



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Parere n. 1.066 del 19 aprile 2024

Progetto:	<p><i>Verifica di Assoggettabilità a VIA</i></p> <p>Implementazioni infrastrutturali a sostegno del trasporto intermodale nell'area portuale di Ancona</p> <p>ID_VIP 9876</p>
Proponente:	<p>Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale</p>

Sottocommissione VIA

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e 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 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 Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;
- la Delibera n.192 del 19/02/2018 di designazione del membro regionale della Regione Marche;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “screening”):

- 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, come novellato dal D. Lgs 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”, e in particolare:
 - l’art. 5, recante ‘definizioni’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “si intende per” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: “La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto”;
 - l’art. 19, recante ‘Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA’, e in particolare il comma 5, secondo cui “L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi” (comma 5);
 - gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante “Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19” e All. V, recante “Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;

- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- Linee Guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)*”;
- Linee Guida della 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*”;
- Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza;
- Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006, D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.), Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione per le Valutazioni Ambientali 2014;
- Delibera n. 54/2019 del 09/05/2019 del Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente concernente “Linea guida sull’applicazione della disciplina per l’utilizzo delle terre e rocce da scavo”;
- Linee Guida del SNPA approvate dal Consiglio SNPA in data 09/07/2019 per l’elaborazione della documentazione finalizzata allo svolgimento della valutazione di impatto ambientale, utili per la redazione e la valutazione degli studi di impatto ambientale per le opere riportate negli allegati II e III della parte seconda del D. Lgs. 152/2006, integrative dei contenuti minimi previsti dall’art. 22 e delle indicazioni dell’Allegato VII del D. Lgs. 152/2006;
- le Linee-guida ISPRA 2016 sulla Valutazione Integrata di Impatto Ambientale e Sanitario (V.I.I.A.S.).

PREMESSO che:

- l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale con nota prot.n. n. 9953 del 09/06/2023, ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al “*Progetto di interventi volti alle implementazioni infrastrutturali a sostegno del trasporto intermodale nell’area portuale di Ancona (C.U.P. J37E17000040002)*”;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MASE/97159 in data 14/06/2023;
- la domanda è stata perfezionata con nota assunta al prot. n. MASE/204917 del 14/12/2023;
- la Divisione con nota prot. n. MASE/42173 del 05/03/2024, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/2923 in data 05/03/2024 ha comunicato alla Commissione, al Proponente ed alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell’art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con la stessa nota prot. n. MASE/42173 del 05/03/2024 sopracitata, ha comunicato inoltre l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione progettuale presentata dal Proponente;
- con la stessa nota la Divisione ha segnalato inoltre quanto segue:
 - il proponente ha dichiarato la sussistenza dei seguenti requisiti di cui all’art. 8, comma 1, del D. Lgs. 152/2006: - Progetti dal comprovato valore economico superiore a 5 milioni di euro; - Progetti aventi una ricaduta in termini di maggiore occupazione attesa superiore a quindici unità di personale;
 - il progetto è soggetto alle disposizioni per il controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi a determinate sostanze pericolose ai sensi del D. Lgs. n. 105/2015. Il proponente ha dichiarato che le

modifiche proposte con la presente istanza al progetto originario, non costituiscono aggravio del preesistente livello di rischio.

PRESO ATTO che il Proponente con la domanda ha specificato che il progetto riguarda la realizzazione di adeguamenti infrastrutturali a sostegno del sistema di trasporto intermodale presso la zona doganale del porto mercantile di Ancona, consistenti sostanzialmente in quanto segue:

- modifica dell'attuale assetto viario a raso, con delocalizzazione – in posizione limitrofa – dell'esistente varco doganale, quest'ultimo composto da n. 3 modesti corpi di fabbrica ad un solo piano fuori terra ad uso di posto di guardia ed annessa pensilina;
- prolungamento del fascio di binari afferente all'esistente raccordo ferroviario dall'attuale lunghezza di m 300,00 c.ca alla lunghezza di m 650,00 c.ca,

il tutto allo scopo di conseguire l'accessibilità, nella zona portuale in questione, dei convogli ferroviari di lunghezze maggiori rispetto a quelle all'attualità consentite dalla esigua estensione del suddetto fascio di binari.

Tali adeguamenti infrastrutturali si rivelano indispensabili per il perseguimento, secondo i canoni dell'intermodalità in linea con le politiche comunitarie e nazionali in atto, delle giuste condizioni di competitività nel mercato dei trasporti per lo scalo marittimo di Ancona, il quale altrimenti resterebbe penalizzato, seppure direttamente collegato alla rete ferroviaria nazionale, in termini di razionale operatività nel sistema di trasporto nave-treno.

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 che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e debba essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in particolare, nei seguenti elaborati:

- Dichiarazione incidente rilevante
- Relazione sulla gestione delle materie
- Studio preliminare ambientale - relazione
- Fotopiano - Allegato 1

CONSIDERATO, altresì, che sono pervenuti i seguenti pareri e osservazioni:

- Regione Marche - Giunta Regionale – Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Protezione Civile – Direzione Ambiente e Risorse Idriche – Settore Valutazioni e Autorizzazioni ambientali con nota acquisita al prot. n. MASE/63400 del 4/04/2024;

EVIDENZIATO inoltre che:

- la verifica è effettuata ai sensi dell'Art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

RILEVATO che con riferimento alla localizzazione del progetto, come si evince dalla documentazione presentata:

Gli interventi in progetto saranno realizzati interamente all'interno dell'area del porto di Ancona e comprendono:

- creazione di un nuovo percorso veicolare a raso, mediante realizzazione di una nuova sede stradale su di un tracciato della lunghezza pari a m 900 c.ca, incluse le relative opere d'arte, nonché la conseguente delocalizzazione dell'attuale varco di entrata e di uscita nella zona doganale della darsena Marche (tettoia e garitte di guardia);
- prolungamento, per ulteriori m 300 c.ca, del fascio di binari ferroviari cosiddetto "di appoggio", interni alla succitata zona doganale della darsena Marche.

In ordine all'analisi del sistema delle pianificazioni urbanistiche e territoriali e dei principali vincoli e tutele, come si evince dalla documentazione presentata:

Pianificazioni urbanistiche e territoriali:

PGT - Piano Generale dei Trasporti	Deliberazione n. 51, 3 LUGLIO 2012, N. 84
PIT - Piano di Inquadramento Territoriale	Adottato ai sensi del comma 2 della l.r. 34/92 (Legge sull'Urbanistica)
PAI – Piano Assetto idrogeologico	Approvato con Delibera n. 42 del 7 maggio 2003
PTA – Piano di tutela delle acque	Approvato con delibera DACR n. 145 del 26/01/2010 e successivamente modificato con DGR n. 1849 del 23/12/2010
PPR - Piano Paesistico Regionale	D.G.R. n. 140 del 01/02/2010 approvazione del documento preliminare
PPAR - Piano Paesistico Ambientale Regionale	Approvato D.A.C.R. n. 197 del 3.11.1989. Documento preliminare del processo di revisione approvato dalla Giunta Regionale con delibera n. 140 del 01/02/2010.
PRMQAA - Piano di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria ambiente	Approvato D.A.C.R. n. 143 del 12/01/2010
AERCA - Area ad Elevato Rischio Ambientale	Approvato con DACR n.172 del 09/02/2005
PTC – Piano territoriale di coordinamento	Approvato con DEL CP n° 117 del 28/07/2003, modificato con DEL CP n° 192 del 18/12/2008
PRG – Piano regolatore generale comune di Ancona	Delibera di Giunta Regionale n. 5841 del 28.12.1993 (B.U.R. MARCHE n. 7 del 03.02.1994) – aggiornato al settembre 2018
PCCA – Piano comunale di classificazione acustica	Adottato con Deliberazione consiliare n. 84 del 25 luglio 2011
P.P.E. – Piano Regolatore Portuale	Redatto ai sensi dell'art.5 della legge 28 gennaio 1994 n.84 e degli artt. 31 e 34 della L.R. Marche 5 agosto 1992 n.34, giusto protocollo d'intesa tra Comune di Ancona e Autorità portuale sottoscritto il 31 luglio 1998.

Vincoli e tutele:

Il Proponente riporta l'estratto dei vincoli di tutela indicati ai sensi del D. Lgs. n. 42/2004 e s.m.i. nell'area di interesse, estratti dal sito del Ministero dei beni culturali, dichiarando che l'area non ricade all'interno di zone vincola ai sensi del suddetto Decreto.

Aree naturali protette SIC – ZPS

Il Proponente riporta l'estratto dell'area estratto dal sito del Ministero dell'ambiente, dichiarando che l'area oggetto di intervento non ricade all'interno di aree naturali protette né di siti di interesse comunitario e zone di protezione speciale e precisando che sono presenti a una distanza di circa 3 km la Zona a Protezione Speciale ZPS IT5320015 “Monte Conero” e il Sito d'importanza Comunitaria “Costa tra Ancona e Portonovo” SIC IT5320005 “Costa tra Ancona e Portonovo”.

Esito dell'istruttoria

La Commissione ritiene di poter concordare con il Proponente sulla coerenza del progetto con le pianificazioni urbanistiche e territoriali e sull'assenza di vincoli ai sensi del D. Lgs. n. 42/2004. Per quanto concerne le aree naturali protette, la tipologia degli interventi, l'ambito industriale di localizzazione e la distanza dalle stesse aree rendono compatibili le opere previste.



Fotopiano

In ordine alla descrizione progettuale, come si evince dalla documentazione presentata:

L'intervento in progetto può essere schematizzato attraverso tre tipologie di opere principali, in particolare:

Realizzazione del nuovo percorso veicolare

Il nuovo percorso per il traffico locale, di fatto, insiste per buona parte su spazi, già oggi, in uno sviluppo lineare di circa 700 m, abitualmente sfruttati quali vie di transito veicolare (alternative ai tracciati della viabilità principale) da parte degli operatori locali. L'intervento consiste, quindi, nella realizzazione di una nuova sovrastruttura stradale di tipo flessibile, in luogo di quella più esile esistente, idonea alla carrabilità pesante, conseguibile mediante la stesura di strati fondativi in materiali e di spessori idonei (misti cementati, misti

granulari stabilizzati, etc.) con soprastanti strati di pavimentazione in conglomerati bituminosi. Inoltre, l'intervento comprende le opere di segnaletica e di arredo (barriere laterali di delimitazione) in rispetto del vigente Codice della Strada e del relativo Regolamento di esecuzione.

Riguardo alle possibili alternative, il Proponente, tenuto conto dell'assetto infrastrutturale sia attuale sia futuro, non ravvisa la possibilità di valide soluzioni alternative al percorso viario di progetto, il quale, anche rispetto al tragitto oggi destinato ai flussi di traffico diretti alla zona portuale della darsena Marche o da questa provenienti, risulta migliorativo in termini di:

- interferenze con gli insediamenti privati esistenti;
- capacità ricettive dei volumi di traffico;
- sicurezza della circolazione viaria;
- coerenza con i tracciati del nuovo collegamento viario porto-autostrada A14, in fase di esecuzione, da parte dell'appaltante Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La fase di progettazione della nuova viabilità di collegamento all'area doganale è stata dimensionata in funzione della domanda di traffico e studiata in modo da considerare l'iscrizione dei mezzi lunghi in curva e le migliori condizioni di sicurezza al transito. Il progetto stradale sarà sviluppato mediante la composizione di un MDT (Modello Digitale del Terreno) che sarà rappresentativo di tutte le componenti che costituiscono il sedime stradale derivante dal rilievo tridimensionale restituito con le "linee di discontinuità" necessarie alla definizione dei cigli, dei fabbricati e delle alte componenti significative. Il *software* utilizzato permette anche la formazione di un *database* relazionale, che sarà utilizzato per la catalogazione e caratterizzazione delle entità dei sottoservizi interferiti e risolti nell'intero sedime di intervento.

Particolare cura è stata posta dal Proponente nella definizione dei parametri capacità portante del sottofondo stradale, con particolare riferimento alle sezioni in cui si trovano gli attraversamenti ferroviari, per i cui tratti sono state valutate soluzioni innovative finalizzate all'incremento della durabilità della pavimentazione anche inserendo sistemi tipo "*Strail*" in gomma armata per minimizzare le sollecitazioni dinamiche che si ingenerano nell'attraversamento a raso del binario. Al fine di prevenire probabili cedimenti differenziali, derivanti da eventuali discontinuità del sottofondo (probabilmente costruito e ampliato progressivamente con l'espansione del Porto) sono state utilizzate delle geogriglie in Pead che permettono di incrementarne sensibilmente la durabilità delle pavimentazioni stesse ammorsando strati di sottofondo a diversa consistenza.

La segnaletica sarà sia di tipo fisso che di tipo "a messaggio variabile" (collegata alla segnaletica luminosa degli apparati del varco Doganale) in modo che i percorsi possano essere anche gestiti dalla S.A. in relazione a specifiche esigenze che possano emergere. La segnaletica di tipo orizzontale, è stata pensata anche con l'utilizzo di resine epossidiche altamente resistenti all'ambiente aggressivo e all'usura. La segnaletica orizzontale sarà integrata con frecce direzionali che contribuiscono alla sicurezza di marcia e scongiurano eventuali (e frequenti) "contromano".

È prevista, altresì, una verifica puntuale delle condizioni di deformabilità della pavimentazione ai carichi dinamici ingenerati dal passaggio sulle rotaie e della capacità portante del sottofondo da incrementare con misto cementato e geogriglie in Pead.

Sono previste numerose verifiche, da svolgere anche in relazione ai volumi di traffico attesi e ai sistemi di gestione e segnalamento eventualmente necessari, quali: sistemi di regolarizzazione degli attraversamenti, sistemi di controrotaia per la protezione della gola di transito del bordino delle ruote, verifica della prestazione raggiunta, verifica per le condizioni di visibilità alla svolta e di limitazione delle intersezioni regolate da Stop, verifica sui sistemi di controllo e manovra del varco doganale, che regola l'accesso del veicolare, in modo da minimizzare i tempi e garantire l'adeguata sicurezza delle manovre.

