



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Sezione Seconda

Adunanza del 26 Luglio 2022

N. del Protocollo 60/2022

OGGETTO: Affare n. 60/2022. Porto di Ancona: proposta di adeguamento tecnico funzionale per la realizzazione di un terrapieno a mare a fianco della banchina “ex materiali ferrosi” nella darsena Fincantieri

LA SEZIONE

VISTA la nota acquisita agli atti al prot. 5862 del 16 giugno 2022, con la quale Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne ha trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per esame e parere ex art. 5 della L. n. 84/1994 e ss. mm. e ii., la documentazione relativa alla proposta presentata dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale relativa all’ATF in oggetto indicato;

VISTA la nota n. 6372 del 1° luglio 2022 con la quale è stata nominata la Commissione relatrice;

VISTA la documentazione trasmessa dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ed acquisita al protocollo del CSLLPP al n.6927 del 18/07/2022 relativa a integrazioni esplicative richieste dalla Commissione;

ESAMINATA la documentazione agli atti;

UDITA la Commissione relatrice (- OMISSIS -).

PREMESSO

Si ritiene opportuno riportare, preliminarmente, una serie di stralci di precedenti pareri.

A. Inquadramento giuridico

Nel parere n. 93/2009 della Sezione Seconda, si legge:

“[...] Il PRP, secondo la definizione data dall’art. 5 – comma 1 della Legge n° 84/1994, delimita e disegna “l’ambito e l’assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie”. Inoltre, il PRP individua “le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.” Successivamente, con voto n° 44/1999 questa Assemblea Generale ha formulato un indirizzo metodologico e procedimentale in materia di pianificazione portuale, ponendo l’accento su quella categoria di “variazioni” all’assetto delle opere previste nel PRP (definite “modifiche non sostanziali”) che, per la loro natura, non comportano “variante” al PRP medesimo. [...] In questo rinnovato e più organizzato contesto metodologico e concettuale, dunque, la “modifica non sostanziale” è riconoscibile allorquando nell’ambito del “sistema porto”, per effetto di una sopravvenuta “forzante”, sia necessario modificare l’assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere previste nel piano regolatore portuale per perseguire i traguardati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche. [...]

*L’adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal piano, ovviamente, non deve essere rilevante sotto il profilo ambientale e deve comunque rispondere ai requisiti di **fattibilità tecnica** e di **non contrasto** con gli strumenti urbanistici vigenti, come previsto dall’art. 5 – comma 2 della legge n. 84/1994. [...]*

Aspetti procedimentali

Su ciascuna motivata e documentata proposta di “adeguamento tecnico funzionale”, questo Consiglio Superiore si esprimerà, pertanto, in ordine:

- *al riconoscimento della fattispecie di “adeguamento tecnico funzionale” delle opere previste dal piano e, conseguentemente, della non modificazione degli obiettivi e del generale assetto strategico del porto, sia in termini infrastrutturali che funzionali (aspetto di metodo);*
- *alla fattibilità tecnica e alla non rilevanza ambientale degli adeguamenti delle opere previste dal piano e della eventuale valutazione tecnica del relativo progetto definitivo, se congiuntamente trasmesso (aspetto di merito)”.*

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

Si riporta di seguito il comma 5 dell’articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come sostituito dall’art. 48, comma 1, lett. d) del D.L. 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni in legge dall’art. 1, comma 1, L. 11 settembre 2020, n. 120.

“5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell’Autorità di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni

interessati, con riferimento esclusivo alle previsioni delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città. È successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente.”

Indirizzi metodologici e procedurali relativi all’adeguamento tecnico-funzionale possono utilmente rinvenirsi nelle “Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale” (Marzo 2017), elaborate da una Commissione incardinata presso questo Consesso, e delle quali si riportano di seguito degli stralci.

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

Possibili “casi di studio” di un ATF

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

- *modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali), con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l’assetto generale di piano. Ciò anche a seguito della sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*
- *modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all’assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene). Anche in questo caso, dette modifiche potrebbero essere dettate dalla sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*
- *inserimento di una cassa di colmata che non altera in modo sostanziale la struttura del PRdSP (la successiva attribuzione di funzioni portuali alla cassa di colmata, una volta consolidata, può passare attraverso una proposta di variante-stralcio, in linea generale).*

A ciò si aggiungono:

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

In questo dominio di modifiche non sostanziali, un cambio di imboccatura portuale (o un suo radicale ridisegno) o un intervento di espansione delle aree portuali non possono essere considerati ATF”.

