



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

Ancona, 09.06.2022

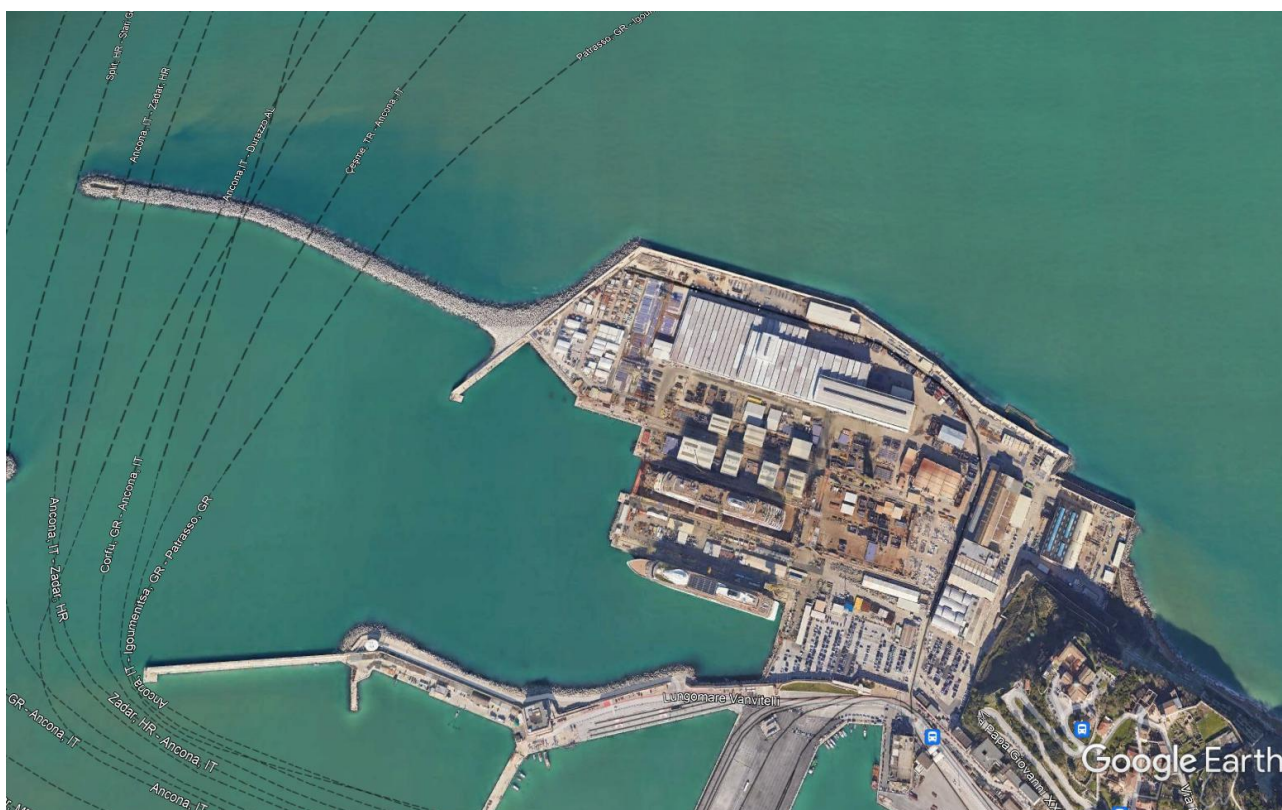
## PORTO DI ANCONA

### **ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE PER LA REALIZZAZIONE DI UN TERRAPIENO A MARE A FIANCO DELLA BANCHINA “EX MATERIALI FERROSI” NELLA DARSENA FINCANTIERI**

### **ISTANZA DI PARERE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI**

(art. 5 – comma 5 – della L. 84/94 e ss.mm.ii.)

### **RELAZIONE ISTRUTTORIA DEL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**



**IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

*Ing. Maria Letizia VECCHIOTTI*



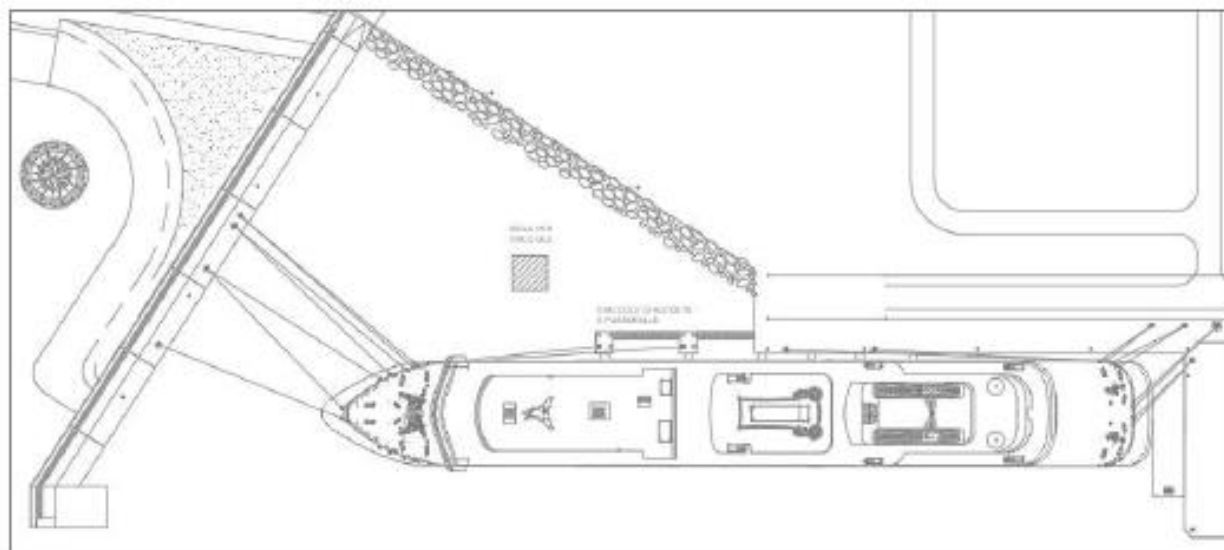
## PREMESSA

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

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

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

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



**Figura 1:** Banchina ex materiali ferrosi

Infatti, come rappresentato dalla stessa Fincantieri nella relazione suddetta, “*attualmente, il personale a bordo può uscire solo da punti predefiniti della nave, scendere su una passerella larga 1,50 m per poi sbarcare a terra in una zona densa di attività di supporto alle lavorazioni. Questa limitazione rende quanto mai opportuno realizzare il terrapieno come nuova area di servizio che*



*possa essere collegata mediante l'installazione di una passerella metallica alla seconda briccola esistente. (..) si potrà così ottenere un'ulteriore uscita di emergenza dalla nave ormeggiata fino ad un ampio "luogo sicuro" all'aperto avente caratteristiche compatibili con le esigenze di cantiere".*

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

## STATO ATTUALE

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



**Figura 2:** Area di intervento



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

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

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

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

## **INTERVENTO PROPOSTO**

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

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

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

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



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

## **ASPETTI DI PIANIFICAZIONE E L'ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE**

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



### **Costruzioni, carenaggio, riparazioni**

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

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

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

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



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

Figura 3: articolo 7 delle NTA del PRG di Ancona

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

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

- adozione del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale;





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

### **ADOZIONE DEL COMITATO DI GESTIONE**

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

### **ISTANZA DI PARERE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI**

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

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

Ancona, 09.06.2022

### **IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

*Ing. Maria Letizia VECCHIOTTI*

(F.to digitalmente)

Visto: **IL DIRIGENTE TECNICO**  
*Ing. Gianluca PELLEGRINI*  
(F.to digitalmente)