



*Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*  
*Sezione Seconda*

*Adunanza del 27 Gennaio 2021*

*N. del Protocollo 91/2020*

**OGGETTO:** Porto di Ancona: Adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano regolatore portuale finalizzato all'uso delle banchine n. 19, 20 e 21.

**LA SEZIONE**

**VISTA** la nota n. 7029 del 29.10.2020 acquisita agli atti in pari data al prot. 8309, con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, San Benedetto, Pescara, Ortona) ha trasmesso, per esame e parere ex art. 5 della L. 84/1994 e s.m.i., la documentazione relativa alla proposta di ATF in oggetto;

**VISTA** la nota n. 9971 del 17.12.2020 con la quale è stata nominata la Commissione relatrice, e la nota n.217 del 08.01.2021 con la quale la stessa è stata integrata;

**ESAMINATA** la documentazione agli atti;

**UDITA** la Commissione relatrice (Greco, Karrer, Tomasicchio, Cantisani, Simeone, Modena, Nappi, Musio, Direzione Marittima di Ancona, Maggiore, Ottolenghi, Miano)

## PREMESSO

L'art. 6 del D.Lgs. 169/2016, che ha riformato l'art. 5 della L. 84/1994 in materia di strumenti di pianificazione portuale, ha introdotto l'adeguamento tecnico-funzionale (ATF) nel corpo normativo, "cristallizzando" il procedimento tecnico-amministrativo già oggetto di indirizzo da parte di questo Consesso con il voto n. 93/2009, e allargando il dominio di applicabilità dell'istituto in quanto anche "*modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale*" (PRdSP), in termini di "*caratterizzazione funzionale delle aree portuali*", costituiscono "*adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore di sistema portuale*".

Di seguito si riporta il testo attualmente vigente dell'art. 5, comma 5, della L. 84/1994, come modificato, da ultimo, dall'art. 48, comma 1, lett. d, del D.L. 76/2020, convertito con modificazioni dall' art. 1, comma 1, della L. 120/2020.

*"5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati, con riferimento esclusivo alle previsioni delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città. È successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente".*

Indirizzi metodologici e procedurali relativi all'adeguamento tecnico-funzionale possono utilmente rinvenirsi nelle "*Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale*" (Marzo 2017), elaborate da una specifica Commissione incardinata presso questo Consesso.

Si riporta di seguito uno stralcio significativo delle suddette "Linee guida" relativo agli indirizzi metodologici per l'implementazione di un procedimento di adeguamento tecnico-funzionale.

*"[...] occorre dimostrare che la variazione funzionale introdotta non costituisce modifica sostanziale, in quanto i carichi tecnici ed ambientali non mutano in modo significativo.*

*Possibili "casi di studio" di un ATF.*

*Le numerose fattispecie esaminate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a seguito del voto di indirizzo n° 93/2009 possono sostanzialmente ricondursi alle macro-categorie sotto riportate, sotto il profilo dei contenuti:*

- *modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali), con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l'assetto generale di piano. Ciò anche a seguito della sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*
- *modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli*

*specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene). Anche in questo caso, dette modifiche potrebbero essere dettate dalla sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*

- *inserimento di una cassa di colmata che non altera in modo sostanziale la struttura del PRdSP (la successiva attribuzione di funzioni portuali alla cassa di colmata, una volta consolidata, può passare attraverso una proposta di variante-stralcio, in linea generale).*

*A ciò si aggiungono:*

- *modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali, come già rilevato (nuove funzioni compatibili con la preesistente, o le preesistenti, nella medesima area portuale; rilocalizzazione di funzioni portuali preesistenti; integrazioni/modifiche delle norme d'attuazione)".*

La proposta di adeguamento tecnico-funzionale in esame si compone dei seguenti elaborati:

Documentazione generale

*Relazione istruttoria del RUP*

*Delibera del Comitato di Gestione 47 del 29.09.2020*

*Delibera del Comitato di Gestione n. 31 del 27.06.2018*

*Dichiarazione non contrasto Comune di Ancona*

*Analisi trasportistica*

Studio specialistico sulle potenzialità di approdo per unità navali RO-PAX

*RT01 Relazione illustrativa generale*

*SF01 Aree imbarco-sbarco Ro-Pax: planimetria generale dello stato di fatto*

*SF02 Planimetria generale dei percorsi e aree di attesa dello stato di fatto*

*SF03 Planimetria generale delle attuali aree in concessione*

*SF04 Layout del terminal: facilities*

*PR01 Aree imbarco-sbarco Ro-Pax: planimetria generale dell'ipotesi progettuale*

*PR02 Planimetria generale dei percorsi in ingresso e aree di attesa nell'ipotesi progettuale*

*PR03 Planimetria generale dei percorsi in uscita e aree di attesa nell'ipotesi progettuale*

*PR04 Planimetria generale con rimodulazione delle aree in concessione*

*PR05 Nuove aree imbarco-sbarco Ro-Pax: aree di attesa molo sud*

*PR06 Nuove aree imbarco-sbarco Ro-Pax: aree di attesa molo Wojtyla e Santa Maria*

*SZ01 Particolari e sezioni tipologiche*

*LY01 Soluzione 1- Layout del nuovo terminal: ormeggio navi e pontoni*

*LY02 Soluzione 1- Fotoinserimento dell'intervento*

*LY03 Soluzione 2 - Layout del nuovo terminal: ormeggio navi e pontoni*

*LY04 Soluzione 2- Fotoinserimento dell'intervento*

Con successiva nota dell'AdSP n. 316 del 18.01.2021, registrata in ingresso al prot. n. 514 del 18.01.2021, gli elaborati sono stati inoltre integrati con i seguenti documenti:

*ALL.1 Analisi degli impatti sulla viabilità generati dalla realizzazione di un nuovo Terminal Crociere nel Porto di Ancona*

*All.2 Relazione illustrativa del progetto definitivo “implementazioni infrastrutturali a sostegno del trasporto intermodale nell'area portuale di Ancona”*

*All.3 Relazione sulle opere stradali del progetto definitivo “implementazioni infrastrutturali a sostegno del trasporto intermodale nell'area portuale di Ancona”*

*All.4 Planimetria di progetto viabilità S0\_DPL01 del progetto definitivo “implementazioni infrastrutturali a sostegno del trasporto intermodale nell'area portuale di Ancona”*

Si riporta di seguito una descrizione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale, come da ampi stralci della “relazione generale del RUP”, al fine di rintracciarne le motivazioni e di individuarne i contenuti essenziali.

#### *“DESCRIZIONE SINTETICA DELL’ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE*

*Il porto di Ancona si caratterizza, da sempre, per la sua vocazione di scalo multipurpose accogliendo, presso le proprie banchine, varie tipologie di traffici: passeggeri, merci varie, merci solide rinfuse ed unitizzate. Nell’ambito dei predetti traffici, in passato una parte importante di movimentazione di merci solide rinfuse era costituita dallo sbarco dei cereali che avveniva alle banchine n. 19, 20 e 21 ubicate presso la darsena Marche nel porto di Ancona, lungo il lato interno del vecchio molo foraneo sud. Il piazzale retrostante le predette banchine era attrezzato mediante silos per lo stoccaggio dei cereali assentiti in concessione a diversi operatori economici. Con il trascorrere degli anni, però, nel porto di Ancona i predetti traffici si sono in via progressiva notevolmente ridotti arrivando a movimentare quantitativi talmente modesti da indurre il Comitato di Gestione della Autorità di Sistema Portuale, con Delibera n. 31 del 27.06.2018 (all.2) e dopo approfondita istruttoria, ad assumere l’indirizzo di non valutare eventuali istanze di rinnovo delle concessioni demaniali marittime per l’attività cerealicola insistenti sulle banchine in argomento - peraltro in fase di scadenza. Ciò in ossequio alle clausole previste in concessione che imponevano 18 mesi prima della scadenza del titolo di effettuare da parte dell’Autorità la scelta di indirizzo strategico, anche in una ottica di razionalizzazione dei flussi delle merci all’interno dei porti del sistema e relativo migliore utilizzo delle banchine nell’ambito dell’insieme generale. In seguito alla predetta delibera del Comitato di gestione, le banchine in argomento sono state interessate dalla demolizione dei vecchi silos e dalla rimozione delle relative attrezzature (aspiratori ecc.), a meno delle strutture fondative, ad opera degli ex concessionari che hanno altresì provveduto a regolarizzare il piazzale mediante stesa di stabilizzato mettendo così a disposizione delle banchine un’area retrostante della superficie di circa 21.420 mq. Il vuoto di funzioni delle banchine n. 19, 20 e 21 creatosi in seguito alla drastica diminuzione del traffico cerealicolo pone l’esigenza di modificare lo strumento di pianificazione al fine di poter utilizzare le banchine medesime per traffici più proficui. In attesa della redazione del Piano Regolatore Portuale che, in un’ottica integrata di sistema, provveda ad assegnare alle aree portuali funzioni in armonia con l’evoluzione del mercato, stante la attuale carenza di ormeggi disponibili nel porto dorico che ne condizionano lo sviluppo, l’Autorità di Sistema portuale ha individuato nei traffici delle navi RO-PAX, RO-RO e merci varie le opportunità di utilizzo delle banchine in argomento. Quanto sopra in armonia con le previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona che per le banchine in argomento già prevede i suddetti usi. Per quanto concerne l’ormeggio di navi RO-PAX, al fine di verificarne l’effettiva*

validità in riferimento alla lunghezza di accosto ed alle aree a terra effettivamente disponibili per l'incolonnamento e la viabilità, l'Autorità di Sistema Portuale ha commissionato ad una primaria società del settore uno "Studio specialistico sulle potenzialità di approdo per unità navali RO-PAX della banchine n. 19, 20 e 21 del porto di Ancona" (all.3). Nello specifico, considerata la lunghezza di accosto disponibile, le banchine risultano essere particolarmente idonee al traffico extra-Schengen attualmente presente nella porzione di porto a ridosso dell'area storico-monumentale (Porto Antico) che con un percorso di apertura dello scalo avviato nel 2015 è stato reso fruibile alla cittadinanza. Infatti il suddetto studio ha evidenziato la possibilità di ormeggio contemporaneo di due navi RO-PAX mediante l'utilizzo di pontoni per i portelloni di poppa (Figure.1 e 2). In particolare lo studio ha evidenziato come, nell'ipotesi di adozione di piattaforme di lunghezza pari a circa 30 m, la lunghezza complessiva di accosto garantirebbe i franchi di sicurezza adeguati all'ormeggio contemporaneo di una unità LOA pari a 190 m e di una unità avente LOA pari a 130 m. Tali unità scalano effettivamente il porto di Ancona e sono impiegate per i traffici extra-Schengen, mentre il naviglio Schengen ha LOA superiori a 190 m con conseguente limite all'ormeggio non più significativo di un'unica nave. La suddetta configurazione consentirebbe, perciò, di utilizzare le banchine in argomento come ormeggio privilegiato delle navi extra-Schengen limitando l'utilizzo delle banchine del porto storico ai periodi estivi o ad ulteriori traffici che potranno essere attratti.

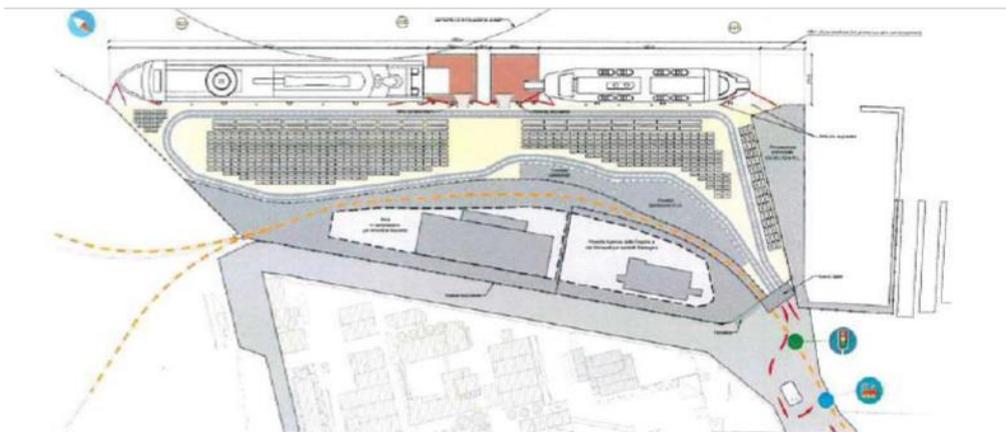


Fig.1: Configurazione di ormeggio navi RO-PAX



Fig.2: pontoni galleggianti per portelloni di poppa

*Successivamente all'emissione dello "Studio specialistico sulle potenzialità di approdo per unità navali RO-PAX della banchine n. 19, 20 e 21 del porto di Ancona", che ha evidenziato la possibilità di ormeggiare contemporaneamente due traghetti, l'Autorità di Sistema Portuale ha ritenuto di approfondire gli effetti che tale modifica agli usi del molo Sud potrà generare sulla viabilità del porto in termini di carichi veicolari e loro distribuzione sulla rete. A tal fine è stata commissionata la "Analisi trasportistica nuova destinazione d'uso delle banchine 19, 20 e 21 del porto di Ancona" (all.4) con il fine di valutare l'impatto sulla viabilità indotto da:*

- *Il traffico veicolare relativo alle diverse componenti di mobilità del sistema porto (traffico di fondo, traghetti, crociere);*
- *La nuova organizzazione degli attracchi utilizzando le banchine 19, 20 e 21 per i traghetti extra Schengen.*

*L'analisi modellistica è stata sviluppata su due scenari futuri di picco dei traffici veicolari:*

- *Scenario picco traghetti: caratterizzata dal massimo movimento di imbarco/sbarco dai traghetti con la sovrapposizione di:*

*✓ traffico di fondo di un giorno feriale invernale*

*✓ traffico indotto dai movimenti dei traghetti con l'ipotesi di massimo carico in imbarco*

*✓ traffico crocieristico*

- *Scenario picco Porto: caratterizzata dal massimo carico sul porto e dall'arrivo contemporaneo di tre traghetti con la sovrapposizione di:*

*✓ traffico di fondo di un giorno feriale invernale*

*✓ traffico indotto dai movimenti dei traghetti con l'ipotesi di massimo carico in imbarco e con il massimo carico in sbarco*

*✓ traffico crocieristico)*

*Ai fini della modellazione, sono inoltre stati considerati i percorsi di imbarco (Fig.3) e sbarco (Fig.4) dei traghetti, tenendo conto anche degli spazi attualmente dedicati per la sosta dei veicoli sia per il check-in che per l'espletamento delle pratiche doganali. L'analisi evidenzia come la viabilità portuale riesce a gestire senza particolari difficoltà i carichi estivi prodotti dal movimento dei traghetti. Le condizioni di deflusso della rete portuale sono buone, ma condizionate dai tempi necessari alla fase di controllo dei veicoli in sbarco. Per quanto sopra illustrato, si evince che la proposta di destinare le banchine n. 19, 20 e 21 all'ormeggio di navi RO-PAX, RO-RO e per merci varie risulta essere conforme alle previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona, con specifico riferimento alla variante dell'ambito portuale, ma non risulta conforme al vigente Piano Regolatore Portuale che necessita, pertanto, di un adeguamento secondo le previsioni dell'art. 5 della Legge 84/'94 "Riordino della legislazione in materia portuale" così come da ultimo integrata dal Decreto legislativo n. 232/2017. Quanto sopra in attesa della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (per il quale si è già provveduto alla pubblicazione di specifico bando di affidamento e per il quale le procedure di gara sono attualmente in corso) che proceda ad individuare per le banchine in argomento funzioni coeve alle attuali prospettive di crescita in un'ottica di sistema dei porti del mare Adriatico centrale.*



Fig.3: Schematizzazione dei percorsi di imbarco dei traghetti

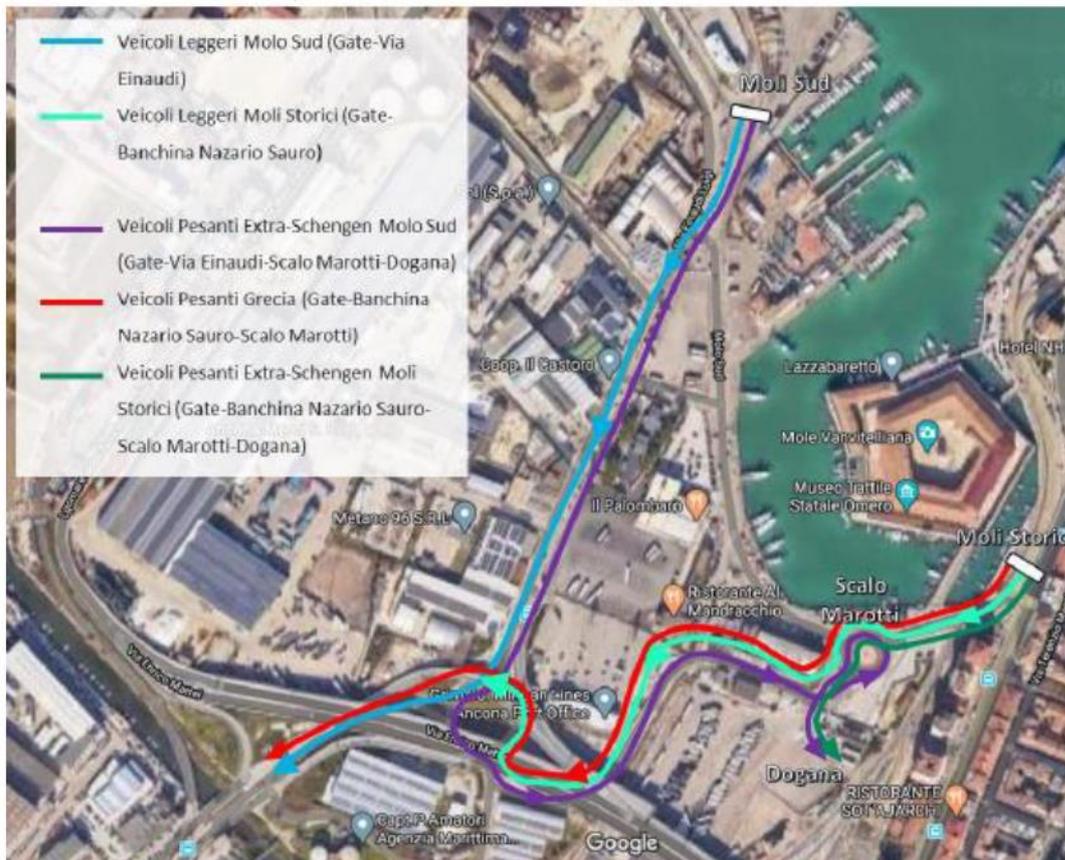


Fig.4: Schematizzazione dei percorsi di sbarco dei traghetti

### Aspetti di pianificazione

*Il vigente Piano Regolatore Portuale del porto di Ancona è stato redatto nel 1982 ed è stato approvato con D.M. del 14.08.1988 in seguito a parere positivo reso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.1 del 27/28/18.01.1988. Esso scaturisce da una variante dell'originario P.R.P. risalente al 1965.*

*Il suddetto PRP è stato redatto dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Ancona nell'agosto del 1982 con le seguenti finalità:*

- *ottenere fondali più profondi;*
- *aumentare gli spazi operativi;*
- *razionalizzare l'assetto e gli impianti portuali in un più equilibrato rapporto con il tessuto urbano;*
- *realizzare banchine che si sviluppino su lunghe estensioni (banchine rettilinee);*
- *sviluppare la viabilità sia interna che esterna di raccordo con le grandi vie di comunicazione per migliorare l'integrazione del porto con il territorio.*

*La Variante del 1988 si suddivide in tre settori di intervento tesi ad assicurare il migliore funzionamento e la massima efficienza dell'intero complesso portuale in tutte le sue specifiche componenti:*

- *Opere marittime: dighe foranee, banchine di attracco e piazzali operativi. Rispetto al vecchio piano portuale le opere foranee si arretrano di oltre 500 m. Sono composte da due moli di protezione, 900m quello di sopraflutto e 2.000m quello di sottoflutto.*
- *Destinazione d'uso e sistemazione delle aree interne all'ambito portuale: arredo, destinazione d'uso dei piazzali, nuove costruzioni e demolizioni, viabilità interna stradale e ferroviaria, varchi e recinzioni. In particolare, si prevede una strada in galleria che porta il traffico extradoganale dal molo trapezoidale a Via Vanvitelli e successivamente ai Cantieri navali riuniti. Nel porto storico il piano prevede l'abbattimento delle costruzioni a ridosso dei monumenti storici nonché una migliore distribuzione dei servizi attraverso il recupero di alcune aree e la ristrutturazione di alcuni edifici fatiscenti. Prospetta anche l'arretramento dei cantieri navali ai quali fornisce, tramite una colmata di un ettaro, ulteriore spazio per parcheggio.*
- *Reti di comunicazione con il territorio: collegamenti stradali e ferroviari tra il porto ed il territorio circostante. Il piano in questo caso riprende le indicazioni predisposte dal Comune di Ancona perché queste infrastrutture non rientrano nel proprio ambito territoriale di competenza.*

*Il P.R.P. nella configurazione planimetrica approvata prevede la realizzazione di circa 900m di banchina rettilinea, 440m di banchina laterale, i relativi piazzali retrostanti, nonché le opere foranee di protezione (diga di sottoflutto e molo di sopraflutto) e gli escavi per l'approfondimento dei fondali alla quota di m -14 sul l.m.m..*

*Per quanto riportato sopra, si può ritenere che gli obiettivi principali del Piano siano:*

- *soddisfare la domanda di nuova movimentazione marittima per le merci e i passeggeri per i prossimi anni, con una offerta di spazi portuali adeguata alle diverse tipologie di domanda;*
- *consentire l'integrazione tra la città e il porto, dotando la città di uno spazio aperto sul mare;*
- *separare il traffico urbano dal traffico portuale, riducendo l'inquinamento atmosferico e acustico.*

*Per quanto concerne l'area di interesse, la "Relazione sullo stato di fatto delle opere e*

*illustrazione della tavola sinottica della operatività delle banchine” allegato n.5 al P.R.P. dà atto della presenza, già all’epoca, di stabilimenti di deposito cereali, nonché di infrastrutture ed attrezzature dedicate:*

Banchina n. 19-20-21 (Molo Sud)  
Lunghezza 420 metri, con tirante d'acqua a metri 12,50  
alla distanza di 10 metri dal filo banchina; arredamento  
ferroviario costituito da un binario.  
Utilizzazione: discarica cereali con impianti aspiratori  
e depositi in silos della capacità di 110 mila tonnellate,  
in concessione a varie ditte private.  
Larghezza della fascia operativa 10 metri. Massimo tonnellaggio consentito T.S.L. 75.000.-

*Inoltre la “Relazione generale” fa riferimento al Piano Particolareggiato della Zona del Porto (P.P.Z.P.,) allegato n.19 al P.R.P., redatto dal Comune di Ancona nel 1981 (non più vigente) che, per il molo sud, prevedeva un movimento specializzato di cereali e semi alla rinfusa con tre impianti di deposito ritenuti soddisfacenti e conformi alle prospettive di sviluppo portuale dell’epoca.*

*Quanto sopra sicuramente giustificato dai quantitativi che venivano movimentati in quegli anni ed indicati, nella “Relazione sui traffici portuali e diagrammi” allegato n.3 al P.R.P., in oltre 500.000 tonnellate annue arrivando a toccare punte di 750.000 tonnellate (anno 1978). Tali quantitativi, come esposto nel paragrafo precedente, hanno subito nel tempo un forte decremento arrivando alle 18.000 tonnellate movimentate nel 2018 poi lievemente risalite a 58.000 nel 2019.*

*L’evoluzione dei traffici già nel recente passato aveva posto l’esigenza di adeguare il vigente strumento di pianificazione inducendo l’Autorità Portuale, con delibera del Comitato Portuale n.18 del 04.07.2006, ad adottare una variante al P.R.P. secondo i contenuti del Piano di Sviluppo del Porto. Tale strumento veniva redatto di concerto con il Comune di Ancona affinché lo stesso costituisse per l’Amministrazione comunale variante al P.R.G del porto elaborata mediante lo strumento urbanistico del Piano Particolareggiato Esecutivo. Quanto sopra secondo un percorso, all’epoca, innovativo della Legge 84/’94 che avrebbe consentito di redigere due strumenti di pianificazione distinti e congruenti tra loro: il piano del porto ai sensi della legge 84/94 ed il piano particolareggiato come strumento urbanistico comunale, ciascuno secondo il proprio iter approvativo.*

*Però, mentre con delibera del Consiglio comunale n.128 del 14.11.2005 la variante al PRG del porto e relativo PPE, venivano approvati, con delibera del Comitato Portuale n.4 del 23.04.2013 veniva interrotto l’iter approvativo del PSP. Pertanto, ad oggi, sull’area relativa alle banchine n. 19, 20 e 21, sono vigenti le differenti previsioni dei due strumenti di pianificazione: il PRP del 1988, le cui previsioni sono state sopra esposte, e la variante al PRG del porto del 2005.*

*In esito della suddetta procedura di approvazione, il vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona identifica l’area portuale come Zona a Tessuto Omogeneo n. 26 che, in base all’art. 65 delle N.T.A del P.R.G., “è disciplinata interamente dalla normativa e dagli elaborati grafici della variante al P.R.G. dell’ambito portuale approvata con la Delibera del Consiglio Comunale n. 128 del 14.11.2005 e pubblicata sul B.U.R. n. 108 del 7.12.2005”.*

*In particolare l’area in argomento ricade nella zona denominata “nuovo porto commerciale” (Fig.5) disciplinata dall’art. 3 delle N.T.A. della variante in ambito portuale (Fig.6) che*

descrive le caratteristiche principali dell'area, l'uso del territorio e le relative prescrizioni tecniche.

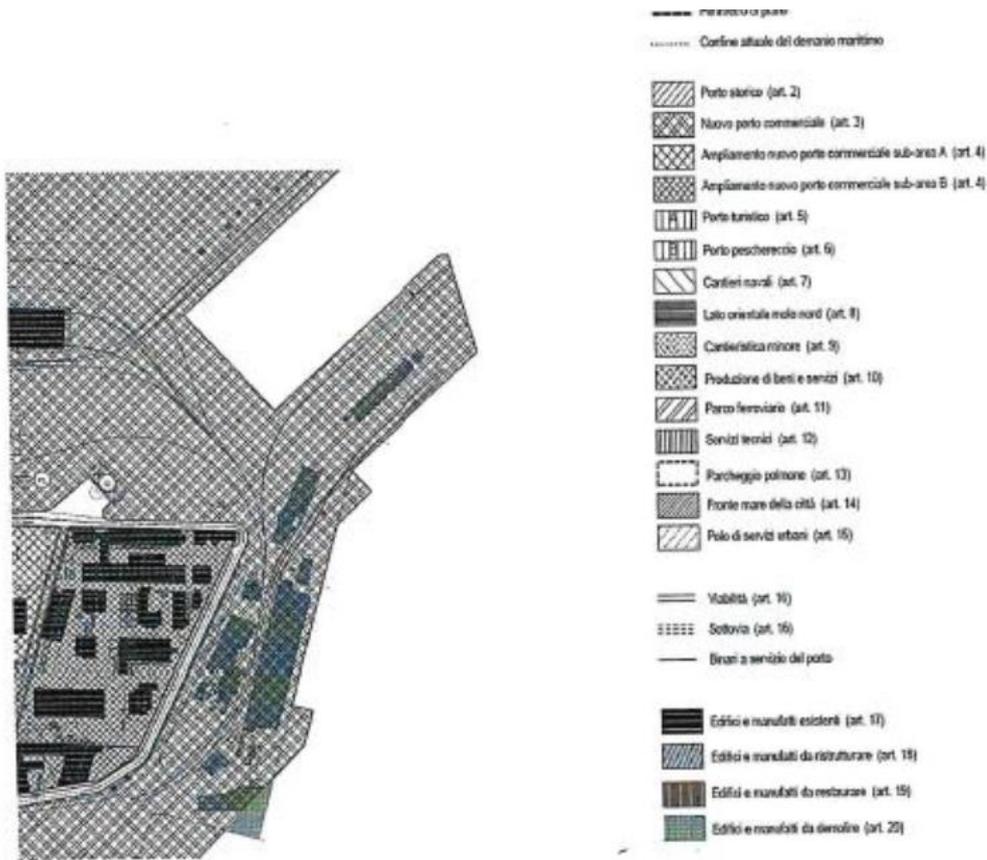


Fig. 5: Stralcio del Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona

<b>ART. 3</b>	<b>NUOVO PORTO COMMERCIALE</b>
<i>CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA</i>	
<p> <math>S_t = S_f = 486.020 \text{ mq}</math>  <math>I_{fe} = 0,78 \text{ mc/mq}</math>  <math>V = 379.100 \text{ mc}</math>  <math>S_c = 26.000 \text{ mq}</math> </p> <p>Il Nuovo Porto Commerciale, localizzato nella parte centrale dell'ambito portuale, occupa le banchine a ovest del Porto Storico.</p> <p>- Si tratta dell'ampliamento in direzione sud-ovest dell'area portuale prevista nel Piano Regolatore Portuale vigente e denominata "porto nuovo".</p>	
<i>USI DEL TERRITORIO</i>	
<p>Il Piano destina il Nuovo Porto Commerciale all'attracco delle seguenti tipologie di navi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- navi porta-container;</li> <li>- navi carboniere/rinfuse;</li> <li>- navi merci varie;</li> <li>- navi porta-granaglie;</li> <li>- navi Ro-Ro;</li> <li>- navi Ro - Pax</li> </ul> <p>Le attività e le opere consentite sono quelle riconducibili all'uso U3/3 - Porto;</p> <p>Altri Usi purché coerenti, funzionali e strettamente necessari all'attività portuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- depositi a cielo aperto (U3/2);</li> <li>- sedi istituzionali/amministrative (U4/9);</li> <li>- magazzini (uso U4/10)</li> <li>- attrezzature militari</li> </ul>	
<b>NORMA TRANSITORIA</b>	
<p>Limitatamente al periodo che intercorre tra l'adozione del Piano urbanistico particolareggiato (PPE) e la sua approvazione definitiva, è consentita la realizzazione di strutture e manufatti di facile rimozione sulle banchine, strettamente necessari al servizio e alla continuità delle attività portuali.</p> <p>Dopo l'approvazione del piano tali strutture e manufatti dovranno essere rimossi.</p>	

<i>PRESCRIZIONI TECNICHE</i>
<p>La configurazione degli spazi e degli accosti è connessa alla tipologia ed ai volumi di traffico previsti. La superficie coperta (Sc) massima ammissibile, compresa quella esistente, per tutti gli usi, esclusi i silos, è di 32.000 mq. La concentrazione volumetrica di queste funzioni è indicata con apposito perimetro sulla tavola di piano; è prescrittiva per quanto riguarda la localizzazione dei silos e indicativa per la localizzazione delle altre funzioni.</p> <p>L'altezza massima consentita (H max) per i volumi di nuova realizzazione è di 20 m, fatta eccezione per le attrezzature tecniche o di controllo.</p> <p>Lungo il molo sud (banchine 18, 19 e 20) è prevista la demolizione degli attuali silos e non è consentita alcuna edificazione per una fascia di profondità pari a 40 m dal fronte mare. Nei successivi 60 m di larghezza, Hmax = 6,5 m.</p> <p>È prevista la realizzazione di una piattaforma logistica di base, correlata ad altra di maggiori dimensioni nelle aree interne della Regione, per massimizzare la possibilità di interscambio tra il traffico marittimo e quello ferroviario.</p>

Fig.6: Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. del Comune di Ancona

*Per quanto sopra illustrato, si evince che la proposta di destinare le banchine n. 19, 20 e 21 all'ormeggio di navi RO-PAX, RO-RO e per merci varie risulta essere conforme alle previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona, con specifico riferimento alla variante dell'ambito portuale, ma non risulta conforme al vigente Piano Regolatore Portuale che necessita, pertanto, di un adeguamento secondo le previsioni dell'art. 5 della Legge 84/'94 "Riordino della legislazione in materia portuale" così come da ultimo integrata dal Decreto legislativo n. 232/2017.*

*Quanto sopra in attesa della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (per il quale si è già provveduto alla pubblicazione di specifico bando di affidamento e per il quale le procedure di gara sono attualmente in corso) che proceda ad individuare per le banchine in argomento funzioni coeve alle attuali prospettive di crescita in un'ottica di sistema dei porti del mare Adriatico centrale.*

*Ad attestazione della conformità con gli strumenti urbanistici del Comune di Ancona, con nota in data 18.09.2020, acquisita in pari data al protocollo dell'Autorità di Sistema portuale con n. 10450, lo stesso ha rilasciato la relativa dichiarazione di non contrasto (all.5).*

*Per le motivazioni sopra esposte, si ritiene che la modifica non alteri in maniera sostanziale la struttura del vigente piano regolatore portuale, conformandosi peraltro a scelte di pianificazione già anticipate nel più recente Piano di Sviluppo del Porto adottato nel 2005 così come recepite dal vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona.*

*Per quanto sopra si ritiene che la modifica alle previsioni del vigente P.R.P. derivante dall'ormeggio delle navi RO-PAX alle banchine n. 19, 20 e 21 costituisca un adeguamento tecnico-funzionale al piano regolatore medesimo ai sensi dell'art. 5 – comma 5 – della Legge 84/'94 "Riordino della legislazione in materia portuale" così come da ultimo integrata dal Decreto legislativo n. 232/2017.*

#### *Iter di approvazione*

*Per le motivazioni esposte in precedenza si ritiene che l'intervento di variazione della qualificazione funzionale delle banchine n. 19, 20 e 21 richieda l'approvazione di uno specifico adeguamento tecnico-funzionale ai sensi dell'art. 5 – comma 5 – della Legge 84/'94 "Riordino della legislazione in materia portuale" così come da ultimo integrata dal Decreto legislativo n. 232/2017.*

## CONSIDERATO

Preliminarmente, si rileva che la richiesta di parere sulla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) di che trattasi si inquadra all'interno delle disposizioni di legge in materia di strumenti di pianificazione portuale, ex art. 6 del D.Lgs. 169/2016, che ha riformato l'art. 5 della Legge 84/1994, poi modificato dall'art.48 del D.Lgs. 76/2020 e nell'ambito degli indirizzi metodologici e procedurali delle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" (Marzo 2017).

Premesso quanto sopra in termini generali, la Sezione procede, quindi, ad effettuare l'esame di merito della documentazione trasmessa dalla Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Centrale (nel seguito AdSP) ai fini della formulazione del parere.

## ASPETTI AMMINISTRATIVI E PROCEDIMENTALI

Atto di adozione dell'ATF da parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale – Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, San Benedetto, Pescara, Ortona.

Si rinviene in atti la delibera n° 47 del 29.09.2020 del competente Comitato di Gestione relativa alla "Porto di Ancona - Adeguamento Tecnico Funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale finalizzato all'utilizzo delle banchine nn. 19, 20 e 21."

Di seguito è riportato uno stralcio di detta delibera.

### "IL COMITATO DI GESTIONE

[...]

VISTO il vigente Piano Regolatore Portuale approvato con D.M. del 14.08.1988 e, nello specifico, le previsioni relative all'utilizzo delle banchine n. 19, 20 e 21 per "discarica cereali con impianti aspiratori e depositi in silos della capacità di 110 mila tonnellate, in concessione a varie ditte private;

CONSIDERATO che, con il trascorrere degli anni, nel porto di Ancona i predetti traffici si sono in via progressiva notevolmente ridotti inducendo il Comitato di Gestione della Adsp, [...], ad assumere l'indirizzo di non valutare eventuali istanze di rinnovo delle concessioni demaniali marittime per l'attività cerealicola insistenti sulle banchine in argomento, peraltro in fase di scadenza;

RICHIAMATA pertanto la delibera del Comitato di gestione n.31 del 27.06.2018 con la quale si è assunto "l'indirizzo di destinare, alla scadenza delle relative concessioni demaniali le aree del porto di Ancona, attualmente occupate dai silos delle Società SAI S.r.l. e Silos Granari della Sicilia Srl, a funzioni portuali diverse, connesse a traffici emergenti e in espansione, sulla base di quelle che saranno individuate in via definitiva in sede di redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/94';

PRESO ATTO che i concessionari delle aree occupate dai silos Società SAI Srl e Silos Granari della Sicilia Srl non avevano ritenuto di avanzare domande di rinnovo delle concessioni [...];

CONSIDERATO che ad oggi è in fase di ultimazione da parte dei suddetti concessionari la riduzione in pristino stato delle aree retrostanti le banchine n. 19, 20 e 21 nonché è nelle previsioni dell'Autorità eli Sistema Portuale la realizzazione di una pavimentazione idonea

*all'impiego delle aree medesime agli usi portuali; [...]*

*PRESO ATTO che i volumi riferibili al traffico cerealicolo nel porto di Ancona si sono ulteriormente ridotti rispetto al triennio precedente la predetta delibera del Comitato di gestione n.31 del 27.06.2018, arrivando a movimentare quantitativi molto inferiori, pari a circa 50.000 tonnellate, tramite l'organizzazione della catena logistica a terra così come adottata in altre banchine del porto dorico; [...]*

*RITENUTO che, per i tempi necessari per la conclusione delle procedure di gara finalizzate all'affidamento del servizio predetto nonché per la redazione di un documento complesso e multidisciplinare come quello del P.R.P., non si potrà disporre in tempi brevi di una pianificazione del Sistema portuale;*

*RITENUTO altresì che, nelle more della predetta pianificazione ed a causa della carenza di spazi e degli accosti del porto dorico, sia necessario prevedere per le banchine n. 19, 20 e 21 usi alternativi a quelli previsti dal vigente P.R.P. ed ormai di fatto superati dal mercato;*

*PRESO ATTO che l'area portuale in argomento è disciplinata anche dall'art. 3 delle N.T.A. della variante in ambito portuale al Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona approvata con la Delibera del Consiglio Comunale n. 128 del 14.11.2005, che per le banchine in argomento individua la destinazione all'attracco delle seguenti navi: Porta-container; Carboniere/rinfuse, Merci varie; Porta-granaglie;Ro-Ro;Ro-Pax; [...]*

*CONSIDERATO che le caratteristiche strutturali e costruttive delle banchine 19, 20 e 21 non consentono carichi superiori a 1,67/ton. al metro quadrato, escludendo di fatto alcune tipologie merceologiche che per loro natura generano sulle strutture di piazzale e banchina carichi superiori al predetto limite;*

*VALUTATO altresì che alcune tipologie merceologiche, ordinariamente ad alto impatto ambientale, non sono più compatibili con la movimentazione su banchine poste in prossimità del tessuto urbano, come evidenziato nella relazione istruttoria del Segretario Generale;*

*RITENUTO pertanto che, al fine di evitare un inaccettabile ed ingiustificabile inutilizzo di spazi portuali conseguente al venire meno del traffico cerealicolo sulle banchine in argomento, sia necessario prevedere sulle stesse funzioni portuali connesse a traffici emergenti e in espansione compatibili con la collocazione delle banchine in argomento e con le caratteristiche tecniche e strutturali delle stesse individuati nel traffico RO-RO, RO-PAX e MERCI VARIE, già previsti dalla pianificazione generale, anche in considerazione della vocazione multipurpose del porto dorico così come sancita dal P.R.P. e dal vigente P.O.T.; [...]*

*Tutto ciò premesso e considerato delibera:*

*Art. 1 Ai fini della qualificazione funzionale delle banchine n. 19, 20 e 21, necessaria per il venire meno del traffico cerealicolo ivi previsto e nelle more dell'approvazione del nuovo piano regolatore portuale del Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, si adotta l'adeguamento tecnico-funzionale del vigente P.R.P. propedeutico a funzioni portuali connesse a traffici emergenti e in espansione individuati nel traffico RO-RO, RO-PAX e MERCI VARIE. Quanto sopra ai sensi dell'art. 5 - comma 5 - della Legge 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale" così come da ultimo integrata dal Decreto legislativo n. 232/2017.*

*Art. 2 Si dà mandato alla Segreteria tecnico-operativa di questa Autorità di Sistema Portuale di avviare le attività amministrative necessarie, in base alle disposizioni legislative*

*vigenti, al perfezionamento ed all'approvazione dell'adeguamento tecnico-funzionale di cui al precedente articolo. [...]*”

Atto amministrativo del Comune di Ancona. Dichiarazione di “non contrasto” con gli strumenti urbanistici vigenti.

Dalla documentazione in atti, si rinviene la nota del dirigente del settore Direzione Urbanistica, Edilizia Pubblica, Porto Mobilità del Comune di Ancona, indirizzata all'AdSP del Mar Adriatico Centrale del 18.09.2020, registrata in ingresso dall'AdSP al prot. n. ARR-010450-18.09.2020, con cui il Comune ha comunicato il non contrasto della proposta dell'ATF con gli strumenti urbanistici vigenti:

*“Le banchine portuali n.19,20 e 21 sono urbanisticamente localizzate all'interno della Zona Tessuto 26 art. 65 del vigente Piano Regolatore Generale; la ZT26 è disciplinata dalla Variante al PRG comunale dell'ambito portuale approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.128 del 14.11.2005.*

[...]

*La proposta di ATF al Piano Regolatore Portuale, strumento di specifica competenza dell'Autorità di Sistema Portuale, propone l'introduzione dell'utilizzo delle citate banchine 19,20 e 21 per traffici Ro-Pax, Ro-Ro e Merci Varie ovvero tipologie di navi a cui lo strumento urbanistico comunale vigente consente in modo esplicito di attraccare.*

#### **PARERE URBANISTICO**

*In riferimento alle proposte di assetto di layout di cui allo "Studio specialistico sulle potenzialità di approdo per unità navali RO-PAX delle banchine n.19, 20,21 del porto di Ancona" allegate alla nota in oggetto, si prende atto che tali ipotesi, che non si configurano come progetto di trasformazione edilizia dell'area, sono finalizzate esclusivamente alla verifica della effettiva possibilità di ormeggio delle citate tipologie di navi sulle banchine in questione.*

*Ciò detto, si comunica che la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art.5 della Legge 84/1994 e ss.mm.ii. finalizzato all'ormeggio di navi RO-PAX, RO- RO e Merci Varie NON È IN CONTRASTO alla disciplina dell'area come definita dallo strumento urbanistico vigente Variante al PRG in ambito portuale approvata con Delibera di Consiglio Comunale n.128/2005”.*

#### **ASPETTI METODOLOGICI**

##### Ammissibilità all'esame

Come già rilevato nella Premessa, gli indirizzi metodologici e procedurali relativi alle proposte di adeguamento tecnico-funzionale si rinviengono nelle “Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale” (Marzo 2017). In esse, come già evidenziato, sono tra l'altro esplicitate possibili fattispecie di ATF.

Nel caso all'esame, la Sezione è dell'avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale di che trattasi appare coerente con il dettato normativo di cui al comma 5 dell'articolo 5 della legge 21 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii. e con l'indirizzo metodologico e concettuale fornito dalle “Linee guida”. Infatti, la proposta medesima attiene a “modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali”, in quanto introduce funzioni compatibili con quelle già esistenti nella medesima area portuale, realizzando una

rilocalizzazione di funzioni portuali già previste. La proposta prevede di destinare le banchine n. 19, 20 e 21 all'ormeggio di navi RO-PAX, RO-RO e per merci varie operanti su rotte da e per paesi dell'area Extra-Schengen, in sostituzione alle attività cerealicola i cui traffici si sono progressivamente notevolmente ridotti negli ultimi anni.

#### Completezza formale degli elaborati a corredo della proposta di adeguamento tecnico-funzionale

Gli elaborati trasmessi ed elencati a pp. 3-4, unitamente alla documentazione integrativa richiesta, appaiono tali da assicurare adeguata leggibilità alla proposta di adeguamento tecnico funzionale all'esame.

#### **ASPETTI DI MERITO**

Il presente parere attiene esclusivamente ai profili pianificatori, trattandosi di proposta di ATF al vigente PRP. La documentazione all'esame riguarda l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale di Ancona, il quale propone di destinare le banchine n. 19, 20 e 21 all'ormeggio di navi RO-PAX, RO-RO e per merci varie operanti su rotte da e per paesi dell'area Extra-Schengen, in sostituzione alle attività cerealicola i cui traffici si sono progressivamente notevolmente ridotti negli ultimi anni.

#### Aspetti ambientali

Il PRP vigente del Porto di Ancona risale al 1965. La variante al piano è stata approvata con Voto del CSLLP n. 1 del 27/18.01.1988 e determina la configurazione attuale in termini di assetti e funzioni. Il PRP è una tipologia di piano da sottoporre a Valutazione ambientale strategica (VAS) ai sensi dell'art. 6 comma 2a del D.lgs. 152/2006. Il PRP del porto di Ancona non è stato sottoposto a VAS.

L'adeguamento tecnico funzionale proposto comporta una modifica non sostanziale al PRP, intervenendo sulla modifica della destinazione funzionale delle banchine n. 19, 20, 21, da traffico cerealicolo a traffico Ro-Pax. Le attività sottese a tale variazione funzionale non sembrano interessare interventi progettuali per le banchine, tali da comportare una modifica all'infrastruttura portuale.

Si suggerisce, in ogni caso, di non trascurare i possibili impatti ambientali derivanti dalla modifica della destinazione d'uso prevista dall'ATF, in termini di componenti ambientali (aria, rumore, etc.) interessate dal traffico veicolare in ingresso ed in uscita dall'area interessata.

Con riferimento ad eventuali interventi programmati dall'AdSP, non oggetto del presente ATF, si raccomanda che la relativa progettazione tenga conto, nelle opportune sedi di analisi ambientale, dei potenziali impatti ambientali correlati alla nuova destinazione d'uso delle banchine 19, 20, e 21 e allo spostamento di funzioni all'interno dell'ambito portuale, al fine di evitare il frazionamento di progetti e tenere così in considerazione e valutare gli eventuali impatti cumulativi.

#### Aspetti di pianificazione e urbanistici

Sotto il profilo urbanistico non sono state rilevate particolari criticità, l'ATF è rispondente agli obiettivi del PRP e questo, a sua volta, è coerente con il PRG Comunale.

La specificità della geografia urbana delle banchine in esame determina una separazione significativa tra l'ambito cittadino e quello portuale, da cui consegue l'assenza di

problematiche relative alla verifica di “non contrasto” tra le aree di interazione città-porto. Tuttavia, è opportuno che sia comunque verificata la possibilità di separare ulteriormente i layout portuale e urbano delle infrastrutture stradali, rilevandosi che la posizione delle banchine interessate, pur non determinando interazioni dirette tra il porto e la città, può avere riflessi indiretti sulla circolazione stradale. Tale ultimo aspetto, in particolare, mostra delle criticità, come verrà più approfonditamente discusso in un successivo paragrafo, che richiedono, tra l’altro, la risoluzione di inevitabili punti di intersezione (soprattutto entrate/uscite dal porto, aree di accumulo, ecc.), con particolare attenzione alla gestione dei flussi in concomitanza con le operazioni di carico e scarico dei passeggeri delle navi da crociera. Anche nell’ottica di un’ottimizzazione ambientale della gestione del porto, oltre che dei flussi dei traffici, l’AdSP può considerare l’opportunità di redigere un regolamento di gestione ambientale del porto, con riguardo anche ai tempi e orari di funzionamento dei vari attracchi. Con le cautele suesposte, la Sezione ritiene pertanto che l’ATF è compatibile con la disciplina urbanistica dell’ambito portuale interessato.

#### Aspetti di sicurezza

In generale, prescindendo dagli attributi di inquadramento squisitamente procedurali della pianificazione, si osserva che l’ATF trova oggettivo presupposto nelle recenti modifiche intervenute al layout portuale a seguito della chiusura definitiva di un ciclo economico risalente - quello del traffico cerealicolo - ormai giunto a naturale esaurimento.

I lavori di abbattimento delle strutture portuali di stoccaggio delle sementi che interessavano gran parte delle banchine in questione, conclusi nello scorso anno, le rendono ora disponibili per gli interventi proposti.

Interventi che pur attualizzati in chiave funzionale e modulati nel rapporto costo/efficacia appaiono pertinenti sia avuto riferimento agli indirizzi programmatici del territorio, soprarichiamati, sia dei dichiarati intenti di razionalizzazione degli usi del sedime portuale muovendo lungo due assi fondamentali: la decongestione della parte storica, la più integrata al contesto urbano, e l’ottimale impiego delle banchine liberatesi caratterizzate da parametri strutturali e di portata, idonei alla movimentazione su rotabili, ma non compatibili - a parità di condizioni - con ipotesi d’impiego diverse e necessariamente più gravose.

Sotto il profilo dell’accosto e relativi apprestamenti, segnatamente dei denti d’attracco su piattaforma galleggiante, non si ritiene entrare nel merito strettamente ingegneristico, rimettendo agli organi competenti le valutazioni in merito alla portata, alla stabilità di piattaforma e ai sistemi di ritenuta alla banchina che dovranno evidentemente trovare la coerenza con le forze in gioco, ampiamente prevedibili, al lordo dei più ampi margini di prudenziale eccesso. In merito, ci si limita ad osservare che dovendo questi necessariamente comportare un imbarco a gomito, quanto più larghi saranno meglio saranno i profili di agibilità della manovra soprattutto dei mezzi pesanti ed articolati in genere.

Analoga considerazione per quanto attiene le caratteristiche delle pedane d’accesso le cui caratteristiche, unitamente agli opportuni sistemi di ballast/zavorramento della piattaforma, dovranno garantire effettiva ed efficace adattabilità alle condizioni specifiche delle banchine, tenute presenti le escursioni di marea, al fine del mantenimento di un adeguato piano carrabile nave-pontone e pontone-banchina.

Si osserva la presenza a testata banchina di un piccolo distributore carburanti, citato e fatto salvo dalla progettualità in parola non rilevandone criticità tenute presenti le distanze relative.

Ciò non di meno si ritiene auspicabile, almeno in prospettiva, una ipotesi di riallocazione dello stesso. Ciò nella duplice ottica sia del positivo riflesso sulla architettura operativa d'insieme della banchina 19, che sulla operatività stessa del deposito carburanti in questione, certamente meritevole di valorizzazione in quanto risulta all'attualità l'unico punto di distribuzione con pescaggi assicurati .

In ultimo, non si rilevano criticità per quanto attiene la sostenibilità sotto il profilo della security portuale posto che l'impianto esistente, pur da rimodulare e adeguare, non pare messo in sostanziale discussione, anzi consentirà a regime, ottimizzazioni procedurali.

Essendo prevista una nuova organizzazione dell'area commerciale del porto, si ribadisce la necessità che ciò avvenga nel pieno rispetto delle norme e dei protocolli operativi relativi alla sicurezza delle attività portuali, sentito il parere del comando provinciale VV.F. competente.

Per quanto riguarda gli aspetti concernenti la sicurezza della navigazione, la Sezione prescrive la valutazione preliminare, mediante simulatore di manovra "realtime full mission", del livello di interferenza atteso tra nave di progetto in manovra di ormeggio e/o distacco alla banchina n. 19 e nave in ormeggio e/o distacco alla banchina n. 16, anche in condizioni di avaria. Le simulazioni di manovra andranno eseguite in condizioni anemometriche prossime a quella limite per agibilità del porto assunta dalla Capitaneria di Porto di Ancona.

### Viabilità

La richiesta di adeguamento tecnico funzionale all'esame, nasce a seguito delle intervenute modificazioni nell'entità e nella composizione dei traffici marittimi operanti sul porto di Ancona. In particolare, la tradizionale vocazione di scalo multipurpose destinato a una pluralità di funzioni e caratterizzato – fra l'altro – da una importante movimentazione di merci solide rinfuse presso le banchine n. 19, 20 e 21, si è andata progressivamente modificando, nel senso di una forte riduzione di questo tipo di traffico, mentre crescono invece esigenze di altro genere, specialmente con riferimento alla carente disponibilità di ormeggi per le navi RO-PAX, RO-RO e merci varie. È stata dunque prospettata la possibilità di utilizzare le predette banchine per queste ultime tipologie di funzioni.

Occorre considerare, altresì, che l'attuale proposta interviene successivamente a un precedente studio, redatto nel 2017 e finalizzato alla valutazione degli impatti sulla viabilità generati dalla realizzazione di un nuovo Terminal crociere al Molo Clementino. Nell'ambito del suddetto studio, erano stati stimati gli impatti generati dal progetto del nuovo Terminal, e si perveniva a formulare proposte di interventi migliorativi puntuali, riguardanti le opere viarie, finalizzati al mantenimento della qualità della circolazione e delle condizioni di servizio offerte agli utenti all'interno dell'area portuale e in ragione dei maggiori carichi veicolari. Pertanto nell'ipotesi di realizzazione sia del nuovo Terminal crociere sia dello spostamento delle operazioni di imbarco e sbarco di alcune navi traghetto presso le banchine n. 19, 20 e 21, si prefigura una significativa variazione nella composizione, struttura e instradamento dei flussi di traffico nell'intera area portuale.

Secondo quanto riferito dall'Autorità di Sistema Portuale, sono stati recentemente sottoposti a verifica i risultati della precedente analisi del 2017, integrandoli con la considerazione degli effetti generati dallo spostamento delle navi traghetto. Ne è derivato lo studio trasportistico allegato all'istanza di ATF, che quindi include le analisi e le valutazioni derivanti dall'approfondimento precedente, con particolare riferimento alle caratteristiche e alla condizione della rete viaria utilizzata per le simulazioni, al traffico di fondo portuale, ai

traffici crocieristici e alla calibrazione del modello di simulazione.

In merito agli interventi proposti in virtù alla realizzazione nuovo Terminal crociere, occorre però considerare che attualmente i procedimenti autorizzativi sono in corso di svolgimento, e quindi l'Autorità di Sistema Portuale ha ritenuto dover fare riferimento, realisticamente e cautelativamente, all'attuale conformazione geometrica della rete stradale, perfezionandone ulteriormente lo scenario infrastrutturale.

La Sezione, preso atto di quanto fin qui richiamato sulla base della prospettazione dell'Autorità istante, osserva che per quanto riguarda la prevista futura configurazione della viabilità nell'area portuale, nella stessa analisi trasportistica allegata all'istanza di ATF si dichiara in effetti che soltanto alcuni degli interventi dello studio 2017 sono stati inclusi nelle analisi, e segnatamente:

- l'instradamento dei veicoli diretti all'autostrada su più itinerari alternativi (Mandracchio - Molo Sud - Via Einaudi e Mandracchio - Via Mattei) durante le ore di maggiore deflusso dei veicoli in sbarco;
- la previsione di un'area di parcheggio a monte della Facility 2B, dotata di collegamento diretto ai varchi di controllo;
- la riprogettazione dell'area di accesso al Terminal crociere e a Fincantieri, finalizzata a migliorare la fluidità e la sicurezza delle diverse correnti di traffico.

Altri interventi, invece, sono stati diversamente definiti nell'attuale analisi, e in particolare è stata esclusa la realizzazione di una corsia dedicata per la svolta a destra dei veicoli provenienti da Via Einaudi sulla rotatoria (Via Mattei-Via Einaudi) di ingresso all'area portuale, che viene ora considerata non più praticabile visto il nuovo progetto di ridisegno dalla rotatoria, che non consente spazi sufficienti per l'inserimento di tale connessione diretta esterna all'anello di circolazione.

Nel complesso, la Sezione evidenzia perciò che l'intera configurazione del sistema viario andrebbe attualmente coordinata e integrata, rappresentandola per mezzo di elaborati grafici coerenti e completi, al fine di poter considerare unitariamente tutte le modifiche previste, congiuntamente alla valutazione degli impatti sulla viabilità e sulla gestione dei flussi di traffico, causati dai proposti cambiamenti delle funzioni assegnate ai diversi spazi portuali.

In merito a questo aspetto, ossia alle condizioni di deflusso del traffico, pur tenendo conto di quanto asserito nelle conclusioni degli studi citati, secondo cui *“le analisi hanno evidenziato una buona capacità della rete portuale ad assorbire i carichi veicolari negli scenari valutati, mostrando condizioni di deflusso accettabili e l'assenza di fenomeni degenerativi della circolazione, quali rallentamenti consistenti o code”*, si osserva che, secondo le previsioni progettuali, la conformazione di alcuni elementi stradali presenta significative criticità per la sicura e confortevole circolazione dei veicoli.

Si fa riferimento in particolare ad alcuni tronchi stradali caratterizzati da forti curvature ed elevati angoli di deviazione, rotatorie con bracci adiacenti molto ravvicinati, corsie e piattaforme di ampiezza limitata e potenzialmente inadeguate a ospitare la fascia d'ingombro in curva dei veicoli più critici. Tutto ciò potrebbe condizionare fortemente le manovre, pur senza dar luogo a effetti di accodamento o congestione, ma comunque determinando disagi e problemi nella circolazione veicolare.

Tali aspetti dovranno essere perciò ulteriormente approfonditi, nell'ambito dell'iter di progettazione delle infrastrutture di viabilità oggetto di intervento, e si segnala all'Autorità di

Sistema Portuale la necessità di prestare particolare attenzione agli aspetti su menzionati.

Infine, con specifico riferimento alla previsione progettuale riguardante la rotatoria tra via Einaudi e via Mattei che “*assumerà una forma allungata al fine di garantire l’accesso diretto all’area della nuova darsena, sgravando così il percorso Via Einaudi-Via Vanoni dal transito dei mezzi pesanti*”, si evidenzia che, secondo l’attuale rappresentazione di progetto, l’intersezione non risulta riconducibile né alla tipologia delle “rotatorie” propriamente dette, né alle “sistemazioni con circolazione rotatoria”, così come previste dalle norme allegare al D.M. 19.4.2006. Inoltre, si sottolinea che secondo le statistiche più accreditate, l’incidentalità rilevata nelle sistemazioni non circolari risulta molto maggiore che nelle rotatorie aventi geometria regolare. Si raccomanda perciò la revisione del progetto, al fine di ricondurre l’intersezione alla piena conformità rispetto alle norme cogenti e alle migliori pratiche tecniche in uso.

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione all’unanimità è del

### **PARERE**

- che la proposta, trasmessa dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale – Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona, avente ad oggetto “*Adeguamento Tecnico Funzionale del Porto di Ancona*”, può rientrare tra le fattispecie di adeguamento tecnico-funzionale secondo le norme vigenti;
- che, al fine di perfezionare la presente procedura di adeguamento tecnico-funzionale, l’Autorità di Sistema Portuale dovrà tener conto di tutte le prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni di cui ai considerato del presente parere.

### LA COMMISSIONE RELATRICE

(Greco, Karrer, Tomasicchio, Cantisani, Simeone, Modena, Nappi, Musio, Direzione Marittima di Ancona, Maggiore, Ottolenghi, Miano)

Firmato virtualmente tramite e-mail di assenso

Il Segretario:  
F.to  
(Luisa Ottolenghi)

Visto:  
Il Presidente  
F.to  
(Giuseppe Ianniello)

LA PRESENTE COPIA COMPOSTA DI N. 19 PAGINE È CONFORME ALL’ORIGINALE ESISTENTE PRESSO LA SEGRETERIA DELLA SECONDA SEZIONE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI.

Il Segretario