



Settore IV
4.4 - Area Governo del Territorio
4.4.1 - UO Pareri urbanistici e valutazioni ambientali di piani urbanistici e territoriali
Codice fiscale n. 00369930425

Originale informatico ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005

Nota trasmessa via posta elettronica certificata

Classificazione 11.07.03

Fascicolo 2019/860

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
SICUREZZA ENERGETICA
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it

Oggetto: [ID: 9243] 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. CONTRIBUTO SCA.

Con nota prot. n. 3661 del 28/02/2023 (assunta al prot. prov. n. 6425 del 28/02/2023) è pervenuta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale - AdSP del MAC, come stabilito dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica quale Autorità Competente, l'istanza per l'avvio della fase di Scoping della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica dell'intervento in oggetto.

Il piano-progetto prevede la realizzazione di una nuova banchina di ormeggio già prevista dal vigente Piano Regolatore Portuale, 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. e fondale antistante a – 10,00 m s.l.m.m..

La Provincia di Ancona è stata individuata quale soggetto con competenze ambientali (SCA) relative agli “scarichi idrici, emissioni in atmosfera, energia, rifiuti”, ai fini di definire i contenuti ed il livello di dettaglio da inserire per la redazione dello Studio Ambientale Integrato e degli elaborati progettuali funzionali alla definizione del livello di dettaglio dello Studio Ambientale Integrato. Dal punto di vista metodologico, il SAPI (Studio Preliminare Ambientale Integrato), come indicato nel capitolo 1, paragrafo 1.4, contempera i contenuti del Rapporto Ambientale Preliminare prodotto per l’espletamento della prima fase della procedura di VAS di cui all’art. 13, comma 1, del D.Lgs. n. 152/2006, con quelli del documento ambientale “scoping” della VIA di cui all’art. 21 del citato D.Lgs. n. 152/2006. Per la parte di VAS, dunque, esso seleziona tra gli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti, quelli che si ritiene debbano essere integrati nella Variante localizzata.

Relativamente al documento denominato STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE INTEGRATO (d’ora in avanti SAPI) si ritiene di poter richiamare i contenuti già espressi da Questa Provincia con nota prot. n. 37709 del 15/10/2019, a seguito dell’individuazione come SCA nella procedura di verifica di assoggettabilità a VAS (D.lgs. 152/2006 e s.m.i.) nota prot. 1000977 del 19/08/2019, con cui la Regione Marche ha trasmesso alla Provincia di Ancona il rapporto preliminare ambientale redatto dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, relativo alla “Variante localizzata al Piano Regolatore Portuale di Ancona per il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino” e conclusasi con l’assoggettamento a VAS, di cui al Decreto del Dirigente della PF Valutazione e Autorizzazioni Ambientali della Regione Marche n. 189 del 14/10/2019.

In particolare, si richiamano le indicazioni contenute nella suddetta nota, che si allega alla presente, in quanto le stesse non sono state approfondite nel SAPI, avendole indicate come “da recepire in successiva fase di elaborazione dello SAI” (cfr. tabella a pag. 13 e seguenti del SAPI).

Considerato che nel paragrafo del SAPI n. 2.3.3 *Previsioni di crescita*, tra le azioni dell’attuazione del presente piano/progetto, e quindi, con la realizzazione presso il Molo Clementino a seguito del nuovo accosto per navi da crociera di grandi dimensioni, viene ipotizzato quanto segue:

- intorno all’anno 2025, si immagina che queste navi raggiungano mediamente il Porto di Ancona ogni due giorni nel periodo tra maggio ed ottobre, secondo quello che avviene in altri porti italiani di simili caratteristiche (traffico superiore ai 100.000 passeggeri);

- negli anni successivi al 2025, il traffico dovrebbe crescere secondo il tasso di crescita di lungo periodo osservato in Italia negli anni dal 2012 al 2019 ipotizzando quindi, per Ancona, un tasso di crescita annuale pari a circa lo 0,2%;

- tenuto conto della possibilità di ospitare navi di dimensioni maggiori (fino a 350 m) rispetto all'attualità, in linea con quelle utilizzate in altri importanti porti, si ipotizza che il numero medio di passeggeri per toccata sia uguale a quello medio italiana dell'anno 2019 (circa 2.500 passeggeri);

- infine, immaginando che il ruolo svolto dal Porto di Ancona rimanga simile a quello attuale nel network crocieristico del Mar Adriatico (usualmente tappa intermedia di crociere in partenza dai porti dell'Adriatico Settentrionale o da Bari), si ipotizza una ripartizione del traffico crocieristico con circa il 70% di transiti e il 30% di imbarchi/sbarchi;

dato atto che, al Cap. 12 Conclusioni del SAPI, si legge: *“Per la componente Popolazione e salute umana, se da un lato si riscontra il positivo impatto procurato dall'incremento occupazione sia in fase di esercizio che di cantiere, dall'altro si rappresenta una possibile situazione di fastidio procurata dall'alterazione della qualità dell'Aria dall'incremento di Rumore che potrà essere verificata solo analizzando gli esiti degli studi specialistici da sviluppare in sede di SAI”;*

visto anche quanto contenuto nella tabella del Capitolo 1, paragrafo 1.5 del SAPI, dove è stato riportato che il Consiglio Comunale di Ancona, *attraverso la deliberazione n. 50 del 12/04/2019, ha inteso esprimere NULLAOSTA (...) alla procedura di Variante localizzata indicando i seguenti obiettivi prioritari per la definizione dell'assetto del banchinamento in questione: - contenimento dell'inquinamento ambientale, in coerenza con le analisi e modellazioni redatte nell'ambito dei documenti del PIA Progetto Inquinamento Ancona;*

si ritiene che queste azioni debbano essere tradotte in un set di indicatori, al fine di poter calcolare gli effetti della previsione attesa sopra richiamata, sulle matrici ambientali quali aria, acqua, rifiuti, non limitato quindi ai soli effetti socio-economici, con riportata la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare.

Si aggiunge che debbano essere approfondite le ricadute sul “carico urbanistico”, definito come “fabbisogno di dotazioni territoriali di un determinato immobile o insediamento in relazione alla sua entità e destinazione d'uso” (come definito dal Regolamento Edilizio dell'INTESA 20 ottobre 2016, pubblicato sulla GU Serie Generale n. 268 del 16-11-2016), dell'aumento che deriverebbe, a seguito dell'attuazione del presente progetto, della attuale consistenza del carico antropico dei turisti, che già attualmente gravitano nell'area portuale e sulla città (cfr. dati sul sito internet dell'Autorità di Sistema

Portuale del mare Adriatico Centrale, relativi ai transiti nel Porto di Ancona aggiornati ad oggi), prevedendo in tal senso appositi indicatori.

Al fine collaborativo, relativamente alla coerenza con la pianificazione sovraordinata analizzata nel SAPI, si evidenzia quanto segue:

- in coerenza con gli indirizzi relativi all’Ambito Territoriale Omogeneo U, dell’Area Urbana di Ancona del vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, dovrà essere valutato il contesto infrastrutturale nella seguente ottica: *“Grande rilevanza ed urgenza viene attribuita alle opere di razionalizzazione della mobilità interna dell’area portuale che devono inserirsi in un disegno che tenda a ripristinare un rapporto visivo, funzionale e simbolico tra la città ed il suo Porto”*, in riferimento all’indirizzo 1.U.2 del Documento D4/1 del Piano provinciale;
- non sembrano presenti valutazioni quali-quantitative su come la variante al Piano del Porto andrà a modificare il *“Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti e dei residui prodotti dalle navi e dai residui del carico – Porto di Ancona”* – approvato con DGR n. 1513 del 2012;
- non risulta chiaro il riferimento al legame tra il presente piano e il PRAE (Piano Regionale delle Attività Estrattive);
- non risulta effettuato un confronto con gli obiettivi di protezione ambientale della Strategia Regionale d’Azione ambientale per la Sostenibilità (STRAS) approvata con la DAAL n° 25 del 13 Dicembre 2021;
- nelle Caratteristiche ambientali culturali e paesaggistiche trattate nel capitolo 6, paragrafo 6.2 *AERCA*, andranno aggiornati i dati, i riferimenti e l’analisi del contesto riferiti all’area.

Relativamente al cap. 4 STUDIO DELLE ALTERNATIVE si prende atto che la variante al Piano Portuale proposta per la realizzazione di un banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino (attualmente non banchinato), in grado di garantire l’accosto di navi di medie e grandi dimensioni, lunghe oltre 350 metri è *“considerando il complesso dei porti costituenti il Sistema Portuale del MAC, la localizzazione migliore del nuovo accosto per navi da crociera di grandi dimensioni è nel Porto di Ancona e che la configurazione più confacente è quella della banchina rettilinea con risvolto e che la tipologia costruttiva più adatta è quella su pali.”*

In tal senso nell’ottica della valutazione di ipotesi alternative si ritiene di osservare che *nel Rapporto ambientale VAS debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l’attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull’ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e*



Settore IV
4.4 - Area Governo del Territorio
4.4.1 - UO Pareri urbanistici e valutazioni ambientali di piani urbanistici e territoriali
Codice fiscale n. 00369930425

dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso e che deve contenere una sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e di come è stata effettuata la valutazione.

Distinti saluti.

IL TITOLARE DI POSIZIONE ORGANIZZATIVA
DELEGATO DAL DIRIGENTE

Dott. Arch. BUGATTI SERGIO

Documento informatico firmato digitalmente
ex DPR n. 445/2000 e D.Lgs. n. 82/2005 e norme collegate.
Sostituisce il documento cartaceo firmato in autografo.

REDATTRICE (Istruttrice): GALLETTI FRANCESCA

Provincia di Ancona - Settore IV – Area Governo del Territorio – U.O. Pareri Urbanistici e valutazioni
ambientali di piani urbanistici e territoriali – 071/5894412.