



GIUNTA REGIONALE  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
**Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali**

**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico  
Centrale**  
[segreteria@pec.porto.ancona.it](mailto:segreteria@pec.porto.ancona.it)

**Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza  
Energetica**  
**Direzione Generale Valutazioni Ambientali**  
[va@pec.mite.gov.it](mailto:va@pec.mite.gov.it)

**Commissione Tecnica VIA-VAS**  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

**e, p.c. ARPAM - U.O. pianificazione delle attività di  
controllo e monitoraggio, VAS, reporting e progetti  
di ricerca e sviluppo**  
[arpam@emarche.it](mailto:arpam@emarche.it)

**Oggetto:** Valutazione di Impatto Ambientale integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs.152/2006– Fase di Scoping ai sensi dell'art.13 comma 1 e dell'art.21 comma 1 del D.Lgs.152/2006 relativa al piano/programma-progetto "Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino" nel Porto di Ancona [ID: 9243].  
**Osservazioni**

### Premessa

Il procedimento in esame riguarda il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino, finalizzato ad accogliere, oltre che le navi militari, come previsto dal PRP vigente, anche la funzione passeggeri – crociere. Dal momento che le previsioni progettuali implicano una modifica al vigente Piano Regolatore Portuale del porto di Ancona, sia in termini di configurazione dell'opera che di destinazione funzionale, la procedura di VIA è integrata alla procedura di VAS ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter, del D.Lgs. n. 152/2006.

Il medesimo progetto è stato precedentemente sottoposto a screening di VAS, conclusasi con parere di assoggettamento a VAS da parte dell'Autorità Competente (Decreto del Dirigente di PF n.189/VAA del 14 ottobre 2019). Si precisa che la competenza per la VAS era in carico alla Regione ai sensi dell'art. 7 c. 2 del D.lgs 152/2006 in quanto per la normativa vigente all'epoca il PRP (e varianti) era approvato dalla regione. Allo stato attuale, essendo la competenza per l'approvazione del PRP in capo all'Autorità di Sistema Portuale, tutto il procedimento VIA-VAS è passato alla competenza Statale.

Con nota acquisita al protocollo regionale n. 0237563 del 01/03/2023, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale ha avviato le consultazioni di scoping di VAS.

Con nota acquisita al protocollo regionale n. 0345110 del 27/03/2023, ARPAM ha trasmesso il proprio contributo per il procedimento in oggetto. Tale contributo, che si allega, costituisce parte integrante delle presenti osservazioni.

### Osservazioni di scoping di VAS

La documentazione presentata permette di evidenziare le principali criticità dell'opera e di individuare conseguentemente gli aspetti che dovranno essere approfonditi nella successiva elaborazione degli studi ambientali integrati VIA-VAS.

In generale, gli impatti che si possono attendere dall'opera in esame fanno riferimento sia alla fase di realizzazione vera e propria, sia all'ambito funzionale che ne deriva. Se per il primo aspetto la documentazione presentata già identifica i principali elementi da approfondire, per il secondo si evidenziano alcune lacune.

La finalità del progetto è quella di accrescere la quota di traffico marittimo passeggeri – crociere attuale (si veda ad es. lo Studio Preliminare Ambientale Integrato - SAPI, pag. 36) Gli impatti derivanti da tale previsione hanno interazioni dirette con il sistema città attraverso differenti direttrici, in particolare qualità dell'aria, traffico veicolare, rumore. Tali aspetti non sono stati adeguatamente evidenziati nel SAPI, e andranno invece approfonditi nella successiva fase di valutazione.

Per quanto riguarda la **qualità dell'aria**, si evidenzia che il SAPI ha individuato impatti e relative misure di mitigazione solo per la fase di cantiere. Si ritiene essenziale che gli aspetti relativi alla qualità dell'aria in relazione alle modifiche funzionali (variazione di traffico navale e veicolare indotto) siano considerati adeguatamente. In particolare, andrebbero fatti studi corredati da scenari presenti e futuri in cui mostrare le interazioni delle ipotesi derivanti dalla proposta progettuale con le concentrazioni degli inquinanti in aria; in particolare con l'area urbanizzata. Gli scenari dovrebbero essere relativi a più periodi dell'anno per dare conto delle differenti condizioni meteo (venti dominanti, capacità di dispersione, precipitazioni, ...), e dei differenti regimi di traffico navale e di traffico veicolare a contorno, sia merci che passeggeri. A titolo informativo si fa presente che il modello per la diffusione degli inquinanti in atmosfera utilizzato da Regione Marche è AERMOD della US EPA.

