

VE

ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE	
Presidente	<input checked="" type="checkbox"/>
Segretario Generale	<input checked="" type="checkbox"/>
Ufficio Sviluppo Prom. e Stat.	<input type="checkbox"/>
Direzione AA.GG.	<input type="checkbox"/>
Sett. Legale e App.	<input type="checkbox"/>
Direzione Tecnica	<input checked="" type="checkbox"/>
Sett. Informatico	<input type="checkbox"/>
Direzione Amministrativa	<input type="checkbox"/>
Direzione Demanio	<input type="checkbox"/>
Ufficio Security	<input type="checkbox"/>
Protocollo Riservato	<input type="checkbox"/>

ARR-014752-16\_12\_2020



*Consiglio Superiore Dei Lavori Pubblici*  
*Seconda Sezione*

All'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale  
Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona  
segreteria@pec.porto.ancona.it

TRASMESSA VIA PEC

**OGGETTO:** Affare 71/2019. Porto di Ancona. Banchinamento del fronte esterno del molo Clementino. Istanza di parere della variante localizzata ex articolo 22, comma 6 del d.lgs. n.169/2016 e ss.mm.ii. al vigente piano regolatore portuale. Trasmissione copia parere.

Con riferimento alla richiesta di parere formulata con nota N. 5086 del 09.09.2019, acquisita in atti al prot. N. 8922 del 16.10.2019 e seguenti, si trasmette l'allegata copia conforme, in formato pdf, del parere n. 71/2019 reso da questa Sezione nella adunanza del 25 novembre 2020.

Il Segretario:  
(ing. Luisa Ottolenghi)

Firmato digitalmente da  
**Luisa Ottolenghi**

O - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
C - IT  
Data e ora della firma: 11/12/2020 19:09:23





*Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*  
*Sezione Seconda*

*Adunanza del 25 Novembre 2020*

*A. del Protocollo 71/2019*

**OGGETTO:** Affare n. 71/2019. Porto di Ancona. Banchinamento del fronte esterno del molo Clementino. Istanza di parere della variante localizzata ex articolo 22, comma 6 del d.lgs. n.169/2016 e ss.mm.ii. al vigente piano regolatore portuale.

**LA SEZIONE**

**VISTA** la nota n. 5086 del 09.09.2019, acquisita al prot. n. 8922 del 16.10.2019, con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale – Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona - ha presentato istanza di parere della variante localizzata ex art. 22, comma 6 del d.lgs. n.169/2016 come modificato dall'art.14 del D.lgs. 232/2017, al vigente Piano Regolatore Portuale di Ancona indicata in oggetto;

**VISTE** le note prot. 9265 del 25/10/2019, prot. 10247 del 26/11/2019, prot. 676 del 23.01.2020, e prot. 7041 del 17/09/2020 con le quali è stata nominata, integrata ed infine rimodulata la Commissione Relatrice;

**ESAMINATI** gli atti;

**UDITA** la Commissione relatrice (SANTORIELLO, KARRER, TOMASICCHIO, GALLERANO, SIMEONE, MODENA, NAPPI, MUSIO, D'ALESSANDRO, MIANO, OTTOLENGHI, MAGGIORE, MORETTI (COMANDANTE DM ANCONA)).

## PREMESSO

### A. PROPOSTA DI VARIANTE LOCALIZZATA: DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI

La proposta di variante localizzata all'esame è corredata dai seguenti elaborati:

- Relazione del Responsabile del procedimento di inquadramento generale dell'intervento;
- Progetto di fattibilità tecnica ed economica ex art. 23 D. del Lgs. n. 50/2016 ss. mm. ii.:
  - Relazione tecnico-illustrativa;
  - Relazione sismica;
  - Relazione geotecnica e geologica;
  - Relazione idraulico-marittima;
  - Relazione idrologica;
  - Computo metrico estimativo;
  - Quadro economico;
  - Tav. 1 "Stralcio del Piano Regolatore Portuale vigente con sovrapposizione al Piano Regolatore Generale di Ancona";
  - Tav. 2 "Viabilità di accesso ed interna, assetto banchine portuali";
  - Tav. 3 "Stato di fatto: planimetria, foto ed immagini 3D";
  - Tav. 4 "Stato di fatto area di intervento: planimetria generale quotata e rilievo batimetrico con sezioni";
  - Tav. 5 "Sezioni scogliera attuale e sovrapposizione banchina";
  - Tav. 6 "Planimetria nuova banchina (soluzione 1)";
  - Tav. 7 "Planimetria nuova banchina (soluzione 2)";
  - Tav. 8 "Viabilità: stato di fatto e di progetto";
  - Tav. 8/bis "Viabilità: stato di fatto e di progetto";
  - Tav. 9 "Planimetria, prospetti e sezioni tipo di progetto (soluzione 1)";
  - Tav. 10 "Planimetria, prospetti e sezioni tipo di progetto (soluzione 2)";
  - Tav. 11 "Fognature e impianti: planimetria e particolari costruttivi";
  - Tav. 12 "Particolari costruttivi";
- Elaborati e studi specialistici:
  - indagini biologiche;
  - verifica preventiva dell'interesse archeologico del sito interessato;
  - studio preliminare ambientale e paesaggistico ex D. Lgs. n. 50/2016 ss. mm. ii. (09/2018);
  - rapporto preliminare ambientale (propedeutico alle verifiche di assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica) ex D. Lgs. n. 152/2006 ss. mm. ii. (06/2019);
  - simulazioni e verifiche di manovrabilità nautica all'interno del bacino portuale interessato in relazione alla nuova banchina oggetto di intervento;
  - studio specialistico idraulico marittimo;
  - studio di prefattibilità energetica;
  - analisi degli impatti prevedibili sulla viabilità portuale;

- analisi della sostenibilità economico-finanziaria dell'intervento;
- Atti:
  - Delibera dell'allora Comitato dell'Autorità Portuale di Ancona n. 10 del 29/04/2016 per l'avvio delle procedure progettuali ed amministrative finalizzate all'intervento in oggetto.
  - Delibera di intesa della Giunta Comunale di Ancona n. 221 in data 19/04/2018;
  - Delibera del Comitato di Gestione n. 19 in data 23/07/2019, di adozione della variante localizzata al vigente P.R.P.
  - Istanza di verifica di assoggettabilità a V.A.S. trasmessa alla Regione Marche con prot. 4662 del 07/08/2019.
  - Trasmissione Determinazione conclusiva Conferenza di servizi preliminare (prot. 2749 del 22/05/2019 dell'AdSP) con relativi atti:
    - Determinazione Conclusiva Conferenza di servizi preliminare del 40/04/2019;
    - Verbale di riunione del 21/02/2019;
    - Convocazione riunione;
    - Parere della Difesa/Marina Militare;
    - Parere della Capitaneria di Porto Ancona;
    - Parere della Guardia di Finanza;
    - Parere Direzione Interregionale delle Dogane per l'Emilia Romagna e le Marche;
    - Parere dei Vigili del Fuoco;
    - Parere del Comune di Ancona;
    - Parere Regione Marche – servizio tutela, gestione e assetto del territorio;
    - Parere del Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Toscana – Marche – Umbria;
    - Parere Ministero per i beni e le Attività Culturali – Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio delle Marche.

Con successive note sono stati trasmessi i seguenti documenti:

- parere screening VAS-ARR-009906-15\_10\_2019;
- nota integrativa dell'AdSP n. 6745 del 15/10/2020 circa l'improcrastinabilità dell'intervento.

**B. PROPOSTA DI VARIANTE LOCALIZZATA:  
INQUADRAMENTO CASO IN ESAME**

Si riporta di seguito una descrizione della variante localizzata presentata dall'AdSP del Mare Adriatico Centrale, desunta dalla "*relazione di inquadramento generale*" allegata agli atti, al fine di rintracciarne le motivazioni e di individuarne i contenuti essenziali.

“

## **1 Inquadramento territoriale e socio economico per l'analisi dello stato di fatto**

### **1.1 Inquadramento territoriale**

Il progetto consiste nell'allargamento dello spazio di calata del lato esterno del Molo Clementino, nel Porto di Ancona al fine di rispondere all'attuale esigenza di dotare il Porto di Ancona di una banchina idonea all'attracco di unità navali di moderna generazione, diversa da quelle per i traffici mercantili, con particolare riferimento alle navi da crociera e a quelle dedite al trasporto di viaggiatori marittimi.

L'area di intervento è quindi sita all'interno dell'area portuale ed in particolare nel Porto Storico di Ancona a nord della ex Sanità Marittima—[...].—Ricade, quindi, nella zona settentrionale dell'area portuale che si sviluppa lungo il waterfront della città di Ancona (Figura 1).

Le banchine ad oggi effettivamente disponibili all'ormeggio in quest'area risultano di lunghezze piuttosto esigue rispetto alle caratteristiche dimensionali ormai più ricorrenti nelle navi facenti rotta nel mare Adriatico.

L'unica banchina con un fronte d'ormeggio considerevole risulta essere la n. 1 (Figura 2), che però, per la difficoltà di accosto dovuta alla presenza del Molo della Lanterna e per la ristrettezza del piazzale ad essa asservito, risulta poco funzionale e fortemente penalizzata all'operatività delle moderne tecniche di sbarco e imbarco.



Figura 1 – Inquadramento dell'area di intervento all'interno del porto di Ancona ed in relazione alla città

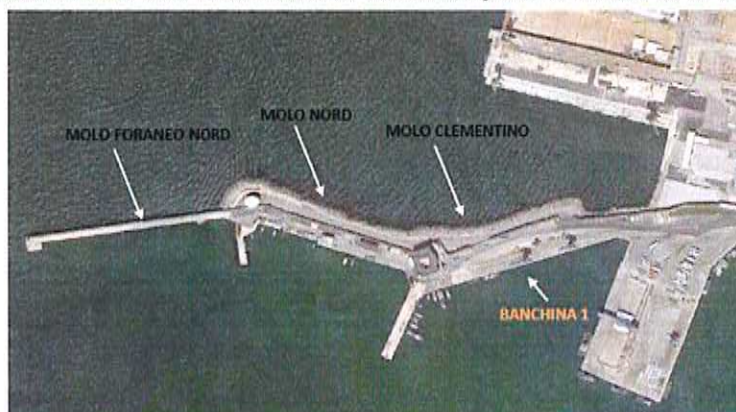


Figura 2 – Dettaglio dell'area di intervento

## **1.2 Il Piano Regolatore Portuale**

*Il vigente Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di Ancona, approvato in via definitiva con voto n. 1 del 27/18.01.1988 dal Consiglio Superiore dei LL.PP., scaturisce da una variante dell'originario P.R.P. risalente al 1965. [...]*

*Il P.R.P. originariamente si proponeva le seguenti finalità:*

- approfondimento dei fondali ad almeno 14 metri;*
- aumento degli spazi operativi;*
- razionalizzazione dell'assetto e degli impianti portuali in un più equilibrato rapporto con il tessuto urbano;*
- realizzazione di banchine che si sviluppino su lunghe estensioni (banchine rettilinee);*
- sviluppo della 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. vigente 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 riguarda il porto vecchio non erano previste modifiche all'assetto delle banchine, salvo per l'ultimo tratto del molo Nord, dove si sarebbero concentrati i servizi della Marina Militare, con un nuovo banchinamento esterno della lunghezza di m 270.*

*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.*

*L'attuazione delle suddette opere di ammodernamento e potenziamento si articola in 4 fasi, realizzate o in fase di realizzazione:*

- *fase 1: prima parte di banchina rettilinea con piazzali retrostanti e diga di sottoflutto;*
- *fase 2: seconda parte di diga di sottoflutto, completamento banchina rettilinea e piazzali;*
- *fase 3: molo di sopraflutto (lavori ultimati) e parziale demolizione molo nord (in progettazione);*
- *fase 4: banchina laterale e piazzali retrostanti.*

Stando a quanto sopra esposto il progetto proposto è congruente con gli obiettivi generali del PRP vigente, tuttavia la sua attuazione comporta un ampliamento delle funzioni del Molo Clementino rispetto al vigente P.R.P. e necessita quindi la preventiva adozione di una specifica variante localizzata ai sensi dell'art. 22 del Dlgs 169/2016 come modificato dal Dlgs 232/2017, sottoposta al medesimo procedimento previsto per le varianti stralcio di cui all'art.5 comma 4 della legge n.84/1994, previa intesa con il Comune.

Il suddetto ampliamento di funzioni non si contrappone alle esigenze della Marina Militare per la quale il porto di Ancona è identificato come base navale di appoggio operativo, ciò ai sensi dell'art. 159 del Testo unico delle disposizioni regolamentari in materia di ordinamento militare di cui al D.P.R. n.90/2010. Nello specifico, ai sensi delle suddette disposizioni normative, il porto di Ancona ha funzioni di supporto alle unità in transito in particolare per quanto concerne le attività manutentive e di logistica. Per lo svolgimento di tali attività, la Marina Militare troverebbe l'ulteriore possibilità di approdo per le proprie unità navali in transito nella banchina che verrebbe realizzata con l'intervento in argomento, laddove la stessa non fosse impegnata da scali crocieristici o di navi passeggeri o, alternativamente a ciò, sussisterebbe, in ogni caso, la disponibilità di altre banchine di ormeggio limitrofe (banchine n. 1, n.2 e n.3) ormai non più utilizzate per i traffici commerciali.

### 1.3 Compatibilità con gli strumenti pianificatori

#### 1.3.1 Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona

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 Delibera C.C. n. 128 del 14/11/2005 e pubblicata sul B.U.R. n. 108 del 7/12/2005".

La variante è stata elaborata mediante lo strumento urbanistico del Piano Particolareggiato Esecutivo del Porto di Ancona (P.P.E.).

Tabella 1 - Caratteristiche degli accosti (longitudinali) al 2012 (da PPE).

Numero	Nome	Lunghezza (m)	Fondale (m s.l.m.)	Aree retrastanti la banchina (m <sup>2</sup> )	Destinazione		
1,2,3	Molo nord lato cantiere	750	-10.00	37.800	MM e naviglio min.		
4	Molo nord lato porto	240	-10.00	43.400	Navi RO-PAX		
5	Molo Clementino	250	-10.00				
6	Molo L. Rizzo	160	-10.00				
7	Testata Molo L. Rizzo	115	-10.00				
8	Molo L. Rizzo	210	-10.00				
9	B. Molo Rizzo-Molo Wojtyla	30	-10.00	24.500	Navi RO-PAX		
10	Molo Wojtyla	80	-10.00	37.500	Navi RO-PAX		
11	Molo S. Maria	75	-10.00				
12	Molo S. Maria	200	-10.00				
13	Molo S. Maria	180	-10.50				
14	Molo 29 Settembre	220	-10.50				
15	Molo 29 Settembre	160	-10.50				
16	Calata	200	-6/7.00				
17	Molo Sud	210	-12.50*			24.000	Navi RO-RO
18	Molo Sud	215	-12.50*			46.970	Navi merci varie
19	Molo Sud	215	-12.50*				
20	Nuova darsena	270	-11.00				
21	Nuova darsena	150	-11.00	13.900	Navi carbone		
22	Nuova darsena	260	-11.00				
23	Nuova banchina comm.le	150	-14.00			44.000	Navi merci varie
24	Nuova banchina comm.le	160	-14.00	134.330	Navi containers		
25	Nuova banchina comm.le	200	-14.00				
26	Nuova banchina comm.le	200	-14.00				
27	Nuova banchina comm.le	190	-14.00				
28	Nuova banchina comm.le	250	-14.00				
29	Nuova banchina comm.le	160	-14.00	55.500	Navi granaglie e rinfuse		
<b>Totale</b>		<b>5.310</b>		<b>487.750</b>			



Si riportano di seguito le caratteristiche degli accosti al 2012 (Tabella 1). Le banchine 1,2 e 3 del molo Nord, lato cantiere, sono destinate alla Marina Militare e al naviglio minore, con un'estensione di 750m e un'area di retro-banchina di 37.800m<sup>2</sup>.

In particolare l'area di intervento ricade nella zona denominata "Lato orientale Molo Nord" (Figura 3), disciplinata dall'art. 8 delle N.T.A. della Variante in ambito portuale, riportato in Tabella 2, che descrive le caratteristiche principali dell'area, l'uso del territorio e le prescrizioni tecniche previste dalle NTA.

L'area si trova in continuità con quella del Porto Storico (art. 2), localizzato nella parte nord-orientale dell'intero ambito portuale e comprendente, procedendo in senso orario a partire dall'estremo molo a Nord le seguenti aree a terra:

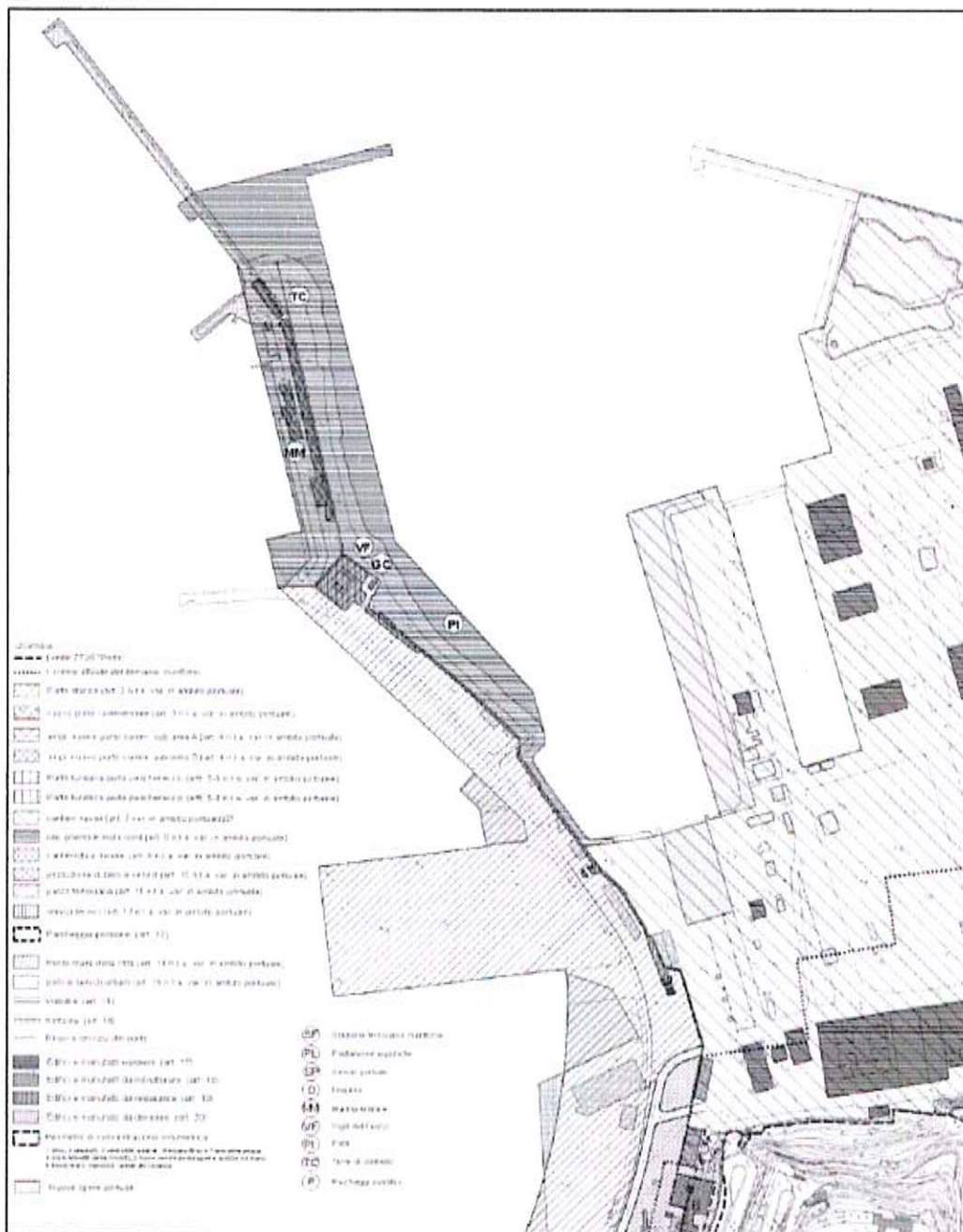


Figura 3-Stralcio Tavola A.3.1 del PRG del Comune di Ancona, relativa alla Z.T.O. 26 - Porto

- ☐ Area del molo nord;
- ☐ Area del molo Clementino;
- ☐ Area del molo Rizzo;
- ☐ Area del molo Wojtila,
- ☐ Area del molo Santa Maria;
- ☐ Area del molo XXIX Settembre.

In quest'area si trova anche il terminal crocieristico e la "Piazza sul mare".

Il P.P.E. del Porto di Ancona prevede la possibilità di ampliamento del lato orientale del molo nord, come indicato nello stralcio della Planimetria di Piano riportato in Figura 3 e pertanto il Comune di Ancona rilascerà l'attestazione di non incongruenza del progetto proposto con i propri strumenti di pianificazione.

ART. 8	LATO ORIENTALE MOLO NORD
<i>CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA</i>	
St = Sf = 26 720 mq Ife = 0,0 mc/mq V = 0 mc Sc = 0 mq  La riorganizzazione del fronte mare dell'ambito portuale in vista delle previsioni di sviluppo contemplate nel piano, comporta la realizzazione del Lato Orientale del Molo Nord. Si tratta di una nuova vasta area, affacciante sulla darsena Fincantieri, atta ad ospitare alcune delle attività che attualmente sono svolte sul molo Nord.	
<i>USI DEL TERRITORIO</i>	
Le tipologie di navi per le quali è previsto l'attracco sono <ul style="list-style-type: none"> <li>- navi della Marina Militare,</li> <li>- mezzi di servizio (VVFF, ormeggiatori, rimorchiatori, polizia piloti, Autorità Portuale, guardia di Finanza)</li> </ul> Le attività consentite sono: <ul style="list-style-type: none"> <li>- direzione, amministrazione e controllo,</li> <li>- imbarco e sbarco.</li> </ul> Le opere realizzabili sono: <ul style="list-style-type: none"> <li>- banchine, pontili e attrezzature di ormeggio,</li> <li>- scali di alaggio,</li> <li>- uffici,</li> <li>- stazione sanitaria,</li> <li>- stazione dei Vigili del Fuoco,</li> <li>- opere stradali;</li> <li>- parcheggi.</li> </ul> Altri usi, purché coerenti e strettamente necessari alle attività portuali sopra indicate: <ul style="list-style-type: none"> <li>- magazzini (uso U4/10)</li> <li>- attrezzature militari (U4/22)</li> </ul>	
<i>PRESCRIZIONI TECNICHE</i>	
E' consentita, sulla base di un progetto complessivo riguardante l'intera area, la realizzazione di nuovi edifici fino a raggiungere una superficie coperta non superiore al 10% della superficie complessiva dell'area. La distanza minima del muro storico con il corridore deve essere di m 10. L'altezza massima consentita (H max) è pari a 5 m, ad eccezione delle attrezzature tecniche e di controllo (esempio torre di controllo ormeggiatori e piloti).  Rapporto massimo di copertura (Q) = 0,1 mq/mq Altezza massima degli edifici (H max) = 5 m	

Come dichiarato dal Dirigente della Direzione Pianificazione Urbanistica, Edilizia Pubblica, Porto e Mobilità Urbana, Progetti Speciali, Ambiente e Green Economy, con nota del 25/10/2016, la realizzazione della nuova banchina multiuso al Molo Nord, seppure di diversa morfologia rispetto a quella prevista dallo strumento urbanistico vigente, risulta compatibile con il Piano Regolatore Generale in Ambito Portuale.

Inoltre, con nota del Sindaco in data 10/05/2018, il Comune di Ancona ha espresso l'intesa sugli obiettivi strategici per la realizzazione delle opere in argomento dichiarando la disponibilità

dell'Amministrazione Comunale ad intraprendere, nell'ambito delle relative competenze istituzionali e delle vigenti disposizioni normative, le eventuali azioni necessarie al perfezionamento del procedimento di "variante localizzata".

### **1.3.2 Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico dell'Autorità di Bacino delle Marche**

[...] All'interno dei bacini idrografici di rilievo regionale, il PAI individua le aree soggette a pericolosità e a rischio idraulico in quanto inondabili da piene fluviali delle aste principali assimilabili ad eventi con tempi di ritorno fino a 200 anni e le aree soggette a pericolosità e a rischio idrogeologico gravitativo per fenomeni franosi.

L'area portuale di Ancona non è interessata direttamente da rischio idraulico, né idrogeologico gravitativo. Tuttavia, sul lato nord di questa zona insiste l'area di Colle Guasco in cui nell'ambito del PAI sono state identificate due aree a rischio frana, mostrate in Figura 4.

In particolare all'area identificata con la sigla F-13-0131, adiacente al porto, il PAI attribuisce un indice di pericolosità 1 (moderata – Frana complessa inattiva) e un grado di rischio 2, definito come rischio medio (possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche) (Regione Marche - Autorità di Bacino Regionale, 2004).

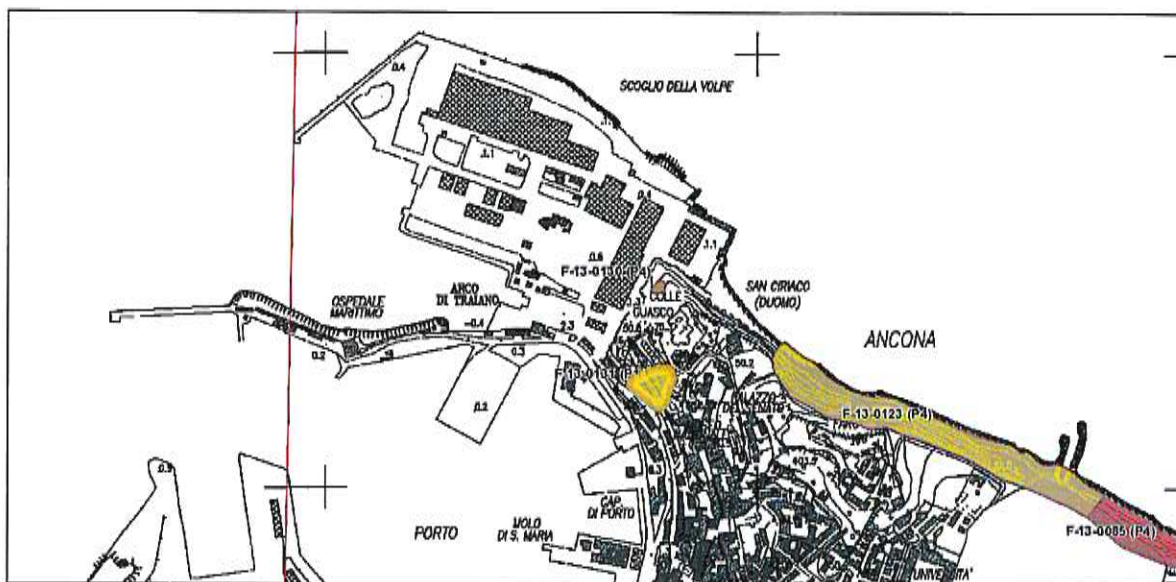


Figura 4 – Aree a rischio idrogeologico – Stralcio Tavola RI 23c – da Cartografia WebGIS PAI (Regione Marche - Autorità di Bacino Regionale, 2016)

### **1.3.3 Beni architettonici e monumentali**

All'interno del Porto Storico di Ancona si trovano edifici e manufatti di interesse storico e architettonico.

In particolare, lungo il molo Clementino e il molo Nord una parte delle mura del porto, il basamento della lanterna, l'arco Clementino e l'arco Traiano (Figura 5) sono sottoposti a vincolo di tutela (ex legge 1089/39 trasfusa nell'art. 10 comma 1 del Dlgs. N. 42/2004) con Decreto della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici delle Marche emanato in data 30/04/2004.

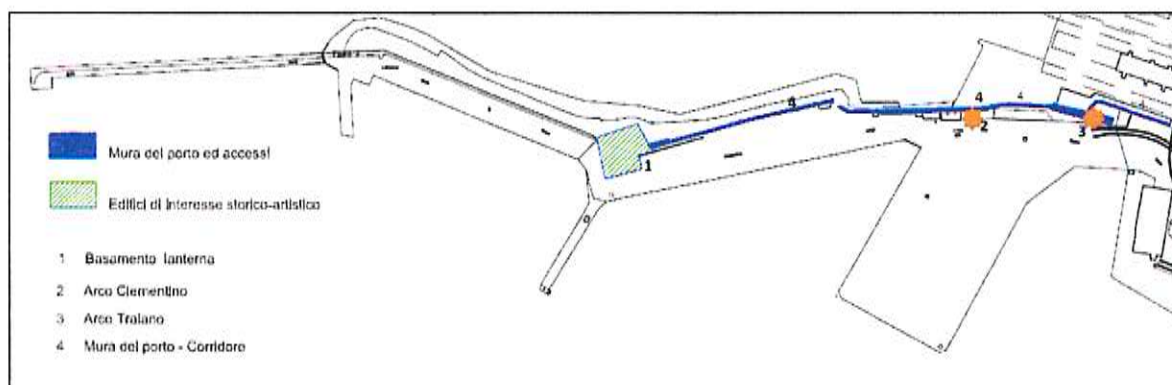


Figura 5 – Beni architettonico-monumentali nell'area di intervento

### 1.3.4 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ancona

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ancona (P.T.C.P.) è articolato in "Ambiti Territoriali Omogenei" (ATO) che rappresentano l'unità spaziale di riferimento per la pianificazione del territorio provinciale. Il Piano definisce gli indirizzi per le azioni da prevedere nei diversi ATO.

Come mostrato nella Figura 6, il porto rientra insieme alla città nella zona definita "Ambito territoriale U dell'area urbana di Ancona". Il Piano evidenzia l'importanza della presenza di instabilità diffusa dei versanti degradanti verso mare interessati dalla frana Barducci. Tale fenomeno è oggetto anche del Piano di Risanamento AERCA (Grande Frana di Ancona) con la promozione di interventi di messa in sicurezza e tutela e per la mitigazione del rischio.

Grande rilevanza ed urgenza viene attribuita alle opere di razionalizzazione della mobilità interna dell'area portuale che devono inserirsi in un disegno che tenda a ripristinare un rapporto visivo, funzionale e simbolico tra la città ed il suo porto.



Figura 6 – Carta di sintesi del P.T.C.P per l'area urbana di Ancona (Provincia di Ancona - III Dipartimento- Governo del Territorio- Area SIT-PTC)

#### **1.4 Analisi dei fabbisogni**

Attualmente nell'ambito portuale si svolgono le seguenti principali tipologie di traffico oltre a funzioni di accosto e servizi per marina militare ed altri corpi, pesca, cantieristica e nautica da diporto:

- traffico merci (navi merci secche alla rinfusa e containerizzate) a cui sono destinati 8 accosti nella zona molo sud e nuova darsena;
- traffico passeggeri costituito da navi traghetto Ro-Pax e crociere, a cui sono destinati 9 accosti nel porto storico.

Nell'ambito dei traffici mercantili, il Porto di Ancona, si sta dotando di nuove infrastrutture adeguate a far fronte alle sempre maggiori dimensioni delle navi moderne, secondo quanto i vigenti strumenti di pianificazione territoriale prevedono già.

Al contrario non dispone ancora, nemmeno in termini di programmazione, di nessuna infrastruttura idonea al settore Ro-Pax od altri, né agli approdi militari sempre più ricorrenti negli ultimi anni.

L'ADSP ha quindi individuato la possibilità di banchinare e di allargare lo spazio di calata del lato esterno del Molo Clementino, oggi non attraccabile in quanto protetto da una mantellata in massi di cls., in maniera da realizzare un fronte di lunghezza pari a circa 355 m, quindi idoneo alla ricettività delle unità navali di medie e grandi dimensioni (oltre i 300 m). Questo nell'intento di rispondere alla moderna richiesta di accosti di maggiori dimensioni.

Tale banchina potrebbe avere un'estensione dello spazio di calata di circa 60.000m, ricavato principalmente verso terra senza intaccare quindi gli spazi necessari alle manovre nautiche nel bacino portuale, né le aree di rispetto già contemplate dai vigenti strumenti di pianificazione territoriale per la tutela delle limitrofe emergenze storiche e monumentali. Si otterrebbe quindi un accosto idoneo all'attracco ed allo svolgimento delle operazioni commerciali delle navi moderne di grandi dimensioni, con particolare riferimento alle navi da crociera e a quelle dedite al trasporto di viaggiatori marittimi, nonché estremamente utile per attività sussidiarie della protezione civile e della Marina Militare. La nuova banchina è stata infatti individuata in classe d'uso IV e quindi con caratteristiche strutturali rispondenti a resistere anche ad eventi calamitosi di eccezionale rilevanza, al fine di garantire la funzionalità anche in condizioni estreme di criticità.

## **2 Analisi di sostenibilità economico-finanziaria dell'intervento**

### **2.1 Introduzione**

Il presente progetto di fattibilità è corredato da un completo studio di "Analisi Costi-Benefici" di cui si riportano sinteticamente i risultati e a cui si rimanda per i dettagli delle analisi eseguite.

Il costo complessivo di realizzazione della nuova banchina è di 22.2Mln di euro.

L'orizzonte temporale considerato nella valutazione del progetto è di 52 anni complessivi, di cui 2 anni di cantiere per la realizzazione dell'opera e 50 di operatività del progetto.

Il modello di gestione dell'opera prevede l'utilizzo in concessione della nuova banchina da parte di una Compagnia di navigazione per l'approdo delle proprie navi da crociera.

Per questo motivo è prevista la stipulazione di un contratto di concessione, di durata di 50 anni, tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (soggetto realizzatore dell'opera) ed una Compagnia di navigazione concessionaria.

È inoltre previsto l'utilizzo, sempre in concessione, di un'area in prossimità della nuova banchina da parte di una società che provvederà alla costruzione e gestione di un Terminal per l'erogazione di tutti i servizi necessari per i passeggeri che approderanno sulla nuova banchina. Anche in questo caso è previsto un contratto di concessione tra l'ADSP e la società terminalista.

[...]

## **2.2 Modello gestione dell'opera**

*Nell'impostazione dell'ABC il primo passo ha riguardato la definizione di un modello di gestione dell'opera al fine di costruire il sistema di domanda-offerta di beni e servizi.*

*In particolare, il modello di gestione ipotizzato prevede:*

- *L'utilizzo in concessione della nuova banchina da parte di una Compagnia di navigazione per l'approdo delle proprie navi da crociera di ultima generazione (con lunghezza superiore ai 300 metri e circa 130mila TSL) che attualmente non potrebbero approdare nel porto di Ancona. E' prevista la stipulazione di un contratto di concessione della durata di 50 anni, (l'orizzonte temporale previsto per la valutazione del progetto d'investimento) tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (soggetto realizzatore dell'opera) ed una Compagnia di navigazione concessionaria;*
- *L'utilizzo in concessione di un'area in prossimità della nuova banchina da parte di una società per la costruzione e gestione di un Terminal passeggeri per l'erogazione dei servizi necessari per i passeggeri che approderanno sulla nuova banchina. Anche in questo caso è previsto un contratto di concessione tra l'ASDP e la società terminalista;*
- *l'acquisto da parte della Compagnia di navigazione (che si rivolgerà ai vari soggetti che già operano in regime di concessione nel porto di Ancona) di*
  - a) *servizi tecnici-nautici (pilotaggio, ormeggio, rimorchio) necessari per l'approdo delle navi;*
  - b) *fornitura di beni e servizi (in particolare smaltimento dei rifiuti e rifornimento di acqua e carburante);*
  - c) *servizi terminalistici per i passeggeri e per la nave (assistenza e accoglienza, controllo e sicurezza imbarchi/sbarchi, trasporto bagagli, controllo radiogeno dei bagagli e provviste, etc.).*
- *il soggetto realizzatore (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale) oltre all'investimento iniziale, dovrà sostenere le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'opera e garantire i servizi generali, quali illuminazione, sicurezza e pulizia, per la fruibilità dell'infrastruttura da parte dei soggetti concessionari (Compagnia di navigazione e Società terminalista);*
- *a fronte dell'investimento realizzato e dei servizi generali erogati il concedente incasserà un canone di concessione annuo.*

## **2.3 Sostenibilità finanziaria**

*Dall'Analisi Finanziaria risulta che il progetto di realizzazione della banchina per il soggetto attuatore ha un rendimento finanziario positivo di oltre 1.5milioni di euro.*

*Il piano finanziario mostra che la sostenibilità finanziaria del progetto dovrà essere garantita da finanziamenti pubblici per un importo pari ai costi di investimento iniziali, 22.2 milioni di euro necessari per la realizzazione dell'opera e da erogare nei due anni di cantiere.*

*A partire dal terzo anno, quando inizia l'operatività del progetto, i rientri finanziari attesi coprono abbondantemente i flussi di cassa in uscita anche negli esercizi in cui si dovranno sostenere i costi di manutenzione straordinaria.*

## **2.4 Analisi dell'impatto socio-economico**

*I benefici economico-sociali identificati nell'analisi economica sono:*

- 1. i benefici economici diretti, rappresentati dal Valore Aggiunto e dall'occupazione generate dalle aziende portuali che opereranno sulla nuova banchina [...].*
- 2. i benefici economici indiretti, rappresentati dal valore aggiunto e dall'occupazione prodotta dalla spesa che crocieristi e membri dell'equipaggio effettueranno nel territorio di riferimento;*
- 3. i benefici economici indotti, in quanto la domanda di beni e servizi [...] determineranno un ulteriore incremento di domanda di beni e servizi in altri comparti economici e quindi la generazione di ulteriore Valore Aggiunto e occupazione;*
- 4. esternalità negative, rappresentate dall'inquinamento ambientale generato dall'approdo di grandi navi da crociera e dal traffico automobilistico dei crocieristi che raggiungono la città di Ancona con il proprio mezzo. [...] si è proceduto a misurare la performance economica e sociale del progetto*

mediante il calcolo del Valore Attuale Netto Economico (VANE) che risulta pari a oltre 985 milioni di euro.

Nonostante i costi sociali dovuti all'inquinamento non siano trascurabili (circa 15,5 milioni di euro l'anno) il progetto d'investimento rappresenta uno straordinario fattore di sviluppo economico per l'intera area di riferimento generando un flusso di cassa economico-sociale netto (cioè detratti i costi sociali) di oltre 62 milioni di euro all'anno, con un incremento dell'occupazione pari a circa 1.468 unità lavorative.

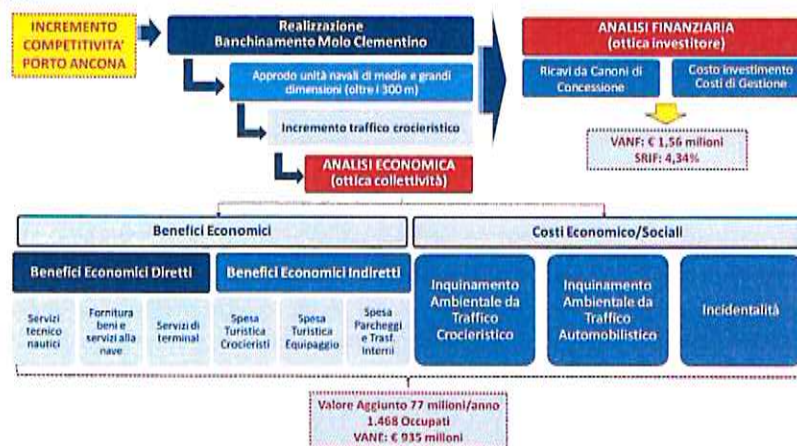


Figura 7 - Sintesi della logica dell'analisi economico-finanziaria del progetto e dei risultati attesi

### 3 Descrizione del progetto e analisi delle alternative progettuali

#### 3.1 Descrizione generale

Il progetto proposto prevede di allargare lo spazio di calata del lato esterno del Molo Clementino, oggi non attraccabile in quanto protetto da una mantellata in massi di cls., in maniera da realizzare un fronte di lunghezza pari a circa 355 m, quindi idoneo alla ricettività delle unità navali di medie e grandi dimensioni attualmente sempre più comuni.

La banchina avrà una estensione di circa 60 m dello spazio di calata, ottenendo così un accosto idoneo all'attracco ed allo svolgimento delle operazioni commerciali delle navi moderne di grandi dimensioni. Nel progetto proposto tale estensione è stata ricavata prevalentemente verso terra, senza intaccare quindi gli spazi necessari alle manovre nautiche nel bacino portuale e tenendo conto sia della distanza di sicurezza di circa 200m dalla banchina di allestimento della Fincantieri, sia delle aree di rispetto già contemplate dai vigenti strumenti di pianificazione territoriale per la tutela delle limitrofe emergenze storiche e monumentali.

I fondali attuali nella zona di intervento sono ridotti ad una profondità di circa -8m, mentre il resto della darsena presenta fondali con una profondità mediamente pari a circa -10m slmm. Sarà quindi necessario eseguire opere di escavo per circa 35.000mc di materiale per portare il livello del fondale antistante la banchina alla quota di progetto di -10m, per consentire l'accosto di navi anche di elevato pescaggio

La nuova banchina è stata progettata per poter rientrare in classe d'uso IV, con caratteristiche strutturali rispondenti a resistere anche ad eventi calamitosi di eccezionale rilevanza, al fine di garantire la funzionalità anche in condizioni estreme di criticità. Una struttura siffatta sarebbe quindi estremamente utile anche per accosti finalizzati all'attività della protezione civile e della Marina Militare.

La banchina sarà servita da una strada di accesso, cunicoli di predisposizione reti impiantistiche, bitte di ormeggio da 160 tonn., parabordi, arredi vari di banchina. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una vasca per il trattamento delle acque di prima pioggia posta

alla radice della banchina in modo da canalizzare le acque meteoriche che non saranno scaricate direttamente a mare. [...]

In entrambe le soluzioni l'accesso avverrà tramite il varco della Fincantieri, con uno spostamento della rotonda di circa 15-20m più a Sud, proprio in corrispondenza del varco stesso per facilitare il defluimento dei veicoli e consentire tragitti comodi anche ad eventuali mezzi pesanti.

### 3.2 Descrizione delle alternative progettuali

#### 3.2.1 Alternative di layout

Le alternative progettuali analizzate nel progetto di fattibilità tecnico-economica comprendono due diversi layout per ognuno dei quali sono possibili due differenti tipologie costruttive.

I due layout progettuali sono i seguenti:

- SOLUZIONE 1, banchina lineare rettilinea sul fronte esterno del molo Nord, attualmente protetto da massi in cls, di 350,00 m lunghezza e 60,00 m di larghezza con accesso attraverso l'area della Fincantieri (Figura 8)
- SOLUZIONE 2, banchina lineare rettilinea sul fronte esterno del molo Nord, attualmente protetto da massi in cls, di 350,00 m lunghezza e 60,00 m di larghezza con risvolto alla radice di larghezza 60,00 m (Figura 9).

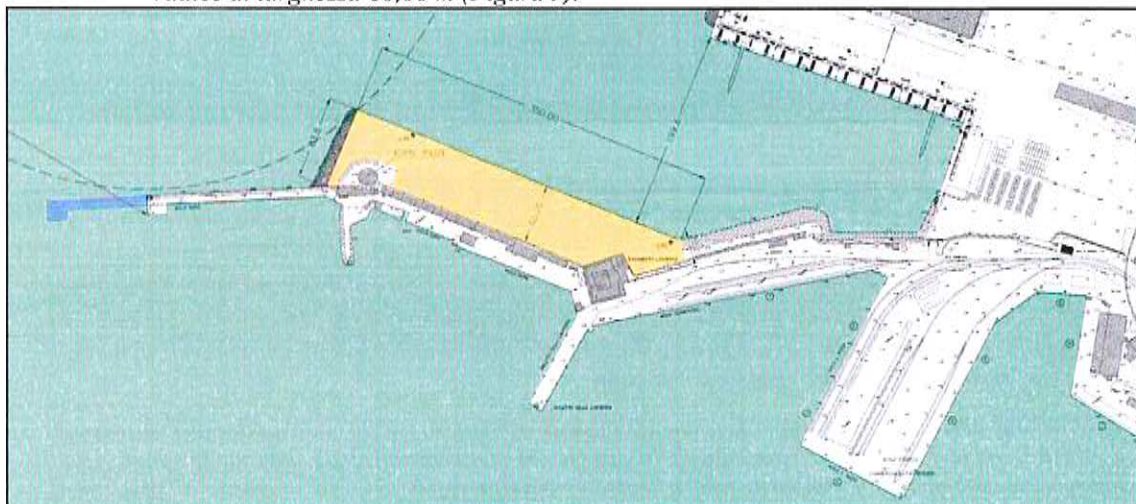


Figura 8 - Planimetria generale di progetto SOLUZIONE 1 senza retrobanchina.

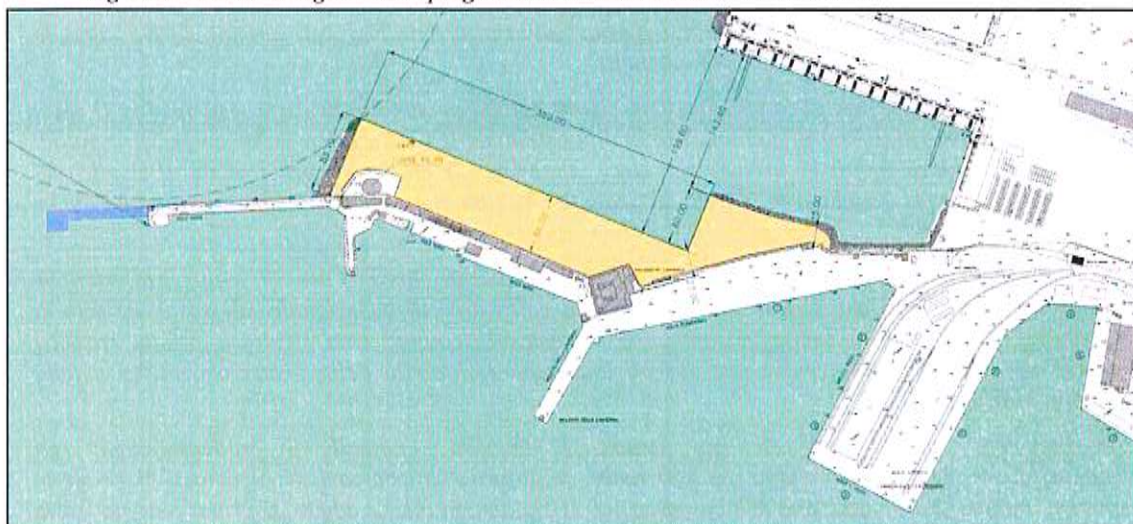


Figura 9 - Planimetria generale di progetto SOLUZIONE 2 con retrobanchina.



Nella soluzione 2 la presenza del risvolto di 60 m perpendicolare alla banchina garantirebbe condizioni di ormeggio più sicure e consentirebbe inoltre di effettuare operazioni di imbarco e sbarco da poppa, oggi sempre più comuni per molte unità navali, anche militari, dotate di portelloni poppieri.

### 3.2.2 Tipologie costruttive

Le due tipologie costruttive individuate, applicabili ad entrambe le soluzioni progettuali, sono:

- Banchina fondata superficialmente, realizzata in massi pilonati con ultima cella antiriflettente sul fronte esterno del molo Nord;
- Banchina fondata in profondità, realizzata su tre file di pali sui quali viene realizzato un impalcato in calcestruzzo armato e un successivo solettone.

#### 3.2.2.1 Banchina in massi pilonati con cella antiriflettente

La banchina a massi pilonati con cella antiriflettente (Figura 10) rappresenta la soluzione più tradizionale, ampiamente utilizzata nello stesso porto di Ancona; unico accorgimento particolare è la realizzazione di un masso di sommità antiriflettente, ottenuto inserendo una scarpata in pietrame all'interno della cella, per limitare il fenomeno della riflessione dell'onda incidente all'interno del bacino portuale.

La soluzione su pile di massi prefabbricati in cls richiede mezzi per la messa in opera (pontoni) con portata particolarmente elevata.

Con tale scelta progettuale si ritiene di poter garantire la realizzazione dell'opera con costi più contenuti e con la certezza dell'esecuzione, rispettando nel contempo le gravose esigenze imposte da una struttura così importante per l'ormeggio dei grandi navi. [...]

Nelle ipotesi progettuali l'opera di sostegno sarà realizzata su uno scanno di imbasamento in tout-venant di cava, posto a -10 m, sul quale verranno posti massi pilonati in cls in quattro ordini a quinconce, con masso guardiano alla base. I massi verranno tra loro "cuciti" con barre Dywidag verticali, inseriti in fori riempiti con boiaccia di cemento.

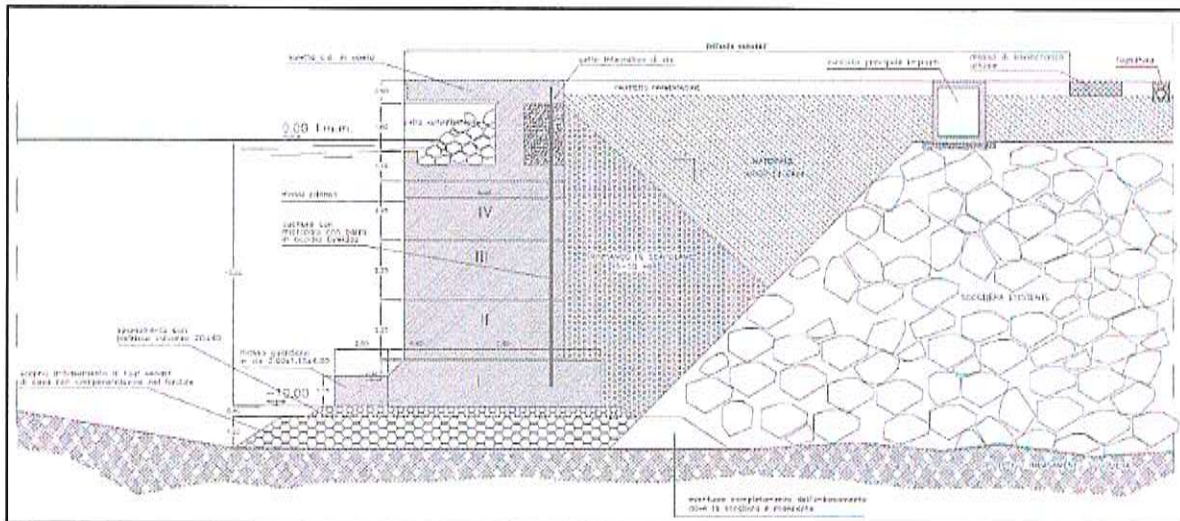


Figura 10 - Sezione tipo banchina in massi pilonati con cella antiriflettente.

In sommità della pila verrà posta una cella antiriflettente, con riempimento retrostante di cls. La banchina verrà, poi, rinfiancata a tergo con scapolame e materiale arido di cava (tout venant). La fascia di retrobanchina è realizzata in asfalto, su strato di misto cementato, oppure con pavimentazione di tipo industriale.

Per conferire alla struttura una riserva di resistenza rispetto ad azioni trasversali impreviste, sia per la banchina su massi che per quella su pali, sono previsti tiranti Dywidag  $\Phi 36$  mm ancorati a corpi morti, posizionati al di fuori del cuneo di spinta del terrapieno.

Con questa tipologia costruttiva la riprofilatura della banchina richiede il salpamento di circa 22.000,00 ton. di massi artificiali in cls attualmente presenti lungo la mantellata.

### 3.2.2.2 Banchina su pali

La banchina totalmente su pali (Figura 11) è quella che offre le maggiori garanzie riguardo al fenomeno della riflessione e rappresenta certamente la soluzione migliore dal punto di vista dello smorzamento dell'agitazione ondosa.

Ha il vantaggio di non presentare fenomeni di assestamento nel breve e lungo termine, da valutare nel caso della costruzione su celle o massi, soprattutto in casi in cui sulla banchina siano svolte attività che richiedano spostamenti di carichi pesanti. Comporta però un maggiore salpamento della scogliera esistente per la realizzazione dei pali ed il rischio di poter reperire trovanti nella infissione della camicia.

La tipologia costruttiva su pali richiede, anche per un suo dimensionamento di massima, una conoscenza delle caratteristiche geotecniche del fondale, tenuto conto del fatto che l'infissione della camicia in acciaio e la loro lunghezza totale, può aumentare i costi di realizzazione.

L'impalcato progettato potrebbe avere le seguenti caratteristiche:

1. circa n. 243 pali di fondazione  $\square$  1.500 armati per la banchina (SOLUZIONE 1 senza risvolto);
2. circa n. 39 pali di fondazione  $\square$  1.500 armati per il risvolto della banchina (SOLUZIONE 2 con risvolto);
3. lunghezza media di 29,00 m, posti ad un interasse di circa 4,50 m;
4. travi di bordo lato mare, sagomate, con sezione rettangolare;
5. travi di bordo ortogonali alla banchina, sagomate, con sezione rettangolare;
6. solettone in c.c.a. di spessore 60 cm per tutto l'impalcato;
7. tiranti di irrigidimento con barre Dywidag ancorati a corpi morti

Tutta la palificata prevede l'impiego di pali trivellati rivestiti con lamierino di acciaio, di lunghezza pari a 25,00 m, spinti fino alla formazione in posto in cui verranno infissi per circa 5 m.

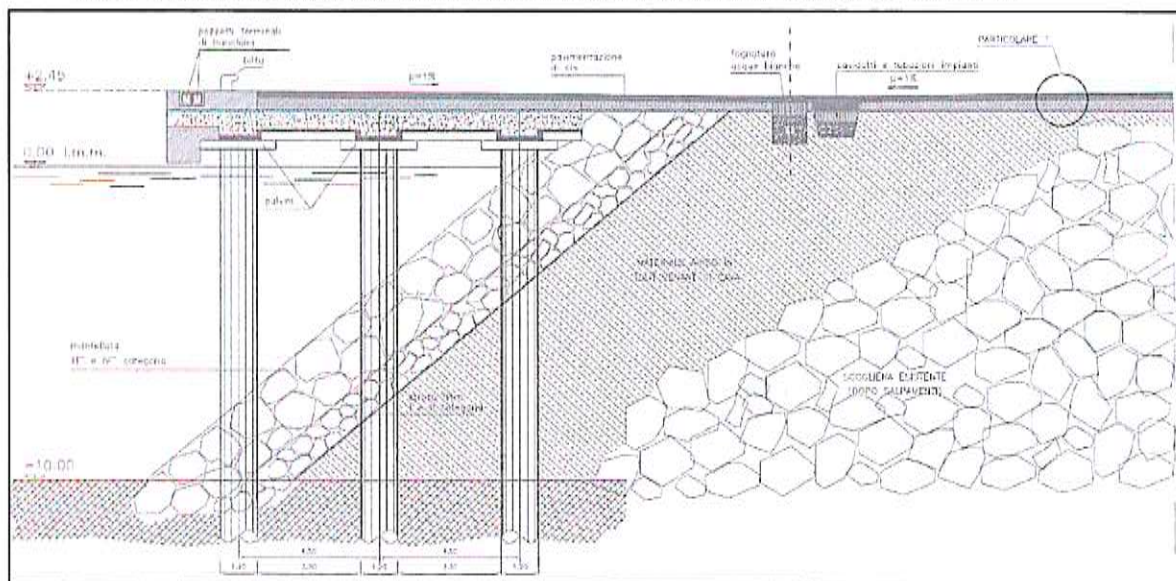


Figura 11 - Sezione tipo banchina con tre file di pali.

*Le strutture dell'impalcato verranno realizzate con l'ausilio di coppelle prefabbricate per quanto riguarda le travi e con predalle per quanto riguarda il solettone, con la duplice funzione di cassero autoportante e di protezione delle armature dalla corrosione. Il getto del solettone e delle travi andrà debitamente rinforzato con fibre per contrastare il ritiro e garantire maggiore durabilità.*

*Per una l'intera larghezza della banchina la pavimentazione prevista è di tipo industriale oppure in asfalto su una opportuna sezione di tipo stradale.*

*Come nel caso della tipologia su massi pilonati sono previsti approfondimenti di fondale.*

*In fregio alla banchina verranno costruiti pozzetti di presa impianti di dimensioni adeguate, collegate con la galleria impianti principale.*

*Sulla nuova banchina potrebbero essere eseguite le operazioni di carico-scarico della nave e pertanto sarà spesso soggetta al traffico di mezzi pesanti. Come per la tipologia su massi pilonati un dato importante per il progetto sarà rappresentato dai sovraccarichi.*

*Come per la tipologia su massi pilonati, fuori calcolo, per conferire alla struttura una riserva di resistenza rispetto ad azioni trasversali impreviste, sono previsti tiranti Dywidag mm ancorati a corpi morti, posizionati al di fuori del cuneo di spinta del terrapieno.*

*In fase di progettazione definitiva sarà necessario valutare come trattare la presenza del relitto della motonave mercantile Sunrise adagiato sui fondali prospicienti l'attuale massicciata, che potrebbe essere inglobato parzialmente nella struttura oppure essere rimosso. Si rimanda al progetto definitivo la determinazione di come verrà trattata l'interferenza tra il relitto e la struttura.*

### **3.3 Matrice delle alternative progettuali**

*Per confronto e la scelta delle alternative progettuali presentate nel paragrafo precedente è stata effettuata un'analisi multicriteriale basata sull'individuazione di una serie di criteri che il progetto deve soddisfare e un'analisi a coppie delle alternative proposte.*

*Le alternative progettuali da prendere in considerazione e tra cui operare una scelta sono di due tipologie differenti, riguardanti il layout e la tipologia costruttiva, come meglio esposto nel paragrafo 3.2.*

*Per quanto riguarda il layout della struttura le opzioni sono:*

**Soluzione 1:** senza retro banchina

**Soluzione 2:** con retro banchina

*Per quanto riguarda la tipologia costruttiva le opzioni sono:*

**Opzione A:** struttura in massi

**Opzione B:** struttura in pali

*I criteri individuati sono i seguenti:*

**CRITERIO 1:** operatività e sicurezza delle operazioni di imbarco e sbarco

**CRITERIO 2:** resistenza strutturale

**CRITERIO 3:** capacità di antiriflessione e smorzamento dell'agitazione ondosa

**CRITERIO 4:** costi e uso delle risorse

[...]

*Come si evince dalle matrici di confronto e dai grafici riassuntivi le soluzioni preferibili sono rappresentate dal layout con risvolto (Soluzione 1) con banchina costruita su pali (Opzione B).*

### **3.4 Verifica delle manovre di ingresso e uscita**

*L'analisi di fattibilità del progetto ha compreso anche una verifica, mediante simulatore di manovra in tempo reale realizzata da parte di CETENA S.p.A. (CETENA S.p.A, 2017).*

L'analisi è stata eseguita con la soluzione di layout progettuale 2, dotata di un dente di accosto della larghezza di 60 m, considerando in maniera conservativa ancora presente il tratto terminale del molo Nord, di cui è prevista la demolizione, e del nuovo tratto di diga sottoflutto di futura realizzazione (entrambi in viola nella seguente Figura 14), avendo quindi una larghezza dell'imboccatura di 376.40m ed un cerchio di evoluzione di 650m.

L'unità navale considerata è una grande nave da crociera, lunghezza F.T. di 330m ad elevate prestazioni manovriere.

Gli obiettivi generali delle simulazioni eseguite sono stati:

- lo studio della fattibilità dell'arrivo/partenza in condizioni meteomarine (cioè di mare, vento e corrente) rare ed estreme;
- la verifica dell'adeguatezza degli spazi a disposizione nella darsena relativa all'accosto, anche in considerazione di un ingombro eventualmente presente all'ormeggio presso la banchina di allestimento di Fincantieri situata nello stesso specchio acqueo;
- lo studio delle condizioni di esercizio (es. velocità in ingresso/uscita) e delle tecniche di manovra ottimali per le grandi navi da crociera in arrivo e partenza dalla nuova banchina;
- l'analisi del numero e della taglia dei rimorchiatori eventualmente necessari per la manovra in sicurezza della nave, a partire dallo studio delle condizioni limite in cui è possibile manovrare con il solo utilizzo dei mezzi propulsivi principali (azipod) e ausiliari (bow thruster) propri della nave.

Le condizioni meteomarine considerate nei test eseguiti sono riassunte nella seguente Tabella 3. In tutto sono state eseguite 6 manovre in uscita e 5 in ingresso, senza l'ausilio di rimorchiatori.

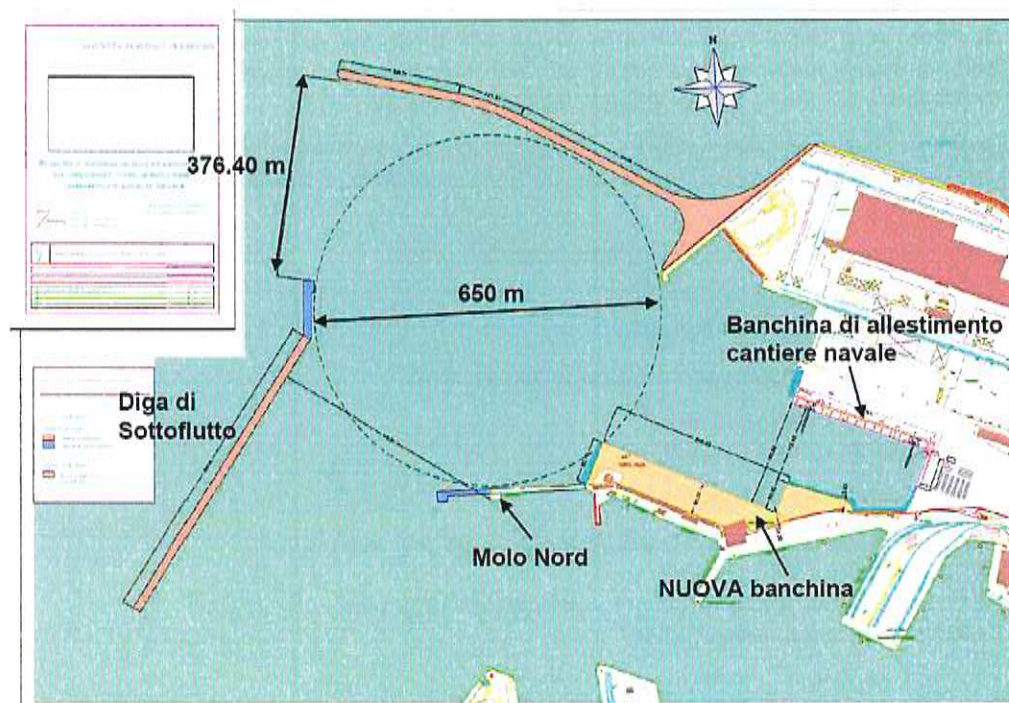


Figura 14 – Layout di progetto del Porto di Ancona considerato nella simulazione delle manovre di ingresso e uscita.

Tabella 3 – Condizioni meteomarine considerate nelle simulazioni di manovra

Simulazioni di navigazioni Porto di Ancona – Nuova banchina cruise Molo Clementino								
TEST ESEGUITI AL SIMULATORE DI MANOVRA								
Nave	N° TEST	TIPO	VENTO [kn]	VENTO (DIR)	MARE		CORRENTE (Intensità, velocità, direzione)	Scenario Meteomarino
					Hs [m]	Tp [s]		
CRUISE LOA 350 m	1	IN	18	NW	1.5	7.0	Media, 1.5 kn, 45°N	raro/estremo
	2	IN	25	N	1.5	8.0	Media, 1.5 kn, 45°N	raro/estremo
	3	IN	25	NE	1.5	9.0	Max, 3 kn, 45°N	raro/estremo
	4	IN	30	SW	0.0	0.0	Media, 1.5 kn, 45°N	raro/estremo
	5	OUT	30	SW	0.0	0.0	Media, 1.5 kn, 45°N	raro/estremo
	6	OUT	25	NW	1.5	7.0	Media, 1.5 kn, 45°N	raro/estremo
	7	OUT	25	N	1.5	8.0	Media, 1.5 kn, 45°N	raro/estremo
	8	OUT	25	NE	1.5	9.0	Media, 1.5 kn, 45°N	raro/estremo
	9	IN	30	S	0.0	0.0	Media, 1.5 kn, 45°N	raro/estremo
	10	OUT	15	NW	1.5	7.0	Media, 1.5 kn, 45°N	raro/estremo
	11	IN	15	NW	1.5	7.0	Media, 1.5 kn, 45°N	raro/estremo

Le manovre si sono concluse tutte con successo verificando quindi l'adeguatezza del cerchio di evoluzione rendendo preferibile l'evoluzione all'interno del bacino piuttosto che l'evoluzione all'esterno con successiva entrata a marcia indietro, che è stata comunque giudicata dal pilota un'ottima opzione per gli ingressi in casi di assoluta calma.

Le condizioni meteomarine prese in considerazione, nonché l'assenza di rimorchiatori, rappresentano condizioni di limite superiore della fattibilità reale delle manovre, tuttavia le dotazioni della nave (es. potenze azipod e thruster) sono tali infatti da non determinare alcuna difficoltà anche con venti di traversia. Solo le partenze con i forti venti pomeridiani da S-SW hanno determinato, a causa della grande superficie velica della nave, un certo scarroccio di cui tenere conto.

E' stata comunque rilevata la necessità di uno o più rimorchiatori quantomeno nelle fasi inaugurali di operatività (e di presa di confidenza) della banchina, anche in calma.

Infine, è stata anche verificata positivamente la possibilità di manovrare in sicurezza in uscita, in caso di venti provenienti da terra (sia da S che da SW, aventi intensità 30 kn), con la contemporanea presenza in darsena dell'ingombro di una nave da crociera più piccola in allestimento presso il cantiere navale Fincantieri, avente dimensioni 230 m di lunghezza fuori tutto e 35 m di larghezza massima.

La manovrabilità delle grandi unità da crociera nel nuovo accosto in progetto sul Molo Clementino risulta quindi verificata al variare di tutte le condizioni meteomarine studiate.

### 3.5 Verifica della viabilità

Inizialmente per l'accesso alla nuova banchina sono state prese in considerazione due ipotesi:

1. collegamento stradale da realizzare lungo le mura storiche passando all'interno dell'area Fincantieri sfruttando l'attuale accesso (Figura 15 – Ipotesi A);
2. spostando la rotonda di poche decine di metri più a Sud-Est per utilizzare il secondo più ampio varco di accesso all'area Fincantieri (Figura 16 – Ipotesi B).

Come si può osservare dalle figure, l'ipotesi A comporterebbe la realizzazione di una curva a gomito probabilmente poco praticabile, in particolare da mezzi pesanti.

Per questo motivo lo studio di verifica degli impatti sulla viabilità portuali derivanti dalla realizzazione della nuova banchina ed in particolare da un'ipotesi di utilizzo per l'attracco di navi da crociera, ha considerato solo l'ipotesi B.

Lo studio eseguito si è basato su una serie di rilievi del traffico con la registrazione del numero di mezzi in transito attraverso quattro sezioni e in 3 giornate significative concordate con l'Autorità di Sistema Portuale di Ancona.

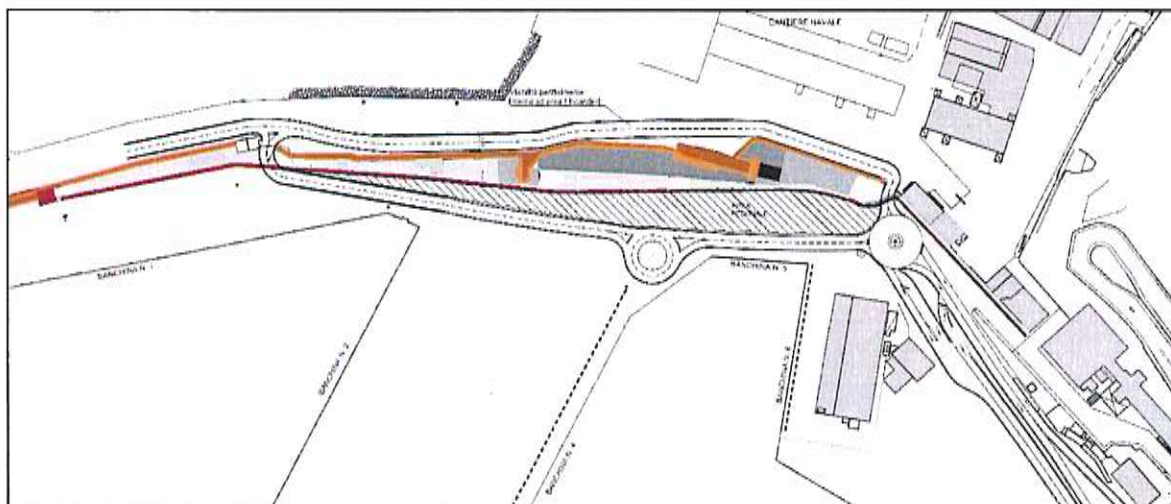


Figura 15 – Viabilità con sede in area portuale ed eventuale strada in area Fincantieri – Ipotesi A (stralcio Tav. 8 Progetto di Fattibilità tecnica ed economica banchinamento fronte esterno molo Clementino nel Porto di Ancona)

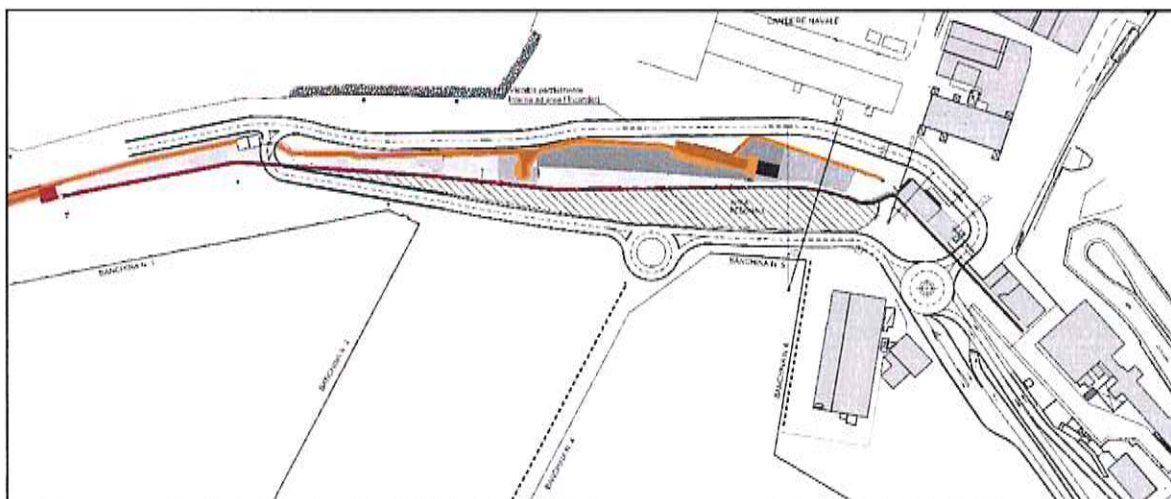


Figura 16 - Viabilità con sede in area portuale ed eventuale strada in area Fincantieri – Ipotesi B (stralcio Tav. 8 Progetto di Fattibilità tecnica ed economica banchinamento fronte esterno molo Clementino nel Porto di Ancona)

La finalità dei conteggi di traffico e della successiva attività di analisi sistematica dei dati è stata la comprensione dell'andamento giornaliero delle due fondamentali componenti di traffico che costituiscono il complesso della domanda attuale di traffico dell'area di studio:

- Veicoli generati dallo **sbarco/imbarco** delle navi traghetto (in una giornata feriata invernale).
- **Traffico «di fondo»**, legato alla normale operatività del Porto (uffici, attività commerciali e industriali, pesca, ecc.); questo include anche i veicoli generati dalle attività di **Fincantieri**, che provocano un aumento del traffico in corrispondenza dei cambi turno.

Gli scenari della domanda da simulare per la valutazione degli impatti sulla viabilità, hanno preso in considerazione condizioni cautelative delle due componenti attualmente presenti: traffico di fondo del giovedì tra le 16:30 e le 17:30 e traffico dei traghetti in una giornata di picco estiva.

A queste componenti è stato aggiunto un ipotetico flusso di mezzi derivanti dall'operatività di una nave da crociera da 2000 passeggeri che utilizza il porto come home-port, quindi con 2000 sbarchi e 2000 imbarchi tra le 8.00 e le 18.00, periodo di presenza della nave in porto. La domanda è stata suddivisa in varie tipologie di mezzi, dai mezzi privati che sostano nel parcheggio, ai bus navetta che collegano l'aeroporto e la stazione, ai pullman messi a disposizione della compagnia di navigazione e quelli utilizzati per le escursioni in giornata. Sono poi stati considerati anche un numero di mezzi di servizio.

Le simulazioni sono state eseguite con due scenari:

*Worst-case (13.30-15.30):* condizione maggiormente gravosa, con una preponderanza della componente traghetti e traffico di fondo e traffico crocieristico marginali

*Punta pomeridiana:* intervallo di sovrapposizione del picco del traffico di fondo (16.00-18.00) e del traffico traghetti, in particolare presso il varco Facility 2B per i controlli per l'area Extra-Schengen. A questo picco è stato aggiunto in via prudenziale il picco derivante dalle attività crocieristiche, ipotizzando in via prudenziale un'ora di ritardo nelle operazioni di imbarco.

Si è così verificata, oltre alla rete nel suo complesso, la funzionalità dell'ipotesi progettuale di accesso al nuovo terminal crociere in una condizione ipotetica di massimo carico, in relazione anche ai veicoli in attesa dei controlli extra-Schengen e ai dipendenti Fincantieri a fine turno.

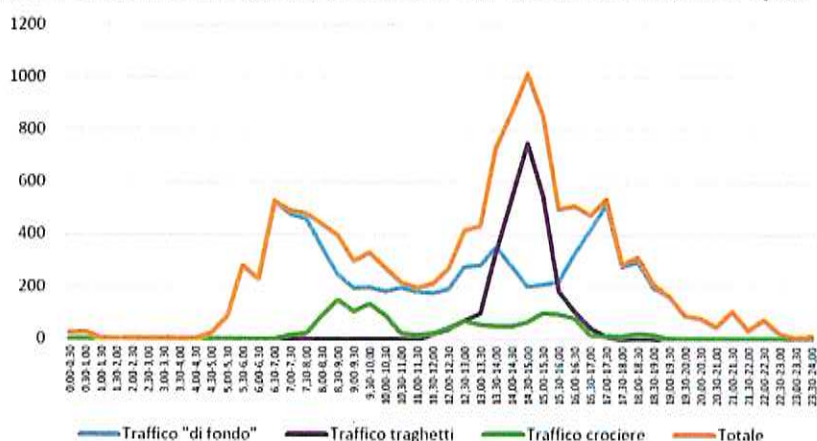


Figura 17 – Andamento giornaliero del traffico considerato negli scenari di futura previsione

Attraverso l'implementazione del modello di microsimulazione si è verificato che il traffico veicolare indotto dall'approdo di grandi navi da crociera è complessivamente sostenibile dall'infrastruttura stradale di progetto. L'impatto sulla viabilità portuale, anche in caso di realizzazione di un nuovo terminal crociere, sia considerando l'incremento dei flussi interni al porto (dovuti alle crociere) e la relativa nuova configurazione stradale, sia valutando l'interferenza con il traffico legato alla normale operatività del porto, risulta del tutto accettabile senza la comparsa di fenomeni di persistente criticità.

### 3.6 Verifica dell'agitazione ondosa

Al fine di determinare l'agitazione ondosa residua all'interno della Darsena Fincantieri del Porto commerciale di Ancona e verificare le condizioni di esercizio degli ormeggi del nuovo banchinamento del Molo Clementino è stato svolto uno specifico studio modellistico con l'impiego del modello di calcolo Mike 21 BW, a cui si rimanda per i dettagli.

Lo studio ha preso in considerazione e confrontato due configurazioni: la prima caratterizzata soltanto dalla presenza della banchina di progetto, la seconda comprensiva anche dell'intervento di prolungamento della diga di sottoflutto, in conformità a quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale. In entrambi i casi la banchina di progetto è stata considerata realizzata con celle antiriflettenti.

Sono state considerate condizioni di onda incidente frequenti, determinate sulla base dei dati di clima annuale riportati nella Relazione Idraulico – Marittima redatta nel 2006 per il Porto di Ancona, da parte del gruppo di progettazione ACQUATECNO S.r.l. e MODIMAR S.r.l. su tre direzioni di interesse, 330°N, 0°N e 30°N, ciascuna delle quali rappresentata da due diversi periodi d'onda, per un totale di sei eventi di moto ondoso ordinario.

Per la condizione estrema invece si è fatto riferimento allo studio di agitazione interna del Porto di Ancona del Prof. Ing. Mancinelli del 2014, individuando un singolo evento estremo caratterizzato da un periodo di ritorno di 50 anni, altezza d'onda significativa pari a 5.5 m e periodo di picco 10.5 s.

Le condizioni di onda incidente simulate sono riportate in Tabella 4.

Fatta eccezione per l'onda 2, rappresentativa delle condizioni di penetrazione più critiche, si ottiene in banchina un'altezza significativa sempre compresa tra 0.05 m e 0.20 m. L'onda 2, caratterizzata da 2.00 m di altezza d'onda significativa, periodo di picco pari a 6.3 s e direzione di provenienza 330°N diretta nell'imboccatura portuale induce un'agitazione residua in banchina compresa tra i valori 0.30 m e 0.40 m. Con riferimento alle due configurazioni simulate, con e senza il prolungamento della diga di sottoflutto, non si notano significative differenze nei livelli di agitazione ottenuti all'interno del bacino portuale, né davanti la nuova banchina del molo Clementino.

Per quanto riguarda l'onda estrema con periodo di ritorno pari a 50 anni, i livelli di agitazione ondosa residua davanti la banchina risultano decisamente più elevati rispetto a quelli determinati per le condizioni ordinarie, essendo compresi tra 1.00 m e 1.40 m. Anche in questo caso non si riscontrano significative differenze tra la configurazione transitoria e quella definitiva.

Tabella 4 – Scenari d'onda utilizzati nello studio di agitazione ondosa

SCENARIO	ONDA	MWD [°N]	Hs [m]	Tp [s]
Ordinario	1	330	1.0	5.0
Ordinario	2	330	2.0	6.3
Ordinario	3	0	1.0	5.2
Ordinario	4	0	2.0	6.7
Ordinario	5	30	1.5	6.0
Ordinario	6	30	3.0	7.7
Estremo	7	330	5.5	10.5

Dall'analisi per le verifiche di sicurezza ed operatività degli accosti è risultato che le condizioni limite per l'operatività della banchina vengono raggiunte e superate soltanto nel caso dell'onda 2 per lo 0.06 % dell'anno, ovvero per un totale di meno di 6 ore annue. Infine, la condizione limite per gli ormeggi in sicurezza, per onde caratterizzate da  $T > 6$  s, viene raggiunta e superata nel caso dell'onda 2 e dello scenario di moto ondoso estremo, quella riferita alle onde aventi un periodo  $T < 6$  s invece non viene mai raggiunta.

Al fine di verificare che le condizioni d'onda incidenti sulla banchina fossero compatibili con le caratteristiche geometriche e strutturali della stessa, per l'onda estrema è stato determinato anche il sovrizzo massimo della superficie libera rispetto al livello medio mare che è risultato essere pari a +1.45 m s.l.m.m., a fronte della quota + 1.15 m s.l.m.m. dell'intradosso dell'impalcato. Quest'ultimo risulta pertanto soggetto ad una sollecitazione data dalla sottospinta idraulica, da tenere in conto nel dimensionamento delle strutture di banchina.

## 4 Sostenibilità ambientale e paesaggistica

### 4.1 Premessa

[...] L'ubicazione, le caratteristiche e le dimensioni del progetto sono tali da non determinare alcuna influenza sulla dinamica litoranea esterna al porto, né su quella interna, non determinando quindi alterazioni nella circolazione e nel potenziale ricambio idrico all'interno del porto.



*In generale quindi i potenziali impatti sono associati alla fase di cantiere, per la presenza dei mezzi, la movimentazione dei materiali e soprattutto per l'escavo dei fondali.*

*Per quanto riguarda invece la fase di esercizio i fattori di impatto sono attribuibili al potenziale incremento del traffico navi generato dalla disponibilità di una nuova banchina per l'attracco anche di navi di grandi dimensioni, nonché l'associato aumento del traffico veicolare di servizio funzionale alla tipologia di flotta che usufruirà della banchina. [...]*

#### **4.2 Principali fattori di potenziale impatto**

*I principali fattori di potenziale impatto ambientale individuati possono essere distinti tra la fase di cantiere e di esercizio.*

*La fase di cantiere comprendere schematicamente le seguenti fasi:*

- 1. Salpamento dei massi esistenti*
- 2. Salpamento del relitto della motonave mercantile Sunrise*
- 3. Dragaggio del fondale fino a quota -10m, per un volume totale di 35'000mc*
- 4. Costruzione della banchina su pali o in massi a seconda della tipologia prescelta*
- 5. Costruzione dei servizi primari ed opere di prima urbanizzazione (vasca di prima pioggia e fognature, impianto elettrico e illuminazione, cunicolo servizi)*
- 6. Allestimento della banchina (bitte di attracco e parabordi)*
- 7. Costruzione della nuova strada di accesso alla banchina attraverso l'area Fincantieri comprensiva di impianto fognario e cunicolo impianti*

*Le fasi da 1 a 3 verranno realizzate da mare con l'utilizzo di un motopontone e di una draga, mentre le successive fasi verranno realizzate da terra con l'impiego di idonei mezzi da costruzione.*

*I principali fattori di impatto saranno quindi determinati dalla movimentazione dei materiali presenti in situ, con potenziali effetti a carico della qualità delle acque e dell'ecosistema marino, e la presenza dei mezzi di cantiere, con potenziali effetti sulla qualità dell'aria, rumore e vibrazioni.*

*Per quanto riguarda la fase di esercizio i potenziali fattori di impatto saranno determinati essenzialmente dal traffico marittimo e dal traffico viario dovuto a mezzi in transito sulla banchina da e per la nave di volta in volta attraccata. Le principali componenti ambientali interessate da potenziale impatto saranno quindi la qualità dell'aria, qualità delle acque e il rumore generati dal traffico crocieristico previsto.*

*Potenziali impatti, in questo caso anche positivi, si potranno avere invece sulle biocenosi e sull'ecosistema marino a causa della presenza della nuova struttura che costituirà un substrato rigido da colonizzare.*

*Infine, il nuovo assetto della banchina determinerà un cambiamento dal punto di vista paesaggistico, rispetto allo stato attuale.*

#### **4.3 Descrizione dei potenziali impatti sulle principali componenti ambientali coinvolte**

[...]

##### **4.3.1 Ambiente idrico**

[...] *Si riportano di seguito i potenziali impatti legati determinati dalla fase di cantiere e di esercizio.*

*I potenziali impatti nella fase di cantiere:*

- Aumento della torbidità durante le operazioni di dragaggio e salpamento del relitto Sunrise*
- Dispersione, per lo più di tipo accidentale, di sostanze inquinanti dai mezzi navali impiegati e dalle fasi di rimozione del relitto della motonave Sunrise.*

Dalle informazioni disponibili in merito alla tipologia di nave e al carico presente al momento dell'affondamento, considerando soprattutto che negli anni questo sarà stato sicuramente disperso dalle correnti insieme ai residui di carburante e di eventuali altri idrocarburi (oli del motore, lubrificanti ecc...), si può presupporre che non vi siano più sostanze inquinanti che possano essere disperse.

[...]

I potenziali impatti a carico dell'ambiente nella fase di esercizio possono essere determinati da:

- Aumento di emissioni in mare dovute al traffico marittimo da e per la nuova banchina.
- Scarico acque meteoriche e di lavaggio dei piazzali
- Richiesta di consumi idrici per approvvigionamento delle navi da crociera e per usi civili presso il Terminal

[...]

Lo scarico di acque meteoriche e di lavaggio dei piazzali sarà convogliato in fognatura canalizzata in una vasca per il trattamento delle acque di prima pioggia posta alla radice della banchina senza impatti diretti sulla qualità delle acque del bacino portuale.

[...]

#### **4.3.2 Dragaggio e gestione dei sedimenti**

Al fine di limitare ogni possibile causa di contaminazione delle acque le attività di dragaggio e salpamento del relitto dovranno prevedere tutti gli accorgimenti tecnici utili a limitare la dispersione dei sedimenti, a conterminare l'area e a limitare e contenere ogni possibile dispersione di sostanze inquinanti. Le operazioni di salpamento dovranno essere precedute da un preliminare sopralluogo per la verifica di presenza di eventuali materiali che necessitino bonifica, quali amianto e serbatoi. [...]

#### **4.3.3 Biocenosi ed ecosistema marino**

[...]

Trattandosi di un ambiente portuale, altamente antropizzato, le popolazioni che colonizzano le massicciate e i fondali non presentano particolare pregio e sensibilità e sono in grado di ricolonizzare velocemente l'ambiente e ricostituire nuove comunità al termine dei lavori.

Pertanto l'impatto previsto si configura come di lieve entità, reversibile e di breve periodo. [...]

#### **4.3.4 Qualità dell'aria, rumore e vibrazioni**

Durante le operazioni di cantiere gli impatti dovuti ad emissioni in atmosfera, rumore e vibrazioni saranno determinati dalla presenza dei mezzi operativi [...] previste sono infatti quelle tipiche di un cantiere stradale che potrebbero svolgersi anche in un contesto urbano [...]

In fase di esercizio la nuova destinazione d'uso comporterà un incremento del traffico navale, rappresentato da grandi navi da crociera con conseguente aumento del traffico viario determinato dall'arrivo e dalle partenze dei passeggeri. Ciò comporterà un aumento di fonti di emissione di inquinanti atmosferici che dovrà essere attentamente valutato e comunque monitorato. [...]

#### **4.3.5 Paesaggio e beni architettonici**

Il progetto in esame non comporterà alcuna modifica diretta sui beni monumentali soggetti a vincolo di tutela (ex Legge 1089/39 trasfusa nell'art. 10 comma 1 del Dlgs. N. 42/2004), né comporterà modifiche che alterino la consistenza degli edifici e delle strutture architettoniche nel suo complessivo perimetro. Il progetto non contempla inoltre la costruzione di alcun elemento architettonico in aderenza o appoggio diretto ai suddetti beni.

[...]

#### 4.4 Sostenibilità energetica

[...]

Lo studio di perfettibilità energetica fornisce le attuali disposizioni legislative e le indicazioni progettuali di massima volte al contenimento dei consumi energetici nella fase di esercizio, supponendo l'utilizzo anche come terminal passeggeri, e fornisce inoltre indicazioni per la dismissione a fine vita delle attrezzature del Molo.

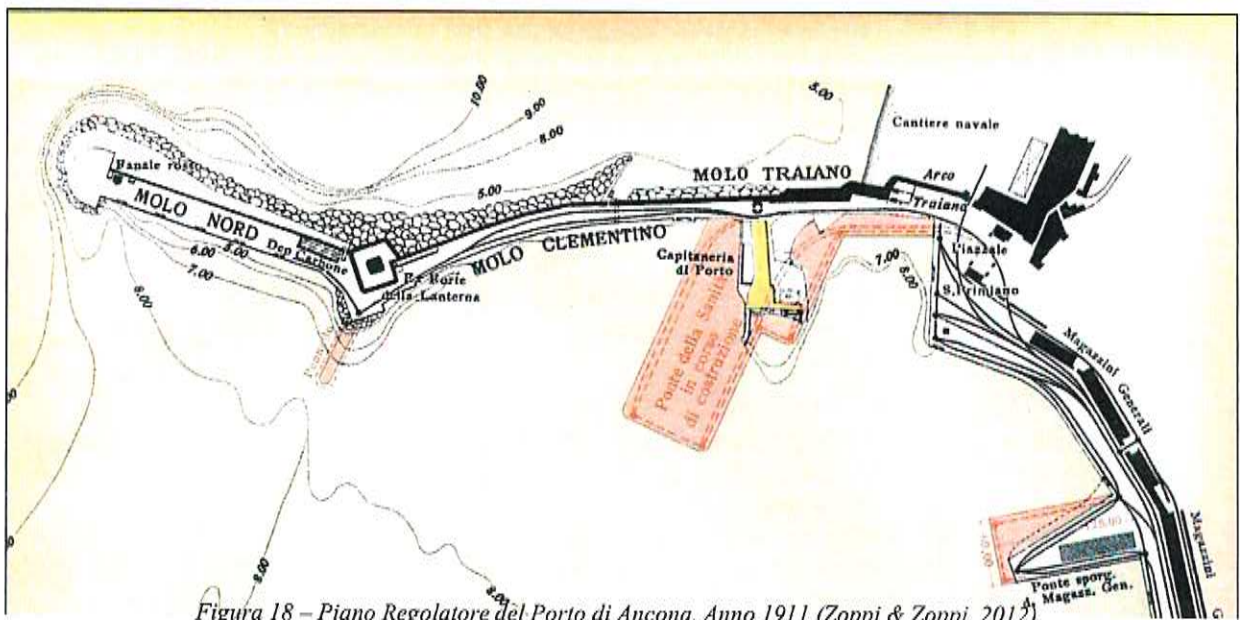
Gli usi energetici individuati vengono ricondotti alle seguenti tipologie:

- illuminazione pubblica dei percorsi veicolari e di quelli pedonali;
- consumi relativi al terminal passeggeri, che in fase di esercizio sono imputabili a climatizzazione (invernale ed estiva), illuminazione, forza motrice;
- gruppi di pompaggio e dispositivi elettromeccanici per il collettamento e convogliamento delle acque meteoriche;
- consumi per la trazione relativi alla movimentazione dei passeggeri dalle aree a parcheggio al terminal.

[...]

#### 4.5 Interesse archeologico

L'analisi del potenziale interesse archeologico dell'area oggetto di intervento è stata eseguita mediante uno specifico studio a cui si rimanda per i dettagli. [...]



[...]

Per quanto riguarda il relitto della MOTONAVE SUNRISE, la prolungata permanenza in mare con la conseguenza che le sue lamiere ora tendano a sbriciolarsi, perché diffusamente corrose, fa ritenere che sia operativamente molto difficoltoso e costoso tentarne il recupero cercando di mantenere l'integrità dello scafo o di consistenti parti di questo.

(a) Vista dall'arco Traiano verso l'imboccatura portuale dal percorso pedonale sulle mura



(b) Vista dall'arco Clementino, al termine del percorso pedonale sulle mura, verso l'imboccatura portuale



Figura 19 – Panoramiche della visuale attuale che si ha dal percorso pedonale sulle mura verso l'imboccatura portuale.

## 5 Conclusioni

*Il progetto proposto, oggetto della presente relazione, consiste nella realizzazione di una nuova banchina sul fronte esterno del Molo Nord – Clementino nel Porto di Ancona in grado di garantire l'accosto di navi fino ad una lunghezza oltre i 300m.*

*Il progetto si inserisce quindi all'interno dell'area portuale e si configura come l'ampliamento di un molo già esistente, prospiciente l'area cantieristica della Fincantieri, ricavato prevalentemente verso terra, senza intaccare quindi gli spazi necessari alle manovre nautiche nel bacino portuale, né le aree di rispetto già contemplate dai vigenti strumenti di pianificazione territoriale per la tutela delle limitrofe emergenze storiche e monumentali.*

*Data la principale destinazione d'uso che avrà la nuova banchina, destinata principalmente all'attracco di navi da crociera, il progetto costituisce una variante al P.R.P. vigente che prevede un uso esclusivo per navi militari e della protezione civile. [...]*

*L'analisi costi-benefici, che ha considerato tutti i benefici (diretti, indiretti ed indotti) finanziari attesi e tutte le esternalità negative che saranno generate dalla realizzazione dell'opera mostra come, nonostante i costi sociali dovuti all'inquinamento non siano trascurabili (circa 15,5 milioni di euro l'anno) il progetto d'investimento rappresenta uno straordinario fattore di sviluppo economico per l'intera area di riferimento generando un flusso di cassa economico-sociale netto (cioè detratti i costi sociali) di oltre 62 milioni l'anno.*

*In termini progettuali sono stati identificati due layout alternativi, senza e con retrobanchina e due tipologie progettuali alternative, su massi o su pali con una preferibilità del layout con risvolto e con banchina costruita su pali.*

*Il progetto è stato oggetto di verifica positiva di manovrabilità, in ingresso e uscita e di agitazione ondosa. Per quanto riguarda la sostenibilità ambientale lo studio svolto non ha evidenziato elementi di criticità e sensibilità ambientale attualmente esistenti nell'area di intervento, che si caratterizza come un'area altamente antropizzata, e nel paraggio potenzialmente influenzato dal progetto, tali da costituire incompatibilità con il progetto proposto.*

[...]

Altro aspetto che richiederà particolare attenzione sarà la rimozione del relitto della nave Sunrise. [...]

Considerando l'utilizzo della nuova banchina per l'attracco di grandi navi da crociera il fattore di impatto più significativo che può essere rilevato è a carico della qualità dell'aria a causa dell'aumento delle emissioni in atmosfera sia dovuto alle navi stesse, sia all'aumento di traffico generato dalle operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri in transito. [...]

Infine dal punto di vista paesaggistico il progetto si inserisce in un contesto che presenta caratteri di grande rilevanza storico-monumentale, sovrapposti a quelli del tipico paesaggio industriale portuale, caratterizzato dalla presenza di cantieri e aree di imbarco/sbarco. Il presente progetto può costituire un'occasione di riqualificazione, consentendo quindi una riorganizzazione soprattutto dal punto di vista della viabilità.

”

Si riporta infine una stima dei costi delle opere e l'importo complessivo progettuale:

#### **QUADRO ECONOMICO PROGETTO PRELIMINARE**

SOLUZIONE SU PALI CON RISVOLTO DI BANCHINA E STRADA FINCANTIERI

<b>A. IMPORTO LAVORI DI PROGETTO</b>		
A1	IMPORTO DEI LAVORI A BASE D'APPALTO SOGGETTI A RIBASSO	€ 19 160 981,00
A2	IMPORTO DEI LAVORI NON SOGGETTI A RIBASSO PER ONERI DELLA SICUREZZA (A2.1+A2.2)	€ 383 219,62
A2.1	Oneri SPECIALI per la sicurezza non contemplati nei prezzi unitari	€ 95 804,91
A2.2	Oneri per la sicurezza ORDINARI già contemplati nei prezzi unitari	€ 287 414,72
	<b>TOTALE LAVORI DI PROGETTO</b>	<b>€ 19 544 200,62</b>
<b>B. SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>		
b. 1	Lavori in economia e su fattura	€ 250 000,00
b. 2	rilevi, spese accertamenti laboratorio	€ 100 000,00
b. 3	imprevisti	€ 350 000,00
b. 4	allacciamenti ai pubblici servizi	€ 50 000,00
b. 5	accantonamento per contenziosi	€ 150 000,00
b. 6	oneri tecnici per progettazione definitiva, esecutiva, supporto alla DD.LL., contabilità, coordinamento sicurezza prog. ed exec., collaudo tecnico amministrativo ed eventuali collaudi specialistici	€ 1 100 000,00
b. 7	spese per commissioni giudicatrici	€ 60 000,00
b. 8	spese per pubblicità legale degli atti afferenti il procedimento (IVA, AVCP e bolli inclusi)	€ 40 000,00
b. 10	IVA al 22% sul totale dei lavori di cui al punto B)	€ 462 000,00
b. 11	Altri oneri ed arrotondamento	€ 93 799,38
	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMM.NE</b>	<b>€ 2 655 799,38</b>
		<b>€ 2 655 799,38</b>
	<b>TOTALE PROGETTO</b>	<b>€ 22 200 000,00</b>

### **CONSIDERATO**

#### **A. INQUADRAMENTO GIURIDICO**

Preliminarmente, la Sezione ritiene opportuno riportare nel seguito ampi stralci del parere n. 21/2020 reso da questa Sezione nella adunanza del 25 settembre 2020, utile al fine di effettuare un inquadramento della normativa di settore alla base della pianificazione portuale.

*“A riguardo si richiama la vigente formulazione dell’articolo 5 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, recante “Riordino della legislazione in materia portuale”, così come modificato ed integrato dai numerosi provvedimenti legislativi intervenuti negli anni [...].*

*Va evidenziato che il suddetto articolo 5 introduce, tra l’altro, il concetto di piano regolatore di sistema portuale (PRdSP) quale strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale. Detto strumento di pianificazione è costituito dal c.d. “Documento di pianificazione strategica di sistema” (DPSS) e dai piani regolatori portuali di ciascun porto (PRP).*

*La norma richiamata prescrive che i piani regolatori portuali (PRP) devono essere redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del documento di pianificazione strategica e di sistema (DPSS), nonché in conformità alle Linee Guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

*La finalità dei piani regolatori portuali (PRP) è quella di declinare gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l’assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.*

*Le citate Linee Guida emanate nel marzo 2017 forniscono un contributo fondamentale nel consolidare un modello di “piano strutturale” per il PRP.*

*A riguardo giova richiamare quanto riportato nel parere n. 93 reso dalla Assemblea generale nella adunanza del 9.10.2009: «La portata innovativa dell’atto di indirizzo è ben evidente: le impetuose, spesso imprevedibili, dinamiche di un porto non possono essere governate da uno strumento di pianificazione “rigido”, che definisca gli assetti plano-altimetrici e batimetrici delle infrastrutture con un linguaggio “progettuale”, ma, piuttosto, da una pianificazione per “obiettivi”, che porta con sé un intrinseco carattere di ragionata flessibilità negli assetti stessi.*

*[...] Il Piano Regolatore Portuale esprime le conclusioni di una analisi delle strategie che altro non sottende, sotto il profilo infrastrutturale, se non un ottimizzato assetto plano-altimetrico e batimetrico di opere atto a perseguire con efficacia ed efficienza gli obiettivi e che non definisce rigidamente geometrie e tipologie strutturali ma, piuttosto, i requisiti prestazionali (la “griglia di condizioni e criteri” delle “Linee guida”) che dovranno essere soddisfatti dai progetti delle opere che dal piano medesimo discendono.»*

*Entro tale scenario vanno collocate le problematiche connesse con le necessità “variative” delle previsioni dei PRP che, inevitabilmente, accompagnano lo sviluppo dei traffici marittimi in conseguenza delle evoluzioni del mercato globale, della cantieristica navale, della diportistica etc.*

A riguardo, relativamente al singolo scalo marittimo, il legislatore ha introdotto diversi strumenti di variazione della pianificazione portuale, in relazione alla importanza ed alla incisività con cui le varianti impattano sulle originarie previsioni di piano:

- la **variante stralcio**, ex commi 4, 4-bis e 4-ter dell'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii.;
- l'**adeguamento tecnico-funzionale**, ex comma 5 del medesimo art. 5 della legge 84/1994;
- la **variante localizzata**, introdotta dal comma 6 dell'art. 22 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169;

In merito a quest'ultima fattispecie, il summenzionato comma 6 recita testualmente:

«Nei porti di cui all'articolo 6, comma 1, della legge n. 84 del 1994, nei quali è istituita l'AdSP, i piani regolatori portuali che siano già stati adottati dal comitato portuale o dall'autorità marittima alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono approvati nel rispetto della normativa vigente al momento della loro adozione. Nei medesimi porti, fino all'approvazione dei piani regolatori di sistema portuale, sono ammesse varianti localizzate ai piani regolatori portuali vigenti, purché la loro adozione da parte del Comitato di gestione avvenga entro il 31 dicembre 2022.

Le varianti localizzate:

- a) prevedono interventi di natura infrastrutturale e improcrastinabili, il cui ritardo rappresenta un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo del porto ovvero influisce sul corretto utilizzo di fondi nazionali ed europei caratterizzati da scadenze di esecuzione e di spesa;
- b) sono finalizzate anche alla qualificazione funzionale del porto;
- c) sono sottoposte al medesimo procedimento previsto per l'approvazione delle varianti-stralcio di cui all'articolo 5, comma 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, previa intesa con il comune interessato, che si esprime entro sessanta giorni. Decorso detto termine l'intesa si intende acquisita».

„

## **B. ASPETTI AMMINISTRATIVI E PROCEDIMENTALI**

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.

## **1. L'atto propedeutico di adozione da parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**

Innanzitutto è agli atti la Delibera del Comitato di Gestione dell'AdSP n. 19 del 23 luglio 2019 di *"Banchinamento del fronte esterno del molo Clementino nel porto di Ancona – adozione della variante localizzata al vigente piano regolatore portuale"*.

L'istruttoria del Dipartimento tecnico dell'AdSP, allegata alla Delibera, richiama espressamente il piano di intervento indicati nella variante e, cioè:

la realizzazione di una nuova banchina sul fronte esterno del Molo Nord – Clementino nel Porto di Ancona in grado di garantire l'accosto di navi fino ad una lunghezza oltre i 300 m, estendendone le attuali funzioni ad uso esclusivo per navi militari e della protezione civile, anche, e principalmente, all'attracco di navi da crociera.

Occorre precisare che in precedenza era già stato espresso parere favorevole su tale intervento con Delibera n. 10 del 29/04/2016 dall'allora Comitato dell'Autorità Portuale di Ancona (ora AdSP del Mare Adriatico Centrale ai sensi del D.Lgs. n. 169 del 04/08/2016) e si predisponeva l'avvio delle procedure progettuali ed amministrative finalizzate all'intervento in oggetto. Pertanto, nel giugno 2016 veniva redatto il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento, integrato poi con ulteriori studi ed approfondimenti specialistici.

## **2. La posizione del Comune di Ancona**

A tal riguardo, il Comune di Ancona, in risposta alla nota trasmessagli dall'AdSP il data 12/04/2018 finalizzata alla richiesta di intesa sugli obiettivi strategici che sottendono l'intervento in questione del molo Clementino, con Deliberazione n. 221 del 19 Aprile 2018, dichiarava quanto segue:

" [...] DELIBERA [...]"

3) di esprimere l'intesa sugli obiettivi strategici per la realizzazione delle opere di banchinamento del fronte esterno del molo Clementino proposte dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale nella nota prot. n. 60735 del 12.4.2018;

4) di dichiarare la propria disponibilità ad intraprendere, nell'ambito delle proprie competenze istituzionali e delle vigenti disposizioni legislative, le eventuali azioni necessarie al perfezionamento del procedimento, di esclusiva competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, di Variante Localizzata ai sensi dell'art.22 della legge 84/1994 e s.m.i.;

[...]



6) di dare mandato alla Direzione Pianificazione e alla Direzione Sportello Unico Integrato di attivare, nell'ambito delle proprie competenze istituzionali e delle vigenti disposizioni legislative, i dovuti approfondimenti tecnici necessari al perfezionamento della procedura, di competenza esclusiva dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, di Variante Localizzata ai sensi dell'art. 22 della L. 84/1994 ss.mm.ii. [...]"

### 3. La Conferenza dei Servizi Preliminare

Il 17/12/2018, l'AdSP convocava, data la natura e la complessità delle opere in esame, una Conferenza di servizi preliminare, onde pervenire al recepimento delle indicazioni utili all'acquisizione dei pareri, autorizzazioni e atti necessari, la cui determinazione conclusiva ed i relativi pareri ottenuti è stata trasmessa agli atti.

Dal Verbale di riunione di determinazione conclusiva della suddetta conferenza di servizi preliminare del 21/02/2019 e dai documenti allegati allo stesso trasmessi successivamente dalle varie autorità che vi hanno partecipato, è possibile dedurre la posizione dei vari enti partecipanti, alcuni dei quali in parte sotto riportati:

#### I. La posizione del Comune di Ancona in sede di Conferenza dei Servizi Preliminare

In allegato si riportano stralci della nota trasmessa dal Comune di Ancona con prot. n. 68599/2019 del 24/04/2019 con la quale il Comune evidenziava alcune potenziali criticità relative all'intervento e richiedeva i conseguenti studi e approfondimenti specialistici:

"[...]

##### 1. URBANISTICA

[...] si precisa che l'opera: [...]

**NON (è) CONFORME alle previsioni dello strumento urbanistico vigente in ragione della attuale destinazione della banchina all'approdo di unità navali della marina Militare o di mezzi di servizio.**

La Giunta Comunale, attraverso la deliberazione n.221 del 19.4.2018, ha espresso l'intesa sugli obiettivi strategici del banchinamento in questione.

Il Consiglio Comunale, attraverso la deliberazione n. 50 del 12/04/2019, ha inteso esprimere NULLAOSTA dell'Amministrazione Comunale alla procedura di Variante Localizzata indicando i seguenti obiettivi prioritari per la definizione dell'assetto del banchinamento in questione:

- contenimento dell'inquinamento ambientale, in coerenza con le analisi e le modellazioni redatte nell'ambito dei documenti del PIA\_Progetto Inquinamento Ancona;
- perseguimento della mobilità sostenibile, in coerenza con le analisi e gli scenari redatti nell'ambito dei documenti del PUMS\_Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Nella stessa deliberazione, il Consiglio Comunale, considerata la non conformità urbanistica dell'Intervento, ha dato mandato agli uffici competenti di attivare,

*coerentemente alle disposizioni legislative vigenti, le opportune procedure di variazione al Piano Regolatore Generale.*

## **2. AMBIENTE – ASPETTI PRELIMINARI**

*Sono rilevabili gli elementi del Progetto di fattibilità economica significativi in rapporto agli aspetti legati alla successiva Valutazione di Impatto Ambientale [...]*

*Risultano invece assenti i seguenti elementi:*

- *riferimenti a sistemi di monitoraggio;*
- *elaborati grafici di dettaglio;*
- *sinottico di eventuali adeguate misure di compensazione ambientale;*

*ad ogni modo tali elementi, costitutivi di uno studio ambientale di dettaglio, potranno utilmente essere implementati/richiesti nella successiva procedura di V.I.A., per il livello di approfondimento richiesto in tale fase, come parte integrante dello Studio di Impatto Ambientale. [...]*

## **3 MOBILITA' ASPETTI PRELIMINARI**

### **3.1 Analisi dei Documenti**

*Le analisi relative agli impatti sulla viabilità interna all'area in esame, riportate nel documento "Analisi degli impatti sulla viabilità generati dalla realizzazione di un nuovo terminal Crociere nel Porto di Ancona", (relazione maggio 2017) evidenziano dettagliatamente come la nuova infrastruttura generi una sensibile quota di domanda di mobilità, che va a sommarsi ad un volume di traffico già oggi piuttosto significativo rispetto alla rete infrastrutturale che lo sostiene, non solo per la viabilità interna all'arco portuale, ma anche per la rete stradale di adduzione allo scalo dorico.*

*[...]*

*In questo senso, nelle fasi di progettazione successiva dell'intervento si ritiene che le valutazioni di dettaglio legate agli scenari futuri vadano integrate con degli approfondimenti utili a dimensionare le contromisure da adottare, sia in termini viabilistici, sia sotto il profilo dell'offerta di mobilità alternativa al veicolo privato.*

### **3.2 Valutazioni istruttorie**

*Gli approfondimenti proposti, [...] dovrebbero riguardare i seguenti aspetti:*

- *valutazione e stima delle dinamiche di traffico indotte ai varchi di accesso all'area portuale immediatamente all'esterno dell'area oggetto di studio, [...] andrebbe verificato in particolare l'incremento di mobilità conseguente all'entrata in esercizio dello scalo crocieristico rispetto agli attuali flussi di traffico, posto che tra le azioni da porre in campo per governare la nuova domanda di mobilità, sono da considerarsi anche nuove politiche di disciplina del traffico nell'area esterna all'arco portuale;*
- *verifica ed adeguamento delle soluzioni viabilistiche per l'intero settore in esame, sia in termini di organizzazione e disciplina della circolazione stradale, tenendo in particolare conto della differenziazione dei flussi da/per gli scali dai flussi interni, sia in riferimento alle geometrie ed al dimensionamento delle corsie di marcia, alla previsione di spazi di accumulo per gli accodamenti ai varchi, ai golfi di fermata e sosta dei mezzi di trasporto collettivo, agli accessi ed alla viabilità alternativa per veicoli di servizio e soccorso. In particolare, [...] si ritiene utile una progettazione di dettaglio del tratto stradale compreso tra la rotatoria antistante l'attuale mensa Fincantieri, [...] e la parte terminale della viabilità antistante l'Arco Clementino[...];*
- *verifica ed adeguamento delle soluzioni di trasporto pubblico collettivo oggi esistenti, che vanno tarate sulle diverse voci di generazione della domanda di mobilità verso l'area in esame [...] con l'obiettivo di ridurre al massimo possibile la mobilità privata nell'area;*

- *valutazione e stima di un possibile percorso pedociclabile accessibile ai disabili motori e sensoriali, adeguatamente protetto dai flussi veicolari, utile a collegare l'area del Mandracchio alla zona archeologica del Porto antico ed alla futura Lanterna Rossa, evitando -per quanto possibile- la commistione ed i punti di conflitto con i flussi crocieristici."*

## **II. La posizione della Regione Marche**

*"Si evidenzia quanto di seguito riportato:*

- *La variante localizzata, non modificando gli obiettivi e l'assetto generale del porto, non è in contrasto con la pianificazione regionale dettata dal Piano Regionale dei Porti approvato dal consiglio regionale con DACR n. 149 del 02/02/2010.*
- *Il progetto rientra ai fini della VIA nelle competenze del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*
- *La variante localizzata, ai sensi del comma 4 bis dell'art. 5 della L. 84/94, deve essere sottoposta a verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art 12 del d.lg. n. 152/06. [...]*

*Per tutto quanto sopra visto e considerato con la presente si ritiene che la presente Conferenza di servizi preliminare debba essere integrata con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare."*

## **III. La posizione della Difesa/Marina Militare:**

*"Il Comandante Marittimo Nord Amm. Giorgio Lazio rappresenta l'inderogabile necessità della Marina Militare di mantenere ed anzi incrementare la propria presenza nel porto di Ancona, ciò in relazione all'importanza che il Mare Adriatico continua a ricoprire per la difesa dello Stato.*

*A tal proposito, viene evidenziato come la difesa degli spazi marittimi costituisca un elemento imprescindibile per la sicurezza della popolazione e dei traffici commerciali ad essa legati, quindi per lo sviluppo sociale ed economico del Paese.*

*Ciò posto, viene formulato dalla Marina Militare Italiana [...] il parere di " nulla contro" in merito al progetto all'esame del presente Conferenza di Servizi, subordinatamente alla condizione che, nell'ambito del nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale di prossima redazione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, o comunque nel più breve tempo possibile (auspicabilmente entro l'anno 2022), venga identificata presso il porto di Ancona una banchina ad uso esclusivo per le funzioni della stessa Forza Armata, adeguatamente attrezzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ed idonea all'ormeggio anche delle unità navali militari d'altura della moderna generazione".*

## **IV. La posizione del Ministero per i beni e le attività culturali – soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio delle Marche:**

*“I lavori interessano il fronte esterno sia del tratto storico del Molo Clementino che del suo prolungamento ad ovest della cd. Lanterna, noto come "Molo Nord". Un'area ad alto rischio archeologico, in quanto coincidente almeno in parte con il porto di età romana e con il tratto di mare d'accesso allo scalo. [...]*

*Si fa presente che il bacino attuale e l'Arco di Traiano si trovano nell'ambito dell'area portuale romana e preromana (complessi non del tutto noti archeologicamente) e che in passato sono venuti alla luce reperti e strutture murarie di interesse archeologico sia lungo moli e banchine, sia negli specchi d'acqua ai due lati dell'attuale molo nord[...].*

*Questo Ufficio quindi ritiene indispensabile attivare la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico prima dell'inizio dei lavori [...].*

*Poiché l'attuale fondale, anche secondo le risultanze dello studio geologico, è il risultato di una progressiva attività di sedimentazione e quindi eventuali reperti o giacimenti archeologici potrebbero risultare coperti da consistenti depositi, andrà prevista una griglia di carotaggi geologici, ai due lati del molo. [...]*

*In linea generale si può anticipare che gli eventuali saggi di accertamento, e comunque tutte le attività di escavazione dei fondali, dovranno avvenire mediante benna mordente e con l'assistenza di archeologi subacquei. [...]"*

### **C. ASPETTI METODOLOGICI (AMMISSIBILITÀ ALL'ESAME)**

La Sezione ritiene che il progetto sia aderente alla norma, potendolo quindi inquadrare come variante localizzata poiché sussistono i presupposti richiesti.

La variante trova corrispondenza con gli obiettivi del vigente Piano Regolatore Portuale, con la previsione di interventi di natura infrastrutturale mirati a soddisfare le esigenze di sicurezza portuale, militare e di protezione civile.

L'intervento è finalizzato anche ad assicurare lo sviluppo e l'evoluzione del porto con l'ampliamento del banchinamento destinato alle nuove navi da crociera, con l'obiettivo di incrementare questo traffico in forte evoluzione.

Il richiedente ritiene che tale intervento sia improcrastinabile sotto entrambi gli aspetti, quello della sicurezza come, peraltro confermato anche dalla Capitaneria di Porto nella conferenza di Servizi del 2019, dove veniva auspicato che *“nel più breve tempo possibile (auspicabilmente entro l'anno 2022), venga identificata presso il porto di Ancona una banchina ad uso esclusivo per le funzioni della stessa Forza Armata”*.

Sotto il profilo dello sviluppo portuale, con indubbi ritorni positivi per la città, è il richiedente che pone in evidenza, come consentire senza ritardi di adeguare il porto a nuove esigenze del traffico marittimo, quale quello di nuove e più lunghe navi da crociera, consentirebbe di non perdere quote di mobilità a favore di porti concorrenti più rapidi nell'offrire nuovi servizi.

Infine, l'AdSP nella nota n. 6745 del 15/10/2020, dichiara peraltro che

*"Acquisito il "nulla contro" della Marina Militare, questa Amministrazione ha potuto dare seguito all'adozione in Comitato di Gestione della variante localizzata in oggetto, ritenendo l'intervento infrastrutturale improcrastinabile, ciò in quanto il ritardo nella sua attuazione rappresenterebbe un ostacolo alla sicurezza ed allo sviluppo del porto.*

*Infatti, per quanto concerne la sicurezza, si rappresenta che la banchina in argomento sarà l'unica del porto dorico ad avere funzioni pubbliche e strategiche importanti, essendo prevista la classe d'uso IV ai sensi delle vigenti Norme Tecniche per le Costruzioni. Tale ipotesi consentirà, in caso di presenza di azioni sismiche, di mantenere l'operatività della banchina anche con riferimento alla gestione della Protezione Civile in caso di calamità. Ciò appare di particolare rilievo se si considera che la Regione Marche negli ultimi decenni ha purtroppo vissuto vari eventi calamitosi di particolare gravità."*

#### **D. ASPETTI DI MERITO**

In merito agli altri aspetti della variante localizzata in esame, la Sezione osserva quanto segue.

##### **1. Aspetti urbanistici**

La non conformità con lo strumento urbanistico vigente è stata superata dalla Delibera sopra menzionata della Giunta Comunale e dalla delibera del Consiglio Comunale nella quale il comune ha espresso il suo nulla osta sulla variante localizzata in oggetto, avviando anche le relative procedure di competenza per la variante al Piano Regolatore Generale.

##### **2. Nave di progetto**

Le caratteristiche principali della nave cruise di progetto con la quale sono state effettuate le simulazioni di manovra presso il Centro Studi Cetena di Genova sono riassunte nella tabella sottostante.

La nave (LOA = 350m) è propulsa tramite due azipod poppieri della potenza di 20 MW, dotati di eliche a passo variabile, ed è munita di 4 bow thruster da 5500 kW ciascuno. Si tratta quindi di una unità dalle elevate prestazioni manovriere.

Caratteristiche della NAVE CRUISE		
<b>Dati principali</b>		
Velocità massima	23	knots
LPP	350	m
LFT	330	m
B	47	m
D	9	m
Dislocamento	100000	t
Area frontale esposta	2300	m <sup>2</sup>
Area longitudinale esposta	17200	m <sup>2</sup>
<b>Dati AZIPOD</b>		
N° POD	2	
N° pale elica	5	
Diametro	9.6	m
Potenza POD	2 x 20	MW



### 3. Aspetti meteo-marini

In merito alle condizioni d'agitazione ondosa attese in corrispondenza dello specchio acqueo antistante la zona di intervento, in fase di progettazione esecutiva, occorrerà estendere le simulazioni numeriche a condizioni di moto ondoso proveniente da 330° N intermedie tra 1 e 50 anni di periodo di ritorno; dette simulazioni andranno eseguite tenendo in conto il reale valore del coefficiente di riflessione da assegnare alla banchina, desunto sulla scorta di prove su modello fisico in canale mirate ad ottimizzare il potere antiriflettente della nuova opera.

### 4. Sicurezza della manovra

La Sezione è dell'avviso che è necessario estendere lo studio di manovra della nave di progetto a condizioni di moto ondoso di maggiore intensità rispetto a quelle prese in considerazione durante l'esecuzione delle simulazioni di manovra effettuate presso il Cetena, in particolare riferendosi a tutte le condizioni "ordinarie" di moto ondoso dello Studio Idraulico Marittimo che correda la richiesta di variante localizzata (Tabella 1 -pag. 6). La verifica dei risultati dell'addendum allo studio di navigabilità dovrà essere effettuata dalla Guardia Costiera che, come noto, ha competenza in materia di sicurezza della navigazione.

La Sezione, rileva come nel complesso l'intervento in esame comporti un incremento di sicurezza in termini della navigazione. La Capitaneria di Porto ha infatti chiarito come il porto di Ancona dispone, attualmente, nel contesto del "Porto Storico", di

un'unica banchina, la n. 15, destinata all'attracco di unità da crociera. Con ordinanza n. 47 del 25/05/2018 emessa dalla stessa capitaneria e attualmente vigente, è disposto che sulla medesima banchina possano essere ormeggiate unità aventi una lunghezza f.t. massima pari a 275 ml. Affinché la suddetta manovra possa avvenire nelle migliori condizioni di sicurezza, lo stesso provvedimento prevede che la banchina immediatamente prospiciente, la n. 13, debba, al momento dell'accosto dell'unità da crociera, essere lasciata sgombra. Quanto precede in considerazione dei limiti di ampiezza dell'antistante bacino di evoluzione (avente un diametro di circa 450 ml) e dei ristretti spazi di manovra in prossimità della suddetta banchina n.15. La Capitaneria riporta infatti un contesto complicato all'interno del "Porto Storico", caratterizzato da specchi acquei limitati in numero e dimensione, nel quale trovano ormeggio unità di traffico dirette sia verso paesi comunitari che extracomunitari, superiori in numero alle banchine potenzialmente utilizzabili, e per cui occorre l'impiego di precise programmazioni e incastri degli orari di arrivo e partenza delle molteplici navi. E' in tale contesto che attualmente si inserisce l'arrivo di unità da crociera (la banchina 15 è infatti l'unica ad avere una destinazione polifunzionale - traffico/crociere), comportando un rilevante aggravio della situazione complessiva.

Appare pertanto del tutto evidente come, nell'ambito del "Porto Storico", sia per il limitato spazio di manovra utilizzabile (nel contesto del relativo bacino di evoluzione), che per la condizione delle banchine ivi presenti, limitate per numero e dimensioni, non risulti ipotizzabile l'ingresso e l'accosto in sicurezza di unità passeggeri di maggiori dimensioni.

La realizzazione di una nuova banchina, al di fuori del Porto Storico, da destinare in via esclusiva alle grandi navi da crociera - obiettivo dell'ipotesi richiamata in argomento - permetterebbe di poter disporre di un bacino di evoluzione dalle dimensioni notevolmente superiori (si apprezza un diametro di circa 650 ml) e di uno specchio acqueo non interessato dalla movimentazione di altre navi. E ciò, oggettivamente, andrebbe ad influire positivamente sulla sicurezza delle manovre di accosto delle medesime unità maggiori.

## **5. Aspetti geologici e geotecnici**

La relazione geologica e geotecnica inquadra in maniera generale le caratteristiche geologiche dell'area e fornisce delle indicazioni di carattere geotecnico preliminari. La relazione evidenzia la complessità del substrato e riporta la carta geologica del PPE del porto, ma mancano le sezioni geologiche interpretative, che rendano più

facilmente intellegibile quanto descritto. Peraltro nessuna sezione attiene alla specifica zona di interesse.

Sono riportate, in modo sintetico, le risultanze delle indagini eseguite per l'ampliamento della banchina Fincantieri che fronteggia l'area interessata dall'intervento in parola e si fa riferimento ad altre indagini eseguite nell'area portuale. E' presente un profilo geotecnico schematico a scala molto piccola, che mostra la presenza di una importante discontinuità nell'andamento del substrato. Nel complesso se da un lato è presente un inquadramento di carattere generale, che si ritiene possa essere considerato sufficiente per le problematiche di carattere urbanistico, l'inquadramento non ha definito un inquadramento stratigrafico e geomeccanico adeguato *alle problematiche tecniche previste dall'intervento*. La presenza di una importante discontinuità nel substrato può infatti condizionare sia la possibilità di realizzare di realizzare i pali di grosso diametro previsti nella soluzione 2, così come gli eventuali cedimenti delle opere a farsi.

In tale senso interessanti spunti potrebbero essere tratti da una analisi critica di eventuali problematiche di carattere geotecnico emerse durante la realizzazione dell'ampliamento della banchina Fincantieri.

Si ritiene pertanto necessario che debba essere sviluppato uno specifico studio geologico, basato su indagini che consentano di definire un adeguato modello geologico e di conseguenza i relativi modelli geotecnici che consentano di fare le adeguate valutazioni tecniche relative alle opere a farsi. Così da poter fare una valutazione delle potenziali problematiche tecniche connesse alla realizzazione dell'opera e poter fare scelte progettuali adeguate basate sul confronto fra le problematiche connesse alle diverse soluzioni proposte, anche in relazione agli aspetti geologici e geotecnici che possono incidere significativamente sulla realizzazione dell'intervento.

## **6. Aspetti di viabilità**

Riguardo tali aspetti, il Comune di Ancona in sede di Conferenza di Servizi Preliminare, ha indicato alcune delle criticità relative alla variante in oggetto, evidenziando come la nuova infrastruttura genererà una quota di domanda di mobilità da aggiungersi ad un volume di traffico già significativo sia per la viabilità interna al porto, che per la rete stradale di adduzione allo stesso. Pertanto, vengono



richiesti nelle successive fasi di progettazione, studi di approfondimento atti a dimensionare le contromisure da adottare, sia in termini viabilistici, sia in termini di offerta di mobilità alternativa al veicolo privato. La Sezione, a riguardo, è concorde con quanto osservato dal Comune e non ha ulteriori osservazioni da aggiungere a quanto già rilevato.

## 7. Aspetti ambientali

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. La Variante localizzata in esame è caratterizzata da una convergenza tra l'oggetto della pianificazione e l'oggetto della progettazione, da ascrivere alla procedura di Valutazione di impatto ambientale (VIA).

### ▪ *Aspetti normativi ambientali*

Per quel che riguarda gli aspetti di carattere ambientale, il riferimento normativo entro il quale si inserisce la Variante localizzata, è l'art. 6 del d.lgs 152/2006 che al comma 2 definisce il campo di applicazione della VAS, ovvero quali tipi di piani e programmi sono oggetto di valutazione. Il medesimo articolo, al comma 3, stabilisce che le modifiche minori di piani o programmi di cui al comma 2 sono sottoposti ad una procedura preventiva di Verifica di assoggettabilità a VAS (c.d. *screening* di VAS). Il comma 3 ter, in particolare, si riferisce al provvedimento unico VIA-VAS ovvero: *"3-ter. Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale o del Piano di sviluppo aeroportuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale o dal Piano di sviluppo aeroportuale. Qualora il Piano regolatore portuale, il Piano di sviluppo aeroportuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento. (comma così modificato dall'art. 50, comma 1, legge n. 120 del 2020)"*.

Dalle informazioni desunte dagli elaborati agli atti, l'introduzione di una nuova funzione determina la variante localizzata, da sottoporsi, almeno, a Verifica di

assoggettabilità a VAS di tipo regionale.

Dal punto di vista della Valutazione di impatto ambientale, dalla documentazione tecnica agli atti, si evince che il porto di Ancona ricade nella tipologia compresa al p.to 11 dell'Allegato II della Parte II del 152/2006, che individua i porti, più specificatamente *“Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, nonché’ porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d’acqua e’ superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l’esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse.”*.

Si segnala, pertanto, che il progetto che discenderà dalla variante localizzata al PRP, si configura come una modifica di un progetto ricadente nel citato Allegato II e, pertanto, da sottoporre almeno a Verifica di Assoggettabilità a VIA di competenza statale.

Tutto ciò premesso, atteso che:

- la Variante in oggetto è stata già sottoposta a Verifica di Assoggettabilità a VAS regionale e che tale procedura si è conclusa con l'espressione di parere motivato da parte della Regione Marche (Dec. n. 169/2019) che ha stabilito la successiva sottoposizione a VAS in sede statale per la variante localizzata (ai sensi degli artt. 13-18 del D.lgs. 152/2006);
  - il progetto del banchinamento, che discenderà dalla variante localizzata in esame, introducendo la funzione crocieristica, presenta di per sé potenziali impatti connessi e più opportunamente valutabili con una procedura di VIA;
  - dal mese di novembre 2019, l'Autorità di sistema portuale del MAC e la Direzione Generale per la Crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (CreSS) hanno interloquito per valutare l'opportunità di intraprendere una procedura integrata VIA-VAS, considerato che il caso in esame attiene ad una modifica al PRP sopraggiunta per effetto di una forzante di tipo progettuale, in cui tale aspetto progettuale domina su quello pianificatorio;
- si ritiene possibile applicare la suddetta procedura integrata VIA-VAS prevista dall'art. 6 comma 3 ter del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., mediante una integrazione dei contenuti strategici di piano con quelli più propri del progetto.

▪ **Aspetti ambientali generali**

Gli effetti potenziali sull'ambiente generati dalla proposta di variante localizzata (in quanto a strategie, scelta delle alternative, ivi compresa l'alternativa "0", etc,) andranno considerati alla scala vasta ed alla scala d'ambito. Si ricorda che la scelta delle alternative deve essere motivata a seguito di adozione di adeguato strumento per le decisioni (analisi multicriteri, analisi costi-benefici).

La nuova destinazione d'uso del Molo Clementino comporterà un aumento del traffico veicolare dato dall'arrivo e dalle partenze dei passeggeri, con un corrispondente incremento di fonti emmissive di inquinanti atmosferici, che dovranno essere attentamente valutate e monitorate. Andrà, inoltre, prestata particolare attenzione alle potenziali emissioni di inquinanti dovute alle navi ospitate dalla nuova banchina.

Si suggerisce di porre attenzione al perseguimento degli obiettivi della SNSvS – Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile all'interno della proposta di variante localizzata. Sarebbe utile trattare la SNSvS all'interno dei documenti per la procedura integrata VIA-VAS, articolando il contributo alla Strategia secondo macroobiettivi, a cui correlare obiettivi specifici e strategie di azione.

In linea generale, è raccomandabile che le valutazioni dei potenziali effetti negativi sull'ambiente, vengano svolte su tutte le componenti ambientali indicate dalla normativa in materia (se necessario, motivando anche l'esclusione di alcune componenti), con particolare riguardo alla biodiversità, ai rifiuti, alla qualità dell'aria, all'impatto acustico.

In ultimo, sarà necessario porre attenzione alle misure da adottare per il monitoraggio ambientale, avvalendosi nelle fasi preliminari del procedimento di VIA-VAS integrato, di dati già disponibili.

Alla luce delle considerazioni innanzi riportate, la Sezione prescrive che la proposta di variante localizzata ora in esame, prima di proseguire nel suo iter procedurale approvativo, dovrà essere adeguata alle eventuali prescrizioni ed osservazioni risultanti dalla Valutazione ambientale strategica (VAS) o dal procedimento di VIA-VAS integrate, qualora intrapreso.

## **8. Altri aspetti**

La rimozione del relitto della nave mercantile Sunrise - che la *Relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico* ritiene operazione *difficoltosa e costosa a fini di recupero* - andrebbe accuratamente valutata anche in considerazione di un eventuale, ed auspicabile, recupero parziale che preservi la memoria di un evento che appartiene alla storia del porto.

Inoltre, le modalità esecutive di tale rimozione dovranno essere debitamente approfondite nelle successive fasi progettuali anche al fine di garantire la non dispersione sia di eventuali residui metallici potenzialmente soggetti a frammentazione, sia di eventuali olii o carburanti residui ancora confinati nel relitto. Andranno pertanto debitamente previste e predisposte apposite modalità di contenimento e di rimozione di suddetti inquinanti da mettere in atto al verificarsi di tali eventualità.

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione, all'unanimità dei votanti,

### **È DEL PARERE**

che sulla proposta di Variante localizzata al Piano Regolatore del Porto di Ancona presentata dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, possa essere espresso parere favorevole con le prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni esposte nei "considerato" che precedono.

### **LA COMMISSIONE RELATRICE**

(Santoriello, Karrer, Tomasicchio, Gallerano, Simeone, Modena, Nappi, Musio, D'Alessandro, Miano, Ottolenghi, Maggiore, Moretti (Comandante DM Ancona))

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. 42 FOGLI È CONFORME ALL'ORIGINALE  
ESISTENTE PRESSO LA SEGRETERIA DELLA SECONDA SEZIONE DEL CONSIGLIO  
SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI.

Il Segretario  
**Firmato digitalmente da  
Luisa Ottolenghi**

pag. 42 di 42

Da "consiglio.superiore@pec.mit.gov.it" <consiglio.superiore@pec.mit.gov.it>

A "segreteria@pec.porto.ancona.it" <segreteria@pec.porto.ancona.it>

Data mercoledì 16 dicembre 2020 - 13:15

---

**Protocollo nr: 9908 - del 16/12/2020 - CSLP - Consiglio Superiore LL.PP. Aff 71/19 Porto di Ancona  
banchinamento Molo Clementino - TRASMISSIONE COPIA PARERE**

---

Invio di documento protocollato

**Oggetto:** Protocollo nr: 9908 - del 16/12/2020 - CSLP - Consiglio Superiore LL.PP. Aff 71/19 Porto di Ancona  
banchinamento Molo Clementino - TRASMISSIONE COPIA PARERE

**Data protocollo:** 16/12/2020

**Protocollato da:** CSLP - Consiglio Superiore LL.PP.

**Allegati:** 3

---

**Allegato(i)**

CSLP.REGISTRO UFFICIALE.2020.0009908.pdf (543 KB)

VOTO\_Aff\_71-2019\_VarianteLocalizzataAncona\_CopiaConforme-signed.pdf (4202 KB)

Segnatura.xml (2 KB)