Delocalizzazione del varco doganale della darsena marche

La delocalizzazione del varco doganale sarà invece abbinata alla modifica del perimetro doganale a esso circostante, per mantenere l'impenetrabilità del circuito doganale e sarà di facile conseguimento, con lo spostamento, con integrazioni, degli esistenti moduli prefabbricati di recinzione, del tipo “New Jersey” con soprastante grigliato metallico a maglia “Orsogill”, semplicemente appoggiati a terra e tra loro vincolati.

I nuovi edifici del varco doganale delocalizzato progettati, a pianta quasi quadrata (di dimensioni 9,50 x 10 m, analoghe a quelle dello stato attuale), a destinazione d'uso di ufficio doganale e Vigilantes il primo e di uffici per Guardia di Finanza il secondo, posti analogamente a quelli attuali, uno di fronte l'altro, presentano stesse dimensioni e distanze rispetto lo stato di fatto. Entrambi gli edifici presentano un blocco centrale con almeno due servizi igienici, di cui uno per persone a ridotta capacità motoria.

Per quanto concerne la struttura del nuovo varco doganale, questa presenta murature esterne di spessore pari a 37 cm, la cui stratigrafia è tale che la trasmittanza termica sia inferiore a quella dell'edificio attualmente esistente ed è costituita da un blocco forato in laterizio di spessore 25 cm, malta di calce e cemento, STIFERITE GT e calcestruzzo ordinario. La stiferite GT è un pannello *sandwich* costituito da un componente isolante in schiuma polyiso espansa senza l'impiego di CFC o HCFC, rivestito su entrambe le facce con uno speciale rivestimento denominato Gas Tight triplo strato (da cui la denominazione GT). Con lo stesso criterio sono state scelte le stratigrafie dei solai di copertura (43 cm di spessore) e contro terra (spessore 68 cm).

Per quanto concerne le “ali”, strutture in acciaio a copertura dell'area di stallo dei veicoli in attesa di varco, queste reggono una sorta di pensiline su cui sono disposti pannelli fotovoltaici in grado di generare un'ingente quantità di energia elettrica, pari a circa 30 kWatt. Gli infissi scelti, di stessa tipologia ma di diverse dimensioni a seconda delle aperture (2,40x1,50 m la prima, 2,70x1,50 m la seconda e 4,50x1,50 m la terza), presentano telaio metallico con taglio termico, per eliminare i cosiddetti ponti termici (flusso di calore medio che passa, per metro quadrato di superficie, attraverso una struttura che delimita due ambienti a temperatura diversa) e garantire una copertura termica perfetta; peraltro, sono così riscontrabili anche ulteriori vantaggi intrinseci come, ad esempio, un migliore isolamento acustico. I vetri saranno basso emissivi.

Prolungamento del fascio ferroviario di appoggio

Il prolungamento del fascio di appoggio ferroviario esistente avverrà – salvo diverse deduzioni che dovessero emergere nell'ambito degli approfondimenti tecnici propri della sede progettuale – mantenendo inalterata la sezione tipo già adottata per l'infrastruttura medesima, composta dal *ballast* su cui alloggeranno le rotaie e le controrotaie dei binari ferroviari, questi ultimi posati su traversine in legno, più strati superficiali in conglomerati bituminosi costituenti la pavimentazione stradale a raso, nonché strati di fondazione in misto cementato. Detta sezione era già stata ritenuta idonea e approvata dai competenti uffici tecnici della “Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.” per la costruzione dell'impianto a cui il prolungamento in parola si riferisce.

Esito dell'istruttoria

La Commissione ritiene adeguata la descrizione delle opere previste e che, in particolare, considerata la tipologia del progetto, non possono sussistere particolari alternative alle scelte effettuate.

In ordine al cronoprogramma e all'importo dei lavori

- il tempo di esecuzione dei lavori è quantificabile in 32 mesi naturali e consecutivi;
- il valore complessivo dell'intervento – come da relativo progetto definitivo – ammonta a € 4.319.370,20.

In ordine alla Dichiarazione di incidente rilevante

Con nota in data 4/12/2023, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, relativamente al Progetto: Implementazioni infrastrutturali a sostegno del trasporto intermodale nell'area portuale di Ancona,

ha dichiarato che le modifiche proposte al progetto non costituiscono aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti ai sensi del D. Lgs. n. 105/2015.

In ordine al cumulo con altri progetti, come si evince dalla documentazione presentata:

Il porto di Ancona, negli ultimi anni ha avuto importanti implementazioni infrastrutturali a favore dei traffici marittimi mercantili, oltre che in attuazione dei vigenti strumenti di pianificazione territoriale e di programmazione strategica, nella totale coerenza con le politiche nazionali e comunitarie inerenti all'intermodalità dei trasporti e gli interventi in progetto si inseriscono, secondo il Proponente, in modo armonico con i progetti realizzati e da realizzare nell'area portuale di Ancona. A riguardo, infatti, si ricordano:

- la costruzione della banchina d'ormeggio navale n. 26 e la realizzazione, nella zona della darsena Marche, nel 2007, di un nuovo svincolo stradale di collegamento con la grande viabilità veicolare, in particolare con la Strada Statale n. 681 (cosiddetta Asse attrezzato) e con la via Enrico Mattei, nonché con la bretella porto-autostrada A14, al momento in fase di progettazione da parte dei competenti organi;
- la realizzazione, dal 2007 al 2011, del nuovo raccordo con la rete ferroviaria nazionale, comprendente un fascio di 5 binari sui piazzali portuali dedicati al deposito temporaneo dei *container* sbarcati o da imbarcare sulle vicine banchine d'ormeggio navale, il quale ha permesso, nella stessa zona della darsena Marche, il conseguimento di una più efficiente via di accesso e di uscita per i treni merci;
- altre opere, comunque strategiche, per lo sviluppo dei traffici mercantili in coerenza con i criteri del trasporto intermodale, che sono oggi avviati nel porto di Ancona e in fase di attuazione, secondo le previsioni dei vigenti strumenti di pianificazione territoriale e di programmazione istituzionale (costruzione di banchine, nuovi piazzali, adeguamento strutturale alle moderne esigenze dell'operatività portuale di alcune delle banchine esistenti ecc.);
- altri interventi di minore rilevanza, già stati intrapresi dall'Autorità Portuale di Ancona, tra i quali:
 - la delocalizzazione, su di una porzione a sud-ovest del padiglione già proprietà "Tubimar Ancona S.p.a.", sito in adiacenza alla zona doganale della darsena Marche, dei presidi operativi per i controlli sanitari di frontiera sulle merci in importazione;
 - la demolizione di un costruendo edificio per magazzini ed uffici, sito in posizione pressoché baricentrica nella stessa zona della darsena Marche, in stato di interrotta edificazione. La struttura, attualmente, infatti, crea un ostacolo alle moderne esigenze funzionali della realtà portuale.

Un importante contributo allo sviluppo delle attività nel porto mercantile è poi dato dall'operazione, da parte dell'Autorità Portuale di Ancona, di acquisizione dell'ex-stabilimento cerealicolo di proprietà della "Bunge Italia s.p.a.", il quale potrà costituire, in tutto o in parte, facile ampliamento degli spazi operativi nella zona della darsena Marche.

Il complessivo contesto infrastrutturale così descritto, negli ultimi anni, seppure non si sia ancora raggiunto l'auspicato volume di traffico, ha dimostrato la validità delle soluzioni tecnico-progettuali adottate rispetto ai prefissati obiettivi dell'intermodalità, mentre il Proponente rileva la limitata capacità ricettiva che l'infrastruttura ferroviaria esistente nel porto in relazione alle lunghezze di circolazione ormai ordinariamente ammesse sulla linea di circolazione nazionale "Adriatica".

In proposito, il Proponente evidenzia che:

- attualmente, su tutta la linea "Adriatica", grazie agli adeguamenti recentemente apportati dalla "Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.", è consentita la circolazione di convogli ferroviari per una lunghezza massima di m 550;

- il piano di sviluppo predisposto dalla “Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.” prevede che gran parte delle linee ferroviarie di collegamento, tra i corridoi europei e le linee che collegano i porti e gli hub strada-ferrovia, siano percorribili da treni merci di lunghezze sino a m 750;
- il progetto “ERIM - *European Railway Infrastructural Masterplan*” (progetto pilota per le infrastrutture ferroviarie europee) prevede l'utilizzazione, sui corridoi europei prescelti, di treni merci lunghi addirittura m 1500 a partire dall'anno 2030.

Alla luce di quanto sopra, per mantenere lo scalo marittimo anconetano a livelli di competitività notevoli nei mercati, anche per non vanificare gli investimenti già intrapresi negli anni passati a favore del trasporto intermodale, il Proponente ritiene necessario provvedere al prolungamento del fascio d'appoggio ferroviario esistente presso la zona della darsena Marche, che renderà possibile il raggiungimento di una lunghezza massima sino a m 550-600, purché il varco doganale di entrata e di uscita nella zona portuale interessata sia delocalizzato verso altro sito e siano apportate modeste modifiche all'organizzazione del locale sistema viario.

Esito dell'istruttoria

La Commissione rileva che sono stati esaminati gli interventi già realizzati o in corso di realizzazione, ma occorrerà prevedere un'opportuna fasizzazione delle attività in relazione alle altre opere in corso di realizzazione o di futura prossima realizzazione al fine di non incrementare effetti negativi sulle componenti ambientali.

In ordine al consumo di risorse naturali, come si evince dalla documentazione presentata:

Gli interventi in progetto non comporteranno l'utilizzo di risorse naturali differenti da quelle già utilizzate allo stato attuale per il normale funzionamento delle infrastrutture dell'area portuale di Ancona, né un loro incremento.

Esito dell'istruttoria

La Commissione prende atto che non saranno consumate risorse naturali oltre quelle impegnate dalle opere esistenti.

In ordine al quadro ambientale, come si evince dalla documentazione presentata:

Atmosfera

La stagione più piovosa è l'autunno, seguita dalla primavera e dall'inverno che si equivalgono; piove di più nelle regioni interne, che d'inverno sono costantemente raggiunte dalla neve, che sulla costa. La nebbia è molto diffusa nelle aree costiere e collinari, in particolare al nord. Un aspetto fondamentale determinato dalla presenza del mare Adriatico è persistente la formazione delle brezze lungo tutto l'arco dell'anno con maggiore rilevanza, naturalmente, nel periodo estivo.

Temperatura

Le statistiche evidenziano che, dall'anno 2000, 14 anni su 18 hanno avuto una temperatura media più elevata della norma. Quella del 2017, con una temperatura media regionale di 24,9°C, è stata infatti la seconda estate più calda dal 1961, preceduta solo dalla caldissima estate 2003 (25,3°C), a pari merito con quella del 2012. La temperatura media regionale ha fatto registrare un'anomalia di +2,8°C rispetto alla media del trentennio di riferimento 1981 -2010. Tutti e tre i mesi estivi sono stati più caldi della media ed anzi, i mesi di giugno e agosto sono i secondi più caldi nelle rispettive serie dal 1961; +3,3°C l'anomalia di giugno rispetto al trentennio; +2,9°C quella di agosto. Quinto valore record invece per luglio. Dopo l'estate, c'è stata un'inversione di tendenza grazie a un clima più “fresco” che ha reso i quattro mesi finali dell'anno più freddi della media smorzando così l'anomalia termica complessiva che altrimenti avrebbe fatto registrare un nuovo record di caldo annuale.

Precipitazione

Il 2017 conferma il periodo particolarmente piovoso che sta interessando la Regione Marche, iniziato nel 2012, in cui la precipitazione totale annuale si mantiene al di sopra della norma. Nel 2017 il totale medio regionale di pioggia caduta è stato di 920mm e la differenza rispetto al 1981 -2010 è stata di +120mm. Anche per quanto riguarda le precipitazioni, la stagione più anomala è stata sicuramente l'estate, stagione estremamente secca, la più arida per la regione Marche dal 1961. Il totale medio regionale di pioggia caduta è stato di appena 42mm, 74% di deficit rispetto al 1981 -2010. Interessante osservare che nel 2017 la media regionale dei giorni piovosi è stata di 80,1 con una riduzione di circa il 10% rispetto al 1981-2010. Lo stesso anno ha fatto segnare un incremento del 15% del totale della pioggia caduta (920mm contro i 799mm del trentennio). Questo fa desumere una maggiore concentrazione degli eventi piovosi con un probabile aumento dei fenomeni intensi

Qualità dell'aria

La rete di rilevamento della qualità dell'aria (RRQA) della Provincia di Ancona è costituita da quattordici stazioni fisse, da un Laboratorio Mobile, da due monitors per la visualizzazione dei dati al pubblico, da un Centro Operativo Provinciale (COP) presso l'Unità Operativa - Inquinamento Atmosferico dell'Area Tutela dell'Ambiente della Provincia di Ancona per la raccolta e l'elaborazione dei dati, da un terminale presso il Servizio Aria del Dipartimento Provinciale di Ancona dell'ARPAM per la convalida dei dati e da un terminale informativo presso il Comune di Falconara. In prossimità dell'area di studio è ubicata una stazione di rilevamento dei valori di fondo. La centralina di rilevamento è situata all'interno del Parco della Cittadella di Ancona, zona frequentata dalla cittadinanza (in particolare famiglie e bambini). Tale stazione è stata installata con l'accordo e il supporto del Comune di Ancona.

Per inquadrare la qualità dell'aria il Proponente riporta i grafici delle rilevazioni effettuate presso la stazione di monitoraggio, nel periodo compreso fra gennaio 2018 ad ottobre 2018.

Piano di risanamento

All'interno del Piano di Risanamento dell'area di Ancona, Falconara e Bassa Valle Dell'Esino, è stata effettuata un'analisi dei livelli di inquinamento atmosferico, riferibile agli di stesura del piano. Da tale analisi emergeva che l'A-ERCA è caratterizzata da alte concentrazioni di inquinanti primari. Concentrazioni superiori alla norma per ben un ordine di grandezza erano state frequentemente misurate dalle centraline di monitoraggio. L'ambiente costiero è, inoltre, particolarmente sfavorevole determinando perniciose ricircolazioni, ad opera delle brezze, degli inquinanti primari e dello *smog* fotochimico e sfavorendo la deposizione secca dell'Ozono.

Nel periodo di stesura del Piano era stato affermato che dire che la situazione dell'inquinamento atmosferico nell'AERCA era sotto controllo con le due notevoli eccezioni delle polveri sottili e dello smog fotochimico.

Le principali fonti emissive antropiche di NOx nell'AERCA sono rappresentate dal traffico veicolare, dalle sorgenti industriali e dal riscaldamento domestico. In particolare dalla caratterizzazione dell'area portuale era emerso che, a seguito delle indagini condotte da ARPAM in Zona Mandracchio per un periodo di 20 giorni (novembre 2001), gli inquinanti gassosi che mostravano i livelli più importanti, o addirittura eccessivi fossero il PM₁₀ e gli Idrocarburi non Metanici. Analizzando poi il contributo di PM₁₀ nelle Polveri Totali (PTS) era emerso come esso costituisse fino al 90% del contenuto totale, a testimonianza che la maggior parte delle polveri presenti nell'aria fossero formate da particelle di diametro inferiore a 10 micron.

Per quanto riguarda il contributo di Idrocarburi non Metanici assumendo un valore medio di circa 450 ug/m³ ritenuto estremamente elevato la qualità dell'aria in ambito portuale è valutabile come scadente. Sul contenuto di Polveri Totali Sospese (PTS) era stato possibile fare un confronto con la stazione fissa Porto-1 della rete provinciale, i valori medi registrati mostravano una qualità dell'aria molto più compromessa nella zona del Mandracchio-Porto Industriale, dovuto alla presenza di attività di sbarco/imbarco di materiale dalle navi che attraccano nelle vicinanze, e alla presenza di serbatoi di stoccaggio di granaglie e altro. Non sussistevano situazioni di attenzione particolare per il contenuto di metalli pesanti (Piombo, Vanadio e Nickel) che risultava

sempre molto inferiore a quanto sancito dal DPCM del 28/02/1983 e/o dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.

Una particolare nota era stata fatta in riferimento al traffico veicolare, pesante e leggero, con due punti di accesso principale:

- l'ingresso da Nord-Ovest mediante lo svincolo realizzato sulla Via Flaminia che porta a Via Mattei e consente di arrivare direttamente al Varco SUD del Porto Industriale;
- l'ingresso da Sud mediante il raccordo posto in via Marconi che si innesta sullo stesso asse attrezzato dell'ingresso da Nord-Ovest.

A questi ingressi va aggiunto quello “storico” posto in corrispondenza di Piazza della Repubblica destinato al traffico veicolare leggero.

Condizioni meteo climatiche marine

Il Proponente riporta i bollettini dei monitoraggi marini effettuati dall'ARPAM nel corso dell'anno 2012, nei quali sono visualizzabili i valori dei parametri di temperatura in superficie, salinità in superficie, ossigeno disciolto in superficie, ossigeno disciolto sul fondo, clorofilla “a” in superficie e trasparenza nella zona oggetto dell'intervento.

Ambiente idrico

Correnti marine

Il forte gradiente di densità che si viene a formare nell'alto Adriatico fra le coste italiane e quelle croate, a causa della differenza di temperatura e salinità, costituisce il motore delle correnti superficiali di gradiente ascendenti lungo la costa croata e discendenti lungo quella italiana; dette correnti tuttavia esplicano la loro azione al largo (oltre le 2-5 miglia marine, ovvero oltre i 3,5 km), mentre in prossimità della costa anconetana non risultano significative.

Le ampiezze massime delle maree astronomiche oscillano intorno ai 58 cm. Le massime alte maree si verificano in autunno, in condizioni di bassa pressione, quando le burrasche provenienti da scirocco-levante (da Est e Sud Est) possono verificarsi sopraelevazioni del livello del mare oltre il metro di altezza. Le minime basse maree, con abbassamenti anche oltre il mezzo metro, si registrano in inverno con alta pressione e venti settentrionali.

Regime anemologico e moto ondoso

Nell'Adriatico il regime dei venti è legato a cicli stagionali. I venti regnanti - associati a maggiori frequenze di accadimento – sono a prevalente regime di brezza, specialmente in estate; assumono tuttavia notevole importanza, per intensità o per fenomeni burrascosi associati alcuni venti caratteristici locali (Greco e Libeccio): l'Adriatico infatti si caratterizza come una delle aree mediterranee con maggiore frequenza (oltre il 10%) degli eventi di burrasca. I venti dominanti – ovvero i più intensi che investono il litorale con maggiore forza – sono quelli caratteristici adriatici ovvero la bora e lo scirocco. Gli altri venti provocano mareggiate importanti solo raramente. Le correnti costiere fluiscono approssimativamente in direzione parallela alla spiaggia, nella zona al largo dei frangenti e contribuiscono al trasporto in sospensione dei materiali fini al largo;

- In prossimità della riva si sovrappongono il movimento delle onde incidenti verso la spiaggia – (la corrente lungo riva o deriva litoranea), il flusso di ritorno verso il largo (correnti a getto o *rip currents*) e il movimento di espansione lungo riva della testa della corrente a getto. Le correnti lungoriva e i *rip currents* contribuiscono al trasporto solido in corrispondenza della spiaggia emersa e sommersa e

quindi ai ciclici movimenti di avanzamento e arretramento della linea di battigia correlati al regime ondoso e dei venti.

Acque di balneazione

I parametri da controllare secondo la normativa sono quelli microbiologici, in particolare *Escherichia coli* ed *Enterococchi intestinali*, dato che il controllo è finalizzato alla tutela della salute dei bagnanti. Rimanendo sul comune di Ancona si può affermare che la costa del comune di Ancona può essere divisa in due tronconi con il porto che fa da spartiacque. Il tratto sud della riviera che va dal Passetto a Portonovo, caratterizzato da una costa di tipo roccioso, non ha mai superato nei suoi parametri i limiti del D. Lgs 116/08, confermando l'elemento distintivo di queste zone storicamente valide dal punto di vista qualitativo delle acque.

Unica problematica, confermata soprattutto negli ultimi anni, per quanto riguarda le località del Passetto e di Portonovo, è l'insorgenza della fioritura dell'alga dinoflagellata potenzialmente tossica denominata *Ostreopsis ovata*. Questa dinoflagellata determina puntualmente ogni anno una chiusura preventiva della balneazione generalmente dalla seconda metà del mese di agosto ai primi giorni del mese di settembre, mentre quest'anno la fioritura, con relativa chiusura alla balneazione, si è manifestata alla metà di settembre. Un discorso diverso, come già citato in precedenza, riguarda il tratto di mare a nord del comune di Ancona che va da Palombina Nuova al Porto di Ancona per le caratteristiche della costa e gli insediamenti produttivi e civili che su essa insistono, con il conseguente problema dei troppi pieni. Gli episodi significativi di inquinamento di breve durata che hanno portato il Comune di Ancona ad emanare una ordinanza preventiva per gli eventi sopracitati sono riassunti nelle tabelle sottostanti.

Suolo e sottosuolo

Lineamenti geomorfologici di area vasta

L'area oggetto di studio si presenta, da un punto di vista geomorfologico, piuttosto uniforme, complessivamente sub-pianeggiante. Le locali caratteristiche orografiche che rappresentano l'attuale assetto geomorfologico sono imputabili a varie cause:

- l'evoluzione tettonica dell'appennino Umbro-Marchigiano;
- l'idrografia superficiale, impostata su i sedimenti sciolti di origine sia continentale che marina, a medio-alta permeabilità e dunque suscettibili a fenomeni sedimentari;
- l'area portuale si estende su depositi riportati, risalenti all'interramento del 1950 – 1960;
- l'antropizzazione dell'area, soprattutto a nord-ovest del promontorio di Ancona, che ha portato alla cementificazione fino all'area costiera dell'abitato di Ancona, e al mascheramento dell'orografia costiera naturale.

Il Comune di Ancona presenta i caratteri geomorfologici tipici del paesaggio collinare della fascia costiera adriatica a nord-ovest del promontorio di Ancona, con versanti dolci con lievi dislivelli e acclività connessi ai prevalenti affioramenti pelitici. Verso sud-est invece il paesaggio costiero assume un aspetto più aspro in ragione delle caratteristiche geologico strutturali differenti, le litologie marnose prevalenti sono responsabili di rotture di pendio e scarpate in erosione selettiva, con falesie a strapiombo alte fino a 50m.

Come evidente dalla carta Inventario dei Fenomeni Franosì (IFFI) dell'ISPRA sia il promontorio di Ancona che la zona costiera sono caratterizzati dalla presenza di movimenti gravitativi di vario tipo, dallo scivolamento roto-traslativo dei versanti orientali, ai colamenti della zona costiera occidentale ai fenomeni da crollo/ribaltamento della costa orientale a falesie. Quello di importanza più rilevante è la Deformazione gravitativa profonda di versante (DGPV) a ovest del centro storico delle città che viene anche denominata 'Frana di Ancona'. Le pendenze sono $< 1^\circ$ e le quote si attestano sui 1,50 m s.l.m, all'altezza della via lungomare zona industriale oggetto d'intervento.

Caratteristiche geologiche e strutturali di area vasta

Con particolare riferimento all'area di studio si descrivono in seguito i litotipi, dal più antico al più recente, su cui poggia il comune di Ancona e, in particolare, la zona di nostro interesse:

- FORMAZIONE DELLE ARGILLE AZZURRE (FAA) - Argille e argille marnose a volte sabbiose, di colore grigio in strati da 2 a 30m. (Pleistocene inf.);
- FORMAZIONE A COLOMBACCI (FCO) - Argille e argille-marnoso-siltose con intercalati sottili strati carbonatici (Miocene sup);
- FORMAZIONE GESSOSO-SOLFIFERA (GES) - Banchi di gesso nodulari biancastri, gessi microcristallini in strati laminati. (Miocene med.)
- FORMAZIONE DELLO SCHLIER (SCH) - Marne, marne argillose e marne calcaree grigiastre. (Miocene inf.).

Dal confronto tra la cartografia del progetto ITHACA e la Carta Geologica del CARG l'area in esame risulta essere vicina ad una dislocazione locale rappresentata da un sovrascorrimento SW immergente che mette in contatto la formazione delle Argille Azzurre con la Colombacci. In particolare, nell'area in cui ricadrà l'intervento affiorano in profondità le argille cartografate nella Carta del Progetto Carg. I depositi più superficiali, invece, sono in prevalenza terreni riportati per la realizzazione dell'area portuale.

Caratteristiche idrogeologiche e strutturali di area vasta

La circolazione idrica profonda risulta strettamente condizionata dall'alternanza dei litotipi affioranti. Si è già detto che la maggior parte del territorio di Ancona è interessato dalla presenza di depositi argillosi ad ovest e depositi marnosi a est. I sedimenti prevalentemente argillosi della Formazione delle Argille Azzurre e della Formazione a Colombacci presentano una scarsa permeabilità primaria per porosità, che in corrispondenza di orizzonti o lenti a granulometria sabbiosa, dunque, più grossolana, può raggiungere valori più elevati. La distribuzione geometrica di tali depositi può portare alla formazione di falde sospese localmente, i cui livelli piezometrici risultano fra loro difficilmente correlabili, oppure può portare alla formazione di falde in pressione.

Al di sotto dei depositi argillosi è presente il tetto del substrato lapideo, permeabile per fatturazione ed ospitante l'acquifero più profondo, che è ubicato ad una profondità di -26/-30 m dal p.c. come evidente nella 'Carta del Substrato' del Piano Particolareggiato Esecutivo (PPE) del Porto di Ancona. In corrispondenza della prova penetrometrica CPT eseguita durante la campagna di indagini si è rilevata la presenza di un livello piezometrico dinamico sub-superficiale all'interno dei terreni estremamente sciolti di riporto. 4 ore dopo l'esecuzione della prova CPT il livello piezometrico è risultato -2,6 m dal p.c., per cui risulta verosimile come il livello statico possa essere più superficiale.

Vegetazione, fauna ed ecosistemi

La realizzazione delle opere in progetto consiste nella rifunzionalizzazione di aree interne al porto di Ancora, localizzate dunque in un contesto fortemente antropizzato; il Proponente ritiene che la realizzazione delle stesse non andrà a creare significative alterazioni delle componenti ambientali coinvolte, né durante la fase di realizzazione delle opere né durante il loro normale esercizio.

Uso del suolo e vegetazione presente

L'uso del suolo dalla Regione Marche si caratterizza per la presenza di macro aree omogenee che si manifestano nella fascia costiera a nord di Ancona con spiagge ampie e sabbiose, mentre a Sud del Capoluogo, nella riviera del Conero si rilevano scogliere intervallate da calette.

Nei territori di collina le aree boschive sono caratterizzate da formazioni di caducifoglie termofile e semimesofile mentre nei territori di montagna i boschi sono composti principalmente da caducifoglie mesofile. Per quanto riguarda le aree boscate, si nota come sulle formazioni marnoso-arenacee ci sia una dominanza di roverella (*Quercus pubescens*), sui rilievi calcarei dominano invece le formazioni miste a prevalenza di Carpino Nero (*Ostrya carpinifolia*) che rientrano nel tipo strutturale degli omo-ostrieti, cioè dei boschi nei quali oltre al carpino nero sono presenti orniello (*Fraxinus ornus*) e acero d'Ungheria (*Acer obtusatum*). Nelle aree calcaree esposte a sud in cui la roccia è ricoperta da esili strati di terreno, si sviluppano formazioni di sclerofille sempreverdi in cui domina il leccio (*Quercus ilex*). Il piano montano di vegetazione è invece interessato da un tipo di formazione forestale costituito dal faggio (*Fagus sylvatica*).

Gli ambienti costieri sono attualmente molto diversi rispetto alle caratteristiche originali; l'azione dell'uomo si è fortemente esercitata in queste zone soprattutto per scopi industriali e turistici ed è proprio qui che si concentrano maggiormente gli usi del suolo riconducibili ad una forte antropizzazione (edificato). Tuttavia, nella zona litoranea è presente il Monte Conero che rappresenta un'area ad elevato valore naturalistico.

Aree Natura 2000

La zona in esame risulta esterna a qualsiasi area naturale protetta (siti Natura2000) anche se nel raggio di circa 4 km dall'intervento in oggetto sono collocate delle zone di rilievo naturalistico, classificate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Conservazione della Natura - come Zona di Protezione Speciale (ZPS) con codice IT320015, denominata “Monte Conero”. La Zona di Protezione speciale “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 ZSC IT5320005 “Costa tra Ancona e Portonovo”, IT5320006 “Portonovo e falesia calcarea a mare” e ZSC IT5320007 - Monte Conero.

ZSC E ZPS sono all'interno di una “IMPORTANT BIRD AREA” indicata dalla LIPU con codice (IBA085) che coincide quasi totalmente con il Parco Regionale del Conero.

ZPS IT5320015 “MONTE CONERO”

La ZPS “Monte Conero” è localizzata alla longitudine 13° 35' 48" E e Lat 43° 32' 38" N. Al momento della designazione da parte del Ministero dell'Ambiente interessava un'area di 1.768 ha con un'elevazione media di 100 m e una massima di 572 m.s.l.m. Tale area include l'habitat 1170 Scogliere in base a quanto proposto nelle “Guidelines for the establishment of the Natura2000 network in the marine environment. Application of the habitats and Birds Directives”.

Il sito comprende il tratto di litorale adriatico tra Ancona e Sirolo e le zone collinari retrostanti. La falesia calcarea e la falesia marnoso arenacea sono sottoposte alla forte azione erosiva del mare che determina movimenti franosi. Il promontorio del Conero rappresenta un punto di riferimento per gli uccelli migratori e per l'importanza biogeografia per la distribuzione delle specie vegetali; rappresenta infatti il limite meridionale e settentrionale di diffusione per molte specie vegetali sia erbacee che arbustive. La vulnerabilità della zona è connessa in particolar modo alla forte pressione turistica che interessa l'area.

Dal punto di vista orografico il Conero è caratterizzato dalla falesia a Est, verso il mare, alta da 100 a 200 m.s.l.m, mentre i versanti Ovest e Sud degradano dolcemente, segnati da impluvi più o meno incisi. Gran parte del territorio della ZPS (806 ha) è occupato da vegetazione antropogena, costituita prevalentemente da rimboschimenti. I boschi naturali coprono il 26% della superficie totale e sono rappresentati prevalentemente dai boschi di leccio (324 ha circa) e di roverella e in misura minore da boschi di carpino nero, di olmo, di pioppi e salici e di frassino. Il paesaggio vegetale si presenta diversificato in rapporto alle condizioni meso e microclimatiche, alla natura geolitologica e pedologica del substrato e alla morfologia e micro morfologia dei versanti che, in un territorio così ristretto, interagiscono in maniera piuttosto complessa, determinando la presenza di ambienti fortemente differenziati.

Dal punto di vista faunistico, il sito è caratterizzato dalla presenza di uccelli migratori abituali non elencati nell'Allegato 1 della Direttiva 49/409/CEE, come *Sylvia undata*, *Grus grus*, *Larus melanocephalus*, *Falco biarmicus*, *Falco columbarius*, *Asio flammeus*, *Ciconia nigra*, *Pernis apivorus*, *Falco peregrinus*, *Falco naumanni*, *Emberiza hortulana*, *Lanius collurio*, *Caprimulgus europaeus*, *Egretta garzetta*, *Circus macrourus*, *Circus pygargus*, *Circus aeruginosus*, *Falco vespertinus*, *Milvus migrans*, *Milvus milvus*, *Circaetus gallicus*, *Circus cyaneus*, *Crex crex*, *Ficedula albicollis*.

Tra le specie di uccelli migratori abituali non elencati nell'Allegato I della Direttiva 79/409/CEE, sono presenti: *Accipiter nisus*, *Buteo buteo*, *Phalacrocorax carbo*, *Upupa epops*, *Falco subbuteo*, *Falco tinnunculus*, *Podiceps nigricollis*, *Dendrocygus minor*, *Remiz pendulinus*, *Athene noctua*, *Strix aluco*, *Picus viridis*.

Per quanto riguarda le specie rare in pericolo di scomparsa o di interesse fitogeografico si segnala l'assenza nel territorio della ZPS di specie incluse negli Allegati II e IV della Direttiva Habitat e nel Libro Rosso d'Italia. Tra i mammiferi il gruppo decisamente più importante sono i chiroteri tutti inseriti in direttiva; anche l'istrice, acquisizione recente per il Parco, rientra in questa categoria. Tra gli anfibi l'unica specie presente elencata nell'allegato II della direttiva 92/43/CEE è il tritone crestatto mentre quelle presenti nell'allegato IV sono la raganella italiana, rospo smeraldino e rana appenninica.

IT5320005 “Costa tra Ancona e Portonovo”

Il sito tutela un tratto di costa a falesia marnoso-arenacea ricoperta per ampi tratti dalla vegetazione dominata dalla piccola canna *Arundo pliniana*. Il sito si trova alle coordinate 13°33'35"E e 43°35'23"N; si estende per circa 168 ha, con un'elevazione media di 75m e massima di 236 m.s.l.m.. Il SIC si estende su rilievi di tipo collinare interno e su rilievi collinari della fascia periadriatica (Colline del Pesarese e dell'Anconetano). Della superficie complessiva circa 12 ha sono interessate da boschi, 98 ha da mantelli e arbusteti, circa 0,5 ha da vegetazione rupicola e 21 ha sono praterie e pascoli. La vegetazione delle spiagge interessa 11 ha del territorio, quella acquatica 3 ha e quella di scogliere 0,2 ha. Le specie di tipo antropogeno si estendono per 16 ha, i restanti 3 ha circa rappresentano essenzialmente aree urbane e strade. Il tipo di regione bio-geografica è continentale e vi si distinguono diverse tipologie di habitat:

- grandi cale poco profonde;
- scogliere;
- vegetazione annua delle linee di deposito marine.

I fattori di vulnerabilità che interessano il sito sono essenzialmente riconducibili a: costruzioni sulla costa, realizzazione di scogliere artificiali, urbanizzazioni, apertura nuove strade e nuovi sentieri.

La morfologia del territorio è caratterizzata da una grande falesia, dalla geologia che alterna strati arenacei a strati pelitici, con intercalati livelli marnoso calcarei. L'alternanza di tali strati genera, per differente erosione, sulla superficie della falesia, una struttura dentellata. Esempio tipico di erosione differenziale è un lungo strato di calcare marnoso che si protende verso il mare, il precedentemente citato “Trave”, il quale testimonia l'erosione incessante delle onde del mare.

La vegetazione boschiva non è molto rappresentata nel territorio del SIC, interessa infatti il 7% del totale, ed è costituita prevalentemente da microboschi di olmo minore. Di un certo interesse è inoltre la vegetazione delle spiagge che, seppure in maniera estremamente frammentaria, ricopre circa il 7% del territorio ed è rappresentata dall'associazione nitrofila *Salsola kali-Cakiletum maritimae*. La vegetazione acquatica è rappresentata dalla fanerogama marina *Zostera marina* la cui superficie raggiunge il 2% del totale, mentre la vegetazione di scogliera, rappresentata da sporadiche comunità *Crithmum maritimum* è estremamente rara (0,1%). Altrettanto rara è la vegetazione rupicola (0,35) costituita da comunità a *Brassica oleracea ssp. robertiana*. I centri abitati interessano parzialmente il SIC per una superficie totale del 2%.

Nel SIC il paesaggio vegetale si presenta diversificato in rapporto alle condizioni meso e microclimatiche, alla natura geolitologica e pedologica del substrato ed alla morfologia e micromorfologia dei versanti che, in un

territorio così ristretto, interagiscono in maniera piuttosto complessa, determinando la presenza di ambienti fortemente differenziati. In base alla distribuzione delle serie, nel territorio del SIC sono stati individuati 6 elementi di paesaggio vegetale:

- substrati pelitico-sabbiosi, del piano bioclimatico mesotemperato inferiore variante submediterranea;
- coste alte calcaree del piano bioclimatico mesomediterraneo superiore;
- coste alte marnoso-calcaree-argillose del piano bioclimatico mesomediterraneo superiore;
- scogliere;
- spiagge sabbioso-ghiaioso-ciottolose;
- spiagge sommerse.

Per ciò che concerne la fauna, nel sito sono presenti specie di Uccelli migratori abituali non elencati nell'Allegato 1 della Direttiva 79/409/CEE, come: *Lanius collurio*, *Caprimulgus europaeus*, mentre tra le specie di uccelli migratori abituali non elencati nell'Allegato I della Direttiva 79/409/CEE, si individuano: *Phalacrocorax carbo sinensis*, *Podiceps nigricollis*, *Strix aluco*, *Athene noctua*. Altre specie importanti di flora e fauna presenti, sono:

- Piante: *Brassica oleracea ssp. robertiana*;
- Anfibi e Rettili: *Bufo bufo*, *Lacerta bilineata*, *Podarcis muralis*, *Podarcis sicula*.

Descrizione generale dell'IBA085 "Monte Conero"

L'IBA in questione si estende per una superficie di 5.924 ha, include il promontorio calcareo del Conero a sud-est della città di Ancona che degrada in un sistema di colline verso l'interno. Il parco Regionale del Conero coincide con l'IBA. L'area, come già specificato nei paragrafi precedenti, è uno dei più importanti colli di bottiglia per i rapaci migratori. Il monte Conero, grazie alla minima distanza dalle sponde balcaniche (120 km circa) e con i suoi 572 m di altezza a ridosso della linea di costa, fa da trampolino di lancio privilegiato per gli uccelli da preda per intraprendere l'attraversamento del Mare Adriatico (con continuo volo battuto coprono la distanza in circa 3 ore e mezzo).

Nei mesi di aprile e maggio di ogni anno vengono censiti in transito sul territorio del parco circa 10.000 rapaci; tra di essi i più rappresentativi per numero di individui sono i Falchi Pecchiaioli, i Falchi di Palude, i Gheppi e i Falchi cuculi. Assieme ai rapaci è facile osservare altri grandi uccelli veleggiatori come le Cicogne bianche, le Cicogne nere e le Gru. Per l'intera area è stata proposta dalla LIPU la designazione come ZPS.

Fauna

Il Conero è considerato uno dei principali siti italiani fra quelli conosciuti durante il transito primaverile dei rapaci diurni (Gustin e Sorace, 2000), in particolare per la migrazione visibile del falco pecchiaiolo (*Pernis apivorus*), e del falco di palude (*Circus aeruginosus*); nel 2005 ad esempio sono stati osservati 1571 falchi di palude e 2690 pecchiaioli (Borioni e Baoldoni, 2005). Ulteriori specie di rapaci di notevole interesse conservazionistico segnalate durante la migrazione primaverile, sono l'aquila minore (*Hieraaetus pennatus*), il biancone (*Circaetus gallicus*), il falco pescatore (*Pandion haliaetus*), il falco della Regina (*Falco eleonora*) (Borioni, 1993; Borioni e Baoldoni, c. s.; Gustin et al., 2003).

Le falesie costiere in genere costituiscono un habitat importante soprattutto per la presenza di specie di avifauna rupicola, che risultano rare e/o localizzate non solamente su scala regionale, ma anche al livello nazionale; nella falesia rocciosa calcarea del Conero sono infatti presenti durante il periodo riproduttivo il falco pellegrino (*Falco peregrinus*), il rondone maggiore (*Apus melba*), il rondone pallido (*Apus pallidus*), ecc. (Giacchini, 2007) e nel recente passato anche il lanario (*Falco biarmicus*) (Borioni, in Giacchini, 2007); anche la costa alta da Ancona a Portonovo riveste una certa rilevanza per l'avifauna rupicola che caratterizza il comprensorio del Conero. La fascia costiera ospita invece diverse specie di uccelli acquatici, soprattutto durante lo

svernamento, tra cui lo svasso maggiore (*Podiceps cristatus*) e il cormorano (*Phalacrocorax carbo*) (Borioni, 1993).

La presenza di complessi forestali relativamente estesi e di un ambiente agricolo caratterizzato da una discreta diversificazione ambientale, costituiscono una condizione importante per la fauna selvatica, soprattutto nel contesto basso-collinare e costiero, dove il paesaggio è prevalentemente caratterizzato dalla monocoltura e dagli insediamenti abitativi e/o industriali. Tra le specie avifaunistiche di interesse conservazionistico, che caratterizzano gli ambienti agricoli collinari, si annoverano l'ortolano (*Emberiza hortulana*) e l'averla piccola (*Lanius collurio*), mentre sul promontorio sono segnalate tra le altre specie il succiacapre (*Caprimulgus europaeus*) e il crociere (*Loxia curvirostra*), che nel contesto basso-collinare e costiero della regione sono rare e localizzate. Per quanto concerne i mammiferi, tra le altre specie sono presenti la lepre comune (*Lepus europaeus*) e il cinghiale (*Sus scrofa*), quest'ultima specie presumibilmente reintrodotta a partire dagli anni ottanta; recentemente sono stati segnalati il capriolo (*Capreolus capreolus*) e l'istrice (*Hystrix cristata*) (Perna, 2010).

Popolazione

Ancona nel corso dell'ultimo ventennio ha perso più popolazione in termini assoluti (- 5.991) e relativi (- 5.6%). Seppur non una metropoli, il capoluogo di Regione ha vissuto nell'ultimo ventennio un fenomeno di suburbanizzazione, tipico nello stesso periodo dei medio-grandi centri urbani, italiani e non solo.

Dalle indagini sui sistemi locali del lavoro effettuate negli ultimi anni dall'ISTAT, i cui dati si riferiscono al 2000, sono stati comparati i livelli di occupazione e disoccupazione, da questi risulta che:

- il sistema locale di Ancona presenta tassi di disoccupazione e occupazione in linea con quanto registrato nel resto della provincia e sono leggermente inferiori a quelli regionali;
- si tratta di tassi di disoccupazione relativamente molto contenuti, inferiori al 5% e che probabilmente dal 2000 ad oggi sono ulteriormente scesi; se si compara infatti il dato provinciale e regionale del 2000 con quello, sempre rilevato dall'ISTAT nel 2002 tramite l'indagine sulle forze lavoro, che però è effettuata a livello solo provinciale e non permette quindi di disaggregare per sistemi locali, si nota un trend di abbassamento di tale tasso.

