



# *Il Ministro dell'Ambiente*

## DI CONCERTO CON IL MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTI l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n.67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri costitutivo della Commissione per la valutazione d'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1993 n.1464 di rinnovo della composizione della Commissione per la valutazione d'impatto ambientale; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente n.1243 del 19 ottobre 1992 in cui si riteneva non documentata la compatibilità ambientale del progetto di realizzazione del porto turistico di Ancona, in località Borghetto, a seguito della domanda di pronuncia di compatibilità presentata dalla Società Marina Dorica S.p.A.;

VISTA la nuova domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di realizzazione del porto turistico di Ancona, in località Borghetto, presentata dalla Società Marina Dorica S.p.A. con sede in Ancona via XXIX settembre 2/i, in data 19 luglio 1993, corredata della documentazione integrativa degli elaborati di studio d'impatto a suo tempo richiesti e della nuova elaborazione di progetto che prevede la realizzazione del porto turistico articolata in due lotti funzionali indipendenti;

VISTO il parere formulato in data 5 novembre 1993 dalla Commissione per la valutazione d'impatto ambientale a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Marina Dorica S.p.A.;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:

preso atto che:

la documentazione tecnica trasmessa prevede:

- la realizzazione di un porto turistico nelle adiacenze del porto commerciale di Ancona, prospiciente la località Borghetto; la realizzazione del progetto è prevista in due lotti funzionali;
- l'intervento in programma persegue i seguenti obiettivi prioritari:
  - a) garantire un approdo alla flotta stanziale e non;
  - b) recuperare una zona attualmente molto degradata;
  - c) costituire un filtro rispetto alla contigua area industriale;
- il progetto complessivo prevede una capienza di 1142 posti barca, una lunghezza del molo sopraflutto pari a circa 650 m a partire dall'estremità della scogliera esistente, mentre il sottoflutto presenta uno sviluppo di circa 100 m a partire dall'estremità della darsena più esterna del porto turistico;
- il bacino interno risulta pari a  $224.000 \text{ m}^2$ , mentre le aree a terra, calcolate con riferimento alla linea di costa attuale, risultano pari a circa  $179.000 \text{ m}^2$ ; complessivamente si ha un'occupazione di specchio d'acqua pari a circa 40 ha;
- il primo lotto prevede una prima serie di attracchi per 600 imbarcazioni. Le opere di difesa sono costituite da un primo tratto del molo sopraflutto, per una lunghezza di circa 300 m a partire dal limite della scogliera esistente, e dalla scogliera interna dello sporgente triangolare centrale;
- i tempi di realizzazione previsti per questo primo lotto sono di 22 mesi; il completamento e la realizzazione del secondo lotto richiederebbero altri 4 anni di lavoro;
- le caratteristiche tecniche essenziali dell'opera sono le seguenti:
  - l'imboccatura portuale è stata orientata verso nord in considerazione della traversia più gravosa;
  - il molo sopraflutto viene radicato alla scogliera esistente su fondali di 5 m e sarà realizzato mediante nucleo in materiali incoerenti protetto da materiale lapideo di varia pezzatura; a coronamento della struttura verrà realizzato un muro in calcestruzzo con funzione di paraonde a quota + 4,00 sul livello del mare;
  - il molo di sottoflutto viene radicato su fondali di 4,5 m, in modo perpendicolare alla linea di costa, ed avrà la stessa tipologia costruttiva del molo sopraflutto, la parete interna sarà verticale e realizzata con massi artificiali in calcestruzzo sovrapposti;
  - a terra sono previste le seguenti opere, per complessivi circa  $200.000 \text{ m}^3$ :
    - zona sportiva;
    - zona fabbricato servizi portuali;



# *Il Ministro dell'Ambiente*

- zona cantieristica;
- zona a verde e parcheggi;
- molo nord che accoglie funzioni ludiche e di servizio;
- con il primo lotto è prevista la costruzione delle reti tecnologiche per la fornitura di acqua, energia elettrica, forza motrice, illuminazione ed impianto antincendio;
- il progetto si colloca al limite occidentale dell'attuale porto commerciale e l'area è caratterizzata dall'insediamento di attività produttive e da assi di transito stradali e ferroviari.

Il tratto di costa interessato è compreso tra il monte Conero e la foce del fiume Esino con costa sabbiosa e bassa lungo la quale si è sviluppata una alta densità abitativa stretta tra il terrapieno dell'area industriale e le infrastrutture viarie e ferroviarie. In prossimità del sito sfocia anche il fosso Conocchio che drena una superficie di 10 kmq;

#### **osservato che:**

- la progettazione del porto turistico di Ancona prevede la realizzazione dello stesso articolata in due lotti, praticamente indipendenti fra loro;
- il secondo lotto è posizionato, per la maggior parte, ai piedi della zona di dissesto nota come "grande frana di Ancona". Su tale zona esistono molte pubblicazioni di vari autori che hanno studiato il fenomeno franoso giungendo a conclusioni non sempre concordanti. Oltre questi lavori esistono perizie geotecniche, alcune delle quali richieste dai progettisti a esperti del settore estremamente qualificati. Nel quadro di riferimento ambientale della componente suolo e sottosuolo sono esposte, quindi, una gran parte delle indagini, eseguite nell'area della frana, nonchè sul litorale e sul fondo marino prospicienti, consistenti in sondaggi geognostici (con prelievo di campioni indisturbati), prove in foro con penetrometro dinamico (SPT), prove penetrometriche statiche, misure inclinometriche in foro, prove geotecniche di laboratorio, rilievi batimetrici e sismici del fondo marino.

Tali indagini pur riconoscendo che la realizzazione delle banchine portuali del II lotto favorirà la stabilità dell'area dissestata, non attestano la sicurezza dell'opera in occasione della ripresa del movimento. Ne può essere ritenuta valida l'osservazione che dal 1983 ad oggi non si sono avuti segni di riattivazione della frana perchè il periodo trascorso è troppo breve per offrire sufficienti garanzie.

Il quadro delle conoscenze finora acquisite sul fenomeno franoso interessante il versante e la zona costiera in cui è ubicato il secondo lotto del porto, ancorchè più dettagliato di quello delineato a seguito della prima campagna di studi del CNR (1983), non è però ancora sufficiente a definire, in maniera certa e documentata, l'estensione della frana in profondità ed in corrispondenza della linea di costa.

La carenza di informazioni, infatti, è rilevante soprattutto in rapporto alla evoluzione nel tempo ed alla dinamica del movimento franoso che, come ampiamente documentato, è tipicamente discontinuo e caratterizzato da periodi più o meno lunghi di stasi e da repentine e distruttive riattivazioni.

L'esatta comprensione del fenomeno presuppone quindi l'osservazione attenta, continua e prolungata di un maggior numero di parametri fisici, raccolti da una rete di monitoraggio convenientemente estesa e densa di stazioni di misura, sia in ambito spaziale che temporale. In rapporto a tali esigenze, nel territorio interessato dalla grande frana dovrà essere notevolmente approfondito e definito il quadro conoscitivo della idrologia sotterranea, particolarmente in rapporto alle oscillazioni di livello dei corpi idrici, allo scopo di accertare le correlazioni tra le variazioni dei parametri idrologici e l'attività del fenomeno franoso. La dinamica del dissesto dovrà essere inoltre analizzata nel contesto di eventuali e probabili rapporti di causa-effetto tra eventi sismici e movimenti della massa in frana con particolare attenzione a cadenze temporali ed alla periodicità di entrambi i fenomeni.

Solo l'estensione di tali osservazioni ad un arco di tempo significativo, proporzionato al periodo di ritorno delle fasi di attività della frana, potrà fornire una conferma eventuale delle interpretazioni del fenomeno attualmente proposte e che, al momento, hanno solo il significato di ipotesi.

Il secondo stralcio del porto interessa, pertanto, un tratto di costa nel quale la presenza e la possibile evoluzione della grande frana condizionano totalmente ogni previsione di utilizzazione del territorio e qualsiasi tipo di progettazione futura;

- le valutazioni relative alla compatibilità ambientale dell'opera non possono, quindi essere limitate all'ambito ristretto del sito e del progetto in esame, ne' alle condizioni attuali dell'area, ma dovranno riguardare l'intero contesto territoriale del litorale al piede della frana, in rapporto alla possibile evoluzione di essa, alle diverse previsioni di intervento e sistemazione della stessa ed alle diverse ipotesi di progettazione di altre rilevanti opere (ferrovia Ancona - Falconara, strada statale adriatica, ecc.) ricadenti nella stessa zona.



# *Il Ministro dell'Ambiente*

I problemi connessi alle trasformazioni del territorio, tra il quartiere Palombella e Torrette, dovranno necessariamente essere affrontati in un contesto unitario, sulla base di un più esauriente quadro conoscitivo della realtà fisica (in particolare di quella geologica), nell'ambito di un eventuale programma organico di interventi ed opere compatibili con le esigenze ambientali, inseriti in strumenti di pianificazione, la cui elaborazione dovrà essere attenta, prudente e confortata da tutte le necessarie verifiche ed i cui tempi di attuazione dovranno essere opportunamente scaglionati. Solo quando fossero definiti ed adottati i necessari strumenti, pianificatori e varato l'insieme dei progetti di interventi ed opere, organicamente tra loro integrati, nell'ambito del processo prima descritto, potrà trovare eventuale collocazione il secondo lotto del porto turistico e sarà, di conseguenza, possibile esprimere valutazioni relative alla sua compatibilità ambientale;

#### **valutato che:**

- il I lotto, situato più a meridione del precedente, lontano dalla zona di frana, sarà contiguo ad un'area sottratta al mare mediante costruzione di piazzali, sfruttati per creare una zona industriale e per attrezzature portuali. Dallo studio in esame si evince che i problemi di maggior importanza ai fini ambientali sono il reperimento di materiali lapidei per la costruzione dei moli e la qualità delle acque;
- l'analisi relativa al reperimento del materiale da costruzione, giustamente indirizzata verso la scelta di massi naturali piuttosto che di fabbricati in calcestruzzo, è tuttavia carente per valutazioni quantitative dei fabbisogni in rapporto alle dimensioni dei blocchi;
- lo studio presentato non esplicita in modo esauriente le attività e modalità di cantierizzazione e di conseguenza i prevedibili impatti in fase di costruzione in relazione sia alle aree di cantiere vere e proprie sia al trasporto via terra e via mare dei materiali;
- il quadro conoscitivo della componente suolo e sottosuolo e delle caratteristiche idrogeologiche è sufficiente a escludere effetti negativi indotti dalla realizzazione di tale lotto;
- nello studio non si fa riferimento alla sismicità dell'area, classificata peraltro nella seconda categoria (S=9); si ritiene comunque che le verifiche circa l'adeguamento dell'opera alle prescrizioni dell'edilizia antisismica sarà uno dei fondamentali ed imprescindibili elementi di cui il progetto dovrà essere assoggettato da parte delle amministrazioni competenti;

- il problema delle acque riguarda la presenza in loco dello scarico dell'impianto di depurazione e la circolazione all'interno della nuova attrezzatura portuale.

Per il primo caso, contestualmente alla costruzione del porto, dovranno essere realizzate le due soluzioni previste (potenziamento del sistema di depurazione, allontanamento delle acque reflue dalla linea di costa) in modo tale che il problema sia risolto prima dell'entrata in funzione del I lotto del porto turistico.

Per la circolazione delle acque all'interno dello stesso porto è opportunamente previsto un impianto di circolazione forzata delle acque marine, è necessario però che venga opportunamente documentato.

Poichè la nuova opera limita sensibilmente la libera circolazione delle acque nel bacino antistante la foce del Canale Canocchio (al maggio 93 nello specchio d'acqua continua a mantenere valori di elevata trofia), per la migliore circolazione o ricambio delle acque interne della nuova opera è prevista la realizzazione di un canale di scambio con il suddetto bacino;

- in fase di realizzazione dell'opera si avrà perturbativa dell'ambiente biologico, peraltro già degradato; nella fase di gestione dell'impianto il degrado potrà essere recuperato perchè il molo foraneo costituirà un elemento positivo per l'habitat di molte specie animali;
- l'analisi della componente paesaggistica mostra che il sito prescelto per la realizzazione dell'opera è caratterizzato da una scarsa qualità.

A determinare tale giudizio risultano concorrenti gli elementi morfologici, di copertura vegetale, di infrastrutture di trasporto e industriali, di degrado urbanistico;

**valutato** in definitiva che il progetto per quanto riguarda il I lotto funzionale possa essere realizzato, anche indipendentemente dal II lotto. Per la realizzazione del II lotto l'impatto potrà essere valutato soltanto nell'ambito di un progetto generale di stabilizzazione dell'area dissestata riguardante l'intero contesto territoriale del litorale ad esso limitrofo;

**valutato inoltre che:**

- per quanto attiene gli aspetti del progetto collegati all'erosione ed alla sedimentazione, il tratto costiero interessato fa parte di un esteso litorale sabbioso - ghiaioso che in precedenza è stato profondamente alterato con una serie di realizzazioni antropiche per utilizzazione di aree, artificialmente create a spese del mare, a fini industriali e portuali.



# *Il Ministro dell' Ambiente*

Il primitivo assetto costiero ne è risultato completamente modificato, tanto che il porto turistico per il II lotto si appoggia solo parzialmente ad un tratto di litorale, mentre il I lotto fiancheggia un tratto di costa artificiale;

- il trasporto costiero di tipo sabbioso risulta modesto;
- malgrado i numerosi interventi antropici, il litorale è caratterizzato da un discreto equilibrio; le indagini eseguite dimostrano che le aree in erosione o in sedimentazione sono limitate e per di più interessate da fenomeni molto lenti.

Per valutare l'evoluzione della linea di costa a seguito della realizzazione del porto turistico è stato adottato un modello matematico che ha fornito dati rassicuranti. Se si verificassero interrimenti, soprattutto nei punti di minore profondità, il materiale che si dovrebbe accumulare con grande lentezza potrà essere rimosso con dragaggi;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per la valutazione di impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale del progetto relativamente al I lotto e parere negativo in merito alla compatibilità ambientale del II lotto;

**VISTA** la nota del 25 ottobre 1993 della Regione Marche in cui si conferma il parere positivo già espresso in data 22 giugno 1992 subordinandolo alle prescrizioni riportate nel seguito che si riferiscono sia al progetto generale che al I° lotto:

- relativamente al fabbricato servizi, ubicato in posizione baricentrica rispetto alla struttura portuale, si condivide quanto espresso dalla Soprintendenza BB.AA. di Ancona e si prescrive, preventivamente alla fase esecutiva, la rivisitazione progettuale del manufatto proposto finalizzata a garantirne un migliore inserimento nel contesto paesaggistico - ambientale ed un corretto rapporto con le preesistenti storiche architettoniche che costituiscono i necessari riferimenti "dialettici" nel processo di trasformazione urbana;
- l'altezza dei fabbricati dei cantieri dovrà essere, per quanto più possibile e compatibilmente con le destinazioni funzionali previste, simile a quella dei fabbricati di deposito;
- in fase di progetto esecutivo dovranno essere previste, per tutti i fabbricati, tipologie, finiture e soluzioni architettoniche - figurative omogenee, in modo da conferire un carattere unitario all'intera zona di progetto;
- il tratto finale (nella direzione Torrette) della strada di distribuzione dovrà essere progettato attribuendogli il ruolo di "terminale" e considerando, oltre alle problematiche tecnologiche

48-#

connesse al trasporto automobilistico, anche le esigenze figurative legate alla creazione di uno spazio "urbano".

- relativamente al completamento delle opere del porto turistico si raccomanda che vengano eseguite in coordinamento con quelle relative alla sistemazione della frana e con particolare riferimento alla realizzazione di un eventuale terrapieno qualora quest'ultimo risulti compatibile con l'ambiente circostante;

Considerando che permangono alcuni dubbi su eventuali modificazioni verticali del fondale marino ed inoltre che si avranno sicuramente alterazioni del regime del litorale si ritiene opportuno che durante l'esecuzione della prima fase e prima della realizzazione della rimanente seconda fase venga realizzato il seguente monitoraggio e controllo al fine di individuare con maggior precisione l'impatto sull'ambiente circostante ed i rischi a cui lo stesso porto dovrebbe essere sottoposto:

- monitoraggio e controllo della dinamica marina e dei sedimenti il cui programma dovrà essere inviato e concordato con la Regione Marche;
- controllo topografico (planoaltimetrico) delle opere che verranno eseguite;
- le prospezioni geofisiche atte ad indagare di nuovo la struttura geologica del fondale marino dovrebbero essere eseguite nel Comune di Ancona;
- il Comune nel cui territorio ricade l'opera dovrà verificare rigorosamente l'attuazione delle prescrizioni e la rispondenza del progetto alle norme che regolano l'edificazione nell'ambito del territorio comunale alla luce delle disposizioni previste dalla normativa vigente in materia;

VISTA la nota del 27 dicembre 1993 del Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali in cui si ribadisce il parere favorevole già espresso in data 26 giugno 1992, con cui, in considerazione del rilievo che l'emergenza costruttiva verrà necessariamente ad assumere nei confronti dell'assetto storico - ambientale dell'area urbanizzata all'intorno, autorizza, per quanto di competenza, l'esecuzione dell'opera con l'osservanza delle seguenti prescrizioni riferite al progetto complessivo:

- che la sistemazione a verde della fascia costiera sia progettata e realizzata come elemento di effettiva continuità con la vegetazione esistente nella stessa;
- che la realizzazione dei manufatti a servizio dell'area venga particolarmente curata sotto il profilo architettonico, perchè rivesta effettivamente un ruolo di riqualificazione per l'ambito portuale al limite dell'edificato urbano;





# *Il Ministro dell'Ambiente*

- che il fabbricato servizi sia sensibilmente ridotto e quindi rivisto progettualmente sotto l'aspetto volumetrico e, in particolare, sotto quello architettonico, vista la localizzazione dello stesso;
- gli elaborati esecutivi del progetto dovranno essere trasmessi, per l'approvazione definitiva, al Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali tramite la Soprintendenza per i Beni Ambientali di Ancona;

**PRESO ATTO** che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

## **E S P R I M E**

- **giudizio positivo** circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al primo lotto presentato dalla Società Marina Dorica S.p.A. a condizione che:

**si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) prima dell'inizio dei lavori il proponente dovrà predisporre un piano dettagliato di reperimento dei materiali; analogamente il proponente dovrà predisporre un piano specifico delle attività e modalità di cantierizzazione; non risultando nello studio ben definite o esplicite le eventuali misure che si intendono adottare per la mitigazione e/o compensazione degli impatti "minori", in fase di costruzione e di esercizio, il proponente dovrà predisporre uno studio specifico;
- b) dovranno essere espletate le procedure per quanto riguarda gli aspetti sismici;
- c) sia predisposto un progetto per le opere di potenziamento dell'impianto di depurazione e di circolazione delle acque, opportunamente dimensionate che dovranno essere realizzate contestualmente alla costruzione del porto;
- d) sia dimostrata la disponibilità dei mezzi finanziari che assicurino la realizzazione del progetto relativo al I lotto nei 22 mesi previsti;
- e) è opportuno che durante l'esecuzione della prima fase e prima della realizzazione della rimanente seconda fase venga realizzato il seguente monitoraggio e controllo al fine di individuare con maggior precisione l'impatto sull'ambiente circostante ed i rischi a cui lo stesso porto dovrebbe essere sottoposto:

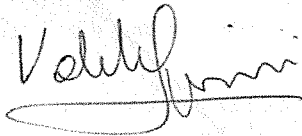
- monitoraggio e controllo della dinamica marina e dei sedimenti il cui programma dovrà essere inviato e concordato con la Regione Marche;
  - controllo topografico (planoaltimetrico) delle opere che verranno eseguite;
  - le prospezioni geofisiche atte ad indagare di nuovo la struttura geologica del fondale marino dovrebbero essere eseguite nel Comune di Ancona;
  - il Comune nel cui territorio ricade l'opera dovrà verificare rigorosamente l'attuazione delle prescrizioni e la rispondenza del progetto alle norme che regolano l'edificazione nell'ambito del territorio comunale alla luce delle disposizioni previste dalla normativa vigente in materia;
- f) la sistemazione a verde della fascia costiera sia progettata e realizzata come elemento di effettiva continuità con la vegetazione esistente nella stessa zona;
- g) gli elementi di cui alle lettere a) c) e d) dovranno essere inviate al Ministero dell'ambiente per la verifica prima dell'inizio dei lavori; gli elementi della lettera f) dovranno essere inviate al Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali;
- **giudizio negativo** circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al II lotto in quanto questa potrà essere valutata solo dopo l'avvenuta esecuzione di un progetto di stabilizzazione dell'area dissestata e nell'ambito di un giudizio più generale di pianificazione territoriale dell'entro-fascia territoriale;

#### D I S P O N E

che il presente provvedimento sia comunicato alla società Marina Dorica S.p.A., al Ministero dei Lavori Pubblici, al Ministero della Marina Mercantile, al Comune di Ancona ed alla Regione Marche, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre Amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 25 FEB 1994

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE



IL MINISTRO PER I BENI  
CULTURALI ED AMBIENTALI

