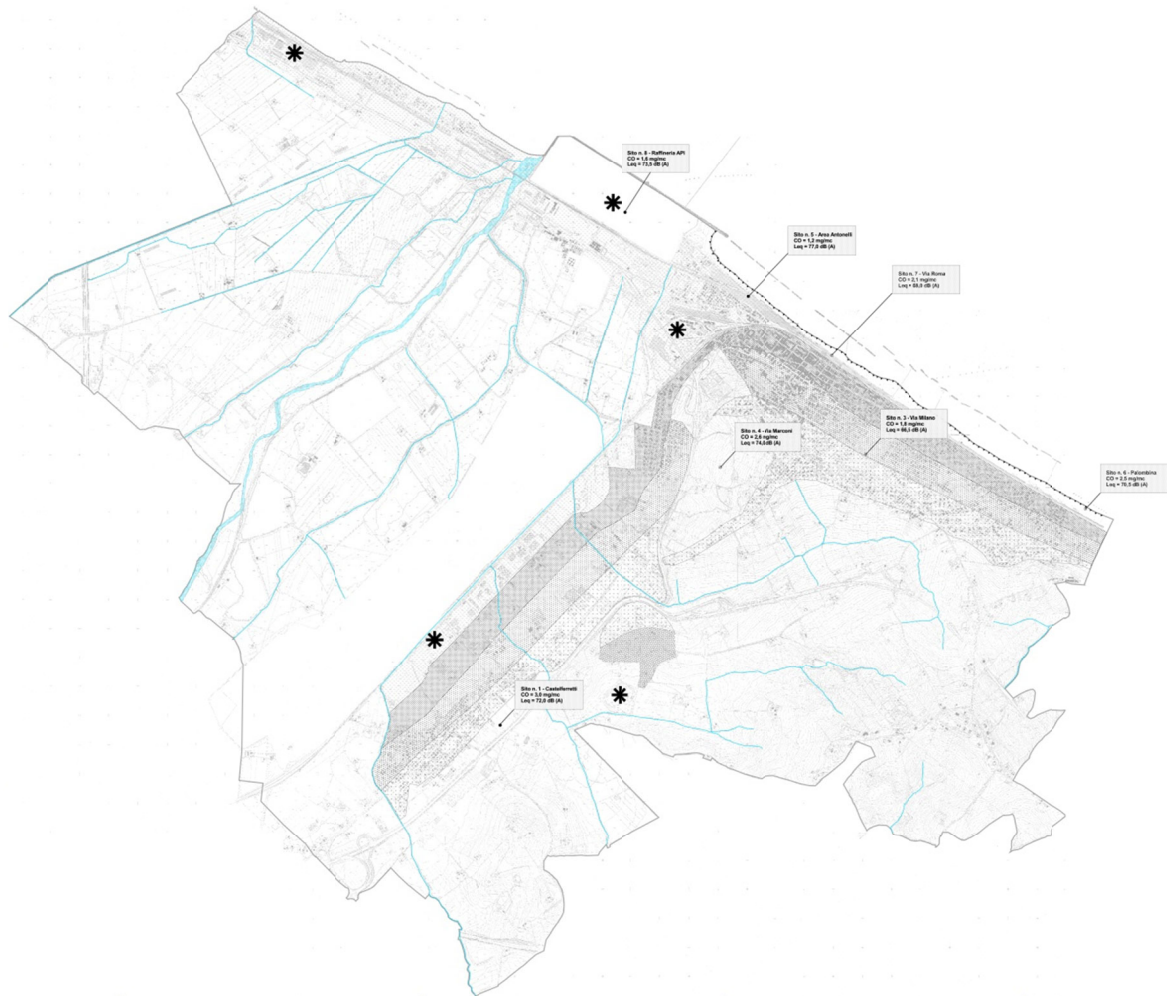
Il polo API rappresenta rischio rilevante anche a causa di possibili incidenti, per mal funzionamento degli impianti di desolforizzazione e/ o post-combustione, rottura ed incendio dei serbatoi e condotte per causa industriale o naturale come i terremoti.

Le notevoli emissioni industriali e da traffico veicolare generano uno scenario atmosferico critico, che rende inutile la contabilizzazione del contributo civile dovuto a riscaldamento stagionale.

Anche l'inquinamento acustico riveste pericolosità a Falconara Marittima che vede il suo territorio caratterizzato da aree ad alta densità abitativa, interessate da intenso traffico veicolare e ferroviario o in prossimità di aeroporto. Le aree più a rischio sono quelle segnate dalla strada statale 16 e dalla ferrovia adriatica, ma anche quelle solcate dal fascio infrastrutturale di penetrazione e raccordo Est-Ovest, contermina alle attrezzature aeroportuali.



SCENARI DEGLI INQUINAMENTI, DEI RISCHI E DELLE PERICOLOSITÀ VAS della variante al PRG



P.R.G. PIANO REGOLATORE GENERALE – B10 CARTA DEI FATTORI DI RISCHIO, DI INQUINAMENTO E DI PERICOLOSITÀ

**LEGENDA**

**Fasce dei livelli di rumore  
(valori espressi in dB)**

- 45-55
- 55-70 a
- 55-70 b
- 55-70 c
- 70-75

Tratti costieri soggetti a:

- erosione
- ripascimento

Fattori di rischio ambientale

- 1. Area API
- 2. Area ex - Enichem
- 3. Discarica Saline
- 4. Liquipitgas
- 5. Casali

- Fiume Esino
- Fossi e canali

P.R.G. PIANO REGOLATORE GENERALE – B10 CARTA DEI FATTORI DI RISCHIO, DI INQUINAMENTO E DI PERICOLOSITÀ - LEGENDA

5.3

**CLIMA ACUSTICO**

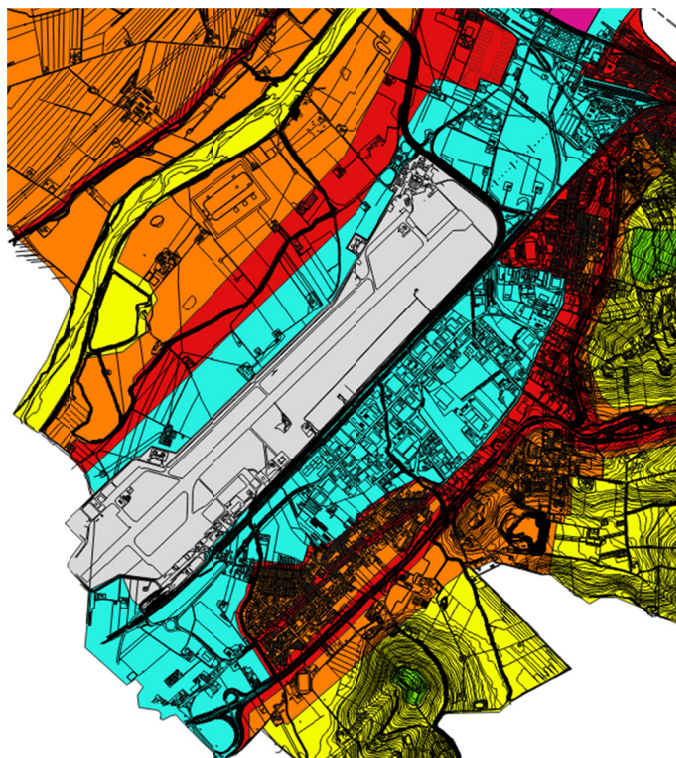
Normativa Nazionale

- Legge 26 ottobre 1995, n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico".
- Decreto Legislativo 17 febbraio 2017, n. 42: "Disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico, a norma dell'articolo 19, comma 2, lettere a), b), c), d), e), f) e h) della legge 30 ottobre 2014, n. 161." (Pubblicato nella G.U. 4 aprile 2017, n. 79)

#### Normativa Regionale

- Legge Regionale 14 novembre 2001, n. 28 "Norme per la tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico nella Regione Marche".
- Delibera di Giunta Regionale n. 896 del 24 giugno 2003 "Legge quadro sull'inquinamento acustico e LR n. 28/2001 ""Norme per la tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico nella Regione Marche" – approvazione del documento tecnico "Criteri e linee guida di cui: all'art. 5 comma 1 punti a) b) c) d) e) f) g) h) i) l), all'art. 12, comma 1, all'art. 20 comma 2 della LR n. 28/2001".
- Delibera di Giunta Regionale n. 809 del 10 luglio 2006. - L. 447/95 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e L.R. 28/2001: "Modifica criteri e linee guida approvati con DGR 896 del 24.06.2003"

Il territorio comunale è caratterizzato da aree ad intensa attività umana, aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, elevata presenza di attività commerciali ed uffici, con presenza di attività artigianali, aree in prossimità di strade di grande comunicazione, di linee ferroviarie, aree portuali, aree con limitata presenza di piccole industrie. Le aree che risentono della presenza dell'aeroporto sono: il quartiere di Villanova, interessato dal cono di volo, di decollo e atterraggio dell'aeroporto e le abitazioni limitrofe al percorso della strada di via Marconi interessata dal traffico dell'area aeroportuale. Le aree sopraindicate presentano un range di inquinamento acustico diurno che varia da 60 decibel fino a 75 decibel.



PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA STRALCIO

La causa principale è da imputare ai mezzi di trasporto, con incidenza preponderante da parte del traffico stradale che, presentandosi intenso e veloce ed in certi casi caratterizzato da veicoli pesanti, determina un forte contributo all'inquinamento acustico generale. Il contributo del traffico aereo influenza i rilevamenti delle

zone limitrofe in modo diverso. È da evidenziare il contributo maggiore dato da un aereo in decollo rispetto ad uno in atterraggio, e come esso sia percepibile nel quartiere di Villanova, alimentando una situazione già di per sé difficile.

Il raggiungimento dei limiti di qualità per tali aree passa attraverso una sinergia tra i vari enti interessati alle attività umane esistenti sul territorio. In particolare si dovrà intervenire sul traffico veloce, sulle aree di scambio carrozza ferroviarie, sugli orari di decollo ed atterraggio degli aerei ed eventualmente predisporre sistemi fissi di protezione.

#### 5.4 GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA, IDROGEOLOGIA E GEOTECNICA

Dal punto di vista geologico i terreni affioranti nell'area di intervento sono costituiti dai Depositi alluvionali terrazzati del F. Esino (MUSbn – età: Olocene) a granulometria variabile da fine (argille limose, limi argilloso-sabbiosi, sabbie limose) a grossolana (ghiaie eterometriche in matrice limoso-sabbiosa). Tale variabilità granulometrica si sviluppa sia in senso laterale che verticale. Dai dati disponibili è possibile ipotizzare uno spessore complessivo di tali depositi dell'ordine dei 25-35m.

Il substrato è invece rappresentato dai litotipi appartenenti alla Formazione delle Argille Azzurre (FAA età: Pliocene), costituiti principalmente da argille marnoso-siltose sovraconsolidate con rare e sottili intercalazioni sabbiose, che marcano una stratificazione generalmente sottile. I terreni del substrato, che costituisce il colmamento del bacino periadriatico (Bacino Marchigiano Esterno) risultano subaffioranti in corrispondenza dei versanti collinari circostanti la piana alluvionale del F. Esino, in cui presentano generalmente una giacitura di direzione NW-SE con debole immersione verso NE.

Nell'area di interesse non sono segnalate lineazioni tettoniche importanti e/o significative in prospettiva sismica (faglie attive e capaci).

Sotto l'aspetto geomorfologico l'area investigata è ubicata in corrispondenza dell'ampia piana alluvionale posta in destra idrografica del F. Esino ad una distanza di circa 3,5 Km dalla foce, presentandosi nel complesso sub-pianeggiante. Le principali articolazioni morfologiche sono connesse all'intensa attività antropica che caratterizza l'area stessa (rilevati, ecc...). Gli elementi connessi alla morfogenesi fluviale sono anch'essi alterati e/o modificati dall'attività antropica, quali ad esempio le arginature del F. Esino e le canalizzazioni artificiali delle vie di deflusso secondarie. Più nel dettaglio, nell'area di intervento ed in un suo intorno significativo non sono state evidenziate forme, depositi e processi morfogenetici pregressi sia legate all'azione delle acque correnti superficiali che della gravità tali da pregiudicarne l'attuale stabilità. L'area si presenta pertanto nel complesso morfologicamente stabile.

Dall'analisi della carta del rischio idrogeologico del vigente Piano Assetto Idrogeologico Regionale PAI risulta che l'area di intervento non ricade in quelle perimetrate a rischio per frana o esondazione.

Infine, dall'esame delle cartografie regionali disponibili è stato verificato che l'area di intervento non è soggetta a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. n. 3267 del 30 dicembre 1923 e della L.R. n. 6 del 23 febbraio 2005.

Il locale modello geotecnico risulta caratterizzato dalle seguenti unità, dall'alto verso il basso:

**(r) Terreni di riporto** eterogenei (età: attuale-recente), rappresentati generalmente da aggregati sciolti tessituralmente molto disomogenei e a granulometria variabile da fine a grossolana, risultano scarsamente significativi ai fini progettuali in quanto generalmente di spessore limitato e destinati comunque alla rimozione. Sono prevalentemente costituiti da limi sabbiosi, limi argillosi e sabbie limose di colore variabile dall'avanocciola al marrone con ghiaie calcaree e pezzame eterometrico di materiali vari (laterizi, ecc..) a luoghi molto abbondanti, mentre localmente possono anche risultare prevalentemente ghiaioso-sabbiosi (massicciate, sottofondi, ecc..).

### **(a) Depositi alluvionali terrazzati del F. Esino (età: Olocene)**

**(a1) depositi a granulometria prevalentemente fine e finissima**, rappresentati da un aggregato disomogeneo di argille limose, limi argillosi o argilloso-sabbiosi, limi sabbiosi e, subordinatamente sabbie limose. Trattasi in generale di terreni sciolti, normalmente consolidati, da coerenti a debolmente coerenti e di consistenza molto variabile. Principalmente sulla base di valutazioni di carattere geotecnico (resistenza alla penetrazione del cono statico, ecc...) e delle osservazioni dirette disponibili (stratigrafie di sondaggio), all'interno di tali depositi sono state distinte due sottounità:

**(a1-1)** costituita in prevalenza da limi argillosi e argilloso-sabbiosi, limi sabbiosi e sabbie limose, presente fino a profondità variabili tra 6,0 e 9,0 m.

**(a1-2)** costituita in prevalenza da argille limose e limoso-sabbiose, limi argillosi a luoghi con sabbie, fino al passaggio con la sottostante unità prevalentemente ghiaioso-sabbiosa, è generalmente caratterizzata da una riduzione della resistenza alla penetrazione del cono statico o al n. di colpi di avanzamento delle prove dinamiche.

**(a2) depositi a granulometria prevalentemente medio-grossolana**, costituiti principalmente da ghiaie in matrice limoso-sabbiosa localmente molto abbondante o prevalente (sabbie con ghiaie). Rappresentano terreni sciolti incoerenti, da scarsamente a mediamente addensati.

#### Aspetti idrologia e idraulica

L'area di intervento non è attraversata da vie preferenziali di scorrimento delle acque correnti superficiali. L'idrografia dell'area in oggetto è caratterizzata da un reticolo idrografico locale in gran parte modificato artificialmente che drena le acque della piana alluvionale e quelle provenienti dai versanti circostanti nel F. Esino che scorre a nord-ovest ad una distanza superiore ai 1.300 m da quella di intervento.

L'analisi del PAI regionale non ha evidenziato la presenza di aree a rischio esondazione direttamente o indirettamente interferenti con quella oggetto di intervento.

#### Indagini geologica e idrogeologia

Dal punto di vista geologico i terreni affioranti nell'area di intervento sono costituiti dai *Depositi alluvionali terrazzati* del F. Esino a granulometria variabile da fine (argille limose, limi argilloso-sabbiosi, sabbie limose) a grossolana (ghiaie eterometriche in matrice limoso-sabbiosa). Tale variabilità granulometrica si sviluppa sia in senso laterale che verticale. Dai dati reperiti e dai nuovi dati stratigrafici è possibile ipotizzare uno spessore complessivo di tali depositi superiore ai 33,0 m.

Il substrato è invece rappresentato dai litotipi appartenenti alla *Formazione delle Argille Azzurre*, costituiti principalmente da argille marnoso-siltose sovraconsolidate con rare e sottili intercalazioni sabbiose, che marciano una stratificazione generalmente sottile. I terreni del substrato, che costituisce il colmamento del bacino periadriatico (Bacino Marchigiano Esterno) risultano subaffioranti in corrispondenza dei versanti collinari circostanti la piana alluvionale del F. Esino, in cui presentano generalmente una giacitura di direzione NW-SE con debole immersione verso NE.

Dal punto di vista idrogeologico l'area studiata è nel complesso caratterizzata dalla sovrapposizione stratigrafica di terreni permeabili per porosità primaria (depositi alluvionali ghiaioso-sabbiosi) su quelli del substrato praticamente impermeabili (argille marnoso-siltose sovraconsolidate). Esistono pertanto le condizioni favorevoli all'instaurarsi di una cospicua circolazione idrica sotterranea. Tale circolazione appartiene alla falda di subalveo del F. Esino, generalmente di tipo freatico anche se la presenza degli orizzonti alluvionali a granulometria più fine può localmente ingenerare condizioni di artesianità.

Dai dati reperiti la profondità della falda nell'area di intervento è stata rilevata a circa 6,2-6,4m, in approfondimento procedendo verso l'area cargo in direzione NE.

La falda di subalveo del F. Esino si presenta altamente vulnerabile all'inquinamento a causa dell'elevata concentrazione degli insediamenti antropici ed infrastrutturali, anche se localmente la presenza, lo spessore e la continuità areale dell'orizzonte alluvionale più superficiale a granulometria più fine può ridurre notevolmente il rischio di inquinamento.

#### Aspetti geotecnici

Il locale modello geologico/geotecnico è caratterizzato da un orizzonte superficiale arealmente continuo di depositi alluvionali a granulometria fine passante verso il basso a quelli più grossolani ghiaioso-sabbiosi. Lo spessore di tale orizzonte superficiale può risultare molto variabile, come evidenziato nelle indagini reperite, con una variabilità più marcata in direzione NW-SE, trasversale rispetto alle strutture oggetto di intervento (lato *airside*: 3,5m – lato *land side* 11,0-12,0m). Il substrato si trova ad una profondità superiore ai 33,0 m.

Per quanto riguarda la caratterizzazione geotecnica dei terreni sopra descritti è stato fatto riferimento alla elaborazione delle prove in sito (CPT, SPT) e di laboratorio disponibili, relative a precedenti indagini ed a quelle integrative realizzate ad agosto 2014.

I depositi alluvionali, che costituiscono il terreno di fondazione delle strutture esistenti, sono costituiti da:

- (a1) depositi alluvionali a granulometria prevalentemente fine, che rappresentano terreni sciolti normalmente consolidati, da coerenti a debolmente coerenti.
- (a2) depositi alluvionali a granulometria prevalentemente grossolana, che rappresentano terreni sciolti incoerenti, da scarsamente a mediamente addensati.

#### Aspetti sismici

La struttura in esame è realizzata nel comune di Falconara Marittima (AN) che, ai sensi del D.G.R. n.1046 del 29/07/2003 "Indirizzi generali per la prima applicazione dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3274/2003 – Individuazione e formazione dell'elenco delle zone sismiche nella Regione Marche", risulta classificato in zona sismica 2, che rappresenta la "pericolosità sismica di base" del sito in questione conformemente all'allegato 1 del O.P.C.M. 3274 e ss.mm.ii.

Ai fini dell'azione sismica di progetto si fa riferimento alla normativa vigente costituita dalle "Norme tecniche per le costruzioni" recentemente aggiornate con decreto del MIT del 17/01/2018 con alcune modifiche relative proprio al paragrafo 3.2 delle azioni sismiche e alla relativa circolare esplicativa del 21 gennaio 2019, n. 7 MIT-C.S.LL.PP.

La classificazione del sottosuolo si effettua in base alle condizioni stratigrafiche ed ai valori della velocità equivalente di propagazione delle onde di taglio  $V_{Seq}$  (in m/s).

Sulla base delle indagini sismiche eseguite nell'area di studio la velocità equivalente di propagazione delle onde di taglio  $V_{seq} = V_{s30}$  è risultato pari a 389 m/s, riferita al piano di campagna attuale. In tali condizioni è possibile, pertanto, attribuire sicuramente le condizioni litostratigrafiche locali alla categoria di sottosuolo "B" (tab. 3.2.II).

Per quanto riguarda la componente topografica della risposta sismica locale, in considerazione del fatto che l'area di pertinenza progettuale si inserisce in un contesto di fondovalle fluviale morfologicamente subpianeggiante, alla stessa può essere associata la "categoria topografica (T1)" ai sensi delle tabelle 3.2.III e 3.2.IV.

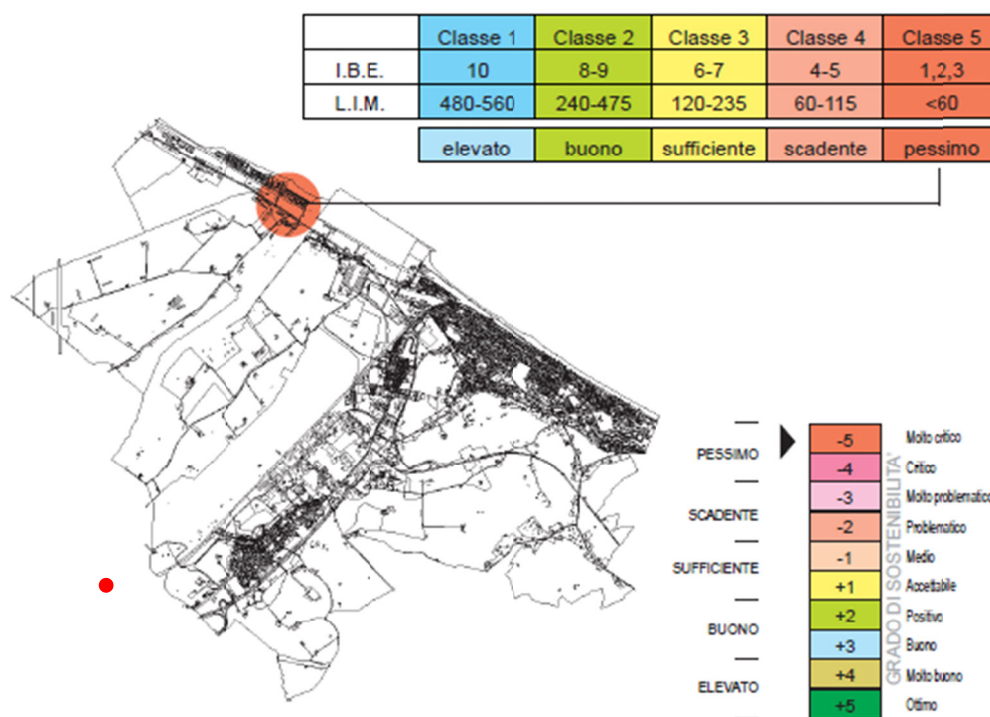
## 5.5 ACQUE SUPERFICIALI

Il territorio comunale è interessato dalla parte terminale del fiume Esino e dal sistema dei suoi affluenti, di cui i più importanti sono i torrenti Cannettacci, Liscia, San Sebastiano.

La portata media alla foce è di circa 25 mc/sec., con punte piuttosto pronunciate per le piene primaverili e accentuati periodi di magra durante l'estate (fino a 1 mc/sec.).

Tutto ciò porta ad una notevole diversificazione della capacità di "smaltimento" dei carichi inquinanti in esso sversati, per cui variano notevolmente sia i livelli di diluizione, sia la capacità di trasporto e di autodepurazione; queste capacità andrebbero verificate soprattutto in rapporto alle portate minime dei periodi di magra.

Le campagne di monitoraggio effettuate fino ad oggi hanno rilevato lungo il corso dell'Esino la presenza di diverse situazioni critiche; infatti numerosi ed importanti insediamenti industriali e civili versano gli scarichi nel fiume. Si osserva, quindi, nelle stazioni poste a valle di questi insediamenti l'aumento localizzato della concentrazione di contaminanti.



### QUALITÀ DELLE ACQUE A VALLE DEL FIUME ESINO

Un rilevante contributo all'inquinamento delle acque superficiali viene dato dal fosso S. Sebastiano che raccoglie a monte del territorio comunale sostanze inquinanti diverse provenienti da numerosi insediamenti civili ed industriali dei Comuni limitrofi (Ancona, Agugliano, Camerata Picena) situati nell'area delle Saline e nella zona a monte della stessa.

L'area di intervento non è attraversata da vie preferenziali di scorrimento delle acque correnti superficiali. L'idrografia dell'area studiata è caratterizzata da un reticolo idrografico locale, in gran parte modificato artificialmente, che drena le acque della piana alluvionale e quelle provenienti dai versanti circostanti nel F. Esino che scorre a nord-ovest ad una distanza superiore ai 1.300 m da quella di intervento.

L'analisi del PAI regionale non ha evidenziato la presenza di aree a rischio esondazione direttamente o indirettamente interferenti con quella oggetto di intervento.



Per quanto riguarda l'invarianza idraulica, in considerazione del fatto che gli interventi in progetto prevedono una modifica della permeabilità superficiale dei suoli limitatamente ad una limitata porzione attualmente a verde, si procede alla verifica dell'invarianza idraulica secondo quanto prescritto nel Titolo I della D.G.R. 53/2014 ed ai sensi dell'art.10, comma 4 della L.R. n.22/2011.

La verifica è stata svolta nel rispetto degli obiettivi d'invarianza idraulica che per effettuare le trasformazioni dell'uso del suolo impone l'onere di realizzare azioni compensative per mantenere inalterata la capacità di un bacino di regolare le piene, anche in ambito di varianti degli strumenti di pianificazione territoriale.

Il volume minimo di invaso da predisporre per la laminazione delle acque di pioggia, determinato attraverso l'approccio adottato dalle linee guida del DGR 53 2014 della Regione Marche, è risultato pari a circa 5 mc.

## 5.6 ACQUE SOTTERRANEE

Nel territorio di Falconara Marittima l'unico acquifero di rilevante importanza si ha nei depositi della pianura alluvionale del fiume Esino. Acquiferi di modesto rilievo sono presenti anche nei depositi eluvio-colluviali e alluvionali dei fossi affluenti del fiume Esino.

Nei depositi eluvio-colluviali e alluvionali dei fossi esistono falde idriche perenni caratterizzate da forti escursioni della superficie piezometrica.

Nel periodo invernale e primaverile la superficie piezometrica è prossima al piano di campagna, durante la stagione estiva ed autunnale è invece caratterizzata da forti abbassamenti. La ricarica avviene essenzialmente ad opera delle piogge.

Le acque di questi depositi alimentano l'acquifero della pianura del fiume Esino.

Le acque sotterranee del subalveo dell'Esino sono qualitativamente scadenti dal punto di vista delle potabilità, presentando alti livelli della durezza totale e dei nitrati, oltre ai ben noti fenomeni di inquinamento chimico ed organico.

Pertanto, per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico per uso potabile, si provvede attraverso un acquedotto consortile che trasporta acqua ( $\cong$  1500 l./sec.) da aree pedemontane (acquedotto di Gorgo Vivo).

L'idrogeologia dell'area studiata è nel complesso caratterizzata dalla sovrapposizione stratigrafica di terreni permeabili per porosità primaria (depositi alluvionali ghiaioso-sabbiosi) su quelli del substrato praticamente impermeabili (argille marnoso-siltose sovraconsolidate).

Tale circolazione appartiene alla falda di subalveo del F. Esino, generalmente di tipo freatico anche se la presenza degli orizzonti alluvionali a granulometria più fine può localmente generare condizioni di artesianità.

Nel dettaglio, analizzando il locale modello geologico, la falda idrica è di tipo artesiano in quanto il livello statico si attesta a circa 6-7m di profondità mentre il tetto dei depositi alluvionali grossolani è ubicato a circa 8-12 m.

Ai fini della verifica della potenzialità di tale falda, per un possibile utilizzo a scopo geotermico per l'alimentazione dell'impianto di condizionamento dei locali oggetto di ristrutturazione ed ampliamento, nonché per la verifica della locale stratigrafia, è stato realizzato un pozzo idrico della profondità di 35m.

Nello stesso pozzo, in data 16/12/2020, è stata eseguita una prova di pompaggio con 5 gradini di portata (durata 6 ore); l'ultimo gradino, eseguito con la massima portata della pompa (30 litri/sec), non ha raggiunto la portata critica del pozzo, che risulta ampiamente superiore.

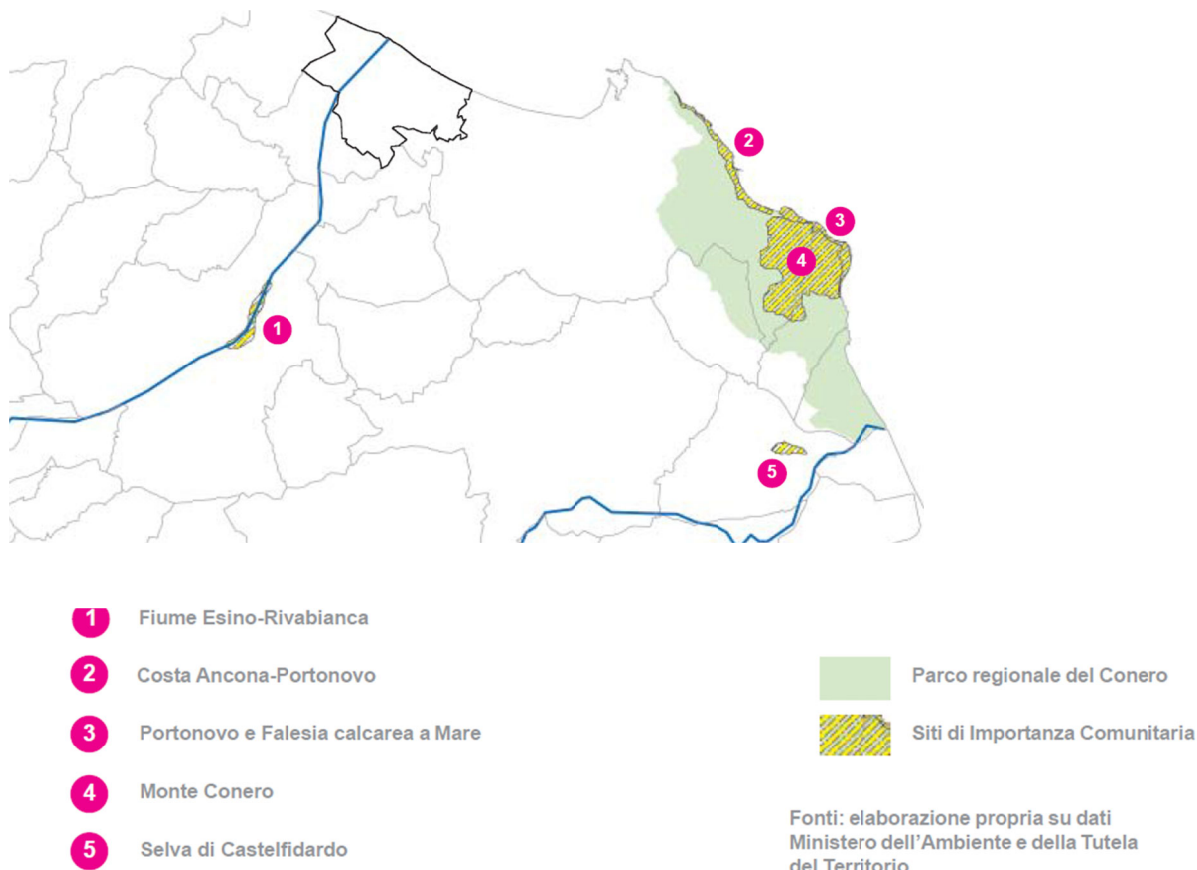
Per le portate di interesse per l'utilizzo della falda idrica ai fini geotermici, i valori di efficienza del pozzo risultano ampiamente soddisfacenti.

## 5.7 ECOSISTEMI, FLORA E FAUNA

Il territorio di Falconara Marittima non ospita alcun elemento ecologico di rilievo come zone di protezione speciale o siti di importanza comunitaria.

Le aree sensibili di questa tipologia più vicini sono rappresentati dal Parco regionale del Conero, collocato lungo la costa adriatica e cinque Siti di Importanza Comunitaria, tutti appartenenti alla regione biologica continentale.

Tra questi ultimi, quella di interesse più prossimo per le scelte di trasformazione territoriale di Falconara Marittima è senza dubbio il S.I.C. fiume Esino-Rivabianca per via delle implicazioni embrifere che questo può avere.



AREE SENSIBILI DI AREA VASTA VAS della variante al PRG

### Fauna

#### *Anfibi*

Il territorio di Falconara Marittima, così come il territorio contermini, risulta essere in condizione mediobassa mentre, in prossimità del golfo di Ancona, troviamo la totale assenza di anfibi.

Questa situazione di scarsa mobilità delle specie e la loro associazione a condizioni ecologiche in genere non distribuite su ampie estensioni, richiede particolare attenzione dell'atto progettuale.

#### *Mammiferi*

Nei confronti dell'intera classe dei mammiferi, i parchi sembrano avere un ruolo particolarmente importante.

Infatti è in prossimità dell'unico parco, quello del Conero, che vi è la maggior presenza di mammiferi. Il territorio di Falconara Marittima esprime solo valori mediocri e, in alcuni casi, come sull'asse di collegamento con il retroterra, pessimi.

Le ragioni della totale assenza di presenze in questa zona potrebbero essere ricercate oltre alla densità edilizia, anche alla sovrapposizione di diverse modalità di mobilità.

### Rettili

Anche la presenza di rettili sembra privilegiare il Parco regionale del Conero, dove troviamo la maggior concentrazione. Il territorio di Falconara Marittima si pone in posizione intermedia sul gradiente delle presenze, con un flesso lungo la fascia costiera sud.

### Uccelli

La presenza degli uccelli nel territorio di Falconara Marittima si presenta spalmata su diversi settori, a macchia di leopardo, con frequenze mediocri e aree di crisi. La distribuzione dei valori di diversità per tutto il territorio considerato ha un caratteristico andamento bimodale con picchi legati nelle aree più tutelate.

### Vertebrati

Fondamentale è il ruolo del promontorio del Conero e, in misura minore, del sistema a macchia di leopardo che ricopre l'intero territorio, con valori perlopiù di tipo medio ma che rappresentano dei corridoi ecologici insostituibili. Le medie rintracciabili a livello territoriale si riscontrano anche nelle sezioni di Falconara Marittima dove alla mediocre media si contrappongono aree di assoluta crisi.

### Flora

Il territorio di Falconara Marittima, dal punto di vista pedo-morfologico-vegetazionale, descrive due diverse zone: la prima di tipo collinare con una quota massima di 204 m s.l.m. e la seconda di tipo alluvionale con quote comprese tra 0 e 20 m s.l.m. Il paesaggio vegetale collinare è caratterizzato dalla presenza di boschi relitti appartenenti alla serie edafo-xerofila della Roverella denominata *Roso sempervirentis – Querceto pubescentis sigmetum*. Il mantello a contatto con il bosco di roverella è inquadrabile nell'alleanza *Cytison sessilifolii* caratterizzata dalla presenza di *Colutea arborescens*, *Osyris alba* e *Spartium junceum*.

Negli impluvi e lungo i fossi, su substrato costantemente umido si rinvencono relitti di bosco mesoigrofilo di olmo riferito all'associazione *Symphyto bulbosi – Ulmetum minoris*; il mantello a contatto con essi appartiene all'alleanza *Pruno – Rubion ulmifolii* le cui specie caratteristiche sono *Rubus ulmifolius* e *Prunus spinosa*.

Nella tratta di costa a sud del centro abitato si rileva, nonostante la notevole pressione antropica ed infrastrutturale, la presenza di ambienti dunali di interesse che conserva ancora rarità floristiche come la sueda (*Sueda maritima*).

Nelle pianure alluvionali le principali colture che segnano il paesaggio naturale sono rappresentate da cereali, bietola, mais, pisello e foraggio anche se non di rado si riscontrano coltivazioni secondarie di soia, rese possibili dalla disponibilità idrica. Le sezioni agrarie del paesaggio collinare sono scandite da cereali, girasole o bietole.

## 5.8 TERRITORIO

### 5.8.1 Morfologia

Il Comune di Falconara Marittima si estende con una superficie di 25,55 Km<sup>2</sup>, all'interno del territorio della provincia di Ancona, collocata nella parte terminale della vallata del fiume Esino.

Esso confina ad nord-est con il mare Adriatico, a sud-est con il comune di Ancona, a sud con il comune di Camarata Picena, a sud-ovest con il comune di Chiaravalle e a nord-ovest con il comune di Montemarciano.

La modesta estensione del territorio, la colloca fra quelli medio – piccoli; la densità demografica sul territorio comunale è invece rilevante: prendendo a riferimento il censimento 1991 si ha che detto parametro è pari a 1182 ab/Km<sup>2</sup> e quindi altissimo non solo rispetto alla media provinciale (225 ab/Km<sup>2</sup>) ma anche notevolmente superiore al dato del comune capoluogo di regione (819 ab/Km<sup>2</sup>).



*Falconara Marittima*

Dal punto di vista morfologico il territorio di Falconara Marittima si presenta idealmente suddiviso in due parti, il cui asse è rappresentato, in parte, dal fiume Esino.

A nord-ovest di questa linea il territorio si presenta perlopiù pianeggiante e solcato dal reticolo idrografico dell'Esino, con ampie aree alluvionabili antropizzate.

A sud-est troviamo un sistema collinare che da quota 204 m s.l.m., degrada verso il mare. Anche la costa, diffusamente erosa, risente della suddivisione ideale rappresentata dal fiume Esino, presentandosi ghiaiosa a nord e sabbiosa a sud.

Nella parte meridionale dove i versanti collinari fronteggiano la costa, il territorio risulta interessato da segni di instabilità diffusa.

La lettura dell'uso del suolo mette in luce le peculiarità paesaggistico-naturali dei due ambiti territoriali. Nel primo, quello collinare, il paesaggio si presenta con un profilo prettamente agricolo, punteggiato da elementi diffusi come filari di vite ed olivi.

La riduzione e, in alcuni casi l'eliminazione delle opere idrauliche di smaltimento delle acque meteoriche hanno provocato il diffondersi di fenomeni erosivi diffusi. Alcuni con ottici sono rappresentati da nuclei abitati diffusi, soprattutto di tipo perturbano, dalla visuale caotica e alternata a fasci infrastrutturali.

Nell'ambito rappresentato dalla pianura alluvionale troviamo un paesaggio bivalente a causa delle duplici colture, effettuate grazie alla grande disponibilità di acqua e alla infrastrutturazione irrigua. In questo ambito, gli elementi caratteristici del paesaggio sono rappresentati da siepi, filari interpoderali e altre strutture lineari identificative.

A causa dello sfruttamento intensivo, sono pressoché scomparsi tutti gli elementi di naturalità, anche lungo ed in prossimità della foce del fiume Esino, ormai in stato di instabilità idrogeologica a causa delle notevoli trasformazioni antropiche che, oggi, si presenta con sponde cementificate, con la totale assenza di vegetazione ripariale e con il percorso semplificato.

Le trasformazioni del paesaggio sono anche ascrivibili alla realizzazione di numerosi laghi artificiali, realizzati su siti residuali per la coltivazione di inerti. Seppur lieve, una componente di questo paesaggio è rappresentato dal settore zootecnico a seguito della localizzazione di allevamenti bovini e, soprattutto, avicoli, la cui necessità di approvvigionamento alimentare dirige le colture verso i cereali e foraggi.

### 5.8.2 Città





La cittadina è abbastanza vicina ad Ancona, con la quale forma un unico agglomerato urbano, tanto che i quartieri di Palombina Vecchia (Falconara) e Palombina nuova (Ancona) sono contigui; si estende interamente lungo la costa del mare Adriatico e si presenta con un lungo lido sabbioso frequentato d'estate anche da molti turisti e, naturalmente, dalla popolazione locale.

Falconara si affaccia sul Golfo di Ancona, cosa che rende il suo litorale paesaggisticamente interessante.

#### Uso del suolo



P.R.G. PIANO REGOLATORE GENERALE – B03 CARTA DEGLI USI DEL SUOLO DELLO SPAZIO EXTRAURBANO - STRALCIO

	Seminativo		Superfici improduttive
	Seminativo arborato		Attività Zootecniche
	Orti		Aree ad uso ricreativo verde attr
	Prati		Corpi idrici di superficie
	Arborato		Bacino fluviale
	Superfici boschive		Area Urbanizzata

P.R.G. PIANO REGOLATORE GENERALE – B03 CARTA DEGLI USI DEL SUOLO DELLO SPAZIO EXTRAURBANO - LEGENDA

**Sistema paesistico-ambientale**



P.R.G. PIANO REGOLATORE GENERALE – C03\_1 SISTEMA PAESISTICO AMBIENTALE- STRALCIO

**LEGENDA**

**ELEMENTI DEL PAESAGGIO RELATIVI AL SOTTOSISTEMA GEOLOGICO, GEOMORFOLOGICO E IDROGEOLOGICO (art.13 delle NTA)**

**CORSI D'ACQUA E LAGHI DI CAVA**

- Alveo del fiume Esino
- Fossi e corsi d'acqua naturali ed artificiali
- Laghi di cava
- Ambito definitivo di tutela

**CRINALI**

- Crinali
- Ambito definitivo di tutela

**VERSANTI**

- Ambito definitivo di tutela

**LITORALI MARINI**

- Ambito definitivo di tutela della spiaggia, retropiaggia e foce del fiume Esino
- Ambito definitivo di tutela della pianura costiera

**ELEMENTI DEL PAESAGGIO RELATIVI AL SOTTOSISTEMA BOTANICO VEGETAZIONALE ED AGRONOMICICO (art.14 e 15 delle NTA)**

**ELEMENTI DIFFUSI DEL PAESAGGIO AGRARIO**

- Gelsi
- Querce
- Filari alberati e siepi
- Duna costiera

**VEGETAZIONE DELLE AREE RIPARIALI**

- Aree di pianura e di fondovalle

**VEGETAZIONE DELLE AREE DI CRINALE**

- Aree di crinale

**VEGETAZIONE DELLE AREE INCOLTE E DELLE SCARPATE**

- Aree incolte

**ELEMENTI DEL PAESAGGIO RELATIVI AL SOTTOSISTEMA STORICO-CULTURALE (art.16 e 17 delle NTA)**

**PAESAGGIO AGRARIO DI INTERESSE STORICO-AMBIENTALE**

- Manifatti agricoli costituenti bene culturale
- Ambito definitivo di tutela

**CENTRI E NUCLEI STORICI**

- Aree dei centri e nuclei storici
- Ambito definitivo di tutela

**EDIFICI E MANUFATTI STORICI**

- Edifici e manufatti storici e relative aree di pertinenza
1. Madonna di Loreto a Serracaglio
  2. Villa dei TOSI a Monteborelli
  3. Castello a Falconara Alta
  4. Castello e Cappella dei Duchi a Castelferretti
  5. Rocca Priora di Fiume Esino
  6. Santa Maria della Misericordia a Castelferretti
  7. San Lorenzo Martire a Fiumesio
  8. Chiesa di Sant'Andrea Apostolo a Castelferretti
  9. Impianto Gaestorfi
  10. Molino Sarnelli

**Altri edifici storici**

11. Chiesa di S. Maria delle Grazie (Falconara Alta)
12. Palazzo Mucio Soccoro (Falconara Alta)
13. Chiesa "Lazarus" (Falconara Alta)
14. Villa Paliucheri (Castelferretti)
15. Complesso Casa La Grotta (Castelferretti)
16. Villa Barbani (vic. Tesoro)
17. Sede del Corpo Bandistico (Castelferretti)
18. Villa Terzi (vic. Quasiguglia)
19. Ruderi del Castello di Barcaglione
20. Stazione Ferroviaria (Falconara centro)
21. Palazzo Municipale (Falconara Centro)

- Ambito definitivo di tutela

**VILLE E PALAZZINE CON PARCO-GIARDINO E VEGETAZIONE ORNAMENTALE**

- Ville, palazzine con parco/ giardino e vegetazione ornamentale

**ZONE ARCHEOLOGICHE**

- Ambito definitivo di tutela

**PUNTI PANORAMICI E STRADE CON TRATTI PANORAMICI**

- Punti panoramici
- Ambito definitivo di tutela

**Strade panoramiche**

- Strade panoramiche

**AREE ESSENTI**

- Aree essenti e aree urbanizzate
- Impianti tecnologici e relative aree di pertinenza (art.60 capo 3)
- Manifatti zootecnici (art.60 capo 7-8)

P.R.G. PIANO REGOLATORE GENERALE – C03\_1 SISTEMA PAESISTICO AMBIENTALE - LEGENDA

### 5.8.3 Storia

L'origine dell'abitato è senza dubbio da rapportarsi con la costruzione del castello dei conti Cortesi, proprietari di buona parte del territorio dei dintorni.

Le prime notizie si hanno attorno all'anno 1225 quando i conti chiesero protezione ad Ancona ed aggregarono tutti i loro castelli al contado, pur mantenendo una certa autonomia. Falconara divenne così uno dei castelli di Ancona.

Già dall'inizio del Cinquecento si presero decisioni di carattere comunale, ma solo dopo la metà dello stesso secolo si ebbe un vero organismo degno di questa definizione, anche se per Ancona le castella ricoprirono sempre molta importanza sia strategica che a causa della ricchezza di quelle terre.

L'economia fu sempre stazionaria perché i proprietari terrieri rimasero sempre le stesse famiglie: Ferretti, Fatati, Torrighioni e Bourbon del Monte.

Si ebbe una grande trasformazione solo dopo la costruzione della linea ferroviaria Ancona-Orte ed Ancona-Bologna (1860-1870), da allora tutta l'attività si spostò dall'entroterra alla costa. Divenne un importante centro di convegni civili e politici.

Durante il fascismo, dal 1928 venne accorpata ad Ancona e solo dopo la guerra, nel 1948 ritornò ad essere un comune a sé.

### 5.8.4 Monumenti e luoghi d'interesse

#### Architetture religiose

La chiesa di Santa Maria della Misericordia risalente al XV secolo e costruita per volere dei conti Ferretti presenta all'interno interessanti affreschi della scuola marchigiana del Quattrocento.

#### Architetture civili

Il castello di Falconara Alta risalente al periodo tra il VII ed il XII secolo, fu uno dei circa venti castelli di Ancona. Cessata la funzione di difesa del territorio anconetano, fu sottoposto a varie trasformazioni e divenne residenza di campagna. Ultimamente è stato restaurato e riportato per quanto possibile allo stato originario.

Castelferretti, risalente al 1384-1386 venne edificato da Francesco Ferretti. Nel 1397 ottenne l'erezione a contea grazie al papa Bonifacio IX. Presieduto da forze armate fu rifugio per le popolazioni circostanti durante le lotte nella Marca anconitana.

Il castello di Rocca Priora fu un baluardo per la difesa di Ancona per le incursioni di nemici provenienti dal nord. Dopo un'incursione venne munito di feritoie e ponte levatoio.

Il marchese Trionfi nel 1756 lo restaurò completamente e lo adibì ad abitazione. Fra i castelli di Ancona, Rocca Priora è uno di quelli meglio conservati.

La Villa Monte Domini costruita sulla collina che domina Castelferretti dai conti Ferretti sembra attorno all'anno 1505. È collegata all'abitato con un bella scalinata.



Castello di Falconara Alta



Castello di Castelferretti



Castello di Rocca Priora

### 5.8.5 L'aeroporto

L'Aeroporto di Ancona è sito nella Provincia di Ancona, circa 18 km ad ovest della città e ricade, per gran parte, nel Comune di Falconara Marittima; la restante parte del sedime si sviluppa nel Comune di Chiaravalle.

Il Comune di Falconara è confinante a sud-est con il Comune di Ancona, a sud con il Comune di Camerata Picena, ad Ovest con il Comune di Chiaravalle e a nord-ovest con il Comune di Montemarciano.

Il sedime aeroportuale, attualmente in gestione alla Società Aerdorica S.p.A., ha una superficie di 184 Ha, comprensiva dell'area precedentemente in uso all'Amministrazione Militare e rimessa nella disposizione dell'ENAC.

Il sedime dista 18,8 km dal Comune di Ancona, 5,1 km da Chiaravalle, 11,8 km da Montemarciano, 4,8 km da Camerata Picena, 15,3 km da Jesi e 24,5 km da Senigallia.

Circa l'infrastrutturazione di collegamento viario, l'Aeroporto è servito da importanti arterie di collegamento della costa adriatica, che assicurano l'accessibilità alle provenienze ed alle destinazioni regionali ed extra-regionali.

L'Autostrada A14 Bologna-Taranto e la S.S. 16 lo collegano sulla direttrice nord-sud, mentre la S.S. 76 lo colloca lungo la direttrice ovest-est. In particolare, l'Aerostazione è raggiungibile attraverso le uscite Ancona Nord della A14 (2,5 km) ed Aeroporto della S.S. 76 (1,7 km). Per quanto riguarda la viabilità locale, l'Aeroporto è raggiungibile attraverso la S.P. 33 di Castelferretti, frazione di Falconara Marittima in cui esso ricade.

Tutte le vie di accesso si attestano a sud-ovest, in corrispondenza dell'Aerostazione. Lungo il perimetro che va da quest'ultima, passando per la testata 04, fino alla testata 22 (nord-ovest), il sedime è circondato da via Fossatello, via Caserme e via Aeroporto. A sud dell'asse della pista e parallelamente ad essa, corrono la linea ferroviaria e via del Consorzio.

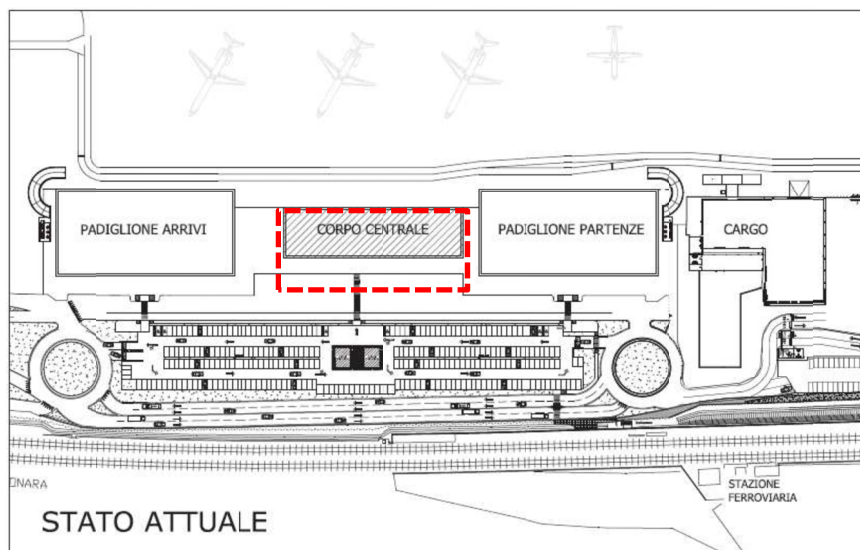
A pochi metri dall'Aerostazione, si trova la stazione ferroviaria di Castelferretti (categoria bronze, R.F.I. S.p.A.), posta sulla linea Ancona- Roma e servita da treni Regionali operati da Trenitalia S.p.A., che la collegano principalmente a Fabriano e Ancona.

Gli usi prevalenti nell'immediato intorno dell'aeroporto – nel perimetro sud-ovest, nord, nord-ovest – sono costituiti da aree a carattere agricolo. A sud-est, ovvero parallele all'asse della pista ed al di là della direttrice ferroviaria, si sviluppano le aree industriale ed urbana di Castelferretti.

#### Stato di fatto del complesso dell'aerostazione

L'intervento in progetto è relativo al corpo centrale dell'aerostazione passeggeri. Il sistema aerostazione passeggeri di Falconara Marittima è costituito da tre edifici allineati: Padiglione Arrivi, Corpo Centrale e Padiglione Partenze.





Il corpo Centrale, di 3.650 mq (2.000 mq p.t e 1.650 mq p.p.), è l'edificio oggetto delle opere di adeguamento. È la sede storica dell'aerostazione passeggeri, in funzione dal 1981 ed è stata in parte dismessa nel 2004 con la realizzazione dei nuovi padiglioni arrivi e partenze.

I padiglioni Arrivi e Partenze si sviluppano su una superficie di 3.800 mq e sono agibili rispettivamente dal luglio 2004 e dal dicembre 2004.

#### Distribuzione degli spazi del complesso dell'aerostazione

Il complesso dei tre edifici: partenze, corpo centrale ed arrivi, è disposto secondo una configurazione lineare tra i piazzali di sosta aeromobili, sul fronte air side, e il piazzale di sosta autovetture sul fronte land side.

Gli spazi interni dei padiglioni arrivi e partenze sono organizzati in open space delimitati da facciate continue in vetro. Lo spazio interno è diviso in due parti da 3 box funzionali posti lungo l'asse di simmetria longitudinale, che separano l'area landside da quella airside. Verticalmente l'aerostazione adotta un semplice schema a due livelli. Le attività riguardanti i passeggeri (imbarchi, sbarchi, consegna e ritiro bagagli, attività commerciali) si svolgono al livello del piazzale.

#### Stato di consistenza del corpo centrale

L'edificio si estende per circa 2.360 mq e ha una altezza di gronda di circa 8 metri. Si sviluppa su un piano fuori terra a soppalco e un piano interrato.

Il collegamento verticale tra il piano terra e il piano primo avviene con più corpi scale e ascensori. L'accesso al piano interrato avviene da una scala a pioli. Un tunnel vetrato collega l'edificio al corpo partenze.

## 6. INCIDENZE DELL'INTERVENTO

### 6.1 EFFETTI PREVEDIBILI IN FASE DI CANTIERE

Sebbene la durata dell'intervento esecutivo sia limitata è proprio la fase del "cantiere" a generare la maggior parte degli impatti negativi.

In particolare per quanto riguarda gli aspetti legati alla conformazione e all'integrità fisica del luogo, si possono ottenere fenomeni di inquinamento localizzato (traffico veicolare, rumori, polveri) che andranno a interferire con le caratteristiche del luogo.

Tali fenomeni, indubbiamente, concorrono a generare un quadro di degrado paesaggistico, sebbene limitato in quanto l'area è già antropizzata, con l'occupazione momentanea dei suoli con materiali, attrezzature e macchinari e con i lavori di sbancamento e riempimento.

Le misure precauzionali idonee a mitigare i disturbi comprendono:

- accorgimenti logistici operativi: l'area a disposizione è quella dove già è presente e funzionante l'aerostazione e quindi dovrà essere limitata l'interferenza tra il cantiere e il movimento passeggeri;
- accorgimenti tempistiche di cantiere: opere di demolizioni interne prioritarie rispetto le demolizioni dell'involucro in modo da confinare il rumore;
- movimentazione dei mezzi: dovranno essere adottati accorgimenti idonei per la movimentazione del materiale di demolizione e della terra atti ad evitare la dispersione del pulviscolo (bagnatura).
- accorgimenti atti a limitare l'inquinamento dovuto al funzionamento del cantiere e alla produzione di rifiuti.

Chiaramente tali misure possono solo attenuare le compromissioni della qualità paesistica e ambientale legate all'attività di cantiere, compromissioni che in ogni modo si presentano come reversibili e contingenti all'attività di realizzazione delle opere.

Si sottolinea che le opere saranno realizzate per lotti funzionali.

In fase di costruzione, i tipici impatti legati all'impianto del cantiere per la realizzazione di questo tipo di opere, sono così definibili:

- impatto sul traffico locale dei mezzi da cantiere e delle interruzioni della viabilità ;
- rumori generati dalle macchine operatrici di cantiere e dalle opere;
- polveri generate dall'escavazione, trasporto e scarica di inerti.

Per la tipologia dell'intervento in questione però, l'impatto di questi fattori risulta ridotto.

Infatti per quanto riguarda il traffico, non verrà alterato il sistema viabilistico in modo sostanziale. L'accesso alle aree interessate dai lavori da parte dei mezzi di cantiere avverrà tramite la viabilità esistente e limitato ai soli addetti ed aventi diritto. L'insieme di queste considerazioni consente di considerare come lievi, temporanei e non definitivi gli impatti sul traffico generati dai mezzi di cantiere e dall'apertura di viabilità di cantiere.

Per la realizzazione di tutte le opere previste, gli inerti verranno reperiti dalle cave già presenti sul territorio senza necessità di apertura di nuove cave.

Per la realizzazione delle opere in progetto sarà necessario usufruire di discariche o impianti di recupero autorizzati per lo smaltimento di terre e rocce da scavo dei volumi scavati che non saranno riutilizzati per rinterri o riempimenti ai sensi del D.Lgs. 152/2006 s.m.i.

Anche per quanto riguarda il fattore rumore, saranno prese le dovute precauzioni per limitarne l'impatto, trovandosi il cantiere già in un'area fortemente caratterizzata da inquinamento acustico.

I mezzi d'opera impiegati saranno di tipo usuale e dovranno rispettare i limiti d'emissione acustica previsti dalla normativa. Non è inoltre previsto l'uso di esplosivi.

Le demolizioni previste saranno all'interno del fabbricato esistente e saranno effettuate prima dello smontaggio dell'involucro esterno dell'edificio per mantenerlo come barriera acustica. Per le demolizioni esterne invece, sono previste solo opere di smontaggio che quindi non prevedono particolari impatti rumorosi.

Anche per gli scavi esterni non sono previsti particolari effetti rumorosi, gli impatti sull'inquinamento acustico, quindi, saranno di minima portata.

Gli impatti sull'atmosfera sono essenzialmente provocati da emissioni di polveri e di gas inquinanti per effetto prevalente dei mezzi di lavoro e di trasporto. I veicoli utilizzati per la movimentazione degli inerti dovranno essere dotati d'apposito sistema di copertura del carico durante la fase di trasporto.

Le polveri provocate dalle demolizioni saranno, come previsto per il fattore rumore, confinate all'interno del fabbricato esistente e dato che per gli scavi sono previste poche lavorazioni non ci saranno eccessivi movimenti di polvere.

Inoltre per la movimentazione del materiale di demolizione e della terra dovranno essere adottati accorgimenti idonei atti ad evitare la dispersione del pulviscolo (bagnatura).

Ai fini di tutela delle acque dall'inquinamento per l'intera durata del cantiere durante la costruzione si dovranno adottare tutte le precauzioni necessarie e si dovranno attivare tutti gli interventi atti ad assicurare la tutela dall'inquinamento delle acque superficiali e sotterranee da parte dei reflui originati, direttamente o indirettamente, dalle attività di cantiere nel rispetto della normativa vigente.

Le eventuali acque reflue provenienti dal cantiere e dalle aree di lavorazione (attività che generano scarichi idrici) saranno collettate alla fognatura aeroportuale.

Da quanto sopra riportato, l'impatto sull'ambiente in fase di cantiere è da considerarsi quindi poco rilevante in quanto gli impatti delle opere risultano limitati nel tempo ed interessano un'area già antropizzata.

## 6.2 EFFETTI DELL'INTERVENTO FASE DI ESERCIZIO

L'intervento non comporta l'introduzione di alcun elemento che abbia impatto significativo sull'ambiente. Il progetto non prevede ulteriore consumo di suolo in quanto consiste in una fase di ristrutturazione interna dell'edificio centrale esistente e in un ampliamento su un'area per lo più già impermeabilizzata.



VISTA DELL'AEROPORTO

L'attenzione verso il paesaggio in questa area si esprime come operazione progettuale di mantenimento compositivo, formale e materico dell'edificio e quindi dell'intero complesso dell'aerostazione.

La progettazione ha tenuto conto di tutte le componenti ambientalmente sensibili, mirando a ridurre al minimo gli impatti dell'intervento sul suo intorno.

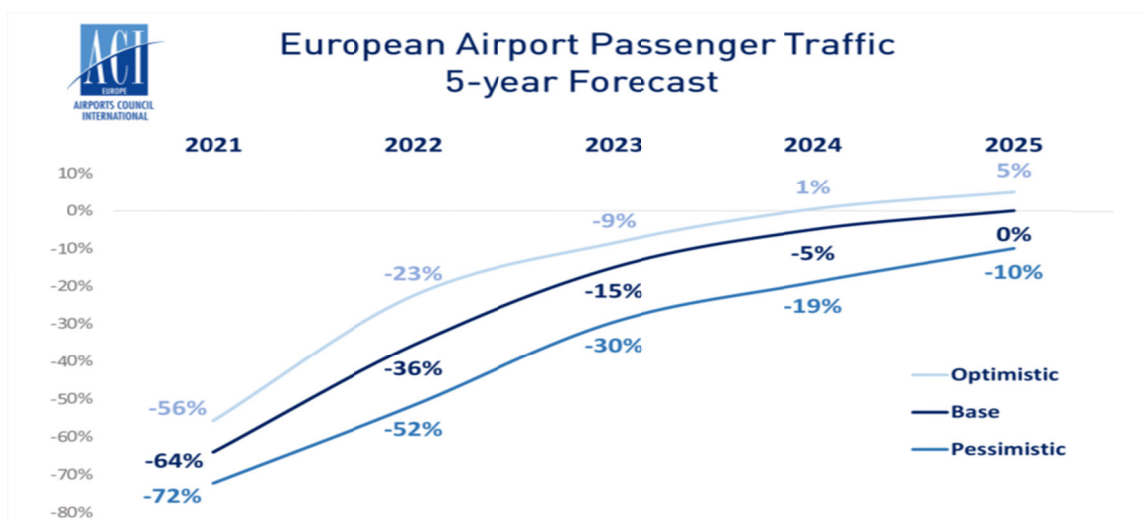
Di seguito vengono riportati gli effetti dell'intervento sulle varie componenti ambientali:

### Atmosfera e inquinamento

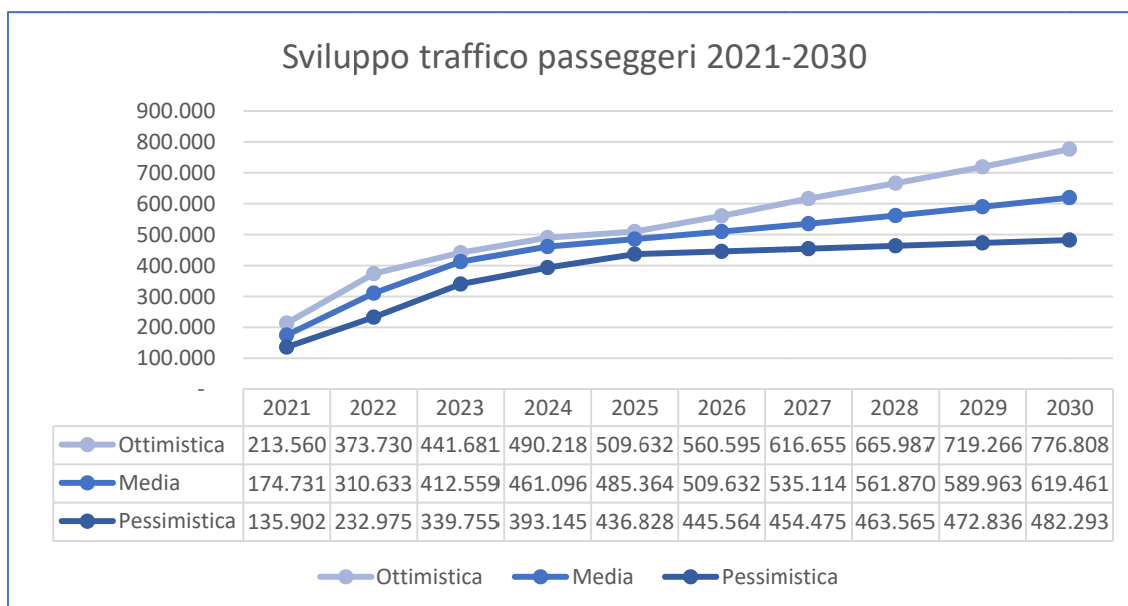
Gli unici effetti sull'atmosfera prevedibili sono quelli relativi alle emissioni temporanee dei mezzi d'opera durante la fase di cantiere.

Gli interventi previsti mirano a colmare nel breve termine, l'attuale gap sussistente rispetto ai più opportuni standard IATA di riferimento e non sono orientati ad incrementare il traffico aeroportuale, interessando esclusivamente aspetti disciplinati dalla specifica regolamentazione nazionale e internazionale in materia aeronautica, attinenti ai servizi offerti ai passeggeri e alla loro sicurezza, nonché agli operatori di scalo. Si tratta di interventi di natura edilizia, volti alla creazione, di ulteriori spazi da destinare ai servizi rivolti ai passeggeri in partenza e agli operatori aeroportuali, nonché delle correlate opere propedeutiche e connesse.

L'intervento di per sé permetterà quindi di migliorare il livello di servizio ai passeggeri e non è volto ad aumentare la capienza dell'aerostazione visto che nei prossimi anni il traffico aereo non raggiungerà il milione di passeggeri che possono già essere ospitati nell'attuale infrastruttura. Tra l'altro il traffico passeggeri, per effetto della pandemia, ha subito un crollo totale nel 2020 che è stato definito l'anno peggiore nella storia dei trasporti aerei: secondo la IATA (International Air Transport Association) il 2020 ha registrato un crollo nel traffico di passeggeri globale del 65,9% rispetto al 2019, con -75,6% per i voli internazionali e -48,8% per quelli nazionali. A rendere ancora più critico lo scenario sono le previsioni per gli anni successivi: come mostrato nel grafico sottostante estrapolato dal report mensile di ACI (Airport Council International), bisognerà attendere il 2024 (nella versione più ottimistica) o il 2025 (nella versione base) per tornare ai numeri registrati nel 2019.



Stando quindi a quanto indicato da Aci, l'andamento del traffico passeggeri sull'aeroporto di Ancona prevede, nel 2030, di raggiungere 776.808 passeggeri nella versione più ottimistica, 619.461 nella versione media e 482.293 nella versione pessimistica come indicato nel grafico seguente.



Le opere previste in progetto comporteranno senz'altro una riduzione dell'inquinamento atmosferico rispetto all'edificio esistente poiché prevedono la realizzazione di un Green Airport con l'adozione di tecnologie ad alto rendimento energetico e la produzione di energia da fonti rinnovabili.

### Clima acustico

L'area limitrofa all'aeroporto è già caratterizzata da un alto livello di inquinamento acustico dovuto alla presenza dell'aeroporto stesso, della stazione ferroviaria e del traffico veicolare. Facendo riferimento alla tabella precedente e al fatto che il progetto non prevede interventi sulle infrastrutture dell'aeroporto e sul numero di gates, non è previsto un ulteriore danneggiamento del clima acustico dovuto alla realizzazione dell'opera.

Le opere in progetto comporteranno un miglioramento del clima acustico all'interno dell'edificio centrale grazie all'adozione di serramenti di nuova tecnologia che offrono un elevato potere fonoisolante tale da rispettare i parametri imposti dal DPCM 5-12-1997 sui Requisiti passivi acustici degli edifici.

### Suolo e sottosuolo

Le opere in progetto non producono effetti negativi su suolo e sottosuolo. Il progetto non prevede ulteriore consumo di suolo in quanto consiste in una fase di ristrutturazione interna dell'edificio centrale esistente e in un ampliamento su un'area per la maggior parte già impermeabilizzata.

### Acque superficiali

Le opere in progetto non avranno alcun effetto sulla qualità delle acque superficiali in quanto non saranno introdotti elementi che influiscono sul loro stato.

### Acque sotterranee

Le opere in progetto non prevedono l'introduzione di elementi che potrebbero influenzare la qualità delle acque sotterranee.

### Ecosistemi, Flora e Fauna

Gli interventi non compromettono l'ambiente e l'equilibrio degli ecosistemi in quanto compresi all'interno di aree già modificate dall'uomo.

### Territorio

Le opere in progetto non contemplano un incremento di uso del suolo in quanto gli interventi da realizzare sono la gran parte all'interno dell'edificio esistente o avvengono su suolo già occupato dal sedime dell'aeroporto.

L'area non presenta alcun vincolo paesistico e ambientale quindi le opere non sono soggette ad autorizzazione paesaggistica.

## 6.3 EFFETTI DELL'INTERVENTO SUL PAESAGGIO

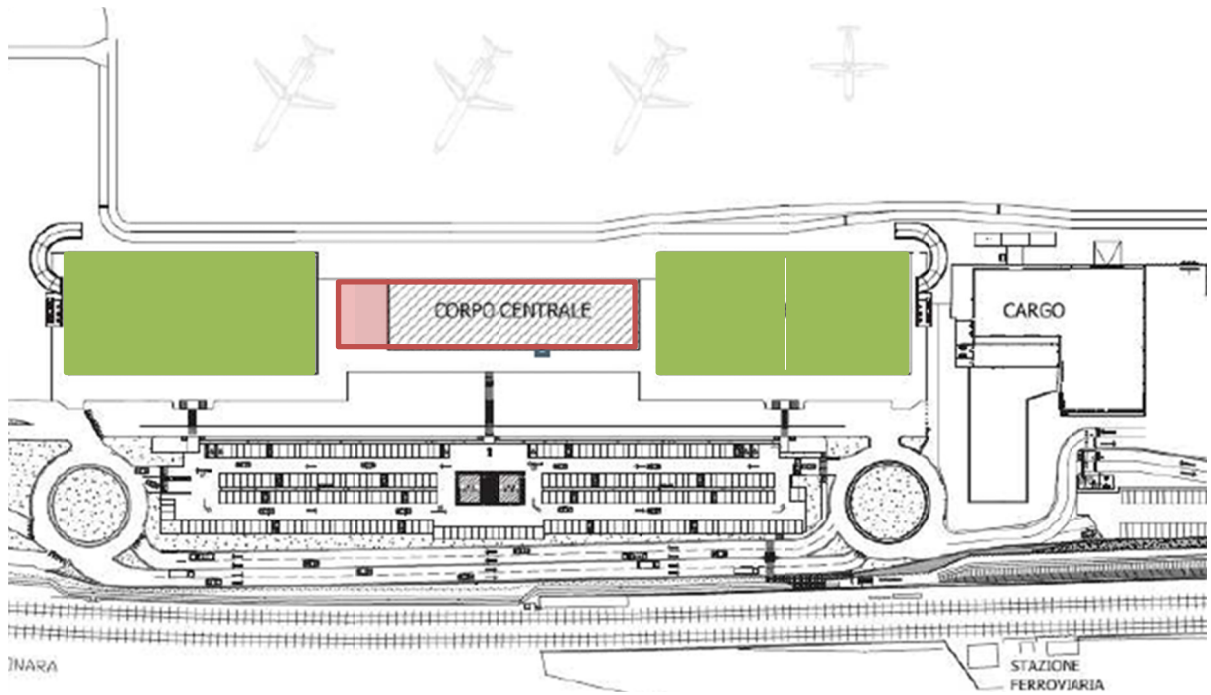
L'inserimento di nuove opere non induce riflessi sulle componenti del paesaggio.

La loro valutazione richiede la verifica degli impatti visuali, delle mutazioni dell'aspetto fisico e percettivo delle immagini e delle forme del paesaggio.

L'intervento sull'edificio mantiene la componente compositiva architettonica esistente, integrando e uniformando la tipologia dell'impianto, introducendo la componente simmetrica attraverso il piccolo ampliamento dell'edificio centrale che attualmente è disassato rispetto ai padiglioni arrivi e partenze.

Nello svolgimento del progetto si è considerato lo sviluppo di scelte progettuali e tecnologiche incisive sul contenimento energetico dell'organismo architettonico, anche attraverso l'efficientamento energetico.

Il progetto definitivo contiene una simulazione fotografica per verificare preliminarmente l'inserimento dell'intervento nel paesaggio.



Ampliamento e nuova simmetria del complesso



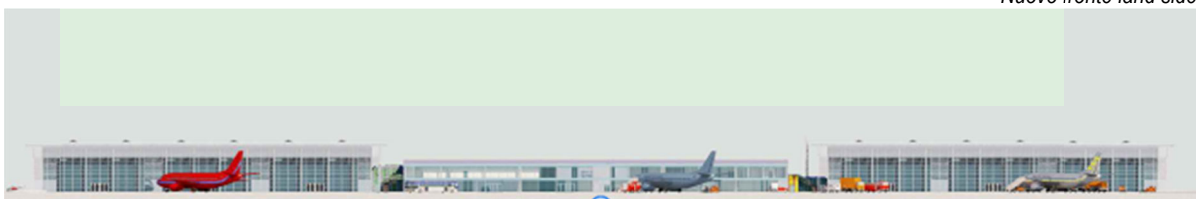
Uniformità dell'intero fronte



Fronte attuale



Nuovo fronte land side



Nuovo fronte air side

## 7. DETERMINAZIONE DELLE MISURE DI MITIGAZIONE O COMPENSAZIONE AMBIENTALE

Come precedentemente descritto l'intervento non prevede particolari impatti di tipo paesaggistico ed ambientale. Il progetto mantiene le caratteristiche morfologiche e compositive del complesso dell'aerostazione, ricostituendone la continuità in maniera armoniosa.

Questi aspetti del progetto mitigano l'impatto visuale del corpo oggetto di intervento che attualmente presenta un linguaggio architettonico completamente differente da quello dei corpi adiacenti di recente costruzione, mantenendo però le caratteristiche dell'aspetto fisico generale e la percezione delle immagini e delle forme del paesaggio.

Per le mitigazioni dell'impatto ambientale sono previste delle migliorie tecnologiche dal punto di vista delle componenti dell'involucro della facciata e impiantistico.

L'involucro vetrato del corpo centrale ricomponе l'aspetto architettonico e compositivo dell'impianto insieme ai volumi vetrati dei fabbricati arrivi e partenze esistenti. La tecnologia dei nuovi serramenti offre elevate prestazioni energetiche ed elevato potere fonoisolante.

Molto importante è l'introduzione dell'aspetto ecologico, con la realizzazione di un "green airport" in quanto l'edificio assumerà una nuova valenza energetica grazie all'alimentazione da fonti rinnovabili. È previsto un impianto fotovoltaico in copertura e l'utilizzo di sistemi di riscaldamento a pompe di calore con acqua di falda, riducendo così anche le emissioni in atmosfera.