Ancona, con circa 53.000 addetti, rappresenta da sola circa un terzo di tutta quella provinciale. In particolare il 59% dei lavoratori nelle imprese (circa 39.000) dell'AERCA e il 75% di quelli nelle istituzioni (circa 14.000) sono occupati in questa città. Il profilo di Ancona si è andato comunque modificando nel corso degli anni '90.

Paesaggio

L'area oggetto di studio rientra, nella perimetrazione effettuata dal PPR, nel macro-ambito D "Marche centrali dell'anconetano" e nell'ambito D_03 "Il paesaggio di Ancona".

La città di Ancona e la costa nord

La costa nord è lo spazio in cui nel dopoguerra avvengono intensi fenomeni di modificazione, già innescati nell'ottocento dalla creazione della ferrovia e che nel secondo dopoguerra costituiscono quasi la proiezione nel territorio dello sviluppo urbano di Ancona. Se i caratteri dominanti di questa parte di paesaggio sono quelli tipici dei processi intensi di urbanizzazione e infrastrutturazione, pure il paesaggio agrario si affaccia talvolta tra le maglie della cortina continua dell'edificazione (lungo la quale sono riconoscibili solo pochi esempi di architetture di pregio del primo periodo di sviluppo turistico).

Il paesaggio agrario determina per esempio una relazione visiva interessante all'interno del quartiere - non a caso - "Collemarino" quale contrappunto allo sfondo dell'Adriatico. La spiaggia, fortemente antropizzata come in altre parti dell'Adriatico si caratterizza come bordo della crescita lineare tra Ancona e Falconara di cui

costituisce una sorta di parco urbano. Infine il porto è un esempio di infrastruttura in stretta relazione con il contesto, capace di creare un paesaggio di valore.

L'ingresso a nord della città di Ancona si connota per la presenza di una considerevole quantità di infrastrutture che talvolta utilizzano felicemente i caratteri del contesto (il porto) in altri casi (gli assi stradali) scontano la difficoltà di superare la collina arenacea che circonda la città. In questo modo l'ingresso della città a nord è caratterizzato dalla presenza di una molteplicità di infrastrutture finalizzate allo scorrimento veloce e al collegamento del porto. In questo tratto di costa l'autostrada corre oltre la prima linea di crinale e questo determina specifiche difficoltà per la connessione diretta con il porto. Nella *SWOT analysis* effettuata all'interno del PPR il porto di Ancona è inserito come un punto di forza del contesto paesaggistico, riferibile, in prevalenza, al sistema insediativo e delle infrastrutture. Il porto di Ancona costituisce, infatti, un paesaggio che coniuga esigenze funzionali, morfologia, ruolo urbano (pur generando problemi di traffico alla città), ricchezza e articolazione del sistema infrastrutturale che interessa l'area.

In ordine ai potenziali fonti di impatto, come si evince dalla documentazione presentata:

Impatti in fase di cantiere

Con riferimento alle singole componenti ambientali il Proponente ritiene possibile sintetizzare una lista delle principali potenziali problematiche indotte dalla fase di cantierizzazione, tenendo conto che l'alterazione di un singolo parametro conseguente al concatenarsi delle attività lavorative può avere ricadute anche sulle altre componenti:

Componenti ambientali	Potenziali effetti
Atmosfera	Alterazioni delle condizioni di qualità dell'aria Produzione di polveri
Rumore	Disturbo derivante dalla movimentazione dei mezzi e da lavorazioni
Ambiente idrico	Modifica del regime idrico. Alterazione della qualità delle acque
Suolo e sottosuolo	Modifica assetto morfologico, uso del suolo
Vegetazione, flora e fauna	Danno alla vegetazione per produzione di polveri. Allontanamento/Danno alla fauna
Paesaggio	Alterazione del contesto paesaggistico/visuale. Interferenza con vincoli esistenti

Impatti di cantiere sull'atmosfera

Le principali problematiche indotte dalla fase di realizzazione dell'opera sulla componente atmosfera riguardano la produzione di polveri ed eventuali emissioni di gas e particolato. Tali problematiche possono riscontrarsi lungo la viabilità impegnata dalla movimentazione dei mezzi pesanti e nell'intorno delle aree in cui avvengono le lavorazioni, comprensive di scavi e sbancamenti. Il controllo della produzione di polveri all'interno delle aree di cantiere sarà ottenuto mediante l'adozione degli accorgimenti di seguito indicati:

- apposizione di tessuto non tessuto alla recinzione di cantiere. I tessuti non tessuti, grazie al ridotto peso ed al materiale impiegato sono longevi, hanno un rapido montaggio e sono facilmente smaltibili. Inoltre grazie alla struttura a fibre aperte, hanno un potere di protezione antipolvere contro l'infiltrazione di particelle minerali fini e polvere creata dal passaggio dei mezzi in cantiere o dalle fasi di esecuzione. La struttura ne garantisce anche una fono-assorbente per proteggere i recettori esterni al cantiere dai rumori prodotti durante le ore lavorative;
- pulizia strade mediante moto-spazzatrice. La presenza di moto-spazzatrici sui luoghi di cantiere è finalizzata alla pulizia delle strade utilizzate dai mezzi di cantiere. La frequenza delle operazioni di pulizia sarà tale garantire una efficace limitazione della diffusione di polveri, inoltre, la presenza di

moto-spazzatrici è funzionale a intervenire prontamente in caso di sversamenti accidentali, evitando in tal modo che si creino circostanze pericolose per gli utenti e l'ambiente, in particolare in condizioni ambientali avverse.

Il controllo della produzione di polveri all'interno delle aree di cantiere potrà essere ottenuto mediante l'adozione degli accorgimenti di seguito indicati:

- bagnatura periodica delle superfici di cantiere in relazione al passaggio dei mezzi e delle operazioni di carico/scarico, con aumento della frequenza delle bagnature se in concomitanza con la stagione estiva;
- bagnatura periodica delle aree destinate allo stoccaggio temporaneo dei materiali, o loro copertura al fine di evitare il sollevamento delle polveri;
- bagnatura dei materiali risultanti dalle demolizioni e scavi.

Per ridurre le emissioni di polveri, saranno presenti autobotti sui luoghi di cantiere che provvederanno alla bagnatura delle dei cumuli di materiale stoccato in cantiere. Questa tipologia di mitigazione sarà ottenuta mediante l'utilizzo di appositi mezzi, quali autocisterne con moduli idrici, irrigatori, cannoni per abbattimento polveri ecc. Inoltre saranno adottati teli di protezione per gli autocarri destinati al trasporto di detriti polverulenti, con l'accorgimento di limitare la velocità dei mezzi di trasporto.

Le operazioni di carico-scarico dei materiali inerti avverranno in zone appositamente dedicate, schermate da teli e le eventuali operazioni di frantumazione e betonaggio avverranno in aree il più possibili distanti da potenziali recettori. In riferimento ai tratti di viabilità impegnati dai transiti dei mezzi pesanti demandati al trasporto dei materiali, occorrerà effettuare le seguenti azioni:

- adozione di velocità ridotta da parte dei mezzi pesanti;
- copertura dei cassoni dei mezzi con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto dei materiali.

Per minimizzare i problemi relativi alle emissioni di gas e particolato il Proponente prevede di intraprendere le seguenti azioni da:

- 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, visto che tutta l'area impiantistica ne risulta ben dotata.

Controllo del rumore

La fase esecutiva di realizzazione degli interventi potrebbe generare problemi legati alle emissioni di rumori e vibrazioni, connesse ad attività legate all'utilizzo di mezzi di trasporto e d'opera. In particolare si utilizzeranno mezzi per la movimentazione dei materiali necessari alla realizzazione delle opere, mezzi d'opera necessari per la stesura e compattazione dei materiali e mezzi per gli scavi e le demolizioni. Tutte le lavorazioni previste sono, comunque, di breve durata e verrà valutata, caso per caso, l'eventuale necessità di richiedere al Comune apposita autorizzazione per attività temporanee in deroga ai limiti stabiliti dalla legge Quadro sull'inquinamento acustico, anche se occorre ricordare che l'area portuale rientra nelle aree di classe VI esclusivamente industriali, in modo che l'Amministrazione consenta eventualmente lo svolgimento dei lavori negli orari e nelle modalità da esso stabiliti.

La ditta esecutrice dei lavori farà in ogni caso ricorso a modalità operative di gestione del cantiere, volte a contenere per quanto possibile i livelli di inquinamento acustico prodotto e come previsto verrà applicato del tessuto non tessuto alla recinzione di cantiere. Per quel che attiene, invece, le attività di trasporto del materiale

e degli approvvigionamenti del cantiere si minimizzeranno gli impatti individuando i percorsi e gli orari più idonei per il transito dei vari mezzi interessati, prevedendo l'utilizzo di tratti di viabilità e di orari con minori volumi di traffico.

Impatti di cantiere sull'ambiente idrico

Possibili cause di inquinamento delle acque, direttamente indotte dai cantieri, possono essere dovute in via teorica a: sversamenti di sostanze inquinanti (oli, benzine, scarichi, etc.) sui piazzali di lavoro e lungo i percorsi dei mezzi meccanici, immissione di acque torbide, scarichi di acque bianche e nere. Per minimizzare tali rischi sono da adottare i seguenti accorgimenti in corrispondenza delle aree di cantiere:

- porre attenzione a eventuali sversamenti dai mezzi e in caso di sversamento procedere con le procedure di emergenza per rimuovere totalmente lo sversamento;
- utilizzo da parte delle maestranze di cantiere dei servizi igienici e assistenziali che saranno realizzati nelle aree di cantiere;
- dotare le stesse di idonei impianti di gestione delle acque superficiali sia per il collettamento che per il trattamento.

Nell'area di cantiere sarà, infatti, effettuata la regimazione delle acque grigie, che saranno raccolte e convogliate alla fognatura pubblica esistente. Per le acque nere, l'impresa utilizzerà WC chimici (posizionati in corrispondenza dell'area di cantiere e nei pressi delle aree di lavoro).

Impatti di cantiere su suolo e sottosuolo

Il progetto non richiede un ulteriore utilizzo di suolo in quanto le opere saranno relative all'implementazione di infrastrutture già esistenti. In fase di cantiere sarà necessario procedere a scavi per l'esecuzione di fondazioni e alloggiamento infrastrutture, rimozione di parti di soprasuolo, ma non sono previsti scavi a larga sezione o sbancamenti; comunque, si metteranno in atto tutte le misure e procedure di lavoro necessarie a evitare sversamenti accidentali e conseguenti contaminazioni del suolo. Per maggiori approfondimenti per le terre che deriveranno dagli scavi, il Proponente rimanda alla relazione "Gestione delle materie".

Impatti di cantiere su vegetazione, flora e fauna

In fase di cantiere possono prospettarsi, secondo il Proponente, in via teorica, fenomeni di alterazione delle specie vegetali e degli habitat faunistici presenti, che richiederanno l'attuazione di specifici accorgimenti atti a ridurre tali interferenze; preliminarmente il Proponente specifica che non è previsto l'utilizzo di suolo ove oggi è presente vegetazione, flora o fauna, ma che, comunque, saranno adottati accorgimenti funzionali al controllo degli impatti anche su altre componenti ambientali, come di seguito esplicitato:

- contenere la produzione di polveri, in modo tale da eliminarne la presenza sulle superfici fogliari degli esemplari arborei/arbustivi e sui prati o campi coltivati presenti in prossimità delle aree di cantiere;
- controllo dei punti di scarico delle acque delle aree di lavorazione;
- regolamentazione della tempistica di svolgimento dei lavori nell'arco della giornata, al fine di evitare il disturbo della fauna.

Impatti di cantiere sul paesaggio

Durante la fase di esecuzione delle opere i possibili impatti sul paesaggio sono: attività dei mezzi di cantiere nell'area; modifica della morfologia e cromatismi dell'area. Secondo il Proponente, i suddetti impatti saranno minimi e avranno durata limitata al periodo di esecuzione delle opere.

Impatti in fase di esercizio

Impatti sulla componente Atmosfera

L'intervento di progetto si inserisce in un contesto ambientale nel quale la qualità dell'aria risulta fortemente compromessa dalle attività antropiche che attualmente insistono sul territorio. Il Proponente ritiene importante evidenziare che gli interventi di implementazioni delle infrastrutture a servizio dell'area portuale abbiano come obiettivo l'incremento del trasporto delle merci su rotaia, a discapito del trasporto su gomma, con un conseguente miglioramento generale della qualità dell'aria dell'area e una riduzione di emissioni di inquinanti in atmosfera. Qualora, durante la fase di esercizio dell'opera, vi fossero variazioni riguardanti l'attuale numero dei transiti dei treni merci, tale variazione andrebbe, secondo il Proponente, a migliorare la situazione in quanto sarebbe la conseguenza naturale della riduzione del traffico su gomma; pertanto, sempre secondo il Proponente, si prevede un impatto globale positivo sulla componente.

Impatti sulla componente Ambiente idrico

Le opere in progetto si collocano all'interno di un'area già completamente impermeabilizzata e servita da un sistema di captazione e collettamento delle acque meteoriche di dilavamento. In particolare i piazzali sono serviti da un sistema di drenaggio delle acque che sono raccolte tramite un sistema fognario e convogliate verso un idoneo ed esistente sistema di trattamento. Per quanto concerne la realizzazione della nuova viabilità di progetto il Proponente sottolinea che il progetto prevede la predisposizione di un adeguato numero di caditoie in grado di captare le acque di deflusso e di convogliarle, tramite un sistema di tubazioni dedicato, verso un impianto di disoleazione, dove saranno indirizzate tutte le acque di prima pioggia le quali subiranno una depurazione dalle parti oleose prima di essere immesse nel sistema di fognatura esistente. Le acque di seconda pioggia bypasseranno la vasca di disoleazione e saranno immesse direttamente in fognatura. Anche per le acque derivanti dai servizi igienici dei nuovi edifici, è previsto un sistema di captazione e raccolta verso la pubblica fognatura, in modo da garantire la corretta gestione delle suddette acque.

Impatti sulla componente Suolo e sottosuolo

Tutte le opere in progetto non andranno a determinare un consumo di suolo dal momento che saranno realizzate nell'ambito di aree portuali già adibite a usi industriali e dunque perfettamente pavimentate. Relativamente alla componente sottosuolo, la realizzazione delle opere comporterà sia il rifacimento di una quota parte di superficie impermeabile tramite lo stendimento delle bitumature, garantendo dunque una maggiore impermeabilizzazione, sia un incremento della capacità di drenaggio e trattamento derivante dalla realizzazione delle caditoie e della vasca di disoleazione; tutto questo determinerà una riduzione del rischio di inquinamento del sottosuolo a seguito di eventi accidentali di sversamento.

Impatti sulla componente Vegetazione, flora e fauna

Il Proponente dichiara che il contesto nel quale si inseriranno le nuove opere non presenta specie vegetali e animali abitualmente presenti, in perfetto accordo con i contesti di tipo commerciale e industriale di uguale natura, e che la realizzazione delle opere non andrà dunque ad alterare questo contesto e non saranno minimamente interessate né le componenti biotiche né quelle abiotiche, senza impatti sulla componente.

Impatti sulla componente Paesaggio

Gli interventi in progetto riguarderanno prevalentemente l'implementazione di infrastrutture che per loro natura non andranno a modificare la percezione visiva dell'area portuale; l'unica opera che apporterà un cambiamento allo *sky line* del porto è la realizzazione del nuovo varco doganale. In generale, l'esecuzione di opere di riorganizzazione e implementazione, tendono a migliorare la percezione visiva delle aree, in quanto si pongono come obiettivo la modernizzazione e la ristrutturazione dell'esistente. Pertanto, secondo il Proponente, non si andrà a peggiorare la percezione visiva dell'impianto, ma anzi contribuiranno a migliorare l'aspetto estetico dell'area.

Impatti sulla componente Salute umana

Nell'analisi della componente i fattori che possono influire sulla salute pubblica sono molteplici e si distinguono in fattori di disturbo percettivo e di disturbo fisiologico. Tra i primi rientrano disturbi dati dall'alterazione della visuale, disturbi dovuti al rumore, alla percezione della continuità del territorio. I secondi comprendono fattori più direttamente legati alla fisiologia dell'individuo, ad esempio l'esposizione a sostanze potenzialmente tossiche, sia ad alto che a basso dosaggio. Considerando la tipologia dell'opera il Proponente ritiene di poter ridurre l'analisi all'inquinamento atmosferico. Per quel che riguarda l'atmosfera il Proponente segnala che, come evidenziato in fase di analisi degli impatti sulla componente, gli interventi in progetto sono finalizzati all'implementazione del trasporto delle merci su rotaia – anziché su gomma – secondo le logiche dell'intermodalità, andando quindi a ridurre le emissioni di inquinanti in atmosfera e di conseguenza apportando benefici alla salute umana. Inoltre la riduzione dei mezzi in transito da e per il porto, apporterà benefici anche al traffico locale, particolarmente congestionato in prossimità dell'area portuale. Si ricorda che fra gli obiettivi del Piano di risanamento delle aree situate all'interno della perimetrazione AERCA sono presenti:

Ottimizzazione della mobilità e delle infrastrutture	N1	Interventi sulle grandi infrastrutture stradali	N1.1	Realizzazione del collegamento diretto Porto-A14
	N4	Rete ferroviaria: interventi per ottimizzazione mobilità, riqualificazione urbana, riduzione rischio	N4.13	Raccordo ferroviario Porto Stazione di Ancona e piattaforma intermodalità
			N4.14	Potenziamento dei collegamenti ferroviari diretti Porto – Interporto

Inoltre l'attività svolta determina, secondo il Proponente, benefici alla popolazione e alla collettività in servizio di pubblica utilità, poiché l'intervento va nella direzione dell'ottimizzazione del sistema dei trasporti.

Attribuzione della significatività degli impatti

Una volta individuati e analizzati gli impatti potenziali derivanti dalla realizzazione del progetto di implementazione infrastrutturale del porto di Ancona, il Proponente ha attribuito una significatività al fine di individuare la reale presenza e magnitudo degli stessi. L'analisi della significatività è stata condotta analizzando i seguenti fattori:

- portata (area geografica e densità di popolazione interessata);
- probabilità che si verifichi l'impatto;
- durata dell'impatto;
- frequenza dell'impatto;
- reversibilità dell'impatto.

Dall'analisi delle componenti ambientali e dei possibili impatti dovuti alla realizzazione delle opere in progetto, il Proponente ritiene che sia emerso che non si avranno impatti significativi negativi sull'ambiente; al contrario l'implementazione infrastrutturale apporterà miglioramenti delle condizioni ambientali del sito.

Alla luce delle analisi condotte sulle componenti ambientali e alle considerazioni espresse in merito ai possibili impatti che gli interventi in progetto possono generare il Proponente ha predisposto una matrice che mette in relazione le componenti ambientali con i possibili impatti generati e la loro entità, ponendo in evidenza anche i possibili effetti positivi generati dall'esercizio delle opere.

Conclusioni del Proponente

Gli interventi, di non complessa attuazione e pertanto realizzabili in un arco temporale di breve e medio periodo, si rivelano coerenti con i procedimenti attualmente in corso per la costruzione delle nuove opere infrastrutturali nell'area portuale, incluso il collegamento viario porto-autostrada A14, attualmente in fase di attuazione nella formula della finanza di progetto per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Dall'analisi delle possibili interazioni dell'opera con le componenti ambientali, è emerso che la realizzazione delle opere non andrà a determinare impatti negativi sull'ambiente, anzi apporterà benefici favorendo il trasporto delle merci su rotaia, a discapito del trasporto su gomma, secondo le logiche dell'intermodalità. In particolare si avranno benefici in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera e di conseguenza benefici per la salute pubblica, inoltre la realizzazione delle opere determinerà un miglioramento sia della impermeabilizzazione dei piazzali sia del ciclo di gestione delle acque di dilavamento, con conseguente riduzione del pericolo di contaminazione da sversamenti accidentali.

Esito dell'istruttoria

La Commissione ritiene che i possibili impatti sulle componenti ambientali non siano rilevanti considerato l'ambiente antropizzato e industrializzato su cui saranno realizzate le opere, che, peraltro, consistono in un riadeguamento di quelle esistenti, migliorandone l'efficacia. La Commissione rileva però che non è stato adeguatamente analizzato il traffico dei mezzi per il trasporto dei materiali e dei rifiuti da e verso il cantiere. Parimenti non sono state illustrate le aree di stoccaggio provvisorio delle materie e dei rifiuti né è stato illustrato il ripristino a fine cantiere.

In ordine al Piano di monitoraggio ambientale, come si evince dalla documentazione presentata:

Il Proponente non ha presentato alcun piano, pur se preliminare, di monitoraggio ambientale.

Esito dell'istruttoria

La Commissione ritiene che il Proponente debba prevedere un Piano di monitoraggio completo relativamente a tutte le componenti ambientali (a titolo esemplificativo e non limitativo: acque sotterranee, qualità dell'aria, rumore, vibrazioni), per tutta la durata del cantiere e per i due anni successivi al completamento dei lavori. Detto Piano dovrà essere condiviso con ARPA Marche.

In ordine alla gestione delle materie, come si evince dalla documentazione presentata:

Materiali prodotti in cantiere

In fase di realizzazione del progetto saranno generate le seguenti materie:

Materie prodotte	Attività da cui si generano le materie
Residui di pavimentazione del piazzale	Demolizione piazzali pavimentati
Terre e rocce da scavo	Scavo di fondazione
Traversine ferroviarie	Demolizione binari esistenti
Elementi ferrosi	Demolizione binari esistenti
Elementi edilizi e ferrosi	Demolizione varco doganale esistente

Gestione materiale di demolizione della pavimentazione

Per la realizzazione di parte delle opere in progetto sarà effettuata preliminarmente una scarifica della pavimentazione presente in sito, costituita essenzialmente da conglomerato bituminoso a cui attribuire un codice C.E.R (Catalogo Europeo dei Rifiuti) 170302, ossia "rifiuto speciale non pericoloso" ai sensi del D.

Lgs. 152 /2006 alla parte IV. Il Proponente dichiara che la gestione del conglomerato bituminoso come rifiuto necessita di una serie di adempimenti:

- Fase 1: Demolizione e produzione del rifiuto. Salvo esclusioni, il produttore del rifiuto deve tenere il registro di carico e scarico ed effettuare la dichiarazione MUD;
- Fase 2: Trasporto. Il conglomerato bituminoso di recupero deve viaggiare accompagnato dal formulario di identificazione del rifiuto (FIR) e l'impresa che lo trasporta deve essere iscritta all'Albo Gestori Ambientali per il trasporto dei rifiuti (in conto proprio o in conto terzi, a seconda dei casi). Il trasportatore (in conto terzi) deve tenere il registro di carico e scarico e deve fare la dichiarazione MUD;
- Fase 3: Recupero e trattamento in impianto. Precisando che l'impianto di trattamento del fresato è pur sempre e comunque un tradizionale impianto di produzione del conglomerato bituminoso, quando riceve un "rifiuto" tale impianto deve essere autorizzato secondo le regole degli impianti di trattamento dei rifiuti. I gestori autorizzati operano quasi tutti in regime di procedura semplificata di cui agli artt. 214 e 216 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i. Il soggetto che riceve i rifiuti deve tenere il registro di carico e scarico e deve fare la Dichiarazione MUD. Le attività presso l'impianto sono subordinate al rilascio delle autorizzazioni "messa in riserva" R13 e/o "recupero" R5.

Gestione terre e rocce da scavo

Per il posizionamento delle nuove linee ferroviarie e del nuovo varco doganale sarà necessario effettuare uno scavo di sbancamento al di sotto del piano campagna del piazzale. Il materiale, proveniente dallo scavo di sbancamento e a sezione obbligata, sarà in prima ipotesi portato a recupero verso un impianto autorizzato e in seconda ipotesi, solamente nel caso in cui si reputi necessario e solo dopo aver condotte le opportune prove di caratterizzazione, potrebbe essere in parte riutilizzato in sito come "sottoprodotto". Il materiale ascrivibile alla categoria terre e rocce da scavo si può quantificare come segue:

Operazione di origine	Tipologia	Quantitativo
Creazione nuovo percorso veicolare	Scarifica pavimentazione in bitume	2.148 m ³
Prolungamento fascio ferroviario	Materiale di scavo	4.595 m ³
Delocalizzazione varco doganale	Materiale di scavo	270 m ³

In entrambi i casi, il materiale sarà stoccato in sito secondo le norme previste per il "deposito temporaneo", regolamentato dall'art. 183, comma 1, lettera bb del D. Lgs. n. 152/2006. Una volta raccolti i rifiuti nel deposito temporaneo potranno essere eventualmente effettuate caratterizzazioni aggiuntive su richiesta delle autorità competenti al fine di verificare il codice CER degli stessi che in prima analisi può essere definito dal 170504, ossia terre e rocce diverse da quelle definite dal 170503*. Una volta definito il codice CER, la quota parte di materiale non riutilizzato in cantiere sarà verso appositi impianti di recupero o smaltimento secondo le medesime fasi operative descritte in precedenza per i conglomerati bituminosi.

Per quanto riguarda invece il materiale da riutilizzare in sito, potrà essere impiegato come rinfilanco del *ballast*;

La normativa di riferimento per la gestione delle terre e rocce da scavo prodotte e reimpiegate in cantiere è il DPR 120/2017. In base alla sopracitata normativa è possibile considerare il materiale scavato non come rifiuto ma come "sottoprodotto".

Gestione traversine ferroviarie

Il progetto in esame prevede lo smantellamento di alcuni tratti ferroviari esistenti e la conseguente rimozione di traversine ferroviarie. In particolare si prevede di produrre e portare a smaltimento:

Operazione di origine	Tipologia	Quantitativo
Prolungamento fascio ferroviario	Traversine ferroviarie in legno	m ³ 2.400

Questi elementi sono considerati dal Codice dell'Ambiente come “Rifiuti Speciali” e saranno caratterizzati in “pericolosi” o “non pericolosi” in base ai nuovi criteri inseriti nel D. Lgs. 152/2006 dal D.L. 91/2014. Essendo escluso il loro reimpiego, essi dovranno essere stoccati in sito come “deposito temporaneo”, secondo le stesse linee guida individuate per le terre e rocce da scavo, sottoposti a test per l'individuazione dell'eventuale caratteristica di “Pericolo” e conseguente loro assegnato un idoneo codice CER. La loro gestione prevede infine il conferimento in apposito impianto autorizzato, con delle modalità di trasferimento legate alla natura degli stessi.

Gestione rotaie ferroviarie

Lo smantellamento di alcuni binari determina, oltre alla rimozione delle traversine ferroviarie, anche la rimozione delle rotaie metalliche. In particolare si andranno a produrre e smaltire:

Operazione di origine	Tipologia	Quantitativo
Prolungamento fascio ferroviario	Rotaie in ferro	94.500 kg

Esse che saranno sostituite dalle nuove rotaie UNI 60, saranno gestite come rifiuti e conferite in appositi impianti autorizzati.

Per le fasi di cantiere e le aree di stoccaggio si faccia riferimento agli elaborati grafici di cantierizzazione.

Gestione materiale da demolizione

Tale fase consiste nella produzione di inerti che, una volta selezionati nell'ambito del cantiere, dovranno essere il più possibile conferiti a impianti di recupero. Si procederà alla demolizione della struttura con accumulo in cantiere dei rifiuti derivanti e invio degli stessi agli impianti di trattamento. L'accumulo dei rifiuti prodotti sarà effettuato per categorie omogenee (es. mattoni, mattonelle, cemento, ecc.) attribuendo a ciascuna il rispettivo codice CER in modo tale da evitare, per quanto è possibile, cumuli di rifiuti misti. Qualora nel corso dello svolgimento delle varie attività si dovesse ravvisare la presenza di rifiuti non preventivati e/o situazioni di criticità (contaminazioni, pericoli per la salute, ecc.), l'impresa dovrà provvedere a gestire secondo la disciplina vigente le varie situazioni attuando le procedure di messa in sicurezza e comunicazione agli Enti che dovessero essere necessarie. Dai rilievi eseguiti, valutate le caratteristiche costruttive e la dimensione del complesso edilizio da demolire, il Proponente stima di produrre una quantità di rifiuti pari a:

Operazione di origine	Tipologia	Quantitativo
Delocalizzazione varco doganale	Demolizione copertura in ferro	72.000 kg
Delocalizzazione varco doganale	Demolizione vecchio fabbricato	800 m ³

Le parti in ferro, legno, vetro, saranno oggetto di riciclo, mentre i rifiuti contenenti sostanze pericolose (fusti in deposito, vecchia caldaia in ferro, carte catramate) saranno smontati, rimossi e conferiti in discarica autorizzata. Una volta perimetrata l'area di cantiere, si prevede di realizzare il primo deposito del materiale di risulta sul lato Nord del cantiere, procedendo secondo le seguenti fasi:

- Delimitazione dell'area del cantiere appositamente preposta, che sarà dotata di segnaletica (ad esempio il simbolo di rifiuto: R nera in campo giallo, segnaletica relativa alla presenza di rifiuto pericoloso).
- Scelta da parte del produttore del rifiuto di avvalersi del criterio temporale o quantitativo.
- Suddivisione in categorie omogenee (CER) evitando la commistione di rifiuti incompatibili tra loro.

Qualora in presenza di rifiuti che possono dare origine a polveri o a percolazione, sarà opportuno depositare i rifiuti in un'area coperta (se disponibile) o proteggerli dall'azione delle intemperie ponendoli in cassoni chiusi o coprendoli con teli impermeabili. Per quanto possibile, il deposito dei rifiuti deve essere al riparo dagli agenti atmosferici e se polverulenti va evitato il trasporto eolico. Le macerie dovranno essere costantemente bagnate nelle fasi di movimentazione, carico e scarico.

Le infrastrutture preesistenti (tombini e caditoie) nell'ambito del cantiere dovranno essere preventivamente ispezionate e adeguatamente protette da eventuale accidentale rottura o conferimento di residui di macerie, in particolare dovrà prevedersi la protezione dell'impianto fognario al di sotto del piazzale.

Saranno classificati e ben distinti tra i riciclabili (ferro, vetro, alluminio, legno), quelli da inviare a processo di recupero (laterocemento) e i rifiuti speciali divisi per pericolosi (guaine, ecc.), RAEE, pile e accumulatori che dovranno seguire le procedure del D. Lgs. n. 49/2014 per i RAEE e il D. Lgs. n. 188/2008 per i rifiuti da pile e accumulatori. I rifiuti pericolosi e RAEE dovranno essere stoccati in appositi contenitori stagni con teli protettivi al fine di evitare ogni fuoriuscita di percolato e sostanze inquinanti.

La gestione del deposito temporaneo dei rifiuti presso il cantiere.

Per deposito temporaneo si intende quanto previsto all'art. 183 c1 lett. bb, del D. Lgs. n. 152/06, ovverosia *“il raggruppamento dei rifiuti effettuato, prima della raccolta, nel luogo in cui gli stessi sono prodotti, alle condizioni previste dalla norma”*. Segue l'illustrazione da parte del Proponente riguardo a quanto previsto dalla normativa in merito al registro di carico e scarico e MUD, al trasporto, agli impianti di recupero, alle discariche.

Indagine sulle terre e rocce da scavo

Dal Report attività in data Novembre 2018

Il piano di campionamento è stato redatto secondo quanto indicato nel DPR n. 120/2017 recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo. Il progetto per il cambio della viabilità prevede l'esecuzione di due linee di scavo e l'installazione di una pensilina. Il numero e l'ubicazione dei campioni è stato deciso in relazione alle profondità che dovranno essere raggiunte. In particolare è possibile distinguere tre aree:

- Struttura Pensilina. La pensilina sarà costruita in prossimità dell'area Tubimar su un tratto di viabilità attualmente esistente. Il sondaggio esplorativo è stato spinto fino a -15 metri da piano campagna (mpc), per la caratterizzazione del materiale da scavo sono stati prelevati n.3 campioni a differenti profondità.
- Scavo lineare 1. La prima area di scavo interessa il tratto ferroviario dismesso interno all'area doganale. La profondità di scavo prevista è di - 0,80 mpc. L'area è stata divisa in due sezioni e per ciascuna di esse è stato prelevato un campione rappresentativo a fondo scavo.
- Scavo lineare 2. Il secondo scavo comprende l'area Tubimar, Via Einaudi e Via del Lavoro - La profondità da raggiungere secondo progetto è di 0,50 mpc. Considerata la superficie dell'area per la caratterizzazione sono stati prelevati n.3 campioni

È stato, inoltre, formato un campione composito rappresentativo dell'intera area da sottoporre a *test* di cessione per recupero e discarica; inoltre, in aggiunta ai campioni di terreno, sono stati prelevati n. 2 campioni di fresato d'asfalto da caratterizzare come sottoprodotto ai sensi del DM 69/2018.

In data 13/09/2018 nell'area di costruzione della nuova pensilina è stato eseguito un sondaggio approfondito fino a -15 mpc. Contestualmente sono stati prelevati n. 3 campioni di terreno, di seguito l'elenco dei campioni con le relative profondità:

- S1 C1 (0.8-1.0 mpc)
- S1 C2 (3.7-3.9 mpc)
- S1 C3 (6.8-7.0 mpc)

I suddetti campioni sono stati trasportati in laboratorio in condizioni refrigerate e sottoposti ad analisi. A seguito dell'ottenimento dei permessi di accesso, in data 29/10/2018 sono state eseguiti tramite l'ausilio di un escavatore meccanico i 5 sondaggi delle linee 1 e 2. L'ubicazione dei punti è stata decisa a seguito di sopralluogo e verificando l'assenza di sottoservizi nelle aree di scavo. Rispetto a quanto preventivato il sondaggio della linea 1 indicato come C2 è stato approfondito fino a circa 0,60 mpc; non è stato infatti possibile raggiungere profondità maggiori per la presenza di una soletta in cemento armato.

Il Proponente riporta l'elenco completo dei campioni prelevati.

Riguardo ai risultati, secondo quanto previsto dal piano di campionamento sono stati prelevati un totale di 8 campioni di terreno (terre e rocce da scavo), un campione composito da sottoporre a *test* di cessione e n. 2 campioni di fresato d'asfalto. Per quanto riguarda le terre da scavo non sono stati rilevati superamenti dei limiti relativi ai siti ad uso commerciale industriale di cui la Tabella 1 colonna B, Allegato 5 Parte IV D. Lgs. n. 152/2006. Segue nel testo del Proponente una tabella riepilogativa.

In merito alla gestione degli scavi come rifiuto, le indagini analitiche hanno evidenziato come il rifiuto sia classificato come speciale non pericoloso a cui è stato attribuito il codice Cer 17.05.04. I risultati delle analisi del *test* di cessione eseguito sul campione composito, mostrano la conformità per l'invio del materiale escavato a un impianto di recupero autorizzato (Rapporto di Prova 18LA07604). Tale materiale potrà, altresì, essere inviato all'impianto di discarica per rifiuti non pericolosi a tale scopo autorizzato. A seguito delle analisi i campioni di fresato di asfalto sono classificati come "miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17.03.01" codice CER 17.03.02. Visti i risultati delle prove eseguite sul campione, il Proponente ritiene opportuno l'invio a impianto di trattamento autorizzato alle operazioni di smaltimento come previsto all'allegato B o operazioni di recupero come previsto all'allegato C, della parte IV del D. Lgs. n. 152/2006. Segue nel testo del Proponente la planimetria con l'ubicazione dei punti.

Esito dell'istruttoria

La Commissione prende atto della proposta gestione dei materiali di scavo e dei rifiuti, ma il Proponente deve analizzare i possibili impatti su ricettori sensibili lungo la viabilità che sarà impiegata per il destino dei materiali e dei rifiuti.

TENUTO CONTO dei pareri e osservazioni pervenuti:

Regione Marche - Giunta Regionale – Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Protezione Civile – Direzione Ambiente e Risorse Idriche – Settore Valutazioni e Autorizzazioni ambientali con nota acquisita al prot. n. MASE del 4/04/2024, con allegati i contributi istruttori di: Direzione Regionale Vigili del fuoco delle marche (nota ns. prot. n. 286823 del 11/03/2024); AST Ancona (nota ns. prot. n. 347181 del 25/03/2024); ARPAM (nota ns. prot. n. 359049 del 27/03/2024), che così conclude: "Contributi pervenuti Direzione Regionale Vigili del fuoco delle Marche (nota ns. prot. n. 286823 del 11/03/2024). Si evidenzia che nel modulo di istanza per l'avvio del procedimento è stata allegata la dichiarazione attestante che le modifiche proposte al progetto non costituiscono aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti ai sensi del D. Lgs. n. 105/2015, ma non è indicato quale stabilimento a Rischio Incidente Rilevante, così come definito all'art. 3 del D. Lgs. n. 105/2015, sia oggetto delle modifiche. Pertanto, è necessario chiedere all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale di indicare lo stabilimento a Rischio Incidente Rilevante oggetto delle modifiche ed il codice univoco identificativo nazionale del MATTM (ora MASE).

AST Ancona (nota ns. prot. n. 347181 del 25/03/2024)

Nella nota si comunica di non avere osservazioni in merito, ma si ritiene comunque opportuno prescrivere il pieno rispetto di interventi di mitigazione degli impatti (polveri, rumori, ecc.) al fine di garantire la tutela della salute della popolazione durante la realizzazione dell'opera.

ARPAM (nota ns. prot. n. 359049 del 27/03/2024)

Acque – Scarichi: Nella nota ARPAM comunica che per gli aspetti relativi alla matrice ambientale Acque, con particolare riferimento alla problematica della gestione dei reflui prodotti sia durante la fase di cantiere dell'opera che di esercizio, non si hanno osservazioni alla documentazione presentata.

Emissioni in atmosfera: Nella nota ARPAM evidenzia che, salvo la mera descrizione delle attività che hanno un impatto sulla matrice aria e le varie opere di mitigazione applicabili, il proponente non elabora alcuna valutazione che quantifichi l'eventuale variazione del traffico veicolare e non effettua alcuna stima in merito alle emissioni di polveri per la fase di cantiere. Non è possibile, pertanto, formulare osservazioni in merito al possibile impatto causato dall'opera sulla matrice aria in fase di cantiere né in fase di esercizio.

Rifiuti/Suolo – Terre e rocce da scavo: Nel contributo fornito ARPAM rileva quanto segue:

- non è presente, tra la documentazione scaricata dal sito del Ministero dell'Ambiente, una planimetria riportante il layout di cantiere in cui siano identificate le aree destinate a deposito temporaneo e a deposito di terre e rocce da scavo;
- in merito alla gestione dei materiali di scavo prodotti dalle attività di prolungamento del fascio ferroviario e di delocalizzazione del varco doganale, i materiali escavati potranno essere riutilizzati nel sito di produzione come sottoprodotto previa verifica delle condizioni indicate all'art. 24 del DPR n.120/2017. Inoltre, qualora il materiale scavato risulti idoneo secondo quanto previsto dalla vigente normativa (art. 4 del DPR 120/2017 e Allegato 4 del DPR 120/2017), dovrà essere prioritariamente destinato a riutilizzo come sottoprodotto presso altri siti, piuttosto che gestito come rifiuto in conformità con quanto disposto dall'art.179 comma 1 del D. Lgs.152/06.
- relativamente alla campagna di campionamento per la verifica di non contaminazione delle terre e rocce da scavo svolta nei mesi di settembre – ottobre 2018, non essendo presenti i Rapporti di prova delle analisi sui campioni di fresato d'asfalto, non è possibile esprimere osservazioni, ma si evidenzia che l'utilizzo di materiali di fresato d'asfalto come sottoprodotto può essere effettuato unicamente in seguito a recupero presso impianti autorizzati per il riciclaggio di conglomerati bituminosi e produzione di materiali che cessano la qualifica di rifiuti.

Inoltre, al fine di classificare correttamente i rifiuti prodotti in fase di cantiere, si evidenzia che le modalità di campionamento dovranno essere conformi a quanto indicato nella norma UNI 10802:2023. Qualora il proponente intendesse gestire come rifiuto il materiale escavato, visto quanto disposto dall'art.185 comma 1 lettera b. del D. Lgs.152/06, che prevede l'esclusione dall'ambito di applicazione della parte Quarta del suddetto Decreto del terreno in sito non scavato, si ritiene necessario che sia elaborata la caratterizzazione di tale materiale come rifiuto.

Rumore - Fase di realizzazione dell'opera (cantiere): ARPAM nella nota evidenzia che per quanto riguarda le attività e l'utilizzo di macchinari rumorosi all'interno del cantiere si può ottenere apposita autorizzazione da parte del Comune interessato, in deroga ai limiti stabiliti dalla Legge Quadro sull'inquinamento acustico L. 447/95 (Art. 6 comma 1 lettera h della L. 447/95 ed Art. 16 della legge Regionale n. 28 del 14/11/2001). Le modalità di richiesta sono esplicitate nelle Linee Guida della LR n. 28/2001, emanate con delibera della G.R. n. 896 AM/TAM del 24/06/2003, pubblicate sul BUR n. 62 del 11/07/03, e nel Regolamento Acustico Comunale. La ditta che realizzerà l'opera dovrà comunque fare ricorso a modalità operative di gestione del cantiere stesso, volte a contenere per quanto possibile i livelli di inquinamento acustico.

Fase di esercizio: Nello Studio Preliminare Ambientale non è stata effettuata alcuna valutazione relativamente alla componente rumore durante la fase di esercizio. Per quanto riguarda la salute umana, l'unico fattore di disturbo individuato è costituito dall'inquinamento atmosferico. Sebbene il progetto riguardi la modifica/implementazione di strade e ferrovie, non è presente alcuna valutazione previsionale di impatto acustico finalizzata alla verifica del rispetto di tutti i limiti previsti dalla vigente normativa in merito all'inquinamento acustico. Di conseguenza, non risulta possibile formulare alcuna osservazione in merito al possibile impatto acustico causato dall'opera in fase di esercizio. Risulta pertanto necessario che venga fornita apposita documentazione previsionale di impatto acustico, redatta da un tecnico competente in acustica iscritto all'ENTECA, relativa al progetto presentato dal proponente.

Relativamente agli edifici che saranno realizzati, si fa presente che deve essere rispettato quanto previsto dal DPCM 05/12/1997 e dall'art. 20 della L.R. 28/2001 in merito al rispetto dei requisiti passivi degli edifici. I criteri per la redazione sia della valutazione previsionale di impatto acustico, sia della documentazione in merito alla certificazione acustica degli edifici, sono esplicitati nella DGR n. 896 AM/TAM del 24/06/2003.

Conclusioni dell'istruttoria:

L'intervento proposto si colloca in un contesto già urbanizzato, infatti le aree dove si propone di collocare la nuova viabilità sono già utilizzate dagli operatori locali. Non si ravvisano particolari criticità ambientali che potrebbero derivare dalla realizzazione del progetto in fase di cantiere ed esercizio.

Tuttavia sarebbe opportuno fornire chiarimenti come richiesto dai VV.FF.: indicazione dello stabilimento a Rischio Incidente Rilevante oggetto delle modifiche ed il codice univoco identificativo nazionale del MATTM (ora MASE); e da ARPAM: quantificazione dell'eventuale variazione del traffico veicolare, stima delle emissioni di polveri per la fase di cantiere, produzione di una planimetria riportante il layout di cantiere in cui siano identificate le aree destinate a deposito temporaneo e a deposito di terre e rocce da scavo, verifica delle condizioni indicate all'art. 24 del DPR n.120/2017 per il riutilizzo dei materiali escavati come sottoprodotto, ripetizione delle campagne di verifica ormai vetuste della non contaminazione per le terre e rocce da scavo destinate al riutilizzo in sito, produzione dei Rapporti di prova delle analisi sui campioni di fresato d'asfalto, produzione della documentazione previsionale di impatto acustico in fase di esercizio redatta da un tecnico competente in acustica iscritto all'ENTECA.

Relativamente a quanto rappresentato dalla Regione Marche la Commissione ritiene accogliere e far proprie gli approfondimenti necessari in merito alla cantierizzazione. Per quanto riguarda l'impatto acustico in fase di esercizio la Commissione ritiene che tale studio sarebbe necessario qualora risultino modifiche della fase di esercizio con ripercussioni sulla componente in questione. Per quanto riguarda le terre e rocce da scavo, sebbene le analisi su terre e rocce da scavo risalgono al 2018, la Commissione non ritiene che esistano elementi tali da poterne determinare una variazione significativa nel tempo.

Per i dettagli si rimanda agli allegati contributi della Direzione Regionale Vigili del fuoco delle Marche (nota ns. prot. n. 286823 del 11/03/2024) e di ARPAM (nota ns. prot. n. 359049 del 27/03/2024)";

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- per quanto riguarda le pianificazioni urbanistiche e territoriali e l'assenza di vincoli ai sensi del D. Lgs. n. 42/2004 la Commissione ritiene di poter condividere **la coerenza del progetto**; per quanto concerne le aree naturali protette, la tipologia degli interventi, l'ambito industriale di localizzazione e la distanza dalle stesse aree rendono compatibili le opere previste;
- la Commissione ritiene **adeguata la descrizione delle opere previste** e che, in particolare, considerata la tipologia del progetto, **non possono sussistere particolari alternative** alle scelte effettuate;
- per quanto concerne gli **effetti cumulativi** sono stati esaminati gli interventi già realizzati o in corso di realizzazione e dovrà essere definita con il Comune di Ancona un'opportuna fasizzazione delle attività,

avuto riguardo sia alle opere previste dal progetto sia alle altre opere in corso di realizzazione o di futura realizzazione;

- riguardo al **traffico dei mezzi per il trasporto dei materiali e dei rifiuti da e verso il cantiere** la Commissione rileva la necessità di ulteriori approfondimenti in fase di progetto esecutivo e finalizzazione del PMA e per quanto riguarda i **materiali di scavo e i rifiuti** la Commissione prende atto della proposta gestione, ma il Proponente deve approfondire i **possibili impatti su ricettori sensibili lungo la viabilità** che sarà impiegata per il destino dei materiali e dei rifiuti; peraltro, per quello che attiene le **attività di trasporto del materiale e degli approvvigionamenti del cantiere** la Commissione prende atto delle azioni che saranno intraprese per la minimizzazione degli impatti individuando i percorsi e gli orari più idonei per il transito dei vari mezzi interessati, prevedendo l'utilizzo di tratti di viabilità e di orari con minori volumi di traffico;
- riguardo ai **possibili impatti sulle componenti ambientali** la Commissione ritiene che non siano rilevanti considerato l'ambiente antropizzato e industrializzato su cui saranno realizzate le opere, che, peraltro, consistono in un riadeguamento di quelle esistenti, migliorandone l'efficacia;
- per quanto concerne le **aree di stoccaggio provvisorio delle materie e dei rifiuti e il ripristino a fine cantiere**, la Commissione rileva che detti argomenti non sono stati adeguatamente trattati dal Proponente;
- riguardo alle **risorse naturali** la Commissione prende atto che non saranno consumate risorse naturali oltre quelle impegnate dalle opere esistenti;
- riguardo al **consumo di suolo**, tutte le opere saranno realizzate nell'ambito di aree portuali già adibite a usi industriali e, dunque, pavimentate, comportando sia il rifacimento di una quota parte di superficie impermeabile tramite lo stendimento delle bitumature sia un incremento della capacità di drenaggio e trattamento derivante dalla realizzazione delle caditoie e della vasca di disoleazione;
- riguardo al monitoraggio, la Commissione ritiene che il Proponente debba prevedere un **Piano di monitoraggio** completo relativamente a tutte le componenti ambientali, per tutta la durata del cantiere e per i due anni successivi al completamento dei lavori; detto Piano dovrà essere condiviso con ARPA Marche;

RITENUTO che:

- lo studio effettuato è ragionevolmente completo ed esaustivo e la proposta di misure di minimizzazione è adeguata alle caratteristiche dell'opera;
- gli interventi in progetto saranno realizzati interamente all'interno dell'area del porto di Ancona ed è prevedibile, con la realizzazione dei lavori, un sensibile miglioramento delle infrastrutture, nonché il miglioramento generale della qualità dell'aria dell'area e una riduzione di emissioni di inquinanti in atmosfera;
- gli interventi sono effettivamente di non complessa attuazione e realizzabili in un arco temporale di breve e medio periodo e si rivelano coerenti con la pianificazione e i vincoli esistenti;
- dall'analisi dei possibili effetti delle opere con le componenti ambientali, non si evidenziano particolari impatti negativi sull'ambiente, considerando anche i benefici del trasporto delle merci su rotaia a discapito del trasporto su gomma; in particolare si avranno benefici in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera e di conseguenza benefici per la salute pubblica;
- le opere favoriranno una riduzione del rischio di inquinamento del sottosuolo a seguito di eventi accidentali di sversamento;

VALUTATE:

- la compatibilità dell'intervento oggetto di progettazione con gli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale vigenti;

- le motivazioni dell'opera;
- la tipologia degli interventi che si intende attuare;
- la dichiarazione che le modifiche proposte al progetto non costituiscono aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti ai sensi del D. Lgs. n. 105/2015;
- la modesta significatività degli impatti,
- la previsione di misure di mitigazione nelle diverse fasi dell'opera;
- la lontananza da ZSC e ZSP definiti in accordo alla Direttiva Habitat tale da escluderne possibili incidenze;

DATO ATTO che:

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano “un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di “sorveglianza ambientale”, da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio”, in quanto circoscritte a: 1) mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al Proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; 2) monitoraggi (prescrizioni che impongono un più dettagliato e ravvicinato nel tempo controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione “ante opera”);

Ribadendo che il Proponente dovrà ottemperare:

- alle prescrizioni e indicazioni contenute nelle osservazioni della Regione Marche di cui alla nota acquisita al prot. n. MASE del 4/04/2024, qualora non già ricomprese nel presente parere;

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

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, che il progetto riguardante le “*Implementazioni infrastrutturali a sostegno del trasporto intermodale nell'area portuale di Ancona*” **non determina impatti ambientali negativi e significativi che ne richiedano la sottoposizione al procedimento di VIA**, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte II del D. Lgs. n. 152/2006, subordinatamente a che siano scrupolosamente attuate tutte le misure mitigative

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà:

Condizione ambientale n. 1	
	<p>a) prevedere un'organizzazione logistica tale da minimizzare ogni impatto delle attività e un corretto utilizzo dei macchinari da parte del personale;</p> <p>b) evitare la sovrapposizione di attività che possano determinare un cumulo di significative emissioni dal cantiere in termini di rumore, vibrazioni e rilascio di gas e polveri in atmosfera, considerate le pressioni ambientali esistenti nel contesto urbano portuale e con particolare, ma non esclusiva, attenzione ai possibili recettori più prossimi;</p> <p>c) comunicare all'amministrazione comunale i giorni e gli orari ammessi per ogni tipo di lavorazione, la viabilità impegnabile dai mezzi di cantiere, i flussi di traffico, il cronoprogramma degli interventi, con riferimento particolare alle lavorazioni con le più significative emissioni acustiche e in atmosfera in relazione ai possibili ricettori sensibili, la localizzazione del sito di deposito temporaneo dei materiali inclusi quelli derivanti dagli scavi, sia in entrata sia in uscita, nelle aree di cantiere;</p> <p>d) presentare un piano di cantierizzazione e, in presenza di possibili altre opere nella Città di Ancona, concordare con l'Amministrazione comunale un'opportuna fasizzazione dei lavori al fine di evitare eventuali effetti cumulativi;</p> <p>e) definire il sito di conferimento dei rifiuti, precisando le modalità, i percorsi, i mezzi impiegati e la tempistica dei trasporti;</p> <p>f) quantificare l'eventuale variazione del traffico veicolare e stimare le emissioni di polveri per la fase di cantiere.</p>
Termine avvio V. O.	Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	Comune di Ancona per la condizione 1 c) e d); ARPA Marche per la condizione 1 f)

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante operam, Corso d'opera
Fase	Prima dell'avvio dei lavori e corso d'opera
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà predisporre:</p> <p>a. predisporre un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) secondo le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006; D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)". Il Piano di monitoraggio dovrà riguardare tutte le componenti ambientali, inclusa la componente a mare per escludere il rilascio di materiali tali da ridurre la trasparenza delle acque o alterarne le caratteristiche ambientali.</p>

	<p>b. Il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), in particolare <u>per le componenti qualità dell'aria, rumore e vibrazioni</u> dovrà essere redatto in collaborazione con l'ARPA Marche, nelle fasi di realizzazione e di esercizio, per la scelta della corretta localizzazione delle postazioni di rilievo, delle metodologie, dei tempi e delle periodicità di misura e delle forme di restituzione e divulgazione dei risultati ottenuti, con gli obiettivi di verificare la correttezza delle ipotesi alla base delle valutazioni effettuate nello studio preliminare di impatto ambientale svolto e per verificare il mancato superamento dei valori soglia stabiliti per le componenti aria rumore e vibrazioni. Il PMA dovrà, altresì, indicare le attività e le azioni da realizzare in caso di accertamento strumentale di detti valori limite, ivi comprese le riorganizzazioni delle attività di cantiere più impattanti e le relative durate e tempistiche e il ricorso allo strumento della richiesta al Comune di deroga ai limiti acustici nelle attività temporanee di cantiere. I risultati dei monitoraggi di cantiere e di esercizio dovranno essere validati dall'ARPA Marche.</p> <p>c. predisporre una relazione sullo stato ambientale post operam.</p>
Termine avvio V. O.	<p>Prima dell'avvio del cantiere;</p> <p>Durante la realizzazione delle opere per il monitoraggio e il controllo della fase di cantiere.</p>
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Marche per condivisione del Piano di Monitoraggio

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Mitigazioni e Compensazioni in senso a-tecnico
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <p>a) prevedere una proposta di interventi di mitigazione anche di natura atecnica. In base agli esiti dei monitoraggi in corso d'opera e post operam gli interventi di mitigazione/minimizzazione proposti potranno essere integrati e implementati;</p> <p>b) in riferimento alle misure di mitigazione per biodiversità suolo, adottare ogni possibile misura per ridurre l'impermeabilizzazione e il consumo di suolo sulle aree libere;</p>
Termine avvio V. O.	Prima dell'avvio dei lavori
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Marche per la verifica del punto 3 b)

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Salute umana
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà reperire, per il Comune di Ancona, i rapporti standardizzati di mortalità (SMR) e i corrispondenti tassi standardizzati dei ricoveri ospedalieri quando disponibili; gli SMR per il comune di Ancona dovranno avere come riferimento i tassi regionali e includere le malattie cardiovascolari, le malattie respiratorie acute e croniche e i tumori di trachea, bronchi e polmoni.
Termine avvio V. O.	Al termine della progettazione esecutiva
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ASL comune di Ancona

Condizione ambientale n. 5	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva, Corso d'opera
Ambito di applicazione	Gestione dei materiali
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà: <ul style="list-style-type: none"> a) per quanto riguarda la gestione dei Materiali di scavo e delle demolizioni, predisporre un elaborato che individui le aree di deposito di stoccaggio provvisorio e le misure mitigative che saranno adottate, nonché le modalità di ripristino delle stesse aree quando eventualmente esterne all'area di progetto;
Termine avvio V. O.	Al termine della progettazione esecutiva In corso d'opera
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Marche

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla