



Ancona, lì 28 ottobre 2023

**Al Segretario Generale  
dell'Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale**  
dott. Salvatore MINERVINO  
[segreteria@pec.porto.ancona.it](mailto:segreteria@pec.porto.ancona.it)

p.c **al Sindaco del Comune di Ancona**  
avv. Daniele SILVETTI

**Oggetto: Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** – Adozione del Comitato di Gestione Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis – Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.m.i.i. – Forma semplificata e modalità asincrona – per l'espressione di parere da parte dei comuni e di contributo delle regioni, territorialmente interessati.  
**PARERE COMUNE DI ANCONA**

Il presente parere del Comune di Ancona è formulato, nei termini di propria competenza, in relazione alla documentazione trasmessa con prot. n 0149193 del 29/08/2023 nonché alla documentazione aggiornata ed inviata con prot. n n.170120 del 04.10.2023 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ai fini della procedura di approvazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema di cui all'art. 5 della Legge 84/ del 28.01.1994 smi.

## **1 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO**

Il D.Lgs. n. 169 del 04/08/2016, "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124":

- istituisce le Autorità di Sistema Portuale abolendo le Autorità Portuali;
- introduce il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), strumento che delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo dei porti del sistema portuale, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie;

Il D.Lgs. n. 232 del 13/12/2017 "Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169" stabilisce che il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) si deve comporre di un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) oltre che di Piani Regolatori Portuali (PRP) distinti per ciascun porto di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale;

Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema di cui al D.Lgs. n. 232 del 13/12/2017:

- deve configurarsi coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica;



- definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di sistema portuale;
- individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano;
- prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori portuali di cui al comma 1-sexies

il D.Lgs. n. 121 del 10/09/2021 "Decreto Infrastrutture", convertito in Legge 156 del 09/11/2021, aggiorna ulteriormente la Legge 28 gennaio 1994, n. 84, al fine di adeguarla agli adempimenti richiesti dal PNRR nel settore trasporti, definisce un aggiornamento normativo sulla programmazione e pianificazione dei porti di interesse statale rimodulando l'art. 5 della L.84/1994 nei contenuti e nelle procedure nonché nel titolo che diventa "Documento di Programmazione Strategica di Sistema. Piano Regolatore Portuale"

L'art. 5 c.1 della legge 84/1984 attualmente vigente stabilisce che il Documento di Programmazione Strategica di Sistema:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di Sistema Portuale coerenti con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, con il Piano Strategico nazionale della Portualità e della Logistica nonché con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali;
- b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale;
- c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione porto-città;
- d) Individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

L'art. 5 c.1 quinquies della legge 84/1984 attualmente vigente stabilisce che:

- la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di Sistema Portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del Piano Regolatore Portuale, strumento che sarà redatto successivamente all'approvazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema e che rappresenterà l'unico strumento di pianificazione e governo del territorio nel proprio perimetro di competenza in quanto piano territoriale di rilevanza statale;
- la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di Sistema Portuale.

L'art. 5 c.1 bis della legge 84/1984 attualmente vigente definisce la seguente procedura:

- adozione da parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale
- sottoposizione, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241 indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

L'intervenuto giudizio di legittimità costituzionale espresso dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 6/2023 al punto 2) dichiara che "...il DPSS è approvato, nei quarantacinque giorni successivi



*all'acquisizione del parere del comune, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale...".*

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema non è assoggettato alla procedura di VAS Valutazione Ambientale Strategica così come indicato all'art. 5 c. 1 bis della legge 84/1994.

## 2 QUADRO TECNICO-AMMINISTRATIVO

L'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale risulta tra le sedici Autorità di sistema portuale istituite dalla Legge 84/1994 e ss.mm.ii. (art. 6 comma 1 lettera n); i porti rientranti nella AdSP-MAC sono i seguenti:

1. Ancona,
2. Falconara
3. Pescara
4. Pesaro
5. San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica),
6. Ortona
7. Vasto

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, presentato all'Organismo di partenariato della risorsa mare con l'espressione di parere favorevole, è stato adottato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023, ai sensi dell'articolo 5, comma 1-bis della Legge.

Con nota dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale prot. n.0014518/2023 del 28/08/2023, registrata al Comune di Ancona con prot. 0149193 del 29/08/2023, è stata indetta, in attuazione alle disposizioni di cui all'art. 5 c. 1 bis della l.84/1994, apposita Conferenza di Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, comma 2, legge 241/1990 ss.mm.ii. finalizzata all'ottenimento del parere di ciascun comune e contributo di ciascuna regione territorialmente interessati sul Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di.

Alla Conferenza dei servizi sono stati invitati i seguenti soggetti:

- Comune di Ancona per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Pesaro per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Falconara Marittima per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di San Benedetto del Tronto per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Pescara per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Ortona per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Vasto per l'espressione del parere di competenza;
- Regione Marche per un contributo finalizzato alla successiva intesa di competenza;
- Regione Abruzzo per un contributo finalizzato alla successiva intesa di competenza;

Il parere dovrà essere espresso entro 45 giorni dall'indizione della Conferenza dei Servizi e pertanto entro il 12 ottobre 2023; la mancata espressione del parere o il parere non motivato o non formulato in termini di assenso o di dissenso, equivalgono ad assenso senza condizioni (comma 4 art. 14-bis legge 241/1990 e ss. mm./ii) e art. 5 comma 1-bis della Legge 84/1994.



La documentazione trasmessa con la citata nota n. 0149193 del 29/08/2023 dall'AdSP del Mare Adriatico Centrale risulta essere la seguente:

- Delibera del Comitato di Gestione di AdSP MAC n. 46 del 29.06.2023;
- Relazione Illustrativa;

Elaborati Grafici:

- P.01.a Attuali limiti portuali e demaniali. Porti di Ancona e Falconara;
- P.01.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ancona e Porto di Falconara;
- P.01.c1 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.c2 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.c3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.d Collegamenti stradali e ferroviari locali. Porto di Ancona e Porto di Falconara;
- P.02.a Ambito portuale di San Benedetto. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.02.b Ambito portuale di San Benedetto. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.02.c Ambito portuale di San Benedetto. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.03.a Ambito portuale di Pescara. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.03.b Ambito portuale di Pescara. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.03.c Ambito portuale di Pescara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.04.a Ambito portuale di Ortona. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.04.b Ambito portuale di Ortona. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.04.c Ambito portuale di Ortona. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.05.a Ambito portuale di Pesaro. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.05.b Ambito portuale di Pesaro. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.05.c Ambito portuale di Pesaro. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città.

Allegati:

- Allegato 1 Dispositivi Normativi di Riferimento;
- Allegato 2 Analisi di rischio d'area (vol.1). Sorgenti di rischio e scenari incidentali estratti dal RISP del Porto di Ancona;
- Allegato 3 Analisi di rischio d'area (vol.2). Metodologia della valutazione del rischio d'area e criteri di classificazione di compatibilità territoriale (D.M. 09/05/2001);
- Allegato 4 Pianificazioni portuali vigenti e relativi stati di attuazione ed adeguamento;
- Allegato 5 Aspetti geologici e relative criticità per le pianificazioni portuali;
- Allegato 6 Pianificazione urbana.

Con nota prot. n. 160027 del 18.09.2023 l'AdSP del Mare Adriatico Centrale ha comunicato, ai sensi dell'art. 2 c.7 della L.241/1990 s.m.i., la sospensione dei termini del procedimento di Conferenza dei Servizi per la durata massima di 30 giorni decorrenti dal 12.09.2023, al fine di produrre specifiche integrazioni richieste :

- dal comune di Pesaro con lettera prot. AdSP MAC n.111031 del 12.09.2023
- dalla Regione Marche con lettera prot. AdSP MAC n.111031 del 12.09.2023

Con nota prot. n.170120 del 04.10.2023 l'AdSP del Mare Adriatico Centrale ha comunicato la ripresa del procedimento di Conferenza dei Servizi con **termine d'invio del parere fissato al 02.11.2023** ed ha trasmesso la seguente documentazione:

1. Relazione Illustrativa con Integrazioni da Conferenza dei Servizi avviata con prot. 14518 del 28.08.2023;
2. nuovo elaborato denominato Atti e Comunicazioni della Conferenza dei Servizi indetta con prot. 14518 del 28.08.2023.







Il DPSS, pertanto, allo stato attuale risulta essere composto dalla seguente documentazione:

- Delibera del Comitato di Gestione di AdSP MAC n. 46 del 29.06.2023;
- Relazione Illustrativa con Integrazioni da Conferenza dei Servizi avviata con prot. 14518 del 28.08.2023;
- Atti e Comunicazioni della Conferenza dei Servizi indetta con prot. 14518 del 28.08.2023

Elaborati Grafici:

- P.01.a Attuali limiti portuali e demaniali. Porti di Ancona e Falconara;
- P.01.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ancona e Porto di Falconara;
- P.01.c1 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.c2 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.c3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.d Collegamenti stradali e ferroviari locali. Porto di Ancona e Porto di Falconara;
- P.02.a Ambito portuale di San Benedetto. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.02.b Ambito portuale di San Benedetto. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.02.c Ambito portuale di San Benedetto. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.03.a Ambito portuale di Pescara. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.03.b Ambito portuale di Pescara. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.03.c Ambito portuale di Pescara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.04.a Ambito portuale di Ortona. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.04.b Ambito portuale di Ortona. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.04.c Ambito portuale di Ortona. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.05.a Ambito portuale di Pesaro. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.05.b Ambito portuale di Pesaro. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.05.c Ambito portuale di Pesaro. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città.

Allegati:

- Allegato 1 Dispositivi Normativi di Riferimento;
- Allegato 2 Analisi di rischio d'area (vol.1). Sorgenti di rischio e scenari incidentali estratti dal RISP del Porto di Ancona;
- Allegato 3 Analisi di rischio d'area (vol.2). Metodologia della valutazione del rischio d'area e criteri di classificazione di compatibilità territoriale (D.M. 09/05/2001);
- Allegato 4 Pianificazioni portuali vigenti e relativi stati di attuazione ed adeguamento;
- Allegato 5 Aspetti geologici e relative criticità per le pianificazioni portuali;
- Allegato 6 Pianificazione urbana.





### 3 ATTIVITÀ ISTRUTTORIA

elaborato: **RELAZIONE ILLUSTRATIVA con integrazioni da CdS avviata con prot. 14518/2023**

L'elaborato risulta essere aggiornato, rispetto a quello inviato con nota prot. 0149193 del 29/08/2023, nei seguenti capitoli:

- 1 Premessa
- 6.2.1 Obiettivi di Sviluppo per i Porti di Ancona e Falconara Marittima
- 6.2.1 Obiettivi di Sviluppo per il Porto di Pesaro
- 7.5 Definizione e ripartizione degli ambiti portuali – Porto di Pesaro

La seguente istruttoria, pertanto, è stata impostata facendo riferimento alla versione aggiornata del documento.

E' possibile individuare una articolazione della Relazione strutturata su tre livelli:

- Ricognitivo
- Strategico
- Operativo

#### 3.1 LIVELLO RICOGNITIVO

Il **livello Ricognitivo** restituisce un quadro complessivo inerente i principali strumenti di pianificazione/programmazione nazionale, le attuali dotazioni infrastrutturali dei singoli porti, le principali dinamiche e tendenze evolutive della portualità, i contesti economici e territoriali di riferimento; i capitoli interessati sono i seguenti:

- 1 PREMessa
- 2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI
- 3 RICOGNIZIONE ED ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEI PORTI DI SISTEMA
- 4 CONTESTO ECONOMICO E TERRITORIALE DELL'ADSP
- 5 ECONOMIA MONDIALE, RELAZIONI COMMERCIALI E ULTERIORI ATTIVITÀ PRODUTTIVE ED INDUSTRIALI LEGATE AI PORTI. TENDENZE EVOLUTIVE

La versione aggiornata contiene alcune precisazioni sulla finalità del DPSS; in particolare nel capitolo 1 Premessa viene esplicitato che *"...gli elaborati che compongono il DPSS devono essere finalizzati a "programmare" lo sviluppo sostenibile dei porti di sistema, sulla base di una "delimitazione geografica" degli ambiti portuali di pertinenza e suddivisione nelle tre aree di pertinenza, demandando ad altri successivi atti e procedure la concreta "pianificazione" (tecnica, economica ed ambientale) nonché attuazione delle "opere" e delle "funzioni" portuali necessarie per il perseguimento degli obiettivi di gestione e sviluppo sostenibile del sistema portuale prefissati dal DPSS.*

*Come premessa generale si precisa quindi che, gli assetti planimetrici inerenti nuove specifiche opere portuali, palesati dalle amministrazioni e/o soggetti coinvolti nelle fasi di redazione/condivisione del DPSS, da ultimo nell'ambito della Conferenza dei Servizi indetta per acquisire i relativi pareri, possono solo essere recepiti in atti come proposte ed indicazioni cui fare riferimento per i futuri strumenti pianificatori. Non possono costituire un elemento di "presunta" variazione della delimitazione geografica dei porti di sistema oggetto del DPSS ma solo di indirizzo per la programmazione dello sviluppo sostenibile dei porti di sistema. Peraltro l'esatta ubicazione e conformazione plano-altimetrica dei suddetti "interventi" palesati dalle amministrazioni e soggetti coinvolti potrà essere pianificata e definita in concreto per gli aspetti tecnici, economici ed ambientali solo sulla base di dati oggettivi desunti da indagini e studi specialistici propri delle successive attività di pianificazione (ATF e PRP) e progettazione."*



### 3.2 LIVELLO STRATEGICO

Il **livello Strategico** risponde all'esigenza di definire gli obiettivi di cui all'art. 5 c.1 della legge 84/1994; il capitolo interessato è il 6 – Obiettivi di Sviluppo dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale.

Una prima parte identifica i Punti di Forza e Punti di Debolezza dell'intero sistema portuale a cui corrisponde una strategia di sviluppo che identifica i seguenti Obiettivi di Sviluppo Sostenibile:

- OS 1 affiancamento al porto di Ancona, nodo "core" nella rete globale Ten-T europea (per gli scenari di attuazione al 2030 dei corridoi Baltico-Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo), del porto di Ortona in qualità di nodo "comprehensive" per gli scenari al 2050;
- OS 2 manutenzione e potenziamento delle infrastrutture portuali, in sinergia anche con l'attuazione dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio (viario e ferroviario), per contribuire all'evoluzione delle "Autostrade del Mare" lungo i due corridoi intermodali longitudinale e trasversale afferenti al Mare Adriatico assumendo il ruolo di "polo marittimo" di riferimento nella Macroregione Adriatico-Ionica per i collegamenti tra l'Europa continentale ed il Mediterraneo orientale;
- OS 3 riduzione degli scenari di rischio potenziale associati ai traffici dei prodotti petroliferi eliminandoli dai porti che ricadono all'interno di centri urbani anche attraverso la ricollocazione e potenziamento di queste tipologie di traffici su porti di sistema più idonei per collocazione geografica;
- OS 4 mantenimento e sviluppo della vocazione turistica di ciascun porto;
- OS 5 mantenimento e sviluppo della vocazione peschereccia di ciascun porto prevedendo, se necessario, la conversione di parte delle attività da pesca in pesca/turismo;
- OS 6 mantenimento e l'eventuale sostegno e sviluppo delle attività cantieristiche per la nautica da diporto anche in relazione ai porti minori;
- OS 7 miglioramento della qualità delle acque portuali finalizzato a:
  - prevenire la confluenza ed immissione di acque reflue negli specchi d'acqua portuali e comunque ridurre l'impatto diretto delle acque portuali sulle acque marine e di conseguenza la dispersione lungo i bassi fondali della fascia litoranea limitrofa in particolare quella posta sottoflutto;
  - evitare che i sedimenti portuali possano essere contaminati dalle acque reflue confluenti negli specchi d'acqua portuali in modo tale da consentire la gestione dei sedimenti di dragaggio portuali i quali a regime dovranno essere utilizzati in via prioritaria per il ripascimento costiero e in via subordinata, ovvero quando le caratteristiche granulometriche non lo consentano, al loro diretto versamento a mare su profondità superiori rispetto a quelle che delimitano verso il largo la "fascia attiva" al fine di mantenere la stabilità della piattaforma continentale nel rispetto di quanto previsto dal DM 173/2016 e dal DM 172/2016 per il porto di Falconara Marittima;
- OS 8 dotare tutti i porti di vasche di colmata e/o di sistemi di trattamento dei materiali di dragaggio finalizzati ad accogliere o a trattare i sedimenti che per il loro carico inquinante non possono essere utilizzati né per il ripascimento costiero, né per il loro versamento a mare. Le vasche di colmata e i sistemi di trattamento dei sedimenti dovranno essere posti al servizio di tutti i porti afferenti all' AdSP;
- OS 9 programmazione delle esigenze di approfondimento e/o ripristino dei fondali portuali in funzione dei requisiti di funzionalità e previsioni di sviluppo delle diverse tipologie e dimensioni dei traffici portuali contemplandone la gestione dei sedimenti dragati, anche secondo principi di economia circolare;
- OS 10 promuovere processi di valorizzazione del rapporto porto - città, quale potenziale, imprescindibile, fattore di crescita del territorio dal punto di vista economico, occupazionale e sociale. Tale valorizzazione si concretizza promuovendo e concordando

<b>E</b>
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0018328/2023 del 30/10/2023
Firmatario: CLAUDIO CENTANNI



processi di integrazione tra le aree retro-portuali e di interazione porto-città contemplando quindi anche l'individuazione di aree ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale da demandare alla competenza pianificatoria di comune/regione (aree di interazione porto - città) e, in corrispondenza delle aree retroportuali a diretto contatto con quelle urbane, nella definizione di affacci urbani e aree di margine da rigenerare, coniugando le esigenze di sviluppo di porto e città.

La relazione prosegue declinando gli Obiettivi di Sviluppo sui singoli scali portuali; per quanto riguarda il porto di Ancona, la strategia di sviluppo "territorializza" gli OS rispetto a specifici sotto ambiti di riferimento al fine di costituire un orientamento per le future scelte pianificatorie del Piano Regolatore Portuale:

#### **Obiettivo n.1: Miglioramento dell'accessibilità marittima e della sicurezza della navigazione**

Il perseguimento di questo obiettivo per il porto di Ancona comporta il completamento/potenziamento del sistema delle dighe di difesa così come indicato dal PRP vigente ma, anche, la rivalutazione del sistema dei moli e delle dighe di protezione alle darsene più interne che, in alcuni casi, rendono difficoltoso l'accesso delle unità navali e nautiche alle stesse.

*Sotto Ambito di azione: Area Fincantieri, Porto Storico, Porto commerciale, Area Cantieri nautici e Porto turistico.*

#### **Obiettivo n.2: Approfondimento/Ripristino dei fondali e gestione dei sedimenti dragati**

riguarda l'approfondimento e/o manutenzione dei fondali del porto di Ancona secondo quanto riportato nel PRP vigente e la valutazione della opportunità/possibilità di contemplare quote di fondale maggiori o di perseguimento e manutenzione di quelle attualmente esistenti/previste. Allo stato attuale risultano prioritari gli approfondimenti dei fondali delle banchine commerciali del molo sud e della nuova darsena (banchina 19-25). Il perseguimento di questo obiettivo risponde all'esigenza di accogliere naviglio di maggiori dimensioni tenendo comunque conto delle caratteristiche costruttive e strutturali delle banchine esistenti o di quelle da realizzarsi. Tale valutazione non potrà tuttavia prescindere da considerazioni in merito alla gestione dei sedimenti dragati, di per sé difficoltosa per tutti i porti del Sistema, in ragione della scarsa disponibilità di aree da destinare a strutture di confinamento dei materiali dragati. Infatti, in funzione della qualità ambientale nonché delle caratteristiche prestazionali il materiale dragato potrebbe identificarsi come una "risorsa" oppure come un "rifiuto" richiedendo comunque strategie di gestione che contemplino diversi scenari alternativi da attuare e mutuare di volta in volta.

*Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti (Area Fincantieri, Porto Storico, Area Mandracchio, Porto commerciale, Area Cantieri nautici, Porto turistico, Terminale petrolifero di Falconara Marittima).*

#### **Obiettivo n.3: Miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestri**

Il posizionamento del porto di Ancona nelle Rete TEN - T quale porto "core" ubicato lungo la costa adriatica impone che lo stesso goda di collegamenti stradali e ferroviari tali da garantirne un adeguato livello di accessibilità da terra. In questa ottica, risulterà strategico il sostegno all'operazione Lungomare Nord/uscita Nord dalla quale dipendono, per l'appunto, il potenziamento dell'accessibilità stradale e ferroviaria da Nord - Ovest, con la trasformazione della linea ferrovia attuale in linea ad Alta velocità. Inoltre, al fine di garantire che i collegamenti terrestri siano adeguati alla condizione "core" del porto di Ancona, in seguito dovranno essere previsti ulteriori interventi di potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Inoltre, nell'ambito del Porto commerciale, dovrà essere favorita l'adozione di soluzioni intermodali ferro - mare per merci.