Andrebbe inoltre preso in considerazione nei successivi approfondimenti, il Progetto Inquinamento Ancona - PIA, (per il quale l'Autorità portuale era promotrice assieme a Comune di Ancona e Regione) in quanto approfondisce lo studio sulla concentrazione degli inquinanti atmosferici nell'area del porto.

Discorso analogo va fatto per la componente **rumore**. Anche in questo caso il SAPI considera solo le interazioni derivanti dalle fasi di cantiere, mentre andrebbe approfondita anche la fase di esercizio della nuova configurazione portuale, sia per quanto riguarda lo stazionamento e la manovra delle nuove navi previste, che il traffico veicolare indotto.

A fronte di una individuazione preliminare solo parziale dei possibili impatti (legati alle fasi di cantiere e non di esercizio), anche l'individuazione delle misure di mitigazione risulta parziale: si ritiene opportuno che il Rapporto Ambientale integrato allo Studio di Impatto Ambientale considerino in maniera approfondita e puntuale le misure di mitigazione da porre in atto. In particolare, **l'elettificazione delle banchine**, che dovrebbe essere parte integrante del progetto in quanto unica misura atta a ridurre gli impatti derivanti dall'aumento di traffico navale a seguito della modifica progettuale, è citata solo in un punto del SAPI (pag. 124) come possibilità.

La maggiore carenza del Rapporto preliminare, tuttavia, risulta essere la completa assenza di riferimenti a come l'aumento di **traffico veicolare** indotto dall'aumento di traffico navale si inseriscano nel contesto cittadino. Questo aspetto, oltre ad avere implicazioni in termini di qualità dell'aria e di rumore, già citate ai punti precedenti, va indagato anche in termini di flussi di traffico e di gestione dei picchi, al fine di non compromettere la viabilità in ingresso ed in uscita da Ancona.

Per quanto riguarda il **monitoraggio di VAS**, si fa presente che la Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile delle Marche, approvata con Delibera dell'Assemblea Legislativa n. 25/2020, all'appendice 5 riporta gli indicatori minimi obbligatori per le VAS in ambito regionale. Anche se il



presente procedimento è statale, dal momento che la localizzazione dell'intervento ricade completamente nel territorio regionale, si chiede di tenere in considerazione la possibilità di includere nel monitoraggio VAS gli indicatori pertinenti (in particolare quelli relativi a PM10 e CO2).

Trattandosi di un procedimento integrato VAS-VIA va inoltre approfondito il **monitoraggio quantitativo degli impatti attesi**, che al momento è indicato per le sole fasi di cantiere. In particolare, in accordo con ARPAM, nelle successive fasi di valutazioni andrà individuato un adeguato sistema di monitoraggio che prenda in considerazione le varie matrici potenzialmente impattate dalla realizzazione dell'opera in oggetto.

Cordiali saluti

Allegati

- Contributo ARPAM nota prot. 0345110 del 27/03/2023

La P.O. VAS  
*Gaia Galassi*

Il Dirigente  
*Roberto Ciccio*

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

Classifica 400.130.30.SCA\_0116

**AI** **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA**  
Direzione Generale Valutazioni Ambientali Divisione V –  
Procedure di valutazione VIA e VAS.  
Via Cristoforo Colombo, 44 00147 Roma PEC:  
Pec. : [VA@pec.mite.gov.it](mailto:VA@pec.mite.gov.it).

**E,P.C.** **Autorità del Sistema Adriatico del Mare Adriatico Portuale**  
60121 Ancona Molo Santa Maria  
[segreteria@pec.porto.ancona.it](mailto:segreteria@pec.porto.ancona.it)

**REGIONE MARCHE**

Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Protezione Civile  
Direzione Ambiente e Risorse Idriche  
Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali  
Pec: [regione.marche.valutazamb@emarche.it](mailto:regione.marche.valutazamb@emarche.it)

**OGGETTO: ID:9243 Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs.152/2006 – Fase di Scoping ai sensi dell'art.13 comma 1 e dell'art.21 comma 1 del D.Lgs.152/2006 relativa al piano-progetto "Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino" nel porto di Ancona. Avvio consultazione con i SCA.**

In riferimento alla vs nota di pari oggetto, prot. 267674 del 27.02.2023 registrata al protocollo generale ARPAM con n. 6744 del 28.02.2023 relativa all'avvio della consultazione preliminare di VAS del piano-progetto "Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino" nel porto di Ancona si trasmette, in allegato, il parere di competenza.

Cordiali saluti

IL DIRIGENTE

Dott. Marco Fanelli

(Documento informatico firmato digitalmente)

**OGGETTO:** Consultazione preliminare di VAS del piano-progetto “Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino” nel porto di Ancona

**AUTORITA' PROPONENTE:** Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

**AUTORITA' COMPETENTE:** Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica

**DOCUMENTI DI RIFERIMENTO:** consultabile sul sito dell’Autorità competente al link:

<https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Info/9609>

### PREMESSA

Il *piano-progetto* oggetto di istanza prevede la realizzazione di una nuova banchina di ormeggio prevista dal vigente P.R.P. per la quale si rende necessario un ampliamento delle funzioni ivi previste. Nello specifico si intende aggiungere la funzione passeggeri-crociere a quella di ormeggio di unità della Marina Militare prevista nel P.R.P.. L’intervento risponde all’esigenza di dotare la struttura portuale di un accosto per navi da crociera di grandi dimensioni, avendo l’AdSP del MAC riscontrato una potenzialità di sviluppo del suddetto segmento di traffico. Tale banchinamento sarà lungo 355m, avrà quota sommitale a + 2,75 m s.l.m.m..

Il progetto prevede la realizzazione di un fronte idoneo alla ricettività delle unità navali di medie e grandi dimensioni. La banchina risultante avrebbe un fronte di circa 355m di lunghezza ed un’estensione dello spazio di calata di circa 60m ricavata prevalentemente verso terra, senza intaccare quindi gli spazi necessari alle manovre nautiche nel bacino portuale, né le aree di rispetto già contemplate dai vigenti strumenti di pianificazione territoriale per la tutela delle limitrofe emergenze storiche e monumentali. Il Molo Clementino è situato all’interno del Porto Storico di Ancona in cui le banchine oggi effettivamente disponibili all’ormeggio risultano di lunghezze piuttosto esigue rispetto alle caratteristiche dimensionali ormai più ricorrenti nelle navi facenti rotta nel mare Adriatico

Si tratta quindi di una specifica variante localizzata ai sensi dell’art. 22 del Dlgs 169/2016 come modificato dal Dlgs 232/2017, sottoposta al medesimo procedimento previsto per le varianti stralcio di cui all’art.5 comma 4 della legge n.84/1994, previa intesa con il Comune.

Il progetto, pertanto, si configura come una variante localizzata del Piano Regolatore Portuale, così come previsto dall’art. 14 del Dlgs 232/2017 e, in quanto tale, è soggetta a Verifica di Assoggettabilità a VAS.

### PARERE

Preso atto del Decreto della Regione Marche di assoggettabilità a VAS n° 189 del 14.10.2019, del Rapporto Preliminare Ambientale ai fini della Verifica di Assoggettabilità a Vas (Dlgs 152/2006 e s.m.i) presentato dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale Ravenna in data 19 giugno 2019 e fatto salvo quando già comunicato ed evidenziato nella fase di screening dall’Arpam con nota prot. 31049 del 25.09.2019, si rappresenta quanto di seguito riportato.

Nel Rapporto Ambientale, come specificato nell'art. 13, comma 4 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i., dovranno essere individuati, chiaramente descritti e valutati tutti gli effetti significativi che l'attuazione del Piano può determinare sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le possibili alternative

In particolare, si ritiene che nel lavoro debbano essere opportunamente approfonditi i seguenti elementi.

- **Valutazione di coerenza orizzontale:** dovrà essere valutata con completezza la coerenza degli obiettivi del piano con gli obiettivi/principi di sostenibilità ambientale dei piani e programmi redatti dal medesimo Ente proponente il piano o da altri Enti, per lo stesso ambito territoriale, quale a titolo esemplificativo la strategia regionale di sviluppo sostenibile.
- **Impatto ambientale:** si dovrà provvedere alla descrizione e alla stima qualitativa e/o quantitativa degli impatti individuati di ciascuna azione rispetto alle componenti ambientali interessate. *dando* indicazione dei metodi e degli strumenti utilizzati. In particolare, qualora la stima sia di tipo qualitativo, la metodologia dovrà essere adeguatamente descritta con riferimento ai criteri impiegati.

Sarà inoltre necessario valutare l'impatto ambientale significativo complessivo qualora vi siano più azioni che vanno ad interessare uno stesso aspetto ambientale.

- **Misure di mitigazione e compensazione:** dovranno essere definite le misure di mitigazione e compensazione previste per minimizzarne le pressioni ambientali prodotte dall'attuazione del Piano. Le misure previste per impedire, ridurre o compensare gli eventuali impatti negativi significativi dovranno tenere in considerazione tutti gli aspetti, quali: *attività di dragaggio, idrodinamica portuale, balneabilità delle acque nelle aree limitrofe, bilancio energetico, qualità dell'aria, clima acustico, qualità dei suoli e dei sedimenti, presenza d'area AERCA, interferenze con gli habitat e la biodiversità (terrestre e marina), gestione rifiuti e terre/sedimenti di risulta.*
- **Valutazione delle alternative:** le alternative dovrebbero essere sviluppate ad un livello che consenta di stimare i loro possibili impatti ambientali e di confrontarli con gli impatti previsti dalla soluzione scelta. Si deve quindi ritenere che il Piano e alternative debbano essere approfonditi e valutati al medesimo livello rispetto ai singoli aspetti ambientali. La valutazione delle alternative dovrà avvalersi della elaborazione di scenari previsionali riguardanti l'evoluzione dello stato ambientale conseguente l'attuazione di ognuna di esse rispetto allo scenario di riferimento, considerando gli orizzonti temporali finali ed intermedi del Piano. Tra le alternative dovrà essere valutata anche l'alternativa "0" nella quale prevedere l'evoluzione nel tempo dei principali aspetti ambientali, in assenza di attuazione del Piano.
- **Misure previste per il monitoraggio.** Di seguito si riporta un elenco delle misure ritenute necessarie:
  - monitoraggio del piano;
  - monitoraggio relativo all'ambiente marino costiero (valutare possibili integrazioni con il Piano Regionale Integrato della costa);
  - monitoraggio idrodinamico costiera;
  - monitoraggio dell'ambiente terrestre prospiciente;
  - monitoraggio del traffico indotto;
  - monitoraggio della produzione di rifiuti e di materiali utilizzati;
  - monitoraggio delle emissioni e della qualità dell'aria;

- monitoraggio dell'uso della risorsa idrica
- monitoraggio degli aspetti energetici

Per quanto concerne la valutazione dell'impatto sulla qualità dell'aria e del clima acustico, tenuto conto del previsto aumento delle emissioni in atmosfera che potranno accompagnare la realizzazione dell'opera e il nuovo assetto del molo con le polifunzionalità previste che comporterà modifiche al traffico veicolare, risulta necessario, al fine di valutare gli effetti sui recettori, l'utilizzo di sistemi di "modellistica diffusionale" nelle condizioni ante e post-operam. Ciò consentirà di valutare l'efficacia dei singoli interventi di mitigazione e compensazione proposti.

Lo studio, avendo carattere previsionale, dovrà essere effettuato secondo il principio di precauzione, riportando nella relazione tutte le condizioni a contorno, i parametri di input, i setting utilizzati ed ogni altra informazione che permetta, qualora ritenuto necessario, di rielaborare le simulazioni.

Gli inquinanti da considerare nello studio dovranno essere almeno quelli per i quali il D.Lgs. 155/2010 prevede dei limiti o dei valori obiettivo.

Allegato Nota ARPAM Prot.0031048 del 25/09/2019

GdL: Dott.ssa Federica Allegrezza Dott. Marco Fanelli

Resp. U.O Dott. Marco Fanelli



Servizio Territoriale



**ARPAM**  
Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale delle Marche  
Registro Unico ARPAM

0031048 | 25/09/2019  
ARPAM | DDAN | P

REGIONE MARCHE

SERVIZIO TUTELA, GESTIONE E ASSETTO DEL TERRITORIO  
P.F. VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI, QUALITÀ  
DELL'ARIA E PROTEZIONE NATURALISTICA  
VIA TIZIANO, 44 – 60125 ANCONA  
PEC: [regione.marche.valutazamb@emarche.it](mailto:regione.marche.valutazamb@emarche.it)

**Oggetto: Verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica della "Variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Ancona per banchinamento Molo Clementino".  
Invio parere su Rapporto Preliminare.**

In risposta alla Vostra richiesta, assunta al nostro protocollo n. 0027213 | 20/08/2019 | ARPAM, ed alla documentazione trasmessa relativa al procedimento in oggetto, si formulano in allegato le osservazioni tecniche, suddivise per matrici ambientali.

Il Direttore del Dipartimento di Ancona  
e il Responsabile del Servizio Territoriale  
Dott. Stefano Orilisi

All. c.s.

**Oggetto: Verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica della "Variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Ancona per banchinamento Molo Clementino".  
Invio parere su *Rapporto Preliminare*.**

## OSSERVAZIONI TECNICHE ARPAM

### MATRICE ACQUE

In riferimento alla pratica in oggetto, dall'esame della documentazione pervenuta, per gli aspetti ambientali di competenza della matrice acque si riportano le seguenti osservazioni:

- con riferimento alla problematica della gestione dei reflui nell'area portuale oggetto delle opere in progetto, si prende atto del fatto che nella documentazione presentata viene espressa l'intenzione del proponente di ricomprendere nell'ambito degli interventi anche l'"...*ammodernamento delle infrastrutture fognarie di tutta l'area...*" e la "*installazione di vasche di raccolta e convogliamento a depurazione*" per i reflui prodotti.  
A tal proposito si ricorda che qualsiasi intervento in progetto dovrà risultare conforme alle vigenti disposizioni tecniche normative, di cui al D.Lgs 152/2006 – Parte Terza e le NTA regionali contenute le Piano di Tutela delle Acque approvato con D.A.C.R n.145/2010, auspicando quanto più possibile, e qualora tecnicamente fattibile, il ricorso al recapito di qualsiasi refluo nella pubblica fognatura, minimizzando il numero degli scarichi eventualmente smaltiti a mare.
- Per quanto riguarda gli impatti sulle biocenosi marine, è condivisibile la previsione che gli effetti legati alla fase di cantiere (con risospensione del sedimento, aumento della torbidità e probabile temporanea alterazione nei flussi di nutrienti e materia organica) siano limitati nel tempo, nello spazio e comunque reversibili. Meno scontate le valutazioni relative alla perdita di habitat. Prima di ipotizzare impatti trascurabili sulle comunità bentoniche sarebbe utile poter disporre di una prima caratterizzazione delle stesse. Nel report presentato si riferisce, ad esempio, che le comunità attualmente presenti presso la massicciata da salpare ricolonizzeranno le future banchine. La tipologia del substrato è tuttavia molto differenziata (scogli, anfratti, tane vs banchina). Riguardo infine la biocenosi bentonica che attualmente colonizza la nave affondata Sunrise, si dichiara che non sono presenti specie e biocenosi protette, citando rilievi subacquei e analisi di campioni prelevati in situ. Nella documentazione pervenuta non risulta tuttavia presente l'elaborato a cui si rimanda.

### MATRICE RIFIUTI/SUOLO SEDIMENTI

In merito alla gestione dei sedimenti portuali nel cap. 2.3.2.2 del progetto viene riportato "*...per quanto riguarda il dragaggio dovrà essere eseguita un'adeguata caratterizzazione ai sensi del DM173/2016 in base alla quale sarà possibile effettuare una classificazione dei sedimenti e definirne le modalità di gestione. Il potenziale incremento della torbidità sarà limitato alle sole operazioni di*

cantiere e la normale trasparenza si ripristinerà nell'arco di pochi giorni al termine delle operazioni. Al fine di garantire la minore dispersione possibile di contaminanti e di sedimenti fini e quindi ridurre l'aumento della torbidità le operazioni di dragaggio dovranno avvenire con tecnica idonea alla tipologia di sedimento ed alla destinazione finale, compreso eventuale escavo di tipo selettivo con draga aspirante/rifluente o benna a chiusura ermetica ..."

#### Osservazioni

Con riferimento alla documentazione trasmessa dal proponente e sulla base delle considerazioni esposte, non si hanno osservazioni.

#### RIFIUTI

In merito alla gestione dei rifiuti, visto il "Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dai residui del carico – porto di Ancona e impianti foranei di Falconara Marittima", approvato con DGR n. 1513 del 2012 e l'ottemperanza alla Dir. 2000/59/CE recepita dal D.Lgs. 182 del 24/6/2003, elaborato tenendo conto delle dimensioni dello scalo e della tipologia di unità che vi approdano, si ritiene che per valutare l'impatto derivante da tale aspetto, in considerazione del sensibile incremento dei rifiuti prodotti, estrapolato dalla previsione di aumento delle navi e quindi dei passeggeri e personale di bordo, debba essere valutata la capacità massime dei rifiuti stoccabili/trattabili delle ditte ricettrici dei rifiuti e le eventuali capacità di espansione.

#### MATRICE ARIA

La variante localizzata al Piano Regolatore Portuale del Porto di Ancona consiste in un'integrazione di destinazione d'uso dell'area del molo Nord lato cantiere, prevedendo un intervento di banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, per garantire l'accosto di navi fino ad una lunghezza di oltre 300 metri.

L'area portuale ricade in zona costiera e valliva secondo la Delibera Consiliare n. 116 del 9 dicembre 2014 ed all'interno dell'AERCA.

Gli obiettivi proposti dal piano sono: ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, ridurre le emissioni di inquinanti, ridurre i consumi energetici, ridurre la % di rifiuti smaltiti in discarica e aumentare la % di raccolta differenziata, mantenimento della qualità dell'acqua del bacino portuale, controllo consumi idrici, preservare e valorizzare il patrimonio culturale.

Il piano prevede la produzione di emissioni in atmosfera sia per la realizzazione che per l'esercizio delle attività che saranno svolte a seguito della variante, ed un incremento del traffico sia navale che terrestre all'interno del Porto di Ancona, ed in particolare nell'area in esame. Infatti il proponente ha stimato le emissioni totali che saranno emesse dalle navi da crociera (vedi pag. 34 del rapporto preliminare ambientale) e ha evidenziato che sono più che doppie rispetto al dato provinciale per NO<sub>x</sub> e composti organici volatili non metallici, e pari a quello già esistente per PM10. A tali stime sono però da sommare le emissioni da traffico veicolare indotto dalle attività crocieristiche (vedi pagg. 34 e 36). Riguardo ai dati provinciali utilizzati, che probabilmente sono stati ripresi dal sito internet dell'Arpam, si fa presente che essi non sono aggiornati al 2018. Si invita a fare riferimento alla Regione Marche, che ha ultimamente elaborato l'inventario delle emissioni.

A pagina 32 del rapporto preliminare ambientale è dichiarato che "... il traffico passeggeri è attualmente diretto alle banchine più interne del porto (es. banchina 15), mentre con la nuova banchina le navi farebbero un tragitto all'incirca dimezzato all'interno dell'area portuale, con una minimizzazione quindi delle emissioni ..." ed a pag. 33 che "... il nuovo molo, rispetto al molo 15

utilizzato attualmente per l'accosto delle navi da crociera, è in una posizione più periferica rispetto all'abitato e più esposta ai venti ...".

Non viene però chiarito se tutto il traffico delle navi da crociera sarà dirottato sul nuovo molo Clementino e non sono individuati i recettori che saranno interessati dalla variante. Inoltre non è prevista l'elettrificazione della banchina.

### Osservazioni

Il rapporto preliminare ambientale rileva situazioni che possono influire sulla matrice ambientale aria determinando l'aumento delle emissioni da traffico terrestre e marittimo, ma nel rapporto non sono stati affrontati opportunamente le possibili influenze che l'incremento di traffico navale e terrestre, nonché la realizzazione delle opere, possano avere sulla qualità dell'aria della zona, specialmente in considerazione del fatto che il sito in oggetto ricade nell'area ERCA, caratterizzata da una forte criticità per la qualità dell'aria. A fronte dell'aumento delle emissioni, non è stato descritto come saranno raggiunti gli obiettivi prefissati per la matrice aria.

Nel caso in cui l'autorità competente deciderà di assoggettare la variante del piano regolatore portuale alla VAS, si ritiene necessario che sia effettuata una stima dell'impatto che la realizzazione della variante del piano in oggetto produrrà sulla matrice aria, per quanto riguarda gli inquinanti ritenuti critici, considerando sia la fase di cantiere che quella di esercizio.

Il Rapporto Ambientale, dunque, dovrà contenere le seguenti informazioni:

1. Descrizione delle previsioni di attracco delle navi al molo Clementino ed agli altri moli attualmente interessati (ad. es. molo 15), come conseguenza della realizzazione della variante al piano regolatore portuale;
2. individuazione dei recettori presenti nell'area interessata dalla variante ed indicazione delle loro distanze dalle aree in esame;
3. determinazione dell'attuale traffico navale e stradale;
4. valutazione della qualità dell'aria "ante-operam", per gli inquinanti ritenuti significativi, e delle caratteristiche meteorologiche del sito;
5. stima della pressione esercitata sulla matrice aria dalla intera fase di cantiere e dalla complessiva fase di esercizio, utilizzando opportuni fattori di emissione con e senza azioni di mitigazione;
6. stima dello stato di qualità dell'aria nella fase di cantiere e "post-operam" attraverso l'applicazione di modelli diffusionali, utilizzando i valori di pressione di cui al punto 5;
7. descrizione degli interventi che si intendono predisporre per mitigare e/o compensare le emissioni di inquinanti;
8. predisposizione di un piano di monitoraggio degli effetti derivanti dall'attuazione della variante di piano, per gli inquinanti ritenuti significativi;
9. presentare tutti i documenti a cui si rimanda per l'aspetto della qualità dell'aria;
10. indicazione delle modalità/azioni che permetteranno il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

### MATRICE RUMORE

Dopo analisi della documentazione, in merito al procedimento di cui all'oggetto, si formulano le seguenti osservazioni e valutazioni tecniche relative alla matrice rumore:

- La presente variante risponde all'esigenza di realizzare presso il Porto di Ancona al Molo Clementino un hub croceristico ed in particolare un approdo funzionalmente organizzato per navi di varia tipologia, tra cui ad uso militare e di protezione civile, nonché croceristici di grandi dimensioni (oltre i 300 metri). La banchina, attualmente di lunghezze esigue, arriverebbe ad avere un fronte di circa 355 metri. Dal momento che il porto di Ancona ricade all'interno della Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale (AERCA) si sottolinea, come riportato nel Rapporto Preliminare, che risulta necessario impedire che si generino nuove situazioni di criticità e, in particolare sulla matrice rumore, che l'obiettivo è il miglioramento del clima acustico, da conseguire con la regolamentazione delle operazioni di carico/scarico delle navi in sosta per la riduzione delle emissioni.
- Nel Rapporto preliminare alla Tabella 5, dove sono riportate le possibili interazioni individuate tra la Variante ed i temi/aspetti ambientali, al quesito se la variante possa comportare variazioni dell'esposizione a livelli sonori eccedenti i limiti, viene risposto che, data la tipologia di attività da svolgersi in area in classe V, non si ravvisano elementi che comporteranno emissioni sonore superiori al limite. In merito si fa presente che tale dichiarazione dovrà essere dimostrata effettuando una opportuna e dettagliata valutazione previsionale di impatto acustico che, prenda in esame la fase di esercizio del Molo Clementino secondo progetto. In particolare, anche in base a quanto riportato nello stesso Rapporto preliminare nella tab. 8, dovranno essere presi in esame gli impatti del traffico navale, l'attività terminalistica (imbarchi/sbarchi), l'attività di carico e scarico di viveri, beni e rifiuti dalle navi da crociera, l'incremento del traffico indotto di passeggeri e merci da e per le navi, valutando il rispetto dei limiti normativi sugli ambienti abitativi del fronte cittadino, che si affaccia, per conformazione orografica, sul porto stesso e tenendo conto delle aree della città attraversate necessariamente da tale traffico veicolare.
- In merito alla verifica di pertinenza dei criteri per la verifica di assoggettabilità risulta evidente che, contrariamente a quanto riportato nella tabella del paragrafo 2.1 al punto 1.A) la variante avrà effetto diretto anche su altre area della città e non solo all'interno dell'area portuale e che, diversamente da quanto riportato nel punto 1.D) tra i problemi ambientali pertinenti al piano, andrà incluso anche l'inquinamento acustico, che non risulta inserito.
- In merito all'attività di cantiere per la realizzazione del progetto in esame, si specifica che, in assenza di deroga, il cantiere soggiace alla necessità di rispettare i limiti della classe acustica ed il limite di immissione differenziale. In caso di rilascio dell'autorizzazione in deroga da parte del Comune, su apposita richiesta del Committente, il limite da rispettare e le modalità di misura risultano specificati nel Regolamento Acustico Comunale. L'autorizzazione deve essere richiesta al Comune interessato, in deroga ai limiti stabiliti dalla Legge Quadro sull'inquinamento acustico L. 447/95 (Art. 6 comma 1 lettera h della L. 447/95 ed Art. 16 della legge Regionale n. 28 del 14/11/2001). Le modalità di richiesta sono esplicitate nelle Linee Guida della LR n. 28/2001, emanate con delibera della G.R. n.

**Servizio Territoriale**

896 AM/TAM del 24/06/2003, pubblicate sul BUR n. 62 del 11/07/03, e nel Regolamento Acustico Comunale. Le ditte che realizzeranno l'opera dovranno comunque fare ricorso a modalità operative di gestione dei cantieri stessi, volte a contenere per quanto possibile i livelli di inquinamento acustico.

- In merito all'impatto sulla viabilità, al paragrafo 2.2.4.5 viene dichiarato che l'Autorità Portuale ha commissionato uno specifico studio per analizzare la viabilità all'interno del porto di Ancona basato su rilievi del traffico, attualmente presente, realizzati dal 2 al 4 febbraio 2017, mediante simulazione e modellizzazione di una giornata di picco estiva del traffico crocieristico e di quello traghetti. Nel Rapporto preliminare viene inoltre specificato che l'attuale accesso all'area Fincantieri sarà utilizzato per il traffico diretto alla nuova banchina e che tale traffico e quello per gli imbarchi dei traghetti extra Schengen saranno separati con percorsi di incanalamento ricavati dallo spostamento a sud dell'attuale rotonda presente nei pressi della Facility 2B. Nel progetto esecutivo sarà necessario prendere in esame anche l'impatto prodotto da eventuali parcheggi supplementari previsti per le auto dei passeggeri che si imbarcano sulle navi da crociera e/o servizi di bus navetta predisposti da tali parcheggi. Lo studio sulla viabilità menzionato, non fornito nella documentazione, è stato utilizzato per calcolare le emissioni in atmosfera ma non risulta che siano state effettuate valutazioni in merito all'impatto acustico sugli ambienti abitativi situati fronte porto dovuto alle modifiche, di certo rilevanti, della viabilità portuale.
- Dal momento che viene prevista la realizzazione di nuova viabilità, si ricorda che il D.P.R. n. 142 del 30/03/2004 ha stabilito le disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a carico dell'ente proprietario della strada.
- In fase di progettazione esecutiva, in conformità a quanto previsto dalla normativa di settore, si sottolinea la necessità di presentare valutazioni previsionali di impatto acustico, mediante un monitoraggio del clima acustico ante operam e valutazione/stima del rispetto dei limiti normativi in corso d'opera, conducendo un'indagine fonometrica da attuarsi con modalità operative e recettori scelti opportunamente in ottica cautelativa. Prevedere opportuni piani di risanamento acustico, rappresenta un obbligo di legge in caso di superamento dei limiti normativi a seguito dell'adozione di nuovi strumenti urbanistici (limiti della classificazione acustica secondo il DPCM 14/11/1997, tab. A, B, C e D e limiti di immissione per le infrastrutture stradali secondo il DPR 142/2004).

BB/SP/GDG/RC/SC

Il Direttore del Dipartimento di Ancona  
e il Responsabile del Servizio Territoriale  
Dott. Stefano Orilisi