B. Proposta di ATF: documentazione agli atti

Nello specifico, la proposta di adeguamento tecnico-funzionale all’esame, trasmessa con nota acquisita con prot. 5862 del 16 giugno 2022, è corredata dai seguenti elaborati:

- *Delibera del Comitato di Gestione n° 14 del 27/05/2022 di cui fa parte il Comandante della Direzione Marittima di Ancona;*
- *Dalla seguente documentazione prodotta dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale:*
 1. *Relazione del RUP per il parere del Consiglio*
 2. *Istanza del Presidente dell’AdSP*
 3. *Relazione generale e ambientale sintetica*

4. *Planimetria del PRP e del PRG*
5. *Planimetria dello stato dei luoghi*
6. *Confronto con il PRP*
7. *Confronto con il PPE*
8. *Planimetria della proposta di ATF*
9. *Computo Metrico Estimativo*
10. *Indagini preliminari*
11. *Concessione rilasciata dall'AdSP*

C. Proposta di ATF: inquadramento caso in esame

Quanto sopra necessariamente premesso, si riporta di seguito la descrizione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale in esame, come riportato nella “*Relazione del RUP*” di seguito integralmente riportata, al fine di rintracciarne le motivazioni e di individuarne i contenuti essenziali.

RELAZIONE ISTRUTTORIA DEL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

PREMESSA

Il porto di Ancona si caratterizza, da sempre, per la sua vocazione di scalo multipurpose e per le molteplici attività economiche presenti. Di queste ultime, particolare importanza riveste la cantieristica sia da diporto, che ha trovato collocazione ad ovest dello scalo dorico nella darsena cosiddetta dei “cantieri minori”, che quella navale collocata a nord-est nella darsena Fincantieri.

Negli ultimi anni tutta la cantieristica ha conosciuto un notevole sviluppo, con benèfici effetti occupazionali sull'intero territorio. Di conseguenza si è resa necessaria una pianificazione delle attività produttive, anche al fine di garantire la sicurezza dei lavoratori, che ha richiesto interventi come quello in argomento.

Infatti, con nota del 01.02.2022 la Fincantieri S.p.a. ha avanzato istanza di “*Adeguamento tecnico funzionale per la realizzazione di un terrapieno a mare a fianco della banchina “ex materiali ferrosi” nella darsena Fincantieri*”, poi perfezionata con nota del 03.03.2022, avviando così le attività volte all'ampliamento di un piazzale nella darsena già in concessione alla Società medesima.

Come illustrato nella relazione allegata alla istanza di Fincantieri (**all.1: “Relazione generale e ambientale sintetica”**), la finalità del predetto ampliamento è quella di incrementare la sicurezza dei lavoratori che operano a bordo della nave ormeggiata alla banchina “ex materiali ferrosi” (**fig.1**), consentendo la realizzazione di un collegamento diretto tra l'uscita di emergenza posta a prua della nave stessa ed il terrapieno in argomento.

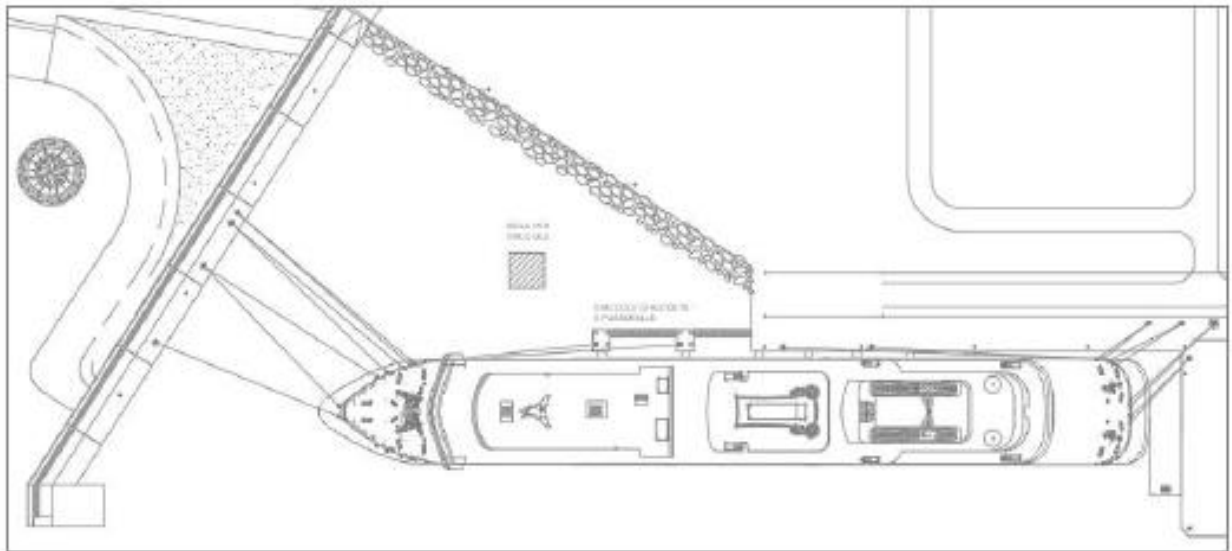


Figura 1: Banchina ex materiali ferrosi

Infatti, come rappresentato dalla stessa Fincantieri nella relazione suddetta, *“attualmente, il personale a bordo può uscire solo da punti predefiniti della nave, scendere su una passerella larga 1,50 m per poi sbarcare a terra in una zona densa di attività di supporto alle lavorazioni. Questa limitazione rende quanto mai opportuno realizzare il terrapieno come nuova area di servizio che possa essere collegata mediante l’installazione di una passerella metallica alla seconda briccola esistente. (...) si potrà così ottenere un’ulteriore uscita di emergenza dalla nave ormeggiata fino ad un ampio “luogo sicuro “ all’aperto avente caratteristiche compatibili con le esigenze di cantiere”.*