A scala locale, in particolare nel Porto storico e nella zona della Mole Vanvitelliana, in correlazione con la rivisitazione complessiva dell'assetto funzionale/operativo dell'infrastruttura di cui al seguito, sarà necessario procedere con il ripensamento del sistema viario portuale sia per migliorarne l'efficienza,



riducendo il traffico, che per ridurne l'impatto ambientale sulla Città. Tale rivisitazione dovrà favorire il trasporto pubblico piuttosto che quello privato, favorire la mobilità sostenibile e dolce e comprendere la previsione di adeguate aree sosta, considerata la scarsa disponibilità di superfici a terra da destinare a ciò.

*Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti (Tutti i sotto ambiti (Area Fincantieri, Porto Storico e Area Mandracchio; Porto commerciale, Area Cantieri nautici e Porto turistico).*

#### **RICHIAMO N.1**

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

*"L'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Mobilità", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO "Concertare con AdSP la definizione di una mobilità sostenibile che tenga conto dei fattori Porto, intermodalità e grande viabilità" deve confluire come CONDIZIONE all'interno del parere nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.3: "Miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestri."*

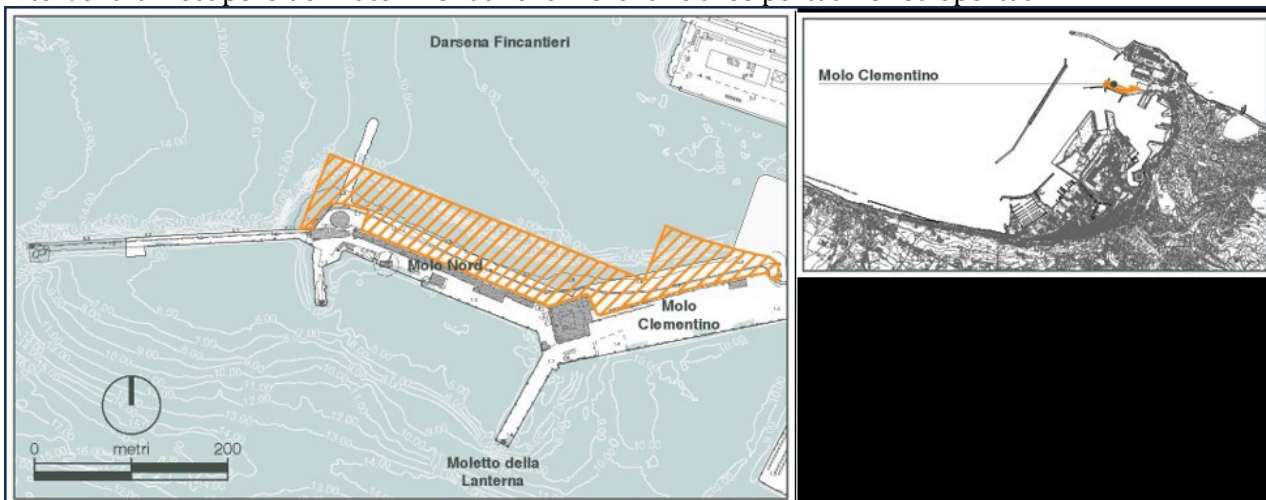
#### **Obiettivo n. 4: Potenziamiento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra**

*L'obiettivo risulta aggiornato rispetto alle integrazioni richieste dalla Regione Marche (prot. AdSP MAC n.111031 del 12.09.2023) riguardanti le previsioni di ampliamento del porto attraverso il progetto della "Penisola" tra la banchina rettilinea e la diga foranea.*

Il potenziamento e la riorganizzazione delle infrastrutture a terra e a mare risultano necessari al fine di favorire lo sviluppo dei traffici portuali marittimi in crescita e delle attività produttive caratterizzanti il Porto di Ancona, la cantieristica e il diporto nautico.

In questa ottica risultano imprescindibili il completamento degli interventi in corso, il recupero di opere a mare e a terra sottoutilizzate/dismesse e, anche, l'introduzione di nuove opere a mare e a terra nel Porto commerciale che consentano una rivisitazione dell'assetto funzionale/operativo complessivo dell'infrastruttura.

Tra le iniziative in corso si cita il nuovo assetto planimetrico, schematizzato nella figura seguente, in luogo dell'attuale corpo scogliera esterno del Molo Clementino. Questo intervento infrastrutturale, inquadrato come Variante localizzata del PRP vigente ed in corso di approvazione, risulta strategico al fine di dotare l'infrastruttura portuale di un banchinamento di accosto dedicato per le navi da crociera anche di medie e grandi dimensioni e/o mega yachts, comunque in sinergia e congruenti con interventi di recupero del water-front anche inerenti le aree portuali e retroportuali.



Ipotesi di adeguamento tecnico per riqualificazione infrastrutturale del Molo Clementino





In termini più generali, considerate le caratteristiche fisiche del sito, ed in particolare la prossimità alla città, le nuove infrastrutture portuali dovranno essere realizzate, mantenendosi comunque all'interno delle attuali opere foranee del porto, ma con l'obiettivo di perseguire un "dislocamento" verso mare delle attività portuali migrando quindi dalle attuali aree portuali, più prossime al retrostante contesto cittadino.

Si ritiene di poter perseguire questo obiettivo tramite il completamento e la riqualificazione funzionale dell'articolato sistema delle esistenti opere esterne di difesa del porto di Ancona da concretizzare con banchinamenti e colmate che dovranno contemplare anche opere di collegamento a terra, comunque funzionali e compatibili con i vincoli idrogeologici e le esigenze di sicurezza ed interferenza delle distinte attività portuali. Al riguardo, in questa fase di programmazione, si è fatto riferimento ai possibili scenari di assetto planimetrico e funzionale, schematizzati nella seguente figura, prospettati nell'ambito dello studio specialistico studio condotto nel 2016 dall'Università Politecnica delle Marche.



Ipotesi di riqualificazione delle opere foranee portuali con banchinamenti e penisola di collegamento

Il suddetto studio specialistico ha riguardato l'analisi di fattibilità di una "penisola" da realizzare nel porto commerciale, quale elemento strutturale di collegamento tra la banchina rettilinea dell'area container e la diga foranea di sottoflutto, per accogliere i traffici commerciali e passeggeri che attualmente insistono sulle banchine del Porto storico, sia in risposta alla crescente domanda che denota questa tipologia di traffico, sia per garantire il progressivo allontanamento della sua attuale sede. Infatti, anche nell'ambito delle attività di redazione e condivisione del DPSS si è avuto modo di riscontrare con dati oggettivi che il Porto Storico di Ancona risulta sempre meno idoneo ad accogliere i traffici commerciali e passeggeri, non solo per la prossimità alla città storica ma anche per le caratteristiche strutturali e funzionali delle attuali opere marittime (lunghezza degli accosti, profondità del fondale, spazi di banchina, ecc.). Anche in ragione delle moderne esigenze per adeguarsi agli standard operativi funzionali e di sicurezza in senso lato (ovvero "safety/security") si conferma l'esigenza della riconversione di queste aree portuali ad usi meno gravosi sotto i profili del "carico" infrastrutturale ed ambientale indirizzandoli verso destinazioni d'uso e riqualificazioni maggiormente compatibili e disponibili con quelli urbani, primo fra tutti il diporto nautico.

Passaggio fondamentale risulterà, una volta realizzate le suddette nuove opere, la delocalizzazione dal Porto Storico dei traffici marittimi commerciali che attualmente vi si svolgono, con particolare riferimento a quelli che investono le banchine comprese tra la Calata Guasco e il Molo Santa Maria, così da consentire la destinazione delle infrastrutture liberate ad usi maggiormente compatibili con le

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE  
Protocollo N. 0018328/2023 del 30/10/2023  
Firmatario: CLAUDIO CENTANNI



caratteristiche fisiche delle stesse, con le testimonianze storico culturali presenti nel Porto Storico e con la Città retrostante.

Per quanto concerne il Porto commerciale in particolare, al fine di rilanciarne la potenzialità logistica dovrà essere considerata la possibilità di recuperare gli spazi dell'ex ZIPA orientale, particolarmente vocati ad accogliere funzioni/attività di scambio/trasformazione strettamente collegate a quelle di imbarco/sbarco e movimentazione di merci/contenitori svolte in banchina.

L'insieme di questi interventi finalizzati a riorganizzare e potenziare le infrastrutture portuali (marittime e terrestri) del porto di Ancona sono riconducibili al più generale obiettivo di "incremento della competitività delle infrastrutture portuali" che afferisce alla sfera "economica".

*Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti (Area Fincantieri, Porto Storico e Area Mandracchio; Porto commerciale, Area Cantieri nautici e Porto turistico).*

#### **RICHIAMO N. 2**

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

*"l'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Porto ed economia del mare", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO "Interventi logistici: Spostamento porto commerciale verso la banchina Marche e realizzazione della cosiddetta "Penisola", deve confluire come CONDIZIONE all'interno del parere nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.4: "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra."*

#### **RICHIAMO N. 3**

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

*l'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Porto ed economia del mare", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO "Interventi logistici: Trasferimento traghetti dalla banchina del porto storico all'area ex Silos deve confluire come CONDIZIONE all'interno del parere nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.4: "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra."*

#### **RICHIAMO N. 4**

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

*l'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Porto ed economia del mare", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO "Intraprendere tutte le azioni, politiche e amministrative, necessarie al fine di interrompere l'iter di realizzazione della banchina per le grandi navi da crociera al molo Clementino", deve confluire all'interno del parere come CONDIZIONE nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.4: "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra."*

#### **RICHIAMO N. 5**

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

*l'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Turismo", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO DUP "Croceristi: sviluppare accordi, elettrificare banchine, Rafforzare accoglienza", deve confluire come CONDIZIONE all'interno del parere nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.4: "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra."*

#### **Obiettivo n.5: Sostegno alla cantieristica navale e nautica**

La cantieristica navale e quella nautica costituiscono attività produttive caratterizzanti il porto di Ancona. Si tratta di attività dalla tradizione antica e fortemente radicata che contribuiscono a qualificare non soltanto il contesto di appartenenza bensì l'intero territorio regionale e nazionale con un importante ruolo economico e sociale. In questa ottica, dunque, sarà assicurato il sostegno/consolidamento delle scelte di potenziamento sia di Fincantieri che dei cantieri minori.



*Sotto ambito di azione: Fincantieri e Cantieri minori*

**Obiettivo n.6: Valorizzazione/sviluppo delle esistenti connotazioni della portualità turistica**

La consapevolezza del pregio del Porto storico di Ancona impone la necessità della sua valorizzazione in chiave economico – commerciale e turistica. Le emergenze monumentali che lo contraddistinguono così come la quinta della Città storica che lo cinge rappresentano un presupposto imprescindibile per favorire lo sviluppo di attività di tipo ricreativo, del tempo libero e turistiche. In questa ottica, dunque, risulta strategico la rivisitazione dell'assetto funzionale/operativo dell'infrastruttura di cui si è detto. Va rappresentato che tale valorizzazione renderà il Porto storico accessibile dalla cittadinanza e dai turisti così da renderlo una vera e propria "piazza sull'acqua".

*Sotto Ambito di azione: Porto Storico – Casa del Capitano – Varco Repubblica, Mole Vanvitelliana – Mandracchio e Porto turistico.*

**Obiettivo n.7: Sostenibilità ambientale**

L'obiettivo della sostenibilità ambientale, trasversale rispetto agli obiettivi finora indicati, nel caso del Porto di Ancona si connota in maniera molteplice. Il primo traguardo da raggiungere consiste nella riduzione delle emissioni di CO2 in aria, ma, anche nella più generale riduzione delle emissioni di inquinanti. Tale obiettivo risulta sinergico con gli obiettivi già illustrati di "riorganizzazione degli spazi/infrastrutture a mare e a terra" e "miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestri". Quest'ultimo in particolare per il ricorso alla mobilità "sostenibile e dolce" e allo sviluppo della "intermodalità ferro – mare". Esso comporta anche l'adozione di soluzioni di efficientamento energetico negli edifici e la fornitura di carburanti innovativi o meglio l'elettrificazione delle banchine. Ulteriori aspetti da tenere sotto attenzione al fine di accrescere la sostenibilità ambientale dell'infrastruttura, consistono nel contenimento del rumore, nel miglioramento della qualità delle acque marine limitrofe al porto nell'abbattimento della produzione di rifiuti e relativa gestione, nonché, in ultimo, nel miglioramento delle relazioni con la Città e il territorio.

*Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti*

**RICHIAMO N. 6**

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:  
*l'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Pia Ancona", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO "Monitoraggio e previsione della qualità dell'Aria, Mitigazione delle emissioni in aria, Adattamento e prevenzione", deve confluire come CONDIZIONE all'interno del parere nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.7: "Sostenibilità ambientale"*

**Obiettivo n.8: Coniugare sviluppo e tutela del lavoro**

In questo obiettivo si collocano:

- la ripresa e il rafforzamento degli obiettivi del Protocollo per la Tutela del lavoro, sottoscritto il 28/09/2016 dall'Autorità Portuale di Ancona, dalle assicurazioni di categoria di impresa e dai sindacati;
- lo sviluppo dell'economia portuale nel rispetto della disciplina inerente ai rapporti di lavoro;
- la promozione della formazione professionale, ricorrendo ad accordi per i piani formativi ed utilizzando le opportunità di finanziamento disponibili;
- la riattivazione di tavoli aventi ad oggetto la sicurezza sui luoghi di lavoro, anche per definire sistemi di controllo più efficaci, con il coinvolgimento dei Rappresentati dei Lavoratori della Sicurezza così da confermare e incentivare, attivando e promuovendo tutte le iniziative e le collaborazioni possibili, il principio secondo cui ogni strategia di sviluppo deve mettere al centro la sicurezza dei luoghi di lavoro come fattore indispensabile della crescita.

*Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti*

E

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE

Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023

Firmatario: CLAUDIO CENTANNI



### **Obiettivo n. 9: Valorizzazione del rapporto porto – città**

La valorizzazione del rapporto porto – città trova ragion d'essere in due condizioni:

- l'individuazione delle aree di interazione porto – città;
- la definizione delle relazioni tra il porto, in termini di aree portuali e retroportuali, e la città.

Sono individuate come aree di interazione porto città:

0. il fronte edificato lungo il lato occidentale di via XXIX Settembre, da Piazza della Repubblica fino alla rotatoria su via Guglielmo Marconi e la strada stessa;

1. la Mole Vanvitelliana;

2. il tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima.

La Legge n. 84/1994 fornisce indicazioni chiare in merito alla pianificazione delle aree di interazione porto - città. In particolare, l'art. 5, comma 1-quinques, stabilisce che "la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto- città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'autorità di sistema portuale".

Per quanto concerne il rapporto tra porto e città laddove il porto è formato da aree portuali e retroportuali, la valorizzazione sarà ottenuta sostanziando le due condizioni che seguono:

- "Affaccio urbano", nelle zone portuali permeabili alla Città in ragione della destinazione a funzioni portuali compatibili con quelle urbane (Porto Storico/Città Storica);
- "Area di margine" nelle zone portuali impermeabili alla Città in ragione di funzioni portuali che, per ragioni di sicurezza ed operatività interne, risultano accessibili soltanto agli operatori delle attività pertinenti alle aree portuali e retro-portuali.

A quanto sopra si aggiunge l'individuazione di due aree retroportuali che, pur essendo in uso al porto, potranno accogliere anche funzioni/attività urbane. Si tratta:

1. dell'area del Mercato ittico e della Fiera di Ancona, prossime alle Mole Vanvitellia, destinate a servizi portuali ed urbani,
2. dell'area presso il Fosso Conocchio, dove la destinazione urbana acquista la connotazione specifica di "Cerniera della mobilità".

L'affaccio urbano preferenziale sarà realizzato nel Porto Storico, tra la Calata Guasco e il Molo Santa Maria, una volta che, realizzati nuovi spazi a mare e a terra nel Porto commerciale e ivi delocalizzati i traffici marittimi commerciali che attualmente insistono sul Porto Storico, quelle infrastrutture saranno riconvertite ad usi portuali compatibili con quelli urbani (es. nautica da diporto), diventando, dunque, permeabili alla Città.

L'area di margine, diversamente, si svilupperà con continuità lungo tutto il confine tra il porto e la città e si concretizzerà nella ricerca di soluzioni che consentano di accrescere la qualità fisica e funzionale della stessa area di margine. Particolare attenzione sarà dedicata alle opere di delimitazione del porto (es. recinzioni, marciapiedi, barriere, ecc.) così da favorire il loro inserimento nel contesto urbano.

Viene evidenziato che la competenza della pianificazione delle aree portuali e retroportuali è sancita dall'art. 5, comma 1 - quinquies, secondo cui "la pianificazione delle aree portuali e retro- portuali è competenza esclusiva dell'autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione PRP".

Tuttavia, l'art. 5, comma 2-bis, della L. n. 84/1994 riconosce l'importanza della "coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto"; in tal senso, infatti, nell'ambito della procedura di approvazione del PRP, è prevista l'espressione di uno specifico parere da parte del comune interessato.

#### **RICHIAMO N. 7**

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che deve essere specificato come RACCOMANDAZIONE che:



- *l'area di Interazione Porto Città n.0 - "Fronte edificato lungo il lato occidentale di via XXIX Settembre, da Piazza della Repubblica fino alla rotatoria su via Guglielmo Marconi e la strada stessa", non sia all'interno del limite dell'ambito portuale e pertanto non si configuri come area Interazione Porto Città*
- *l'area di Interazione Porto Città n.1 "Mole Vanvitelliana" venga confermata,*
- *l'area di Interazione Porto Città n.2 "Tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima" venga confermata,*
- *l'area "Affaccio Urbano" diventi un'area di Interazione Porto Città*
- *l'area del Mercato ittico e della Fiera di Ancona, prossime alle Mole Vanvitelliana, destinate a servizi portuali ed urbani diventi un'area di Interazione Porto Città,*
- *l'area presso il Fosso Conocchio, dove la destinazione urbana acquista la connotazione specifica di "Cerniera della mobilità", diventi un'area di Interazione Porto Città,*
- *l'area di margine lungo tutto il confine tra il porto e la città si dovrà attuare tramite la ricerca di soluzioni che consentano, non solo di accrescerne la qualità fisica e funzionale tramite opere di delimitazione del porto, ma anche di individuare spazi destinati all'accessibilità e alla mobilità urbana attraverso modalità e soluzioni concertate con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale*

**E**

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

**COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE**

Protocollo N. 0018328/2023 del 30/10/2023

Firmatario: CLAUDIO CENTANNI





### 3.3 LIVELLO OPERATIVO

Il **livello Operativo** definisce gli ambiti portuali, li suddivide in aree portuali/retroportuali/Interazione porto-città, individua il telaio dell'ultimo miglio nonché gli attraversamenti urbani. I capitoli interessati risultano i seguenti:

7 DEFINIZIONE E RIPARTIZIONE DEGLI AMBITI PORTUALI

8 COLLEGAMENTI TERRESTRI DI ULTIMO MIGLIO

Nella relazione vengono riportate alcune considerazioni utili a meglio classificare e definire le caratteristiche delle Aree Portuali (APO), Aree Retroportuali (ARP) e di Interazione Porto-Città (IPC) in cui sono ripartiti gli ambiti portuali di ciascun porto del sistema precisando che, ai sensi dell'art 5, c.1 quinquies della l. 84/1994:

- la pianificazione delle Aree Portuali PO e Retroportuali è di competenza esclusiva della AdSP che vi provvede mediante la redazione/adozione ed approvazione del Piano Regolatore Portuale (inteso come piano territoriale di rilevanza statale che rappresenta l'unico strumento di pianificazione delle APO e ARP in coerenza all'art. 5 comma 2 ter della l.84/1994) , espletando la procedura di VAS ed acquisendo dal Comune e dalla Regione il parere di coerenza con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativamente alle aree contigue a quelle portuali e retroportuali sulle quali il PRP potrebbe avere impatto;
- la pianificazione delle aree di Interazione Porto-Città è di competenza del Comune e della Regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge, previa acquisizione del parere della AdSP.

Più dettagliatamente le Aree Portuali costituiscono il nucleo operativo primario dell'ambito portuale necessario per l'espletamento delle seguenti cinque funzioni marittime ( art. 4 comma 3 della L. 84/1994) deputate a classificare e distinguere i traffici marittimi e le correlate attività ammesse nei porti nazionali:

- a. commerciale e logistica
- b. industriale e petrolifera;
- c. di servizio passeggeri ivi compresi i croceristi;
- d. peschereccia;
- e. turistica e da diporto.

Nelle **Aree Portuali** sono ricompresi tutti gli elementi fisici portuali, in primis le infrastrutture marittime come dighe foranee, moli e banchine, necessari per consentire non solo la navigazione ed ormeggio delle imbarcazioni, ma anche le attività portuali in senso stretto come le operazioni di carico/scarico dalle imbarcazioni (di merci, personale di bordo e passeggeri), la movimentazione e stoccaggio delle merci nonché l'eventuale alaggio/varo, rifornimenti e manutenzioni delle imbarcazioni. Pertanto nelle APO sono compresi anche gli edifici e piazzali nonché le attrezzature (macchinari ed impianti) e la logistica afferenti le citate cinque funzioni marittime. Le aree portuali ricadono all'interno della fascia demaniale marittima la cui giurisdizione ed amministrazione è demandata alla AdSP.

Con riferimento all'**Area Portuale** individuata dal DPSS nel **porto di Ancona**, essa si sviluppa a partire dalla diga foranea di Nord- Est fino ad a circa 130 metri a sud/est della diga sottoflutto di marina Dorica e risulta articolata (*così come riscontrabile negli elaborati grafici P.01.c.1/ P.01.c.2/ P.01.c.3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città*) in:

- una fascia della profondità di circa 15 m lungo il fronte banchinato nell' Area Fincantieri e in corrispondenza del nuovo Molo Clementino;
- una fascia di profondità variabile nel Porto storico che, a partire dal Molo Nord, si sviluppa lungo il Molo della Lanterna, il Molo Clementino, il Molo Rizzo e la Darsena San Primiano, la

E

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE

Protocollo N. 0018328/2023 del 30/10/2023

Firmatario: CLAUDIO CENTANNI



Calata Guasco, il Molo Wojtyla, la Calata Nazzario Sauro, il Molo Santa Maria, la Calata della Repubblica e il Molo XXIX settembre;

- la banchina e la viabilità carrabile che cinge la Mole Vanvitelliana;
- l'intera area del Porto commerciale, banchine da 18 a 26 nonché la zona della colmata da completare;
- la fascia terminale lato mare dell'area della cantieristica da diporto;
- il Porto turistico;
- la fascia costiera estesa fino a circa 130 m dal Porto turistico;

**Le Aree Retro-Portuali** costituiscono il nucleo operativo accessorio riconducibile alle attività e funzioni delle Aree Portuali quale supporto per assicurare il corretto funzionamento e gestione dell'Ambito Portuale nel suo complesso. Le aree retro-portuali, quindi, riguardano la logistica e le strutture necessarie per:

- la gestione delle funzioni e controlli (tecnici, amministrativi e doganali);
- lo smistamento e trasporto delle diverse tipologie dei traffici marittimi;
- i servizi portuali con relativa viabilità e spazi di manovra/sosta (stradale e ferroviaria) e adeguate strutture anche polifunzionali (come magazzini, capannoni ed edifici per le sedi amministrative degli operatori portuali).

La proposta del DPSS in merito all'individuazione dell'Area Retroportuale di Ancona riguarda (*così come riscontrabile negli elaborati grafici P.01.c.1/ P.01.c.2/ P.01.c.3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città*):

- la porzione di Area Fincantieri che, dietro all'area portuale, si spinge oltre la dividente demaniale fino al limite della proprietà di Fincantieri, e la porzione di nuovo Molo Clementino che raggiunge le mura storiche;
- la porzione di Porto Storico ricompresa tra l'area portuale precedentemente individuata e le mura storiche, comprendente il tracciato della viabilità stradale di servizio, la Capitaneria di Porto, la parte interna del Molo Santa Maria, la Stazione ferroviaria Marittima e l'area della Dogana;
- la zona del Mercato Ittico e della Fiera di Ancona (Mandracchio) - area destinata a servizi portuali e urbani;
- le aree che si sviluppano a ridosso della biforcazione del Fosso Conocchio-Cerniera della mobilità;
- la zona ex ZIPA ad Est, tra cui lo stabilimento ex Tubimar;
- la zona ex ZIPA ad Ovest, ospitante i cantieri nautici;
- l'area ferroviaria RFI.

E' importante evidenziare che, come già riportato poc'anzi nell'OS del Porto di Ancona n.9 - Valorizzazione del rapporto Porto - Città, il DPSS riconosce il potenziale valore strategico di spazi di relazione tra porto e città a 3 specifici contesti retroportuali, cartograficamente individuati con appositi retini sulla tavola *P.01.c.1 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città* :

- **Affaccio Urbano**: si tratta dell'ambito che partendo dalla parte esterna all'Area Portuale della Calata Repubblica (banchina 14) si estende fino al molo Clementino - Base della lanterna, intercettando viabilità attualmente portuale e immobili vari tra cui anche alcune sedi istituzionali (AdSP, Capitaneria, Guardia di Finanza, ex mensa Fincantieri, altri)
  - **Area a Servizi portuali ed Urbani - Mercato ittico/Fiera di Ancona**: in stretta prossimità con la Mole Vanvitelliana e con il Quartiere degli Archi, questo ambito si configura come spazio ibrido destinato a far coesistere usi portuali ed urbani,
3. **Area presso il Fosso Conocchio - Cerniera Mobilità**: si tratta di un'area che, in ragione del posizionamento rispetto al telaio viario e ferroviario, rappresenta un potenziale hub per la mobilità a servizio sia delle utenze portuali che degli utilizzatori della città provenienti dalla direttrice nord.

E  
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE  
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE  
Protocollo N. 0018328/2023 del 30/10/2023  
Firmatario: CLAUDIO CENTANNI



Le **aree di Interazione Porto Città (IPC)** sono costituite da tutte le zone ricomprese e/o in stretta connessione con il contesto urbano adiacente alle Aree Portuali e/o Retro-Portuali. Possono includere aree residenziali, zone commerciali, strutture turistiche, parchi, aree ricreative, strutture culturali e altre infrastrutture anche di tipo viario in senso ampio. Queste aree non sono deputate a svolgere alcun ruolo operativo, ancorché accessorio, delle funzioni portuali elencate dall'art. 4 comma 3 della L.84/94, ma possono essere funzionali e comunque non possono contrastare il perseguimento degli obiettivi di sviluppo dell'intero sistema portuale in particolare per gli aspetti di carattere socio-economico anche semplicemente indotti e/o riconducibili alla presenza del porto di sistema. Infatti seppure la pianificazione di queste aree sia di competenza dei comuni, questi devono preventivamente acquisire il parere della AdSP.

Con riferimento al territorio urbano di Ancona, le **aree di interazione porto - città** risultano così individuate riguarda *(così come riscontrabile negli elaborati grafici P.01.c.1/ P.01.c.2 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città)*:

- il fronte edificato che si sviluppa lungo il lato occidentale di via XXIX Settembre da Piazza della Repubblica fino a rotatoria che immette su via Guglielmo Marconi e la strada stessa (Punto 0 della Tav. P.01.c.1);
- l'edificio della la Mole Vanvitelliana (rif. Tav. P.);
- il tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima.

In relazione è riportata anche l'articolazione in aree portuali, retroportuali e di interazione porto - città delle due aree strategiche ai fini dello sviluppo del porto di Ancona di cui si è detto nel capitolo dedicato agli obiettivi di sviluppo, ovvero: il Lungomare Nord e il banchinamento esterno del Molo Clementino.

Tale articolazione sarà assunta definitivamente a seguito della conclusione dell'iter procedurale di approvazione delle opere previste.

Per il Lungomare Nord, sono individuate: come area portuale quella limitrofa al porto di Ancona, fino al radicamento della nuova opera di protezione la restante parte come area di interazione porto - città. Per quanto riguarda il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino, l'area portuale si svilupperà per una larghezza trasversale al nuovo fronte di banchina funzionale alle esigenze di ormeggio e carico/scarico adibendo ad area retroportuale la restante parte fino all'attuale muro paraonde.

**Si rimanda al RICHIAMO n.7**

Il **livello Operativo**, infine, definisce i **Collegamenti Terrestri di Ultimo Miglio**, in coerenza a quanto disposto dall'art. 5 della legge 84/1994; a supporto della parte testuale della relazione, è presente un apposito allegato grafico "P.03.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ancona e Falconara Marittima" cui si rimanda per una visione di insieme.

Per quanto riguarda la rete viaria principale a servizio del porto di Ancona, essa è costituita dall'Autostrada A14 Adriatica Bologna-Bari-Taranto, accessibile tramite i due caselli di Ancona Nord - Jesi e Ancona Sud - Osimo.

A completare la rete viaria principale sono la variante di Ancona della SS 16 Adriatica, che allontanandosi dal centro urbano di Falconara Marittima, riceve la SS 76 della Val D'Esino proveniente da Fabriano/Perugia. A sud della città, tramite una breve ulteriore variante, la strada riprende il tracciato originario in corrispondenza del casello Ancona Sud-Osimo dell'A14.

Attraverso la SS76 è possibile infine raggiungere il casello sull'Autostrada A14 di Ancona Nord - Jesi.

Il collegamento viario di ultimo miglio tra l'area portuale e la rete stradale primaria risulta quindi così definito: via Mattei, viabilità di accesso/uscita dell'area portuale che, superando in sopraelevazione l'attraversamento dei binari ferroviari raggiunge la strada costiera via Flaminia per poi proseguire lungo via Conca, attraversando l'area delle Torrette e, infine, incrociare la tratta urbana della variante



della SS16. Il percorso si sviluppa sempre con viabilità ad unica carreggiata con sezione variabile ad una o due corsie per senso di marcia.

Il collegamento verso il porto passando dall'asse attrezzato Nord-Sud, da viale De Gasperi, viale Marconi e dal viadotto della SS 681 non è viene considerato come collegamento di ultimo miglio in quanto tale percorso si sovrappone ad una parte importante della viabilità cittadina già saturata e non utilizzabile dai veicoli pesanti per le pendenze accentuate che si incontrano nella tratta interna alla città.

Per quanto riguarda gli interventi in corso di realizzazione o programmati nel prossimo futuro, la relazione riporta:

- a. l'ampliamento a 4 corsie della variante di Ancona della SS16 tra Falconara e Baraccola in corrispondenza dell'intersezione a livelli sfalsati con l'Asse attrezzato Nord-Sud (in corso di realizzazione);
- b. il collegamento del porto di Ancona alla rete viaria principale.

Quest'ultimo riguarda la realizzazione del nuovo collegamento tra la SS16 e il Porto di Ancona - Ultimo Miglio di connessione. Il progetto definitivo redatto dall'ANAS e trasmesso al Comune di Ancona nel mese di giugno del 2022 ai fini della relativa Conferenza di Servizi, è in corso di approvazione e prevede la realizzazione di un nuovo collegamento viario di estensione pari a circa 3,5 km, tra via Mattei e la SS 16 all'altezza della frazione di Torrette, in corrispondenza del tratto della statale per la quale Anas ha in corso di esecuzione i lavori di raddoppio, da 2 a 4 corsie, finanziati nell'ambito del Contratto di Programma 2016-2020. La soluzione infrastrutturale prevede, oltre al collegamento stradale con la rotatoria di Torrette sulla statale 16 e allo spostamento verso mare della Flaminia, lo spostamento verso mare del tracciato ferroviario, ottenuto tramite il riempimento con un terrapieno di una fascia di litorale (progetto RFI "Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria"). Il progetto adotta una sezione di categoria C1 "extraurbana secondaria" ex DM 05.11.2001 e un tracciato, risultato di un adattamento alle problematiche geomorfologiche presenti, suddiviso in due tratti distinti: un primo tratto parallelo alla costa che è di fatto un adeguamento in sede della strada esistente (via Flaminia) ed un secondo tratto in cui si attraversa la zona al confine ovest della frana di Ancona. Il nuovo collegamento è anche derivato da un apposito Protocollo di intesa interistituzionale tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Marche, Comune di Ancona, Autorità Portuale, RFI e Anas per la realizzazione del lungomare nord (Ancona) sottoscritto nel 2017.

In relazione alla programmazione dell'amministrazione comunale di Ancona, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), documento di indirizzo di sviluppo del sistema della mobilità, è in corso di redazione e risulta occasione di interazione con l'Autorità di Sistema per ripensare l'intero sistema viario all'interno del porto, migliorare l'interazione viaria e l'accessibilità tra città e porto, sviluppare un sistema di trasporto pubblico moderno e sostenibile oltre che presidiare l'operazione lungomare Nord di nuovo collegamento alla viabilità primaria.

La rete ferroviaria a servizio del porto di Ancona è la linea ferroviaria Adriatica che collega Bologna con Bari. I collegamenti ferroviari esistenti sono quelli verso nord (Bologna e Milano), verso ovest (Roma) e verso sud (Pescara, Bari e Lecce). Altri collegamenti, di carattere regionale, si sviluppano sulla linea per San Benedetto del Tronto e Pescara, sulla linea verso Rimini e Bologna, e sulla linea verso Fabriano, Foligno, Terni e Roma.

La stazione di Ancona Centrale è la stazione principale di Ancona, posizionata a circa 1,5 km dal centro cittadino, ed è ubicata sulla linea adriatica, la stazione e gli impianti ferroviari limitrofi si trovano a ridosso del confine con l'area portuale facilitando così il collegamento ferroviario verso lo scalo portuale attraverso dei raccordi ferroviari di ridotta lunghezza. Nel dettaglio, si possono distinguere tre differenti raccordi verso il porto:

1. il primo raccordo parte dalla stazione di Ancona Centrale ed era utilizzato solo dai treni passeggeri per raggiungere la stazione di Ancona Marittima;



2. il secondo raccordo, ancora operativo, è dedicato esclusivamente al trasporto merci e staccandosi dal fascio merci della stazione centrale di Ancona, con una asta di manovra di circa 470 m, raggiunge il Porto commerciale costeggiando la stessa via Mattei e il Fosso Conocchio lato terra e lo penetra all'altezza della vasca di colmata. Il fascio binari attuale è composto da 5 binari a servizio delle banchine del Porto Commerciale, della lunghezza di 250-300 m. La ridotta lunghezza del fascio di binari impone, in caso di colonna di carri in arrivo più lunga di 257 m, una movimentazione e una divisione in più blocchi del treno sui binari del terminal, incidendo notevolmente sui tempi di carico/scarico che attualmente si attestano intorno alle 5 ore per convoglio. L'Autorità portuale ha sviluppato, con il cofinanziamento della Regione Marche, un intervento di riqualificazione del fascio binari esistente che, ormai, è in fase avanzata di progettazione. L'intervento prevede l'estensione dei binari ferroviari fino alla lunghezza di 550 metri e la necessaria modifica della viabilità interna del porto e del terminal commerciale oltre che il riposizionamento del varco doganale e dei controlli di sicurezza per l'accesso al terminal. L'intervento ha l'obiettivo di consentire l'arrivo e la partenza dei treni e la composizione dei convogli direttamente nel terminal commerciale del Porto di Ancona. In questo modo potrebbero partire efficienti servizi intermodali per il trasporto di semirimorchi con l'obiettivo strategico di rafforzare il collegamento marittimo con il porto di Igoumenitsa al fine di potenziare i servizi dell'Autostrada del Mare Adriatico che collega l'Europa Centrale ed Occidentale con il Mediterraneo Sud-Orientale. Questo raccordo ferroviario rappresenta il collegamento di ultimo miglio e può essere considerato pienamente adeguato a sostenere le esigenze di sviluppo del trasporto su ferro per le merci imbarcate e sbarcate in porto
3. il terzo raccordo, anch'esso non più operativo, parte sempre dal fascio binari della stazione centrale di Ancona, attraversa l'area del Mandracchio e prosegue nel Porto Storico spingendosi fino al Molo XXIX settembre.

**elaborato: P.01.a ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI. PORTI DI ANCONA E FALCONARA**

L'elaborato riporta il tracciato della dividente demaniale nonché il perimetro del Piano Regolatore Portuale vigente, strumento di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

**elaborato P.01.b COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO. PORTO DI ANCONA E PORTO DI FALCONARA**

Per un commento all'elaborato si rimanda alla specifica parte riportata nell'attività istruttoria riguardante la Relazione

**ELABORATO P.01.C1 AMBITI PORTUALI DI ANCONA E FALCONARA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ**

Per un commento all'elaborato si rimanda alla specifica parte riportata nell'attività istruttoria riguardante la Relazione; si evidenzia che la base cartografica della tavola è costituita dal Piano Regolatore Portuale vigente di Ancona (di competenza dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale) approvato con D.M. del 14/07/1988, a cui si aggiungono gli Adeguamenti Tecnico Funzionali predisposti e definitivamente approvati negli anni a seguire fino ad oggi. Non risultano, pertanto, inseriti i progetti o varianti localizzate che attualmente non hanno ancora concluso i relativi iter procedurali di approvazione conclusiva. Per tale motivo non sono riportati l'assetto del Lungomare Nord e della Variante Localizzata del banchinamento del Molo Clementino.

**Si rimanda al RICHIAMO n.7**

**elaborato P.01.c2 AMBITI PORTUALI DI ANCONA E FALCONARA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ**

E

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE

Protocollo N. 0018328/2023 del 30/10/2023

Firmatario: CLAUDIO CENTANNI





Per un commento all'elaborato si rimanda alla specifica parte riportata nell'attività istruttoria riguardante la Relazione

**elaborato P.01.c3 AMBITI PORTUALI DI ANCONA E FALCONARA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ**

L'elaborato riguarda esclusivamente l'ambito portuale e il territorio comunale di Falconara Marittima

**elaborato P.01.d COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI LOCALI. PORTO DI ANCONA E PORTO DI FALCONARA**

L'elaborato individua l'attuale telaio stradale e ferroviario distinguendo il sistema portuale da quello urbano

**elaborato P.02.a AMBITO PORTUALE DI SAN BENEDETTO. ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.02.b AMBITO PORTUALE DI SAN BENEDETTO. COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.02.c AMBITO PORTUALE DI SAN BENEDETTO. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.03.a AMBITO PORTUALE DI PESCARA. ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.03.b AMBITO PORTUALE DI PESCARA. COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.03.c AMBITO PORTUALE DI PESCARA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.04.a AMBITO PORTUALE DI ORTONA. ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.04.b AMBITO PORTUALE DI ORTONA. COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.04.c AMBITO PORTUALE DI ORTONA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.05.a AMBITO PORTUALE DI PESARO. ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.05.b AMBITO PORTUALE DI PESARO. COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO**

**E**  
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE  
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE  
Protocollo N. 0018328/2023 del 30/10/2023  
Firmatario: CLAUDIO CENTANNI



L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.05.c AMBITO PORTUALE DI PESARO. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**allegato 1 DISPOSITIVI NORMATIVI DI RIFERIMENTO**

L'allegato ricostruisce il quadro pianificatorio multilivello di settore (EU, nazionale, regionale per Marche ed Abruzzo)

**allegato 2 ANALISI DI RISCHIO D'AREA (VOL.1). SORGENTI DI RISCHIO E SCENARI INCIDENTALI ESTRATTI DAL RISP DEL PORTO DI ANCONA**

L'allegato riporta le tabelle costituenti la base informativa della Valutazione di Rischio d'area del Porto di Ancona di cui al paragrafo 1.4.1.6 della Relazione Illustrativa del DSPP.

**allegato 3 ANALISI DI RISCHIO D'AREA (VOL.2). METODOLOGIA DELLA VALUTAZIONE DEL RISCHIO D'AREA E CRITERI DI CLASSIFICAZIONE DI COMPATIBILITÀ TERRITORIALE (D.M. 09/05/2001)**

L'allegato richiama la metodologia adottata nelle Valutazioni del Rischio d'Area e i criteri di classificazione della compatibilità territoriale in conformità con il D.M. 09.05.2001.

**allegato 4 PIANIFICAZIONI PORTUALI VIGENTI E RELATIVI STATI DI ATTUAZIONE ED ADEGUAMENTO**

L'allegato illustra gli strumenti di pianificazione vigenti nei porti costituenti il Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ed i relativi stati di attuazione e adeguamento.

Per quanto riguarda il porto di Ancona, il Piano Regolatore Portuale vigente è stato approvato con D.M. del 14/07/1988 ed è stato oggetto di Adeguamenti Tecnico Funzionali e Varianti predisposte dall'Autorità di Sistema (e dall'ex Autorità Portuale) nel corso degli anni.

In seguito, il CSLLPP si è positivamente espresso nell'adunanza del 02/04/1997, con voto n. 122, sulla scelta della migliore configurazione portuale, la "soluzione D", dell'Autorità. - Il CSLLPP ha inoltre approvato 3 delle 4 delle fasi di attuazione del Piano Regolatore Portuale, di seguito indicate:

1. Opere a mare di 1<sup>a</sup> fase - realizzazione di 600 mt della diga di sottoflutto e dei primi 334 metri della Banchina Rettile - Progetto esecutivo approvato con voto n. 305 adunanza del 03/07/1997;
2. Opere a mare di 2<sup>a</sup> fase - realizzazione di 350 mt della diga di sottoflutto e completamento della Banchina Rettile - Progetto esecutivo approvato con voto n. 211 adunanza del 24/05/2000;
3. Opere a mare di 3<sup>a</sup> fase - realizzazione del Molo foraneo di sopraflutto e demolizione di parte del Molo Nord - progetto definitivo approvato con voto n. 194/04 adunanza del 15/12/2005.

Gli ATF con cui è stato modificato il Piano Regolatore Portuale sono:

- a. "Adeguamento del raccordo tra le banchine n. 10 e 11" - Voto espresso nell'adunanza del C.S.L.L.P.P. del 05/07/2000 n. 139;
- b. "Nuova sede per i servizi tecnici nautici per il Corpo dei Piloti ed il Gruppo Ormeggiatori" - Voto espresso dal C.S.L.L.P.P. nell'adunanza del 04/07/2001 n. 179;
- c. "Adeguamento delle banchine nn. 13 e 14 all'ormeggio delle navi traghetto" - Voto espresso del C.S.L.L.P.P. nell'adunanza del 11/06/2003 n. 58 e voto n. 170 del 27/10/2010;
- d. "Lavori di razionalizzazione della viabilità ed adeguamento del varco doganale in via Da Chio" - Voto espresso del C.S.L.L.P.P. nell'adunanza del 01/10/2003 n. 176;

E

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE

Protocollo N. 0018328/2023 del 30/10/2023

Firmatario: CLAUDIO CENTANNI



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

Agli ATF finora citati si aggiunge la Variante Localizzata recante il titolo "Progetto di fattibilità tecnica ed economica del banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino" sul quale il C.S.LL.PP. si è espresso con parere n. 71/2019 reso nell'adunanza del 15/11/2020.

Si tratta della proposta di realizzazione di una banchina rettilinea lunga 350 metri, con risvolto alla radice di 60 metri, finalizzata a estendere la destinazione funzionale in accoglimento della funzione passeggeri/crociere (il banchinamento è di fatto già previsto sia nel PRP che nel PRG Comunale, ma con diversa morfologia e dimensioni e con destinazione ad uso della Marina Militare/mezzi di servizio) L'AdSP, nel 2022, ha presentato alla Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali del MASE, la documentazione necessaria per l'avvio della fase di Scoping della procedura di VIA integrata alla VAS al piano/progetto. Il 14/07/2023 la Commissione tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS Sottocommissione VAS ha espresso il parere (di Scoping) n.53 riportando specifiche raccomandazioni e condizioni ambientali.

#### **Allegato 5 ASPETTI GEOLOGICI E RELATIVE CRITICITÀ PER LE PIANIFICAZIONI PORTUALI**

L'allegato riporta i principali caratteri geologici, idrogeologici, geomorfologici e sismici dei contesti dei porti dell'Autorità di Sistema Portuale; con riferimento al porto di Ancona, risultano riportate le seguenti considerazioni sulle criticità riscontrate:

1. presenza della grande frana che incombe sul limite meridionale dell'area portuale; non si esclude che porzioni sottomarine di tale frana coinvolgano una parte rilevante di tale area.
2. suscettibilità alla liquefazione dei sedimenti che interessano l'area portuale; nella cartografia MS1, tutta la zona portuale rientra nella zona 2 (codice 2002), la cui stratigrafia è costituita da coperture di terreni di riporto da 3-10 metri, sovrastanti un livello di sabbie pulite ben assortite e sabbie limose con ghiaia sature, della potenza massima di circa 3 metri, suscettibili di liquefazione in caso di importanti eventi sismici;
3. presenza di una falda acquifera poco profonda, seppure frammentata e di scarsa potenzialità, comunque vulnerabile a fenomeni di inquinamento superficiale nonché potenzialmente soggetta ad intrusione salina;

Viene inoltre riportato che le spiagge circostanti il porto di Ancona sono in arretramento e soggette a mareggiate invasive, con la conseguente necessità di considerare anche l'effetto del cambiamento climatico ai fini della futura evoluzione di tale fenomeno.

#### **Allegato 6 PIANIFICAZIONE URBANA.**

L'allegato opera una complessiva ricognizione sullo stato della pianificazione urbanistica e strategica dei comuni all'interno dei cui territori sono localizzati i porti del sistema al fine di costruire un quadro utile alla individuazione delle Aree di Interazione Porto-Città.

Con riferimento al Comune di Ancona, vengono riportati i seguenti strumenti:

**PIANIFICAZIONE URBANISTICA**



Variante al PRG del Comune di Ancona in Ambito Portuale – DCC 128/2005 (strumento urbanistico vigente)

**PIANIFICAZIONE STRATEGICA**

Documento Programmatico per il nuovo piano urbanistico della città – DCC 130/2010  
Piano Strategico StrategicAncona 2025

**PROGRAMMI COMPLESSI**

Piano Nazionale per le Città 2012  
Piano Aree Urbane Degradate 2015  
Piano delle Periferie Capoluoghi 2016  
ITI Waterfront di Ancona – POR FESR Marche 2014-20

<b>E</b>
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
<b>COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE</b>
Protocollo N. 0018328/2023 del 30/10/2023
Firmatario: CLAUDIO CENTANNI



#### 4 PARERE

#### CONSIDERATE

le risultanze dell'istruttoria condotta sulla base della documentazione inviata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale,

#### RICHIAMATE

- La Deliberazione di Consiglio Comunale n. 46 del 24.07.2023 -
- La Deliberazione di Consiglio Comunale n. 63 del 18.10.2023 -
- La Deliberazione di Giunta Comunale n. 506 del 27.10.2023

#### SI ESPRIME

#### PARERE DI ASSENSO MOTIVATO CON LE SEGUENTI CONDIZIONI E RACCOMANDAZIONI:

Relativamente al RICHIAMO N.1 viene formulata la seguente **CONDIZIONE:**

L'obiettivo di sviluppo n. 3 "Miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestri" dovrà raccordarsi al quadro di azioni definite all'interno del PUMS Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile del Comune di Ancona, dove sono individuate le strategie della città per la mobilità di accesso e servizio al porto, legate anche all'intermodalità; con particolare riguardo all'individuazione di una linea di trasporto pubblico ad alta capacità lungo tutto l'arco portuale, eventualmente integrata con percorsi pedociclabili, che garantisca una efficace risposta alla domanda di mobilità anche delle molteplici utenze portuali (lavoratori, passeggeri ro-pax, croceristi etc).

Relativamente al RICHIAMO N.2 viene formulata la seguente **CONDIZIONE:**

L'obiettivo di sviluppo n. 4 "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra" fa esplicito riferimento ai possibili scenari di assetto planimetrico e funzionali prospettati nello studio specialistico del 2016 avente ad oggetto la cosiddetta Penisola, ampliamento dello spazio portuale verso il mare finalizzato ad accogliere la crescente domanda di traffici commerciali/passeggeri e a garantire il progressivo allontanamento dagli spazi di immediata prossimità con la città. Tale asset fortemente condiviso dall'Amministrazione Comunale, in considerazione dei possibili scenari per la viabilità e i futuri utilizzi urbani all'interno del porto storico e rappresenta una progettualità prioritaria da sviluppare in collaborazione con l'AdSP del MAC, la Regione Marche, il MIMS e tutti gli altri soggetti istituzionali a vario titolo competenti ed interessati.

Relativamente al RICHIAMO N.3 viene formulata la seguente **CONDIZIONE:**

L'obiettivo di sviluppo n. 4 "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra" dovrà evidenziare il carattere altamente prioritario dell'Adeguamento Tecnico Funzionale del vigente PRP finalizzato all'uso delle banchine n. 19, 20 e 21 su cui il C.S.LL.PP. si è espresso nell'adunanza del 27/01/2021 con il parere n. 91/2020; questo intervento, difatti, rappresenta una progettualità strategica per la delocalizzazione dei traghetti RO/PAX extra Schengen dall'attuale sede di accosto in stretta prossimità con il centro storico della città e la conseguente diminuzione della pressione ambientale generata dallo stazionamento delle navi extra Schengen.

**E**  
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE  
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE  
Protocollo N. 0018328/2023 del 30/10/2023  
Firmatario: CLAUDIO CENTANNI





Relativamente al RICHIAMO N.4 viene formulata la seguente **CONDIZIONE**:

L'obiettivo di sviluppo n.4 "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra" dovrà evidenziare la volontà dell'Amministrazione Comunale di Ancona "di interrompere l'iter di realizzazione della banchina delle grandi navi da Crociera del Molo Clementino", in considerazione delle richieste e delle verifiche fatte dalla Commissione tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS Sottocommissione VAS e del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, contenute nel provvedimento n. 53/2023, che ha espresso parere motivato della fase di Scoping con dettagliate raccomandazioni e condizioni ambientali riguardanti le seguenti componenti:

1. aspetti generali
2. obiettivi di protezione ambientale, analisi di sostenibilità e monitoraggio VAS
3. analisi di coerenza con Piani rientranti nel quadro programmatico
4. studio di incidenza ambientale
5. salute umana
6. principio "Do Not Significant Harm"
7. piano di lavoro per la predisposizione del SAI e per la definizione della Variante Localizzata al PRP e del Progetto

Le raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dalla Commissione richiamano molteplici aspetti tra cui in particolare si evidenziano:

- la necessità di "un'esplorazione di soluzioni alternative e una comparazione di funzionalità e impatto dell'opera rispetto ad altre alternative di localizzazione (non presentate); il Proponente dovrà inquadrare o motivare il nuovo Molo Clementino e la relativa proposta di Variante Localizzata negli ulteriori possibili rilevanti sviluppi dell'intero sistema portuale di Ancona (in particolare nell'ambito della parte industriale del porto) chiarendo la sua eventuale rifunzionalizzazione a valle di tale eventuale ulteriore espansione",
- la necessità di un complessivo aggiornamento di studi datati presentati in sede di Studio Ambientale Integrato Preliminare,
- la necessità di "approfondire la caratterizzazione dello stato attuale di salute della popolazione facendo riferimento ai dati aggiornati agli ultimi anni disponibili su mortalità e morbilità, e ad un livello di definizione per lo meno comunale, per poter identificare i gruppi a rischio (per età e/o per patologie) possibilmente presenti nell'area di studio, che potrebbero maggiormente risentire delle alterazioni ambientali eventualmente causate dalle attività previste nelle fasi di cantiere e di esercizio dell'opera. È bene sottolineare, che per la stima puntuale dei possibili impatti sulla salute della popolazione interessata, la sola verifica dei limiti vigenti non è sufficiente, in quanto non tiene conto dell'eventuale presenza di categorie sensibili e a rischio né della possibilità che avvenga una eventuale esposizione combinata e quindi cumulativa a più fattori di rischio"
- la necessità di effettuare "l'analisi delle interazioni con la popolazione limitrofa durante la sosta in porto delle navi e l'aumento del traffico veicolare previsto ponendo attenzione alle ricadute degli inquinanti maggiormente rappresentativi",
- con riferimento "alla componente qualità dell'Aria, considerando quanto affermato dal Proponente (il SAI conterrà uno studio specialistico di quantificazione degli impatti tramite adeguata modellistica, relativo alle fasi ante operam, cantiere e post operam. "così da valutare se il peggioramento della qualità dell'aria atteso comporti il superamento dei limiti normativi o raggiunga eventuali recettori. Gli inquinanti indagati saranno quelli caratteristici del traffico navale e terrestre, ossia l'NOx, l'SOx e il PM10"), ogni eventuale possibile peggioramento dello stato della componente, indotto dalla Variante Localizzata e dal progetto, è del tutto incompatibile con il quadro di obiettivi di sostenibilità ambientale assunti dalla Variante Localizzata di PRP e dai progetti in essa previsti, nonché con gli obiettivi del Principio DNSH. Pertanto, nel SAI dovranno essere approfondite le soluzioni alternative, di mitigazione e di

E

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE

Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023

Firmatario: CLAUDIO CENTANNI



*compensazione atte a garantire non solo che la Variante Localizzata e l'intervento del Molo Clementino e azioni correlate non comportino un peggioramento dello stato della componente, ma anzi che, possibilmente, lo migliorino."*

**Relativamente al RICHIAMO N.5 viene formulata la seguente CONDIZIONE:**

L'obiettivo di sviluppo n.4 "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra" dovrà evidenziare l'opportunità di sviluppare i traffici crocieristici individuando le più adeguate soluzioni per l'accosto delle navi di nuova generazione tenendo conto delle tematiche legate alla sostenibilità ambientale ed alla salute pubblica prevedendo azioni di contenimento e mitigazione delle emissioni in atmosfera tra cui anche sistemi di Cold Ironing.

In tal senso l'ipotesi di uno scenario di breve-medio termine può prevedere l'attracco delle crociere alla banchina rettilinea (di futuro completamento secondo la previsione del vigente PRP del 1988), mentre uno scenario di medio-lungo termine può considerare un complessivo riallocamento presso i nuovi spazi della futura Penisola.

**Relativamente al RICHIAMO N.6 viene formulata la seguente CONDIZIONE:**

L'obiettivo di sviluppo n. 7 "Sostenibilità ambientale" dovrà necessariamente tenere in considerazione e raccordarsi con gli esiti dello studio PIA Progetto Inquinamento Atmosferico Ancona al fine di individuare un quadro delle possibili azioni di contenimento delle emissioni volte a ridurre il rischio per la salute della popolazione derivante dai traffici portuali in senso lato.

**Relativamente al RICHIAMO N.7 viene formulata la seguente RACCOMANDAZIONE:**

L'obiettivo n.9 "Valorizzazione del rapporto porto - città" dovrà evidenziare la capacità di integrazione e coesistenza tra porto e sistema urbano di prossimità rendendo possibile uno scambio non solo di tipo visivo, ma anche funzionale e spaziale nei contesti di più diretta prossimità.

Per tale motivo si reputa opportuno identificare, in coerenza a quanto indicato nelle Linee Guida per la redazione dei Piani regolatori di Sistema Portuale, un'area di Interazione Porto Città articolata in ambiti non necessariamente contigui. Richiamati i contenuti della n. 506 del 27.10.2023 viene proposta la seguente rimodulazione della ripartizione delle aree portuali:

- stralcio dall'ambito portuale dell'area indicata nel DPSS di Interazione Porto Città n.0 - "Fronte edificato lungo il lato occidentale di via XXIX Settembre, da Piazza della Repubblica fino alla rotatoria su via Guglielmo Marconi e la strada stessa", e conseguente classificazione in area non soggetta a definizione ai sensi dell'art.5 c.1 della legge 84/1994
- conferma dell'area indicata nel DPSS di Interazione Porto Città n.1 "Mole Vanvitelliana",
- conferma dell'area indicata nel DPSS di Interazione Porto Città n.2 "Tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima",
- riclassificazione dell'area retroportuale indicata nel DPSS "Affaccio Urbano" in area di Interazione Porto Città in ragione anche del supporto in termini di spazio pubblico urbano alla "Piazza sull'Acqua" indicata nell'Obiettivo n.6 "Valorizzazione/sviluppo delle esistenti connotazioni della portualità turistica"
- riclassificazione dell'area retroportuale indicata nel DPSS "Mercato ittico e della Fiera di Ancona - destinate a servizi portuali ed urbani" in area di Interazione Porto Città in ragione delle forti connessioni con il tessuto urbano degli Archi recentemente oggetto di riqualificazione e con l'emergenza storica della Mole Vanvitelliana, grande attrezzatura pubblica innestata nel Mandracchio

E

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE

Protocollo N. 0018328/2023 del 30/10/2023

Firmatario: CLAUDIO CENTANNI



- riclassificazione dell'area retroportuale indicata nel DPSS dell'area presso il Fosso Conocchio – “destinazione urbana Cerniera della mobilità”, in area di Interazione Porto Città in ragione del ruolo di potenziale hub della mobilità pubblica sostenibile,

Si evidenzia infine che l'area di margine lungo tutto il confine tra il porto e la città si dovrà attuare mediante la ricerca di soluzioni che consentano, non solo di accrescerne la qualità fisica e funzionale dei necessari interventi di delimitazione del porto, ma anche di individuare, nel breve periodo, spazi destinati all'accessibilità e alla mobilità urbana; attraverso modalità e soluzioni concertate con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Il presente richiamo, inoltre, comporta un adeguamento della relazione ed elaborati del DPSS:

- Relazione – cap. 7 Definizione e ripartizione degli ambiti portuali
- Tavola P.01.c.1 Ambiti Portuali di Ancona e Falconara Marittima – Aree Portuali, retroportuali e di interazione Porto-Città. Per una più adeguata comprensione si allega una proposta di rimodulazione della Tavola P.01.c.1 Ambiti Portuali di Ancona e Falconara Marittima – Aree Portuali, retroportuali e di interazione Porto-Città che riporta la configurazione sopradescritta.

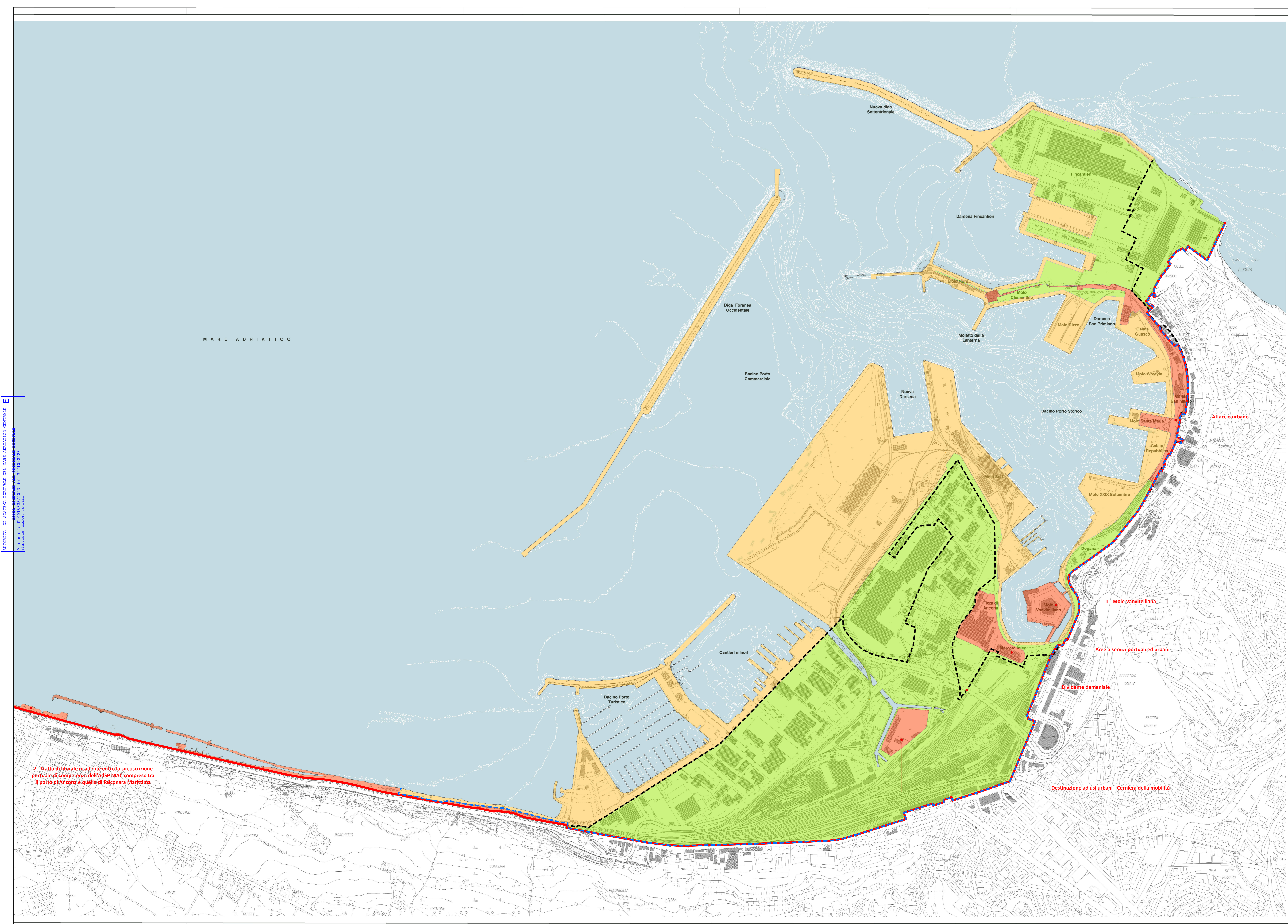
Arch. Claudio Centanni  
Dirigente Urbanistica, Edilizia Pubblica  
Porto Mobilità  
COMUNE DI ANCONA

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445 del D.Lgs 7 marzo 2005 n. 82 e norme collegate il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

<b>E</b>
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0018328/2023 del 30/10/2023
Firmatario: CLAUDIO CENTANNI

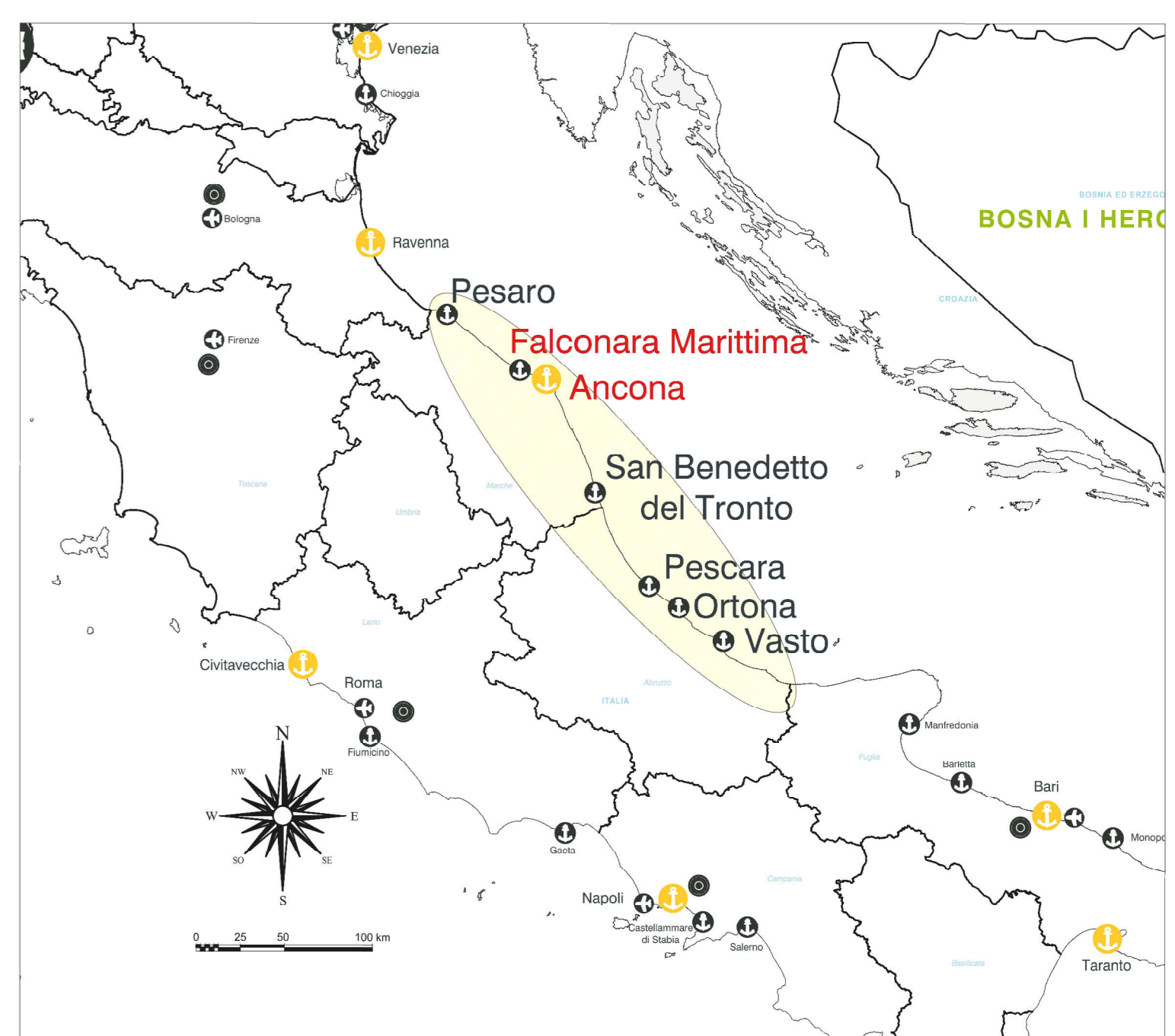


UNIVERSITÀ DI PESCARA - PORTALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE  
 AREA COMPRESA ALL'ORIGINALE DIGITALE  
 Procedimento n. 0018/2023 del 20/09/2023 del 27/10/2023  
 Procedura di affidamento

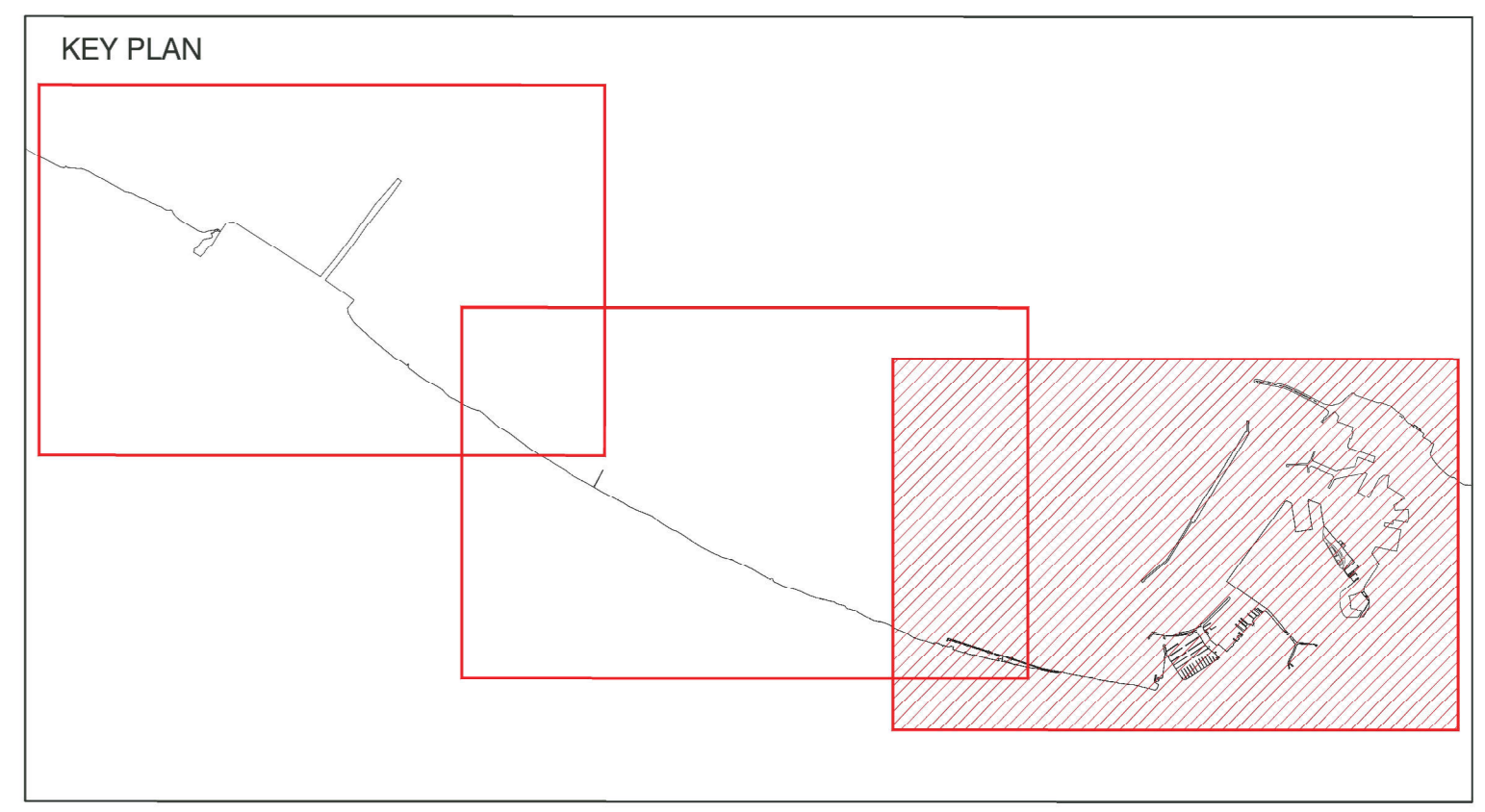


2 - Tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AOSP MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima

- Legenda**
- - - Limite PRP
  - - - limite demaniale
  - - - limite ambito portuale
  - Aree Portuali
  - Aree Retroportuali
  - Aree di Interazione porto-città



- LEGENDA**
- SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI - SNIT**
- Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Centrale
  - i Porti principali
  - i Porti secondari



**COMUNE DI ANCONA**

---

**DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA**  
(art. 5, commi 1 e 1-bis, Legge n. 84/1994 ss. mm. ii.)  
 Adottato dal Comitato di Gestione con Delibera N.46 del 29.06.2023

---

Doc. Conferenza di servizi decisiva ai sensi dell'art. 5 c.1bis L. 84/1994  
 Proposta del Comune di Ancona  
 Ambiti portuali di Ancona e Falconara Marittima.  
 Aree portuali, retroportuali e di interazione porto-città.

Num. <b>P.01.c.1</b>	scala <b>1:5.000</b>	Data <b>Ottobre 2023</b>
----------------------	----------------------	--------------------------





Ancona, lì 28 ottobre 2023

**Al Segretario Generale  
dell'Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale**  
dott. Salvatore MINERVINO  
[segreteria@pec.porto.ancona.it](mailto:segreteria@pec.porto.ancona.it)

p.c **al Sindaco del Comune di Ancona**  
avv. Daniele SILVETTI

**Oggetto: Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** – Adozione del Comitato di Gestione Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis – Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.m.i.i. – Forma semplificata e modalità asincrona – per l'espressione di parere da parte dei comuni e di contributo delle regioni, territorialmente interessati.  
**PARERE COMUNE DI ANCONA**

Il presente parere del Comune di Ancona è formulato, nei termini di propria competenza, in relazione alla documentazione trasmessa con prot. n 0149193 del 29/08/2023 nonché alla documentazione aggiornata ed inviata con prot. n n.170120 del 04.10.2023 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ai fini della procedura di approvazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema di cui all'art. 5 della Legge 84/ del 28.01.1994 smi.

## **1 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO**

Il D.Lgs. n. 169 del 04/08/2016, "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124":

- istituisce le Autorità di Sistema Portuale abolendo le Autorità Portuali;
- introduce il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), strumento che delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo dei porti del sistema portuale, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie;

Il D.Lgs. n. 232 del 13/12/2017 "Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169" stabilisce che il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) si deve comporre di un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) oltre che di Piani Regolatori Portuali (PRP) distinti per ciascun porto di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale;

Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema di cui al D.Lgs. n. 232 del 13/12/2017:

- deve configurarsi coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica;





- definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di sistema portuale;
- individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano;
- prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori portuali di cui al comma 1-sexies

il D.Lgs. n. 121 del 10/09/2021 "Decreto Infrastrutture", convertito in Legge 156 del 09/11/2021, aggiorna ulteriormente la Legge 28 gennaio 1994, n. 84, al fine di adeguarla agli adempimenti richiesti dal PNRR nel settore trasporti, definisce un aggiornamento normativo sulla programmazione e pianificazione dei porti di interesse statale rimodulando l'art. 5 della L.84/1994 nei contenuti e nelle procedure nonché nel titolo che diventa "Documento di Programmazione Strategica di Sistema. Piano Regolatore Portuale"

L'art. 5 c.1 della legge 84/1984 attualmente vigente stabilisce che il Documento di Programmazione Strategica di Sistema:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di Sistema Portuale coerenti con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, con il Piano Strategico nazionale della Portualità e della Logistica nonché con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali;
- b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale;
- c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione porto-città;
- d) Individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

L'art. 5 c.1 quinquies della legge 84/1984 attualmente vigente stabilisce che:

- la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di Sistema Portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del Piano Regolatore Portuale, strumento che sarà redatto successivamente all'approvazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema e che rappresenterà l'unico strumento di pianificazione e governo del territorio nel proprio perimetro di competenza in quanto piano territoriale di rilevanza statale;
- la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di Sistema Portuale.

L'art. 5 c.1 bis della legge 84/1984 attualmente vigente definisce la seguente procedura:

- adozione da parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale
- sottoposizione, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241 indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

L'intervenuto giudizio di legittimità costituzionale espresso dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 6/2023 al punto 2) dichiara che "...il DPSS è approvato, nei quarantacinque giorni successivi



*all'acquisizione del parere del comune, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale...".*

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema non è assoggettato alla procedura di VAS Valutazione Ambientale Strategica così come indicato all'art. 5 c. 1 bis della legge 84/1994.

## 2 QUADRO TECNICO-AMMINISTRATIVO

L'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale risulta tra le sedici Autorità di sistema portuale istituite dalla Legge 84/1994 e ss.mm.ii. (art. 6 comma 1 lettera n); i porti rientranti nella AdSP-MAC sono i seguenti:

1. Ancona,
2. Falconara
3. Pescara
4. Pesaro
5. San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica),
6. Ortona
7. Vasto

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, presentato all'Organismo di partenariato della risorsa mare con l'espressione di parere favorevole, è stato adottato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023, ai sensi dell'articolo 5, comma 1-bis della Legge.

Con nota dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale prot. n.0014518/2023 del 28/08/2023, registrata al Comune di Ancona con prot. 0149193 del 29/08/2023, è stata indetta, in attuazione alle disposizioni di cui all'art. 5 c. 1 bis della l.84/1994, apposita Conferenza di Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, comma 2, legge 241/1990 ss.mm.ii. finalizzata all'ottenimento del parere di ciascun comune e contributo di ciascuna regione territorialmente interessati sul Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di.

Alla Conferenza dei servizi sono stati invitati i seguenti soggetti:

- Comune di Ancona per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Pesaro per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Falconara Marittima per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di San Benedetto del Tronto per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Pescara per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Ortona per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Vasto per l'espressione del parere di competenza;
- Regione Marche per un contributo finalizzato alla successiva intesa di competenza;
- Regione Abruzzo per un contributo finalizzato alla successiva intesa di competenza;

Il parere dovrà essere espresso entro 45 giorni dall'indizione della Conferenza dei Servizi e pertanto entro il 12 ottobre 2023; la mancata espressione del parere o il parere non motivato o non formulato in termini di assenso o di dissenso, equivalgono ad assenso senza condizioni (comma 4 art. 14-bis legge 241/1990 e ss. mm./ii) e art. 5 comma 1-bis della Legge 84/1994.



La documentazione trasmessa con la citata nota n. 0149193 del 29/08/2023 dall'AdSP del Mare Adriatico Centrale risulta essere la seguente:

- Delibera del Comitato di Gestione di AdSP MAC n. 46 del 29.06.2023;
- Relazione Illustrativa;

Elaborati Grafici:

- P.01.a Attuali limiti portuali e demaniali. Porti di Ancona e Falconara;
- P.01.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ancona e Porto di Falconara;
- P.01.c1 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.c2 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.c3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.d Collegamenti stradali e ferroviari locali. Porto di Ancona e Porto di Falconara;
- P.02.a Ambito portuale di San Benedetto. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.02.b Ambito portuale di San Benedetto. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.02.c Ambito portuale di San Benedetto. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.03.a Ambito portuale di Pescara. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.03.b Ambito portuale di Pescara. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.03.c Ambito portuale di Pescara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.04.a Ambito portuale di Ortona. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.04.b Ambito portuale di Ortona. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.04.c Ambito portuale di Ortona. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.05.a Ambito portuale di Pesaro. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.05.b Ambito portuale di Pesaro. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.05.c Ambito portuale di Pesaro. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città.

Allegati:

- Allegato 1 Dispositivi Normativi di Riferimento;
- Allegato 2 Analisi di rischio d'area (vol.1). Sorgenti di rischio e scenari incidentali estratti dal RISP del Porto di Ancona;
- Allegato 3 Analisi di rischio d'area (vol.2). Metodologia della valutazione del rischio d'area e criteri di classificazione di compatibilità territoriale (D.M. 09/05/2001);
- Allegato 4 Pianificazioni portuali vigenti e relativi stati di attuazione ed adeguamento;
- Allegato 5 Aspetti geologici e relative criticità per le pianificazioni portuali;
- Allegato 6 Pianificazione urbana.

Con nota prot. n. 160027 del 18.09.2023 l'AdSP del Mare Adriatico Centrale ha comunicato, ai sensi dell'art. 2 c.7 della L.241/1990 s.m.i., la sospensione dei termini del procedimento di Conferenza dei Servizi per la durata massima di 30 giorni decorrenti dal 12.09.2023, al fine di produrre specifiche integrazioni richieste :

- dal comune di Pesaro con lettera prot. AdSP MAC n.111031 del 12.09.2023
- dalla Regione Marche con lettera prot. AdSP MAC n.111031 del 12.09.2023

Con nota prot. n.170120 del 04.10.2023 l'AdSP del Mare Adriatico Centrale ha comunicato la ripresa del procedimento di Conferenza dei Servizi con **termine d'invio del parere fissato al 02.11.2023** ed ha trasmesso la seguente documentazione:

1. Relazione Illustrativa con Integrazioni da Conferenza dei Servizi avviata con prot. 14518 del 28.08.2023;
2. nuovo elaborato denominato Atti e Comunicazioni della Conferenza dei Servizi indetta con prot. 14518 del 28.08.2023.



Il DPSS, pertanto, allo stato attuale risulta essere composto dalla seguente documentazione:

- Delibera del Comitato di Gestione di AdSP MAC n. 46 del 29.06.2023;
- Relazione Illustrativa con Integrazioni da Conferenza dei Servizi avviata con prot. 14518 del 28.08.2023;
- Atti e Comunicazioni della Conferenza dei Servizi indetta con prot. 14518 del 28.08.2023

Elaborati Grafici:

- P.01.a Attuali limiti portuali e demaniali. Porti di Ancona e Falconara;
- P.01.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ancona e Porto di Falconara;
- P.01.c1 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.c2 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.c3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.d Collegamenti stradali e ferroviari locali. Porto di Ancona e Porto di Falconara;
- P.02.a Ambito portuale di San Benedetto. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.02.b Ambito portuale di San Benedetto. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.02.c Ambito portuale di San Benedetto. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.03.a Ambito portuale di Pescara. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.03.b Ambito portuale di Pescara. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.03.c Ambito portuale di Pescara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.04.a Ambito portuale di Ortona. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.04.b Ambito portuale di Ortona. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.04.c Ambito portuale di Ortona. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.05.a Ambito portuale di Pesaro. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.05.b Ambito portuale di Pesaro. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.05.c Ambito portuale di Pesaro. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città.

Allegati:

- Allegato 1 Dispositivi Normativi di Riferimento;
- Allegato 2 Analisi di rischio d'area (vol.1). Sorgenti di rischio e scenari incidentali estratti dal RISP del Porto di Ancona;
- Allegato 3 Analisi di rischio d'area (vol.2). Metodologia della valutazione del rischio d'area e criteri di classificazione di compatibilità territoriale (D.M. 09/05/2001);
- Allegato 4 Pianificazioni portuali vigenti e relativi stati di attuazione ed adeguamento;
- Allegato 5 Aspetti geologici e relative criticità per le pianificazioni portuali;
- Allegato 6 Pianificazione urbana.



### 3 ATTIVITÀ ISTRUTTORIA

**elaborato: RELAZIONE ILLUSTRATIVA con integrazioni da CdS avviata con prot. 14518/2023**

*L'elaborato risulta essere aggiornato, rispetto a quello inviato con nota prot. 0149193 del 29/08/2023, nei seguenti capitoli:*

- 1 Premessa
- 6.2.1 Obiettivi di Sviluppo per i Porti di Ancona e Falconara Marittima
- 6.2.1 Obiettivi di Sviluppo per il Porto di Pesaro
- 7.5 Definizione e ripartizione degli ambiti portuali – Porto di Pesaro

*La seguente istruttoria, pertanto, è stata impostata facendo riferimento alla versione aggiornata del documento.*

E' possibile individuare una articolazione della Relazione strutturata su tre livelli:

- Ricognitivo
- Strategico
- Operativo

#### 3.1 LIVELLO RICOGNITIVO

Il **livello Ricognitivo** restituisce un quadro complessivo inerente i principali strumenti di pianificazione/programmazione nazionale, le attuali dotazioni infrastrutturali dei singoli porti, le principali dinamiche e tendenze evolutive della portualità, i contesti economici e territoriali di riferimento; i capitoli interessati sono i seguenti:

- 1 PREMessa
- 2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI
- 3 RICOGNIZIONE ED ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEI PORTI DI SISTEMA
- 4 CONTESTO ECONOMICO E TERRITORIALE DELL'ADSP
- 5 ECONOMIA MONDIALE, RELAZIONI COMMERCIALI E ULTERIORI ATTIVITÀ PRODUTTIVE ED INDUSTRIALI LEGATE AI PORTI. TENDENZE EVOLUTIVE

La versione aggiornata contiene alcune precisazioni sulla finalità del DPSS; in particolare nel capitolo 1 Premessa viene esplicitato che *"...gli elaborati che compongono il DPSS devono essere finalizzati a "programmare" lo sviluppo sostenibile dei porti di sistema, sulla base di una "delimitazione geografica" degli ambiti portuali di pertinenza e suddivisione nelle tre aree di pertinenza, demandando ad altri successivi atti e procedure la concreta "pianificazione" (tecnica, economica ed ambientale) nonché attuazione delle "opere" e delle "funzioni" portuali necessarie per il perseguimento degli obiettivi di gestione e sviluppo sostenibile del sistema portuale prefissati dal DPSS.*

*Come premessa generale si precisa quindi che, gli assetti planimetrici inerenti nuove specifiche opere portuali, palesati dalle amministrazioni e/o soggetti coinvolti nelle fasi di redazione/condivisione del DPSS, da ultimo nell'ambito della Conferenza dei Servizi indetta per acquisire i relativi pareri, possono solo essere recepiti in atti come proposte ed indicazioni cui fare riferimento per i futuri strumenti pianificatori. Non possono costituire un elemento di "presunta" variazione della delimitazione geografica dei porti di sistema oggetto del DPSS ma solo di indirizzo per la programmazione dello sviluppo sostenibile dei porti di sistema. Peraltro l'esatta ubicazione e conformazione plano-altimetrica dei suddetti "interventi" palesati dalle amministrazioni e soggetti coinvolti potrà essere pianificata e definita in concreto per gli aspetti tecnici, economici ed ambientali solo sulla base di dati oggettivi desunti da indagini e studi specialistici propri delle successive attività di pianificazione (ATF e PRP) e progettazione."*





### 3.2 LIVELLO STRATEGICO

Il **livello Strategico** risponde all'esigenza di definire gli obiettivi di cui all'art. 5 c.1 della legge 84/1994; il capitolo interessato è il 6 - Obiettivi di Sviluppo dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale.

Una prima parte identifica i Punti di Forza e Punti di Debolezza dell'intero sistema portuale a cui corrisponde una strategia di sviluppo che identifica i seguenti Obiettivi di Sviluppo Sostenibile:

- OS 1 affiancamento al porto di Ancona, nodo "core" nella rete globale Ten-T europea (per gli scenari di attuazione al 2030 dei corridoi Baltico-Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo), del porto di Ortona in qualità di nodo "comprehensive" per gli scenari al 2050;
- OS 2 manutenzione e potenziamento delle infrastrutture portuali, in sinergia anche con l'attuazione dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio (viario e ferroviario), per contribuire all'evoluzione delle "Autostrade del Mare" lungo i due corridoi intermodali longitudinale e trasversale afferenti al Mare Adriatico assumendo il ruolo di "polo marittimo" di riferimento nella Macroregione Adriatico-Ionica per i collegamenti tra l'Europa continentale ed il Mediterraneo orientale;
- OS 3 riduzione degli scenari di rischio potenziale associati ai traffici dei prodotti petroliferi eliminandoli dai porti che ricadono all'interno di centri urbani anche attraverso la ricollocazione e potenziamento di queste tipologie di traffici su porti di sistema più idonei per collocazione geografica;
- OS 4 mantenimento e sviluppo della vocazione turistica di ciascun porto;
- OS 5 mantenimento e sviluppo della vocazione peschereccia di ciascun porto prevedendo, se necessario, la conversione di parte delle attività da pesca in pesca/turismo;
- OS 6 mantenimento e l'eventuale sostegno e sviluppo delle attività cantieristiche per la nautica da diporto anche in relazione ai porti minori;
- OS 7 miglioramento della qualità delle acque portuali finalizzato a:
  - prevenire la confluenza ed immissione di acque reflue negli specchi d'acqua portuali e comunque ridurre l'impatto diretto delle acque portuali sulle acque marine e di conseguenza la dispersione lungo i bassi fondali della fascia litoranea limitrofa in particolare quella posta sottoflutto;
  - evitare che i sedimenti portuali possano essere contaminati dalle acque reflue confluenti negli specchi d'acqua portuali in modo tale da consentire la gestione dei sedimenti di dragaggio portuali i quali a regime dovranno essere utilizzati in via prioritaria per il ripascimento costiero e in via subordinata, ovvero quando le caratteristiche granulometriche non lo consentano, al loro diretto versamento a mare su profondità superiori rispetto a quelle che delimitano verso il largo la "fascia attiva" al fine di mantenere la stabilità della piattaforma continentale nel rispetto di quanto previsto dal DM 173/2016 e dal DM 172/2016 per il porto di Falconara Marittima;
- OS 8 dotare tutti i porti di vasche di colmata e/o di sistemi di trattamento dei materiali di dragaggio finalizzati ad accogliere o a trattare i sedimenti che per il loro carico inquinante non possono essere utilizzati né per il ripascimento costiero, né per il loro versamento a mare. Le vasche di colmata e i sistemi di trattamento dei sedimenti dovranno essere posti al servizio di tutti i porti afferenti all' AdSP;
- OS 9 programmazione delle esigenze di approfondimento e/o ripristino dei fondali portuali in funzione dei requisiti di funzionalità e previsioni di sviluppo delle diverse tipologie e dimensioni dei traffici portuali contemplandone la gestione dei sedimenti dragati, anche secondo principi di economia circolare;
- OS 10 promuovere processi di valorizzazione del rapporto porto - città, quale potenziale, imprescindibile, fattore di crescita del territorio dal punto di vista economico, occupazionale e sociale. Tale valorizzazione si concretizza promuovendo e concordando



processi di integrazione tra le aree retro-portuali e di interazione porto-città contemplando quindi anche l'individuazione di aree ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale da demandare alla competenza pianificatoria di comune/regione (aree di interazione porto – città) e, in corrispondenza delle aree retroportuali a diretto contatto con quelle urbane, nella definizione di affacci urbani e aree di margine da rigenerare, coniugando le esigenze di sviluppo di porto e città.

La relazione prosegue declinando gli Obiettivi di Sviluppo sui singoli scali portuali; per quanto riguarda il porto di Ancona, la strategia di sviluppo “territorializza” gli OS rispetto a specifici sotto ambiti di riferimento al fine di costituire un orientamento per le future scelte pianificatorie del Piano Regolatore Portuale:

#### **Obiettivo n.1: Miglioramento dell'accessibilità marittima e della sicurezza della navigazione**

Il perseguimento di questo obiettivo per il porto di Ancona comporta il completamento/potenziamento del sistema delle dighe di difesa così come indicato dal PRP vigente ma, anche, la rivalutazione del sistema dei moli e delle dighe di protezione alle darsene più interne che, in alcuni casi, rendono difficoltoso l'accesso delle unità navali e nautiche alle stesse.

*Sotto Ambito di azione: Area Fincantieri, Porto Storico, Porto commerciale, Area Cantieri nautici e Porto turistico.*

#### **Obiettivo n.2: Approfondimento/Ripristino dei fondali e gestione dei sedimenti dragati**

riguarda l'approfondimento e/o manutenzione dei fondali del porto di Ancona secondo quanto riportato nel PRP vigente e la valutazione della opportunità/possibilità di contemplare quote di fondale maggiori o di perseguimento e manutenzione di quelle attualmente esistenti/previste. Allo stato attuale risultano prioritari gli approfondimenti dei fondali delle banchine commerciali del molo sud e della nuova darsena (banchina 19-25). Il perseguimento di questo obiettivo risponde all'esigenza di accogliere naviglio di maggiori dimensioni tenendo comunque conto delle caratteristiche costruttive e strutturali delle banchine esistenti o di quelle da realizzarsi. Tale valutazione non potrà tuttavia prescindere da considerazioni in merito alla gestione dei sedimenti dragati, di per sé difficoltosa per tutti i porti del Sistema, in ragione della scarsa disponibilità di aree da destinare a strutture di confinamento dei materiali dragati. Infatti, in funzione della qualità ambientale nonché delle caratteristiche prestazionali il materiale dragato potrebbe identificarsi come una “risorsa” oppure come un “rifiuto” richiedendo comunque strategie di gestione che contemplino diversi scenari alternativi da attuare e mutuare di volta in volta.

*Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti (Area Fincantieri, Porto Storico, Area Mandracchio, Porto commerciale, Area Cantieri nautici, Porto turistico, Terminale petrolifero di Falconara Marittima).*

#### **Obiettivo n.3: Miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestri**

Il posizionamento del porto di Ancona nelle Rete TEN – T quale porto “core” ubicato lungo la costa adriatica impone che lo stesso goda di collegamenti stradali e ferroviari tali da garantirne un adeguato livello di accessibilità da terra. In questa ottica, risulterà strategico il sostegno all'operazione Lungomare Nord/uscita Nord dalla quale dipendono, per l'appunto, il potenziamento dell'accessibilità stradale e ferroviaria da Nord – Ovest, con la trasformazione della linea ferrovia attuale in linea ad Alta velocità. Inoltre, al fine di garantire che i collegamenti terrestri siano adeguati alla condizione “core” del porto di Ancona, in seguito dovranno essere previsti ulteriori interventi di potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Inoltre, nell'ambito del Porto commerciale, dovrà essere favorita l'adozione di soluzioni intermodali ferro – mare per merci.

A scala locale, in particolare nel Porto storico e nella zona della Mole Vanvitelliana, in correlazione con la rivisitazione complessiva dell'assetto funzionale/operativo dell'infrastruttura di cui al seguito, sarà necessario procedere con il ripensamento del sistema viario portuale sia per migliorarne l'efficienza,



riducendo il traffico, che per ridurne l'impatto ambientale sulla Città. Tale rivisitazione dovrà favorire il trasporto pubblico piuttosto che quello privato, favorire la mobilità sostenibile e dolce e comprendere la previsione di adeguate aree sosta, considerata la scarsa disponibilità di superfici a terra da destinare a ciò.

*Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti (Tutti i sotto ambiti (Area Fincantieri, Porto Storico e Area Mandracchio; Porto commerciale, Area Cantieri nautici e Porto turistico).*

#### **RICHIAMO N.1**

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

*"L'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Mobilità", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO "Concertare con AdSP la definizione di una mobilità sostenibile che tenga conto dei fattori Porto, intermodalità e grande viabilità" deve confluire come CONDIZIONE all'interno del parere nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.3: "Miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestri."*

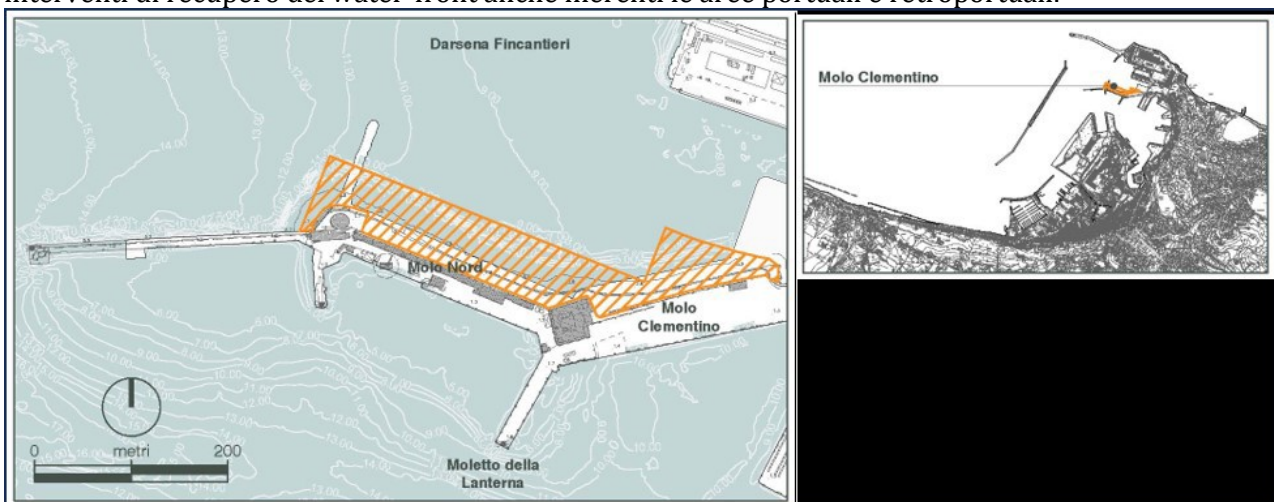
#### **Obiettivo n. 4: Potenziamiento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra**

*L'obiettivo risulta aggiornato rispetto alle integrazioni richieste dalla Regione Marche (prot. AdSP MAC n.111031 del 12.09.2023) riguardanti le previsioni di ampliamento del porto attraverso il progetto della "Penisola" tra la banchina rettilinea e la diga foranea.*

Il potenziamento e la riorganizzazione delle infrastrutture a terra e a mare risultano necessari al fine di favorire lo sviluppo dei traffici portuali marittimi in crescita e delle attività produttive caratterizzanti il Porto di Ancona, la cantieristica e il diporto nautico.

In questa ottica risultano imprescindibili il completamento degli interventi in corso, il recupero di opere a mare e a terra sottoutilizzate/dismesse e, anche, l'introduzione di nuove opere a mare e a terra nel Porto commerciale che consentano una rivisitazione dell'assetto funzionale/operativo complessivo dell'infrastruttura.

Tra le iniziative in corso si cita il nuovo assetto planimetrico, schematizzato nella figura seguente, in luogo dell'attuale corpo scogliera esterno del Molo Clementino. Questo intervento infrastrutturale, inquadrato come Variante localizzata del PRP vigente ed in corso di approvazione, risulta strategico al fine di dotare l'infrastruttura portuale di un banchinamento di accosto dedicato per le navi da crociera anche di medie e grandi dimensioni e/o mega yachts, comunque in sinergia e congruenti con interventi di recupero del water-front anche inerenti le aree portuali e retroportuali.



Ipotesi di adeguamento tecnico per riqualificazione infrastrutturale del Molo Clementino



In termini più generali, considerate le caratteristiche fisiche del sito, ed in particolare la prossimità alla città, le nuove infrastrutture portuali dovranno essere realizzate, mantenendosi comunque all'interno delle attuali opere foranee del porto, ma con l'obiettivo di perseguire un "dislocamento" verso mare delle attività portuali migrando quindi dalle attuali aree portuali, più prossime al retrostante contesto cittadino.

Si ritiene di poter perseguire questo obiettivo tramite il completamento e la riqualificazione funzionale dell'articolato sistema delle esistenti opere esterne di difesa del porto di Ancona da concretizzare con banchinamenti e colmate che dovranno contemplare anche opere di collegamento a terra, comunque funzionali e compatibili con i vincoli idrogeologici e le esigenze di sicurezza ed interferenza delle distinte attività portuali. Al riguardo, in questa fase di programmazione, si è fatto riferimento ai possibili scenari di assetto planimetrico e funzionale, schematizzati nella seguente figura, prospettati nell'ambito dello studio specialistico studio condotto nel 2016 dall'Università Politecnica delle Marche.



Ipotesi di riqualificazione delle opere foranee portuali con banchinamenti e penisola di collegamento

Il suddetto studio specialistico ha riguardato l'analisi di fattibilità di una "penisola" da realizzare nel porto commerciale, quale elemento strutturale di collegamento tra la banchina rettilinea dell'area container e la diga foranea di sottoflutto, per accogliere i traffici commerciali e passeggeri che attualmente insistono sulle banchine del Porto storico, sia in risposta alla crescente domanda che denota questa tipologia di traffico, sia per garantire il progressivo allontanamento della sua attuale sede. Infatti, anche nell'ambito delle attività di redazione e condivisione del DPSS si è avuto modo di riscontrare con dati oggettivi che il Porto Storico di Ancona risulta sempre meno idoneo ad accogliere i traffici commerciali e passeggeri, non solo per la prossimità alla città storica ma anche per le caratteristiche strutturali e funzionali delle attuali opere marittime (lunghezza degli accosti, profondità del fondale, spazi di banchina, ecc.). Anche in ragione delle moderne esigenze per adeguarsi agli standard operativi funzionali e di sicurezza in senso lato (ovvero "safety/security") si conferma l'esigenza della riconversione di queste aree portuali ad usi meno gravosi sotto i profili del "carico" infrastrutturale ed ambientale indirizzandoli verso destinazioni d'uso e riqualificazioni maggiormente compatibili e disponibili con quelli urbani, primo fra tutti il diporto nautico.

Passaggio fondamentale risulterà, una volta realizzate le suddette nuove opere, la delocalizzazione dal Porto Storico dei traffici marittimi commerciali che attualmente vi si svolgono, con particolare riferimento a quelli che investono le banchine comprese tra la Calata Guasco e il Molo Santa Maria, così da consentire la destinazione delle infrastrutture liberate ad usi maggiormente compatibili con le





caratteristiche fisiche delle stesse, con le testimonianze storico culturali presenti nel Porto Storico e con la Città retrostante.

Per quanto concerne il Porto commerciale in particolare, al fine di rilanciarne la potenzialità logistica dovrà essere considerata la possibilità di recuperare gli spazi dell'ex ZIPA orientale, particolarmente vocati ad accogliere funzioni/attività di scambio/trasformazione strettamente collegate a quelle di imbarco/sbarco e movimentazione di merci/contenitori svolte in banchina.

L'insieme di questi interventi finalizzati a riorganizzare e potenziare le infrastrutture portuali (marittime e terrestri) del porto di Ancona sono riconducibili al più generale obiettivo di "incremento della competitività delle infrastrutture portuali" che afferisce alla sfera "economica".

*Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti (Area Fincantieri, Porto Storico e Area Mandracchio; Porto commerciale, Area Cantieri nautici e Porto turistico).*

#### **RICHIAMO N. 2**

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

*"l'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Porto ed economia del mare", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO "Interventi logistici: Spostamento porto commerciale verso la banchina Marche e realizzazione della cosiddetta "Penisola", deve confluire come CONDIZIONE all'interno del parere nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.4: "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra."*

#### **RICHIAMO N. 3**

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

*l'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Porto ed economia del mare", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO "Interventi logistici: Trasferimento traghetti dalla banchina del porto storico all'area ex Silos deve confluire come CONDIZIONE all'interno del parere nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.4: "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra."*

#### **RICHIAMO N. 4**

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

*l'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Porto ed economia del mare", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO "Intraprendere tutte le azioni, politiche e amministrative, necessarie al fine di interrompere l'iter di realizzazione della banchina per le grandi navi da crociera al molo Clementino", deve confluire all'interno del parere come CONDIZIONE nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.4: "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra."*

#### **RICHIAMO N. 5**

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

*l'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Turismo", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO DUP "Croceristi: sviluppare accordi, elettrificare banchine, Rafforzare accoglienza", deve confluire come CONDIZIONE all'interno del parere nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.4: "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra."*

#### **Obiettivo n.5: Sostegno alla cantieristica navale e nautica**

La cantieristica navale e quella nautica costituiscono attività produttive caratterizzanti il porto di Ancona. Si tratta di attività dalla tradizione antica e fortemente radicata che contribuiscono a qualificare non soltanto il contesto di appartenenza bensì l'intero territorio regionale e nazionale con un importante ruolo economico e sociale. In questa ottica, dunque, sarà assicurato il sostegno/consolidamento delle scelte di potenziamento sia di Fincantieri che dei cantieri minori.





*Sotto ambito di azione: Fincantieri e Cantieri minori*

### **Obiettivo n.6: Valorizzazione/sviluppo delle esistenti connotazioni della portualità turistica**

La consapevolezza del pregio del Porto storico di Ancona impone la necessità della sua valorizzazione in chiave economico – commerciale e turistica. Le emergenze monumentali che lo contraddistinguono così come la quinta della Città storica che lo cinge rappresentano un presupposto imprescindibile per favorire lo sviluppo di attività di tipo ricreativo, del tempo libero e turistiche. In questa ottica, dunque, risulta strategico la rivisitazione dell'assetto funzionale/operativo dell'infrastruttura di cui si è detto. Va rappresentato che tale valorizzazione renderà il Porto storico accessibile dalla cittadinanza e dai turisti così da renderlo una vera e propria "piazza sull'acqua".

*Sotto Ambito di azione: Porto Storico – Casa del Capitano – Varco Repubblica, Mole Vanvitelliana – Mandracchio e Porto turistico.*

### **Obiettivo n.7: Sostenibilità ambientale**

L'obiettivo della sostenibilità ambientale, trasversale rispetto agli obiettivi finora indicati, nel caso del Porto di Ancona si connota in maniera molteplice. Il primo traguardo da raggiungere consiste nella riduzione delle emissioni di CO2 in aria, ma, anche nella più generale riduzione delle emissioni di inquinanti. Tale obiettivo risulta sinergico con gli obiettivi già illustrati di "riorganizzazione degli spazi/infrastrutture a mare e a terra" e "miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestri". Quest'ultimo in particolare per il ricorso alla mobilità "sostenibile e dolce" e allo sviluppo della "intermodalità ferro – mare". Esso comporta anche l'adozione di soluzioni di efficientamento energetico negli edifici e la fornitura di carburanti innovativi o meglio l'elettificazione delle banchine. Ulteriori aspetti da tenere sotto attenzione al fine di accrescere la sostenibilità ambientale dell'infrastruttura, consistono nel contenimento del rumore, nel miglioramento della qualità delle acque marine limitrofe al porto nell'abbattimento della produzione di rifiuti e relativa gestione, nonché, in ultimo, nel miglioramento delle relazioni con la Città e il territorio.

*Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti*

#### **RICHIAMO N. 6**

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:  
*l'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Pia Ancona", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO "Monitoraggio e previsione della qualità dell'Aria, Mitigazione delle emissioni in aria, Adattamento e prevenzione", deve confluire come CONDIZIONE all'interno del parere nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.7: "Sostenibilità ambientale"*

### **Obiettivo n.8: Coniugare sviluppo e tutela del lavoro**

In questo obiettivo si collocano:

- la ripresa e il rafforzamento degli obiettivi del Protocollo per la Tutela del lavoro, sottoscritto il 28/09/2016 dall'Autorità Portuale di Ancona, dalle assicurazioni di categoria di impresa e dai sindacati;
- lo sviluppo dell'economia portuale nel rispetto della disciplina inerente ai rapporti di lavoro;
- la promozione della formazione professionale, ricorrendo ad accordi per i piani formativi ed utilizzando le opportunità di finanziamento disponibili;
- la riattivazione di tavoli aventi ad oggetto la sicurezza sui luoghi di lavoro, anche per definire sistemi di controllo più efficaci, con il coinvolgimento dei Rappresentati dei Lavoratori della Sicurezza così da confermare e incentivare, attivando e promuovendo tutte le iniziative e le collaborazioni possibili, il principio secondo cui ogni strategia di sviluppo deve mettere al centro la sicurezza dei luoghi di lavoro come fattore indispensabile della crescita.

*Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti*



### **Obiettivo n. 9: Valorizzazione del rapporto porto – città**

La valorizzazione del rapporto porto – città trova ragion d'essere in due condizioni:

- l'individuazione delle aree di interazione porto – città;
- la definizione delle relazioni tra il porto, in termini di aree portuali e retroportuali, e la città.

Sono individuate come aree di interazione porto città:

0. il fronte edificato lungo il lato occidentale di via XXIX Settembre, da Piazza della Repubblica fino alla rotatoria su via Guglielmo Marconi e la strada stessa;

1. la Mole Vanvitelliana;

2. il tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima.

La Legge n. 84/1994 fornisce indicazioni chiare in merito alla pianificazione delle aree di interazione porto - città. In particolare, l'art. 5, comma 1-quinques, stabilisce che "la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto- città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'autorità di sistema portuale".

