



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

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

IL COORDINATORE DELLA SOTTOCOMMISSIONE VAS

Alla DG VA del MASE
va@pec.mite.gov.it

E p.c. :

Al Capo Dipartimento DISS del MASE
Ing. Laura D'Aprile

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/programma-progetto "Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino" nel porto di Ancona. - Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Si trasmette il parere in oggetto per le successive azioni di competenza della Direzione Generale Valutazioni Ambientali, approvato dalla Sottocommissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VAS nella seduta del 14/07/2023.

Cordiali saluti.

Il Coordinatore Sottocommissione VAS

Ing. Bernardo Sera

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D. Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)



Bernardo Sera
Ministero dell'Ambiente
Coordinatore Sottocommissione
VAS
15.07.2023 08:44:14 GMT+00:00



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

* * *

Parere n. 53 del 14/07/2023

Piano:	VAS – VIA integrata ai sensi del D. Lgs. 152/2006, art. 6, comma 3-ter <i>Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino nel Porto di Ancona</i> Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI) ID_VIP: 9243
Autorità Proponente:	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale
Autorità Procedente:	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS Sottocommissione VAS

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- l’articolo 9 della Costituzione della Repubblica Italiana, entrata in vigore il 1° gennaio 1948, così come integrato dall’art. 1 della legge costituzionale n. 1 del 2022 secondo cui: *“La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione. Tutela l’ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell’interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali.”*”;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i. (d’ora innanzi D.Lgs. n. 152/2006) ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS);
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 e n. 238 del 24/11/2020 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

RICHIAMATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare:

- la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente (VAS);
- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D.Lgs. n.152/2006 recante e in particolare:
 - l’art. 6, recante *“Oggetto della disciplina”* e, in particolare:
 - il comma 2 ai sensi del quale *“Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:*
 - a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell’aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l’approvazione, l’autorizzazione, l’area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto;
 - b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione

d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni”;

- il comma 3-ter ai sensi del quale: “3-ter. Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale o del Piano di sviluppo aeroportuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali e' prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale o dal Piano di sviluppo aeroportuale. Qualora il Piano regolatore Portuale, il Piano di sviluppo aeroportuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento.”.
- l'art. 11, recante “*Modalità di svolgimento*” e, in particolare, il comma 2 lett. c ai sensi del quale l'autorità competente “esprime, tenendo conto della consultazione pubblica, dei pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, un proprio parere motivato sulla proposta di piano e di programma e sul rapporto ambientale nonché sull'adeguatezza del piano di monitoraggio e con riferimento alla sussistenza delle risorse finanziarie”;
- l'art. 13, recante *Redazione del rapporto ambientale* e, in particolare:
 - il comma 1 ai sensi del quale “Sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma, il proponente e/o l'autorità precedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari delle attività di elaborazione di piani e programmi, con l' autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale”;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, in considerazione degli aspetti di modifica e integrazione della disciplina VIA e VAS;
- il Decreto Legge del 6/11/2021, n. 152 recante “*Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose*” in considerazione degli aspetti di modifica e integrazione della disciplina VAS;
- il Decreto Legislativo 22/01/2004 n. 42 “*Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della Legge 6 luglio 2002 n. 137*”;
- la Legge 9 gennaio 2006, n. 14 “*Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000*”;
- la Legge 29 aprile 2015, n. 57 “*Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea per la del patrimonio archeologico, fatta alla Valletta il 16 gennaio 1992*” fatta alla Valletta il 16 gennaio 1992”;
- le Linee Guida Commissione Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;

- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 357/1997 recante “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”;
- Linee Guida Nazionali per la Valutazione di incidenza (VInCA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4 (Rep. atti n. 195/CSR) - “Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2003 “Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”;
- la Legge 28/01/1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modifiche Pubblicata nella Gazz. Uff. 4 febbraio 1994, n. 28, S.O. e, in particolare:
 - Art. 5 "Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore di sistema portuale e piano regolatore portuale" comma 3-ter che stabilisce che “I piani regolatori portuali sono sottoposti, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS.”;
- le Linee Guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n.133/2016;
- le Linee Guida per l’Integrazione dei Cambiamenti Climatici e della Biodiversità nella VAS della Commissione Europea-2013 (*Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment*);
- le Linee Guida “Attuazione della Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente- Commissione Europee-2003”;
- la “Carta Nazionale del Paesaggio Elementi per una Strategia per il paesaggio Italiano” MIBACT-2018;

PRESO ATTO che

- il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali è l’Autorità Competente per le procedure di VAS, di VIA e di VAS e VIA integrata;
- L’Autorità di sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (d’ora innanzi Proponente) con nota prot. n. MiTE. 158545 del 16 dicembre 2022, perfezionata con nota acquisita al prot. MiTE.23174 del 16 febbraio 2023, ha presentato, per competenza, alla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (d’ora innanzi Divisione), ai sensi dell’art. 6 comma 3-ter del D.Lgs. n. 152/2006, la documentazione necessaria per l’avvio della fase di Scoping della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica al piano-progetto “*Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino*” nel porto di Ancona (d’ora innanzi Piano/Progetto);
- la Divisione con nota prot. n. 18818 in data 09/02/2023, ha comunicato procedibilità istanza, pubblicazione documentazione e Responsabile del procedimento;
- con nota acquisita al prot. 2149 del 28/02/2023 l’Autorità Proponente ha inviato notifica di avvio della consultazione sul Rapporto Preliminare ai Soggetti Competenti in materia Ambientale;
- con nota prot. 43399 del 22/03/2023 il Comando Militare Esercito Marche ha informato della consultazione sul Rapporto Preliminare, per acquisirne i relativi pareri, al Comando Marittimo Capitale,

Aeronautica Militare, Comando Forze Operative Nord, Comando Provinciale dei Carabinieri di Ancona, Comando per le Operazioni in Rete, 3° Reggimento Trasmissioni, Sezione Autonoma Staccata.

VISTO E TENUTO CONTO

- che i soggetti competenti in materia ambientale (SCA) di seguito elencati hanno inviato le proprie osservazioni sulla portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nello Studio Ambientale Integrato (in seguito “SAI”) (il testo integrale delle osservazioni è pubblicato sul sito del MASE ai seguenti indirizzi: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9609/14111?Testo=&RaggruppamentoID=1059#form-cercaDocumentazione> e <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9609/14111?Testo=&RaggruppamentoID=1075#form-cercaDocumentazione>);
- che di tali osservazioni si sintetizza quanto segue:

Osservazioni arrivate entro i termini

N	SCA	Prot. MITE	Contenuti
1	AST di Ancona - Dipartimento di Prevenzione - UOC ISP Ambiente e Salute	33191 del 07/01/23	L' AST chiede la valutazione dei potenziali impatti sulla salute umana derivanti dalla realizzazione dell'opera, indicando anche le azioni di mitigazione per ridurre i possibili effetti negativi sulla comunità locale, come previsto dalle “Linee guida regionali per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAAS) nelle procedure di VIA e VAS” approvato con Decreto del Dirigente della P.F. “Prevenzione e Promozione della salute nei luoghi di Vita e di Lavoro” n. 4/SPU dell'11/02/2020 della Regione Marche.
2	ARPAMARCHE	45377 del 24/03/23	L'ARPAM, nel richiamare il parere di competenza sulla procedura di verifica regionale di assoggettabilità a VAS di cui alla nota prot. 31049 del 25/09/2019, chiede che nel RA vengano approfonditi: la valutazione di coerenza orizzontale (anche con altri piani/programmi regionali, per esempio la strategia regionale dello sviluppo sostenibile), l'impatto ambientale (per ciascuna azione rispetto alle componenti interessate), misure di compensazione e mitigazione, valutazione delle alternative (sviluppate ad un livello che consenta la stima dell'impatto atteso che dovrà essere confrontato con quello delle altre alternative proposte), misure previste per il monitoraggio (del piano, marino-costiero, idrodinamico-costiera, dell'ambiente terrestre prospiciente, del traffico indotto, della produzione di rifiuti e di materiali utilizzati, delle emissioni e della qualità dell'aria, dell'uso della risorsa idrica, degli aspetti energetici).
3	Regione Marche – Settore Rischio Sismico	30113 del 02/03/23	La Regione puntualizza che per le opere che richiedono il rilascio di autorizzazione sismica ai sensi del D.P.R. 6/6/2001 n. 380 artt. 94 e 94bis, viene rilasciato un parere esclusivamente sulla base di un progetto esecutivo ed ai sensi della L.R. 4.01.2018, n. 1, modificata dalla L.R. 5.08.2020.
4	Marina Militare – Comando	47381 del 28/03/2023	La Marina Militare non rileva motivi ostativi alla realizzazione dell'opera.

	Interregionale Marittimo Centro e Capitale - Ufficio Infrastrutture e Demanio		
5	Regione Marche – Settore Valutazioni e Autorizzazio ni Ambientali	48707 del 30/03/23	La Regione chiede che nel RA siano approfonditi gli impatti derivanti dall'esercizio dell'opera sulla qualità dell'aria, traffico veicolare, rumore. Viene richiesta una maggiore considerazione dell'elettrificazione delle banchine quale misura di mitigazione degli impatti derivanti dal maggior traffico navale. In ambito di monitoraggio VAS ricorda che la Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile riporta all'Allegato 5 gli indicatori minimi obbligatori per la VAS in ambito regionale.
6	Comune di Ancona - Direzione Urbanistica, Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità	48612 del 30/03/23	Il Comune chiede approfondimenti su valutazione e stima delle dinamiche di traffico indotte ai varchi di accesso portuale, verifica ed adeguamento delle soluzioni viabilistiche, verifica ed adeguamento delle soluzioni di trasporto pubblico, valutazione e stima di percorso ciclopedonabile.
7	Provincia di Ancona - Settore IV - Pareri urbanistici e valutazioni ambientali di piani urbanistici e territoriali	50342 del 31/03/23	La Provincia, nel richiamare e ribadire i contenuti del parere di competenza sulla procedura di verifica regionale di assoggettabilità a VAS di cui alla nota prot. n. 37709 del 15/10/2019, richiede un idoneo set di indicatori che calcolino calcolare gli effetti della previsione attesa 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; richiede un approfondimento delle ricadute sul "carico urbanistico", definito come " <i>fabbisogno di dotazioni territoriali di un determinato immobile o insediamento in relazione alla sua entità e destinazione d'uso</i> "; richiede un approfondimento sull'analisi di coerenza con la pianificazione sovraordinata; un approfondimento sulle alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e 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.

Osservazioni arrivate oltre i termini:

N.	SCA	Rif. Prot. MITE	Contenuti
1	MIC – DG ABAP – Servizio V	74504 del 09/05/23	La DG, in recepimento anche della nota della Soprintendenza di Ancona, Pesaro ed Urbino prot. n. 3954 del 30/03/2023, chiede approfondimenti riguardanti la tutela paesaggistica (anche mediante fotoinserimenti), tutela archeologica (riguardanti, tra le altre cose, analisi dirette e strumentali sul molo), il quadro programmatico.

CONSIDERATO che i riferimenti normativi per il mare sono:

- la **Direttiva 2008/56/CE** sulla strategia per l'ambiente marino che stabilisce il riferimento ambientale della politica marittima integrata dell'Unione europea (PMI), stabilendo principi comuni per gli Stati membri al fine di favorire lo sviluppo sostenibile dei mari e delle economie marittime e costiere e sviluppando un processo decisionale coordinato per raggiungere un buono stato ecologico delle acque marine;
- il **Decreto legislativo 13 ottobre 2010, n. 190** recante “Attuazione della direttiva 2008/56/CE” (in G.U. n. 270 del 18 novembre 2010) e successive modificazioni;
- la **Direttiva 2014/89/UE** che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo con l'intento di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime (c.d. economia blu), lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine;
- il **Decreto legislativo n. 201 del 17 ottobre 2016** recante “Attuazione della direttiva 2014/89/UE” (GU Serie Generale n.260 del 07-11-2016);

CONSIDERATO che

- il Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibile - Dipartimento per la Mobilità sta predisponendo il “**Piano di Gestione dello Spazio Marittimo Italiano - Area Marittima Adriatico**” e con nota acquisita al prot. con n. MiTE.118255 del 28/09/2022 ha presentato alla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali la domanda per l'avvio della procedura di VAS – Fase di *Scoping* ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D. Lgs. n. 152/2006 sul citato Piano;

CONSIDERATO che

- i riferimenti normativi del Piano Regolatore Portuale (PRP) sono:
 - Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (*GU n.28 del 04-02-1994 - Suppl. Ordinario n. 21*) “Riordino della legislazione in materia portuale” e successive modifiche, che disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti” (art. 1). Inoltre, disciplina i compiti e le funzioni delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), aggiornati dal D.lgs. 13 dicembre 2017 n. 232.

- **D. Lgs. 4 agosto 2016, n. 169** “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”;
- **D. Lgs. 13 dicembre 2017, n. 232** “Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169 concernente le Autorità Portuali”.
- Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori del Portuali emanate nel 2004 dal Ministero delle Infrastrutture, tramite il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (d’ora innanzi *Linee Guida*).

CONSIDERATO, in relazione al principio DNSH "do no significant harm",

- il **Regolamento (Ue) 2020/852** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 (Regolamento Tassonomia), relativo all’istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, è una delle misure adottate dal Parlamento Europeo per attuare il "Piano d’azione per la finanza sostenibile" del 2018 della Commissione Europea;
- l'articolo 17 del Reg. UE 2020/852 prevede il **principio "non arrecare un danno significativo" (DNSH, "do no significant harm")**. Tale articolo definisce il "danno significativo" per i sei obiettivi ambientali contemplati dal regolamento:
 - Mitigazione dei cambiamenti climatici
 - Adattamento ai cambiamenti climatici
 - Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine
 - Transizione verso un’economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti
 - Prevenzione e riduzione dell’inquinamento
 - Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

PREMESSO che

- Il porto di Ancona fa parte dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. I principali compiti dell’Autorità di Sistema Portuale sono sanciti dall’art. 6, c.4, Legge 84/94.
- Ai sensi del **L. 84/1994, art. 5, comma 1**, l’AdSP ha il compito di redigere un **Documento di Pianificazione Strategica di Sistema - DPSS** coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica; **il DPSS non deve essere assoggettato alla procedura di VAS** (L. 84/1994, art. 5, comma 1-bis).
- I contenuti operativi e la disciplina attuativa competono al Piano Regolatore Portuale (PRP) di ciascuno scalo, che delimita e disegna l’ambito e l’assetto complessivo delle aree strettamente correlate alle funzioni portuali e ne definisce la disciplina.
- Le **finalità del DPSS e del PRP, vengono delineate dall’Art. 5 della L. n. 84/1994**. Il PRP ha una durata non fissata per norma, ma il suo **orizzonte temporale** efficace è concordemente individuato in **10-15 anni**. Esso costituisce lo strumento di pianificazione del territorio demaniale marittimo e degli specchi acquei individuati come “Ambito Portuale”, normando le destinazioni differenziate del territorio medesimo per la tutela del diritto di pianificazione da parte dell’Autorità proponente.
- La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell’Autorità di sistema portuale.

- Ai sensi dell'art. 5, c.2-bis, della L. n. 84/94 “il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:
 - a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;
 - b) **inviato** successivamente **per il parere**, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, **al comune e alla regione** interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché **al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili** per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e **al Consiglio superiore dei lavori pubblici** per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;
 - c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS”.

CONSIDERATO che, per quanto riguarda lo stato della procedura della Variante localizzata:

- Con **Delibera n. 10 del 29/04/2016**, il Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Ancona decide di avviare le procedure progettuali e amministrative volte alla realizzazione del banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino. Tale intervento è ritenuto azione strategica per lo sviluppo dello scalo marittimo, atta a consentire, nel perseguimento delle giuste condizioni di competitività dei traffici marittimi, l'accosto di unità navali da crociera di moderna generazione, lunghe fino a 350 m. A tal fine viene predisposto il Progetto di fattibilità tecnica ed economica, ai sensi dell'art. 23, commi 5 e 6, del D.Lgs. n. 50/2016, di cui si è detto.
- In data **21/02/2019**, l'AdSP del MAC indice una Conferenza di Servizi preliminare ai sensi dell'art. 14, comma 3, della L. n. 241/1990, finalizzata ad acquisire le condizioni per ottenere, successivamente alla redazione del progetto definitivo, i necessari pareri, intese, concessioni, nulla osta, autorizzazioni, concessioni o atti di assenso comunque denominati. La Conferenza di Servizi si conclude con determinazione conclusiva del 30/04/2019.
- Successivamente, l'AdSP avvia l'iter di approvazione della Variante localizzata al vigente PRP di Ancona (Decreto di approvazione del Ministro dei Lavori Pubblici n. 1604 del 14/07/1988), ai sensi dall'art. 22 del D.Lgs. n. 169 del 04/08/2016, come modificato dal D.Lgs. n. 232 del 13/12/2017. Con **Delibera del Comitato di Gestione n. 19 del 23/07/2019** viene adottata la Variante localizzata relativa al banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino nel Porto di Ancona, corredata da Rapporto Preliminare Ambientale, previa acquisizione della relativa intesa da parte del Comune di Ancona giusto quanto deliberato dalla Giunta della stessa Amministrazione con atto n. 221 del 19/04/2018.
- L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, con **nota 4662 del 07/08/2019** (prot. Regionale 0980248 del 08/08/2019), ha richiesto l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'art. 12 del D.Lgs. n. 152/2006 per la variante al Piano Regolatore portuale del Porto di Ancona per banchinamento del Molo Clementino. In allegato alla richiesta è stato trasmesso il Rapporto Preliminare e la proposta di SCA – Soggetti Competenti in materia Ambientale da consultare.
- Con **nota prot. 1000977 del 19/08/2019** l'Autorità Competente regionale per la VAS (Regione Marche, Servizio tutela, gestione e assetto del territorio) ha richiesto agli SCA un parere in merito

all'assoggettabilità a VAS della variante. I pareri pervenuti evidenziano che:

- **Regione Marche – Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio (ID 1008373 del 23/08/2019)**: il Servizio ritiene che la variante proposta non sia in contrasto con il Piano Regionale dei Porti approvato con DACR n. 149 del 02/02/2010 e rileva che si prevede la trasformazione degli usi dell'area, da prettamente portuale commerciale e passeggeri ad uso misto anche urbano, permettendo l'integrazione del fronte marittimo con la città e riorganizzando il sistema viario.
- **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche (prot. 0019008-P del 13/09/2016)**: per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici, la Soprintendenza considera che la variante per l'intervento previsto non comporterà impatti significativi in termini di visuale e percezione dei beni tutelati presenti nell'intorno e, fornendo un parere favorevole di massima, rimanda la propria valutazione alla successiva fase di progettazione al momento della richiesta dell'autorizzazione paesaggistica. Per quanto riguarda la tutela archeologica, la Soprintendenza fa presente che l'area in cui sono previste le opere di banchinamento è “ad alto rischio archeologico” e che quindi è “indispensabile attivare le procedure di verifica di interesse archeologico prima dell'inizio dei lavori di banchinamento, con attività e metodologie che saranno esplicitati al momento della richiesta dell'autorizzazione paesaggistica”.
- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Capitaneria di Porto di Ancona (prot. 29285 del 16/09/2019)**: non vengono ravvisati “motivi ostativi alla positiva assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. n. 152/2006 della variante di cui trattasi”.
- **Assemblea di Ambito Territoriale Ottimale n. 2 (AATO2) “Marche Centro – Ancona” (nota del 19/09/2019)**: esprime un parere favorevole con prescrizioni concernenti il servizio dell'acquedotto e il servizio di fognatura.
- **ASUR – Area vasta n. 2 (prot. 140492 del 20/09/2019)**: ritiene che la variante debba essere assoggettata a VAS in quanto nel Rapporto Preliminare non sono evidenziate misure di mitigazione e compensazione per gli eventuali effetti detrattori derivanti dall'attuazione del PRG. “In particolare si chiede l'analisi delle interazioni con la popolazione limitrofa delle navi durante la sosta in porto e l'aumento del traffico veicolare previsto ponendo particolare attenzione alle ricadute di SOx”.
- **ARPAM – Agenzia regionale per la Protezione Ambientale delle Marche**: l'ARPAM fornisce osservazioni tecniche suddivise per matrici ambientali (prot. 0031048 del 25/09/2019):
 - Per la biodiversità rileva che “prima di ipotizzare impatti trascurabili sulle comunità bentoniche sarebbe utile poter disporre di una prima caratterizzazione delle stesse” e che per 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*”.
 - Per i rifiuti “*si ritiene che per valutare l'impatto derivante da tale aspetto, in considerazione del sensibile aumento dei rifiuti prodotti [...] debba essere valutata la capacità massima dei rifiuti stoccabili/trattabili delle ditte ricettrici dei rifiuti e le eventuali capacità di espansione*”.
 - Per la matrice aria si rileva che “*... 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*”.
 - Viene quindi fornito un elenco delle informazioni che dovrà contenere il rapporto Ambientale, ritenendo che la variante debba essere sottoposta a VAS.

- Per quanto riguarda il rumore, occorre una dettagliata valutazione previsionale di impatto acustico, relativa non solo all’impatto dell’attività del terminal ma anche da quanto sarà indotto nelle aree della città attraversate dal traffico veicolare. A tale proposito rimarca che “contrariamente a quanto affermato nella tabella del paragrafo 2.1 al punto 1.A) la variante avrà effetto diretto anche sulle altre aree 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”. Sempre in relazione al rumore, ARPAM fornisce alcune indicazioni relative alla fase progettuale: autorizzazioni da richiedere, necessità di valutare l’impatto acustico degli eventuali parcheggi supplementari per le auto passeggeri e l’impatto acustico sulle abitazioni situate fronte porto a seguito delle modifiche della viabilità, disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell’impatto acustico di cui al DPR 142/2004, monitoraggio del clima acustico *ante operam* e in costo d’opera, previsione di opportuni piani di risanamento acustico.
- Con la medesima nota prot. 1000977 del 19/08/2019, l’Autorità Competente regionale per la VAS afferma che il Rapporto Preliminare risulta carente di indicazioni relative agli effetti della variante nei confronti del paesaggio costituito dall’arco portuale e dal fronte cittadino, dove peraltro insistono già navi da trasporto passeggeri di notevoli dimensioni. Non sono state date indicazioni in merito alla necessaria verifica di coerenza con l’area ad elevato rischio di crisi ambientale (AERCA) e con il Piano di risanamento e mantenimento della qualità dell’aria ambiente di cui alla DACR n. 143 del 12/01/2010. Ulteriore carenza di indicazioni si rileva nei confronti degli effetti indotti sul traffico cittadino e dei beni monumentali. Pertanto, come stabilito dalla DGR 1813/2010, non essendo prevista una fase di richiesta di integrazioni e ravvisando che dall’attuazione della variante possano originarsi effetti significativi senza che il Rapporto Preliminare fornisca elementi sufficienti per escluderli, si ritiene necessario sottoporre la variante a VAS. Anche dal parere fornito dall’ASUR2 e da quanto segnalato dall’ARPAM risultano carenze delle analisi condotte nel Rapporto Preliminare e la conseguente necessità di effettuare alcuni approfondimenti in relazione alle potenziali criticità ambientali. Da tali contributi risulta in particolare la rilevanza della variante in termini di ripercussioni nei confronti del sistema viario dell’intera città e non solo dell’ambito portuale, non potendosi escludere effetti significativi soprattutto nei confronti della qualità dell’aria. Inoltre, la variante ricade all’interno dell’AERCA, elemento tutt’altro che secondari e di cui si dovrà tener debito conto nello svolgimento del procedimento di VAS.
- La Regione evidenzia che la procedura di VAS risulta necessaria affinché siano possibili la predisposizione e valutazione di alternative con relative mitigazioni, la partecipazione dei cittadini e il monitoraggio degli effetti ambientali, sociali, economici. Fa inoltre presente che un ulteriore elemento di cui tenere conto nella predisposizione delle alternative e nella loro valutazione dovrà essere il contributo che la variante potrà fornire ad alcuni degli obiettivi di sostenibilità contenuti nella SNSvS e compresi nella SRSvS (che nel 2019 era in fase di predisposizione e che è stata approvata dall’Assemblea Legislativa Regionale nella seduta del 13 dicembre 2021, N. 49 con deliberazione n. 25).
- Pertanto, con **Decreto n. 189 del 14/10/2019** la Regione conclude che, in considerazione degli elementi di cui all’Allegato I del D.Lgs. n. 152/2006 e in particolare del punto 2 per le caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate e tenuto conto dei pareri pervenuti, la variante al PRP del Porto di Ancona per il Banchinamento del Molo Clementino possa avere impatti sull’ambiente e debba quindi essere assoggettata a VAS.
- Allo stesso tempo, con **nota prot. 5086 del 09/09/2019**, la Variante localizzata viene trasmessa al

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; il parere n. 71/2019 è reso nell'adunanza del 25/11/2020.

Nella tabella riportata alle pagine 13-21 del SAPI (par. 1.5) l'Autorità Procedente riepiloga le prescrizioni contenute nel suddetto parere e fornisce un commento circa il recepimento delle stesse. In merito a tali prescrizioni si evidenzia, in particolare che:

- Il Comune di Ancona concentra le proprie osservazioni sul tema del traffico, anche indotto dalla Variante Localizzata, sulle soluzioni viabilistiche (su questo punto si esprime anche il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici), sulle soluzioni di trasporto pubblico collettivo e su un possibile percorso ciclopedonale. In risposta, l'Autorità procedente afferma che *“Nel presente documento è stata revisionata la prospettiva di crescita del traffico crociere nel Porto di Ancona. Conseguentemente è stato prodotto un approfondimento in merito alla domanda di mobilità generata dall'intervento che modifica lo scenario contenuto nel PFTE rendendolo, di fatto” compatibile con la attuale situazione del Porto di Ancona*. Tra la documentazione che accompagna il SAPI, il proponente elenca lo “Studio del traffico passeggeri crociere. Stato attuale e prospettive” che potrebbe essere l'approfondimento sopra richiamato e indicato dal Proponente; tuttavia tale documento non appare tra la documentazione presentata ai fini della presente fase di valutazione (il documento “Analisi degli impatti sulla viabilità generati dalla realizzazione di un nuovo Terminal Crociere nel Porto di Ancona - 170518 SDG-Analisi della viabilità portuale-nuovo Terminal Crociere - risulta essere del 2017 e quindi antecedente la richiesta del Comune). il tema appare comunque trattato nei paragrafi 2.3 (in relazione al traffico crocieristico e alle prospettive di crescita) e 5.2.1 (in relazione al traffico stradale indotto) del SAPI, ma sarebbe opportuno che l'approfondimento trovasse adeguata espressione nel previsto “Studio del traffico passeggeri crociere. Stato attuale e prospettive” fondato su uno studio di analisi e previsione del traffico crocieristico. In generale, si ritiene che tutte le indicazioni circa il recepimento delle prescrizioni / osservazioni, dovrebbero essere maggiormente chiarite indicando nomi e codici degli elaborati e capitoli/paragrafi.
- Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sul tema della sicurezza della manovra che richiesto di “estendere lo studio di manovra della nave di progetto a condizioni di moto ondoso di maggiore intensità rispetto a quelle prese in considerazione durante l'esecuzione delle simulazioni di manovra effettuate presso il Cetena, in particolare riferendosi a tutte le condizioni “ordinarie” di moto ondoso dello Studio Idraulico Marittimo che correda la richiesta di Variante localizzata (Tabella 1 – pag.6). la verifica dei risultati dell'addendum allo studio di navigabilità dovrà essere effettuata dalla Guardia Costiera che, come noto, ha la competenza in materia di sicurezza della navigazione”.

Di conseguenza l'Autorità Procedente riporta che “nel novembre 2021 si sono svolte presso il CETENA di Genova, con esito positivo, le simulazioni integrative estese a tutte le condizioni “ordinarie” così come individuate nello Studio Idraulico Marittimo redatto nel 2018”.

Il Proponente ha pertanto presentato il documento “Simulazioni di manovra per il Porto di Ancona” (codice elaborato “RTC_14408_AdSPMAC-signed”) che ha come obiettivo la verifica dell'agibilità nautica dello specchio acqueo a disposizione per navi cruise di grandi dimensioni in ingresso e uscita dal porto.

Al cap. 5 (“CONDIZIONI METEOMARINE”) dello studio, con riferimento a quanto richiesto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, viene chiarito che “Le condizioni d'onda prese in considerazione, come indicato all'interno del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ..., si riferiscono allo studio prodotto da Acquatecno, mentre per quanto riguarda l'intensità di vento e corrente, è stato fatto riferimento alle indicazioni ottenute dal Corpo Piloti di Ancona. Con

riferimento agli obiettivi di questo studio di manovrabilità ... per le simulazioni sono state scelte le condizioni meteomarine più severe per il paraggio di Ancona, ovvero quelle di Grecale (NE), Tramontana (N) e Maestrale (NW)”.

Le simulazioni svolte sull’unità Cruise hanno dimostrato la fattibilità delle manovre anche in caso di condizioni meteo severe. A seguire si riportano alcuni stralci della sintesi dello studio (par. 7.4):

“Dall’esito delle simulazioni emerge che la flotta minima dei rimorchiatori deve essere costituita da un rimorchiatore da 60 t e un rimorchiatore da 70 t. Il Capo dei Piloti del porto di Ancona ritiene comunque auspicabile la presenza, per navi di lunghezza 350 m, di almeno un rimorchiatore di maggior potenza rispetto a quelli ipotizzati”.

A partire dagli obiettivi indicati nel Capitolo 1, i risultati raggiunti sono: “• È stata valutata con esito positivo l’adeguatezza dello specchio acqueo a disposizione di grandi navi cruise in termini di sicurezza della navigazione e di manovrabilità nelle condizioni meteorologiche considerate, al fine di compiere le manovre di arrivo e partenza presso la nuova banchina ricavata sul fronte esterno del Molo Clementino, attualmente allo stato di progetto di fattibilità tecnico-economica, nell’area del Porto di Ancona ...; • Sono state individuate le condizioni operative limite per lo svolgimento in sicurezza delle manovre di ingresso e uscita, anche con l’ausilio di rimorchiatori ...; • Sono state fornite indicazioni sullo svolgimento delle manovre di ingresso/uscita e accosto delle navi e sulle strategie di manovra, tenendo in considerazione la presenza di altre navi ormeggiate e differenti condizioni meteo marine all’interno del porto ...; • È stata valutata con esito positivo l’adeguatezza dei rimorchiatori (per numero, tipologia e tiro massimo) necessari per la manovra in sicurezza della nave ...”.

- Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in merito agli aspetti ambientali generali, “ricorda che la scelta delle alternative deve essere motivata a seguito di adozione di adeguato strumento per le decisioni (analisi multicriteri, analisi costi – benefici)”, evidenzia altresì la necessità di focalizzare l’attenzione sul tema delle emissioni in aria dovute all’aumento di traffico veicolare per arrivo/partenze dei passeggeri e alle navi ospitate nella nuova banchina del Molo Clementino e richiama l’attenzione sulle “misure da adottare per il monitoraggio ambientale, avvalendosi delle fasi preliminari del procedimento di VIA-VAS integrato, su dati già disponibili”. Rispetto a questi temi, il Proponente dichiara che il recepimento avverrà nel SAI. Sul tema delle alternative, nell’ambito del SAPI sono presentate diverse ipotesi che riguardano anzitutto le modalità costruttive del banchinamento del molo Clementino e la viabilità interna di accesso al molo. Questa Commissione ritiene che nell’ambito del SAI il tema delle alternative debba essere affrontato con più ampio respiro sia in termini complessivi, da inquadrare rispetto alla Variante Localizzata di PRP, sia in termini più specifici con riferimento alle tipologie costruttive e di layout delle singole opere. Per quanto riguarda l’inquadramento rispetto alla Variante Localizzata, occorre sicuramente approfondire il tema delle connessioni modali (gomma/ferro) andando a individuare e quantificare i fabbisogni di spazi e infrastrutture correlati alle due modalità e valutandone gli effetti rispetto al fabbisogno di mobilità che si genererà dalla realizzazione della Variante Localizzata. Rispetto alle modalità di valutazione delle alternative, si ritiene che il criterio ambientale debba certamente essere considerato e pertanto occorre tenere conto degli obiettivi di sostenibilità ambientale fatti propri dalla Variante Localizzata e dal Progetto e ricavati anzitutto dalla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile.

- Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici richiama l'attenzione sulla rimozione del relitto della nave mercantile Sunrise che *“andrebbe accuratamente valutata anche in considerazione di un eventuale, ed auspicabile, recupero parziale che preservi la memoria di un evento che appartiene alla storia del porto”*; a tal proposito il Proponente dichiara che *“è altresì esclusa dal presente Studio ambientale la rimozione del Sunrise che sarà oggetto di una progettazione/autorizzazione dedicate anche in ragione del fatto che questo relitto rientra nell'elenco delle navi e dei relitti ammessi al Fondo di cui all'art. 1, commi 728 e 730 della L. 30/2020, n. 178 dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Comunicazione M_TRA.VPTM.REG.Decreti_R_.0000495.13-12-2021)”*. Sebbene quindi il richiamato studio di progettazione/autorizzazione, da predisporre successivamente, non rientri nello studio ambientale relativo alla Variante Localizzata di PRP e al Molo Clementino, si raccomanda comunque di porre particolare attenzione alla eventuale presenza di possibili metalli pesanti e altre sostanze inquinanti, presenti nella nave, che potrebbero comportare una significativa contaminazione delle acque portuali e delle matrici ambientali presenti.
- Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici richiede un inquadramento stratigrafico e geomeccanico adeguato alle problematiche tecniche previste per l'intervento, sviluppando uno specifico studio geologico, basato su indagini che consentano di definire un adeguato modello geologico e di conseguenza i relativi modelli geotecnici che consentano di fare adeguate valutazioni tecniche relative alle opere a farsi. Su questo punto il Proponente rimanda l'approfondimento a successive fasi di progettazione. Questa Commissione ritiene che l'inquadramento richiesto debba essere svolto già nell'ambito della definizione del PFTE e del SAI.

CONSIDERATO che

- La documentazione acquisita a seguito dell'attivazione della fase di verifica preliminare (*scoping*) della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs. n. 152/2006, del *“Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino nel Porto di Ancona”* consiste nello **Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI)** il quale, come riportato nel documento stesso par. 1.3, è costituito dai seguenti documenti:

- **SAPI_Studio Preliminare Ambientale Integrato (2022) (2022_09_SAPI_Rev_01)**
- EG.01_Piano Regolatore Portuale vigente del Porto di Ancona (EG_01_Piano_Regolatore_Portuale_vigente)
- EG.02_Stato attuale del Porto di Ancona (EG_02_Stato_Attuale_del_porto_di_Ancona)
- EG.03_Alternative progettuali (EG_03_Alternative)
- EG.04_Sovrapposizione del banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino al Piano Regolatore Portuale vigente (EG_04_Sovrapposizione_molo_a_PRP_vigente)
- EG.05_Variante localizzata del banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino - Collegamenti stradali e ferroviari (EG_05_Collegamenti_stradali_e_ferroviani)
- Studio del traffico passeggeri crociere. Stato attuale e prospettive

A quanto sopra si aggiungono gli elaborati del PFTE elaborato ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 50/2016.

- **Relazione tecnico – illustrativa (2016) (1_RELAZIONE_TECNICA_ILLUSTRATIVA)**
- **Relazione sismica (2016) (2_RELAZIONE_SISMICA)**
- **Relazione geotecnica e geologica (2016) (3_RELAZIONE_GEOLOGICO-GEOTECNICA)**
- **Relazione idraulico marittima (2016) (5_RELAZIONE_IDRAULICO_MARITTIMA)**

- **Relazione idrogeologica (2016) (4_RELAZIONE_IDROLOGICA)**
- Computo metrico estimativo (2016) (6_CME)
- Tav.1 “Stralcio del Piano Regolatore Portale vigente con sovrapposizione del Piano Regolatore Generale di Ancona”
- Tav.2 “Viabilità di accesso ed interna, assetto banchine portuali”
- Rav.3 “Stato di fatto: planimetria, foto ed immagini 3D”
- Tav.4 “Stato di fatto area di intervento: planimetria generale quotata e rilievo batimetrico con sezioni
- Tav. 5 “Sezioni scogliera attuale e sovrapposizione banchina”
- Tav. 6 “Planimetria nuova banchina (Soluzione 1)
- Tav. 7 “Planimetria nuova banchina (Soluzione 2)
- Tav. 8 “Viabilità: stato di fatto e di progetto”
- Tav. 9 “Planimetria, prospetti e sezioni tipo di progetto (Soluzione 1)”
- Tav. 10 “Planimetria, prospetti e sezioni tipo di progetto (Soluzione 2)
- Tav. 11 “Fognature e impianti: planimetria e particolari costruttivi”
- Tav. 12 “Particolari costruttivi”

Elaborati e studi specialistici

- Indagini biologiche (2017) (Indagine_biologica_signed)
 - Verifica preventivo dell’interesse archeologico del sito interessato (2017) (Relazione_archeologica_preventiva_signed)
 - Studio preliminare ambientale e paesaggistico ex D.Lgs. n. 50/2016 ss.mm.ii. (2018) (C032017-StudioFatAmb-PortAN-180912-signed)
 - Simulazioni e verifiche di manovrabilità nautica all’interno del bacino portuale interessato in relazione alla nuova banchina oggetto di intervento
 - Studio specialistico idraulico marittimo
 - Studio di prefattibilità energetica (2017) (C17-005208_PREFATTIBILITA_ENERGETICA_PDF_002_)
 - Analisi degli impatti prevedibili sulla viabilità portuale
 - Analisi della sostenibilità economico finanziaria dell’intervento.
- Oltre ai sopra elencati elaborati, sono stati presentati ai fini delle consultazioni preliminari anche i seguenti:
- Analisi degli impatti sulla viabilità generati dalla realizzazione di un nuovo Terminal Crociere nel Porto di Ancona (2017) (170518_SDG-Analisi_della_viabilita_portuale-nuovo_Terminal_Crociere)
 - PFTE, Relazione di Inquadramento generale (2018) (C03b2017-PF-BanchinaAN-RelGen-rev01-180912-signed)
 - Rapporto Preliminare Ambientale ai fini della Verifica di Assoggettabilità a VAS (Dlgs 152/2006 e s.m.i) (2019) (C032018-ASPAN-ScreeningVAS-MoloClementino-190618-signed)
 - PFTE, Quadro economico (2016) (7_QUADRO_ECONOMICO).

Dei documenti sopra elencati, risultano mancare:

- Studio del traffico passeggeri crociere. Stato attuale e prospettive
- Simulazioni e verifiche di manovrabilità nautica all’interno del bacino portuale interessato in relazione alla nuova banchina oggetto di intervento

- Analisi degli impatti prevedibili sulla viabilità portuale
- Analisi della sostenibilità economico finanziaria dell'intervento.

CONSIDERATO che

- il Proponente, nella succitata documentazione, ha trasmesso anche la seguente documentazione integrativa:
 - Delibera del Comitato di Gestione della AdSP n. 19 del 23.07.2019, di adozione della Variante localizzata al PRP.

CONSIDERATO che

- lo Studio Preliminare Ambientale Integrato (SAPI) è articolato come segue:
 - Illustrazione dei contenuti e degli obiettivi principali della variante localizzata e motivazioni della scelta;
 - Quadro di riferimento pianificatorio e programmatico preliminare;
 - Studio delle alternative
 - Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino
 - CARATTERISTICHE AMBIENTALI, CULTURALI E PAESAGGISTICHE DELLE AREE GEOGRAFICHE CHE POTREBBERO ESSERE INTERESSATE DALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA
 - DESCRIZIONE DELLE COMPONENTI DELL'AMBIENTE SULLE QUALI LA VARIANTE POTREBBE ESERCITARE EFFETTI RILEVANTI
 - DESCRIZIONE PRELIMINARE DEI PROBABILI EFFETTI RILEVANTI DEL PROGETTO/VARIANTE SULL'AMBIENTE
 - INDIVIDUAZIONE PRELIMINARE DELLE MISURE PREVISTE PER EVITARE O PREVENIRE QUELLI CHE POTREBBERO ALTRIMENTI RAPPRESENTARE IMPATTI AMBIENTALI SIGNIFICATIVI E NEGATIVI
 - MODALITÀ DI INTEGRAZIONE DELLA PROCEDURA VIA – VAS INTEGRATA CON L'APPROVAZIONE DELLA VARIANTE LOCALIZZATA/PROGETTO
 - PIANO DI LAVORO PER LA PREDISPOSIZIONE DEL SAI
 - CONCLUSIONI

CONSIDERATO che

- ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della L. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

CONSIDERATO E VALUTATO

1. PROCEDURA DI VIA INTEGRATA VAS

- Nel SAPI, Par. 1.4 ("Procedura della VIA integrata VAS") sono richiamate le Linee Guida predisposte nel 2011 dall'allora Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare (oggi MASE) e viene riproposta l'articolazione della procedura integrata secondo una fase preliminare e la successiva fase procedurale in coerenza con quanto definito dalle suddette linee guida. Sono inoltre elencati gli Enti

territoriali interessati e i soggetti competenti in materia ambientale che, in aggiunta al MASE, al MIC e alla Regione Marche (Dipartimento Ambiente e risorse idriche, Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica) sono coinvolti nella procedura.

- Nel cap. 10 (“Modalità di integrazione della procedura VIA – VAS integrata con l’approvazione della Variante Localizzata/Progetto”) l’Autorità Procedente chiarisce che:

Lo strumento urbanistico della “variante localizzata” ad un piano regolatore portuale vigente è stato introdotto dal D.Lgs. n. 169/2016, art. 22, comma 6. Il ricorso a tale strumento era vincolato all’adozione da parte del Comitato di gestione dell’autorità di sistema portuale entro il 31/12/2019, attualmente entro il 31/12/2022.

La procedura di approvazione della Variante localizzata è la medesima delle varianti stralcio e, dunque, ai sensi del comma 4 dell’art. 5 della L. 84/1994, dei piani regolatori portuali. Come noto l’art. 5 della L. n. 84/1994, di codifica delle suddette procedure, è stata recentemente modificata (AS 2437 concernente “Conversione in legge del D.L. n. 121/2021” – c.d. D.L. Infrastrutture). In particolare, il comma 2-bis, recita che:

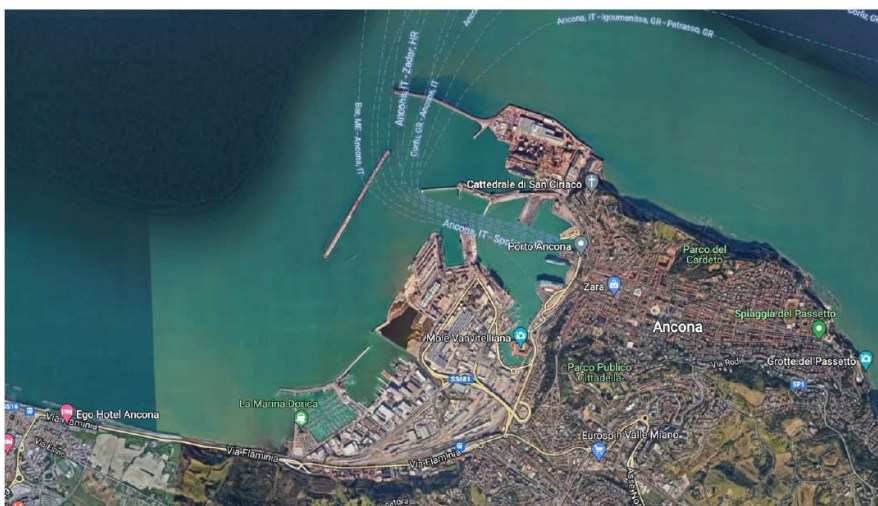
- *“Nei porti di cui al comma 1-ter, in cui è istituita l’Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:*
 - *a) adottato dal Comitato di gestione dell’Autorità di sistema portuale;*
 - *b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell’atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell’atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;*
 - *c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell’Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS”.*

Considerato che l’AdSP del MAC non dispone ancora di DPSS e che la Variante localizzata è già stata sottoposta al parere del CSLLPP che si è espresso nel merito Parere n. 71/2019 trasmessa all’AdSP con nota U.0009908.16/02/2020, una volta esperita la procedura di VIA integrata VAS, la Variante localizzata potrà essere approvata dal Comitato di gestione dell’Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

- L’inquadramento territoriale è riportato nel cap. 2 del SAPI denominato “Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino - Variante localizzata” (elaborato 2022_09_SAPI_Rev_01-signed-signed-signed), e nel cap. 5 dello stesso documento (par. 5.1 Area di intervento).
- Procedendo da nord verso sud lungo uno sviluppo di circa 137 miglia nautiche della costa centrale adriatica italiana, il Porto di Ancona e Falconara Marittima seguono al Porto di Pesaro e precedono il Porto di San Benedetto del Tronto, con i quali ricadono nella Regione Marche.

- Si tratta di un porto multifunzionale, di rilevanza internazionale e ricade nella 2^a Categoria, 1^a Classe ai sensi dell'art. 4 della L. n. 84/1994. È ubicato nella parte più settentrionale dell'omonimo Golfo. Comprende anche il terminale petrolifero di Falconara Marittima, direttamente collegato alla retrostante Raffineria A.P.I. e localizzato a circa 8,0 km a nord – ovest del Porto stesso.
- Il Porto di Ancona, protetto a nord e a nord-ovest, rispettivamente, dalla Diga foranea settentrionale e dalla Diga occidentale, è formato da una serie di bacini (Darsena Fincantieri, Porto Storico, Nuova Darsena, Banchina Rettilinea, Darsena Cantieri nautici e Marina Dorico) e dal complesso di aree a terra che gli si sviluppano intorno. In particolare, è formato da:
 - l'area Fincantieri, ubicata nell'estremità settentrionale dell'infrastruttura, che dispone di bacino e terrapieno dedicati; qui ha sede uno dei principali cantieri navali italiani;
 - il Porto Storico si sviluppa attorno al bacino circolare tra il Molo Nord e la Banchina da Chio; è sede di una delle due aree doganali ed ospita i traffici Ro – Ro e Ro – Pax Schengen ed extra – Schengen;
 - l'area del Mandracchio, che circonda la Mole Vanvitelliana, ospita una consistente flotta peschereccia e gli edifici per la vendita del pescato;
 - il Porto commerciale, infine, che è formato dalle opere a mare e a terra comprese tra il Molo Sud e la foce del Conocchio, comprendendo la Nuova Darsena, la Banchina Rettilinea e il terrapieno in fase di completamento;
 - la Darsena dei cantieri nautici, ad ovest della foce del Conocchio, che protegge le strutture a mare in uso alle aziende insediate nell'area dell'ex Consorzio ZIPA. Questa Darsena è protetta ad ovest da una scogliera pressoché allineata alla Banchina Rettilinea con la quale forma l'imboccatura rivolta verso nord;
 - il Porto Turistico (Marina Dorica), nell'estremità occidentale della infrastruttura, che ospita circa 1200 unità da diporto di 20 m l.f.t.
- Alle spalle del Porto di Ancona si sviluppano, procedendo da nord-est verso sud-ovest il centro storico della città di Ancona, le ex aree ZIPA, e l'area di RFI.



- Il Porto di Falconara Marittima è parte della circoscrizione territoriale dell'AdSP del MAC, interamente asservito della raffineria API e consiste in un pontile, lungo 1385 m, posto su fondali di profondità

variabili tra i 5 e gli 9 m, dotato di due ormeggi per navi porta rinfusa liquide che trasportano greggio e prodotti petroliferi raffinati.



3. IL PIANO REGOLATORE PORTUALE (PRP) VIGENTE

- Lo stato della pianificazione portuale è trattato nel par. 2.2. del SAPI, denominato “Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino – Variante localizzata” (elaborato 2022_09_SAPI_Rev_01-signed-signed).
- Il PRP vigente consiste nella Variante approvata con D.M. dei Lavori Pubblici n. 1604 del 14/07/1988 a cui si aggiungono i numerosi Adeguamenti Tecnico Funzionali – Varianti predisposti dall’Autorità di Sistema negli anni a seguire fino ad oggi. In seguito, il CSLLPP si è positivamente espresso nell’adunanza del 02/04/1997, con voto n. 122, sulla scelta della migliore configurazione portuale, la “soluzione D”, dell’Autorità.
- Il CSLLPP ha anche approvato 3 delle 4 delle fasi di attuazione del Piano regolatore portuale, di seguito indicate:
 - o Opere a mare di 1^ fase – realizzazione di 600 mt della diga di sottoflutto e dei primi 334 metri della Banchina Rettilea – Progetto esecutivo approvato con voto n. 305 adunanza del 03/07/1997;
 - o Opere a mare di 2^ fase – realizzazione di 350 mt della diga di sottoflutto e completamento della Banchina Rettilea – Progetto esecutivo approvato con voto n. 211 adunanza del 24/05/2000;
 - o Opere a mare di 3^ fase - realizzazione del Molo foraneo di sopraflutto e demolizione di parte del Molo Nord – progetto definitivo approvato con voto n. 194/04 adunanza del 15/12/2005.
- Gli Adeguamenti Tecnico Funzionali che hanno modificato il Piano consistono in:
 - o “Adeguamento del raccordo tra le banchine n. 10 e 11” - Voto espresso nell’adunanza del C.S.LL.PP. del 05/07/2000 n. 139;
 - o “Nuova sede per i servizi tecnici nautici per il Corpo dei Piloti ed il Gruppo Ormeggiatori” - Voto espresso dal C.S.LL.PP. nell’adunanza del 04/07/2001 n. 179;
 - o “Adeguamento delle banchine nn. 13 e 14 all’ormeggio delle navi traghetto” - Voto espresso del C.S.LL.PP. nell’adunanza del 11/06/2003 n. 58 e voto n. 170 del 27/10/2010;
 - o “Lavori di razionalizzazione della viabilità ed adeguamento del varco doganale in via Da Chio” – Voto espresso del C.S.LL.PP. nell’adunanza del 01/10/2003 n. 176;

- “Parziale demolizione del Molo Nord” con voto espresso del C.S.LL.PP. nell’adunanza del C.S.LL.PP. del 11/02/2015 n. 76/2014 e Decreto del Dirigente del Servizio Infrastrutture Trasporti ed Energia n. 248/ITE del 21/07/2015;
- “Riprofilatura delle banchine n. 4 e n. 5” - Voto espresso del C.S.LL.PP. nell’adunanza del 25/09/2014 n. 50/2014 e Decreto del Dirigente del Servizio Infrastrutture Trasporti ed Energia n. 10/ITE del 21/07/2015;
- “Adeguamento tecnico funzionale del vigente PRP finalizzato all’uso delle banchine n. 19, 20 e 21” - Voto espresso dal C.S.LL.PP. nell’adunanza del 27/01/2021 n. 91/2020. Questo ultimo Adeguamento Tecnico Funzionale prevede la realizzazione di due accosti per traghetti tramite l’impiego di pontoni per i portelloni di poppa (da perfezionare);
- “Adeguamenti tecnico funzionale per la realizzazione di un terrapieno a mare a fianco della banchina “ex materiali ferrosi” nella darsena Fincantieri nel porto di Ancona” adottato dal Comitato di Gestione con delibera del 27/05/2022 n. 14 (da perfezionare).

Nella figura seguente è rappresentato il PRP vigente e i successivi A.T.F. che confermano la cantieristica navale presso l’area Fincantieri ad est, destinato il Porto storico e il Porto commerciale ai traffici commerciali di vario genere e collocano l’area per i cantieri nautici e il diporto nautico nell’estremità occidentale dell’infrastruttura.



- In relazione all’Ampliamento del Molo Clementino, secondo il PRP vigente:
 - L’ampliamento del Molo Clementino si sviluppa lato Darsena Fincantieri, nella direzione del Molo Nord, e consiste in una banchina articolata in due tratti, lunghi circa 250 m il primo, a nord) e 150 il secondo, a sud, mediamente profonda 20 m;
 - La nuova banchina è protetta a nord da uno sporgente posto invece direzione est – ovest e lungo circa 100 m. Il fondale antistante è alla quota di – 14 m s.l.m.m. È destinato alla Marina Militare.

4. PROPOSTA DI VARIANTE LOCALIZZATA

- Tale argomento è trattato dal Proponente nel cap. 2 del SAPI e, nello specifico, nel par. 2.4.2 dello stesso nel quale afferma che “scopo della Variante localizzata del PRP di Ancona relativa al banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino è il potenziamento della funzione passeggeri – crociere o, in altre parole, la realizzazione di un accosto in grado di accogliere navi di grandi dimensioni”.

- In particolare, la Variante localizzata del PRP di Ancona relativa al banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino propone di realizzare una banchina rettilinea, lunga 355 m, con risvolto alla radice di 60 m, posta alla quota di +2,45 m s.l.m.m. La profondità di fondale rimarrà invariata a -14 m. s.l.m.m;
- il Proponente, a tal proposito, sottolinea che la proposta modifica il vigente PRP di Ancona, in quanto:
 - riconfigura l'ampliamento del Molo Clementino già previsto per accogliere le navi di grandi dimensioni, fino a 350 m;
 - estende la destinazione funzionale in accoglimento anche dalla funzione passeggeri – crociere;
 - consente la realizzazione di strutture adatte a fornire un elevato livello di servizio ai passeggeri.
- Inoltre, il Proponente riporta la nuova configurazione del fronte esterno del Molo Clementino sovrapposta al vigente PRP:



5. BANCHINAMENTO DEL FRONTE ESTERNO DEL MOLO CLEMENTINO

Alternative

- L'AdSP ha previsto due alternative progettuali descritte nel cap. 4 del SAPI, le quali sono riportate di seguito:
 - SOLUZIONE 1: banchina rettilinea sul fronte esterno del Molo Nord, attualmente protetto da massi in c.l.s., di 350,00 m lunghezza e 60,00 m di larghezza con accesso attraverso l'area della Fincantieri;
 - SOLUZIONE 2: banchina rettilinea sul fronte esterno del Molo Nord, attualmente protetto da massi in c.l.s., di 350,00 m lunghezza e 60,00 m di larghezza con risvolto alla radice di larghezza 60,00 m.

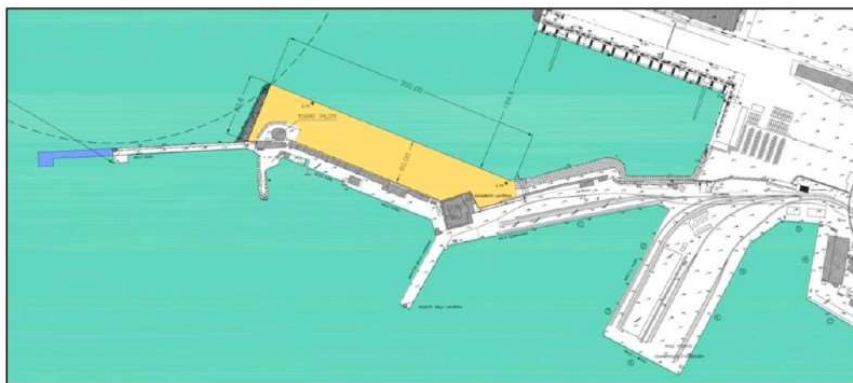


Figura 8 - Planimetria generale di progetto SOLUZIONE 1 senza retrobanchina.

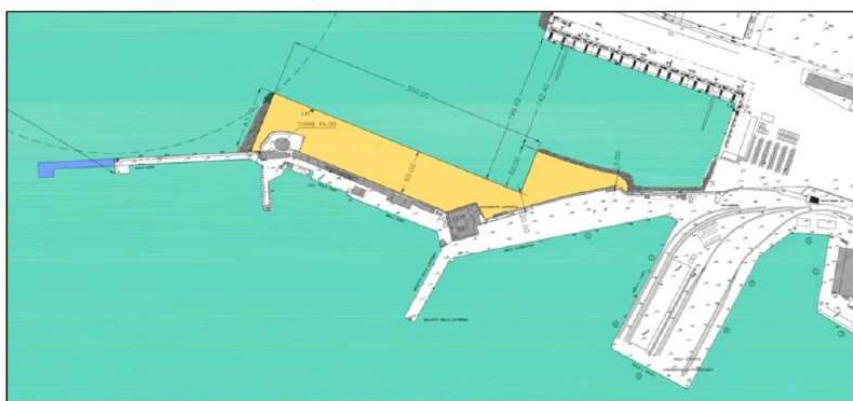


Figura 9 - Planimetria generale di progetto SOLUZIONE 2 con retrobanchina.

- In entrambe le soluzioni, l'AdSP prevede il fondale antistante approfondito a -10,00 m s.l.m.m., a fronte dei -14 m s.l.m.m. previsti dal vigente PRP, per consentire l'accosto di navi di elevato pescaggio, e le due tipologie costruttive applicabili sono:
 - Banchina fondata superficialmente, realizzata in massi pilonati con ultima cella antiriflettente rivolta verso il fronte esterno del molo Nord;
 - Banchina fondata in profondità, realizzata su tre file di pali sui quali viene realizzato un impalcato in calcestruzzo armato e un successivo solettone.
- L'AdSP afferma inoltre che, in entrambe le alternative, l'accesso potrebbe avvenire tramite un collegamento stradale da collegare con la banchina attraverso il varco esistente in corrispondenza della Rotonda e/o attraverso una nuova strada da realizzare lungo le mura storiche all'interno dell'area Fincantieri.
- Pertanto, il progetto prevede l'ampliamento del Molo Clementino sul lato esterno per ottenere una banchina lunga circa 355 m, con risvolto alla radice di 60,00 m e con profondità di fondale antistante a -10,00 m s.l.m.m. Il filo banchina sarà posto a quota di +2,45 m s.l.m.m.;
- L'AdSP ha ipotizzato un'ampiezza di banchina di 60 m, così da garantire un'area a terra dedicata di estensione adatta ad accogliere i servizi dell'accosto; a tal proposito, l'Autorità Portuale intende ottimizzare le superfici disponibili, senza compromettere lo specchio acqueo del bacino portuale (impegnato per le manovre delle navi), né ulteriori aree a terra già indicate dai vigenti strumenti di pianificazione territoriale per la salvaguardia delle limitrofe emergenze storiche e monumentali.
- L'Autorità Portuale afferma, inoltre, che la nuova banchina rientrerà in classe d'uso IV ed avrà caratteristiche strutturali tali da resistere anche ad eventi calamitosi di eccezionale rilevanza, così da

garantire la funzionalità anche in condizioni estreme.

- La tipologia costruttiva proposta è quella su pali comprensiva dei cunicoli per l'alloggiamento delle reti impiantistiche, bitte di ormeggio da 160 t, parabordi e arredi vari di banchina; tale tipologia, secondo l'AdSP, è volta a garantire il contenimento del fenomeno della riflessione e l'abbattimento dell'agitazione ondosa, ed avrà il vantaggio di non presentare fenomeni di assestamento nel breve e lungo termine oltre a consentire eventuali approfondimenti del fondale oltre i 10 m s.l.m.m. anche dopo la costruzione.
- Le caratteristiche dell'impalcato di progetto sono le seguenti:
 - circa n. 243 pali di fondazione ϕ 1.500 armati per la banchina (SOLUZIONE 1 senza risvolto);
 - circa n. 39 pali di fondazione ϕ 1.500 armati per il risvolto della banchina (SOLUZIONE 2 con risvolto);
 - lunghezza media di 29,00 m, posti ad un interasse di circa 4,50 m;
 - travi di bordo lato mare, sagomate, con sezione rettangolare;
 - travi di bordo ortogonali alla banchina, sagomate, con sezione rettangolare;
 - solettone in c.c.a. di spessore 60,00 cm per tutto l'impalcato;
 - tiranti di irrigidimento con barre Dywidag ancorati a corpi morti.
- L'AdSP prevede, per tutta la palificata, l'impiego di pali trivellati rivestiti con lamierino in acciaio, di lunghezza pari a 25,00 m, spinti fino alla formazione in posto a cui verranno infissi per circa 5 m.
- Il Proponente, inoltre, fa presente che le strutture dell'impalcato verranno realizzate con l'ausilio di coppelle prefabbricate per quanto riguarda le travi e con predelle per quanto riguarda il solettone, con la duplice funzione di cassero autoportante e di protezione delle armature dalla corrosione. Il getto del solettone e delle travi andrà debitamente rinforzato con fibre per contrastare il ritiro e garantire maggiore durabilità.
- Per l'intera larghezza della banchina la pavimentazione prevista dal Proponente è di tipo industriale oppure in asfalto con opportuna sezione di tipo stradale. In fregio alla banchina verranno costruiti pozzetti di presa impianti di dimensioni adeguate, collegate con la galleria impianti principale.
- L'AdSP evidenzia che sulla nuova banchina potrebbero essere eseguite le operazioni di carico-scarico della nave e pertanto sarà spesso soggetta al traffico di mezzi pesanti. Pertanto, per conferire alla struttura una riserva di resistenza rispetto ad azioni trasversali impreviste, l'Autorità Portuale ha previsto tiranti Dywidag Φ 36 mm ancorati a corpi morti, posizionati al di fuori del cuneo di spinta del terrapieno.
- Infine, il Proponente dichiara che "la banchina su pali è quella che offre le maggiori garanzie riguardo al fenomeno della riflessione rappresentando certamente la soluzione migliore dal punto di vista dello smorzamento dell'agitazione ondosa".

Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino

- Il progetto in esame vede la realizzazione del banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino, nel Porto di Ancona, per rispondere all'esigenza di dotare il Porto di una banchina idonea all'accosto di unità navali di grandi dimensioni, con particolare riferimento alle navi da crociera e a quelle dedite al trasporto passeggeri.
- L'area di intervento è situata nella zona nordorientale del Porto di Ancona, a ridosso del nucleo storico,

e ricade nella Darsena Fincantieri. Essa investe il fronte esterno del Molo Clementino, che si estende oltre l'arco di Traiano, l'edificio dell'ex Sanità Marittima, eretta sul basamento della Lanterna, e le mura storiche ed è protetto dal mare tramite una scarpata in massi artificiali.



- A tal proposito, il Proponente intende ricordare che, attualmente, il Porto di Ancona è dotato di banchine di lunghezza non compatibile con il tipo di nave che si intende accostare: le navi da crociera di lunghezza non superiore a 275 m sono destinate al solo accosto n. 15. La banchina n. 1 risulta quella più lunga, tuttavia presenta difficoltà di accosto dovute alla presenza del Molo della Lanterna e una scarsa profondità del piazzale asservito;



In riferimento al collegamento stradale di accesso al nuovo banchinamento:

- Il PFTE approfondisce il tema dell'accessibilità stradale del nuovo accosto per navi da crociera, il quale sarà raggiungibile dal Porto storico utilizzando la viabilità esistente che, nell'ultimo tratto, affianca le mura storiche;
- sono, quindi, ipotizzate due soluzioni, entrambe basate sull'attraversamento dell'area Fincantieri: nell'Ipotesi A il varco di accesso corrisponde all'attuale accesso all'area di intervento, nell'Ipotesi B il varco, più ampio, è spostato a sud-est.
- Secondo il PFTE, l'Ipotesi A è meno percorribile della Ipotesi B in quanto comporta la realizzazione di una curva a gomito probabilmente poco praticabile in particolare da mezzi pesanti. La viabilità di progetto è comunque collocata a circa 200 m di distanza dalla banchina di allestimento di Fincantieri

per ragioni di sicurezza:

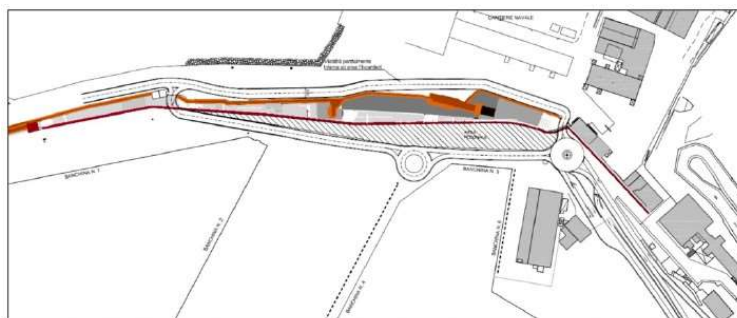


Figura 10 – Viabilità con sede in area portuale ed eventuale strada in area Fincantieri – Ipotesi A (stralcio Tav. 8)
Progetto di Fattibilità tecnica ed economica banchinamento fronte esterno molo Clementino nel Porto di Ancona

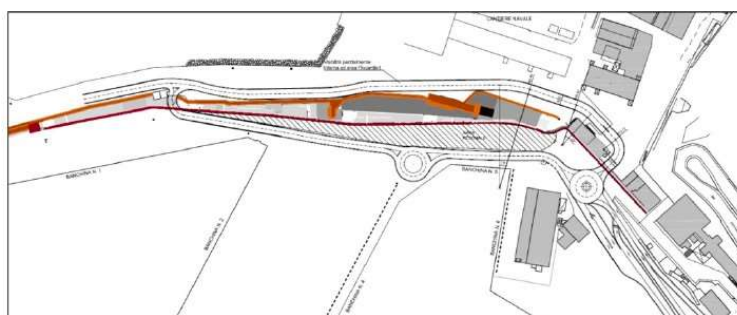


Figura 11 – Viabilità con sede in area portuale ed eventuale strada in area Fincantieri – Ipotesi B (stralcio Tav. 8)
Progetto di Fattibilità tecnica ed economica banchinamento fronte esterno molo Clementino nel Porto di Ancona

- L’Autorità Portuale, tuttavia, fa presente che nel documento in esame, essendo stata aggiornata la previsione di sviluppo del traffico crocieristico, è fornita anche la quantificazione aggiornata del traffico stradale indotto e del suo impatto sulla viabilità. Pertanto, nell’ambito del SAI, le due Ipotesi di accesso al nuovo accosto potranno essere valutate nuovamente così da identificare nuovamente quella meglio rispondente alle esigenze.

In riferimento al cantiere di costruzione:

- Facendo riferimento al PFTE, il Proponente alcune informazioni preliminari in merito al cantiere di costruzione, quali la fasizzazione delle opere (basata sull’analisi degli elementi costituenti l’opera), le modalità operative e le aree che si propone di impiegare, i mezzi potenzialmente impiegati nelle varie fasi di lavoro e, infine, la quantificazione dei materiali che saranno approvvigionati e di quelli che saranno allontanati;
- L’AdSP, inoltre, dichiara che in fase di elaborazione del SAI verrà predisposto uno studio approfondito del cantiere di costruzione, imprescindibile al fine di quantificare alcuni impatti sull’ambiente, primi fra tutti, l’alterazione della qualità dell’Aria e del Rumore;
- Il Proponente, pertanto, dichiara le seguenti fasi esecutive:
 1. Salpamento della massicciata esistente sino alla configurazione geometrica di progetto. Tale operazione verrà eseguita esclusivamente da mare con mezzi marittimi di adeguate capacità e dimensioni.
 2. Realizzazione della palificata di progetto. Circa n. 243 pali di fondazione Ø 1500 armati per la banchina e circa n. 39 pali di fondazione Ø 1500 armati per il risvolto della banchina. Tale operazione verrà eseguita esclusivamente da mare con mezzi marittimi di adeguate capacità e dimensioni.

3. Completamento della posa in opera della massicciata di progetto secondo la configurazione finale.
 4. Realizzazione delle travi di bordo lato mare, sagomate, di sezione rettangolare. Tale operazione verrà eseguita esclusivamente da mare con mezzi marittimi di adeguate capacità e dimensioni.
 5. Realizzazione delle travi di bordo ortogonali alla banchina, sagomate, di sezione rettangolare. Tale operazione potrà essere eseguita sia da mare con mezzi marittimi di adeguate capacità e dimensioni sia da terra con l'ausilio di pompe per il cls.
 6. Posa in opera degli elementi prefabbricati per la realizzazione dell'impalcato.
 7. Realizzazione dei solettoni in c.c.a. di spessore 60 cm per tutto l'impalcato;
 8. Realizzazione dei tiranti di irrigidimento con barre Dywidag ancorati a corpi morti;
 9. Posa in opera dei cunicoli servizi;
 10. Realizzazione delle pavimentazioni della banchina;
 11. Realizzazione del dragaggio della parte antistante le banchine.
- Il Proponente riporta che il PFTE suggerisce che l'intervento sia eseguito quanto più possibile da mare con mezzi marittimi di adeguate dimensioni e capacità; nonostante ciò, sarà necessario disporre di aree a terra dove collocare la logistica di cantiere (uffici, dormitori, locali refettorio, locali docce, ecc.), prevedere il deposito e lo stoccaggio dei materiali provenienti dalle lavorazioni a mare (stoccaggio materiale salpato e materiale proveniente dai dragaggi in attesa dell'invio al destino finale), il deposito ed, eventualmente, la pre-lavorazione di elementi prefabbricati provenienti dall'esterno (trasporto via terra ed ove possibile approvvigionamento con navi via mare), ed aree dedicate al solo transito dei mezzi da e per il carico e scarico dei mezzi marittimi.

Previsioni di traffico

- Nel SAPI, par. 2.3 (Traffico crocieristico: stato attuale e prospettive di crescita) il Proponente illustra l'andamento e le caratteristiche del traffico crocieristico attuale, il mercato crocieristico nazionale ed internazionale e le previsioni di crescita.
- **Andamento e le caratteristiche del traffico crocieristico attuale**
- Per quanto riguarda **l'andamento e le caratteristiche del traffico crocieristico attuale**, il Proponente riassume nella seguente tabella l'andamento del traffico crocieristico, in termini di passeggeri sbarcati ed imbarcati e di toccate di navi da crociera, negli anni dal 2017 al 2021. Le toccate hanno raggiunto con 54 il valore massimo nel 2019 mentre la ripresa del 2021 ha permesso il transito di 19 navi contro le sole 2 del 2020. Il numero medio di passeggeri per toccata oscilla intorno ai 1.900 passeggeri, valore leggermente inferiore alla media italiana superiore ai 2.000 passeggeri per toccata:

Anno	Traffico crocieristi			Navi	Numero medio Passeggeri per nave
	Home Port	Transiti	Totale		
2017	11.118	40.968	52.086	27	1.929
2018	12.854	54.177	67.031	40	1.676
2019	15.246	84.863	100.109	54	1.854
2020	-	1.364	1.364	2	682
2021	11.825	25.109	36.934	19	1.944

Tabella 2. Traffico crocieristi e toccate navi da crociera nel Porto di Ancona (Fonte: elaborazione propria su dati AdSP MAC).

Per quanto riguarda l'andamento mensile del traffico crocieristi durante l'anno, il Proponente riporta il dato più significativo, relativo all'anno 2019, con il maggior traffico registrato degli ultimi anni. Il traffico è concentrato solo nei mesi da maggio a novembre a differenza di quanto avviene in altri porti dove il traffico è presente anche negli altri mesi. I mesi estivi ed in particolare agosto (circa il 20% del valore annuale) sono i mesi con la maggiore movimentazione di passeggeri.

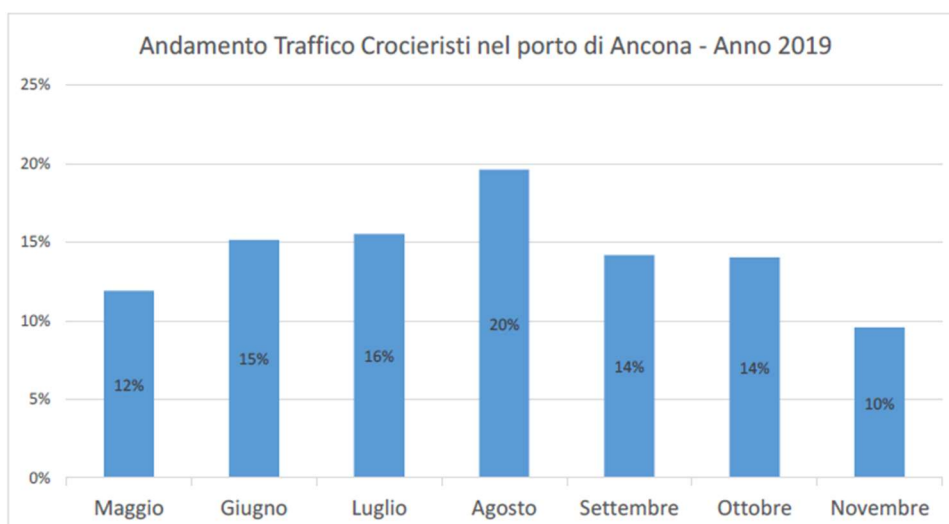


Figura 8. Andamento mensile del traffico crocieristi nel Porto di Ancona – anno 2019 (Fonte: elaborazione propria su dati AdSP MAC).

- Mercato crocieristico nazionale ed internazionale

- Relativamente al **mercato crocieristico nazionale ed internazionale**, il proponente ricorda i significativi progressi del mercato della crocieristica nell'ultimo ventennio, diventando un traffico consolidato, che si sviluppa per larga parte dell'anno, capace di registrare un flusso annuale di passeggeri (sbarchi e imbarchi) largamente superiore ai 10 milioni di unità nei porti italiani.

Il Proponente evidenzia anche che “nonostante sia in atto un fenomeno di crescita delle dimensioni delle navi e quindi il numero di accosti cresca in maniera non proporzionale al variare del traffico, il numero di porti toccati dalle crociere continua ad aumentare superando quota 1.000 a livello mondiale. Il mare Adriatico risulta presente in questo fenomeno tanto che, negli ultimi anni, ha

registrato una crescita tra il 2014 e il 2019 rilevante (+7,2%), con navi da crociera che toccano anche porti relativamente nuovi a questi traffici come quello di Monfalcone”.

L’andamento complessivo a livello mondiale dei passeggeri trasportati dal settore crocieristico è il seguente:

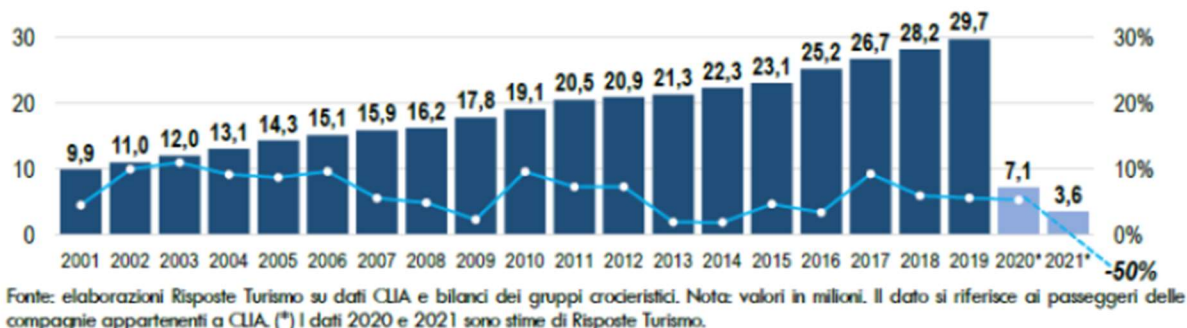


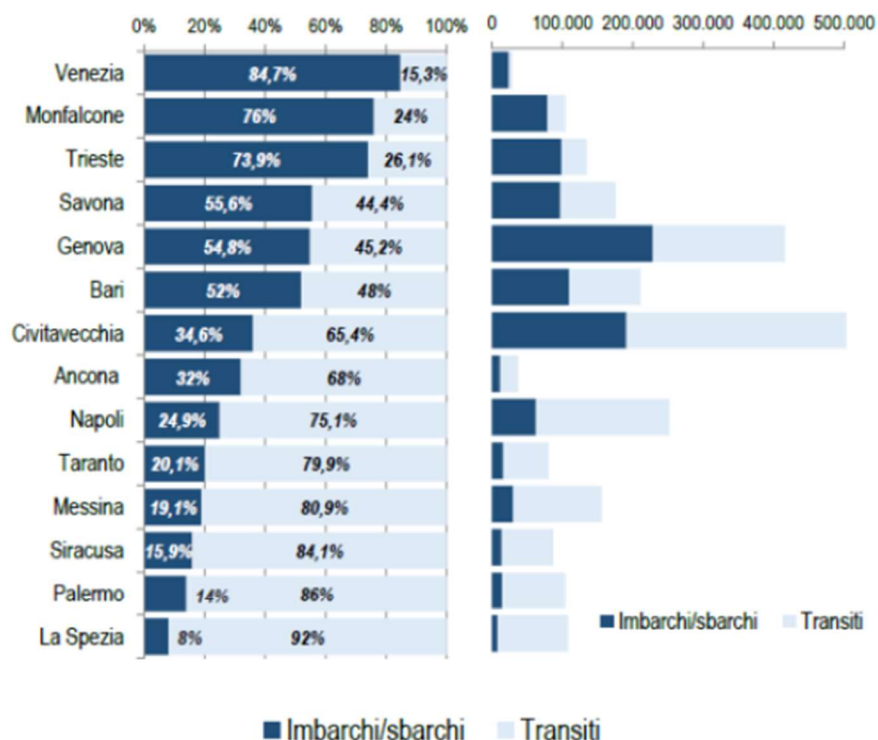
Figura 9. Andamento del traffico crocieristico mondiale (Fonte: Risposte Turismo, Speciale crociere 2022).

Per quanto riguarda il mercato italiano, nell’ultimo decennio, il volume di crocieristi movimentati dai porti abbia superato i 12 milioni nel 2019 dopo anni in cui il valore si era attestato intorno agli 11 milioni. Nel 2020, per la pandemia, questo valore si è contratto a poco più di 500.000 passeggeri movimentati. Nel 2021, i passeggeri sono cresciuti di molto rispetto al 2020, superando i 2,5 milioni ma il dato è ancora molto lontano dai 12 milioni del 2019.



Figura 10. Andamento del traffico crocieristi nei porti italiani (Fonte: Risposte Turismo, Speciale crociere 2022).

I dati della ripartizione tra il traffico imbarchi/sbarchi (home port) e transiti nei principali porti italiani nel 2021 indicano realtà molto differenti con porti solo marginalmente interessati dalla funzione di home port e altri, a partire da Venezia, che sono invece prevalentemente interessati da imbarchi e sbarchi con quote anche superiori al 70% dei passeggeri. Nel Porto di Ancona il traffico imbarchi/sbarchi (home port) è pari al 32% contro il 68% di transiti.



Fonte: Risposte Turismo (2022), Speciale Crociere. Nota: Vengono rappresentati i porti con almeno 5.000 passeggeri imbarcati-sbarcati nel 2021.

Figura 12. Ripartizione del traffico crocieristi nei principali porti italiani – anno 2021 (Fonte: Risposte Turismo, Speciale crociere 2022).

Il Proponente riporta la previsione di andamento del traffico crocieristico nei porti italiani secondo il centro studi Risposte Turismo per il 2022, anno per il quale sarebbe opportuno riportare i dati consuntivi.

Tale studio previsionale stima, in modo cautelativo, il ritorno ai livelli dei volumi di passeggeri crocieristi pre-pandemia a partire dal biennio 2023-2024. In tutti gli scenari di tale studio, è previsto non solo un recupero del volume dei passeggeri rilevati nel 2019 ma un ulteriore incremento, sempre superiore al 12% rispetto al 2019, entro la fine del 2026.

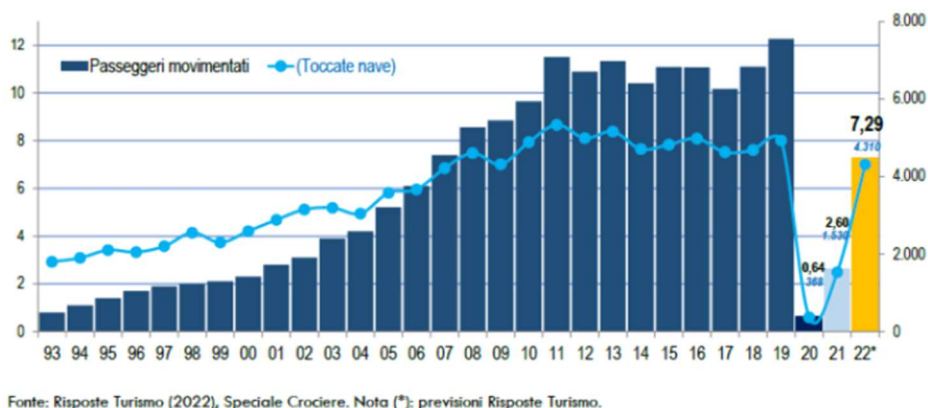


Figura 13. Previsioni di andamento del traffico crocieristi per l'anno 2022 nei porti italiani (Fonte: Risposte Turismo, Speciale crociere 2022).

- Previsioni di crescita per il Porto di Ancona

- Secondo il Proponente, la posizione baricentrica del porto di Ancona nel Mare Adriatico e la struttura e la consistenza dei collegamenti infrastrutturali di servizio sono condizioni ambientali e strutturali favorevoli per lo sviluppo del traffico crocieristico, e il riassetto del molo Clementino rappresenta un intervento importante e coerente per un marcato consolidamento di crescita di questi traffici per lo scalo di Ancona. Secondo il Proponente, il Porto di Ancona dovrebbe sia intercettare parte del traffico crocieristico tra l'Italia e gli altri paesi affacciati sul mare Adriatico sia essere coinvolto nel processo previsto di crescita del settore. La stima del traffico crocieristico futuro per il Porto di Ancona è stata effettuata in base alle seguenti ipotesi:
 - una volta realizzato presso il Molo Clementino un nuovo accosto per navi da crociera di grandi dimensioni, 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);
 - dopo il 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);
 - 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.

La tabella che segue riporta le previsioni di crescita del traffico crocieristico nel Porto di Ancona sia per il 2025, ipotizzato come anno di inizio dell'esercizio, sia per il 2030, anno attualmente utilizzato come orizzonte di riferimento per gli strumenti di programmazione. Il nuovo Terminal Crociere nel 2025 permette al traffico di superare le 100 toccate annuali e di raggiungere un volume di passeggeri superiore alle 250.000 unità.

Anno	Traffico crocieristi			Navi	Numero medio Passeggeri per nave
	Home Port	Transiti	Totale		
2019 (dato storico)	15.246	84.863	100.109	54	1.854
2020 (dato storico)	-	1.364	1.364	2	682
2021 (dato storico)	11.825	25.109	36.934	19	1.944
2025 (previsione)	79.000	183.000	262.000	105	2.495
2030 (previsione)	82.000	193.000	275.000	110	2.495

Tabella 3. Previsioni di crescita del traffico crocieristico nel Porto di Ancona (Fonte: elaborazione propria).

- Nel par. 5.2.1 del SAPI (Collegamento stradale di accesso al nuovo banchinamento), in riferimento alla stima dell’impatto generato sulla viabilità portuale, l’AdSP del MAC identifica il **traffico veicolare leggero e pesante indotto dall’approdo delle navi da crociera**. Tale identificazione è stata fatta dal Proponente tenendo in considerazione il caso maggiormente critico equivalente ad un giorno del mese di agosto, mese di massimo afflusso sia per il mercato crocieristico sia per il settore traghetti Ro-Pax in partenza ed arrivo dalle banchine del Porto storico di Ancona, e sulla base di diverse ipotesi, dati e aspetti riportati dall’AdSP nel par. 5.2.1. del SAPI;
- In base a ciò, il Proponente ha, quindi, stilato in forma tabellare la stima relativa al traffico veicolare giornaliero generato nel Porto di Ancona dal movimento crocieristico, per il solo anno 2025; il nuovo Terminal Crociere si prevede vada a creare un traffico bidirezionale giornaliero di circa 75 mezzi di trasporto collettivo (navette e pullman) e di circa 230 autovetture (taxi e autovetture private):

Tipologia traffico	Traffico crocieristi			Fascia oraria spostamenti
	Home Port	Transiti	Personale in servizio	
Crocieristi	1.050	2.445		8 - 18
Tipologia traffico	Traffico Veicolare			Fascia oraria spostamenti
Navette (da Terminal)	5+5	11		3 ore circa dopo ormeggio
Navette (per Terminal)	5+5	11		3 ore circa prima partenza
Pulmann (da Terminal)	3	14		2 ore circa dopo ormeggio
Pulmann (per Terminal)	3	14		2 ore circa prima partenza
Taxi (da Terminal)	40			3 ore circa dopo ormeggio
Taxi (per Terminal)	40			3 ore circa prima partenza
Auto in servizio (da Terminal)			50+25	10 ore
Auto in servizio (per Terminal)			50+25	10 ore

- Stando ai dati riportati in tabella, l’Autorità Portuale dichiara che il traffico generato nelle fasce orarie ipotizzate non dovrebbe indurre nessuna particolare criticità e/o congestione sulla rete viaria a servizio del nuovo Terminal Crociere così come lungo la viabilità di attraversamento dell’area del Porto storico, tenendo conto anche delle possibili interazioni con il traffico legato alla normale operatività del porto;
- Inoltre, l’AdSP del MAC afferma che si prevede di spostare il traffico traghetti con destinazione extra Schengen, adesso traffico Ro-Pax di maggior peso nell’area terminale del Porto storico fino al molo Santa Maria sulle banchine 19, 20 e 21 del porto commerciale, al fine di ridurre il traffico veicolare in particolar modo quello pesante.

6. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO PRELIMINARE

Individuazione preliminare degli obiettivi di protezione ambientale

- Nel par. 3.3 del SAPI il Proponente afferma che: “Nel Parere n. 71/2019 del CSLPP sulla Variante localizzata del vigente PRP di Ancona relativa al banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino è suggerito il perseguimento degli obiettivi della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile all’interno della Variante localizzata suddetta. Anche considerando il fatto che la Strategia Nazionale

per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS) raccoglie e aggiorna gli obiettivi di sostenibilità ambientale a vario titolo e nel tempo delineati a livello internazionale e comunitario, è **deciso di accogliere tale suggerimento**. Dunque, è nel seguito sono forniti un breve inquadramento della SNSvS e gli obiettivi che si ritiene potranno essere inclusi nella Variante localizzata in studio”; a questo proposito, questa Commissione evidenzia che:

- In data 13/12/2021 è stata approvata la Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile (SRSvS) dalla approvata dall’Assemblea Legislativa Regionale con deliberazione n. 25; dal momento che la strategia regionale costituisce una declinazione, a scala regionale, di quella nazionale, è necessario che se ne tenga conto al fine della individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale di cui la Variante Localizzata di PRP dovrà tenere conto;
 - Quanto proposto nel SAPI rispetto alla Strategia Nazionale circa l’integrazione, nell’ambito del SAI, della tabella contenente gli obiettivi della Strategia Nazionale con le azioni previste per conseguire i suddetti obiettivi e con gli indicatori di monitoraggio di cui all’art. 18 del D.Lgs. n. 152/2006, dovrà essere svolto con riferimento alla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile;
 - Gli obiettivi della Strategia Regionale e le relative Azioni Prioritarie diventeranno il criterio guida sia per la valutazione della sostenibilità della Variante Localizzata di PRP, sia per il successivo monitoraggio di VAS che dovrà essere strettamente integrato con il monitoraggio del progetto; per Obiettivi specifici e per Azioni Prioritarie si intende quanto riportato nelle tabelle contenute nei paragrafi da 4.1 a 4.5 della Strategia regionale;
 - i Vettori di Sostenibilità e le relative Azioni Prioritarie di cui al par. 4.6 della Strategia dovranno essere considerati anche al fine di individuare le opportune modalità (anche alternative) per evitare eventuali possibili criticità ed effetti negativi determinati dalla variante di PRP e dal progetto;
 - per il monitoraggio VAS e del progetto occorrerà tenere conto dei pertinenti indicatori di monitoraggio proposti nell’Allegato 4 e nell’Allegato 5 della Strategia;
 - per il rapporto tra la SRSvS e la VAS della Variante Localizzata di PRP si rimanda alle Norme tecniche attuative della SRSvS.
- Inoltre, il Proponente afferma che “Il monitoraggio di VAS di cui si è detto sarà predisposto secondo le indicazioni fornite nel documento MATTM-ISPRA, “Indicazioni metodologiche ed operative per il monitoraggio VAS, Ottobre 2012”; in merito al monitoraggio, questa Commissione invita il Proponente a considerare anche le indicazioni fornite in proposito nel cap. 6 della SRSvS delle Marche.

Analisi di coerenza con Piani rientranti nel quadro programmatico

- Nel SAPI, par. 3.4, l’analisi di coerenza interna viene solo enunciata ma non svolta;
- per quanto riguarda l’analisi di coerenza esterna, essa è svolta in termini estremamente sintetici e, secondo questa Commissione, non sufficientemente argomentati, almeno per alcuni piani. Rispetto alla coerenza esterna l’Autorità Procedente afferma che “l’analisi della coerenza esterna ha lo scopo, dunque, di verificare l’esistenza di possibili contraddizioni tra gli obiettivi del Piano e quelli dei piani o programmi pertinenti, con particolare riferimento a quelli riguardanti gli aspetti ambientali potenzialmente penalizzati dall’attuazione del Piano. In caso di contrasto occorre mettere a punto azioni di mitigazione/compensazione”; a questo proposito questa Commissione ricorda che l’utilità della VAS consiste, prima ancora di mitigare e/o compensare, nell’individuare modalità alternative per raggiungere gli obiettivi preposti senza generare impatti negativi; è per questo motivo che l’analisi della coerenza non è solo una “verifica” formale dei contenuti ma deve diventare sostanziale nel momento che, una volta individuate possibili incoerenze o criticità, concorre a definire dette modalità alternative che, nel

caso specifico, possono configurarsi in termini di layout di progetto, di cantierizzazione, di funzioni espletate e, considerando il più ampio contesto pianificatorio (della Variante Localizzata di PRP) e valutativo (di VAS), anche rispetto ad altre logiche in linea con i piani rispetto ai quali si riscontrano le incoerenze.

- I piani che l’Autorità Procedente ritiene “pertinenti e, pertanto, oggetto dell’analisi di coerenza esterna” sono:
 - Piano energetico ambientale regionale;
 - Piano di risanamento e mantenimento della qualità dell’aria ambiente;
 - Piano di gestione delle acque;
 - Piano di tutela delle acque;
 - Piano stralcio di bacino per l’assetto idrogeologico;
 - Piano regionale delle attività estrattive;

tuttavia, non è chiaro il motivo per cui gli altri piani sommariamente inquadrati nel par. 3.4 del SAPI non debbano essere considerati ai fini di una approfondita verifica di coerenza; ad esempio, rispetto al Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR), nel par. 3.2 del SAPI si arriva alla conclusione che “essendo il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino contenuto nell’ambito del Porto di Ancona, non si rileva alcun contrasto tra l’intervento proposto e le previsioni del Piano in oggetto” senza che sia possibile capire come la Variante Localizzata di PRP e il progetto di banchinamento si pongano in rapporto ai contenuti del PPAR quali i sottosistemi e le categorie rispetto a cui è articolata la disciplina, le “prescrizioni di base immediatamente vincolanti per qualsiasi soggetto pubblico o privato, e prevalenti nei confronti di tutti gli strumenti di pianificazione e di programmazione vigenti (art. 9, 3° comma Legge Regionale)”, i livelli di tutela “orientata” e “integrata”.

È necessario quindi che la verifica di coerenza esterna venga svolta anche rispetto agli altri piani indicati all’inizio del par. 3.4 del SAPI, vale a dire

- Piano di Inquadramento Territoriale;
 - Piano Paesistico Ambientale Regionale;
 - Piano Regionale dei Porti;
 - Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ancona;
 - Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona – Variante Porto;
 - Piano Operativo Triennale.
 - Piano regionale della bonifica delle aree inquinate;
 - Piano regionale di gestione dei rifiuti.
- Considerando poi che i piani inquadrati nel cap. 3 sono svolti con un livello di approfondimento non sempre omogeneo tra piano e piano, con alcuni piani rispetto ai quali il Proponente espone le proprie conclusioni circa la coerenza ed altri rispetto ai quali ciò non avviene, si invita il Proponente ad affrontare per ciascun piano, nello SIA, una analisi di coerenza svolta con pari livello di approfondimento coerentemente con la complessità e i contenuti del Piano considerato.

Principio “Do Not Significant Harm” (DNSH)

- Il **Regolamento (UE) 2019/2088** introduceva le basi del principio di non arrecare danno significativo attraverso la consapevolezza della centralità degli “obiettivi di sostenibilità” e dei rischi associati (premessa 9) e attraverso la definizione di “investimento sostenibile” (art.2).
- il **Regolamento (Ue) 2020/852** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020

(Regolamento Tassonomia), relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, è una delle misure adottate dal Parlamento Europeo per attuare il "Piano d'azione per la finanza sostenibile" del 2018 della Commissione Europea; l'articolo 17 del Reg. UE 2020/852 prevede il **principio "non arrecare un danno significativo" (DNSH, "do no significant harm")**. Tale articolo definisce il "danno significativo" per i sei obiettivi ambientali contemplati dal regolamento, che sono:

- Mitigazione dei cambiamenti climatici;
 - Adattamento ai cambiamenti climatici;
 - Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine;
 - Transizione verso un'economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti;
 - Prevenzione e riduzione dell'inquinamento;
 - Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.
- Oggi, quindi, la verifica del rispetto del principio DNSH è diventata una condizione indispensabile per accedere ai finanziamenti PNRR. È però utile ricordare che il **Regolamento (UE) 2019/2088, alla base del Regolamento Tassonomia e del Principio DNSH**, è nato prima dell'emergenza dovuta alla pandemia e del conseguente Regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nell'ottica di rendere "sostenibili" gli investimenti nel contesto comunitario dando centralità agli "obiettivi di sostenibilità" e ai rischi associati.
- Nell'inquadrare il principio DNSH (par. 3.5 del SAPI), il Proponente richiama le norme di riferimento di livello unionale e la Circolare n. 32 del 30/12/2021 del Ministero dell'Economia e Finanza "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (DNSH)"; il Proponente richiama le tematiche, presenti negli strumenti citati, relative all'ambito del trasporto marittimo, vale a dire: ***“- Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie, definito in termini di acquisto, finanziamento, noleggio (con o senza equipaggio) e gestione di navi progettate e attrezzate per il trasporto di merci o per il trasporto combinato di merci e passeggeri in acque marittime o costiere, di linea o meno, e delle navi necessarie per le operazioni portuali e attività ausiliarie come rimorchiatori, ormeggiatori, navi pilota, unità di salvataggio e rompighiaccio; - Trasporto marittimo e costiero dei passeggeri, in merito all'acquisto, finanziamento, noleggio (con o senza equipaggio) e gestione di navi progettate e attrezzate per il trasporto di passeggeri, in acque marittime o costiere, di linea o meno. Le attività economiche di questa categoria includono la gestione di traghetti, taxi d'acqua e imbarcazioni da escursione, crociera o turistiche; - Riqualificazione del trasporto marittimo e costiero di merci e passeggeri, riguarda la riqualificazione e l'ammmodernamento di navi progettate e attrezzate per il trasporto di merci o passeggeri in acque marine o costiere e di navi necessarie per le operazioni portuali e attività ausiliarie come rimorchiatori, ormeggiatori, navi pilota, unità di salvataggio e rompighiaccio”*** e conclude affermando che nel SAPI e nel successivo SAI saranno analizzati gli impatti ambientali significativi in coerenza con quanto indicato dal principio "Do Not Significant Harm" (DNSH). Questa Commissione ritiene che quanto affermato dal Proponente sia difficilmente riscontrabile nel SAPI e che, pertanto, nel SAI debba essere chiaramente definito con riferimento specifico ai sei obiettivi del Principio DNSH. La dimostrazione del rispetto del Principio DNSH è necessaria anche nella consapevolezza che il processo valutativo di VAS, condotto in termini adeguatamente approfonditi in relazione al livello di Piano o Variante Localizzata di PRP, dovrebbe comunque contenere le valutazioni che scaturiscono dai sei obiettivi del principio DNSH, fondandole sulle verifiche di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità, sulle verifiche di coerenza con la pianificazione e programmazione pertinente, sulle verifiche degli effetti determinati sulle componenti ambientali ecc. nonché sulle analisi relative agli specifici progetti che definiscono la Variante Localizzata di PRP. Nel presente caso, il livello di approfondimento dei contenuti e delle analisi possibili, correlate alla Variante Localizzata di PRP, è tanto maggiore considerato che la procedura avviata, dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, riguarda anche il progetto che, nel caso specifico, è quello del molo Clementino, da cui ne consegue, necessariamente, un adeguato approfondimento coerente con il grado di definizione del progettuale e delle relative analisi ambientali.

Definizione dell'ambito di influenza ambientale e territoriale

- Nel par. 3.6 del SAPI viene descritto l'ambito di influenza ambientale e territoriale dell'intervento di banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino. Nella descrizione l'Autorità Procedente distingue tra il profilo portuale marittimo o il profilo ambientale. Per quanto riguarda il Primo, l'ambito è molto esteso dato che *“il nuovo accosto, atto ad accogliere anche navi da crociera di grandi dimensioni, assume rilievo extra regionale in quanto tale accosto sarà unico lungo il tratto di costa adriatica tra il Porto di Bari a sud e quello di Ravenna a nord”*. Per quanto riguarda invece l'ambito di influenza ambientale, viene fatta la seguente distinzione per componenti:
 - Aria e Rumore: per esse si prevedono impatti negativi sia in fase di esercizio che di cantiere e l'ambito di influenza corrisponde al Porto di Ancona e al suo immediato intorno.
 - Acque interne, superficiali e profonde: non si ravvisano impatti e l'ambito di influenza è inesistente.
 - Suolo e il Sottosuolo: non si ravvisano impatti negativi, ciononostante l'ambito di influenza coincide con l'area di intervento.
 - Acque marine costiere: si stimano impatti da mitigare soprattutto in fase di cantiere, l'ambito di influenza non si estende oltre le dighe del Porto di Ancona.
 - Archeologia, Beni culturali e Paesaggio: l'ambito di influenza si restringe alla Darsena Fincantieri e al Porto storico di Ancona.
 - Rifiuti: l'area di influenza coincide con il Porto di Ancona, in fase di esercizio, e con il territorio limitrofo, in fase di cantiere.
 - Popolazione e salute umana: l'ambito di influenza coincide con il territorio del Comune di Ancona.

7. CARATTERIZZAZIONE DELL'AMBITO DI INFLUENZA AMBIENTALE E TERRITORIALE

- L'AdSP del MAC, alla luce dei potenziali impatti procurati dagli interventi sull'ambiente, descrive le componenti ambientali, riportate di seguito, e per ciascuna di esse fornisce l'indicazione dell'area di studio, intesa come il territorio al quale si riferiscono i dati e le informazioni disponibili ed impiegati per la caratterizzazione delle componenti, le fonti dei dati, l'inquadramento normativo, se pertinente, e, infine, la caratterizzazione della componente in esame.

Energia e cambiamenti climatici:

- Il Proponente, in riferimento a tale componente, afferma che l'area vasta coincide con il Porto di Ancona; la fonte dei dati è rappresentata dalla “Proposta preliminare di aggiornamento del Documento Energetico Ambientale del Sistema Portuale - DEASP” predisposta dall'ATI Modimar S.r.l. (mandataria), Acquatecno S.r.l. Environment Park Torino S.p.A, Ing. G. Francalanza, Studio Geologi Associati Fantucci e Stocchi, Dott.ssa Simonetta Migliaccio (mandati) assegnatari del servizio di redazione del Piano Regolatore Portuale di Sistema;
- Le normative internazionali, europee e nazionali considerate dal Proponente sono:
 - Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo e al Consiglio COM 2002/595 del 20.11.2002 “Strategia dell'Unione europea per ridurre le emissioni atmosferiche delle navi marittime” nella quale invitava le Autorità Portuali a imporre, incentivare o favorire l'impiego di elettricità erogata dalle reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti;
 - Direttiva sul tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo 6.7.2005, 2005/33/CE (recepita

con il D. Lgs 9 novembre 2007, n. 205) come modificata dalla Direttiva 2012/33/UE (recepita con il D. Lgs 16 luglio 2014, n. 112);

- Direttiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 settembre 2005 relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni;
- Green Paper “Verso una politica marittima dell’Unione: una visione europea degli oceani e dei mari” 7.6.2006, COM (2006) 275;
- Raccomandazione della Commissione dell’8 maggio 2006 finalizzata a promuovere l’utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti comunitari, situati nelle vicinanze di zone residenziali in cui: 1. vengono superati i valori limite per la qualità dell’aria, 2. siano stati manifestati timori riguardo ad elevati livelli di inquinamento acustico;
- “Una Politica Marittima Integrata per l’Unione Europea”, 10.10.2007 COM (2007) 575;
- “Comunicazione su una politica europea dei porti”, 18.10.2007 COM (2007) 616;
- “Due volte 20 per il 2020, l’opportunità del cambiamento climatico per l’Europa”, 23.1.2008, COM (2008) 30 definitivo;
- “Direttiva relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa”, 21.5.2008, 2008/50/CE;
- “Direttiva quadro sulla strategia per l’ambiente marino”, 17.6.2008, 2008/56/CE;
- “Rendere i trasporti più ecologici”, 8.7.2008, COM (2008) 433 definitivo;
- IMO, Amendment MARPOL Annex IV, “Reduction emissions from ships”, 57° Session (4/4/2008) 64;
- Direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, a cui gli Stati membri si devono conformare entro il 16 maggio 2017, introduce alcune tematiche che, sebbene nella sede specifica si riferiscano alla VIA, consentono di esplicitare i contenuti del concetto di sostenibilità ambientale;
- Nuovi standards PIANC di riferimento (Associazione Mondiale per le infrastrutture di trasporto per acqua: PIANC Italia ha sede presso il Consiglio Superiore dei LL.PP.; svolge una funzione simile all’UNI.): 1. WG158 – Masterplans for the development of existing ports. Promosso da PIANC Italia; 2. WG150 – Sustainable ports. A guide for Port Authorities; 3. WG143 – Initial assessment of environmental effects of navigation and infrastructure projects; 4. WG135 – Design principles for small and medium marine container terminals; 5. WG121 - Harbor approach channels. Design guidelines; 6. WG159 - Renewals and Energy Efficiency for Maritime Ports;
- Rapporto ISPRA “Trasporto marittimo e gestione ambientale nelle aree portuali italiane”, 17 maggio 2016;
- Pubblicazioni e workshops da ESPO/EcoPorts (Associazione Europea che promuove la sostenibilità dei porti): 1. ESPO/EcoPorts Port Environmental Review 2016; 2. Top 10 environmental priorities 2016; 3. EcoPorts workshop on waste reception facilities, Piraeus 28 March 2014; 4. Top environmental priorities of European Ports for 2013, December 2013; 5.

ESPO Green Guide; Towards excellence in port environmental management and sustainability (OCT 2012); 6. Annex 1: Good Practice examples in line with the 5Es (JUL 2013); 7. Annex 2: Legislation influencing European ports; 8. Italian translation of the ESPO Green Guide.

- Il DEASP definisce, preliminarmente, la “Carbon Footprint” dei Porti di Ancona e Falconara Marittima, quindi le misure necessarie al suo contenimento sia allo stato attuale che in prospettiva. A tal fine, ricorrendo alla norma UNI ISO 14064, il Proponente ha proceduto con: 1. Definizione dei confini organizzativi; 2. Definizione dei confini operativi; 3. Definizione dell'anno base; 4. Calcolo dell'inventario dei GHG;
- In particolare le emissioni di GHG, coerentemente con quanto indicato dalla norma ISO 14064-1, vengono suddivise in tre ambiti; alla luce di ciò, il Proponente fa presente che le funzioni analizzate per il calcolo della “Carbon Footprint” riguardano soltanto gli Ambiti 1 e 2: Ambito 1: emissioni dirette sotto il controllo organizzativo dell'AdSP e tutte le emissioni dei soggetti, diversi dall'AdSP, che operano all'interno delle aree portuali e che hanno con l'Autorità un rapporto contrattuale; Ambito 2: emissioni indirette di GHG provenienti dal consumo di elettricità prelevata dalla rete nazionale;
- Pertanto, sono analizzati dal Proponente i consumi energetici di sorgenti GHG provenienti sia dalla rete elettrica nazionale sia dall'utilizzo in loco di combustibili fossili;
- Il Proponente fa presente che nel documento DEASP l'anno preso come riferimento è il 2019, in quanto è l'anno più recente e con disponibilità uniforme del dato per tutti i 12 mesi; il Proponente ha proceduto con l'identificazione delle sorgenti GHG, quindi con la valutazione dei consumi energetici, pari nel complesso a 145.456 MWh, quindi con la definizione dei fattori di emissione e il calcolo vero e proprio della “Carbon Footprint”. Da ciò il Proponente dichiara che “*si apprende che la “Carbon Footprint” dei Porti di Ancona e Falconara Marittima, nel 2019, è consistita in 40.415 tonnellate di CO2 equivalente*”;
- A tal proposito il Proponente evidenzia che, nell'ambito del Piano Nazionale degli Investimenti Complementari al PNRR, con DM n. 330 del 2021, il MIMS ha assegnato all'AdSP del mare Adriatico Centrale, 11 milioni di euro per l'elettificazione delle banchine nei porti di competenza, di cui 7 milioni di euro sono stati assegnati al Porto di Ancona per il *cold-ironing* delle banchine del porto storico individuate in quelle poste a ridosso del centro abitato e destinate all'ormeggio delle navi traghetto;
- In riferimento a tale intervento, l'AdSP afferma di aver dato la massima priorità sottoscrivendo una *convenzione con la Sogesid S.p.A., società in house di MiTE e MIMS, che si occuperà delle attività tecnico-amministrative necessarie all'attuazione; il Proponente prevede, infine, la messa in esercizio dell'impianto entro giugno 2026.*

Aria:

- In riferimento alla qualità dell'aria, il Proponente afferma che l'area di studio varia dal livello regionale a quello locale del Porto di Ancona; la fonte dei dati è rappresentata dal “Piano di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria ambiente”;
- Il quadro normativo di riferimento per la valutazione e la gestione della qualità dell'aria ambiente è il D.Lgs. n. 155/2010, con le modifiche introdotte dal D.Lgs. n. 250/2012, il quale recepisce la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2008/50/CE “relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa” e la Direttiva 2004/107/CE “concernente l'arsenico, il cadmio, il mercurio, il nichel e gli idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente”;

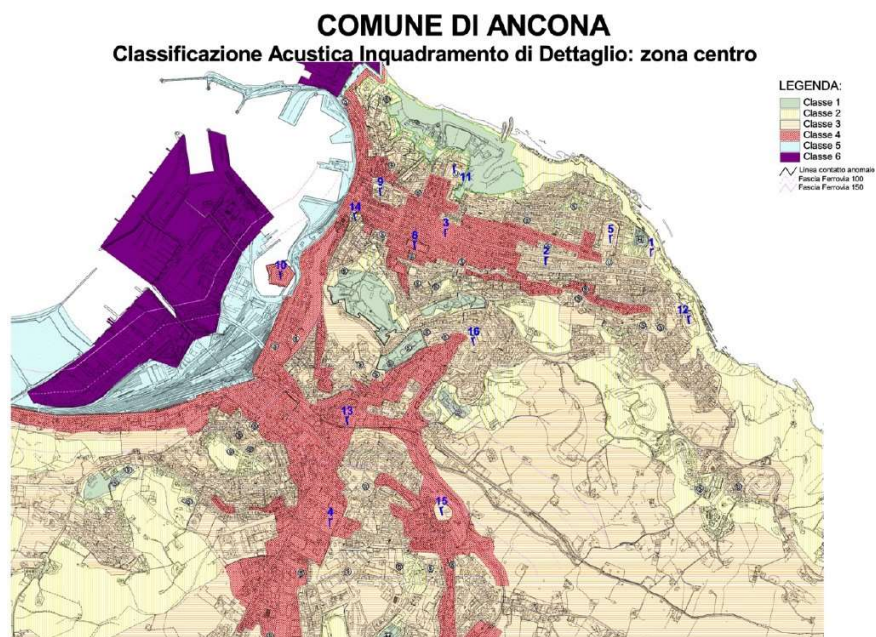
- Ulteriori disposizioni comunitarie importanti, recepite a livello nazionale, sono contenute nella Decisione della Commissione 2011/850/UE “recante disposizioni di attuazione delle direttive 2004/107/CE e 2008/50/CE, per quanto riguarda lo scambio reciproco e la comunicazione di informazioni sulla qualità dell’aria ambiente”;
- Con riferimento al “Piano di risanamento e mantenimento della qualità dell’aria ambiente”, con DGR 1129/2006, è stata definita la Rete Regionale della Qualità dell’Aria (RRQA). Con successiva DGR n. 238/2007 sono stati individuati i punti di campionamento per la misurazione continua in siti fissi dell’ozono;
- Il Proponente afferma che i principali inquinanti monitorati nei siti fissi, ai sensi del D. Lgs. n. 155/2010, sono PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, SO₂, CO, Pb, Benzene, B(a)p, As, Ni e Cd; le stazioni di monitoraggio sono state acquisite in comodato d’uso dalla Regione, sono gestite ARPAM e sono rappresentative dell’esposizione media della popolazione conformemente a quanto stabilito dalla normativa vigente;
- In base alla tabella riportata dal Proponente, in riferimento alle stazioni di monitoraggio, quelle di interesse sono 1104221 – Ancona Piazza Roma e 1104222 – Ancona Cittadella;
- Dal sito dell’ARPAM (<http://www.arpa.marche.it/index.php/qualita-dell-aria-oggi>), si apprende che, nel corso dell’anno 2020, i parametri monitorati dalla RRQA hanno rispettato i valori limite per la protezione della salute, ad eccezione dell’Ozono;
- In base ai risultati ottenuti dal monitoraggio nel triennio 2018-2020, il Proponente considera le seguenti osservazioni:
 - PM₁₀ - il limite massimo pari a 35 superamenti annui del valore medio giornaliero di 50 µg/m³ è stato rispettato da tutte le stazioni di monitoraggio, così come è stato rispettato anche il limite del valore medio annuo di 40 µg/m³;
 - NO₂ - i valori limite previsti dalla norma, limite di 40 µg/m³ come media annuale e il limite massimo di 18 superamenti della media oraria di 200 µg/m³, sono stati rispettati;
 - O₃ - il valore obiettivo per la protezione della salute umana, pari a 120 µg/m³ da non superare per più di 25 giorni all’anno, è stato superato in due stazioni della RRQA. Come media sul triennio 2018-2020, solo una stazione (non ad Ancona) ha superato il valore obiettivo per la protezione della salute umana;
- Il Comune di Ancona, la Regione Marche e l’AdSP del MAC hanno finanziato il Progetto di Inquinamento Atmosferico (PIA), nell’ambito del quale è stato indagato il quadro emissivo del Porto di Ancona, in particolare riguardante il traffico marittimo e secondariamente quello stradale;
- Emissioni atmosferiche generate dal traffico marittimo: in riferimento a ciò, il Proponente dichiara di aver eseguito alcuni approfondimenti in merito a differenti scenari emissivi, le cui stime hanno tenuto conto dei passaggi effettivi delle singole navi, dei tempi di stazionamento e della localizzazione del traffico navale;
- Il porto di Ancona si articola in terminal passeggeri e traghetti, terminal container e impianti per rinfuse solide: in base ai grafici riportati dal Proponente risulta che l’apporto maggiore è ricollegabile alle operazioni relative ai traghetti.
- Emissioni atmosferiche generate dal traffico veicolare indotto dal porto: per tale componente, il Proponente fa riferimento a dati ottenuti da una campagna di conteggi veicolari distinti per auto, veicoli leggeri e pesanti presso quattro sezioni bidirezionali (T1-2-3-4) della rete viaria afferente al porto,

dell'anno 2017;

- In base a questi dati, la ripartizione delle emissioni annuali calcolate per i veicoli circolanti sulla rete mostra che il contributo maggiore sia da attribuire ai mezzi pesanti, con valori che vanno dal 54% al 79% per i vari macroinquinanti eccetto che per il benzene, la cui produzione è per l'86% legata alle auto.

Rumore

- In merito a tale componente, il Proponente afferma che l'area di studio comprende il territorio del Comune di Ancona e quello del Porto di Ancona; le fonti dei dati sono rappresentate dal "Regolamento acustico comunale e disciplina delle attività rumorose" approvato con DC n. 84/2011, e dal "WP 3.2 Environmental assessment - acoustic climate evaluation" studio affidato al Centro di Assistenza Ecologica dall'AdSP del MAC nel 2021;
- A livello nazionale, la suddetta norma è stata recepita con il D.Lgs. 19 agosto 2005 n. 194, stabilisce l'utilizzo di nuovi indicatori acustici e specifiche metodologie di calcolo. Prevede, inoltre, la valutazione del grado di esposizione al rumore mediante mappature acustiche, una maggiore attenzione all'informazione del pubblico e l'identificazione e la conservazione delle "aree di quiete";
- A livello nazionale, inoltre, il riferimento in materia è la legge quadro sull'inquinamento acustico, la n. 447/1995, la quale, nello specifico, con l'art. 4 assegna alle Regioni il compito di emanare apposite normative recanti i criteri in base ai quali i comuni potranno poi procedere alla classificazione del proprio territorio nelle zone previste dalle vigenti normative (Piani Comunali di Classificazione Acustica);
- Attraverso la LR. n.28 del 14 novembre 2001, la Regione Marche ha emanato "Norme per la tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico nella Regione Marche", che indica i criteri di classificazione acustica che devono essere seguiti dai Comuni e dà indicazioni sui Piani Comunali di risanamento acustico;
- Il Proponente riporta la Tabella A del D.P.C.M. 14/11/1997 in cui è presente la classificazione del territorio dal punto di vista acustico; inoltre, in riferimento ai valori limite differenziali di immissione, definiti all'art. 4 del D.P.C.M. 14/11/1997, "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore", il Proponente specifica che essi non si applicano nelle aree di cui alla classe VI della Tabella A e nei casi in cui il rumore sia da ritenersi trascurabile;
- Per quanto concerne la caratterizzazione della componente, il Proponente fa presente che il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino, come da elaborato grafico relativo al Regolamento Comunale di seguito, rientra nelle aree di Classe 5, prevalentemente industriali;



- Per tale classe, i valori limite da prendere a riferimento, sono quelli stabiliti dal DPCM 14/11/1997 e, nel caso specifico, corrispondono per l'emissione, a 65 dbA in diurna e 55 dbA in notturna, per l'immissione a 70 dbA in diurna e 60 dbA in notturna;
- Nell'ambito dello studio ADRIGREEN Italia-Croazia, avviato il 01/01/2019, il Centro Assistenza Ecologica incaricato dall'AdSP del MAC ha caratterizzato il clima acustico dell'area portuale e, in particolar modo, il Porto storico;
- Il monitoraggio ha consentito di caratterizzare tali condizioni acustiche esistenti derivanti dall'insieme di tutte le attività, sorgenti sonore, naturali e antropiche ivi esercitate e presenti. Il Proponente afferma che la valutazione del clima acustico ha rappresentato fedelmente sia le condizioni operative abituali relative al traffico portuale, marittimo e su ruota, sia le condizioni massime ammissibili caratterizzanti l'area oggetto di valutazione, scaturite dalle particolari attività manutentive svolte all'interno delle navi e dell'area portuale stessa;
- Per ciascun punto di misura di lunga durata, il Proponente ha riportato i seguenti valori:
 - livelli equivalenti di clima acustico scaturiti dalle n° 3 giornate di monitoraggio suddivisi per periodo di riferimento, diurno (06:00 – 22:00) e notturno (22:00 – 06:00);
 - L90 – Livello sonoro equivalente superato per il 90 % delle misure per periodo di riferimento, diurno e notturno
- Per ciascun punto di misura puntuale, sono riportati i seguenti valori:
 - livelli medi equivalenti di clima acustico scaturiti dalle medie logaritmiche dei singoli livelli sonori continui equivalenti ponderati (A) misurati nelle n° 5 postazioni identificate nei n° 5 giorni di campionamento effettuati durante il periodo diurno e notturno;
 - L90 – Livello sonoro equivalente superato per il 90 % delle misure per periodo di riferimento, diurno e notturno;

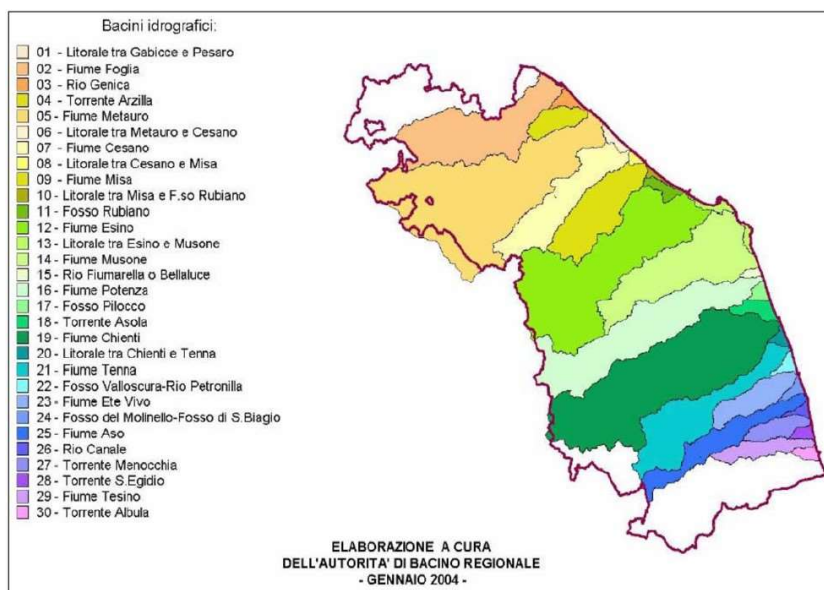


- In base all'immagine riportata dal Proponente (sopra), lo stesso dichiara che, rispetto all'area di progetto, i punti di maggiore interesse le postazioni n. 1, n. 2 e n. 3;
- Postazione 1 Dogana: il Proponente dichiara che il monitoraggio effettuato da questa postazione ha risentito dalle navi ormeggiate nella banchina n. 16 posta in corrispondenza della centralina mobile e conseguenti traffici su ruota relativi a imbarchi e sbarchi. Pertanto, ne è conseguito un leggero superamento del limite dei livelli medi nel periodo notturno;
- Postazione 2 Guardia costiera: il Proponente dichiara che il monitoraggio ha risentito dalle navi ormeggiate nella banchina posta in corrispondenza della centralina mobile e conseguenti traffici su ruota relativi a imbarchi e sbarchi. Tuttavia, le rilevazioni risultano essere tutte al di sotto dei limiti definiti per legge;
- Postazione 3 Ex Bar Rotonda: il Proponente dichiara che il monitoraggio effettuato ha risentito delle navi accostate alle banchine 1 e 2, le quali hanno tenuto per gran parte del tempo di monitoraggio i propri motori in funzione. Pertanto, si è rilevato un superamento del limite <5 dBA nel periodo notturno;
- In conclusione, il Proponente afferma che "dalla campagna di indagine acustica condotta dal 29/11/2021 al 30/12/2021 è emerso il rispetto dei limiti di classificazione acustica attualmente vigenti";
- Tuttavia, il Proponente evidenzia che alcuni monitoraggi di lunga durata ci sono state delle attività sono stati caratterizzati da condizioni operative occasionali, le quali, esercitate in prossimità delle postazioni di misura, hanno incrementato il valore medio normalmente presente;
- Il Proponente attribuisce tale incremento al rumore di fondo emesso dai motori delle navi da Crociera e dei Corpi speciali, per ragioni di necessità, le quali tendono a mantenere in funzione i propri motori anche da ormeggiate. Il Proponente, in ogni caso, afferma che tale scenario si verifica nelle ore notturne, per cui il rumore residuo tende a ridursi per via delle minori attività antropiche caratterizzanti tale fascia oraria, e dai limiti di classificazione acustica più restrittivi rispetto a quelli diurni;
- Pertanto, il Proponente dichiara che "Sebbene in tali situazioni si ritiene rappresentativo il valore ottenuto dai livelli percentile L90, i quali hanno mostrato un rispetto dei limiti di classificazione acustica, tale fonte di inquinamento acustico, se pur lieve, potrebbe essere notevolmente ridotta utilizzando sistemi che prevedono l'elettrificazione delle banchine per consentire alle navi in sosta nei porti di allacciarsi alla rete elettrica e spegnere i generatori di bordo";

- In riferimento ai monitoraggi puntuali di breve durata corrispondenti alle postazioni 6, 7, 8, 9 e 10, effettuati nelle aree del centro abitato prossime al confine di proprietà dell'autorità portuale, il proponente afferma che hanno comunque evidenziato il rispetto dei limiti di classificazione acustica in entrambi i periodi diurno e notturno.

Acque interne, superficiali e profonde e marine costiere

- In riferimento a tale componente, l'area di studio varia tra il livello regionale degli inquadramenti e il livello locale del Porto di Ancona;
- I dati utilizzati dal Proponente derivano dal Piano di gestione delle acque e il Piano di tutela delle acque, quindi alcuni Rapporti di ARPAM e studi ed indagini effettuati dallo stesso AdSP nell'ambito portuale. In particolare, tra i Rapporti ARPAM sono stati consultati:
 - ARPAM “Relazione triennale 2018 – 2020 sulla qualità dei corpi idrici fluviali della Regione Marche”, Ottobre 2021;
 - ARPAM “Stato delle acque sotterranee Regione Marche, Rapporto triennale 2018 – 2020”;
 - ARPAM, “Relazione triennale sulla qualità dei corpi idrici marino costieri della Regione Marche, triennio 2018 – 2020”, Ottobre 2021;
 - ARPAM “Relazione annuale sulla qualità delle acque di balneazione, stagione balneare 2021”, Ottobre 2021.
- Richiamando la Direttiva della Comunità Europea 2000/60/CE “Direttiva quadro sulle acque”, recepita in Italia con D.Lgs. 152/2006, e in particolare le norme relative alle acque di balneazione, ovvero la normativa di regolamentazione della qualità e di tutela della salute dei bagnanti rappresentata dal D.Lgs. n. 116/08 e dal decreto 30/03/2010 e i relativi aggiornamenti che si sono ritenuti necessari da parte del Ministero della Salute, e le modifiche attinenti la caratterizzazione e l'individuazione dei Corpi Idrici Sotterranei (CIS), le quali stabiliscono i valori soglia e gli standard di qualità per definire il buono stato chimico delle acque sotterranee, il Proponente dichiara che “È quindi necessario effettuare il monitoraggio dello Stato Chimico e di quello Quantitativo, in ciascun CIS, tramite apposite reti e programmi di monitoraggio, le cui risultanze permettano di classificare lo stato dei corpi idrici e di integrare e validare la caratterizzazione e la definizione del rischio di non raggiungimento dell'obiettivo di Buono Stato Chimico e Quantitativo”.
- Acque interne: L'area in esame ricade all'interno del bacino 13 - Litorale tra Esino e Musone



Il sistema idrografico principale del territorio della Provincia di Ancona è costituito da brevi corsi d'acqua che percorrono il territorio lungo la direttrice Ovest-Est, dall'Appennino verso il Mare Adriatico. In particolare, Ancona si colloca lungo il tratto di litorale compreso tra il fiume Esino a nord e il Musone a sud, due dei principali corsi d'acqua della Provincia;

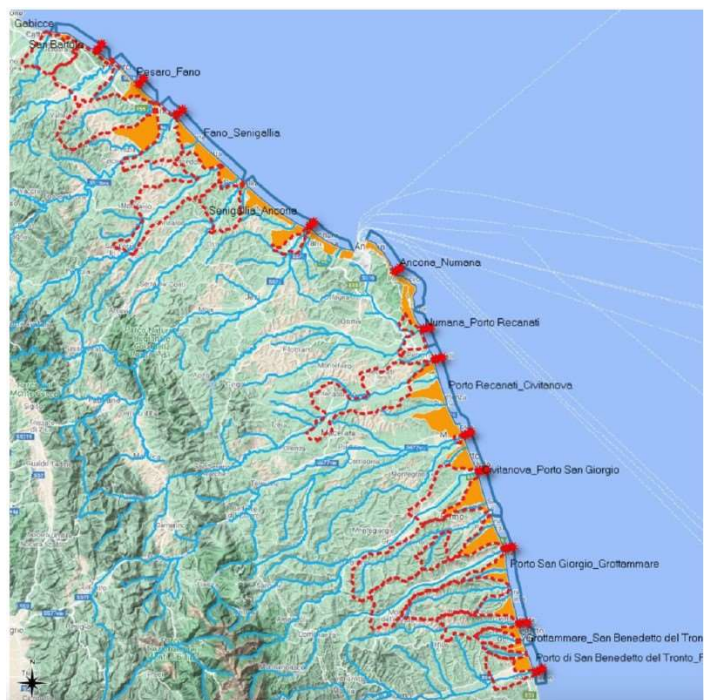
- Il Fiume Esino è il principale corso d'acqua della Provincia di Ancona e il suo bacino imbrifero, che misura complessivamente 1.203 km², Nasce dal monte Cafaggio (1.116 m) ad Esanatoglia (MC) e sfocia, dopo circa 75 km a Falconara Marittima in località Fiumesino. Il Proponente riporta che la bassa valle imbrifera dell'Esino è ricompresa nell'Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale (AERCA) e per cui è stato sviluppato un apposito Piano di risanamento, oggi non più vigente, che, però, prevedeva per la tutela della qualità delle acque in particolare lo svolgimento del monitoraggio e l'utilizzo di modelli previsionali di diffusione degli inquinanti al fine di individuare misure specifiche di mitigazione;
- Il Fiume Musone nasce in Provincia di Macerata a circa 775 m di quota dalla confluenza di due valloni, uno con origine tra il Monte Lavacelli e il Monte Marzolare, l'altro tra Prati di Tagliole e Campo della Bisaccia. Il fiume si getta nell'Adriatico al confine tra Numana e Porto Recanati con uno sviluppo dell'asta fluviale pari a 65 km e un bacino idrografico di 642 km² ed ha un regime idrologico tipicamente appenninico, con le massime portate mensili in febbraio/marzo e le minime in Luglio/Agosto;
- Il Proponente riporta che l'ARPAM effettua, per conto della Regione Marche, il monitoraggio dei 185 corpi idrici fluviali individuati e tipizzati. Tale monitoraggio è effettuato per gli indicatori individuati dalla normativa per valutare lo stato di qualità dei corpi idrici fluviali: indicatori biologici; parametri chimico fisici; sostanze chimiche prioritarie e non prioritarie. I risultati del monitoraggio contribuiscono alla definizione dello Stato ecologico e dello Stato chimico;
- Dalla "Relazione triennale 2018 - 2020 sulla qualità dei corpi idrici fluviali della Regione Marche", si apprende che lo Stato ecologico del Fiume Esino, nei vari tratti, oscilla tra "Buono" e "Scarso", quello del Fiume Musone, nei vari tratti, oscilla tra "Sufficiente" e "Cattivo";
- La superficie del territorio comunale di Ancona ricade per circa la metà all'interno del sottobacino idrografico del fiume Aspigo, affluente di sinistra del fiume Musone; gli altri bacini idrografici esistenti, in ordine di grandezza decrescente, il Fosso della Liscia (affluente di destra del fiume Esino), il bacino del Fosso Miano ed infine tutti i piccoli bacini costieri presenti da Palombina a Portonovo, sono

caratterizzati da brevi fossi che sfociano direttamente in mare. Tra questi, il Fosso Conocchio assume la funzione di un canale nel suo tratto terminale, attraversa in tratto tombato l'abitato di Ancona, per poi tornare, in ambito portuale, nell'area detta ZIPA, sfociando poi in mare sul lato destro della Darsena dei cantieri minori;

- Il Proponente, da dati idrologico-idraulici (“Piano di Risanamento idraulico ed igienico della città di Ancona – Coordinamento scarichi delle fognature cittadine”), ricava che l'area afferente il canale in esame è quella del Piano S. Lazzaro, con una portata mista totale di 12,094 mc/s. Gli scarichi rilevanti noti, in prossimità della foce, sono due: il primo era quello dall'impianto di depurazione dei reflui industriali della Società CEREOLO, gestito dalla Depurazioni Industriali S.r.l. (probabilmente non più operativo); il secondo scarico, gestito dalla Viva Servizi S.p.A., deriva dal Depuratore di Ancona, il quale riceve e tratta le acque reflue di alcuni bacini fognari cittadini e dell'area industriale ZIPA;
- Tuttavia, lo stesso Proponente fa presente che le informazioni trovate relative allo stato di qualità di queste acque superficiali sono i risultati del monitoraggio eseguito nel periodo 1991-1993; tali risultati hanno mostrato la presenza di una forte ipertrofia causata dalle acque effluenti il Fosso, nel quale, all'epoca, venivano già scaricate le acque del depuratore, allora non ancora dotato del modulo terziario di trattamento dei fanghi;
- Il Proponente dichiara, altresì, che sono state effettuate altre due sessioni di monitoraggio dei sedimenti (il primo nel 2001 e il secondo nel 2003), promosse dal Comune di Ancona e realizzate con il supporto di ARPAM, al fine di verificare in via analitica la qualità ambientale del tratto di Fosso attraversante l'area portuale. I risultati chimici sono stati, poi, comparati con i limiti riferiti alle ex Tab. A e B del D. M. 471/1999: tali risultati hanno mostrato come alcuni campioni fossero caratterizzati da superamenti particolarmente accentuati, rispetto alla Tab. B, di idrocarburi fino alla profondità di 200 cm. e altri, ma solo per lo strato superficiale, anche superamenti del parametro IPA tot e alcuni IPA particolari, mentre l'aspetto microbiologico ha evidenziato una sensibile componente microbica di coliformi, anche fecali, e la presenza – concentrata nella zona della foce del Fosso- di salmonelle;
- Secondo il Proponente, il confronto di questi dati con i parametri di riferimento contenuti nelle Linee guida relative alla DGR Marche n. 255/2009 relativa alla classificazione dei sedimenti, potrebbero essere classificati come C1 (materiali non pericolosi all'origine) ovvero da inviare al trattamento o in vasca di colmata, e, in alcuni casi C2 (materiali pericolosi all'origine) da avviare necessariamente al trattamento;
- In relazione alla pericolosità e al rischio idraulico il Proponente riporta le informazioni tratte dal Piano di gestione del rischio alluvioni del Distretto idrografico dell'Appennino Centrale (PGRAAC) II Ciclo, secondo il quale il Porto di Ancona ricade per intero nell'area P2 - Media probabilità (alluvioni poco frequenti da ingressione marina) e, in buona parte (incluso l'area in studio) nell'area R4 – Rischio molto elevato;
- Acque sotterranee:
- Dei 49 Corpi Idrici Sotterranei (CIS), presenti nella Regione Marche, 24 sono a rischio (identificati dalla DGR n.2224/2009) e sono tenuti sotto controllo da una Rete di monitoraggio che consiste in 233 stazioni di monitoraggio, sia dello stato quantitativo che qualitativo;
- I caratteri idrogeologici e idrochimici degli acquiferi sono condizionati dall'attuale assetto morfostrutturale delle vallate fluviali. Le pianure alluvionali marchigiane, sede degli acquiferi di subalveo, sono impostate su linee tettoniche anti-appenniniche e individuano dei settori a blocchi strutturali, i margini settentrionali dei quali hanno subito sollevamenti maggiori rispetto a quelli meridionali, e probabili basculamenti principalmente in senso nord-sud. I bordi settentrionali

rappresentano generalmente la linea dello spartiacque, mentre i bordi meridionali, salvo rare eccezioni, corrispondono alle zone più depresse nelle quali si impostano le pianure alluvionali. In tutti i subalvei il drenaggio è diretto dal limite dell'area alluvionale verso i terrazzi bassi;

- Il Proponente riporta che le acque sotterranee qualitativamente migliori si hanno in prossimità dell'asta fluviale e, salvo rare eccezioni, sono in connessione con le principali direzioni di drenaggio sotterraneo. Le acque peggiori si rinvencono in prossimità della costa, e la loro scarsa qualità dipende da fenomeni di intrusione marina. Infine, acque generalmente scadenti sono associate all'attività antropica, in particolare a zone industriali e aziende zootecniche. Le acque qualitativamente peggiori sono quelle presenti nei subalvei dei fiumi Musone e Tronto. Le aree di alimentazione dell'acquifero carbonatico profondo, ritenuto di valenza strategica a livello regionale, risultano di particolare valore;
- Il territorio comunale di Ancona è caratterizzato dalla presenza di falde acquifere a carattere stagionale e con scarse portate, generalmente comprese all'interno dei terreni di origine alluvionale o dei terreni di copertura di origine colluviale; della totalità delle piogge che cadono in media sul territorio comunale in un anno, solo una minima parte (5-25%) si infila nel sottosuolo, a causa della prevalenza di terreni affioranti poco permeabili, oltre che dell'elevato grado di impermeabilizzazione per cause antropiche;
- In riferimento al Porto di Ancona, il Proponente afferma che nella zona commerciale del porto, ad eccezione dei limi argillosi, la falda idrica è sempre contenuta all'interno dei dispositivi colluvionali e dei terreni del substrato, e che la permeabilità dell'acquifero risulta bassa (dell'ordine di 10⁻⁴-10⁻⁵ cm/s) a causa della granulometria piuttosto fine dei terreni che lo costituiscono.
- Acque marino costiere:
- La Regione Marche, con DGR n. 2015/2019, ha individuato 12 corpi idrici marini lungo i 173 Km di costa regionale. ARPAM, per conto della Regione, effettua il monitoraggio con stazioni posizionate su 11 transetti;
- In riferimento a questa componente, il Proponente dichiara che vengono indagati indicatori biologici quali fitoplancton e macro-invertebrati bentonici, le condizioni fisico-chimiche ed idromorfologiche, lo stato dei nutrienti, le sostanze chimiche sulle acque, sui sedimenti e sul biota; per ogni corpo idrico viene definito lo stato ecologico e lo stato chimico, e lo stato ecologico è dato dalla classe peggiore ottenuta dagli elementi biologici, dagli elementi chimico fisici (rappresentati dall'indice TRIX) e dalle sostanze non appartenenti all'elenco di priorità; l'ultima classificazione è riferita al triennio di monitoraggio 2018-2020;



- Il Porto di Ancona si colloca tra il Corpo idrico Senigallia_Ancona (codice IT11- COSTA_UF03_12-C) a nord-ovest e il Corpo idrico Ancona_Numana (codice IT11- COSTA_UF03_13-A) ad est. I 12 corpi idrici marini sono suddivisi in 3 tipi morfologici e si basano su descrittori abiotici geografici, climatici e geologici;
- Il Proponente riporta che tali corpi idrici sono tutti definiti “a rischio” sulla base delle conoscenze del territorio e le pressioni che agiscono su ogni corpo idrico, avvalendosi anche dei dati dei pregressi monitoraggi, pertanto tutti sono stati sottoposti a monitoraggio operativo;
- Nel triennio 2018-2020, 10 corpi idrici su 11 hanno raggiunto l’obiettivo di qualità, come riportato nella tabella dallo stesso Proponente:

Codice Corpo Idrico	Nome Corpo idrico	Transetto	STATO	
			2018-2020	
			ECOLOGICO	CHIMICO
IT11-R_COSTA_UF02_02-A	San Bartolo	San Bartolo	BUONO	BUONO
IT11-R_COSTA_UF03_12-A	Pesaro_Fano	Fosso Sejore	BUONO	BUONO
IT11-R_COSTA_UF03_12-B	Fano_Senigallia	Metauro	BUONO	BUONO
IT11-R_COSTA_UF03_12-C	Senigallia_Ancona	Esino	SUFFICIENTE	NON BUONO
IT11-R_COSTA_UF13_13-A	Ancona_Numana	Conero	BUONO	BUONO
IT11-R_COSTA_UF14_22-A	Numana_Porto Recanati	Musone	BUONO	BUONO
IT11-R_COSTA_UF14_22_B	Porto Recanati_Civitanova	Potenza	BUONO	BUONO
IT11-R_COSTA_UF14_22_C	Civitanova_Porto San Giorgio	Chienti - Tenna	BUONO	BUONO
IT11-R_COSTA_UF23_24_A	Porto San Giorgio_Grottammare	Aso	BUONO	BUONO
IT11-R_COSTA_UF25_27_A	Grottammare_San Benedetto	Tesino	BUONO	BUONO
IT11-R_COSTA_UF25_27_B	Porto di San Benedetto del Tronto_Fiume Tronto	Tronto	BUONO	BUONO

A tal proposito, il Proponente afferma che “Seppure il corpo idrico “Senigallia-Ancona” non abbia ancora raggiunto l’obiettivo prefissato dalla normativa, ha ottenuto risultati prossimi agli standard di qualità e dimostra un trend in miglioramento, come illustrato nelle schede di dettaglio del Rapporto citato.”;

- In riferimento alle acque di balneazione, dalla Relazione annuale sulla qualità delle acque di balneazione – Stagione balneare 2021 di ARPAM, per conto della Regione Marche, il Proponente apprende che il tratto di costa del Comune di Ancona può essere diviso in due tronconi con il Porto che funziona da spartiacque;
- Il tratto sud della riviera, che va dal Passetto a Portonovo, è di tipo roccioso e non ha mai superato nei suoi parametri i limiti del D.Lgs. n. 116/08, “confermando l’elemento distintivo di queste zone storicamente valide dal punto di vista qualitativo delle acque”.
- Il Proponente, tuttavia, dichiara come “unica problematica”, l’insorgenza della fioritura dell’alga tossica *Ostreopsis ovata*, in particolare nell’ultimo decennio; generalmente dalla fine del mese di agosto ai primi giorni del mese di ottobre, con un picco di fioritura nel mese di settembre che determina puntualmente la chiusura della balneazione;
- Per quanto riguarda, invece, il tratto di mare a nord del Comune di Ancona che va da Palombina Nuova al Porto di Ancona, il Proponente dichiara che è “Sempre attuale la necessità, da parte delle autorità competenti, di metter mano al problema dei troppo pieni” che creano, in caso di piovaschi massicci, conseguenze dovute alla fuoriuscita in mare e sulla battigia di acque reflue miste ad acque piovane, mettendo a rischio la balneazione nel tratto di spiaggia in esame; tuttavia, il Proponente afferma anche che “nel 2021, i numerosi piovaschi non hanno portato nessun declassamento delle aree di balneazione”.
- In riferimento alle acque portuali il Proponente fa presente che, ad oggi, non è stato possibile rilevare informazioni storiche e né attuali, pertanto, secondo il Proponente, “non è possibile definire in maniera inequivoca una qualità delle acque portuali”;
- Nonostante ciò, una estrapolazione dei dati relativi ai sedimenti marini sottostanti agli specchi acquei, secondo il Proponente suggerisce la presenza di alcuni punti di criticità, identificabili soprattutto in quegli ambiti ove le acque non sono particolarmente mobili (es. Darsena Cantieri Minori, Mole vanvitelliana, ecc.), come effetto dovuto ad accumulo di sostanze nel tempo; a tal proposito, le caratterizzazioni effettuate nelle porzioni di fondale antistanti la banchina 27, le banchine 19 – 25 e la banchina 17, hanno evidenziato un progressivo peggioramento della qualità dei sedimenti dall’esterno del Porto, per la banchina n. 27, all’interno, per la banchina n. 17. In particolare, presso la banchina n. 17 i sedimenti risultano tutti ricadere nella Classe D di cui all’Allegato 1 del DM n. 173/2016;
- Per quanto concerne la Darsena Fincantieri, il Proponente fa presente che nel 2015 è stata effettuata una campagna di campionamento di sedimenti che ha interessato il fondale antistante la banchina Fincantieri necessitante di approfondimento alla quota di – 8,5 m s.l.m.m.; il campionamento, le analisi e la conseguente caratterizzazione sono stati svolti da ARPAM in conformità alla vigente DGR Marche n. 255/2009 “Linee guida per la gestione derivanti da attività di dragaggio in area portuale, in area marina fluviale o litoranea”. I campioni prelevati sono stati classificati, in base alla tabella 2.1 della DGR n.255/09, e sono risultati per la maggior parte ricadenti in classe A2, idonea all’immersione in aree in mare e in minima parte in classe B, da conferire in cassa di colmata;
- Il Proponente afferma che “Con l’entrata in vigore del DM n. 173/2017, attuativo dell’art. 109, comma 2 lettera (a) del D.lg 152/2006 e ss.mm.ii, la caratterizzazione e classificazione dei sedimenti da dragare nell’ambito dell’intervento del banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino, sarà effettuata secondo le nuove direttive stabilite dall’Allegato Tecnico suddetto Decreto.”
- Per concludere, il Proponente riporta anche i contenuti della relazione intitolata “Modellizzazione della diffusione del materiale sedimentario risospeso durante i lavori di escavo e sversamento in mare aperto

– Rapporto finale”, predisposto nell’Integrazione Prot. 0021161 del 27703/2015 all’Accordo di Programma tra Autorità Portuale di Ancona e CNR-ISMAR UOS Ancona del 15/05/2012 (Prot. ARR 002979) per valutare le dinamiche e gli effetti dei sedimenti marini movimentati in seguito all’adeguamento dei fondali antistanti la banchina 26 del porto di Ancona;

- Secondo la suddetta Relazione, in tutti gli scenari analizzati non è stata evidenziata alcuna deposizione del materiale sversato a mare lungo la costa e in prossimità del Promontorio del Conero. I sedimenti risospesi durante le operazioni di escavo possono essere invece trasportati lungo costa solo in presenza di vento e correnti estremi, durante i quali è comunque improbabile se non impossibile operare a mare per le condizioni meteo-marine avverse.
- Pericolosità e rischio idraulico:
- Infine, nel par. 6.3 del SAPI il Proponente, facendo riferimento alla pericolosità e il rischio idraulico, riporta che il PGA dell’Autorità Distrettuale dell’Appennino Centrale inquadra il Porto di Ancona, compresa l’area di intervento, nella Tavola ITR111-44 secondo cui il Porto di Ancona ricade per intero nell’area P2 - Media probabilità (alluvioni poco frequenti da ingressione marina) e, in buona parte (incluso l’area in studio), nell’area R4 – Rischio molto elevato, come meglio illustrato nelle immagini che seguono.

Suolo e sottosuolo

- Per questa componente, l’area di studio investe il Porto di Ancona;
- In merito a tale componente, il Proponente afferma di riportare i dati e le informazioni tratti dalla Relazione geologico – geotecnica del PFTE, la quale fornisce una caratterizzazione preliminare sotto il profilo geologico-geotecnico dell’area di intervento ricavata dall’esame delle indagini redatte in aree prossime e, specificatamente: 1. Nuova diga foranea di sottoflutto; 2. Nuova sede servizi tecnico-nautici molo nord; 3. Banchina allestimento Fincantieri; 4. Banchina 7;
- Il Proponente afferma, inoltre, che “come richiesto dalla normativa sui Lavori Pubblici vigente, in sede di progettazione sarà effettuata una campagna di indagine specifica per l’area oggetto di intervento”;
- Caratterizzazione geologica:
- La zona oggetto di studio (molo Clementino) si trova in un’area del Porto oggetto di interramenti recenti a morfologia pianeggiante. I terreni di riporto utilizzati per l’interramento a tergo della struttura sono ciottoli di pezzatura media e grossolana e il paramento lato mare è costituito da massi artificiali in cls. Al di sotto di questi spessori di materiale è presente la formazione in posto costituito da Schlier;
- Il Proponente evidenzia che, sotto il profilo geo-strutturale, i numerosi studi di natura sismo-tettonica, condotti in seguito all’evento franoso che ha interessato la vasta area di Posatora a ridosso del porto nel 1982, non hanno mai evidenziato segni di attività tettonica recente lungo le superfici di discontinuità stratigrafiche riconosciute con le indagini;
- L’area portuale di Ancona si presenta complessa sotto il profilo geologico, a causa della intensa attività tettonica che l’ha interessata. Dalle indagini effettuate si riscontra la presenza, dal basso verso l’alto, delle seguenti formazioni:
 1. Formazione Schlier (Miocene medio-inferiore), tipica dell’area anconetana, costituita da un’alternanza di marne, marne argillose e calcari marnosi biancastri, notevolmente consistenti. Questa formazione si estende a partire da una profondità di circa 25-27 m fino a 40-50 m

corrispondente alla massima profondità a cui si sono spinte le indagini geognostiche, ma è presumibile che si estenda fino a profondità anche maggiori.

2. Sulla formazione della Schlier sono stati rinvenuti i terreni del Miocene Superiore, che si presentano assai vari per composizione litologica e spessore. Tra le formazioni del Miocene superior, si riconosce la cosiddetta formazione Gessoso-Solfifera, costituita da argille e marne bituminose, marne tripolacee e diatomiti, seguite da calcari marnosi, calcari dolomitici e solfiferi. Questi calcari a loro volta sono seguiti da argille bituminose con rare e sottili intercalazioni di siltiti arenarie fini. La formazione Gessoso Solfifera è seguita, verso l'alto, dalla Formazione a Colombacci (sempre del Miocene superiore), costituita da argille marnose con sottili intercalazioni arenacee. La parte superiore del ciclo miocenico è costituita dalla formazione geologica denominata Orizzonte del Trave, che tuttavia sembra scomparire nei dintorni della città di Ancona.
3. La successione pliocenica (Pliocene medio-inferiore) è costituita essenzialmente da argille marnose e/o marne argillose. Senza alcun ordine apparente sono presenti nelle argille interstrati millimetrici lenti e/o livelli sabbiosi e sabbioso limosi.
4. Al di sopra della successione pliocenica si rinvengono i depositi colluviali argilloso-sabbiosi del Pleistocene.
5. Questi ultimi sono sovrastati da uno strato di terreni sciolti rappresentati da sabbie fini, con livelli sabbioso-limosi, limoso-sabbiosi e limoso-argillosi. In particolare, lo strato più superficiale è costituito da materiale di riporto, ottenuto tramite riempimento idraulico dell'area con sabbie di dragaggio. Si tratta pertanto di terreni sciolti costituiti da sabbie fini, con livelli sabbioso-limosi, limoso-sabbiosi e limoso-argillosi.
 - In riferimento ai terreni di fondale, il Proponente afferma che tutti i sondaggi condotti nelle aree contermini, principalmente nello stabilimento Fincantieri, indicano che tali terreni sono costituiti principalmente dalla successione di due distinti litotipi: procedendo dal fondale, al crescere della profondità, si ritrovano limi argilloso-sabbiosi di bassa consistenza, seguiti da un deposito di sabbie fini mediamente addensate;
 - Mentre, la potenza complessiva dei depositi di copertura, sulla base dei risultati delle diverse campagne di indagine, è variabile fra 2-3 m e 15 metri da quota fondale, procedendo da terra verso mare in direzione SE-NW; al di sotto di questo spessore si ritrova la formazione di base compatta, individuata come formazione dello Schlier;
 - Il Proponente dichiara, inoltre, che tale sequenza di terreni evidenziata anche dal rilievo geofisico eseguito dalla Geomarine S.r.l. (Rilievo batimetrico single beam e geofisico sub bottom profiler, area destinata alla realizzazione della nuova banchina Fincantieri porto di Ancona, Settembre 2006);
 - Dall'esame delle sezioni eseguite si individua la successione stratigrafica che caratterizza l'area dove si colloca la banchina di allestimento navi. Al di sotto di un battente d'acqua variabile fra 5 e 8.5 m, si ritrova: unità A con spessore minimo di circa 1m e tendenza all'accrescimento da Est verso Ovest; unità B con spessore minimo di 0.5m e massimo di circa 3 m che raggiunge una profondità di - 13.5m sul l.m.m.; unità C che nella parte orientale dell'area indagata è delimitata verso il basso dal substrato acustico, mentre il limite non è più distinguibile nella parte occidentale a causa del notevole incremento di potenza; unità SA, osservabile esclusivamente nella parte orientale dell'area (per un tratto di circa 70m) e la sua profondità minima è a circa -10m sul l.m.m. con direzione di immersione da Est verso Ovest;

- Pertanto, da ciò risulta che le unità A, B e C rappresentano i terreni di copertura, con spessore massimo di 15 metri, mentre l'unità SA indica l'inizio della formazione argilloso-marnosa di base.
- Caratterizzazione stratigrafica:
- Per la caratterizzazione stratigrafica il Proponente fa riferimento ad indagini pregresse relative alla realizzazione del terrapieno per costruire il cantiere navale Fincantieri (anni '70) e a campagne recenti (2000, 2005 e 2006) appositamente eseguite per la redazione del progetto “Nuova sede servizi tecnico-nautici località “rotonda molo nord” porto di Ancona” e del progetto definitivo della nuova banchina di allestimento navi della Fincantieri;
- Ai fini della progettazione geotecnica della nuova banchina, il Proponente afferma che dall'analisi dei risultati di tutte le indagini è possibile estrapolare il profilo stratigrafico dei terreni lungo l'asse della futura banchina;
- In particolare, il profilo mette in evidenza che gli strati di terreno, superficiali o profondi, presentano un andamento sub orizzontale per i primi 65-80m a partire dal filo di costa attuale per poi immergere rapidamente procedendo verso Ovest e tornare con andamento sub orizzontale;
- Nel sondaggio effettuato a terra per la costruzione del fabbricato per servizi nautici sul vecchio molo nord, prossima all'area di intervento e più ad ovest della banchina di allestimento Fincantieri, si è rilevato uno strato di circa 16,5 m di materiale grossolano di colmata, da 16,5 m a 23 m di profondità uno strato di sabbie e sabbie argillose poste sopra la formazione costituita da marne e argille marnose (schlier);
- Volendo estrapolare i dati del sondaggio effettuato a terra ad una quota di + 2,5 m s.l.m.m., considerando che il fondale attuale è di circa 9-10, la copertura costituita da sabbie e sabbie argillose e argille siltose posta al di sopra della formazione di base è variabile da circa m 6,5 a m 10,5;
- Pertanto, il Proponente afferma che dal sondaggio eseguito per il fabbricato servizi tecnico-nautici emerge l'individuazione della formazione a circa 20 m s.l.m.m.
- Caratterizzazione geomeccanica:
- A tal proposito, il Proponente dichiara che “La definizione delle proprietà geotecniche dei terreni di interesse per la progettazione della banchina è stata affrontata raggruppando i risultati delle diverse indagini per ciascuna delle unità litologiche individuate in precedenza, desunti dalle relazioni già citate”;
- In riferimento alla componente limi sabbiosi e scarsa consistenza, i risultati mostrano valori di coesione efficace praticamente nulli e angoli di attrito interno di circa 30°; il Proponente dichiara che data la natura scarsamente consistente del deposito esiste la possibilità che i campioni prelevati abbiano subito un disturbo (un addensamento) durante il campionamento pertanto è stato effettuato un confronto per via empirica, basandosi sui risultati delle prove in situ penetrometriche statiche, ottenendo valori in linea con i quelli ricavati dalle prove di laboratorio;
- Per le caratteristiche di deformabilità il Proponente ha fatto riferimento alle prove CPT sfruttando la correlazione di Lunne e Christophersen secondo la quale, nei terreni incoerenti, il modulo elastico può essere determinato come: $E = 4 qc$. Dalla precedente si ricavano moduli di elasticità variabili tra 2 e 4MPa.
- In riferimento alla componente sabbie fini, il comportamento geomeccanico del deposito di sabbia fine che ricopre la formazione in posto è stato desunto dal Proponente dai risultati delle prove

penetrometriche dinamiche sfruttando note correlazioni empiriche proposte in letteratura che mettono in relazione l'indice NSPT con l'angolo di attrito, in maniera diretta, ovvero attraverso il parametro densità relativa;

- Per le sabbie fini sovrastante la formazione in posto, si potranno assumere le seguenti proprietà geomeccaniche: $\gamma = 18,0$ (kN/m³) $c' = 0$; $\varphi' = 34$ (°); $E' = 20000$ (kPa).
- In riferimento alle argille marnose e Schlier, i sondaggi sono stati spinti fino al raggiungimento della formazione marnosa-calcareo in posto, senza prelevare campioni indisturbati; pertanto, per ricavare i parametri meccanici del materiale il Proponente ha proceduto basandosi su prove geotecniche di laboratorio effettuate su campioni prelevati in mare nella zona del porto turistico e della frana del Montagnolo nonché al lavoro di G.A. Garzonio che riporta i dati statistici di oltre 100 campioni delle argille grigio-azzurre plioceniche di Ancona;
- Si tratta di materiali di altissima consistenza e compattezza per i quali si possono assumere, in via del tutto cautelativa, i seguenti parametri meccanici: $\gamma = 20,0$ (kN/m³) $c' = 100$ (kPa); $\varphi' = 26$ (°); $C_u = 310$ (kPa); $E' = 150000$ (kPa);
- Per la caratterizzazione geomeccanica dello Schlier, il Proponente ha fatto riferimento alla relazione geotecnica degli Ingg. A. Passaro, C. Montuori, A. Rinauro (Progetto STIPE spa) riportante i risultati di prove meccaniche di laboratorio condotte su carote ricavate a diversa profondità nella formazione dello Schlier: si tratta di prove di rottura per compressione uniassiale (a espansione laterale libera) su provini cilindrici che hanno fornito valori di resistenza variabili da 3MPa, quando il campione è interessato da fratture o intercalazioni argillose, a oltre 10MPa nel caso di materiale intatto. Considerando il comportamento del materiale in situ il Proponente ha ritenuto di assumere un valore medio della resistenza a compressione uniassiale pari a $\sigma_p = 5$ MPa;
- Infine, il Proponente dichiara che “*Si precisa che quanto esposto nella presente relazione fa riferimento a documentazione esistente relativa ad indagini svolte nelle aree limitrofe a quella in oggetto e va considerato come un contributo all'inquadramento generale che dovrà essere indagato in sede di progettazione definitiva ed esecutiva con indagini settoriali specifiche*”.
- Qualità del suolo: il Proponente dichiara che “*Non sono state reperite informazioni in merito alla qualità del suolo e del sottosuolo portuale a meno dell'indicazione, nel PBR, della presenza di un'area da bonificare presso il Mandracchio in quanto caratterizzata dalla presenza di distributori di carburante e dei relativi depositi. Si ritiene, pertanto, che, escluso questa situazione circoscritta presso il Mandracchio, suolo e sottosuolo non presentino criticità particolari*.”
- Uso del suolo: L'area in studio, così come l'area di intervento, coincidono con il Porto di Ancona, infrastruttura interamente ricavata a mare tramite progressivi riempimenti. Pertanto, le aree ricomprese nel Porto di Ancona sono tutte destinate ad attività portuali.
- Pericolosità e rischio da frana: il tema è trattato nel par. 6.1 del SAPI, nel quale il Proponente afferma che, facendo riferimento al PAI relativo ai bacini idrografici regionali elencati nell'All. B della L.R. 13/99, “*l'area portuale di Ancona non è direttamente soggetta rischio idrogeologico gravitativo*”;
- Tuttavia, nelle vicinanze sono presenti tre aree:
 - l'area identificata con la sigla F-13-0130 caratterizzata da un indice di pericolosità P4, definito come molto elevato, ed un rischio R3, (ossia possibili problemi all'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici ed alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, interruzione delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale) definito

come elevato;

- L'area F-13-0131, a cui il PAI attribuisce un indice di pericolosità 1 (moderata – Frana complessa inattiva) e un grado di rischio 2, definito come rischio medio (possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche) (Regione Marche – Autorità di Bacino Regionale, 2004);
- L'area F-13-0154, ad ovest del Porto di Ancona, dove il rischio frana è molto elevata (R4), con pericolosità P3.

Ecosistemi marini e terrestri, flora e fauna

- L'area di studio comprende il territorio della Provincia di Ancona, più precisamente la porzione sudorientale, e il Porto di Ancona in particolare; il Proponente afferma che le fonti dei dati relative a queste componenti sono rappresentate dallo Studio di Impatto Ambientale della Variante Generale al PRP di Ancona – Piano di sviluppo del porto” del 2009, da alcuni rapporti di ARPAM e dal sito del MITE recante le informazioni sulle Aree della Rete Natura 2000;
- *Ecosistema marino:*
- Per tale componente, il Proponente afferma di utilizzare un contributo sviluppato dall'ARPAM nel febbraio del 2003 con uno studio intitolato “Rapporto sullo stato di qualità ambientale della fascia costiera marchigiana: balneabilità e biocenosi”; a tal proposito, afferma anche che sono accennate brevemente le biocenosi sommerse, mentre per quelle emerse rimanda al quadro riguardante la vegetazione che viene trattato a parte.
- Nella Fascia costiera dalla foce del fiume Esino al Porto di Ancona i fondali all'altezza di Falconara Marittima, che raggiungono una batimetria di 4 m, sono popolati dalla biocenosi delle Sabbie Fini Ben Calibrate (SFBC) rappresentate dal mollusco bivalve *Chamelea gallina*, accompagnato da: *Lentidinium mediterraneum*, *Donax semistriatus* e *Cyclope neritea*. Tra i policheti si trovano: *Owenia fusiformis*, *Prionospio caspersi*, *P. cirrifera* e *Magelona papillicornis* (specie tipica di fanghi inquinati), mentre tra i crostacei la specie dominante è *Diogenes pugilator*; il Proponente aggiunge, inoltre, che in questo stesso tratto in un rilevamento del 2008 l'ARPAM ha rilevato anche la *Spisula subtruncata*, la *Tellina nitida* e la *Tellina fabula*;
- Anche in corrispondenza della località Torrette, ad una profondità di circa 4 m, i fondali sono popolati dalla biocenosi delle SFBC, qui rappresentata dal mollusco bivalve *Chamelea gallina* accompagnato da *Lentidinium mediterraneum*, *Donax semistriatus*, e dai gasteropodi *Nassarius mutabilis* e *Cyclope neritea*. Tra i crostacei si cita il *Diogenes pugilator*; il Proponente riporta anche che il mare interno alle scogliere è caratterizzato da un elevato grado di eutrofizzazione dovuto alla presenza di scarichi urbani, alla bassa profondità del fondale ed allo scarso ricambio idrico che avviene solo in concomitanza a forti mareggiate che scavalcano le opere di protezione; in questo ambiente, dove la torbidità dell'acqua è molto elevata, è stata riscontrata la presenza di un'ampia area popolata dalla fanerogama marina *Cymodocea nodosa*;
- Anche i fondali antistanti il Porto di Ancona, caratterizzati da sedimenti sabbiosi frammisti a fango, le biocenosi sono sempre quelle delle SFBC rappresentate da policheti (*Owenia fusiformis*, *Nephtys hombergi* e *Glycera convoluta*), molluschi (*Lentidinium mediterraneum*, *Donax semistriatus*, *Chamelea gallina* e *Nassarius mutabilis*) e crostacei (*Diogenes pugilator*). Il Proponente evidenzia che tale

biocenosi è probabilmente influenzata dalle acque reflue provenienti del depuratore di Ancona;

- Il tratto costiero della Riviera del Conero si differenzia dal resto del litorale marchigiano per le sue alte coste. Sui fondali rocciosi sotto costa sono presenti varie specie di Echinodermi tra cui: *Paracentrotus lividus* (riccio di mare), *Marthasterias glacialis* (stella di mare), *Ophiura* sp. e *Holothuria forskali* (cetrioli di mare). *Actinia equina* e *Actinia cari* sono dotate di caratteristici tentacoli urticanti e vivono infisse nella roccia. I fondali rocciosi poco profondi sono abitati da *Anemonia sulcata*, molto diffusa davanti al Passetto;
- A questo, il Proponente aggiunge che i substrati rocciosi antistanti la Riviera del Conero ospitano anche una grande varietà di alghe bentoniche tra cui *Rhodophyceae* (alghe rosse), *Phaeophyceae* (alghe brune) e *Chlorophyceae* (alghe verdi);
- Il Proponente dichiara che al fine di caratterizzare la qualità e la diversità delle biocenosi esistenti nell'ambito degli specchi acquei del Porto di Ancona, l'AdSP del MAC, nel 2009, ha incaricato l'Istituto di scienze marine del CNR (ISMAR CNR) di sviluppare uno studio specifico; tale studio ha esaminato le biocenosi esistenti nell'area oggetto del presente studio di impatto sia su fondo molle, ovvero caratteristiche del fondale marino, che su fondo duro, ovvero presenti sulle pareti sommerse delle banchine oggi presenti nel porto;
- Il Proponente afferma che i risultati di questo studio hanno permesso di censire un numero ricco di specie (100), appartenenti alle comunità presenti sui muri di sponda delle banchine del Porto di Ancona, ma che, essendo rappresentative di un numero limitato di biocenosi, indicano una omogeneità dei popolamenti; tuttavia, il Proponente dichiara che le specie rilevate sono tipiche di ambienti portuali o comunque nessuna di esse riveste un particolare interesse naturalistico;
- Il Proponente sottolinea anche la presenza di 3 specie algali aliene la cui presenza nei dintorni di Ancona non era ancora stata segnalata: *Sargassum muticum*, *Antihamnion nipponicum* e *Grateloupia turuturu*;
- In sintesi, nell'area del Porto di Ancona dominano elementi di fondi mobili instabili o arricchiti di sostanza organica, in particolare nelle zone più confinate del porto. Laddove la componente sabbiosa risulta prevalente, dominano elementi appartenenti alle Sabbie Fini Ben Classate. La presenza di specie preferenti substrati duri è stata rilevata nella depressione antistante la banchina 7 dove la presenza di pietrame di discrete dimensioni, consente a tali specie di trovare un substrato idoneo al loro insediamento;
- *Ecosistemi terrestri:*
- Il Proponente riporta gli ecosistemi terrestri della Provincia di Ancona che sono stati così schematizzati nel Quadro ambientale dello SIA del Piano di Sviluppo di Ancona: ecosistema naturale e/o seminaturale; ecosistema agricolo; ecosistema urbano;
- Ecosistema naturale e/o seminaturale: sono rappresentati prevalentemente da piccoli boschetti con prevalenza di Roverella consociata con altre specie caducifoglie (es., Carpino e Pino d'Aleppo) ed aree con prevalenza di vegetazione erbacea ed arbustiva di tipo sin antropico (Graminacee); il Proponente afferma che tali formazioni rappresentano quelle più strutturalmente ed ecologicamente complesse dell'area di studio e contribuiscono alla creazione di differenti nicchie ecologiche in grado di offrire rifugio e sostentamento a diverse specie faunistiche; la presenza di "corridoi ecologici", è legata al sistema degli elementi naturali lineari, sistema che, fa notare il Proponente, non si mostra ben articolato e funzionante nell'area di studio, a causa della forti pressioni esercitate dalle attività agricole e dall'urbanizzazione;

- Ecosistemi agricoli: in relazione al contesto di riferimento, il Proponente afferma che le colture principali di tale struttura ecosistemica sono i cereali autunno-vernini, le oleaginose e le coltivazioni arboree (vite e olivo); inoltre, i seminativi e le aree incolte presentano una ridotta funzionalità da un punto di vista ecosistemico dovuta alla progressiva eliminazione, operata dall'uomo, di spazi marginali, di siepi, filari e fossi di scolo; a causa di ciò, il Proponente fa presente che il contingente faunistico relativo a questo ecosistema risulta costituito principalmente dalle specie più tipiche delle aree aperte quali la lepre, il fagiano, oppure da specie generaliste, tra cui la volpe;
- Ecosistema urbano: l'ecosistema urbano è caratterizzato da centri abitati, sia a forma di nucleo compatto (Città di Ancona) sia articolati in sistemi diffusi (case isolate sparse) e dalla viabilità stradale generale e di connessione tra gli stessi, che nel loro insieme costituiscono uno dei fattori più evidenti di pressione esercitata dall'uomo sulle risorse ambientali; tale ambito è frequentato da uno scarso contingente faunistico caratterizzato da specie generaliste ed opportuniste adattate a colonizzare l'ambiente umano, mentre per la componente vegetale si rilevano specie a carattere ornamentale e specie arboree residue derivanti dalla colonizzazione antropica, in particolare i tipi di vegetazione sopravvissuti alla colonizzazione urbana individuati sono:
 - lungo la costa orientale si sviluppa una vegetazione di tipo mediterraneo, dalla punta estrema del Monte Guasco al Monte Cardeto proseguendo ininterrotta sino al Conero, ma anche ad occidente sul colle della Cittadella;
 - caratterizza le rive dei canali e dei fossi la vegetazione dell'ambiente umido, presente maggiormente nelle zone del Piano di S. Lazzaro e delle Grazie;
 - nelle aree meno antropizzate è presente il bosco idrofilo e asciutto che risulta ridotto rispetto alle potenzialità a causa degli interventi antropici;
 - nei terreni fortemente antropizzati, spesso caratterizzati da discarica di materiali da costruzione si rinviene una vegetazione composta principalmente da specie erbacee ed arbustive;
 - nei giardini e parchi si rinvengono diverse specie in relazione alle tipologie di giardini.

Il Proponente dichiara che “Nel complesso, il territorio in esame appare caratterizzato da un basso grado di naturalità e di valenza ecosistemica, i cui livelli di antropizzazione fortemente connessi ad attività turistiche, industriali ed agricole possono essere considerati nel loro complesso elevati”.

- **Aree Naturali Protette:**
- In riferimento a tale componente, il Proponente riprende quanto già esposto nel cap. 6 del SAPI:
- A sud dell'area di intervento è presente una Zona di Protezione Speciale (ZPS) identificata con il codice IT5320015 e denominata “Monte Conero”. La ZPS è localizzata geograficamente in un'area a carattere appenninico di tipo calcareo (si tratta del rilievo calcareo isolato del Conero), dove si individuano internamente rilievi minori a carattere collinare, come le formazioni della fascia periadriatica (colline del Pesarese e dell'Anconetano). La quota massima raggiunta è di 572 m s.l.m., per una estensione complessiva di 1.980 ha. La ZPS, oltre ad una porzione del Parco Regionale del Conero, ricomprende un Sito di Importanza Comunitaria (SIC) e due Zone Speciali di Conservazione (ZSC), ovvero: SIC IT5320005 “Costa tra Ancona e Portonovo”, situata a circa 2.500,00 m di distanza dall'area di intervento; ZSC IT5320006 “Portonovo e falesia calcarea a mare”, collocata a 9.500,00 m circa dall'area in progetto;
- Il Proponente riporta inoltre un breve inquadramento di tali aree:

- ZPS IT5320015 “Monte Conero”: si estende per un’area di 1.980 ha, lungo la sfascia costiera della provincia di Ancona, nei comuni di Ancona, Sirolo e Camerano. Il Sito è totalmente all’interno del Parco Regionale del Monte Conero e comprende tre SIC IT5320005 “Costa tra Ancona e Portonovo”, IT5320006 “Portonovo e falesia calcarea a mare” e IT5320007 “Monte Conero”. Il promontorio del monte Conero ha una grande importanza biogeografica per la distribuzione di specie vegetali, in quanto rappresenta il limite meridionale e settentrionale di diffusione per molte specie vegetali sia erbacee che arbustive, nonché un punto di riferimento per molte specie di uccelli migratorie; il Proponente riporta un elenco di 18 habitat di interesse comunitario presenti nell’area, di cui 4 contrassegnati come prioritari.
 - ZSC/SIC IT5320005 - Costa tra Ancona e Portonovo: l’area si estende per 466 ha all’interno del Parco Naturale Regionale del Conero in provincia di Ancona ed è completamente compresa nella ZPS IT5320015 “Monte Conero”. Il sito comprende la parte settentrionale della costa del Conero caratterizzata da una falesia, marnoso-arenacea, ricoperta per ampi tratti da vegetazione dominata dalla piccola canna del Reno (*Arundo plinii*). Oltre che per gli habitat terrestri il SIC, che comprende un tratto di mare, è importante per la flora algale bentonica particolarmente ricca soprattutto nell’area del "Trave"; sono presenti 10 habitat di importanza comunitaria nell’area, di cui 1 prioritario.
 - ZSC/SIC IT5320006 - Portonovo e falesia calcarea a mare: l’area si estende per 229 ha, completamente all’interno del Parco Naturale Regionale del Conero in provincia di Ancona, tra i comuni di Sirolo e Ancona ed è totalmente compreso nella ZPS IT5320015 “Monte Conero”. Il sito è caratterizzato dall’eccezionale sistema costiero, situato sul versante orientale del promontorio calcareo del Monte Conero, che da Portonovo giunge sino a Sirolo. La natura calcarea del substrato ha favorito la formazione di spettacolari pareti rocciose a picco sul mare mentre, presso Portonovo, si rinvengono due laghi salmastri retrodunali che ospitano formazioni vegetali uniche per la costa marchigiana, così come la fascia litoranea, una delle poche non sabbiose nella regione; il Proponente riporta un elenco di 16 habitat di interesse comunitario presenti nell’area, di cui 5 contrassegnati come prioritari.
 - ZSC/SIC IT5320007 “Monte Conero”: l’area si estende per 1123 ha all’interno del Parco Naturale Regionale del Conero in provincia di Ancona, tra i comuni di Sirolo e Ancona, ed è compreso nella ZPS IT5320015 “Monte Conero”. Il SIC interessa la porzione non direttamente a contatto con il mare del Monte Conero, emergenza calcarea di 582 m che interrompe la continuità del litorale basso e sabbioso tipica dell’Adriatico. La vegetazione è ricca di boschi misti di caducifoglie e sclerofille sempreverdi ed un’ampia superficie è occupata da una pineta di impianto, a prevalenza di pino d’Aleppo, realizzata negli anni 30 quando il monte presentava un aspetto spoglio per l’assenza di vegetazione arborea. Il Conero assume un grande valore biogeografico perché in qualche modo rappresenta il limite settentrionale del clima mediterraneo lungo il versante orientale della penisola; sono presenti 10 habitat di interesse comunitario, di cui 4 contrassegnati come prioritari.
- Flora e fauna:
- In riferimento a tale componente, il Proponente afferma che, in relazione alla vegetazione l’area in esame è caratterizzata da ambiente urbano e da aree coltivate prevalentemente a seminativo; la fauna selvatica è, quindi, limitata alla presenza di specie che ben si sono adattate alla vicinanza con l’uomo, o che tale convivenza hanno saputo sfruttare a proprio vantaggio (specie opportuniste);

- Infatti, l'antropizzazione e lo sfruttamento del territorio a scopo agricolo non permettono l'insediamento di particolari endemismi ne favoriscono gli animali più specializzati, tenuto conto anche delle alterazioni apportate all'ecosistema dall'impiego di prodotti chimici; l'entroterra ospita alcune specie tipiche della fauna collinare subappenninica, tuttavia, nonostante una maggiore copertura boschiva ed arbustiva, secondo il Proponente la fauna selvatica non è particolarmente significativa, stante la notevole presenza dell'uomo e dei suoi insediamenti sparsi;
- Per quanto riguarda la vegetazione, la maggior parte dell'ambito provinciale è caratterizzato da formazioni a prevalenza di caducifoglie dell'ordine *Quercetalia pubescenti-petraeae*. La potenzialità per la vegetazione dei versanti nord è rappresentata dall'ostrieto mesoxerofilo (associazione *Scutellario columnae – Ostryetum carpinifoliae*), mentre la vegetazione dei versanti sud è descritta dal querceto mesoxerofilo di roverella (associazione *Roso sempervirentis – Quercetum pubescentis*). La potenzialità per la vegetazione del fondovalle è rappresentata da querceti mesofili a dominanza di farnia, rovere e cerro. Lungo i corsi d'acqua, la formazione climax è rappresentata dal bosco ripariale di salice bianco e pioppo nero inquadrato nell'associazione *Salicetum albae* in senso ampio. Nelle zone collinari compaiono formazioni boschive residue o di neoformazione, spesso ricche di specie esotiche (es. *Robinia Pseudoacacia*) o sfuggite alla coltivazione; dove affiorano le arenarie più o meno cementate, si realizza un buon drenaggio che comporta aridità edafica e si rinviene la serie edafo-xerofila della roverella (*Quercus pubescens* s.l.). Sui versanti delle colline in cui prevalgono le argille, il substrato più umido permette lo sviluppo della serie climatica del carpino nero (*Ostrya carpinifolia*), denominata *Asparago acutifolii-Ostryeto carpinifoliae sigmetum*. Sui versanti in cui affiorano le formazioni arenaceo-pelitiche e sulle alluvioni ghiaioso-sabbiose, si rinviene la serie del cerro (*Quercus cerris*) del *Lonicero xylostei Querceto cervidisigmetum*. Negli impluvi e lungo i fossi, su substrato costantemente umido, è presente la serie edafoigrofila dell'olmo (*Ulmus minor*): *Symphoyto bulbosi-Ulmeto minoris sigmetum*.
- Per quanto riguarda, invece, la fauna, nelle aree agricole è comune il riccio (*Ericinaeus ruro paeus italicus*), mentre tra gli animali di grossa taglia è abbastanza diffuso il tasso (*Meles meles*) e, molto più presente con un elevato numero di esemplari, la volpe (*Vulpes vulpe*); presenti tra i carnivori anche alcune specie di mustelidi che frequentano le zone in prossimità delle zone rurali e tal volta periurbane.

Anche tra l'avifauna il Proponente riporta una rarefazione di specie: i rapaci attualmente più diffusi sono lo sparviere (*Accipiter nisus*), il ghebbio (*Falco tinnunculus*), il falco pellegrino (*F. peregrinus*), il nibbio bruno (*Milvus migrans*), il nibbio reale (*Milvus milvus*) e la poiana (*Buteo buteo*); tra i passeriformi, numerose sono le specie stanziali (es. la ghiandaia, la gazza, la cornacchia grigia), mentre tra i piccoli uccelli frequentano l'entroterra lo scricciolo e il saltimpalo, mentre il merlo e diverse specie di cince sono diffusi nelle zone antropizzate e nei parchi urbani; zigolo nero, cardellino e allodola sono diffusi nelle aree coltivate, numerosi sono gli uccelli migratori come il piviere tortolino (*Eudromias morinellus*) e il croccolone (*Gallinago media*). Tra i colombiformi sono comuni la tortora sia nelle campagne che nei boschi e il colombaccio, sporadica è la presenza della colomabella.

Tra i rettili si trovano la vipera, diffusa nella zona preappenninica, il cervone, la biscia dal collare, il biacco, il saettone, ecc.; tra i Sauri ci sono le lucertole, sia la campestre sia la muraiola, e anche il ramarro e l'orbettino; da ricordare la presenza anche del geotritone italico (*Hydromantes italicus*) tra gli anfibi.
- Il Proponente, inoltre, fa notare che nei periodi delle migrazioni primaverili e autunnali, nei parchi e nei giardini urbani, sostano anche uccelli poco frequenti anche in ambienti rurali come la sterpazzola, l'usignolo, l'upupa, il torcicollo, il colombaccio, l'alocco; in inverno, la temperatura è spesso più elevata in città che in campagna e, infatti, nelle giornate più calde è possibile vedere alcune specie di chiroterri come il pipistrello albolimbato e quello di Savi; specie rare e minacciate di estinzione come la

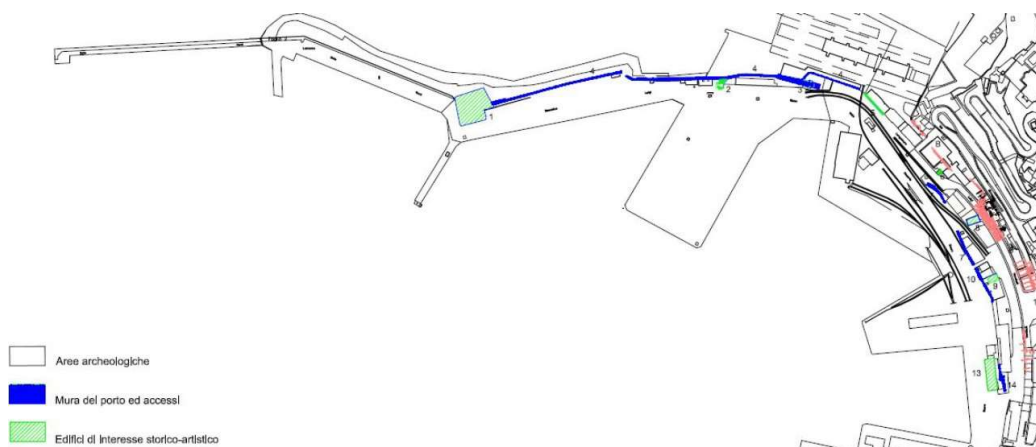
nottola si rifugiano nelle fessure dei tronchi degli alberi nei parchi e nei giardini storici o anche il pipistrello ferro di cavallo maggiore che si nasconde nelle vecchie soffitte degli edifici del centro storico. Nella zona più antica della città vive e nidifica anche il codirosso spazzacamino che di solito vive in montagna tra le rocce. Un altro ambiente importante è costituito dalla rete di fossi e canali che caratterizza l'ambiente urbano, l'eutrofizzazione delle acque che raccolgono gli inquinanti organici favorisce la diffusione di erbe palustri e la fauna conseguente; alcune situazioni di degrado ambientale evidenziano la presenza di specie opportuniste e poco specializzate, alcune sono di passaggio alla ricerca di cibo, altre specie sono state inserite in modo poco naturale entrando in competizione con la fauna selvatica.

Beni culturali e paesaggistici e paesaggio

- In riferimento a tale componente l'area di studio è circoscritta al Porto di Ancona e, in particolare, alla porzione nord-orientale del Porto storico; il Proponente afferma di utilizzare come fonte dei dati il Piano paesaggistico della Regione Marche e il sito web del MIC e il Piano di Sviluppo di Ancona e il relativo Studio di Impatto Ambientale; a tal proposito, il Proponente cita e rimanda, inoltre, allo studio specialistico “Relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico” del PFTE, che focalizza l'attenzione sul fondale portuale.
- L'ambito portuale di Ancona è una delle zone della città di più antica urbanizzazione; tutt'oggi il porto presenta alcuni elementi di particolare rilevanza, quali l'arco di Traiano, la porta Clementina, la porta Pia, le mura, il Lazzeretto. Famosi architetti hanno elaborato progetti per la sistemazione del porto di Ancona (Fontana e Vanvitelli).
- Il Proponente evidenzia che attualmente i “monumenti” localizzati nell'area portuale non hanno alcun legame funzionale con l'attività del porto, è perciò cambiato nei secoli il rapporto fra scalo marittimo e tali preesistenze; di queste, specifica il Proponente, tuttavia, si dovrà tener conto nello sviluppo odierno del porto e nell'attività progettuale di nuove opere, come nel caso in esame.
- Il Proponente riporta le informazioni reperite dal portale Vincoli in rete del MIC e le informazioni reperite dal Piano per lo Sviluppo del Porto di Ancona. Da vincoli in rete si evidenziano i seguenti beni:



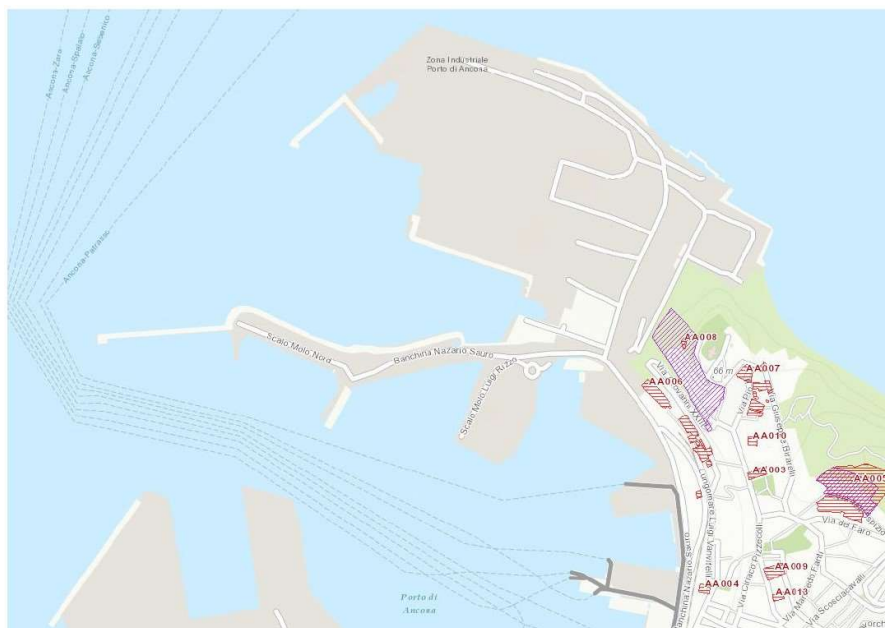
- Dal Piano per lo Sviluppo del Porto di Ancona, oltre alla cinta muraria, risulta come “Edificio di interesse storico-artistico” anche il basamento della lanterna, che oggi ospita la sede della Guardia Costiera e dei Vigili del Fuoco:



- Il Proponente afferma che una parte delle mura del porto, il basamento della lanterna, l’arco Clementino e l’arco Traiano sono sottoposti a vincolo di tutela (ex L. n. 1089/39 trasfusa nell’art. 10, comma 1, del D.Lgs. n. 42/2004) con Decreto della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici delle Marche emanato in data 30/04/2004;
- Dalla “Relazione di verifica preventiva dell’interesse archeologico”, in riferimento all’archeologia marina, il Proponente apprende ed afferma che “sebbene non sia nota la presenza di testimonianze nell’area di studio, il Porto storico di Ancona rappresenta, nel suo complesso, un’area ad elevato rischio archeologico”; da tenere in considerazione è anche la presenza del relitto Sunrise costituisce una criticità in quanto, secondo il Proponente, non consente lo svolgimento di indagini dirette sul sito;
- Beni paesaggistici: ATO U dell’area urbana di Ancona:
- Il Proponente afferma che per l’individuazione dei beni paesaggistici ed eventuali vincoli correlati, si è fatto riferimento al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ancona (PTCP), secondo cui il Porto rientra insieme alla città nella zona definita “Ambito territoriale U dell’area urbana di Ancona”. L’ambito U comprende il territorio della conurbazione di Ancona-Falconara, dove si trova la più estesa concentrazione di suolo edificato della regione;
- A tal proposito il Proponente evidenzia che la continuità dell’edificato costituisce il solo fattore di una relativa “omogeneità” tra le parti di questo ambito, in quanto la configurazione fisica in parte è la continuazione settentrionale della struttura anti-clinalica del Monte Conero (ambito “R”) ed in parte la continuazione meridionale della blanda anticlinale che segna l’attuale limite dell’avampaese (ambito “A”); i caratteri morfologici originari dell’ambito “U”, sono perciò del tutto simili a quelli adiacenti e la litologia varia dai depositi alluvionali della Baraccola alle marne delle rupi del Cardeto e di Pietralacroce, ai depositi sabbioso-ghiaiosi del litorale di Falconara; aspetto importante è la frana Barducci, oggetto del Piano di Risanamento AERCA (“Grande Frana di Ancona”), la quale si inserisce in una situazione di instabilità dei versanti degradanti verso il mare nella zona che va da Torrette a Posatora;
- Le destinazioni edilizie prevalenti in quest’ambito sono quella residenziale, quella terziaria e quella infrastrutturale qualificante del porto. Il Proponente fa notare, inoltre, l’esistenza di problemi

infrastrutturali derivati dalle caratteristiche orografiche del sito originario della città, e in particolare del porto: una città sviluppatasi intorno al suo porto ma relativamente isolata da una corona di colline rispetto all'entroterra, proiettata verso il mediterraneo ma chiusa verso l'interno del territorio marchigiano. Tale situazione di origine, particolarmente penalizzante per il porto e per le attività economiche, solo in anni molto recenti ha avuto un principio di soluzione: il baricentro dell'intera area urbana si è gradualmente trasferito verso Sud ed all'incirca coincide, topograficamente, col crinale di Monte d'Ago;

- Dalla Cartografia WebGis riportata dal Proponente, egli stesso afferma che “beni paesaggistici vincolati sono tutti esterni all'area del Porto di Ancona e dunque all'area di intervento”:



Paesaggio

- Il Proponente condivide la descrizione del paesaggio di Ancona contenuta nel Quadro ambientale del SIA del Piano di Sviluppo del Porto di Ancona, nel quale è articolato in: aree portuali di competenza Amministrativa dell'AdSP del MAC; le pendici collinari immediatamente a ridosso del porto, sul versante sud Est, sulle quali è cresciuta la città di Ancona sia quella antica che quella di più recente costituzione; le pendici collinari sul lato sud interessate dalla grande frana di Ancona.
- Il primo ambito coincide con il Porto di Ancona ed è in gran parte costituito dalle piattaforme artificiali realizzate conquistando spazio all'ambito marino. In relazione al percorso evolutivo, inevitabile in per il crescente ruolo internazionale assunto dal Porto di Ancona, il Proponente sottolinea che la Darsena Fincantieri, a ridosso del Porto storico ed ai piedi del complesso di S. Ciriaco e della falesia di Ancona, riveste un ruolo industriale innegabile, con la possibilità di costruire navi sino alla dimensione di 150.000 DWT: il Proponente afferma che dal punto di vista paesaggistico, tale area, con le sovrastrutture industriali gigantesche presenti, rappresenta una peculiarità che, tuttavia, non influisce sulla ricerca di recuperare alla città il fronte mare del Porto storico.
- Il secondo ambito è costituito dal territorio urbano della città di Ancona. Il processo di sviluppo temporale è analogo a quello dell'ambito precedente e parte dalla città storica cresciuta alle spalle del Porto storico per poi continuare a spandersi a ventaglio sui versanti collinare retrostanti le nuove aree

portuali.

- Il terzo ed ultimo ambito, con fronte il mare sempre aperto, è rimasto quasi inedito anche e soprattutto a causa degli importanti fenomeni morfogenetici che lo hanno interessato (grande frana di Ancona).
- La morfologia dei luoghi e l'intensa urbanizzazione di alcune zone determina una diversa profondità visiva degli ambiti paesaggistici indicati. Nella parte del Porto storico ed in alcuni tratti per l'ambito paesaggistico retrostante il mandracchio i rapporti di intervisibilità si manifestano grazie alla presenza di alcune emergenze orografiche che consentono visuali privilegiate anche se di scarsa frequentazione. Il Proponente dichiara che proseguendo in senso orario, la profondità di campo delle unità di paesaggio aumenta ma, al contempo, diminuisce la "forza" della relazione di intervisibilità.
- Tuttavia, il Proponente dichiara che "occorre precisare che l'area di intervento presso il Molo Clementino, ricade nel primo ambito descritto ed è percepibile solo dalle pendici collinari immediatamente a ridosso del Porto, in particolare dal colle Guasco".

Popolazione e salute umana

- In riferimento a tale componente, l'area di indagine è circoscritta al Comune di Ancona. La fonte dei dati utilizzata dal Proponente è prevalentemente il sito web dell'ISTAT ma anche quello del Comune di Ancona, con particolare riferimento alle elaborazioni dalla Direzione SCALES (ovvero dal lavoro sinergico di Ufficio Anagrafe, Stato Civile, Statistica), datate 01/01/2022; nello specifico per la Salute umana le informazioni riportate dal Proponente sono tratte dal documento dell'Istituto Superiore di Sanità, Agenzia Regionale Sanitaria, Agenzia Sanitaria Unica Regionale Marche e Regione Marche, intitolato "Profilo di salute Regione Marche. Anno 2019";
- Numero abitanti: Gli abitanti di Ancona erano, al 31/12/2021, 99.665; con 51.519 di donne, e 48.146 di uomini;
- Età abitanti: L'età media nel 2013 per le donne era di 47,6 anni contro i 43,7 anni degli uomini. A conferma del trend nazionale, aumenta l'età media anche ad Ancona, attestandosi anche nel 2021 a 45 anni per gli uomini e a 49 per le donne; aumentano gli ultracentenari passati dai 16 del 2016 ai 51 del 2021, mentre diminuiscono gli ultra 65enni che nel 2021 si attestano a 25.128 unità;
- Natalità e mortalità: Il numero dei nati nel 2021 è di 568 individui contro i 673 nel 2020, mentre i deceduti passano dai 1.255 del 2020 ai 1.292 del 2021. Il saldo naturale tra morti e nati è sempre negativo ed ammonta nel 2021 a -724 contro i -671 del 2020. Questo conferma il progressivo invecchiamento della popolazione, non solo per Ancona ma comune alla maggior parte delle realtà italiane;
- Minori: Ad Ancona il numero dei minori diminuisce. Alla fine dello scorso anno, questi erano 14.301 contro i 14.540 del 2020;
- Matrimoni: aumentano i matrimoni, sia civili che religiosi raggiungendo quota totale 220 nel 2021 contro le 126 celebrazioni del 2020, anno in cui è scoppiata la pandemia; continuano a crescere le convivenze passando dalle 84 dello scorso anno a 103 nel 2021;
- Famiglie: diminuisce il numero totale delle famiglie, -522 in un anno, passando dalle 47.820 del 2020 alle 47.298 del 2021 ma il primato resta sempre quello dei single (19.819 nel 2021); tornano a crescere passando dalle 2.446 del 2020 alle 2.760 dello scorso anno;
- Stranieri: Gli stranieri residenti in città a fine 2020 sono 14.642. La comunità straniera più rappresentata in città continua ad essere quella rumena con 2.665 unità, seguita dagli originari del Bangladesh che

passano dai 1.780 del 2018 ai 2.244 del 2021; mentre diminuiscono gli albanesi attestandosi a 1.295 unità;

- In merito alle attività produttive, ad Ancona prevalgono quelle industriali, non solo piccole aziende, ma, anche quelle commerciali, soprattutto in relazione al Porto e sul turismo;
- In merito alla salute, infine, il Proponente riporta, in sintesi, il contenuto del “Profilo di salute Regione Marche. Anno 2019” (Istituto Superiore di Sanità, Agenzia Regionale Sanitaria, Agenzia Sanitaria Unica Regionale Marche e Regione Marche) per l’intera popolazione regionale, non essendo disponibili informazioni specifiche su quella di Ancona;
- La Mortalità Generale nella Regione Marche nel 2003 rilevava un totale di 16.472 decessi, nel 2016 di 17.237. Considerando l’aumento della popolazione ≥ 65 anni, il Tasso Standardizzato di Mortalità (STD)/10.000 di Mortalità Generale è passato da 101,66/10.000 nel 2003 a 79,4/10.000 nel 2016. L’eccesso di mortalità evidenziato nel 2015 (84,94 per 10.000) che ha interessato le classi di età superiori ai 75 anni, non si è verificato nel 2016 dove il Tasso STD è ritornato a 79,4 per 10.000; le malattie del sistema circolatorio rappresentano nella popolazione la principale causa di morte (37,4% dei decessi) e di ricovero (14,8%). L’andamento della mortalità è in calo, soprattutto nel sesso maschile. I tumori, nel loro complesso, rappresentano la seconda causa di morte e di ricovero, tuttavia sono in decremento; fra gli uomini il tumore con maggiore peso percentuale è quello del Polmone (20,3%) seguito dai tumori del Colon-Retto (12,3%) e dello Stomaco (7,2%). Nelle donne invece il Tumore alla Mammella ha la percentuale più alta (15,7%), seguita dai tumori del Colon-Retto (11,9%) e del polmone (10,7%);
- Le cause di morte per traumatismi restano un argomento prioritario per la prevenzione, l’emergenza, la cura e la riabilitazione provocando il 4,41% di tutti i decessi e il 6,79% di tutti i ricoveri. Nell’anno 2018 la Regione Marche è seconda con un TD (mortalità evitabile totale) di 20,87, prima il Trentino-Alto Adige e terza l’Emilia-Romagna. La mortalità infantile ha un andamento in diminuzione statisticamente significativo (nel primo anno di vita).
- Questa Commissione ritiene che la caratterizzazione dello stato attuale di salute della popolazione afferente all’area interessata alla realizzazione del *Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino nel Porto di Ancona* non sia sufficiente. Da considerare come le caratteristiche progettuali di tale opera nella sua interezza generino sostanziali impatti sulla salute della popolazione, interferendo con le componenti ambientali maggiormente correlate alla salute umana, in questo caso atmosfera, rumore, acque superficiali e profonde, rifiuti. La caratterizzazione della salute della popolazione interessata dalla realizzazione di un’opera, facendo riferimento ai dati aggiornati agli ultimi anni disponibili su mortalità e morbilità, e ad un livello di definizione per lo meno comunale, permetterebbe l’identificazione dei gruppi a rischio (per età e/o per patologie) possibilmente presenti nell’area di studio, che potrebbero maggiormente risentire delle alterazioni ambientali eventualmente causate dalle attività previste nelle fasi di cantiere e di esercizio dell’opera;

Tale informazione si rende necessaria per la corretta stima degli eventuali impatti sulla salute della popolazione coinvolta. È bene sottolineare, che per la stima puntuale dei possibili impatti sulla salute della popolazione interessata, la sola verifica dei limiti vigenti non è sufficiente, in quanto non tiene conto dell’eventuale presenza di categorie sensibili e a rischio né della possibilità che avvenga una eventuale esposizione combinata e quindi cumulativa a più fattori di rischio.

Rifiuti

- In riferimento a tale componente l’area di studio è il Porto di Ancona e la fonte dei dati utilizzata dal

Proponente consiste nel Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti delle navi e dei residui del carico del Porto di Ancona e impianti foranei di Falconara Marittima, approvato con DGR Marche n. 1513/2012.

- Il Proponente richiama, inoltre, la normativa di riferimento, la quale consiste in: D.Lgs. n. 152/2006 “Norme in materia ambientale”; LR. n. 24/2009 “Disciplina in materia di gestione integrata dei rifiuti e bonifica dei siti inquinati”; D.Lgs. n. 182/2003 “Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e dai residui del carico”;
- I rifiuti che vengono prodotti in ambito portuale consistono in:
 - Rifiuti derivanti dallo spazzamento delle strade e delle aree pubbliche. La gestione di questi rifiuti viene appaltata dall’AdSP a ditte specializzate;
 - Rifiuti provenienti dalla pulizia degli specchi acqueei portuali. Anche la gestione di questi rifiuti viene appaltata dall’AdSP a ditte specializzate;
 - Rifiuti di qualsiasi genere e provenienza giacenti o abbandonati nell’ambito portuale. La gestione di tali rifiuti avviene in maniera analoga a quella dei rifiuti di cui ai punti precedenti;
 - Rifiuti provenienti dalle attività svolte all’interno delle aree in concessione a soggetti privati ai sensi dell’art. 36 Cod. Nav. o dell’art. 18 L. n. 84/1994, ovvero in consegna ex art. 34 Cod. Nav ad amministrazioni statali. Questi rifiuti sono gestiti dai soggetti privati titolari;
 - Rifiuti provenienti dalle attività di imbarco, sbarco e movimentazione merci la cui gestione, ai sensi dell’art. 82 Cod. Nav, è a carico di chi effettua le operazioni portuali, mentre il servizio di ritiro dei residui del carico di cui all’art. 2, lett. d) del D.Lgs. n. 182/2003 riguarda i resti di materiale che permangono a bordo delle navi;
- Il Proponente dichiara che “Considerato che al banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino sono associabili il ritiro dei residui del carico di cui all’art. 2, lett. d) del D.Lgs. n. 182/2003 riguardante i resti di materiale che permangono a bordo delle navi da crociera in fase di esercizio e la produzione di rifiuti in fase di costruzione, la caratterizzazione della componente proposta si focalizza sulla gestione dei residui del carico”;
- Il Proponente, inoltre, riporta una tabella che riepiloga i quantitativi e le tipologie di rifiuti ritirati dalle navi dall’attuale concessionario, quelli prodotti dal naviglio minore, motopescherecci e diporto consegnati all’isola ecologica ex scalo Morini ed, infine, quelli prodotti dal diporto e ritirati dall’attuale concessionario;

TIPOLOGIA RIFIUTO	2008 kg	2009 kg	2010 kg	2011 kg
GARBAGE (rifiuti alimentari non sterilizzati e rifiuti urbani)	1.058.700	1.120.890	1.046.260	787.640
GARBAGE (rifiuti alimentari sterilizzati)	119.310	124.820	137.380	115.020
RIFIUTI NON PERICOLOSI	103.057	167.455	250.655	244.195
RIFIUTI PERICOLOSI (filtri olio, batterie esauste, ecc.)	21.672	23.136	22.940	13.331
ACQUE DI SENTINA	525.535	380.332	484.877	193.550
OLII	72.637	63.395	52.861	72.025
ACQUE NERE	273.460	47.600	132.990	6.520
FARMACEUTICI O SANITARI	50,0	50,0	1,0	60

- Il Piano prevede un'area in concessione sita presso il Molo Sud destinata al deposito temporaneo dei rifiuti conferiti dalle navi, in attesa di successiva raccolta per il trasporto a smaltimento e recupero;
- Il Proponente afferma che l'area in concessione ospita un impianto di sterilizzazione autorizzato dalla Provincia di Ancona (autorizzazione n. 73/2008 del 02/10/2008 cat. D9 "Impianto per la sterilizzazione di rifiuti costituiti da scarti alimentari, utilizzati per l'approvvigionamento dell'equipaggio e dei passeggeri di mezzi di trasporto navale provenienti da Paesi Extra UE" come modificata dall'autorizzazione provinciale n. 35/2010 del 19/05/2010);
- È anche disponibile un'area autorizzata alla sosta temporanea dei cassoni scarrabili adibiti alla raccolta dei rifiuti e alla sosta e movimentazione dei mezzi adibiti alla raccolta e al trasporto dei rifiuti; il concessionario dispone, inoltre, di altre due aree destinate alla raccolta differenziata dei rifiuti pericolosi e non pericolosi provenienti dal Porto di Ancona, e sono:
 - N. 1 isola ecologica recintata e presidiata sita in zona ex scalo di aleggio Morini autorizzata dalla Provincia di Ancona con aut. N. 24/2008 del 02/09/2008 modificata da aut. N. 65/2008 del 02/09/2008 destinata alla Messa in Riserva (R13) e Deposito preliminare (D15) di rifiuti pericolosi e non pericolosi;
 - N. 1 Isola ecologica ex area Tubimar autorizzata centro di Messa in Riserva (R13) auto provinciale n. 17/2010 del 14/10/2010 come modificata dall'aut. N. 57/2010 del 14/10/2010 destinata alla Messa in Riserva di rifiuti speciali non pericolosi provenienti dalle navi e dalle attività produttive del Porto di Ancona.
- Il Proponente riporta in tabella un elenco di impianti di recupero e/o smaltimento a cui il concessionario trasporta i rifiuti raccolti:

TIPOLOGIA DI RIFIUTO	PROVENIENZA	IMPIANTI DI RECUPERO/SMALTIMENTO
<i>Rifiuti solidi urbani e assimilati</i>	Navi da traffico che fanno scalo nel Porto e nella rada di Ancona e terminali petroliferi, monoboa, pontile – Diporto e Naviglio Minore	ASA (Azienda Servizi Ambientali) Via S. Vincenzo, 18 60013 Corinaldo (AN)
<i>Rifiuti non pericolosi recuperabili (legna, plastica, ferro, carta etc)</i>	Navi da traffico che fanno scalo nel Porto e nella rada di Ancona e terminali petroliferi, monoboa, pontile	CAVALLARI srl Via dell'Industria, 6 Zona Industriale Zipa 60010 Casine di Ostra (An)

	– Diporto e Naviglio Minore e pescherecci	DEMOLIZIONI METAURO srl Via Porta Nuova 61049 Urbania (PU)
Rifiuti solidi pericolosi	Navi da traffico che fanno scalo nel Porto e nella rada di Ancona e terminali petroliferi, monoboa, pontile – Diporto e Naviglio Minore e pescherecci	ECOLOGICA MARCHE srl Via Marche, 28 60030 Monsano (An)
Rifiuti pericolosi solidi (batterie filtri olio etc) e liquidi (acque di sentina, emulsioni etc)	Navi da traffico che fanno scalo nel Porto e nella rada di Ancona e terminali petroliferi, monoboa, pontile – Diporto e Naviglio Minore e pescherecci	CARBONAFTA & CARBOMETALLI srl Via del Pignocco, 51/53 60027 Osimo (AN)
Rifiuti liquidi non pericolosi (acque nere etc)	Navi da traffico che fanno scalo nel Porto e nella rada di Ancona e terminali petroliferi, monoboa, pontile – Diporto e Naviglio Minore e pescherecci	MULTISERVIZI spa Depuratore di via della Barchetta 60035 Jesi (An) Depuratore di Vallechiera Via delle Caserme 60015 Falconara Marittima (An)
Rifiuti solidi speciali pericolosi (fanghi, terre, materiali misti etc)	Navi da traffico che fanno scalo nel Porto e nella rada di Ancona e terminali petroliferi, monoboa, pontile – Diporto e Naviglio Minore e pescherecci	SO.GE.NUS spa Via Cornacchia, 12 60030 Moie di Maiolati Spontini (An)

- Infine, il Proponente evidenzia che il Piano stima una possibile crescita dei quantitativi di rifiuti da gestire negli anni a seguire (2012 – 2015), specificando che la crescita stimata non determinerà una diversa organizzazione o un potenziamento degli impianti in essere, né modifiche all'organizzazione del servizio:

TIPOLOGIA RIFIUTO	2012 kg	2013 kg	2014 kg	2015 kg
GARBAGE (rifiuti alimentari non sterilizzati)	900.000	900.000	1.000.000	1.000.000
GARBAGE (rifiuti alimentari sterilizzati)	120.000	130.000	75.000	75.000
RIFIUTI NON PERICOLOSI	120.000	120.000	120.000	120.000

TIPOLOGIA RIFIUTO	2012 kg	2013 kg	2014 kg	2015 kg
RIFIUTI PERICOLOSI (filtri olio, batterie esauste, ecc.)	4.000	5.000	5.000	5.000
ACQUE DI SENTINA	500.000	1.000.000	1.200.000	1.500.000
OLII	40.000	50.000	75.000	100.000
ACQUE NERE	20.000	30.000	40.000	40.000
FARMACEUTICI O SANITARI	300	300	300	300

8. PROBABILI EFFETTI E MITIGAZIONI

- Nel cap. 8 del SAPI il Proponente presenta l'indicazione dei possibili effetti sull'ambiente procurati dal banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino nel Porto di Ancona. Il Proponente afferma che *“Tali possibili effetti sono stati individuati tenendo conto delle caratteristiche dell'ambiente, così come descritte nel paragrafo precedente e, anche, di quelle dell'intervento, considerando i residui e le emissioni, compresa la produzione di rifiuti e l'uso delle risorse naturali, in particolare del suolo, del territorio, dell'acqua e della biodiversità”*.

Energia e cambiamenti climatici:

- In merito a tale componente, il Proponente dichiara che *“il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino procurerà un incremento del consumo di energia e un accrescimento delle emissioni in aria, sia nella fase di esercizio che in quella di cantiere”*;
- Nella *“Relazione di prefattibilità energetica del banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino del Porto di Ancona”* predisposta da Ambiente S.r.l. su incarico dell'AdSP del MAC a completamento del PFTE, il Proponente sottolinea che è quantificata preliminarmente il consumo energetico ipotizzando anche la realizzazione le opere a terra (non indicate nel PFTE) e non tenendo in considerazione il traffico navale aggiuntivo; a tal proposito, già in maniera preliminare la Relazione evidenzia che, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, l'opera comporterà un bilancio negativo in termini di consumi energetici;
- Secondo il Proponente, inoltre, per abbattere le emissioni in Aria valuterà la possibilità di alimentare elettricamente la nave all'accosto (*cold ironing*), il consumo di energia risulterà ancor più consistente; nonostante ciò, il Proponente ritiene sia la misura di mitigazione più adatta a contenere l'accrescimento della *“Carbon Footprint”* del Porto di Ancona;
- Pertanto, il Proponente afferma che *“nella successiva fase di approfondimento progettuale, sarà necessario ampliare i contenuti dello studio energetico così da quantificare “Carbon Footprint” associata all'intervento nel suo complesso e, soprattutto, valutare idonei sistemi di mitigazione della stessa, proprio a partire dal cold ironing”*.

Aria:

- Il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino è finalizzato a consentire l'accosto di navi da crociera di grandi dimensioni che, ad oggi, non sono accolte nel Porto di Ancona;
- Il Proponente afferma, quindi, che in fase di esercizio è attesa l'alterazione della qualità dell'aria rispetto allo stato attuale, come conseguenza all'incremento del traffico navale e dei mezzi a terra responsabili di emissioni di inquinanti aggiuntive; per tali motivi, il Proponente dichiara che *“si tratterà di un impatto negativo, diretto, di intensità variabile ma permanente”*;
- Anche la fase di cantiere sarà caratterizzata dall'alterazione della qualità dell'Aria causata, in questo caso dalle emissioni di inquinanti dei mezzi che approvvigioneranno il cantiere, da terra e da mare, e dei mezzi impiegati nelle lavorazioni; per tale motivo, il Proponente dichiara che *“si tratterà di un impatto negativo, diretto, di intensità variabile, transitorio e reversibile”*, e propone le seguenti misure di mitigazione:
 - maggior approvvigionamento del cantiere via mare;
 - utilizzo di mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative

vigenti, ossia dotati di sistemi di abbattimento del particolato, di cui occorrerà prevedere idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza anche attraverso misure dell'opacità dei fumi;

- uso di attrezzature di cantiere e di impianti fissi prevalentemente con motori elettrici alimentati dalla rete esistente.
- Il Proponente fa presente che i mezzi gommati che verranno impiegati adotteranno le seguenti cautele: andatura dei mezzi pesanti a velocità ridotta; copertura dei cassoni carichi di materiali pulverulenti con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto dei materiali; lavaggio giornaliero dei mezzi di cantiere e pulizia degli pneumatici dei veicoli in uscita;
 - Oltre a quanto su detto, il Proponente afferma di adottare ulteriori accorgimenti all'interno del cantiere, se sarà necessario, quali: bagnatura periodica delle superfici di cantiere in relazione al passaggio dei mezzi e delle operazioni di carico/scarico; stabilizzazione chimica delle piste di cantiere; bagnatura periodica delle aree destinate allo stoccaggio temporaneo dei materiali o loro copertura al fine di evitare il sollevamento delle polveri; bagnatura del pietrisco prima della fase di lavorazione e dei materiali risultanti dalle demolizioni e dagli scavi;
 - Con tali premesse, il Proponente dichiara, pertanto, che *“lo SAI conterrà uno studio specialistico della componente volto a quantificare, ricorrendo a modelli matematici, gli impatti in fase di esercizio e cantiere, simulando la condizioni ante, in fase di cantiere e post operam, così da valutare se il peggioramento della qualità dell'aria atteso comporti il superamento dei limiti normativi o raggiunga eventuali recettori”*; lo stesso SAI conterrà anche, secondo quanto afferma il Proponente, il Piano di monitoraggio della componente Aria al fine di verificare la correttezza delle stime e a gestire eventuali criticità;
 - Nel caso in cui si manifestino situazioni critiche riconducibili al cantiere, il Proponente afferma che saranno implementate le misure di mitigazione previste fino, se necessario, alla rimodulazione delle lavorazioni.

Rumore

- Anche per questa componente, il Proponente si attende una alterazione del livello sonoro conseguente alla realizzazione del banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino, sia in fase di esercizio che di cantiere;
- Durante la fase di cantiere tale alterazione sarà conseguente all'incremento del traffico navale e terrestre indotto; a tal proposito, il Proponente dichiara che *“si tratterà di un impatto negativo, diretto, di intensità variabile, ma permanente”*; anche al fine di mitigare questo impatto il Proponente ritiene opportuno valutare la possibilità di alimentare elettricamente le navi (*cold ironing*) all'accosto, così da consentire lo spegnimento dei motori durante lo stazionamento;
- Per la fase di cantiere, l'incremento del rumore sarà procurato dai mezzi che approvvigioneranno il cantiere, da terra e da mare, dai mezzi impiegati nelle lavorazioni e alle lavorazioni stesse; a tal proposito, il Proponente dichiara che *“si tratterà di un impatto negativo, diretto, seppure di intensità variabile, transitorio e reversibile”*;
- Per quest'ultimo caso il Proponente prevede alcune misure di mitigazione, quali:
 - il rispetto, da parte dei mezzi impiegati in cantiere, delle disposizioni contenute nelle recenti

direttive europee inerenti i limiti di omologazione relativamente alla emissione sonora (D.L. n. 262 del 4 settembre 2002 “Attuazione della direttiva 2000/14/CE concernente l’emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all’aperto”);

- uso di barriere e schermi fonoassorbenti ubicati in prossimità delle macchine impiegate nelle lavorazioni e nell’area di intervento, e che saranno mobili così da adattarsi, di volta in volta, alle esigenze del cantiere;
 - misura di tipo “informativo” che prevede di comunicare alla popolazione coinvolta la durata complessiva dei lavori e le fasce orarie giornaliere in cui saranno svolte le attività di cantiere, segnalando la riduzione dei disagi nelle fasce protette;
- Infatti, il Proponente riporta che secondo quanto previsto dal Regolamento acustico comunale sarà possibile ottenere una autorizzazione in deroga ai valori limite di rumore presentando la relativa istanza, almeno 15 giorni prima dell’inizio dell’attività;
- Anche per questa componente, il Proponente dichiara che *“lo SAI conterrà uno studio specialistico di questa componente volto a quantificare, per il tramite di appositi modelli matematici, l’incremento del rumore in fase di esercizio e di cantiere. In questa maniera saranno verificati eventuali superamenti dei limiti normativi e il coinvolgimento di eventuali recettori”*; lo stesso SAI conterrà anche il Piano di monitoraggio del Rumore al fine di verificare la correttezza delle stime effettuate e per la gestione di eventuali criticità;
- A tal proposito, il Proponente fa presente che, anche in caso di segnalazioni di eccessivo disturbo da parte di terzi, si procederà con la verifica immediata nelle sequenze delle misure fonometriche e, qualora l’azione di disturbo sia comprovata, saranno impartite prescrizioni alla ditta esecutrice delle opere affinché potenzi la dotazione di schermi fonoassorbenti e fonoisolanti, se già non presenti, affinché modifichi il suo comportamento e, se del caso, moduli diversamente le lavorazioni.

Acque interne, superficiali e profonde e marine costiere

- Per questa componente il Proponente dichiara che *“non si prevedono impatti su questa componente in fase di esercizio”*, in quanto il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino, oggetto del PFTE, non interferisce con il Fosso Conocchio che rappresenta l’unico corpo idrico superficiale presente nel Porto; inoltre, il Proponente fa presente che il nuovo accosto sarà dotato dei seguenti impianti:
- l’impianto idrico potabile e non potabile, così da limitare il consumo della risorsa attraverso il riutilizzo;
 - l’impianto di raccolta delle acque di prima pioggia e quello fognario, per il collettamento delle acque di risulta e il relativo convogliamento nella rete fognaria, così da evitare sversamenti non controllati a mare;
- Per quanto riguarda le Acque marine costiere, il Proponente afferma che durante la fase di cantiere si verificherà un aumento di torbidità causata dalla rimozione dei massi artificiali costituenti la scogliera, dalla costruzione della nuova banchina (infissione pali) e dal dragaggio; per tali motivi, il Proponente dichiara che *“si tratterà di un impatto negativo, diretto, di bassa intensità, temporaneo e reversibile”*;
- Per la mitigazione di tale impatto saranno impiegati, secondo il Proponente, panne galleggianti/bubble screen di delimitazione dell’area di lavoro; il Proponente afferma, inoltre, che un monitoraggio dir regolamentazione delle attività accompagnerà le lavorazioni indicate, con eventuale sospensione delle

stesse in caso di superamento dei valori limite per il tempo necessario al ripristino delle condizioni ambientali originarie;

- Altre pressioni sulle Acque marine costiere durante la fase di cantiere riguardano gli sversamenti di sostanze inquinanti in mare (oli, benzine, scarichi, ecc.) e lo scarico dei rifiuti prodotti dai cantieri stessi, con conseguente alterazione della qualità delle acque; per minimizzare tali rischi, il Proponente intende prescrivere all'impresa appaltatrice dei lavori di adottare un Piano di gestione ambientale del cantiere, recante gli accorgimenti da osservare in queste situazioni, quali ad esempio:
 - predisposizione di idonei impianti di gestione delle acque superficiali prima della loro immissione nella rete idrica superficiale;
 - realizzazione di opere fognarie, se necessario, anche in modo da anticipare la realizzazione del sistema di raccolta e smaltimento delle acque, se prevista, dei futuri parcheggi/piazzali che verranno realizzati sull'area;
 - predisposizione di aree dedicate per la raccolta dei rifiuti solidi;
 - predisposizione di aree dedicate per lo stoccaggio di sostanze potenzialmente inquinanti e/o pericolose;
 - impermeabilizzazione delle aree coinvolte, qualora già non lo fossero, al fine di scongiurare possibili infiltrazioni in falda di fluidi inquinati;
 - disponibilità di kit di pronto intervento, quali ad esempio panne galleggianti per il confinamento degli sversamenti e per la loro aspirazione.
- Il Proponente conclude dichiarando che *“in sede di SAI, invece, sarà messo a punto il Piano di monitoraggio della componente finalizzato al controllo della torbidità durante l'esecuzione delle lavorazioni a mare”*.

Suolo e sottosuolo

- Rispetto alla componente Suolo e sottosuolo il Proponente dichiara che *“Il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino nel Porto di Ancona non procurerà impatti a questa componente, né in fase di esercizio, né in fase di cantiere”*;
- Per quanto riguarda la fase di esercizio, invece, il Proponente afferma che la nuova opera *“è stata concepita in modo da interagire correttamente con il terreno, così da evitare che nel tempo si verifichino spostamenti o cedimenti che potrebbero compromettere il suo utilizzo e le condizioni del terreno stesso”*;
- A tal proposito, il Proponente prevede il salpamento e la ricollocazione in sito dei massi costituenti la scogliera esistente ma non la rimozione di terre e rocce da scavo, pertanto non predisporrà il Piano di utilizzo delle terre ai sensi del DPR n. 120/2017; invece, per la formazione del terrapieno retro-banchina sarà approvvigionato *tout venant* di cava e, poiché il Proponente fa presente che tale materiale verrà prelevato da cave operative ed autorizzate all'estrazione secondo il relativo Piano della Regione Marche, lo stesso non identifica l'impatto negativo correlato al consumo di risorsa naturale;
- Il Proponente dichiara, inoltre, che *“analogamente, considerato che l'intervento investe l'ambito portuale di Ancona, a parere della Scrivente, non sussistono neppure gli impatti del consumo di suolo o di modifica nell'uso”* e che *“relativamente al rischio geomorfologico, nel rappresentare che l'area di intervento non è soggetta a tale vincolo, rilevato, invece, ad occidente del Porto di Ancona”*;

- Come descritto per la componente Acque marine costiere, anche per questa in esame il Proponente identifica un possibile impatto negativo negli sversamenti accidentali di sostanze inquinanti (oli, benzine, scarichi, ecc.) e nello scarico dei rifiuti liquidi e solidi prodotti dal cantiere stesso, con conseguente alterazione della qualità del suolo; anche in questo caso, per minimizzare i rischi il Proponente prevede di prescrivere appaltatrice dei lavori di adottare un Piano di gestione ambientale del cantiere, recante gli accorgimenti da osservare in queste situazioni, quali ad esempio:
 - predisposizione di idonei impianti di gestione delle acque superficiali prima della loro immissione nella rete idrica superficiale;
 - realizzazione di opere fognarie, se necessario, anche in modo da anticipare la realizzazione del sistema di raccolta e smaltimento delle acque, se prevista, dei futuri parcheggi/piazzali che verranno realizzati sull'area;
 - predisposizione di aree dedicate per la raccolta dei rifiuti solidi;
 - predisposizione di aree dedicate per lo stoccaggio di sostanze potenzialmente inquinanti e/o pericolose;
 - impermeabilizzazione delle aree coinvolte, qualora già non lo fossero, al fine di scongiurare possibili infiltrazioni in falda di fluidi inquinati;
 - disponibilità di kit di pronto intervento, quali ad esempio panne galleggianti per il confinamento degli sversamenti e per la loro aspirazione.

Ecosistemi marini e terrestri, flora e fauna

- Per gli Ecosistemi marini, con particolare riferimento agli habitat e alle specie marine protette dalla ZSC/SIC IT5320005, o a eventuali biocenosi di interesse naturalistico presenti all'interno ed in prossimità dell'ambito portuale, il Proponente ritiene nulli i possibili impatti su di essi, dichiarando le sue ragioni:
- *“L'area di intervento è localizzata interamente all'interno del Porto di Ancona, fortemente antropizzato e caratterizzato dall'assenza di biocenosi di pregio naturalistico. In questo luogo è stata riscontrata la presenza di specie animali e vegetali adattate alle condizioni di periodica elevata torbidità tipiche delle aree portuali e delle loro immediate vicinanze. Pertanto, si può ritenere che l'impatto sulla componente biocenosi bentoniche nel sito di intervento sia limitato alla sottrazione di fondale marino privo di caratteristiche di pregio.*
- *La modificazione del fondale e delle biocenosi marine indotte dalla realizzazione delle opere marittime indicata avranno effetto significativo esclusivamente nelle aree di impronta delle stesse ma possono essere considerate di rilevanza nulla nelle aree ZSC/ZPS presenti nell'area vasta.*
- *La distanza via mare dell'area di intervento dalla parte marina della ZSC/SIC è inferiore a 5 miglia marina ma la possibilità che l'eventuale plume di torbidità, uscendo dal Porto e poi dirigendosi verso sud-est possa raggiungerle ed interferire significativamente con esse è nulla. Si rimanda, a tale proposito, allo studio intitolato “Modellizzazione della diffusione del materiale sedimentario risospeso durante i lavori di escavo e di sversamento in mare aperto” predisposto dal CNR_ISMAR su mandato dell'AdSP, fornito in allegato al presente documento.*
- *La presenza della Diga foranea Settentrionale agisce da barriera alla fuoriuscita delle plume di sedimenti e di torbida eventualmente generate; comunque, anche al fine di mitigare tutti gli effetti*

potenziali legati alla movimentazione dei fondali e alla formazione di plumi di torbidità, il dragaggio sarà eseguito adottando le migliori tecniche e tecnologie disponibili e, nei punti più critici, attraverso l'uso delle benne ambientali idonee alla minimizzazione degli effetti di risospensione del materiale più fino durante l'escavo.”

- Nonostante ciò, il Proponente propone comunque di realizzare un Piano monitoraggio di controllo, ante e post operam che sarà contenuto nel SAI.
- Per gli Ecosistemi terrestri, il Proponente dichiara di volere analizzare gli esiti degli studi specialistici di Aria e Rumore per escludere definitivamente la possibilità di qualunque impatto negativo, indiretto, anche di bassa intensità, variabile, temporaneo e reversibile.

Beni culturali e paesaggistici e paesaggio

- In riferimento alla componente beni culturali, il Proponente si attende, soprattutto in fase di esercizio, l'alterazione dei materiali, dichiarando che *“impatto negativo ed indiretto in quanto procurato dalla ricaduta degli inquinanti emessi in aria dei mezzi marittimi e terrestri che fruiranno del nuovo accosto per navi da crociera, di bassa intensità e permanente”*; anche in questo caso, la misura di mitigazione prevista dal Proponente sarà l'introduzione di un sistema di alimentazione elettrica delle navi all'accosto, così come il ricorso a veicoli elettrici di servizio;
- Durante la fase di cantiere, lo stesso impatto è generato dalle emissioni in aria dei mezzi di approvvigionamento e di quelli impiegati nelle lavorazioni; al fine di mitigare tale impatto il Proponente afferma che sarà opportuno che il cantiere operi da mare e, possibilmente, sia basato lontano dalle preesistenze. Tuttavia, il Proponente stesso ricorda che per la definizione esatta di questo impatto, sia in fase di esercizio che di cantiere, occorrerà disporre dello studio specialistico sull'Aria;
- Per i beni culturali archeologici sommersi, il Proponente intende agire preliminarmente con una ispezione generale e un rilievo *Side Scan Sonar*, entrambi finalizzati a definire l'estensione di eventuali strutture sommerse; nel caso siano rilevate strutture di particolare interesse, il Proponente prevede una documentazione fotogrammetrica in tre dimensioni;
- Tenendo in considerazione, inoltre, che le dinamiche di sedimentazione interne ed esterne al Molo potrebbero aver determinato l'interramento di possibili resti di età romana e pre-romana, ubicati anche a notevoli profondità rispetto al tetto topografico del fondo marino, il Proponente afferma di effettuare indagini geognostiche, attraverso i carotaggi; oltre a questo, propone un rilevamento mediante sistema Sub Bottom Profiler che secondo il Proponente, pianificato sulla base dell'esito delle indagini geognostiche, potrebbe consentire di riconoscere l'eventuale estensione plano-altimetrica delle possibili strutture sepolte;
- Tuttavia, anche in assenza di strutture sepolte il Proponente afferma che, prima di avviare i lavori di costruzione delle opere marittime, saranno effettuati saggi esplorativi finalizzati a riconoscere la quota di giacitura del paleofondo di età romana e pre-romana;
- In riferimento alla tutela dei beni e delle strutture di interesse archeologico presenti, anche a seguito di esito negativo delle indagini preliminari, il Proponente dichiara che durante le attività di escavazione dei fondali e di rimozione delle strutture sommerse e/o emerse sarà pianificata e concordata con le istituzioni l'assistenza archeologica; le informazioni raccolte saranno inserite in una relazione archeologica che integrerà la Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico già predisposta dal Proponente;
- Per quanto riguarda la componente paesaggio, il Proponente dichiara che *“la nuova opera procurerà*

una modifica dello stato dei luoghi consistente”; tale modifica interesserà la Darsena Fincantieri, una porzione di ambito portuale non soltanto artificiale quanto, soprattutto, già caratterizzata dalla presenza di elementi di grandi dimensioni. Pertanto, secondo il Proponente, il contesto nel quale si colloca la modifica appare coerente con la modifica stessa;

- Nonostante ciò, il Proponente produrrà un’analisi visiva, individuando i punti di vista dai quali la modifica sarà maggiormente percepibile, anche perché maggiormente frequentati, come ad esempio punti di vista urbani, e in particolare al Colle Guasco in quanto posizionato immediatamente alle spalle dell’area di intervento.

Popolazione e salute umana

- In riferimento a tale componente, per la fase di esercizio il Proponente dichiara che “la componente sarà caratterizzata, innanzi tutto, dall’impatto positivo e diretto relativo all’incremento dei posti di lavoro relativi all’insediamento di nuove attività lavorative e, anche, all’indotto economico ad esse associato”; nel SAI, in base agli esiti degli studi specialistici su Aria e Rumore, il Proponente intende verificare il manifestarsi di una azione di disturbo eventualmente associata al superamento dei limiti normativi e al raggiungimento di recettori sensibili;
- Anche per la fase di cantiere il Proponente prevede un impatto positivo e diretto della componente relativo all’incremento delle opportunità di lavoro legate all’impiego di manodopera locale per i lavori, ma anche una condizione di disturbo che ritiene non rilevante oltre che temporanea e reversibile, stante la marginalità dell’area di intervento rispetto alla città;
- Il Proponente intende, pertanto, attuare in aggiunta a quelle già indicate per le componenti Aria e Rumore, le seguenti misure di mitigazione: privilegiare la realizzazione delle opere da mare in modo da ridurre il traffico connesso con le operazioni di cantiere; limitare le lavorazioni rumorose alle ore diurne secondo quanto previsto dalla norma.
- Questa Commissione ritiene che quanto fornito dal Proponente nella documentazione presentata in merito alla stima degli impatti potenziali per la popolazione afferente all’area interessata dalla realizzazione dell’opera sia estremamente carente. Si rileva che le stime degli impatti condotte dal Proponente per queste tematiche ambientali, nell’ottica della salute umana, non sono assolutamente descritte. Questo non consente di escludere la significatività dell’impatto sulla componente “Salute E Popolazione “, determinato, dalla realizzazione dell’opera e del suo esercizio, non rendendo possibile una valutazione esaustiva di tale componente, ai sensi del D. lgs 3 aprile 2006, n.152.
- Riguardo la componente **Rumore**, occorre una specificata valutazione previsionale di impatto acustico, relativa non solo all’impatto dell’attività del terminal ma anche da quanto sarà indotto nelle aree della città attraversate dal traffico veicolare. Sarebbe opportuno censire nel dettaglio anche i ricettori più prossimi all’area di progetto eventualmente presenti, ponendo particolare attenzione ai ricettori sensibili eventualmente identificati. Si rende necessario fornire una mappa dettagliata recante l’identificazione dei ricettori sensibili (case abitate, scuole, ospedali e case di cura, ecc.) ricadenti nell’intorno dell’area più prossima in cui è prevista la realizzazione dell’opera in questione.
- Riguardo la componente **atmosfera**, il Proponente afferma che i principali inquinanti monitorati nei siti fissi, ai sensi del D. Lgs. n. 155/2010, sono PM10, PM 2,5, NO2, SO2, CO, Pb, Benzene, B(a)p, As, Ni e Cd; le stazioni di monitoraggio sono state acquisite in comodato d’uso dalla Regione, sono gestite da ARPAM e sono rappresentative dell’esposizione media della popolazione conformemente a quanto stabilito dalla normativa vigente. Riporta anche che nel corso dell’anno 2020, i parametri monitorati

dalla RRQA hanno rispettato i valori limite per la protezione della salute, ad eccezione dell'Ozono. Si rileva come l'inquinamento dell'aria da ozono è motivo di grave preoccupazione in Europa, non solo a causa dei suoi effetti dannosi sulla salute umana, ma anche a causa dei suoi effetti dannosi sulla vegetazione, con conseguenze su agricoltura e biodiversità. La normativa relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa ha introdotto valori bersaglio, obiettivi a lungo termine e soglie di informazione ed allarme volti alla protezione della salute umana. Il problema di inquinamento da ozono richiede ulteriori sforzi di mitigazione. Da considerare tutte le altre emissioni di sostanze inquinanti e le estensioni di queste associate all'aumento del traffico portuale industriale e commerciale, alla cantieristica nautica, al traffico urbano. Si chiede anche di effettuare l'analisi delle interazioni con la popolazione limitrofa delle navi durante la sosta in porto e l'aumento del traffico veicolare previsto ponendo particolare attenzione alle ricadute degli inquinanti maggiormente rappresentativi. Si ritiene necessario, produrre una lista di inquinanti di maggiore interesse dal punto di vista sanitario, tenendo conto della contaminazione ambientale definita sulla base dei dati disponibili e della conoscenza delle implementazioni delle attività nell'area in questione. Naturalmente per inquadrare il profilo di salute di una comunità sarà estremamente importante fare riferimento a uno *Studio epidemiologico descrittivo del profilo di salute dei residenti nel comune Ancona*, riportando le caratteristiche socioeconomiche rispetto alla Regione di appartenenza.

- Riguardo l'analisi dei **sedimenti marini** il Proponente riporta che sono state effettuate due sessioni di monitoraggio dei sedimenti, entrambe promosse dal Comune di Ancona e realizzate con il supporto di ARPAM. Il primo monitoraggio è stato realizzato nell'anno 2001 e il secondo nell'anno 2003. Questi dati andrebbero aggiornati e monitorati in quanto l'estensione dei sistemi portuali, l'incremento del traffico in mare, un maggiore l'impatto antropico proveniente da un elevato numero di attività che si svilupperanno nell'area di insediamento contribuiranno ad aumentare fenomeni di inquinamento da sostanze più o meno pericolose. Si sottolinea quindi la necessità ai fini della tutela della salute pubblica di attenzionare fortemente questo problema e di considerare eventuali inquinanti sedimentate sui fondali, che tornano di nuovo in circolo a causa delle pratiche di dragaggio.
- Si sottolinea che il D.P.C.M. del 27/12/1988 è stato abrogato con l'entrata in vigore del D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017, si consiglia di seguire quanto indicato nelle Linee Guida SNPA 28/2020 "Valutazione di Impatto Ambientale – Norme tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale".

Rifiuti

- In riferimento a tale componente, il Proponente afferma che il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino nel Porto di Ancona comporterà un incremento di produzione dei rifiuti sia in fase di esercizio che di cantiere;
- Durante la fase di esercizio, tale incremento secondo il Proponente interesserà principalmente nei rifiuti e nei residui del carico prodotti dalle navi accolte; pertanto, una volta approvata la Variante localizzata al vigente PRP, l'AdSP del MAC dichiara che sarà necessario aggiornare il vigente "Piano di gestione dei rifiuti delle navi e dei residui del carico del Porto di Ancona e Falconara Marittima" comprendendo nella previsione la disponibilità del nuovo accosto per navi da crociera di grandi dimensioni presso il fronte esterno del Molo Clementino, al fine di verificare se il sistema di gestione attuale è tale da supportare la variazione procurata dalla nuova opera;
- Durante la fase di cantiere, invece, il Proponente dichiara che l'impatto sarà rappresentato dai materiali di scarto delle lavorazioni, ad esempio il materiale proveniente dalla trivellazione dei pali, e da ulteriori rifiuti prodotti nel corso dell'attività; a tal riguardo, il Proponente afferma che saranno individuati con

maggior puntualità i rifiuti prodotti, sia in termini qualitativi che quantitativi, ed indagate le possibili destinazioni degli stessi. Sarà ovviamente adottato il criterio del massimo riutilizzo della materia disponibile.

- Nel cap. 9 del SAPI, il Proponente, alla luce di quanto detto nel precedente capitolo, riepiloga in tabella le misure che saranno adottate per mitigare tali impatti:

COMPONENTI AMBIENTALI	IMPATTI NEGATIVI IN FASE DI CANTIERE	MISURE DI MITIGAZIONE DA ADOTTARSI
<i>Atmosfera</i>	<i>Emissione di sostanze inquinanti ed alterazione della qualità dell'aria (Produzione di polveri, emissioni di gas e particolato)</i>	<p>Le azioni che saranno intraprese per minimizzare l'alterazione della qualità dell'aria conseguente alle emissioni di inquinanti (gas e particolato) sono:</p> <p>a) utilizzo di mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalla normativa vigente in materia, ossia dotati di sistemi di abbattimento del particolato di cui occorrerà prevedere idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza anche attraverso misure dell'opacità dei fumi;</p> <p>b) uso di attrezzature di cantiere e di impianti fissi prevalentemente con motori elettrici alimentati dalla rete esistente.</p> <p>Il controllo delle emissioni da parte dei mezzi per l'approvvigionamento del cantiere sarà ottenuto tramite l'adozione degli accorgimenti di seguito indicati:</p> <p>a) andatura dei mezzi pesanti a velocità ridotta;</p> <p>b) copertura dei cassoni dei mezzi con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto dei materiali;</p> <p>c) lavaggio giornaliero dei mezzi di cantiere e pulizia degli pneumatici dei veicoli in uscita.</p> <p>In aggiunta a quanto sopra, nelle aree di cantiere, si procederà con:</p> <p>a) bagnatura periodica delle superfici in relazione al passaggio dei mezzi e delle operazioni di carico/scarico;</p> <p>b) stabilizzazione chimica delle piste;</p> <p>c) bagnatura periodica delle aree destinate allo stoccaggio temporaneo dei materiali o loro copertura al fine di evitare il sollevamento delle polveri;</p> <p>d) bagnatura del pietrisco prima della fase di lavorazione e dei materiali risultanti dalle demolizioni e dagli scavi.</p> <p>A ciò si aggiunga l'esecuzione di un <i>monitoraggio della componente</i> finalizzato al controllo del rispetto dei limiti imposti dalla normativa (D.Lgs. 155/2010) e della gestione delle eventuali criticità.</p>
<i>Rumore</i>	<i>Emissioni sonore</i>	a) Imporre ai mezzi meccanici di trasporto percorsi di ingresso e di uscita più lontani possibile dagli edifici, ed in tal senso disporre le piste di viabilità interna;

		<p>b) Dislocare i compressori, le pompe, gli impianti di betonaggio e tutte le sorgenti fisse, più lontano possibile dagli edifici dal nucleo residenziale occupato da persone o comunità;</p> <p>c) Per tutte le attività cantieristiche eseguite a distanze inferiori di 50 metri dalle facciate degli edifici residenziali, installare schermi mobili fonoassorbenti e fonoisolanti a ridosso delle sorgenti fisse e mobili rumorose, come ad esempio lavori di demolizione con il martello pneumatico, postazioni di preparazione della carpenteria metallica, pompe e compressori, trivellazioni, ecc.</p> <p>d) Far frequentare a tutti gli operatori aventi accesso al cantiere a specifico corso di formazione, attestante la capacità all'utilizzo dei macchinari, degli impianti e dei mezzi d'opera, nel miglior modo operativo per la riduzione delle emissioni sonore.</p> <p>e) Impiego preferenziale di mezzi marittimi in luogo di quelli terrestri;</p> <p>f) Impiego di mezzi rispondenti alle recenti direttive europee inerenti i limiti di omologazione relativamente alla emissione sonora;</p> <p>g) Presentazione dell'istanza per l'autorizzazione in deroga ai valori di rumore.</p> <p>A ciò si aggiunga l'esecuzione di un <i>monitoraggio della componente</i> finalizzato al controllo del rispetto dei limiti imposti dalla normativa vigente e della gestione di eventuali criticità.</p>
<i>Acque marine costiere</i>	<p>a) Incremento della torbidità</p> <p>b) Sversamento accidentale di sostanze inquinanti</p>	<p>a) Per le lavorazioni effettuate in ambito portuale, delimitazione dello specchio acqueo direttamente interessato dai lavori tramite panne galleggianti;</p> <p>b) Per impedire lo sversamento accidentale di sostanze inquinanti l'impresa appaltatrice dei lavori predisporrà un documento di gestione di questi rischi contenente le misure da adottare, quali, ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'impermeabilizzazione delle aree coinvolte; - la predisposizione di idonei impianti di gestione delle acque superficiali prima della loro immissione nella rete idrica superficiale; - la realizzazione di opere fognarie collegate a quelle comunali; - la messa nella disponibilità del cantiere di un kit di pronto intervento. <p>In caso di sversamento accidentale di sostanze inquinanti a mare si procederà con la repentina delimitazione dello specchio acqueo compromesso e la rimozione delle stesse tramite pompe aspiranti.</p>
<i>Suolo e sottosuolo</i>	<i>Sversamenti accidentali durante la realizzazione delle opere</i>	Per gli sversamenti accidentali sul suolo o nel sottosuolo si rimanda a quanto già scritto per la componente Acque marine costiere.
<i>Biodiversità, vegetazione, flora e fauna</i>	<i>Disturbo procurato dall'alterazione della</i>	Per le lavorazioni svolte in ambito portuale, delimitazione dello specchio acqueo direttamente interessato dai lavori tramite panne galleggianti (vedi componente Acque
	<i>torbidità delle acque marine-costiere</i>	marine-costiere). Svolgimento del monitoraggio della componente.
<i>Popolazione e salute umana</i>	<i>Disagio per lavori in ambito urbano</i>	Nonostante il quadro previsionale delineato non sia negativo, a scopo cautelativo, sarà opportuno: <p>a) effettuare gli approvvigionamenti e la realizzazione delle opere da mare in modo da ridurre il traffico a terra;</p> <p>b) limitare le lavorazioni rumorose alle ore diurne;</p> <p>c) eseguire i lavori nella stagione invernale in modo da limitare l'impatto sull'economia turistica.</p>

9. PIANO DI LAVORO PER LA PREDISPOSIZIONE DEL SAI

- Nel cap. 11 del SAPI viene descritto il Piano di lavoro per la predisposizione dello Studio Ambientale Integrato.
- Relativamente agli aspetti di VAS, l'Autorità Procedente afferma che: "la Variante localizzata sarà integrata con gli obiettivi di sostenibilità ambientale, saranno individuate le azioni necessarie al loro perseguimento e sviluppate le Analisi di coerenza interna ed esterna. Infine, sarà predisposto il piano di monitoraggio ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs. n. 152/2006". In merito a questo aspetto, la Commissione

sottolinea che gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati nel SAPI devono essere meglio definiti nella successiva fase di valutazione integrata andando a considerare le valutazioni riportate al precedente punto 6.

- Relativamente alla parte di VIA, il PFTE verrà integrato con il cronoprogramma dei lavori e il cantiere di costruzione approfondendo le fasi di costruzione già individuate, specificando le modalità di svolgimento delle lavorazioni previste e i relativi mezzi impiegati. Saranno quindi approfonditi gli aspetti ambientali che riguarderanno le componenti per le quali per i quali, nel corso della redazione del SAPI, sono stati stimati possibili impatti, preferenzialmente negativi, procurati dall'intervento. A tal proposito, si evidenzia che oltre ai possibili impatti evidenziati nel SAPI dall'Autorità Procedente, nell'ambito del SAI gli approfondimenti dovranno essere sviluppati anche rispetto agli ulteriori aspetti critici evidenziati nel presente parere.
- L'Autorità Procedente afferma a tal proposito che *“In generale le informazioni e i dati a disposizione sono tali da non richiedere campagna di indagine aggiuntive (fatta eccezione per l'archeologia marina [...]). A scopo cautelativo, saranno considerati anche gli impatti negativi, indiretti, di bassa intensità e carattere transitorio e reversibile. Le componenti che saranno oggetto di studio ed approfondimento sono: Energia e Cambiamenti Climatici; Aria; Rumore; Acque marine costiere; Ecosistemi terrestri; Beni culturali e Paesaggio; Rifiuti”*; non si condivide quanto affermato dal Proponente: molte informazioni e dati a disposizione sono parziali o non coerenti alla normativa e anteriori al 2009 e necessitano quindi di un aggiornamento e approfondimento.
- Relativamente alla **componente Energia e cambiamenti climatici**, saranno ampliati i contenuti dello studio energetico già predisposto così da quantificare *“Carbon Footprint”* associata all'intervento nel suo complesso considerando idonei sistemi di mitigazione a partire dal *cold ironing*. A tal proposito, questa Commissione sottolinea l'importanza di correlare gli approfondimenti necessari in tema di energia, ipotizzati dall'Autorità Procedente, con le valutazioni correlate al Principio DNSH e in particolare agli obiettivi 1 “Mitigazione del cambiamento climatico” e 5 “Prevenzione e riduzione dell'inquinamento”. È necessario che tali approfondimenti costituiscano l'occasione per introdurre efficaci metodi di riduzione delle emissioni in atmosfera come ad esempio la previsione del cold ironing della nuova banchina del Molo Clementino.
- Relativamente alla **componente Aria**, lo SAI conterrà uno studio specialistico di quantificazione degli impatti tramite **modelli matematici**, relativo alle fasi *ante operam*, cantiere e *post operam*. *“così da valutare se il peggioramento della qualità dell'aria atteso comporti il superamento dei limiti normativi o raggiunga eventuali recettori. Gli inquinanti indagati saranno quelli caratteristici del traffico navale e terrestre, ossia l'NOx, l'SOx e il PM10”*. Al riguardo, questa Commissione ritiene che eventuali possibili peggioramenti siano del tutto incompatibili con il quadro di obiettivi di sostenibilità ambientale assunti dalla Variante Localizzata di PRP e dai progetti in essa previsti, quadro nell'ambito del quale devono rientrare anche gli obiettivi del Principio DNSH.
- Per la componente **Acque marine costiere**, non essendo stati riscontrati impatti in fase di esercizio, in sede di SAI sarà messo a punto il Piano monitoraggio finalizzato al controllo della torbidità durante l'esecuzione dei lavori.
- Per la componente **Ecosistemi marini**, il Proponente ha escluso la possibilità di impatti sulle aree protette (SIC/ZSC, habitat rete Natura 2000). Tuttavia, questo dato non è supportato da dati o evidenze, e appare necessario realizzare un monitoraggio di controllo, *ante e post operam*, che sarà predisposto nell'ambito della elaborazione del SAI.
- Per quanto concerne gli **Ecosistemi terrestri**, con particolare riferimento alle aree protette che si sviluppano a terra, si procederà con l'analisi degli esiti degli studi specialistici di Aria e Rumore, per escludere definitivamente la possibilità di qualunque impatto negativo, indiretto, anche di bassa intensità, variabile, temporaneo e reversibile.

- Per la componente **Beni culturali**, l’Autorità Procedente dichiara che *“In relazione ai Beni culturali presenti nelle immediate vicinanze dell’area di intervento, saranno attentamente valutati gli esiti dello studio specialistico sull’Aria così da verificare e, eventualmente, quantificare la possibilità dell’alterazione dei materiali. Diversamente, per escludere eventuali interferenze con Beni culturali sommersi e non noti, sarà pianificata e, se del caso, in parte eseguita, una estesa ed approfondita campagna di indagini del fondale, anche finalizzata alla ricostruzione del processo evolutivo del Porto nelle diverse fasi ed alla individuazione del paleofondale. I dati e le informazioni così acquisiti saranno raccolti in una relazione archeologica che integrerà la Verifica Preventiva dell’Interesse Archeologico già predisposta. Nel caso in cui sia riscontrata la presenza di Beni sommersi ad oggi non noti sarà pianificato il loro recupero”*. **Su questo punto, questa Commissione ritiene necessario:**
 - chiarire in quali fasi verrà pianificata e attuata la citata “estesa e approfondita campagna di indagini del fondale”, da chi e con quali modalità saranno svolte tali attività.
 - Concordare ogni possibile azione relativa a eventuali beni rinvenuti e ad oggi non noti con la competente Sovrintendenza.
- Per quanto concerne il **Paesaggio**, invece, sarà prodotta, comunque, un’analisi visiva, individuando, sulla base di quanto già rappresentato, i punti di vista dai quali la modifica sarà maggiormente percepibile, anche perché maggiormente frequentati. Si allude, in particolare, a punti di vista urbani, al Colle Guasco in particolare, in quanto posizionato immediatamente alle spalle dell’area di intervento.
- Relativamente alla componente **Popolazione e salute umana**, in sede di elaborazione del SAI, sulla base degli esiti degli studi specialistici su Aria e Rumore, sarà verificato il manifestarsi di una azione di disturbo eventualmente associata al superamento dei limiti normativi e al raggiungimento di recettori sensibili.
- Per quanto riguarda i **Rifiuti**, l’Autorità Procedente chiarisce che una volta approvata la Variante localizzata al vigente PRP, sarà prodotto *“l’aggiornamento del vigente “Piano di gestione dei rifiuti delle navi e dei residui del carico del Porto di Ancona e Falconara Marittima” introducendo la previsione del nuovo accosto per navi da crociera di grandi dimensioni presso il fronte esterno del Molo Clementino. In questa maniera sarà verificato se il sistema di gestione attuale è tale da supportare la variazione procurata dalla nuova opera”*. A tal proposito, questa Commissione ritiene concettualmente sbagliato che la verifica “se il sistema di gestione attuale è tale da supportare la variazione procurata dalla nuova opera” venga svolta a valle dell’approvazione del PRP e della relativa VAS affrontata in procedura integrata con la VIA, dato che la questione e l’eventuale criticità che ne deriva dovrebbero essere assunte proprio nell’ambito della VAS così da poter individuare le modalità da adottare per evitare il verificarsi dell’eventuale problema. Di conseguenza, è necessario che l’Autorità procedente definisca già nel SAI, in termini quantitativi l’impatto sul sistema attuale di gestione dei rifiuti derivante dalla Variante Localizzata al PRP, dal Progetto del nuovo accosto e, soprattutto, dall’esercizio dell’opera; conseguentemente, occorre che nello stesso SAI siano individuate:
 - 1. Possibili modalità di riduzione della produzione dei rifiuti;
 - 2. Accordi eventualmente necessari con soggetti preposti alla raccolta/gestione e modalità condivise.
- Per quanto concerne il cantiere, saranno individuati con maggiore puntualità i rifiuti prodotti, sia in termini qualitativi che quantitativi, ed indagate le possibili destinazioni degli stessi. Sarà ovviamente adottato il criterio del massimo riutilizzo della materia disponibile. Rispetto a questo aspetto, si rimanda alle valutazioni che questa Commissione ha già espresso in merito alla presenza del relitto della nave e alla sua rimozione.

- In merito alla proposta di indice del SAI, proposto a p. 212 del SAPI, questa Commissione ritiene che:
 - “1.3. Condizioni ambientali e osservazione dell’Autorità Competente e dei Soggetti con Competenza Ambientale”: dovrà essere fornito un puntuale riscontro di come si è tenuto conto di ciascuna condizione ambientale contenuta nel presente parere e delle osservazioni fatte pervenire dai Soggetti competenti in materia ambientale.
 - Analisi del sistema delle infrastrutture di trasporto attuali e previste con una chiara individuazione delle modalità di collegamento offerte e delle quantità di spostamenti soddisfatti; di conseguenza, individuazione del fabbisogno di aree di parcheggio per la mobilità privata;
 - Modello di esercizio del Molo Clementino coerente con gli scenari di crescita assunti, che tenga conto del numero e della tipologia di imbarcazioni previste;
 - conseguente quantificazione della produzione di rifiuti attesa anche in relazione a diversi possibili scenari gestionali sia all’interno del porto che in relazione agli accordi con i soggetti preposti alla raccolta/gestione;
 - Conseguente quantificazione delle emissioni in atmosfera;
 - Conseguente quantificazione delle emissioni acustiche;
 - il previsto cap. 7“Obiettivi di protezione ambientale a livello internazionale, comunitario e nazionale” dovrà sfociare in un elenco di obiettivi di sostenibilità ambientale chiaramente individuati e coerenti con la natura del piano e degli interventi previsti e connessi, tali obiettivi di sostenibilità ambientale, che sono assunti dalla Variante Localizzata, costituiranno il principale riferimento per il monitoraggio VAS.

10. STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE

11. Il progetto in esame, denominato Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino - Variante Localizzata, secondo il proponente appare sostenibile dal punto di vista dello studio di incidenza ambientale. Tuttavia, non è stato possibile riscontrare un adeguato studio di incidenza ambientale.
12. La scrivente Commissione invita il Proponente, ovvero l’AdSP del MAC, a fare particolare attenzione alla presenza di habitat della Rete Natura 2000 nell’area. Nello specifico, si fa riferimento all’habitat 1170 - Scogliere il quale si trova nelle immediate vicinanze dell’area Fincantieri e si estende fino al Passetto e oltre.

13. INDIRIZZI PER IL MONITORAGGIO

- nel SAPI il Proponente afferma che le procedure di monitoraggio dovranno essere eseguite ai sensi degli artt. 18 e 28 del D.Lgs. n. 152/2006. Oltre a ciò, lo studio è privo di indicazioni per il monitoraggio relativo sia alla VAS della Variante Localizzata, sia al progetto del Molo Clementino. Su questo tema, si erano già espressi il Comune di Ancona nell’ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS e il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in relazione ai quali il Proponente dichiara che il recepimento avverrà nella successiva fase di predisposizione del SAI.
- Nel trattare gli obiettivi di sviluppo della SNSvS che saranno integrati nella Variante localizzata in studio, il Proponente afferma che nell’ambito del SAI gli obiettivi della Strategia nazionale saranno integrati con le azioni previste per conseguire i suddetti obiettivi e con gli indicatori per il monitoraggio di cui all’art. 18 del D.Lgs. n. 152/2006, facendo riferimento, per la scelta degli indicatori, al set messo a punto dall’Istat per il monitoraggio della SNSvS (indicatori di contesto e gli indicatori di contributo).
- A tale proposito, questa Commissione richiama gli aspetti già evidenziati al precedente punto 6 del presente parere in relazione alla “Individuazione preliminare degli obiettivi di protezione ambientale”;

pertanto, il monitoraggio VAS dovrà essere condotto con riferimento agli obiettivi tratti dalla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile della Regione Marche e ai relativi indicatori; per quanto riguarda il monitoraggio del progetto, che dovrà essere previsto in coerenza con quello VAS e quindi avendo sempre a riferimento oltre alle caratteristiche specifiche del progetto anche il contesto di sostenibilità espresso dalla Strategia Regionale, esso dovrà essere articolato nelle tre fasi *ex ante*, in itinere ed *ex post*.

CONSIDERATO E VALUTATO, in conclusione, che:

1. Integrazione della visione strategica di sviluppo portuale.

L'area portuale è soggetta a un'ampia gamma di interventi, incluso il completamento della diga foranea e la modifica della rete ferroviaria. Sono stati smantellati dei silos e sono in corso altre importanti opere di rifunzionalizzazione. Il rapporto, tuttavia, non appare inquadrare le opere nella strategia di sviluppo portuale complessiva e L'insieme di tutte le attività è stata fatta pochi anni e forse in parte anche da completare. Perché rifarla tutta (di fatto alla stessa distanza, senza collegarci all'attuale? spreco soldi e maggiori impatti. Non trovo giustificazione plausibile nel testo.

Rispetto al tema della connessione ferroviaria, nella successiva fase di definizione della Variante Localizzata al PRP e di sviluppo del progetto, chiarire maggiormente le previsioni che riguardano il collegamento ferroviario, tenendo presente che nell'ottica della integrazione intermodale è opportuno prevedere una connessione tra il Molo Clementino e il collegamento ferroviario, possibilmente senza soluzione di continuità, che possa costituire una modalità alternativa e competitiva rispetto a quella su gomma.

2. Impatti cumulativi

Lo sviluppo importante del Molo Clementino avverrà in un'area limitrofa (a pochi metri) da una caratterizzata da importanti attività industriali (Fincantieri) e la concomitanza con le molteplici attività di sviluppo e riammodernamento dell'area portuale, unitamente alla sua estrema prossimità al centro storico, richiedono un'attenta valutazione degli impatti cumulativi e delle strategie di mitigazione degli stessi. Tali attività, che dovranno essere elencate in modo completo nella definizione della strategia di sviluppo portuale di cui sopra, dovranno essere accompagnate da un Gantt chart che permetta di avere un orizzonte temporale e una eventuale calibrazione della sequenza degli interventi in modo tale da minimizzare impatti e costi e massimizzare l'efficacia e i tempi di intervento.

3. Elettificazione della banchina del Molo Clementino

Il SAPI e la documentazione fornita da proponente evidenziano la meritevole iniziativa in parte già avviata con specifici finanziamenti dell'elettificazione delle banchine per l'attracco dei traghetti che insistono sul Porto antico. Tuttavia, l'elettificazione della nuova banchina del Molo Clementino viene considerata solo a livello ipotetico e non viene esplicitata la sua inclusione in ambito progettuale esecutivo. Tuttavia, la predisposizione della stessa appare imprescindibile per ridurre l'impatto che la nuova banchina avrebbe sulla qualità dell'aria, alla luce sia dell'attracco di grandi navi da crociera da 300 m sia di navi di tipo militare.

4. Caratterizzazione fanghi portuali per dragaggio

La documentazione fornita fa riferimento a un prelievo di sedimenti nell'area adiacente a quella dei lavori (area Fincantieri) fatto da ARPA Marche classificherebbe i sedimenti come A2 e B. Tuttavia, l'opera di massiccia rimozione (dragaggio) dei fanghi portuali dell'area di intervento necessaria a ottenere profondità di pescaggio >10 m richiede un'accurata caratterizzazione dei sedimenti ex ante. Questo appare viepiù necessario alla luce di: i) tempi di realizzazione che potrebbero ritardare l'avvio dell'intervento; ii) incertezza sullo stato di qualità dei sedimenti; iii) necessità di escludere il conferimento dei sedimenti a siti di smaltimento a loro inclusione in vasche di colmata. Quest'ultimo aspetto peraltro potrebbe incidere anche sulla progettazione del molo stesso.

- La rimozione della motonave affondata richiede un attento lavoro ad hoc per il trattamento di questa tipologia di rifiuti.

5. Riutilizzo e/o conferimento dei fanghi portuali dragati

Appare necessaria una completa caratterizzazione dei sedimenti che verranno dragati per acquisire la profondità di pescaggio necessaria alle navi in attracco (-14 m di cui circa 10 metri di strato sedimentario), poiché in caso di, anche parziale contaminazione, dovranno essere previste misure di conferimento che potrebbero aver necessità di una revisione progettuale nel caso in cui fosse necessaria una vasca di colmata.

6. Approfondimento sul rispetto del principio DNSH

Nel SAI occorre dimostrare il rispetto dei sei obiettivi del Principio DNSH. Le analisi, che dovranno trovare un corretto inquadramento nell'ambito delle analisi di VAS della Variante Localizzata di PRP e di VIA del molo Clementino, dovranno essere fondate sulle verifiche di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità, sulle verifiche di coerenza con la pianificazione e programmazione pertinente, sulle verifiche degli effetti determinati sulle componenti ambientali dalla realizzazione delle opere ecc. Il livello di approfondimento delle analisi dovrà essere commisurato al livello di approfondimento della progettazione del Molo Clementino, ricompresa e prevista dalla Variante Localizzata di PRP in coerenza con la procedura di VAS e VIA integrata ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006.

7. Approfondimento sul tema di inquinamento dell'aria

- L'aumento del traffico complessivo nell'area prossima al centro storico può avere effetti sulla qualità dell'aria e appare necessario identificare le soluzioni progettuali migliori e gli interventi atti a mitigare tali impatti. In primo luogo, appare rilevante la previsione e predisposizione del sistema di elettrificazione della banchina.

8. Trattazione delle terre e rocce da scavo

- Le attività di smantellamento e di movimentazione dei materiali per la nuova banchina richiedono un'attenta trattazione delle terre e rocce da scavo relative all'opera in oggetto, tali anche da

minimizzare gli impatti su traffico e qualità dell'aria, e prevenendo idonee misure di mitigazione degli impatti in corso d'opera.

9. Definizione di un Piano di Monitoraggio VAS e Piano di Monitoraggio ambientale ante operam in corso d'opera e post operam con i descrittori della MSFD

- Il monitoraggio VAS dovrà essere condotto con riferimento agli obiettivi tratti dalla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile della Regione Marche e ai relativi indicatori;
- il monitoraggio del progetto, che dovrà essere previsto in coerenza con quello VAS e quindi avendo sempre a riferimento oltre alle caratteristiche specifiche del progetto anche il contesto di sostenibilità espresso dalla Strategia Regionale, dovrà essere articolato nelle tre fasi *ante operam*, in corso d'opera e *post operam* e dovrà prevedere l'utilizzo dei descrittori della MSFD.
- Appare necessaria la previsione di un adeguato piano di monitoraggio ambientale per tutte le componenti facendo particolare attenzione alla componente aria e acqua, oltre a una previsione relativa al tema qualità delle acque a regime in relazione all'aumentata attività portuale.
- Per la componente marina, appare necessaria la previsione di un PMA esteso a tutti i descrittori della MSFD che attualmente non sono state considerate in modo organico e completo.

10. Alternative

- Nell'ambito delle analisi di VAS della Variante Localizzata dovranno essere individuate e sviluppate le alternative di Variante in grado di contenere quanto più possibile i possibili effetti negativi stimabili dall'attuazione della Variante e delle opere in essa previste. Le alternative possono essere di layout delle opere previste (anche in considerazione delle indicazioni fornite nel presente parere), possono riguardare le fasi di realizzazione delle stesse, e possono anche implicare questioni correlate alla Variante di Piano quali il tema del trasporto e mobilità a terra, della viabilità e dell'offerta di parcheggi, così come delle possibili scelte correlate alla presenza di beni culturali sia a terra che in mare, ove riscontrati.

Il presente procedimento di VIA-VAS richiede un lavoro attento di valutazione delle alternative progettuali atte a minimizzare gli impatti ambientali, generando peraltro anche una riduzione dei costi di realizzazione. Questo aspetto appare necessario anche alla luce della forte prossimità con aree di grande interesse storico archeologico. La nuova banchina deve permettere l'attracco a navi della lunghezza di 300 m e lo sviluppo longitudinale appare quindi ineludibile. Tuttavia, la progettazione attuale con 2 alternative (senza o con banchina a poppa) appare sovradimensionata rispetto alle necessità fornite nel parere. A tale proposito si evidenzia che la profondità del molo dalle mura esistenti (attualmente nell'ordine di pochi metri (una strada a doppia carreggiata affiancata da una serie di macchi) sarebbe portata a una profondità di 60 m che appare non adeguatamente motivata. Lo sviluppo di alternative progettuali con riduzione della larghezza del molo potrebbe fornire quindi molteplici benefici ambientali ed economici da valutare in maggior dettaglio.

Per la valutazione e la scelta delle alternative, considerare come criteri di riferimento anche quelli costituiti dagli obiettivi espressi dalla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile.

11. Effetti sulla viabilità e Molo Clementino

La previsione di apertura di un doppio collegamento a due lati delle mura dell'arco appare potenzialmente utile ma evidenzia la previsione di un importante aumento del traffico in area portuale (in caso di alternativa 2 con banchina a poppa presumibilmente anche di tipo militare). La convergenza del traffico verso il centro città potrebbe porre problemi ulteriori di qualità dell'aria e di traffico, che richiedono un'attenta disamina delle alternative, e delle misure di mitigazione degli impatti.

12. Aggiornamento delle informazioni ambientali e di contesto

Quadro complessivo dei dati ambientali e della rappresentazione visiva dell'area portuale appare non aggiornato (le foto sono del 2009) e appare necessaria una visualizzazione dello stato attuale, anche in relazione a quello passato e a quello futuro. Sarebbero utile anche se non ancora finalizzati avere le linee guida per l'aggiornamento del piano portuale che appare datato di quasi 40 anni.

Similmente anche la caratterizzazione delle biocenosi appare datata di 15 anni e richiede aggiornamento anche alla luce della comparsa di numerose specie aliene e invasive in area portuale. Tale aggiornamento appare necessario in precisione della VIA del Molo Clementino anche per la presenza di numerosi Habitat Rete Natura 2000 (tipo 1170) nelle immediate vicinanze dell'area portuale. Tali elementi dovrebbero essere integrati all'analisi attuale in cui si fa riferimento solo alle aree Parco del Conero e ZSC.

I dati più recenti sulle biocenosi dell'area sono state effettuate nel 2017 ma manca un'analisi della penetrazione di specie aliene e invasive (e.g., *Sargassum sp.*) e i trend di comparsa e diffusione di specie algali tossiche (e.g., *Ostreopsis ovata*).

13. Predisposizione di uno studio di incidenza ambientale

Nella documentazione presentata non appare evincibile un adeguato studio di incidenza ambientale. Occorre predisporre uno studio di incidenza ambientale di livello appropriato facendo particolare attenzione agli habitat della Rete Natura 2000 nell'area e, nello specifico, all'habitat 1170 - Scogliere il quale si trova nelle immediate vicinanze dell'area Fincantieri e si estende fino al Passetto e oltre.

14. Mitigazioni degli effetti delle opere

A valle delle analisi sopra richiamate, da condurre nell'ambito della VAS della Variante Localizzata ed aventi come finalità quella specifica di evitare il verificarsi di possibili effetti negativi, dovranno essere svolti gli approfondimenti volti a individuare le mitigazioni degli eventuali impatti dovuti alla realizzazione del Molo Clementino.

15. Previsione di compensazioni (anche in senso a-tecnico) per le attività dell'opera

- La previsione di elementi migliorativi di qualità ambientale complessiva nell'area (o in aree adiacenti all'area del Porto Antico) permette di operare in termini di compensazione a-tecnica volta a rendere complessivamente l'area portuale più green e sostenibile sotto molteplici punti di vista. Tali attività possono essere incluse nella progettazione avanzata in modo tale da configurare un quadro complessivo migliorativo che superi l'ipotesi del solo raggiungimento del principio DNSH.

CONSIDERATE le risultanze dell'istruttoria condotta, i cui esiti sono sintetizzati nel testo del presente parere

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Sottocommissione VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente parere ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D. Lgs. n. 152/2006

ESPRIME MOTIVATO PARERE

tenendo conto delle seguenti raccomandazioni e condizioni ambientali

1. Aspetti generali

- a. Appare necessario fornire un quadro d'insieme dello stato attuale del Porto di Ancona in relazione alle molteplici opere previste al suo interno e nelle sue vicinanze, fornendo una visione complessiva del suo potenziale (auspicato) sviluppo al 2030 e al 2050. Tale visione strategica potrà costituire una guida e un riferimento per la coerenza di sviluppo di nuovi piani relativi all'area Portuale.
- b. La Visione strategica relativa all'area portuale dovrà includere anche gli elementi relativi al paesaggio e alla coerenza con il quadro urbanistico della città nella quale il porto è immerso.
- c. Un'analisi *ad hoc* dovrà includere un'esplorazione di soluzioni alternative e una comparazione di funzionalità e impatto dell'opera rispetto ad altre alternative di localizzazione (non presentate); il Proponente dovrà inquadrare o motivare il nuovo Molo Clementino e la relativa proposta di Variante Localizzata negli ulteriori possibili rilevanti sviluppi dell'intero sistema portuale di Ancona (in particolare nell'ambito della parte industriale del porto) chiarendo la sua eventuale rifunzionalizzazione a valle di tale eventuale ulteriore espansione.
- d. L'aspetto progettuale richiede un importante approfondimento delle alternative utili a minimizzare il dimensionamento dell'opera, riducendo al contempo costi e impatti ambientali, in modo tale da limitare l'enorme e apparentemente eccessivo sviluppo della banchina (profondità prevista 60 m oltre ad altri 60 m nell'Alternativa 2). Tali approfondimenti progettuali potranno certamente essere utili a preservare tutti gli elementi funzionali necessari all'opera (sviluppo di 350 m per ospitare le grandi navi) riducendo al contempo i tempi di esecuzione e migliorando la manovrabilità nell'area così prossima alle navi ormeggiate a pochi metri di distanza nell'area Fincantieri.
- e. Molte delle informazioni relative agli studi presentati nei documenti per il presente parere sono molto datati e richiedono un complessivo aggiornamento tale da permettere una rapida realizzazione delle opere.
- f. Relativamente agli approfondimenti analitici utili alla predisposizione del progetto e, in particolare ad un inquadramento stratigrafico e geo-meccanico adeguato alle problematiche tecniche previste per l'intervento basato su indagini che consentano di definire un adeguato modello geologico e di conseguenza i relativi modelli geotecnici che consentano di fare adeguate valutazioni tecniche

relative alle opere a farsi. Su questo punto il Proponente rimanda l'approfondimento a successive fasi di progettazione. Questa Commissione ritiene che l'inquadramento richiesto debba essere svolto già nell'ambito della definizione del PFTE e del SAI.

2. Obiettivi di protezione ambientale, analisi di sostenibilità della Variante Localizzata e monitoraggio VAS

- a. Definire gli obiettivi di protezione ambientale od obiettivi di sostenibilità ambientale che la Variante Localizzata di PRP deve assumere e fare propri, a partire dalla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile delle Marche approvata in data 13/12/2023;
- b. Quanto proposto nel SAPI rispetto alla Strategia Nazionale circa l'integrazione, nell'ambito del SAI, della tabella contenente gli obiettivi della Strategia Nazionale con le azioni previste per conseguire i suddetti obiettivi e con gli indicatori di monitoraggio di cui all'art. 18 del D.Lgs. n. 152/2006, dovrà essere svolto con riferimento alla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile;
- c. Gli obiettivi della Strategia Regionale e le relative Azioni Prioritarie diventeranno il criterio guida sia per la valutazione della sostenibilità della Variante Localizzata di PRP, sia per il successivo monitoraggio di VAS che dovrà essere strettamente integrato con il monitoraggio del progetto; per Obiettivi specifici e per Azioni Prioritarie si intende quanto riportato nelle tabelle contenute nei paragrafi da 4.1 a 4.5 della Strategia regionale;
- d. il monitoraggio VAS dovrà essere condotto con riferimento agli obiettivi tratti dalla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile della Regione Marche e ai relativi indicatori; per quanto riguarda il monitoraggio del progetto, che dovrà essere previsto in coerenza con quello VAS e quindi avendo sempre a riferimento oltre alle caratteristiche specifiche del progetto anche il contesto di sostenibilità espresso dalla Strategia Regionale, esso dovrà essere articolato nelle tre fasi *ex ante*, in itinere ed *ex post*;
- e. i Vettori di Sostenibilità e le relative Azioni Prioritarie di cui al par. 4.6 della Strategia dovranno essere considerati anche al fine di individuare le opportune modalità (anche alternative) per evitare eventuali possibili criticità ed effetti negativi determinati dalla variante di PRP e dal progetto;
- f. per il monitoraggio VAS e del progetto occorrerà tenere conto dei pertinenti indicatori di monitoraggio proposti nell'Allegato 4 e nell'Allegato 5 della Strategia;
- g. per il rapporto tra la SRSvS e la VAS della Variante Localizzata di PRP tenere conto delle Norme tecniche attuative della SRSvS.
- h. in merito al monitoraggio, considerare anche le indicazioni fornite in proposito nel cap. 6 della SRSvS delle Marche.

3. Analisi di coerenza con Piani rientranti nel quadro programmatico

Svolgere la verifica di coerenza esterna rispetto agli a tutti i piani indicati all'inizio del par. 3.4 del SAPI, e quindi anche rispetto a:

- Piano di Inquadramento Territoriale;
- Piano Paesistico Ambientale Regionale;
- Piano Regionale dei Porti;
- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ancona;

- Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona – Variante Porto;
 - Piano Operativo Triennale.
 - Piano regionale della bonifica delle aree inquinate;
 - Piano regionale di gestione dei rifiuti.
- Affrontare per ciascun piano, nel SAI, una analisi di coerenza svolta con pari livello di approfondimento coerentemente con la complessità e i contenuti del Piano considerato, approfondendo quanto già svolto, in termini estremamente sintetici e solo per alcuni piani, nel SAPI.

4. Studio di Incidenza Ambientale

- Fare particolare attenzione alla presenza di habitat della Rete Natura 2000 nell'area. Nello specifico, si fa riferimento all'habitat 1170 - Scogliere il quale si trova nelle immediate vicinanze dell'area Fincantieri e si estende fino al Passetto e oltre.

5. Salute umana

- Approfondire la caratterizzazione dello stato attuale di salute della popolazione facendo riferimento ai dati aggiornati agli ultimi anni disponibili su mortalità e morbilità, e ad un livello di definizione per lo meno comunale, per poter identificare i gruppi a rischio (per età e/o per patologie) possibilmente presenti nell'area di studio, che potrebbero maggiormente risentire delle alterazioni ambientali eventualmente causate dalle attività previste nelle fasi di cantiere e di esercizio dell'opera. È bene sottolineare, che per la stima puntuale dei possibili impatti sulla salute della popolazione interessata, la sola verifica dei limiti vigenti non è sufficiente, in quanto non tiene conto dell'eventuale presenza di categorie sensibili e a rischio né della possibilità che avvenga una eventuale esposizione combinata e quindi cumulativa a più fattori di rischio.
- Per quanto riguarda la stima degli effetti sulla salute umana:
 - **Rumore:** svolgere una valutazione previsionale di impatto acustico, relativa non solo all'impatto dell'attività del terminal ma anche da quanto sarà indotto nelle aree della città attraversate dal traffico veicolare indotto dalle attività portuali incrementate a seguito dell'attuazione della Variante Localizzata al PRP e del Molo Clementino. Censire nel dettaglio i ricettori più prossimi all'area di progetto eventualmente presenti, ponendo particolare attenzione ai ricettori sensibili eventualmente identificati. Si rende necessario fornire una mappa dettagliata recante l'identificazione dei ricettori sensibili (case abitate, scuole, ospedali e case di cura, ecc.) ricadenti nell'intorno dell'area più prossima in cui è prevista la realizzazione dell'opera in questione.
 - **Atmosfera:** L'inquinamento dell'aria da ozono è motivo di grave preoccupazione in Europa, non solo a causa dei suoi effetti dannosi sulla salute umana, ma anche a causa dei suoi effetti dannosi sulla vegetazione, con conseguenze su agricoltura e biodiversità e il problema di inquinamento da ozono richiede ulteriori sforzi di mitigazione. Da considerare tutte le altre emissioni di sostanze inquinanti e le estensioni di queste associate all'aumento del traffico portuale industriale e commerciale, alla cantieristica nautica, al traffico urbano. Effettuare l'analisi delle interazioni con la popolazione limitrofa durante la sosta in porto delle navi e l'aumento del traffico veicolare previsto ponendo particolare attenzione alle ricadute degli inquinanti maggiormente rappresentativi. Produrre una lista di inquinanti di maggiore interesse dal punto di vista sanitario, tenendo conto della contaminazione ambientale definita sulla base dei dati disponibili e della conoscenza delle implementazioni delle attività nell'area in questione. Per inquadrare il profilo di salute di una comunità sarà estremamente importante fare riferimento a uno *Studio epidemiologico descrittivo del*

profilo di salute dei residenti nel comune Ancona, riportando le caratteristiche socioeconomiche della Regione di appartenenza.

- **Sedimenti marini:** il Proponente riporta che sono state effettuate due sessioni di monitoraggio dei sedimenti, entrambe promosse dal Comune di Ancona e realizzate con il supporto di ARPAM. Il primo monitoraggio è stato realizzato nell'anno 2001 e il secondo nell'anno 2003. Questi dati andrebbero aggiornati e monitorati in quanto l'estensione dei sistemi portuali, l'incremento del traffico in mare, un maggiore l'impatto antropico proveniente da un elevato numero di attività che si svilupperanno nell'area di insediamento contribuiranno ad aumentare fenomeni di inquinamento da sostanze più o meno pericolose. Si sottolinea quindi la necessità ai fini della tutela della salute pubblica di attenzionare fortemente questo problema e di considerare eventuali inquinanti sedimentati sui fondali, che tornano di nuovo in circolo a causa delle pratiche di dragaggio.
- Si sottolinea che il D.P.C.M. del 27/12/1988 è stato abrogato con l'entrata in vigore del D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017, si consiglia di seguire quanto indicato nelle Linee Guida SNPA 28/2020 "*Valutazione di Impatto Ambientale – Norme tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale*".

6. Principio "Do Not Significant Harm" (DNSH)

- Nel SAI è necessario dimostrare il rispetto dei sei obiettivi del Principio DNSH in termini adeguatamente approfonditi in relazione al livello di informazioni contenute nella Variante Localizzata di PRP e nel progetto del Molo Clementino. Le valutazioni devono essere fondate sulle verifiche di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale, sulle verifiche di coerenza con la pianificazione e programmazione pertinente, sulle verifiche degli effetti determinati sulle componenti ambientali ecc. nonché sulle analisi relative agli specifici progetti che definiscono la Variante Localizzata di PRP. Nel presente caso, il livello di approfondimento dei contenuti e delle analisi possibili, correlate alla Variante Localizzata di PRP, è tanto maggiore considerato che la procedura avviata, dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, riguarda anche il progetto che, nel caso specifico, è quello del molo Clementino, da cui ne consegue, necessariamente, un adeguato approfondimento coerente con il grado di definizione del progettuale e delle relative analisi ambientali.
- Con specifico riferimento alla componente Energia e cambiamenti climatici, e al previsto ampliamento dei contenuti dello studio energetico già predisposto così da quantificare la "*Carbon Footprint*" associata all'intervento nel suo complesso considerando idonei sistemi di mitigazione a partire dal *cold ironing*, correlare tali approfondimenti con le valutazioni del Principio DNSH e in particolare con gli obiettivi 1 "*Mitigazione del cambiamento climatico*" e 5 "*Prevenzione e riduzione dell'inquinamento*".
- Relativamente alla **componente qualità dell'Aria**, considerando quanto affermato dal Proponente (il SAI conterrà uno studio specialistico di quantificazione degli impatti tramite adeguata modellistica, relativo alle fasi *ante operam*, cantiere e *post operam*. "*così da valutare se il peggioramento della qualità dell'aria atteso comporti il superamento dei limiti normativi o raggiunga eventuali recettori. Gli inquinanti indagati saranno quelli caratteristici del traffico navale e terrestre, ossia l'NOx, l'SOx e il PM10*"), ogni eventuale possibile peggioramento dello stato della componente, indotto dalla Variante Localizzata e dal progetto, è del tutto incompatibile con il quadro di obiettivi di sostenibilità ambientale assunti dalla Variante Localizzata di PRP e dai progetti in essa previsti, nonché con gli obiettivi del Principio DNSH. Pertanto, nel SAI dovranno essere approfondite le soluzioni alternative, di mitigazione e di compensazione atte a garantire non solo che la Variante Localizzata e l'intervento del Molo Clementino e azioni correlate non comportino un peggioramento dello stato della componente, ma anzi che, possibilmente, lo migliorino.
- Relativamente al miglioramento della **componente qualità dell'Aria** appare di importanza fondamentale l'inclusione del *Cold Ironing* nel presente quadro progettuale in modo tale da rendere la

nuova banchina (che si trova a pochi metri dal centro cittadino e costeggia una pista ciclabile) non impattante sulla qualità dell'Aria durante l'attracco delle grandi navi da crociera o militari.

- Relativamente alla **componente ambientale**, appare necessario, anche al fine di non determinare ritardi nell'esecuzione dei lavori, procedere con una caratterizzazione delle matrici sedimentarie che sarebbero soggette a dragaggio per una profondità almeno equivalente a quella prevista per il pescaggio delle navi nel Molo Clementino. Tale caratterizzazione appare fondamentale anche per indirizzare il quadro progettuale nel caso in cui una parte dei sedimenti fosse contaminata e dovesse trovare necessità di conferimento (e.g., cassa di colmata). La caratterizzazione dovrà essere accompagnata da un piano di conferimento dei fanghi dragati (e previsione di riutilizzo dei macchi).
- La presenza del Relitto della motonave Sunrise richiede un attento piano di rimozione e verifica dell'eventuale presenza di fondali contaminati da metalli pesanti. La presenza di biocenosi di pregio cresciute sulla nave richiede un'attenta valutazione e traslocazione in aree idonee secondo un piano ad hoc predisposto da esperti altamente qualificati.
- La presenza di biocenosi di pregio, habitat rete Natura 2000, parchi cittadini e regionali all'esterno dell'area portuale richiede un aggiornamento e approfondimento della possibile incidenza dei lavori dell'opera, sia a livello del Molo Clementino, sia a livello cumulativo con tutti gli altri interventi previsti fino al 2030. Appare quindi necessario un approfondimento relativo alla qualità delle acque, allo stato delle biocenosi e sui possibili effetti sulle stesse dell'aumentata attività portuale.
- L'insieme delle criticità ambientali e le problematiche relative al possibile impatto cumulativo delle diverse opere previste nell'area vasta (incluse le modifiche alla rete stradale che si collega al sistema portuale), richiedono un Piano di Monitoraggio Ambientale robusto e completo, corredato di *Gantt Chart* delle diverse attività e corredato da una struttura modulare suddivisa per *ante operam*, in corso d'opera e *post operam*. La parte relativa alla componente marina (acqua e biocenosi) dovrà essere effettuata sulla base dei descrittori della MSFD.
- Le attività previste per l'ampliamento e allungamento del Molo Clementino coinvolgeranno in modo significativo la movimentazione di terre e rocce da scavo la cui trattazione appare ancora insufficiente e risulta indispensabile alla luce dell'importante dimensione dell'opera e della sua collocazione all'interno del cuore della città.
- Il dimensionamento complessivo dell'opera richiede un adeguato e robusto approfondimento relativo alla mitigazione degli impatti che si rivolga non solo all'opera in oggetto ma anche al contesto complessivo delle molteplici opere e cantieri presenti all'interno e all'esterno dell'area portuale (e.g., nodo stradale, marina dorica, parte industriale).
- Benché sia previsto il rispetto del principio DNSH, appare evidente che l'ampliamento dell'estensione del molo (per quanto questo possa essere anche ridotto con approfondimento delle alternative progettuali qui raccomandate) determinerà una sottrazione di spazio marino e un ulteriore ampliamento delle aree cementificate per le quali appare raccomandabile la previsione di misure di compensazione (in senso a-tecnico) per le attività dell'opera. Tali interventi possono essere previsti sia all'interno dell'area portuale (con la previsione di infrastrutture verdi che migliorino la qualità ambientale, dell'aria e la vivibilità dell'area portuale per i passeggeri e per i cittadini di Ancona) sia all'esterno dell'area portuale.

7. Piano di lavoro per la predisposizione del SAI e per la definizione della Variante Localizzata al PRP e del Progetto

- Contrariamente a quanto affermato dall’Autorità Procedente, si ritiene che *le informazioni e i dati messi a disposizione nell’ambito del SAPI siano parziali o non coerenti o troppo datati e necessitano di aggiornamento anche attraverso apposite campagne di indagine aggiuntive*. Pertanto si accoglie positivamente l’intenzione di svolgere studi di approfondimento sulle componenti Energia e Cambiamenti Climatici; Aria; Rumore; Acque marine costiere; Ecosistemi terrestri; Beni culturali e Paesaggio; Rifiuti.
- Relativamente alla **componente Energia e cambiamenti climatici**, il Proponente prevede l’ampliamento dei contenuti dello studio energetico già predisposto così da quantificare “*Carbon Footprint*” associata all’intervento nel suo complesso considerando idonei sistemi di mitigazione a partire dal *cold ironing*. A questo proposito si ritiene che questa ipotesi progettuale debba essere concretamente introdotta nella definizione del progetto, anche eventualmente come alternativa progettuale migliorativa, in coerenza con le analisi correlate alla dimostrazione del rispetto del Principio DNSH obiettivi 1 “Mitigazione del cambiamento climatico” e 5 “Prevenzione e riduzione dell’inquinamento”.
- Rispetto ai **Beni culturali** e a quanto dichiarato dall’Autorità Procedente circa il fatto che “*saranno attentamente valutati gli esiti dello studio specialistico sull’Aria così da verificare e, eventualmente, quantificare la possibilità dell’alterazione dei materiali. Diversamente, per escludere eventuali interferenze con Beni culturali sommersi e non noti, sarà pianificata e, se del caso, in parte eseguita, una estesa ed approfondita campagna di indagini del fondale I dati e le informazioni così acquisiti saranno raccolti in una relazione archeologica che integrerà la Verifica Preventiva dell’Interesse Archeologico già predisposta. Nel caso in cui sia riscontrata la presenza di Beni sommersi ad oggi non noti sarà pianificato il loro recupero*”, **occorre che nel SAI venga chiarito** in quali fasi verrà pianificata e attuata la citata “estesa e approfondita campagna di indagini del fondale”, da chi e con quali modalità saranno svolte tali attività.
- In relazione ai **Rifiuti**, l’Autorità Procedente rimanda “*l’aggiornamento del vigente “Piano di gestione dei rifiuti delle navi e dei residui del carico del Porto di Ancona e Falconara Marittima” introducendo la previsione del nuovo accosto per navi da crociera di grandi dimensioni presso il fronte esterno del Molo Clementino*” per verificare “*se il sistema di gestione attuale è tale da supportare la variazione procurata dalla nuova opera*” a dopo l’approvazione della Variante localizzata al vigente PRP. Tale verifica deve essere invece svolta già nell’ambito della VAS così da poter individuare le modalità da adottare per evitare il verificarsi dell’eventuale problema. Di conseguenza, è necessario che l’Autorità procedente definisca già nel SAI, in termini quantitativi l’impatto sul sistema attuale di gestione dei rifiuti derivante dalla Variante Localizzata al PRP, dal Progetto del nuovo accosto e, soprattutto, dall’esercizio dell’opera; conseguentemente, occorre che nello stesso SAI siano individuate:
 - 1. modalità di riduzione/gestione della produzione di rifiuti;
 - 2. accordi eventualmente necessari con soggetti preposti alla raccolta/gestione e modalità condivise.
- In merito alla proposta di indice del SAI, proposto a p. 212 del SAPI:
 - “1.3. Condizioni ambientali e osservazione dell’Autorità Competente e dei Soggetti con Competenza Ambientale”: dovrà essere fornito un puntuale riscontro di come si è tenuto conto di ciascuna condizione ambientale contenuta nel presente parere e delle osservazioni fatte pervenire dai Soggetti competenti in materia ambientale.

- Analisi del sistema delle infrastrutture di trasporto attuali e previste con una chiara individuazione delle modalità di collegamento offerte e delle quantità di spostamenti soddisfatti; di conseguenza, individuazione del fabbisogno di aree di parcheggio per la mobilità privata;
- Modello di esercizio del Molo Clementino coerente con gli scenari di crescita assunti, che tenga conto del numero e della tipologia di imbarcazioni previste;
- conseguente quantificazione della produzione di rifiuti attesa anche in relazione a diversi possibili scenari gestionali sia all'interno del porto che in relazione agli accordi con i soggetti preposti alla raccolta/gestione;
- Conseguente quantificazione delle emissioni in atmosfera;
- Conseguente quantificazione delle emissioni acustiche;
- il previsto cap. 7 “Obiettivi di protezione ambientale a livello internazionale, comunitario e nazionale” dovrà sfociare in un elenco di obiettivi di sostenibilità ambientale chiaramente individuati e coerenti con la natura del piano e degli interventi previsti e connessi, tali obiettivi di sostenibilità ambientale, che sono assunti dalla Variante Localizzata, costituiranno il principale riferimento per il monitoraggio VAS.

Il Coordinatore della Sottocommissione VAS
Ing. Bernardo Sera



Bernardo Sera
Ministero dell'Ambiente
Coordinatore
Sottocommissione VAS
15.07.2023 08:36:50
GMT+00:00