Preso atto della finalità rappresentata, ritenuto di dover dare massima priorità alle misure che potenziano le condizioni di sicurezza dei lavoratori impegnati nelle attività presenti nei porti di propria competenza, con decreto del Presidente n.6 del 30.03.2022 questa Autorità di Sistema Portuale ha dato avvio al procedimento relativo all’ATF in oggetto ed è stata nominata Responsabile del procedimento la scrivente Ing. Maria Letizia Vecchiotti, Funzionario Responsabile della Divisione Infrastrutture e Gestione Energetica, a cui è affidata l’istruttoria prevista dall’art. 5 – comma 5 – della D.Legge. 84/94 e ss.mm.ii. anche con riferimento alle indicazioni contenute nelle *“Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale”* emanate dal MIT nel marzo 2017.

STATO ATTUALE

L’area oggetto dell’intervento proposto è collocata all’interno della darsena Fincantieri (**fig. 2**), in area già in concessione alla Società medesima (**all.9:** *“Concessione demaniale Fincantieri rilasciata dalla AdSP MAC”*). Oltre ai piazzali e ad alcuni edifici (destinati ad uffici, magazzini ed officine ecc.), nello stabilimento sono presenti una banchina di allestimento (realizzata da questa AdSP nel 2012), un bacino di costruzione navi e, nella parte più a nord, la banchina denominata ex materiali ferrosi (**all.3:** *“Planimetria dello stato dei luoghi con documentazione fotografica”*).



Figura 2: Area di intervento

La predetta banchina, di lunghezza di circa 110 m, ha fondali medi pari a 7,5-8 metri e, mediante l'ausilio di due briccole di accosto, viene utilizzata per l'ormeggio di navi successivamente all'allestimento delle stesse, effettuato sulla banchina all'uopo dedicata in quanto dotata, quest'ultima, di tutte le attrezzature necessarie come le gru su binari, l'elettrificazione, i cunicoli impianti (acqua, ossigeno e acetilene) ecc..

A tergo della banchina ex materiali ferrosi è presente un piazzale costituito da un terrapieno in parte contenuto dalla banchina medesima, realizzata in cassoni in c.a., ed in parte da una scogliera. Quest'ultima risulta essere arretrata e divergente rispetto alla banchina, lasciando uno specchio acqueo via via più ampio tra le briccole ed il piazzale.

Come riferito dalla Fincantieri nella relazione allegata all'istanza *"l'uscita di emergenza della nave è collocata in corrispondenza della briccola n.2 che a sua volta è situata ad una distanza da terra di oltre 30 m. Attualmente, il personale a bordo può uscire solo da punti predefiniti della nave, scendere su una passerella larga 1,50 m per poi sbarcare a terra in una zona densa di attività di supporto alle lavorazioni. Questa limitazione rende quanto mai opportuno realizzare il terrapieno come nuova area di servizio che possa essere collegata mediante l'installazione di una passerella metallica alla seconda briccola esistente. (..) si potrà così ottenere un'ulteriore uscita di emergenza dalla nave ormeggiata fino ad un ampio "luogo sicuro" all'aperto avente caratteristiche compatibili con le esigenze di cantiere"*.

Con l'ampliamento del piazzale esistente, previa realizzazione di una passerella, potrà essere realizzato un collegamento diretto tra la seconda briccola ed il piazzale stesso e conseguire così un'ulteriore uscita di emergenza dalla nave fino ad un ampio "luogo sicuro" all'aperto. L'ampliamento del piazzale avrà altresì il vantaggio di aumentare gli spazi da destinare a stoccaggi provvisori.

INTERVENTO PROPOSTO

L'intervento proposto consiste nella realizzazione da parte di Fincantieri S.p.a. di un terrapieno con una superficie sommitale di circa 700 m² posta a quota 2,4 m sul l.m.m., in continuità con il piazzale, protetto da una scogliera di contenimento costituita da massi naturali con pendenza 1:1. Una parte degli scogli di protezione verrà recuperata dal salpamento della scogliera esistente a contenimento dell'attuale piazzale.

Il riempimento verrà eseguito con materiale arido di cava con sovrastante finitura in conglomerato bituminoso previa esecuzione di una fondazione stradale (**all.6:** *"Planimetria con evidenziazione della proposta confrontata"*

con lo stato dei luoghi”).

La tipologia di intervento proposta dai tecnici nominati da Fincantieri S.p.a. fa seguito all’esecuzione di indagini preliminari sull’area di interesse (**all.8: “Indagini preliminari”**)

Successivamente all’ampliamento del piazzale verrà realizzata una nuova passerella che, attraversando lo specchio acqueo sottostante, collegherà la seconda briccola direttamente alla terraferma.

Per l’esecuzione dell’intervento in argomento la Fincantieri S.p.a. ha stimato di investire circa 420.000 euro, IVA esclusa, oltre agli oneri tecnici ed al costo della nuova passerella che verrà realizzata successivamente all’asestamento del terrapieno (**all.7: “Computo metrico estimativo”**).

ASPETTI DI PIANIFICAZIONE E L’ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

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

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

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

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

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

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

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

- soddisfare la domanda di nuova movimentazione marittima per le merci e i passeggeri per i prossimi anni, con una offerta di spazi portuali adeguata alle diverse tipologie di domanda;
- consentire l’integrazione tra la città e il porto, dotando la città di uno spazio aperto sul mare;

- separare il traffico urbano dal traffico portuale, riducendo l'inquinamento atmosferico e acustico.

Per quanto concerne l'area di interesse, nell'ambito del P.R.P. la stessa ricade all'interno della zona destinata alla cantieristica dei Cantieri Navali Riuniti C.N.R., oggi Fincantieri S.p.a. (all.2: "Planimetria del PRP e PPE del porto di Ancona in variante al PRG vigente"). La "Relazione generale" allegata al P.R.P. predetto sostiene la necessità di contenere all'interno dello stabilimento tutte le attività di pertinenza, con indubbi vantaggi dal punto di vista della logistica e della sicurezza, ciò anche in relazione al fatto che in passato l'allestimento delle navi avveniva presso la banchina n.7 assegnata in concessione alla Società Fincantieri S.p.a.. Di seguito si riporta uno stralcio della relazione medesima (pagina 61):

Il complesso dei "Cantieri Navali Riuniti" sul versante nord-est del porto dovrà prevedere, all'interno del proprio ambito, la costruzione della banchina di allestimento e liberare, in conseguenza, la banchina n.7, attualmente in concessione allo stesso, per restituirla al traffico commerciale.

Parimenti tutti i servizi connessi con l'attività cantieristica, compreso il parcheggio delle autovetture ed i locali mensa che attualmente ingombrano le aree portuali adiacenti all'ingresso del Cantiere navale, dovranno essere trasferiti all'interno del cantiere stesso.

Il predetto cantiere dovrebbe ricavare nel proprio interno gli spazi necessari per l'impianto delle attrezzature di servizio e per l'autoparcheggio essendo prevista la realizzazione di opportuni terrapieni, della estensione di circa 1 ha, alla radice del molo Clementino (banchina n.1).

Per quanto riguarda inoltre la capacità produttiva del cantiere, la "Relazione sullo stato di fatto delle opere e illustrazione della tavola sinottica della operatività delle banchine" allegato n.5 al P.R.P. (pagina 9) ne evidenzia la portata:

Costruzioni, carenaggio, riparazioni

Esistono numerosi cantieri e officine all'interno del porto. Il Cantiere Navale (CNR) può costruire navi di portata lorda fino a 100.000 tonn.

Si può affermare pertanto che, seppure l'ampliamento del piazzale non sia previsto nel contorno planimetrico del P.R.P. vigente (all.4: "Planimetria con evidenziazione della proposta confrontata con PRP vigente"), l'intervento in argomento risulta conforme alla caratterizzazione funzionale dell'area stessa nonché rispondente all'obiettivo del P.R.P. medesimo di contenere all'interno dello stabilimento tutte le fasi costruttive delle navi.

In termini funzionali la proposta di ATF risulta altresì non in contrasto con lo strumento urbanistico vigente "Variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona in ambito portuale", approvato con delibera del Consiglio Comunale n.128/2005, il quale identifica l'attuale area portuale occupata dallo stabilimento Fincantieri come Zona a Tessuto Omogeneo n. 26 che, in base all'art. 65 delle N.T.A del P.R.G., "è disciplinata interamente dalla normativa e dagli elaborati grafici della variante al P.R.G. dell'ambito portuale approvata con la Delibera del Consiglio Comunale n. 128 del 14.11.2005 e pubblicata sul B.U.R. n. 108 del 7.12.2005" (all.5: "Planimetria con evidenziazione della proposta confrontata con il PPE del porto di Ancona").

In particolare l'area in argomento ricade nella zona denominata "cantieri navali" disciplinata dall'art. 7 delle N.T.A. della variante in ambito portuale (**fig.3**) che descrive le caratteristiche principali dell'area, l'uso del territorio e le relative prescrizioni tecniche.

ART. 7	CANTIERI NAVALI
<i>CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA</i>	
<p>St = Sf = 322.620 mq Ife = 3,59 mc/mq V = 1.159.500 mc Sc = 67.750 mq</p> <p>L'area Cantieri Navali è localizzata nell'estremità nord-orientale dell'ambito portuale. E' un'area demaniale situata sull'estrema propaggine nord del promontorio di Monte Conero. E' stata data in uso concessorio alla Fincantieri fino al 2022.</p>	
<i>USI DEL TERRITORIO</i>	
<p>L'area dei Cantieri Navali conserva la destinazione d'uso attuale. Le attività ivi consentite riconducibili all'uso U3/1 – Artigianato produttivo e Industria sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cantieristica di costruzione, manutenzione e riallestimento; - direzione, amministrazione e controllo, servizi vari. <p>Le opere realizzabili riconducibili all'uso all'uso U3/1 – Artigianato produttivo e Industria, sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - banchine, pontili e attrezzature di ormeggio; - servizi di alaggio e darsena travel-lift; - magazzini; - capannoni; - spazi di transito e sosta degli automezzi; - opere stradali. <p>Altri Usi</p> <ul style="list-style-type: none"> - magazzini (U4/10). 	
<i>PRESCRIZIONI TECNICHE</i>	
<p>Per l'edificazione è previsto un indice di utilizzazione fondiaria (Uf) di 0,6 mq/mq e un'altezza massima (H max) pari a quella esistente, fatta esclusione per gli impianti tecnici.</p> <p>Indice di utilizzazione fondiaria (Uf) = 0,6 mq/mq Altezza massima degli edifici (H max) = He</p>	

Figura 3: articolo 7 delle NTA del PRG di Ancona

Per quanto sopra, la modifica si configura come un adeguamento tecnico funzionale (ATF) poiché compresa nell'ambito delle "modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali), con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l'assetto generale di piano" (dalle "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale" emanate dal MIT nel marzo 2017) e ad esso si applicano le previsioni di cui all'art. 5 – comma 5 – della legge 84/1994 e ss.mm.ed ii.

Infatti il suddetto comma sancisce che "le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale" e, in seguito alle modifiche apportate da ultimo dalla Legge 9.11.2021, n. 156 concernente "conversione in legge del d.L. 121/2021", prevede il seguente iter:

- adozione del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale;
- acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale; decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente.

ADOZIONE DEL COMITATO DI GESTIONE

In seguito ad istruttoria della scrivente Responsabile del procedimento (**all.10:** *“Relazione istruttoria RUP allegata alla delibera del Comitato di Gestione n. 14 del 27.05.2022 di adozione della proposta di ATF”*), la proposta di adeguamento tecnico funzionale è stata sottoposta al Comitato di gestione dell’Autorità di sistema Portuale del Mare Adriatico centrale che con Delibera n.14 del 27.05.2022 ne ha stabilito l’adozione (**all.11:** *“Delibera del Comitato di Gestione n. 14 del 27.05.2022 di adozione della proposta di ATF”*).

ISTANZA DI PARERE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI

Per quanto sopra, per le motivazioni contenute nella presente relazione del Responsabile del procedimento, si sottopone all’Illustrissimo Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici l’*“Adeguamento tecnico funzionale per la realizzazione di un terrapieno a mare a fianco della banchina “ex materiali ferrosi” nella darsena Fincantieri”* di cui all’istanza della Società Fincantieri S.p.a. al fine di poterne acquisire il parere previsto dall’art.5 – comma 5 – della Legge 84/94 così come da ultimo modificata dalla Legge 9.11.2021, n. 156 concernente *“conversione in legge del d.L. 121/2021”*.

Ancorché non più prevista dal suddetto articolo di legge, si trasmette altresì la dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti comunque acquisita in data 24.05.2022 dal Comune di Ancona (**all. 12:** *Dichiarazione di non contrasto del Comune di Ancona”*).

Ancona, 09.06.2022

***** Fine Relazione Istruttoria del Responsabile del Procedimento *****

D. Documentazione integrativa

L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha successivamente trasmesso, via e-mail, con acquisizione al protocollo del CSLPP al n.6927 del 18/07/2022, una nota integrativa relativa ad alcuni aspetti emersi nella riunione di illustrazione dell’ATF tenutasi in modalità videoconferenza il giorno 12/07/2022, ed in particolare:

- alla coerenza dell’intervento con la pianificazione e la programmazione della medesima AdSP;
- al coinvolgimento della Capitaneria di Porto per gli aspetti di competenza;
- alla valutazione della pendenza della scarpata lato mare;
- ai sondaggi a mare già eseguiti;
- alla larghezza della passerella;
- al dislivello tra il nuovo terrapieno e quello esistente

La nota integrativa è comprensiva di due allegati:

- 1) relazione geologica e geotecnica per la realizzazione di una isola per l’alloggiamento gru a servizio della banchina di allestimento provvisoria per l’area Fincantieri;
- 2) immagine dello stato attuale dell’area con evidenza del dislivello tra il nuovo terrapieno e quello esistente.

CONSIDERATO

La richiesta di parere sulla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) si inquadra all'interno delle disposizioni di legge in materia di strumenti di pianificazione portuale, ex art. 6 del D.lgs. 169/2016, che ha riformato l'art. 5 della Legge 84/1994, poi modificato, da ultimo, con L. n. 156 del 09/11/2021 e nell'ambito degli indirizzi metodologici e procedurali delle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" (marzo 2017).

Premesso quanto sopra in termini generali, la Sezione procede, quindi, ad effettuare l'esame di merito della documentazione trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale ai fini della formulazione del parere.

Aspetti amministrativi e procedurali

Dalla documentazione in atti, si rinviene la delibera n°14 del 27 maggio 2022 del competente Comitato di Gestione di approvazione della *proposta di adeguamento tecnico funzionale per la realizzazione di un terrapieno a mare a fianco della banchina "ex materiali ferrosi" nella darsena Fincantieri – porto di Ancona*". Di seguito è riportato uno stralcio di detta delibera.

VISTO	l'art.5 comma 5 della l. 84/94 ss.mm.ii. a mente del quale "Gli adeguamenti tecnico funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale"
RITENUTO	per le argomentazioni esplicitate nella relazione istruttoria redatta dal Responsabile del procedimento in data 21.04.2022 di adottare il presente atto;
VISTI	gli elaborati predisposti dalla Segreteria Tecnico-operativa di questo Ente;
REGISTRATE	in particolare, le osservazioni del rappresentante dell'Amministrazione comunale di Ancona in seno al Comitato, afferenti pagina 7(sette) dello schema di relazione predisposto dalla Segreteria tecnico operativa, con la precisazione che il Comune di Ancona ha espresso il non contrasto dell'intervento con lo strumento urbanistico vigente "Variante al P.R.G. in ambito portuale", approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 128/2005;

VISTI gli atti d'ufficio;

DELIBERA

di adottare l'"Adeguamento tecnico funzionale per la realizzazione di un terrapieno a mare a fianco della banchina "ex materiali ferrosi" nella darsena Fincantieri" di cui all'istanza della Società Fincantieri S.p.a. ai sensi di quanto previsto dall'art.5 comma 5 della l. 84/94 ss.mm.ii., prendendo atto delle osservazioni del Rappresentante del Comune di Ancona.

Manda agli Uffici competenti della Segreteria tecnico operativa per gli adempimenti di competenza volti al perfezionamento del procedimento in argomento, in coerenza ed in attuazione del presente provvedimento.

Aspetti di Metodo

a) Ammissibilità all'esame

Come già anticipato, gli indirizzi metodologici e procedurali relativi alle proposte di adeguamento tecnico-funzionale si rinvergono nelle “Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale” (marzo 2017).

Nel caso all'esame, la Sezione è dell'avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale di che trattasi appare coerente con il dettato normativo di cui al comma 5 dell'articolo 5 della legge 21 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii. e con l'indirizzo metodologico e concettuale fornito dalle “Linee guida”. Infatti, la proposta medesima attiene a:

- “*Modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali), con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l'assetto generale di piano*”. Ciò in quanto l'intervento proposto prevede la ricalibrazione di una banchina portuale già esistente con l'aggiunta di un'area triangolare di circa m 40 x 31 e adozione della medesima tipologia di protezione del terrapieno con una scogliera di massi;
- “*Modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli specchi acquei portuali*” per gli stessi motivi sopra detti.

b) Procedibilità

Il profilo di procedibilità, come indicato nelle “Linee Guida”, valuta la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale in termini di completezza della documentazione tecnico-amministrativa a corredo.

Nel caso in esame, gli elaborati trasmessi inerenti alla proposta appaiono tali da assicurare adeguata leggibilità.

Aspetti di Merito (fondatezza della proposta)

a) Aspetti Urbanistici

L'intervento in esame prevede una modesta estensione dei piazzali esistenti, per un'area di circa 700 m². Come correttamente riportato nella Relazione istruttoria l'ampliamento del piazzale non è previsto nel contorno planimetrico del P.R.P. vigente, così come riportato nella planimetria con evidenziazione della proposta confrontata con PRP vigente; pur essendo conforme alla caratterizzazione funzionale dell'area stessa nonché rispondente all'obiettivo del P.R.P. medesimo di contenere all'interno dello stabilimento tutte le fasi costruttive delle navi.

Pur concordando nel “non in contrasto” anche con lo strumento urbanistico vigente Variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona in ambito portuale (DCC 128/2005) e dunque nel considerare il progetto un adeguamento tecnico funzionale, la Sezione invita comunque ad aggiornare e ad allineare le previsioni del Piano regolatore portuale vigente.

Inoltre, il Consesso ha richiesto all'Autorità proponente di approfondire gli aspetti di coerenza dell'ATF proposto con la visione di sviluppo dell'area portuale nei prossimi anni, così da

assicurare che non si proceda per interventi in qualche misura non collegati e poco coerenti che possano precludere, o anche solo ostacolare l'eventuale esigenza di un ridisegno pianificatorio maggiormente ampio e organico.

Con la nota integrativa in precedenza indicata, l'AdSP sul punto ha risposto testualmente:

“L'intervento risulta altresì coerente con la programmazione di questo Ente che ha inserito nel programma triennale delle opere pubbliche 2020-2022 l'intervento “Porto di Ancona – Realizzazione di un nuovo piazzale in ampliamento di quelli esistenti, realizzazione di una nuova banchina di allestimento, allungamento del bacino di carenaggio (Area concessione Fincantieri)” per il quale ha ottenuto dal MIMS un finanziamento di 40 milioni di euro assegnati con DM 353 del 13.08.2020 (Accordo procedimentale sottoscritto in data 17.09.2020) successivamente confermato con DM 159 del 23.05.2022. In particolare, l'articolazione delle opere programmate ed ammesse a finanziamento prevede, proprio nell'area di interesse, la realizzazione di una nuova banchina di allestimento mediante il prolungamento della banchina ex materiali ferrosi. Il riempimento a mare proposto, per la sua posizione arretrata ed assolutamente non interferente con le future opere, costituisce una modesta, ma efficace, anticipazione del piazzale retrostante. Infatti, tale anticipazione consentirebbe in tempi brevi di conseguire un incremento delle attuali condizioni di sicurezza, nella consapevolezza che la complessità tecnico-amministrativa degli interventi programmati richiederà sicuramente tempistiche ben maggiori.”

b) Aspetti Ambientali di carattere procedimentale

Nella relazione ambientale l'AdSP afferma che:

- la finalità dell'opera è migliorare l'aspetto di sicurezza del cantiere Fincantieri S.p.a. nonché la sua funzionalità;
- la soluzione proposta prevede il riutilizzo degli scogli salpati dalla mantellata esistente e pertanto viene evitata la relativa gestione dei rifiuti;
- la realizzazione dell'opera non determina un incremento dei traffici marittimi e veicolari di origine portuale, rispetto a quanto previsto dagli strumenti di pianificazione vigente;
- è possibile escludere, nella situazione post operam, modifiche di qualità dell'aria e del clima acustico presenti nell'ambito portuale;
- gli impatti sono quelli riconducibili ad un cantiere ordinario, in un contesto di cantieristica navale e non modifica la situazione esistente;
- le componenti ambientali interessate sono l'aria e il rumore (per il traffico dei mezzi di approvvigionamento dei materiali, per le macchine operatrici di cantiere).
- è presumibile che i lavori possano essere fatti da mare;
- nel caso in cui si procedesse da terra, almeno per alcune lavorazioni, il traffico di veicoli pesanti diretti al cantiere non determinerà un'incidenza significativa né in termini di impatto sulla viabilità all'interno del porto, né in termini di incremento significativo delle emissioni atmosferiche e di rumori;
- per quanto riguarda il rumore, si tratta di un'area di tipo prevalentemente industriale in Classe VI, non si ravvisano elementi di criticità in fase di cantiere, non essendo presenti

recettori sensibili ed essendo le attività previste quelle tipiche di un cantiere stradale che potrebbero svolgersi anche in un contesto urbano;

- il cantiere dovrà comunque attenersi alla normativa vigente ed in particolare al regolamento comunale del Comune di Ancona che al Titolo IV disciplina le attività di cantiere.

Ciò premesso, pur ritenendo condivisibile la conclusione cui perviene il proponente in merito alla trascurabilità dei potenziali impatti ambientali correlati alla realizzazione dell'opera, si raccomanda l'adozione di qualsiasi accorgimento utile a limitare l'eventuale incremento della torbidità dell'acqua dovuta alle attività di cantiere.

c) Aspetti tecnici di fattibilità tecnica dell'opera

L'intervento in esame prevede, come detto, una modesta estensione dei piazzali esistenti, tramite la realizzazione di un riempimento a mare su un fondale oggi a circa -7,50 m da l.m.m.

Dai documenti disponibili risulta che il riempimento verrà realizzato tramite tout-venant di cava protetto da una scogliera di contenimento in massi naturali, disposti con pendenza 1:1, che insistono al piede su un masso cubico in calcestruzzo.

Dalla relazione del Responsabile del Procedimento risulta che tale intervento è anticipatorio di nuove opere programmate dall'Autorità di Sistema Portuale nell'area in concessione a Fincantieri (comprendenti un nuovo piazzale in ampliamento di quelli esistenti, la realizzazione di una nuova banchina di allestimento e l'allungamento del bacino di carenaggio) e che il marginamento del riempimento a mare oggi in esame non interferisce con la realizzazione delle opere programmate grazie alla sua posizione arretrata rispetto al filo della banchina futura.

La condizione dei terreni nell'area di interesse è stata indagata tramite un sondaggio a terra ed un sondaggio a mare spinti fino alla formazione di base, costituita da marne e marne calcaree (Schlier), che si ritrova a circa 35 m di profondità. Dal confronto dei due sondaggi, facenti parte di campagne geognostiche diverse, si rileva una significativa differenza nella descrizione dei terreni presenti fino alla formazione di base. In particolare, il sondaggio a mare identifica un primo livello di spessore plurimetrico di terreni di bassissima consistenza che sono assenti nel sondaggio a terra. Non risultano peraltro prove di caratterizzazione geotecnica di tali terreni.

Per la corretta stima dei volumi di compenetrazione del tout-venant nel fondale e per la valutazione della stabilità e funzionalità a breve e lungo termine della scogliera e del riempimento è necessario valutare con precisione spessore e caratteristiche dei terreni scadenti indicati nel sondaggio a mare. Si raccomanda pertanto l'esecuzione di una campagna geognostica integrativa, subordinata ad un inquadramento geologico di dettaglio, mirata all'accertamento delle caratteristiche dei terreni presenti a mare nell'area dell'intervento, basata possibilmente su prove in sito idonee a descrivere lungo l'intera verticale le proprietà geotecniche (ad esempio prove penetrometriche statiche con piezocono – CPTu o prove con dilatometro piatto – DMT).

Nella progettazione dell'intervento si invita inoltre a considerare con attenzione la pendenza della scarpata della scogliera, oggi ipotizzata 1:1 in merito alla quale già durante la videoconferenza del 12/07/2022 sono state manifestate perplessità in ordine alla sicurezza in condizioni statiche e sismiche che la stessa deve assicurare con i margini previsti dalla normativa vigente. Si concorda quindi con quanto dichiarato dai progettisti nella citata nota

integrativa dell'AdSP del 14/07/2022 in cui si afferma: “*ci si riserva tuttavia di valutare in fase esecutiva la possibilità di realizzare una pendenza quanto più compatibile con le esigenze progettuali e con la pendenza naturale del materiale lapideo impiegato*”.

Il Consesso ha notato dai tipi grafici presentati che sulla mantellata esistente è presente un masso di sovraccarico che genera un salto di quota con l'attuale piazzale. Nei documenti integrativi l'AdSP ha chiarito che il nuovo terrapieno sarà realizzato alla stessa quota del masso di sovraccarico attuale e l'accesso sarà garantito mediante una pavimentazione di raccordo già realizzata da Fincantieri per collegare la banchina ex materiali ferrosi al masso di sovraccarico. A chiarimento di quanto sopra è stata allegata una immagine raffigurante lo stato attuale dell'area.

Si raccomanda infine particolare attenzione al dimensionamento della passerella che collegherà il terrapieno e la briccola, in modo da garantire alla stessa le funzioni di via di esodo per lo sbarco dei lavoratori da prua in aggiunta alle vie già esistenti; funzioni che costituiscono, tra l'altro, motivo a base della richiesta di Adeguamento Tecnico Funzionale.

d) Aspetti Trasportistici e Viabilità

Quanto previsto dalla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale non incide sostanzialmente sugli aspetti trasportistici e di viabilità.

e) Aspetti della sicurezza della navigazione

Gli aspetti di sicurezza della navigazione sono marginali e sostanzialmente non determinanti, dal momento che lo specchio acqueo interessato, soprattutto in ragione delle briccole, già ora non è utilizzabile in alcun modo per le manovre.

Si richiama l'attenzione, infine, sull'aspetto già evidenziato riguardante la stabilità della scarpata con la pendenza ipotizzata 1:1, in quanto un eventuale danneggiamento della struttura, con scivolamento di massi lapidei verso il fondale, oltre il masso di protezione al piede, potrebbe comportare anche un problema di sicurezza per interferenza con le chiglie delle più grosse navi previste per la zona.

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

PARERE

- che la “*proposta di adeguamento tecnico funzionale per la realizzazione di un terrapieno a mare a fianco della banchina ex materiali ferrosi nella darsena Fincantieri*”, in oggetto indicata rientri tra le fattispecie di adeguamento tecnico-funzionale secondo le norme vigenti;

- che, al fine di perfezionare la presente procedura di adeguamento tecnico-funzionale, la citata Autorità di Sistema Portuale dovrà tenere conto di tutte le raccomandazioni ed osservazioni di cui ai “Considerato” del presente parere.

LA COMMISSIONE RELATRICE

(- OMISSIS -)

Firmato virtualmente tramite e-mail di assenso.

Il Segretario:
F.to
(Luisa Ottolenghi)

Visto:
Il Presidente
F.to
(Pietro Baratono)

LA PRESENTE COPIA COMPOSTA DI N. 16 PAGINE È CONFORME ALL'ORIGINALE
ESISTENTE PRESSO LA SEGRETERIA DELLA SECONDA SEZIONE DEL CONSIGLIO
SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI.

Il Segretario