Per quanto concerne il rapporto tra porto e città laddove il porto è formato da aree portuali e retroportuali, la valorizzazione sarà ottenuta sostanzando le due condizioni che seguono:

- "Affaccio urbano", nelle zone portuali permeabili alla Città in ragione della destinazione a funzioni portuali compatibili con quelle urbane (Porto Storico/Città Storica);
- "Area di margine" nelle zone portuali impermeabili alla Città in ragione di funzioni portuali che, per ragioni di sicurezza ed operatività interne, risultano accessibili soltanto agli operatori delle attività pertinenti alle aree portuali e retro-portuali.

A quanto sopra si aggiunge l'individuazione di due aree retroportuali che, pur essendo in uso al porto, potranno accogliere anche funzioni/attività urbane. Si tratta:

1. dell'area del Mercato ittico e della Fiera di Ancona, prossime alle Mole Vanvitellia, destinate a servizi portuali ed urbani,
2. dell'area presso il Fosso Conocchio, dove la destinazione urbana acquista la connotazione specifica di "Cerniera della mobilità".

L'affaccio urbano preferenziale sarà realizzato nel Porto Storico, tra la Calata Guasco e il Molo Santa Maria, una volta che, realizzati nuovi spazi a mare e a terra nel Porto commerciale e ivi delocalizzati i traffici marittimi commerciali che attualmente insistono sul Porto Storico, quelle infrastrutture saranno riconvertite ad usi portuali compatibili con quelli urbani (es. nautica da diporto), diventando, dunque, permeabili alla Città.

L'area di margine, diversamente, si svilupperà con continuità lungo tutto il confine tra il porto e la città e si concretizzerà nella ricerca di soluzioni che consentano di accrescere la qualità fisica e funzionale della stessa area di margine. Particolare attenzione sarà dedicata alle opere di delimitazione del porto (es. recinzioni, marciapiedi, barriere, ecc.) così da favorire il loro inserimento nel contesto urbano.

Viene evidenziato che la competenza della pianificazione delle aree portuali e retroportuali è sancita dall'art. 5, comma 1 - quinquies, secondo cui "la pianificazione delle aree portuali e retro- portuali è competenza esclusiva dell'autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione PRP".

Tuttavia, l'art. 5, comma 2-bis, della L. n. 84/1994 riconosce l'importanza della "coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto"; in tal senso, infatti, nell'ambito della procedura di approvazione del PRP, è prevista l'espressione di uno specifico parere da parte del comune interessato.

#### **RICHIAMO N. 7**

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che deve essere specificato come RACCOMANDAZIONE che:



- *l'area di Interazione Porto Città n.0 - "Fronte edificato lungo il lato occidentale di via XXIX Settembre, da Piazza della Repubblica fino alla rotatoria su via Guglielmo Marconi e la strada stessa", non sia all'interno del limite dell'ambito portuale e pertanto non si configuri come area Interazione Porto Città*
- *l'area di Interazione Porto Città n.1 "Mole Vanvitelliana" venga confermata,*
- *l'area di Interazione Porto Città n.2 "Tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima" venga confermata,*
- *l'area "Affaccio Urbano" diventi un'area di Interazione Porto Città*
- *l'area del Mercato ittico e della Fiera di Ancona, prossime alle Mole Vanvitelliana, destinate a servizi portuali ed urbani diventi un'area di Interazione Porto Città,*
- *l'area presso il Fosso Conocchio, dove la destinazione urbana acquista la connotazione specifica di "Cerniera della mobilità", diventi un'area di Interazione Porto Città,*
- *l'area di margine lungo tutto il confine tra il porto e la città si dovrà attuare tramite la ricerca di soluzioni che consentano, non solo di accrescerne la qualità fisica e funzionale tramite opere di delimitazione del porto, ma anche di individuare spazi destinati all'accessibilità e alla mobilità urbana attraverso modalità e soluzioni concertate con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale*



### 3.3 LIVELLO OPERATIVO

Il **livello Operativo** definisce gli ambiti portuali, li suddivide in aree portuali/retroportuali/Interazione porto-città, individua il telaio dell'ultimo miglio nonché gli attraversamenti urbani. I capitoli interessati risultano i seguenti:

7 DEFINIZIONE E RIPARTIZIONE DEGLI AMBITI PORTUALI

8 COLLEGAMENTI TERRESTRI DI ULTIMO MIGLIO

Nella relazione vengono riportate alcune considerazioni utili a meglio classificare e definire le caratteristiche delle Aree Portuali (APO), Aree Retroportuali (ARP) e di Interazione Porto-Città (IPC) in cui sono ripartiti gli ambiti portuali di ciascun porto del sistema precisando che, ai sensi dell'art 5, c.1 quinquies della l. 84/1994:

- la pianificazione delle Aree Portuali PO e Retroportuali è di competenza esclusiva della AdSP che vi provvede mediante la redazione/adozione ed approvazione del Piano Regolatore Portuale (inteso come piano territoriale di rilevanza statale che rappresenta l'unico strumento di pianificazione delle APO e ARP in coerenza all'art. 5 comma 2 ter della l.84/1994) , espletando la procedura di VAS ed acquisendo dal Comune e dalla Regione il parere di coerenza con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativamente alle aree contigue a quelle portuali e retroportuali sulle quali il PRP potrebbe avere impatto;
- la pianificazione delle aree di Interazione Porto-Città è di competenza del Comune e della Regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge, previa acquisizione del parere della AdSP.

Più dettagliatamente le Aree Portuali costituiscono il nucleo operativo primario dell'ambito portuale necessario per l'espletamento delle seguenti cinque funzioni marittime ( art. 4 comma 3 della L. 84/1994) deputate a classificare e distinguere i traffici marittimi e le correlate attività ammesse nei porti nazionali:

- a. commerciale e logistica
- b. industriale e petrolifera;
- c. di servizio passeggeri ivi compresi i croceristi;
- d. peschereccia;
- e. turistica e da diporto.

Nelle **Aree Portuali** sono ricompresi tutti gli elementi fisici portuali, in primis le infrastrutture marittime come dighe foranee, moli e banchine, necessari per consentire non solo la navigazione ed ormeggio delle imbarcazioni, ma anche le attività portuali in senso stretto come le operazioni di carico/scarico dalle imbarcazioni (di merci, personale di bordo e passeggeri), la movimentazione e stoccaggio delle merci nonché l'eventuale alaggio/varo, rifornimenti e manutenzioni delle imbarcazioni. Pertanto nelle APO sono compresi anche gli edifici e piazzali nonché le attrezzature (macchinari ed impianti) e la logistica afferenti le citate cinque funzioni marittime. Le aree portuali ricadono all'interno della fascia demaniale marittima la cui giurisdizione ed amministrazione è demandata alla AdSP.

Con riferimento all'**Area Portuale** individuata dal DPSS nel **porto di Ancona**, essa si sviluppa a partire dalla diga foranea di Nord- Est fino ad a circa 130 metri a sud/est della diga sottoflutto di marina Dorica e risulta articolata (*così come riscontrabile negli elaborati grafici P.01.c.1/ P.01.c.2/ P.01.c.3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città*) in:

- una fascia della profondità di circa 15 m lungo il fronte banchinato nell' Area Fincantieri e in corrispondenza del nuovo Molo Clementino;
- una fascia di profondità variabile nel Porto storico che, a partire dal Molo Nord, si sviluppa lungo il Molo della Lanterna, il Molo Clementino, il Molo Rizzo e la Darsena San Primiano, la



Calata Guasco, il Molo Wojtyla, la Calata Nazzario Sauro, il Molo Santa Maria, la Calata della Repubblica e il Molo XXIX settembre;

- la banchina e la viabilità carrabile che cinge la Mole Vanvitelliana;
- l'intera area del Porto commerciale, banchine da 18 a 26 nonché la zona della colmata da completare;
- la fascia terminale lato mare dell'area della cantieristica da diporto;
- il Porto turistico;
- la fascia costiera estesa fino a circa 130 m dal Porto turistico;

**Le Aree Retro-Portuali** costituiscono il nucleo operativo accessorio riconducibile alle attività e funzioni delle Aree Portuali quale supporto per assicurare il corretto funzionamento e gestione dell'Ambito Portuale nel suo complesso. Le aree retro-portuali, quindi, riguardano la logistica e le strutture necessarie per:

- la gestione delle funzioni e controlli (tecnici, amministrativi e doganali);
- lo smistamento e trasporto delle diverse tipologie dei traffici marittimi;
- i servizi portuali con relativa viabilità e spazi di manovra/sosta (stradale e ferroviaria) e adeguate strutture anche polifunzionali (come magazzini, capannoni ed edifici per le sedi amministrative degli operatori portuali).

La proposta del DPSS in merito all'individuazione dell'Area Retroportuale di Ancona riguarda (*così come riscontrabile negli elaborati grafici P.01.c.1/ P.01.c.2/ P.01.c.3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città*):

- la porzione di Area Fincantieri che, dietro all'area portuale, si spinge oltre la dividente demaniale fino al limite della proprietà di Fincantieri, e la porzione di nuovo Molo Clementino che raggiunge le mura storiche;
- la porzione di Porto Storico ricompresa tra l'area portuale precedentemente individuata e le mura storiche, comprendente il tracciato della viabilità stradale di servizio, la Capitaneria di Porto, la parte interna del Molo Santa Maria, la Stazione ferroviaria Marittima e l'area della Dogana;
- la zona del Mercato Ittico e della Fiera di Ancona (Mandracchio) - area destinata a servizi portuali e urbani;
- le aree che si sviluppano a ridosso della biforcazione del Fosso Conocchio-Cerniera della mobilità;
- la zona ex ZIPA ad Est, tra cui lo stabilimento ex Tubimar;
- la zona ex ZIPA ad Ovest, ospitante i cantieri nautici;
- l'area ferroviaria RFI.

E' importante evidenziare che, come già riportato poc'anzi nell'OS del Porto di Ancona n.9 - Valorizzazione del rapporto Porto - Città, il DPSS riconosce il potenziale valore strategico di spazi di relazione tra porto e città a 3 specifici contesti retroportuali, cartograficamente individuati con appositi retini sulla tavola *P.01.c.1 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città* :

- **Affaccio Urbano**: si tratta dell'ambito che partendo dalla parte esterna all'Area Portuale della Calata Repubblica (banchina 14) si estende fino al molo Clementino - Base della lanterna, intercettando viabilità attualmente portuale e immobili vari tra cui anche alcune sedi istituzionali (AdSP, Capitaneria, Guardia di Finanza, ex mensa Fincantieri, altri)
  - **Area a Servizi portuali ed Urbani - Mercato ittico/Fiera di Ancona**: in stretta prossimità con la Mole Vanvitelliana e con il Quartiere degli Archi, questo ambito si configura come spazio ibrido destinato a far coesistere usi portuali ed urbani,
3. **Area presso il Fosso Conocchio - Cerniera Mobilità**: si tratta di un'area che, in ragione del posizionamento rispetto al telaio viario e ferroviario, rappresenta un potenziale hub per la mobilità a servizio sia delle utenze portuali che degli utilizzatori della città provenienti dalla direttrice nord.





Le **aree di Interazione Porto Città (IPC)** sono costituite da tutte le zone ricomprese e/o in stretta connessione con il contesto urbano adiacente alle Aree Portuali e/o Retro-Portuali. Possono includere aree residenziali, zone commerciali, strutture turistiche, parchi, aree ricreative, strutture culturali e altre infrastrutture anche di tipo viario in senso ampio. Queste aree non sono deputate a svolgere alcun ruolo operativo, ancorché accessorio, delle funzioni portuali elencate dall'art. 4 comma 3 della L.84/94, ma possono essere funzionali e comunque non possono contrastare il perseguimento degli obiettivi di sviluppo dell'intero sistema portuale in particolare per gli aspetti di carattere socio-economico anche semplicemente indotti e/o riconducibili alla presenza del porto di sistema. Infatti seppure la pianificazione di queste aree sia di competenza dei comuni, questi devono preventivamente acquisire il parere della AdSP.

Con riferimento al territorio urbano di Ancona, le **aree di interazione porto - città** risultano così individuate riguarda *(così come riscontrabile negli elaborati grafici P.01.c.1/ P.01.c.2 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città)*:

- il fronte edificato che si sviluppa lungo il lato occidentale di via XXIX Settembre da Piazza della Repubblica fino a rotatoria che immette su via Guglielmo Marconi e la strada stessa (Punto 0 della Tav. P.01.c.1);
- l'edificio della la Mole Vanvitelliana (rif. Tav. P.);
- il tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima.

In relazione è riportata anche l'articolazione in aree portuali, retroportuali e di interazione porto - città delle due aree strategiche ai fini dello sviluppo del porto di Ancona di cui si è detto nel capitolo dedicato agli obiettivi di sviluppo, ovvero: il Lungomare Nord e il banchinamento esterno del Molo Clementino.

Tale articolazione sarà assunta definitivamente a seguito della conclusione dell'iter procedurale di approvazione delle opere previste.

Per il Lungomare Nord, sono individuate: come area portuale quella limitrofa al porto di Ancona, fino al radicamento della nuova opera di protezione la restante parte come area di interazione porto - città. Per quanto riguarda il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino, l'area portuale si svilupperà per una larghezza trasversale al nuovo fronte di banchina funzionale alle esigenze di ormeggio e carico/scarico adibendo ad area retroportuale la restante parte fino all'attuale muro paraonde.

**Si rimanda al RICHIAMO n.7**

Il **livello Operativo**, infine, definisce i **Collegamenti Terrestri di Ultimo Miglio**, in coerenza a quanto disposto dall'art. 5 della legge 84/1994; a supporto della parte testuale della relazione, è presente un apposito allegato grafico "P.03.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ancona e Falconara Marittima" cui si rimanda per una visione di insieme.

Per quanto riguarda la rete viaria principale a servizio del porto di Ancona, essa è costituita dall'Autostrada A14 Adriatica Bologna-Bari-Taranto, accessibile tramite i due caselli di Ancona Nord - Jesi e Ancona Sud - Osimo.

A completare la rete viaria principale sono la variante di Ancona della SS 16 Adriatica, che allontanandosi dal centro urbano di Falconara Marittima, riceve la SS 76 della Val D'Esino proveniente da Fabriano/Perugia. A sud della città, tramite una breve ulteriore variante, la strada riprende il tracciato originario in corrispondenza del casello Ancona Sud-Osimo dell'A14.

Attraverso la SS76 è possibile infine raggiungere il casello sull'Autostrada A14 di Ancona Nord - Jesi.

Il collegamento viario di ultimo miglio tra l'area portuale e la rete stradale primaria risulta quindi così definito: via Mattei, viabilità di accesso/uscita dell'area portuale che, superando in sopraelevazione l'attraversamento dei binari ferroviari raggiunge la strada costiera via Flaminia per poi proseguire lungo via Conca, attraversando l'area delle Torrette e, infine, incrociare la tratta urbana della variante

E  
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE  
Protocollo N. 0018328/2023 del 30/10/2023



della SS16. Il percorso si sviluppa sempre con viabilità ad unica carreggiata con sezione variabile ad una o due corsie per senso di marcia.

Il collegamento verso il porto passando dall'asse attrezzato Nord-Sud, da viale De Gasperi, viale Marconi e dal viadotto della SS 681 non è viene considerato come collegamento di ultimo miglio in quanto tale percorso si sovrappone ad una parte importante della viabilità cittadina già saturata e non utilizzabile dai veicoli pesanti per le pendenze accentuate che si incontrano nella tratta interna alla città.

Per quanto riguarda gli interventi in corso di realizzazione o programmati nel prossimo futuro, la relazione riporta:

- a. l'ampliamento a 4 corsie della variante di Ancona della SS16 tra Falconara e Baraccola in corrispondenza dell'intersezione a livelli sfalsati con l'Asse attrezzato Nord-Sud (in corso di realizzazione);
- b. il collegamento del porto di Ancona alla rete viaria principale.

Quest'ultimo riguarda la realizzazione del nuovo collegamento tra la SS16 e il Porto di Ancona - Ultimo Miglio di connessione. Il progetto definitivo redatto dall'ANAS e trasmesso al Comune di Ancona nel mese di giugno del 2022 ai fini della relativa Conferenza di Servizi, è in corso di approvazione e prevede la realizzazione di un nuovo collegamento viario di estensione pari a circa 3,5 km, tra via Mattei e la SS 16 all'altezza della frazione di Torrette, in corrispondenza del tratto della statale per la quale Anas ha in corso di esecuzione i lavori di raddoppio, da 2 a 4 corsie, finanziati nell'ambito del Contratto di Programma 2016-2020. La soluzione infrastrutturale prevede, oltre al collegamento stradale con la rotatoria di Torrette sulla statale 16 e allo spostamento verso mare della Flaminia, lo spostamento verso mare del tracciato ferroviario, ottenuto tramite il riempimento con un terrapieno di una fascia di litorale (progetto RFI "Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria"). Il progetto adotta una sezione di categoria C1 "extraurbana secondaria" ex DM 05.11.2001 e un tracciato, risultato di un adattamento alle problematiche geomorfologiche presenti, suddiviso in due tratti distinti: un primo tratto parallelo alla costa che è di fatto un adeguamento in sede della strada esistente (via Flaminia) ed un secondo tratto in cui si attraversa la zona al confine ovest della frana di Ancona. Il nuovo collegamento è anche derivato da un apposito Protocollo di intesa interistituzionale tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Marche, Comune di Ancona, Autorità Portuale, RFI e Anas per la realizzazione del lungomare nord (Ancona) sottoscritto nel 2017.

In relazione alla programmazione dell'amministrazione comunale di Ancona, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), documento di indirizzo di sviluppo del sistema della mobilità, è in corso di redazione e risulta occasione di interazione con l'Autorità di Sistema per ripensare l'intero sistema viario all'interno del porto, migliorare l'interazione viaria e l'accessibilità tra città e porto, sviluppare un sistema di trasporto pubblico moderno e sostenibile oltre che presidiare l'operazione lungomare Nord di nuovo collegamento alla viabilità primaria.

La rete ferroviaria a servizio del porto di Ancona è la linea ferroviaria Adriatica che collega Bologna con Bari. I collegamenti ferroviari esistenti sono quelli verso nord (Bologna e Milano), verso ovest (Roma) e verso sud (Pescara, Bari e Lecce). Altri collegamenti, di carattere regionale, si sviluppano sulla linea per San Benedetto del Tronto e Pescara, sulla linea verso Rimini e Bologna, e sulla linea verso Fabriano, Foligno, Terni e Roma.

La stazione di Ancona Centrale è la stazione principale di Ancona, posizionata a circa 1,5 km dal centro cittadino, ed è ubicata sulla linea adriatica, la stazione e gli impianti ferroviari limitrofi si trovano a ridosso del confine con l'area portuale facilitando così il collegamento ferroviario verso lo scalo portuale attraverso dei raccordi ferroviari di ridotta lunghezza. Nel dettaglio, si possono distinguere tre differenti raccordi verso il porto:

1. il primo raccordo parte dalla stazione di Ancona Centrale ed era utilizzato solo dai treni passeggeri per raggiungere la stazione di Ancona Marittima;



2. il secondo raccordo, ancora operativo, è dedicato esclusivamente al trasporto merci e staccandosi dal fascio merci della stazione centrale di Ancona, con una asta di manovra di circa 470 m, raggiunge il Porto commerciale costeggiando la stessa via Mattei e il Fosso Conocchio lato terra e lo penetra all'altezza della vasca di colmata. Il fascio binari attuale è composto da 5 binari a servizio delle banchine del Porto Commerciale, della lunghezza di 250-300 m. La ridotta lunghezza del fascio di binari impone, in caso di colonna di carri in arrivo più lunga di 257 m, una movimentazione e una divisione in più blocchi del treno sui binari del terminal, incidendo notevolmente sui tempi di carico/scarico che attualmente si attestano intorno alle 5 ore per convoglio. L'Autorità portuale ha sviluppato, con il cofinanziamento della Regione Marche, un intervento di riqualificazione del fascio binari esistente che, ormai, è in fase avanzata di progettazione. L'intervento prevede l'estensione dei binari ferroviari fino alla lunghezza di 550 metri e la necessaria modifica della viabilità interna del porto e del terminal commerciale oltre che il riposizionamento del varco doganale e dei controlli di sicurezza per l'accesso al terminal. L'intervento ha l'obiettivo di consentire l'arrivo e la partenza dei treni e la composizione dei convogli direttamente nel terminal commerciale del Porto di Ancona. In questo modo potrebbero partire efficienti servizi intermodali per il trasporto di semirimorchi con l'obiettivo strategico di rafforzare il collegamento marittimo con il porto di Igoumenitsa al fine di potenziare i servizi dell'Autostrada del Mare Adriatico che collega l'Europa Centrale ed Occidentale con il Mediterraneo Sud-Orientale. Questo raccordo ferroviario rappresenta il collegamento di ultimo miglio e può essere considerato pienamente adeguato a sostenere le esigenze di sviluppo del trasporto su ferro per le merci imbarcate e sbarcate in porto
3. il terzo raccordo, anch'esso non più operativo, parte sempre dal fascio binari della stazione centrale di Ancona, attraversa l'area del Mandracchio e prosegue nel Porto Storico spingendosi fino al Molo XXIX settembre.

**elaborato: P.01.a ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI. PORTI DI ANCONA E FALCONARA**

L'elaborato riporta il tracciato della dividente demaniale nonché il perimetro del Piano Regolatore Portuale vigente, strumento di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

**elaborato P.01.b COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO. PORTO DI ANCONA E PORTO DI FALCONARA**

Per un commento all'elaborato si rimanda alla specifica parte riportata nell'attività istruttoria riguardante la Relazione

**ELABORATO P.01.C1 AMBITI PORTUALI DI ANCONA E FALCONARA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ**

Per un commento all'elaborato si rimanda alla specifica parte riportata nell'attività istruttoria riguardante la Relazione; si evidenzia che la base cartografica della tavola è costituita dal Piano Regolatore Portuale vigente di Ancona (di competenza dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale) approvato con D.M. del 14/07/1988, a cui si aggiungono gli Adeguamenti Tecnico Funzionali predisposti e definitivamente approvati negli anni a seguire fino ad oggi. Non risultano, pertanto, inseriti i progetti o varianti localizzate che attualmente non hanno ancora concluso i relativi iter procedurali di approvazione conclusiva. Per tale motivo non sono riportati l'assetto del Lungomare Nord e della Variante Localizzata del banchinamento del Molo Clementino.

**Si rimanda al RICHIAMO n.7**

**elaborato P.01.c2 AMBITI PORTUALI DI ANCONA E FALCONARA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ**



Per un commento all'elaborato si rimanda alla specifica parte riportata nell'attività istruttoria riguardante la Relazione

**elaborato P.01.c3 AMBITI PORTUALI DI ANCONA E FALCONARA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ**

L'elaborato riguarda esclusivamente l'ambito portuale e il territorio comunale di Falconara Marittima

**elaborato P.01.d COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI LOCALI. PORTO DI ANCONA E PORTO DI FALCONARA**

L'elaborato individua l'attuale telaio stradale e ferroviario distinguendo il sistema portuale da quello urbano

**elaborato P.02.a AMBITO PORTUALE DI SAN BENEDETTO. ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.02.b AMBITO PORTUALE DI SAN BENEDETTO. COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.02.c AMBITO PORTUALE DI SAN BENEDETTO. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.03.a AMBITO PORTUALE DI PESCARA. ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.03.b AMBITO PORTUALE DI PESCARA. COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.03.c AMBITO PORTUALE DI PESCARA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.04.a AMBITO PORTUALE DI ORTONA. ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.04.b AMBITO PORTUALE DI ORTONA. COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.04.c AMBITO PORTUALE DI ORTONA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.05.a AMBITO PORTUALE DI PESARO. ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.05.b AMBITO PORTUALE DI PESARO. COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO**



L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**elaborato P.05.c AMBITO PORTUALE DI PESARO. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ**

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

**allegato 1 DISPOSITIVI NORMATIVI DI RIFERIMENTO**

L'allegato ricostruisce il quadro pianificatorio multilivello di settore (EU, nazionale, regionale per Marche ed Abruzzo)

**allegato 2 ANALISI DI RISCHIO D'AREA (VOL.1). SORGENTI DI RISCHIO E SCENARI INCIDENTALI ESTRATTI DAL RISP DEL PORTO DI ANCONA**

L'allegato riporta le tabelle costituenti la base informativa della Valutazione di Rischio d'area del Porto di Ancona di cui al paragrafo 1.4.1.6 della Relazione Illustrativa del DSPP.

**allegato 3 ANALISI DI RISCHIO D'AREA (VOL.2). METODOLOGIA DELLA VALUTAZIONE DEL RISCHIO D'AREA E CRITERI DI CLASSIFICAZIONE DI COMPATIBILITÀ TERRITORIALE (D.M. 09/05/2001)**

L'allegato richiama la metodologia adottata nelle Valutazioni del Rischio d'Area e i criteri di classificazione della compatibilità territoriale in conformità con il D.M. 09.05.2001.

**allegato 4 PIANIFICAZIONI PORTUALI VIGENTI E RELATIVI STATI DI ATTUAZIONE ED ADEGUAMENTO**

L'allegato illustra gli strumenti di pianificazione vigenti nei porti costituenti il Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ed i relativi stati di attuazione e adeguamento.

Per quanto riguarda il porto di Ancona, il Piano Regolatore Portuale vigente è stato approvato con D.M. del 14/07/1988 ed è stato oggetto di Adeguamenti Tecnico Funzionali e Varianti predisposte dall'Autorità di Sistema (e dall'ex Autorità Portuale) nel corso degli anni.

In seguito, il CSLLPP si è positivamente espresso nell'adunanza del 02/04/1997, con voto n. 122, sulla scelta della migliore configurazione portuale, la "soluzione D", dell'Autorità. - Il CSLLPP ha inoltre approvato 3 delle 4 delle fasi di attuazione del Piano Regolatore Portuale, di seguito indicate:

1. Opere a mare di 1<sup>a</sup> fase - realizzazione di 600 mt della diga di sottoflutto e dei primi 334 metri della Banchina Rettile - Progetto esecutivo approvato con voto n. 305 adunanza del 03/07/1997;
2. Opere a mare di 2<sup>a</sup> fase - realizzazione di 350 mt della diga di sottoflutto e completamento della Banchina Rettile - Progetto esecutivo approvato con voto n. 211 adunanza del 24/05/2000;
3. Opere a mare di 3<sup>a</sup> fase - realizzazione del Molo foraneo di sopraflutto e demolizione di parte del Molo Nord - progetto definitivo approvato con voto n. 194/04 adunanza del 15/12/2005.

Gli ATF con cui è stato modificato il Piano Regolatore Portuale sono:

- a. "Adeguamento del raccordo tra le banchine n. 10 e 11" - Voto espresso nell'adunanza del C.S.L.L.P.P. del 05/07/2000 n. 139;
- b. "Nuova sede per i servizi tecnici nautici per il Corpo dei Piloti ed il Gruppo Ormeggiatori" - Voto espresso dal C.S.L.L.P.P. nell'adunanza del 04/07/2001 n. 179;
- c. "Adeguamento delle banchine nn. 13 e 14 all'ormeggio delle navi traghetto" - Voto espresso del C.S.L.L.P.P. nell'adunanza del 11/06/2003 n. 58 e voto n. 170 del 27/10/2010;
- d. "Lavori di razionalizzazione della viabilità ed adeguamento del varco doganale in via Da Chio" - Voto espresso del C.S.L.L.P.P. nell'adunanza del 01/10/2003 n. 176;





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

Agli ATF finora citati si aggiunge la Variante Localizzata recante il titolo "Progetto di fattibilità tecnica ed economica del banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino" sul quale il C.S.LL.PP. si è espresso con parere n. 71/2019 reso nell'adunanza del 15/11/2020.

Si tratta della proposta di realizzazione di una banchina rettilinea lunga 350 metri, con risvolto alla radice di 60 metri, finalizzata a estendere la destinazione funzionale in accoglimento della funzione passeggeri/crociere (il banchinamento è di fatto già previsto sia nel PRP che nel PRG Comunale, ma con diversa morfologia e dimensioni e con destinazione ad uso della Marina Militare/mezzi di servizio) L'AdSP, nel 2022, ha presentato alla Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali del MASE, la documentazione necessaria per l'avvio della fase di Scoping della procedura di VIA integrata alla VAS al piano/progetto. Il 14/07/2023 la Commissione tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS Sottocommissione VAS ha espresso il parere (di Scoping) n.53 riportando specifiche raccomandazioni e condizioni ambientali.

### **Allegato 5 ASPETTI GEOLOGICI E RELATIVE CRITICITÀ PER LE PIANIFICAZIONI PORTUALI**

L'allegato riporta i principali caratteri geologici, idrogeologici, geomorfologici e sismici dei contesti dei porti dell'Autorità di Sistema Portuale; con riferimento al porto di Ancona, risultano riportate le seguenti considerazioni sulle criticità riscontrate:

1. presenza della grande frana che incombe sul limite meridionale dell'area portuale; non si esclude che porzioni sottomarine di tale frana coinvolgano una parte rilevante di tale area.
2. suscettibilità alla liquefazione dei sedimenti che interessano l'area portuale; nella cartografia MS1, tutta la zona portuale rientra nella zona 2 (codice 2002), la cui stratigrafia è costituita da coperture di terreni di riporto da 3-10 metri, sovrastanti un livello di sabbie pulite ben assortite e sabbie limose con ghiaia sature, della potenza massima di circa 3 metri, suscettibili di liquefazione in caso di importanti eventi sismici;
3. presenza di una falda acquifera poco profonda, seppure frammentata e di scarsa potenzialità, comunque vulnerabile a fenomeni di inquinamento superficiale nonché potenzialmente soggetta ad intrusione salina;

Viene inoltre riportato che le spiagge circostanti il porto di Ancona sono in arretramento e soggette a mareggiate invasive, con la conseguente necessità di considerare anche l'effetto del cambiamento climatico ai fini della futura evoluzione di tale fenomeno.

### **Allegato 6 PIANIFICAZIONE URBANA.**

L'allegato opera una complessiva ricognizione sullo stato della pianificazione urbanistica e strategica dei comuni all'interno dei cui territori sono localizzati i porti del sistema al fine di costruire un quadro utile alla individuazione delle Aree di Interazione Porto-Città.

Con riferimento al Comune di Ancona, vengono riportati i seguenti strumenti:

**PIANIFICAZIONE URBANISTICA**



Variante al PRG del Comune di Ancona in Ambito Portuale – DCC 128/2005 (strumento urbanistico vigente)

**PIANIFICAZIONE STRATEGICA**

Documento Programmatico per il nuovo piano urbanistico della città – DCC 130/2010  
Piano Strategico StrategicAncona 2025

**PROGRAMMI COMPLESSI**

Piano Nazionale per le Città 2012  
Piano Aree Urbane Degradate 2015  
Piano delle Periferie Capoluoghi 2016  
ITI Waterfront di Ancona – POR FESR Marche 2014-20

**E**

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023



#### 4 PARERE

##### CONSIDERATE

le risultanze dell'istruttoria condotta sulla base della documentazione inviata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale,

##### RICHIAMATE

La Deliberazione di Consiglio Comunale n. 46 del 24.07.2023 -  
La Deliberazione di Consiglio Comunale n. 63 del 18.10.2023 -  
La Deliberazione di Giunta Comunale n. 506 del 27.10.2023

##### SI ESPRIME

#### **PARERE DI ASSENSO MOTIVATO CON LE SEGUENTI CONDIZIONI E RACCOMANDAZIONI:**

Relativamente al RICHIAMO N.1 viene formulata la seguente **CONDIZIONE:**

L'obiettivo di sviluppo n. 3 "Miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestri" dovrà raccordarsi al quadro di azioni definite all'interno del PUMS Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile del Comune di Ancona, dove sono individuate le strategie della città per la mobilità di accesso e servizio al porto, legate anche all'intermodalità; con particolare riguardo all'individuazione di una linea di trasporto pubblico ad alta capacità lungo tutto l'arco portuale, eventualmente integrata con percorsi pedociclabili, che garantisca una efficace risposta alla domanda di mobilità anche delle molteplici utenze portuali (lavoratori, passeggeri ro-pax, croceristi etc).

Relativamente al RICHIAMO N.2 viene formulata la seguente **CONDIZIONE:**

L'obiettivo di sviluppo n. 4 "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra" fa esplicito riferimento ai possibili scenari di assetto planimetrico e funzionali prospettati nello studio specialistico del 2016 avente ad oggetto la cosiddetta Penisola, ampliamento dello spazio portuale verso il mare finalizzato ad accogliere la crescente domanda di traffici commerciali/passeggeri e a garantire il progressivo allontanamento dagli spazi di immediata prossimità con la città. Tale asset fortemente condiviso dall'Amministrazione Comunale, in considerazione dei possibili scenari per la viabilità e i futuri utilizzi urbani all'interno del porto storico e rappresenta una progettualità prioritaria da sviluppare in collaborazione con l'AdSP del MAC, la Regione Marche, il MIMS e tutti gli altri soggetti istituzionali a vario titolo competenti ed interessati.

Relativamente al RICHIAMO N.3 viene formulata la seguente **CONDIZIONE:**

L'obiettivo di sviluppo n. 4 "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra" dovrà evidenziare il carattere altamente prioritario dell'Adeguamento Tecnico Funzionale del vigente PRP finalizzato all'uso delle banchine n. 19, 20 e 21 su cui il C.S.LL.PP. si è espresso nell'adunanza del 27/01/2021 con il parere n. 91/2020; questo intervento, difatti, rappresenta una progettualità strategica per la delocalizzazione dei traghetti RO/PAX extra Schengen dall'attuale sede di accosto in stretta prossimità con il centro storico della città e la conseguente diminuzione della pressione ambientale generata dallo stazionamento delle navi extra Schengen.



Relativamente al RICHIAMO N.4 viene formulata la seguente **CONDIZIONE**:

L'obiettivo di sviluppo n.4 "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra" dovrà evidenziare la volontà dell'Amministrazione Comunale di Ancona "di interrompere l'iter di realizzazione della banchina delle grandi navi da Crociera del Molo Clementino", in considerazione delle richieste e delle verifiche fatte dalla Commissione tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS Sottocommissione VAS e del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, contenute nel provvedimento n. 53/2023, che ha espresso parere motivato della fase di Scoping con dettagliate raccomandazioni e condizioni ambientali riguardanti le seguenti componenti:

1. aspetti generali
2. obiettivi di protezione ambientale, analisi di sostenibilità e monitoraggio VAS
3. analisi di coerenza con Piani rientranti nel quadro programmatico
4. studio di incidenza ambientale
5. salute umana
6. principio "Do Not Significant Harm"
7. piano di lavoro per la predisposizione del SAI e per la definizione della Variante Localizzata al PRP e del Progetto

Le raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dalla Commissione richiamano molteplici aspetti tra cui in particolare si evidenziano:

- la necessità di "un'esplorazione di soluzioni alternative e una comparazione di funzionalità e impatto dell'opera rispetto ad altre alternative di localizzazione (non presentate); il Proponente dovrà inquadrare o motivare il nuovo Molo Clementino e la relativa proposta di Variante Localizzata negli ulteriori possibili rilevanti sviluppi dell'intero sistema portuale di Ancona (in particolare nell'ambito della parte industriale del porto) chiarendo la sua eventuale rifunzionalizzazione a valle di tale eventuale ulteriore espansione",
- la necessità di un complessivo aggiornamento di studi datati presentati in sede di Studio Ambientale Integrato Preliminare,
- la necessità di "approfondire la caratterizzazione dello stato attuale di salute della popolazione facendo riferimento ai dati aggiornati agli ultimi anni disponibili su mortalità e morbilità, e ad un livello di definizione per lo meno comunale, per poter identificare i gruppi a rischio (per età e/o per patologie) possibilmente presenti nell'area di studio, che potrebbero maggiormente risentire delle alterazioni ambientali eventualmente causate dalle attività previste nelle fasi di cantiere e di esercizio dell'opera. È bene sottolineare, che per la stima puntuale dei possibili impatti sulla salute della popolazione interessata, la sola verifica dei limiti vigenti non è sufficiente, in quanto non tiene conto dell'eventuale presenza di categorie sensibili e a rischio né della possibilità che avvenga una eventuale esposizione combinata e quindi cumulativa a più fattori di rischio"
- la necessità di effettuare "l'analisi delle interazioni con la popolazione limitrofa durante la sosta in porto delle navi e l'aumento del traffico veicolare previsto ponendo attenzione alle ricadute degli inquinanti maggiormente rappresentativi",
- con riferimento "alla componente qualità dell'Aria, considerando quanto affermato dal Proponente (il SAI conterrà uno studio specialistico di quantificazione degli impatti tramite adeguata modellistica, relativo alle fasi ante operam, cantiere e post operam. "così da valutare se il peggioramento della qualità dell'aria atteso comporti il superamento dei limiti normativi o raggiunga eventuali recettori. Gli inquinanti indagati saranno quelli caratteristici del traffico navale e terrestre, ossia l'NOx, l'SOx e il PM10"), ogni eventuale possibile peggioramento dello stato della componente, indotto dalla Variante Localizzata e dal progetto, è del tutto incompatibile con il quadro di obiettivi di sostenibilità ambientale assunti dalla Variante Localizzata di PRP e dai progetti in essa previsti, nonché con gli obiettivi del Principio DNSH. Pertanto, nel SAI dovranno essere approfondite le soluzioni alternative, di mitigazione e di



*compensazione atte a garantire non solo che la Variante Localizzata e l'intervento del Molo Clementino e azioni correlate non comportino un peggioramento dello stato della componente, ma anzi che, possibilmente, lo migliorino."*

**Relativamente al RICHIAMO N.5 viene formulata la seguente CONDIZIONE:**

L'obiettivo di sviluppo n.4 "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra" dovrà evidenziare l'opportunità di sviluppare i traffici crocieristici individuando le più adeguate soluzioni per l'accosto delle navi di nuova generazione tenendo conto delle tematiche legate alla sostenibilità ambientale ed alla salute pubblica prevedendo azioni di contenimento e mitigazione delle emissioni in atmosfera tra cui anche sistemi di Cold Ironing.

In tal senso l'ipotesi di uno scenario di breve-medio termine può prevedere l'attracco delle crociere alla banchina rettilinea (di futuro completamento secondo la previsione del vigente PRP del 1988), mentre uno scenario di medio-lungo termine può considerare un complessivo riallocamento presso i nuovi spazi della futura Penisola.

**Relativamente al RICHIAMO N.6 viene formulata la seguente CONDIZIONE:**

L'obiettivo di sviluppo n. 7 "Sostenibilità ambientale" dovrà necessariamente tenere in considerazione e raccordarsi con gli esiti dello studio PIA Progetto Inquinamento Atmosferico Ancona al fine di individuare un quadro delle possibili azioni di contenimento delle emissioni volte a ridurre il rischio per la salute della popolazione derivante dai traffici portuali in senso lato.

**Relativamente al RICHIAMO N.7 viene formulata la seguente RACCOMANDAZIONE:**

L'obiettivo n.9 "Valorizzazione del rapporto porto - città" dovrà evidenziare la capacità di integrazione e coesistenza tra porto e sistema urbano di prossimità rendendo possibile uno scambio non solo di tipo visivo, ma anche funzionale e spaziale nei contesti di più diretta prossimità.

Per tale motivo si reputa opportuno identificare, in coerenza a quanto indicato nelle Linee Guida per la redazione dei Piani regolatori di Sistema Portuale, un'area di Interazione Porto Città articolata in ambiti non necessariamente contigui. Richiamati i contenuti della n. 506 del 27.10.2023 viene proposta la seguente rimodulazione della ripartizione delle aree portuali:

- stralcio dall'ambito portuale dell'area indicata nel DPSS di Interazione Porto Città n.0 - "Fronte edificato lungo il lato occidentale di via XXIX Settembre, da Piazza della Repubblica fino alla rotatoria su via Guglielmo Marconi e la strada stessa", e conseguente classificazione in area non soggetta a definizione ai sensi dell'art.5 c.1 della legge 84/1994
- conferma dell'area indicata nel DPSS di Interazione Porto Città n.1 "Mole Vanvitelliana",
- conferma dell'area indicata nel DPSS di Interazione Porto Città n.2 "Tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima",
- riclassificazione dell'area retroportuale indicata nel DPSS "Affaccio Urbano" in area di Interazione Porto Città in ragione anche del supporto in termini di spazio pubblico urbano alla "Piazza sull'Acqua" indicata nell'Obiettivo n.6 "Valorizzazione/sviluppo delle esistenti connotazioni della portualità turistica"
- riclassificazione dell'area retroportuale indicata nel DPSS "Mercato ittico e della Fiera di Ancona - destinate a servizi portuali ed urbani" in area di Interazione Porto Città in ragione delle forti connessioni con il tessuto urbano degli Archi recentemente oggetto di riqualificazione e con l'emergenza storica della Mole Vanvitelliana, grande attrezzatura pubblica innestata nel Mandracchio





- riclassificazione dell'area retroportuale indicata nel DPSS dell'area presso il Fosso Conocchio – “destinazione urbana Cerniera della mobilità”, in area di Interazione Porto Città in ragione del ruolo di potenziale hub della mobilità pubblica sostenibile,

Si evidenzia infine che l'area di margine lungo tutto il confine tra il porto e la città si dovrà attuare mediante la ricerca di soluzioni che consentano, non solo di accrescerne la qualità fisica e funzionale dei necessari interventi di delimitazione del porto, ma anche di individuare, nel breve periodo, spazi destinati all'accessibilità e alla mobilità urbana; attraverso modalità e soluzioni concertate con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Il presente richiamo, inoltre, comporta un adeguamento della relazione ed elaborati del DPSS:

- Relazione – cap. 7 Definizione e ripartizione degli ambiti portuali
- Tavola P.01.c.1 Ambiti Portuali di Ancona e Falconara Marittima – Aree Portuali, retroportuali e di interazione Porto-Città. Per una più adeguata comprensione si allega una proposta di rimodulazione della Tavola P.01.c.1 Ambiti Portuali di Ancona e Falconara Marittima – Aree Portuali, retroportuali e di interazione Porto-Città che riporta la configurazione sopradescritta.

Arch. Claudio Centanni  
Dirigente Urbanistica, Edilizia Pubblica  
Porto Mobilità  
COMUNE DI ANCONA

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445 del D.Lgs 7 marzo 2005 n. 82 e norme collegate il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa