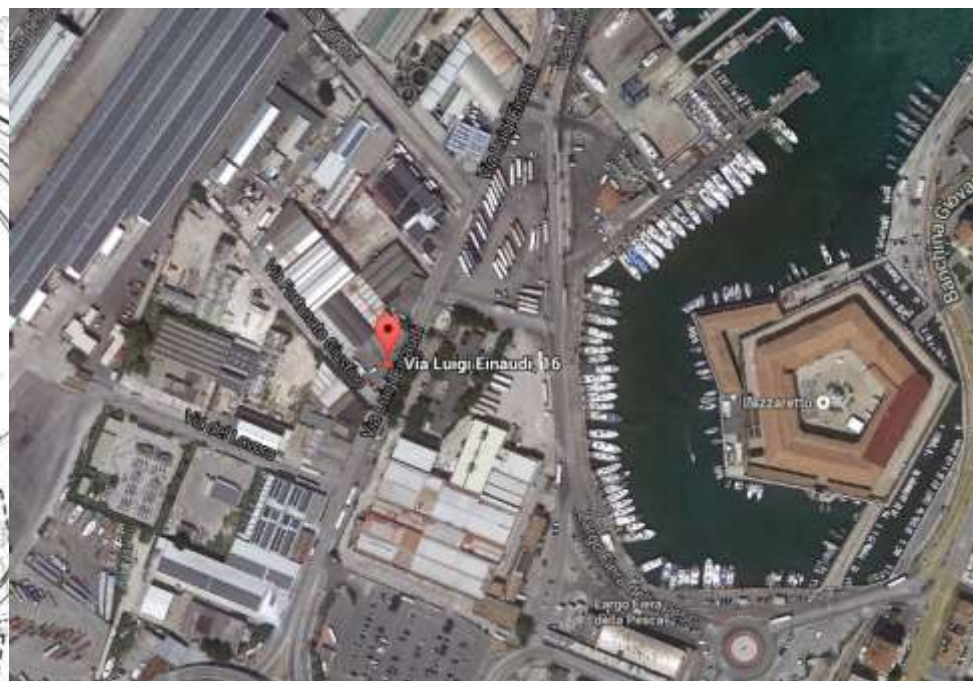


Progetto:

Ristrutturazione con ampliamento volumetrico, edificio sito in via Einaudi 16



RAPPORTO AMBIENTALE

LEGGE REGIONALE N. 6/2004

INDICE

1. Introduzione

- 1.1 quadro normativo specifico di riferimento
- 1.2 descrizione della metodologia utilizzata

2. Descrizione del contesto

- 2.1 ambito territoriale
- 2.2 ecomosaici, matrici e criticità ambientali

3. Il quadro programmatico

- 3.1 la pianificazione territoriale di coordinamento
- 3.2 il sistema delle tutele
- 3.3 i piani e i programmi di settore che interagiscono con l'oggetto del progetto
- 3.4 gli obiettivi di sostenibilità ambientale degli strumenti sovracomunali

4. Gli scenari

- 4.1 gli scenari territoriali e socioeconomici
- 4.2 gli scenari ambientali

5. Stato dell'area oggetto del progetto

- 5.1 l'insediamento
- 5.2 le infrastrutture trasportistiche
- 5.3 le infrastrutture tecnologiche
- 5.4 le sensibilità ambientali locali

6. Individuazione degli obiettivi del progetto e loro valutazione qualitativa

- 6.1 individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale e dei settori di interesse in relazione al progetto
- 6.2 le opzioni del progetto
- 6.3 gli obiettivi del progetto
- 6.4 le azioni del progetto

7. Il processo di approvazione – il miglioramento del progetto

- 7.1 la calibrazione degli obiettivi generali e delle azioni previste dal progetto

1. INTRODUZIONE

L'obiettivo principale del progetto in esame consiste nella ristrutturazione con parziale demolizione di un capannone industriale ed il suo aumento volumetrico per innalzare le vie di corsa dei carri ponte esistenti.

Il progetto in dettaglio prevede:

- Demolizione dell'intero piano primo;
- L'arretramento del fronte su Via Einaudi;
- L'innalzamento della copertura dall'altezza di ml 9,25 a ml 12,25;
- L'eliminazione dei servizi e magazzini con il loro riposizionamento all'interno dell'involucro;
- L'adeguamento della struttura portante in ferro con opere di consolidamento delle fondazioni;
- Ricollocazione dei binari di scorrimento dei carri ponte;
- Modifica ed integrazione dell'impianto elettrico, idrico sanitario;
- Adeguamento anello antincendio;

L'intero edificio è stato dato in locazione per anni 6 (sei +sei) dalla società Immobiliare Andrea srl alla Società CPN Srl che vi esercita l'attività del tipo industriale con specializzazione in riparazioni di mezzi navali, riparazione container, allestimento motori ecc.

La Società conduttrice per proprie necessità operative ha l'esigenza di modificare l'attuale edificio per renderlo più efficiente sotto l'aspetto operativo, in particolare innalzare la quota di esercizio dei carri ponte già presenti, stante l'evoluzione nel settore navalmeccanico che prevede la costruzione di blocchi di maggior altezza. Tale modifica consente alla Società conduttrice di ampliare l'attività acquisendo più commesse e/o eseguire lavori abbreviando i tempi di consegna.

L'interesse quindi della Società conduttrice è mantenere e aumentare i livelli occupazionali e di sviluppo aziendale nell'ambito portuale dove svolge le attività indicate nella ragione societaria che rientrano nell'uso urbanistico U3/3 porto, quali officina di riparazioni mezzi navali, deposito, smistamento, stoccaggio, commercializzazione di propulsori marini, allestimenti per la pesca, ecc.

Sotto il profilo Urbanistico l'edificio ricade nella Zona regolamentata dall'art 4.1 delle N.T.A. del Piano Particolareggiato del Porto che prevede per gli immobili costruiti la possibilità di innalzare l'altezza fino a ml 15,00 ed ampliare il volume nella misura del 20% di quello esistente.

Il progetto proposto non aumenta la superficie utile esistente anzi ne diminuisce di poco la quantità in quanto l'interesse è rivolto esclusivamente al migliore utilizzo dei carri ponte e il maggior volume rispetto a quello ammesso è in sostanza un volume tecnico necessario allo scorrimento dei carri ponte per consentire un'altezza sotto il gancio di ml 9,40.

Inoltre il progetto varia la sagoma piano volumetrica sia in altezza che nell'attacco a terra rivisitando il fronte lungo la via Einaudi per regolarizzazione dell'attuale facciata obliqua; la superficie utile lorda sarà pari a mq 933,66 < di mq 1195,72 esistenti, il volume sarà pari a mc 11591 con un incremento di mc 3849,00 rispetto all'attuale.

Il progetto non risulta conforme alle normative urbanistiche vigenti in quanto prevede una volumetria eccedente il 20% di quella esistente, oltre alle distanze dagli edifici e dalla viabilità non specificatamente indicate nella normativa del PPE ma previste dal PRG.

La proposta progettuale viene inoltrata da Impresa avente le caratteristiche previsti dall'art 1 della legge N° 447/98 con il ricorso all'art 8 della legge N° 160/2010 che prevede il rilascio del Permesso di Costruire in variante alle norme del PRG ed in questo caso del PPE del PORTO vigente a mezzo dello Sportello Unico delle Attività Produttive.

1.1 QUADRO NORMATIVO SPECIFICO DI RIFERIMENTO

Normativa urbanistica nazionale e regionale

- Legge 17 agosto 1942 n. 1150 "Legge urbanistica"
- DM 2 aprile 1968 n. 1444 "Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, ai sensi dell'art. 17 della legge 6 agosto 1967, n. 765"
- L.R. Marche del 5.8.1992 n. 34 "Norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio"

Normativa ambientale nazionale e regionale

- L.R. n.6 del 6 aprile 2004 "Disciplina delle Aree ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale"
- Piano di Risanamento AERCA, approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale 172/2005
- D.Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale"
- D.lgs n. 4 del 16 gennaio 2008 "Ulteriori disposizioni correttive e integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 recante norme in materia ambientale"
- D.lgs n. 128 del 29 giugno 2010 "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69"
- L.R. n. 6 del 12 giugno 2007 "Modifiche e integrazioni alle Leggi regionali 14 Aprile 2004, n. 7, 5 Agosto 1992, n. 3, 28 Ottobre 1999, n. 28, 23 Febbraio 2005, n. 16 e 17 Maggio 1999, n. 10 – Disposizioni in materia ambientale e rete natura 2000"
- DGR n. 1823 del 21/12/2010 "Aggiornamento delle Linee guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica di cui alla DGR 1400/2008 e adeguamento al D.lgs 152/2006 così come modificato dal D.lgs 128/2010.

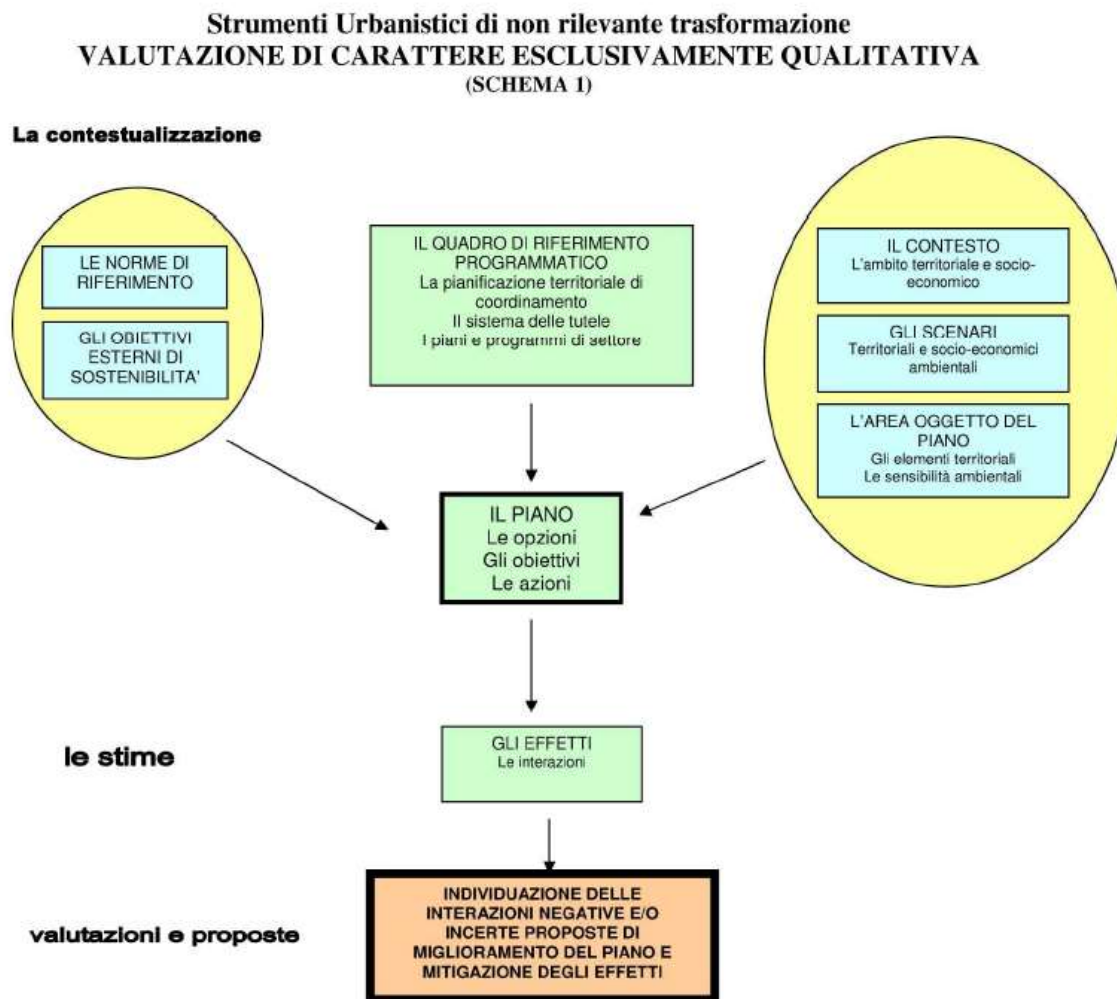
1.2 DESCRIZIONE DELLA METODOLOGIA UTILIZZATA

Premesse

Le caratteristiche e le dimensioni del progetto oggetto di valutazione nel presente Rapporto Ambientale sono tali da non richiedere per la stessa il livello di valutazione quantitativa, come chiaramente espresso nelle Linee Guida approvate dalla Giunta Regionale in applicazione delle L.R. n. 6/04 "Disciplina delle Aree ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale". Pertanto il suddetto progetto sottoposto a rapporto Ambientale, non prevedendo infatti interventi di rilevante

trasformazione del territorio, rientra tra gli strumenti urbanistici di non rilevante trasformazione e come tale soggetto, secondo le indicazioni delle Linee Guida, ad una valutazione di carattere esclusivamente qualitativa.

Metodologia utilizzata



2. DESCRIZIONE DEL CONTESTO

A livello territoriale, l'edificio oggetto di ristrutturazione con ampliamento volumetrico si colloca all'interno dell'area portuale di Ancona, ed è inserito in un territorio caratterizzato da una forte commistione di destinazioni.

L'edificio oggetto di analisi è attualmente regolamentato dal Piano Particolareggiato Esecutivo (P.P.E.) del Porto, il quale è stato approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n.130 del 14/11/2005 (B.U.R. Marche n° 116 del 22/12/2005). Con deliberazione n.34 del 29/03/04 ad oggetto "Piano Particolareggiato del Porto in Variante al P.R.G.- Adozione" il Consiglio Comunale, al fine di semplificare le relative procedure, ha adottato contestualmente, in un unico atto, il Piano Particolareggiato del Porto e la Variante al P.R.G. che ne costituisce il presupposto di legittimità.



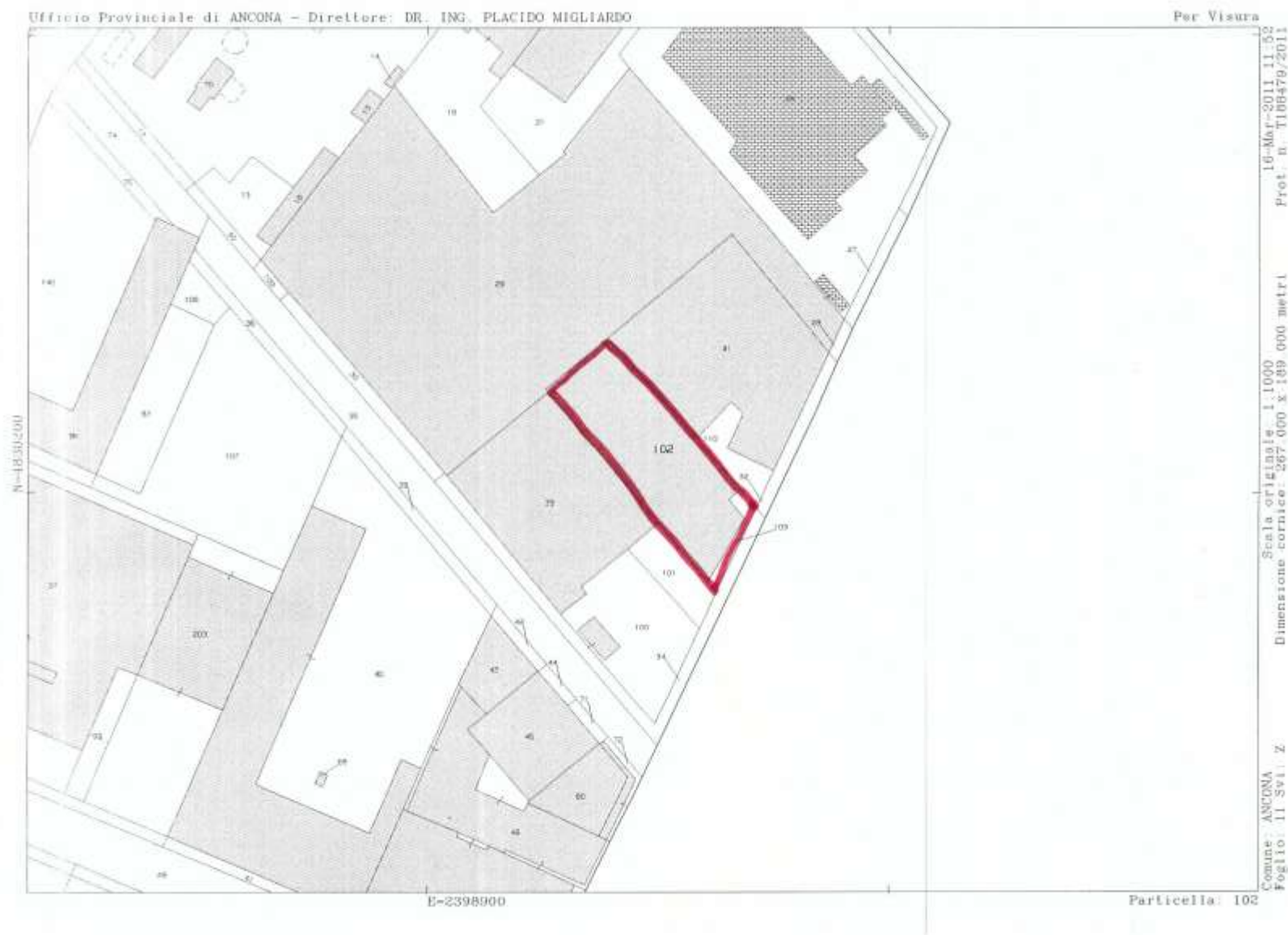


Stralcio Piano Particolareggiato Esecutivo del Porto

ART. 4	AMPLIAMENTO NUOVO PORTO COMMERCIALE CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AREA
St = 251.530 mq Sf = 234.080 mq Ife = 3,82 mc/mq V = 894.800 mc Sc = 168.790 mq	<p>L'area, localizzata nel cuore dell'intero ambito portuale, investe la parte nord dell'ex area ZIPA (Zona Industriale Portuale di Ancona). Confina a nord e a est con l'area "Nuovo Porto Commerciale", a ovest è delimitata dal fosso Conocchio, a sud dall'area "Polo di Servizi Urbani". Attualmente essa ospita attività industriali e artigianali, attività commerciali e logistiche e servizi tecnologici. Contempla, inoltre, alcune aree dismesse.</p> <p>L'area è destinata alle attività previste per il contiguo Nuovo Porto Commerciale, in vista dello sviluppo programmato del traffico marittimo.</p>
	USI DEL TERRITORIO
<p>L'area "Ampliamento Nuovo Porto Commerciale" è prevalentemente destinata al traffico di container e merci varie.</p> <p>Le attività consentite riconducibili all'uso U3/3 - Porto, sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stoccaggio; - smistamento; - manipolazione; - deposito; - direzione, amministrazione e controllo. 	<p>Le opere edilizie e infrastrutturali ammesse riconducibili all'uso U3/3 - Porto, sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle merci; - magazzini; - depositi; - capannoni; - officine di riparazione; - uffici; - spazi di transito e sosta degli automezzi; - opere stradali; - parcheggi; - opere ferroviarie; - servizi.
<p>È vietata ogni nuova attività che non sia coerente con le sopraindicate tipologie consentite. Sono altresì vietati nuovi impianti per attività incompatibili con gli usi delle opere ammesse.</p> <p>Per gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, soggetti agli adempimenti di cui agli artt.6 e 8 del Digs 334/99 così come specificati dalle deliberazioni della Regione Marche, è consentita la sola manutenzione ordinaria e straordinaria ad eccezione di interventi di messa in sicurezza degli impianti.</p> <p>Alla cessazione di tali attività, attualmente in essere, gli usi consentiti sono quelli previsti nelle specifiche subarea.</p> <p>Una quota massima complessiva del 30% della sub-area A può essere utilizzata per attività industriali della cantieristica navale con i seguenti usi:</p> <p>U3/1 (artigianato produttivo, industria); U4/10 (magazzini) e U3/2 (depositi a cielo aperto).</p>	
	PRESCRIZIONI TECNICHE
<p>Nuove edificazioni con altezza massima (H max) pari a 15 m, fatta eccezione per le attrezzature tecniche o di controllo, sono consentite solo per i servizi portuali. Le nuove destinazioni d'uso sono consentite solo per servizi portuali.</p> <p>Per i volumi esistenti è ammessa la manutenzione straordinaria.</p>	
<p>Indice di utilizzazione fondiaria Uf = Ufe</p> <p>Altezza massima degli edifici (H max) = 15 m</p>	
	DISCIPLINA CONCERTATA PER L'ACQUISIZIONE DELLE AREE ZIPA FINALIZZATE ALLE ESIGENZE DEL TRAFFICO MARITTIMO E PORTUALE
	Art. 4.1
<p>1. l'area in oggetto è articolata in due sub-aree (A e B) come riportato nell'allegato grafico.</p> <p>2. Nella sub-area A, qualora il Comune d' intesa con l'Autorità Portuale non dovesse raggiungere l'accordo con i privati per l'acquisizione dell'area nel termine di due anni, si procederà all'apposizione, agli immobili interessati, della misura dell'inedificabilità assoluta preordinata all'espropriazione.</p> <p>3. Nella sub-area B è consentito il mantenimento degli usi e delle cubature esistenti. Al soggetto proprietario, qualora intendesse realizzare servizi connessi all'attività portuale (U3/3), sarà consentita un'edificazione con un volume fino al 20 % superiore al valore attuale.</p>	

Stralcio NTA Piano Particolareggiato Esecutivo del Porto

Il suddetto edificio è distinto al catasto urbano al foglio N° 11 Mappale 102-103 categoria D7 di proprietà della Società Immobiliare Andrea Srl.



Agenzia del Territorio
CATASTO FABBRICATI
 Ufficio provinciale di
 Ancona

Dichiarazione protocollo n. _____ del _____
 Planimetria di u.i.u. in Comune di Ancona
 Via Luigi Einaudi civ. 16

Identificativi Catastali:
 Sezione:
 Foglio: 11
 Particella: 502
 Subalterno:

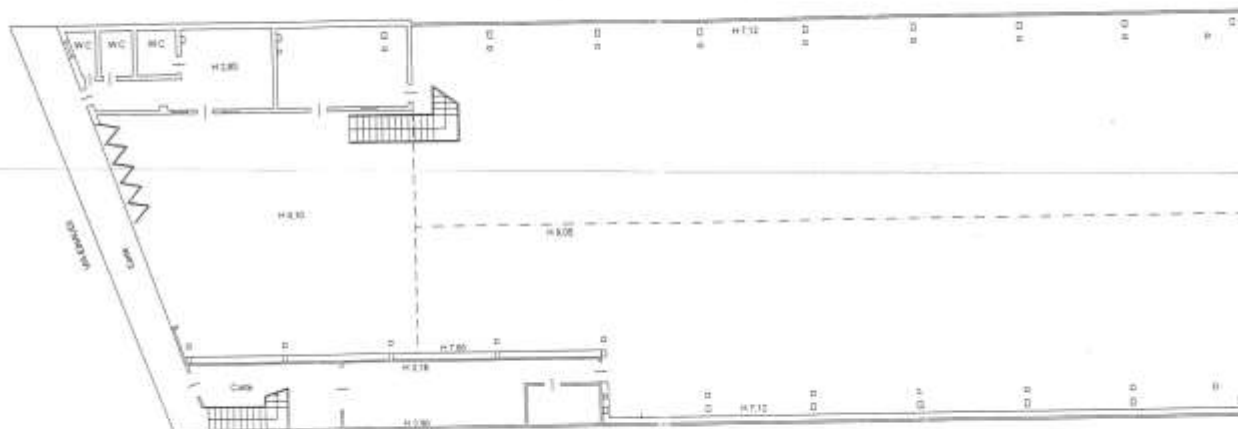
Compilata da:
 Spolechia
 Iscritta al n. _____
 Geometri
 Prov. Ancona



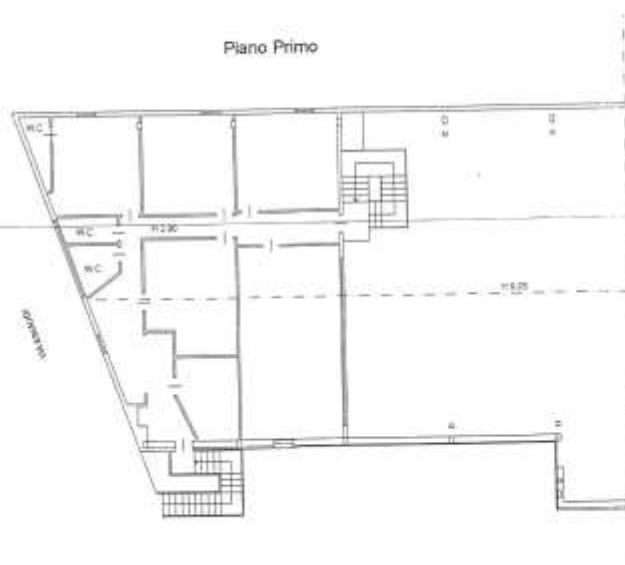
Foglio n. 1

Scala 1:200

Piano Terra



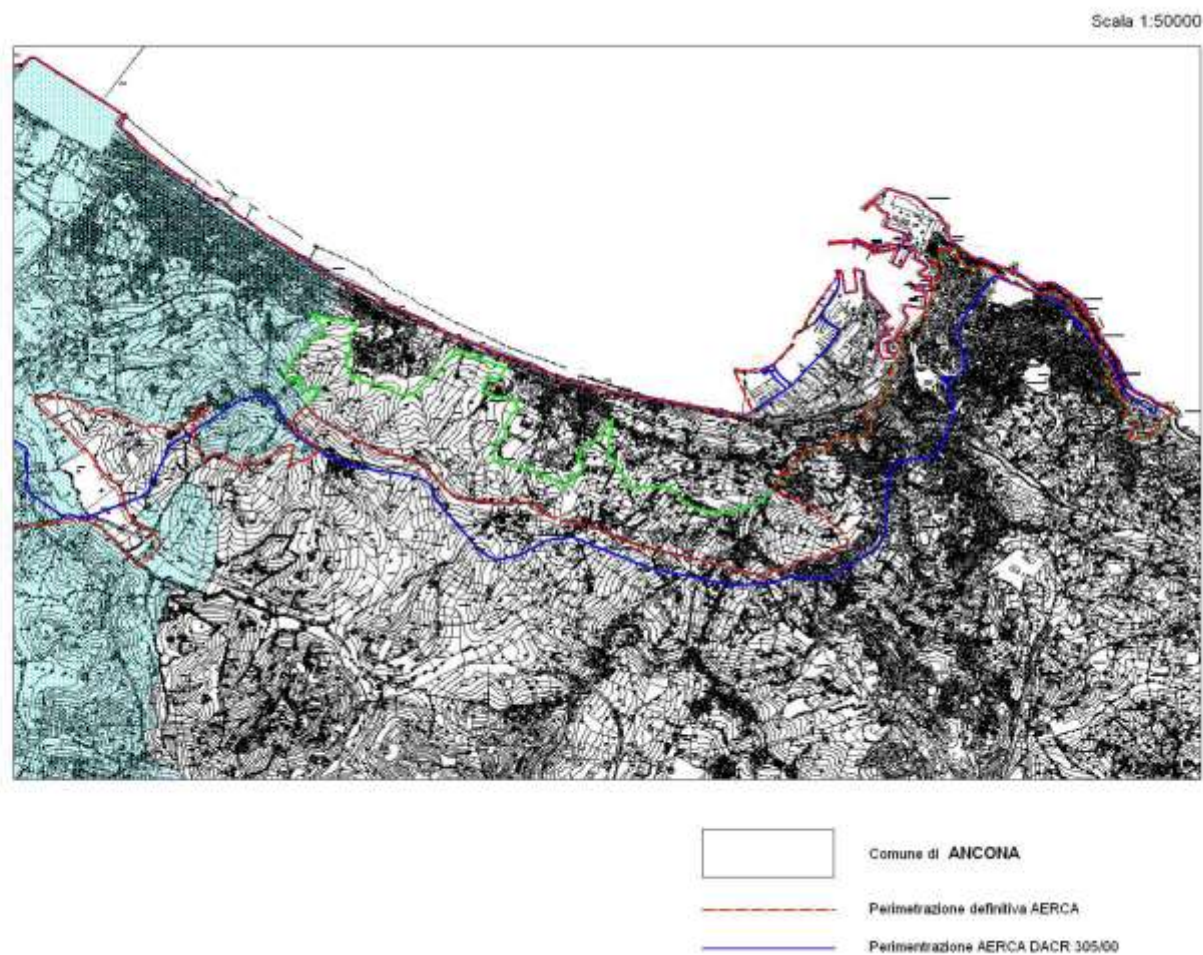
Piano Primo



2.1 AMBITO TERRITORIALE

Il contesto territoriale viene individuato nella DACR n.172 del 2005 "APPROVAZIONE DEL PIANO DI RISANAMENTO DELL'AREA DI ANCONA, FALCONARA E BASSA VALLE DELL'ESINO DICHIARATA AD ELEVATO RISCHIO DI CRISI AMBIENTALE CON DELIBERAZIONE CONSIGLIO REGIONALE 1° MARZO 2000, N. 305" e comprende il sistema territoriale formato dall'asta costiera da Ancona a Montemarciano e da quella valliva della Vallesina fino a Jesi.

La parte di Territorio del Comune di Ancona interessata dall'area AERCA è rappresentata dalla fascia lungo la costa che dal confine con il Comune di Falconara arriva fino al porto e si conclude nella falesia.



La struttura territoriale di Ancona è formato dal nucleo urbano vero e proprio che a nord si prolunga lungo la costa fino a unirsi con il Comune di Falconara, dall'insediamento produttivo commerciale della Baraccola, che a sud all'uscita della A14, si congiunge con i Comuni di Osimo e Camerano. Ancona, grazie alla presenza del porto, si pone come vero e proprio snodo dell'intero sistema infrastrutturale, in quanto vi convergono non solo le direttive del sistema costiero da sud e da nord, ma anche del corridoio della Vallesina, dove sono collocati sia l'interporto di Jesi che l'aeroporto di Falconara, segue l'enorme l'importanza strategica che questa area ricopre nell'ambito regionale.

A questo sistema di infrastrutture si sovrappone il sistema produttivo che si concentra prevalentemente su un polo:

- il porto di Ancona, terminale fisico e logistico dell'intero sistema.

La compresenza in un ambito ristretto del porto, dell'aeroporto e dell'interporto unito ad un tessuto produttivo estremamente dinamico costituisce un contesto territoriale di grande potenzialità che ridefinisce il tradizionale sistema delle relazioni che la città di Ancona ha con il proprio entroterra.

2.2 ECOMOSAICI, MATRICI E CRITICITÀ AMBIENTALI

Il presente progetto in esame non contiene elementi e temi di rilievo regionale, pertanto non è prescritta l'assunzione degli indirizzi del Piano di Inquadramento Territoriale (Punto 5.2. del PIT).

Il progetto in esame ricade totalmente nell'AERCA, dichiarata con la DACR n° 305/2000; le azioni conseguenti alla approvazione del progetto non sono direttamente significative rispetto agli obiettivi indicati nelle Linee Guida approvate con DACR n° 305/2000 e nel successivo Piano di Risanamento ambientale dell'AERCA; inoltre il progetto non incide sugli ambiti soggetti a Rischio di Incidente Rilevante, né sugli ambiti a rischio individuati dal PAI.

La rappresentazione del sistema ambientale più aggiornata è quella rappresentata nel report 06 del Comune di Ancona dove i tematismi ambientali sono sintetizzati nei 10 ACI (Adriatic Common Indicators).

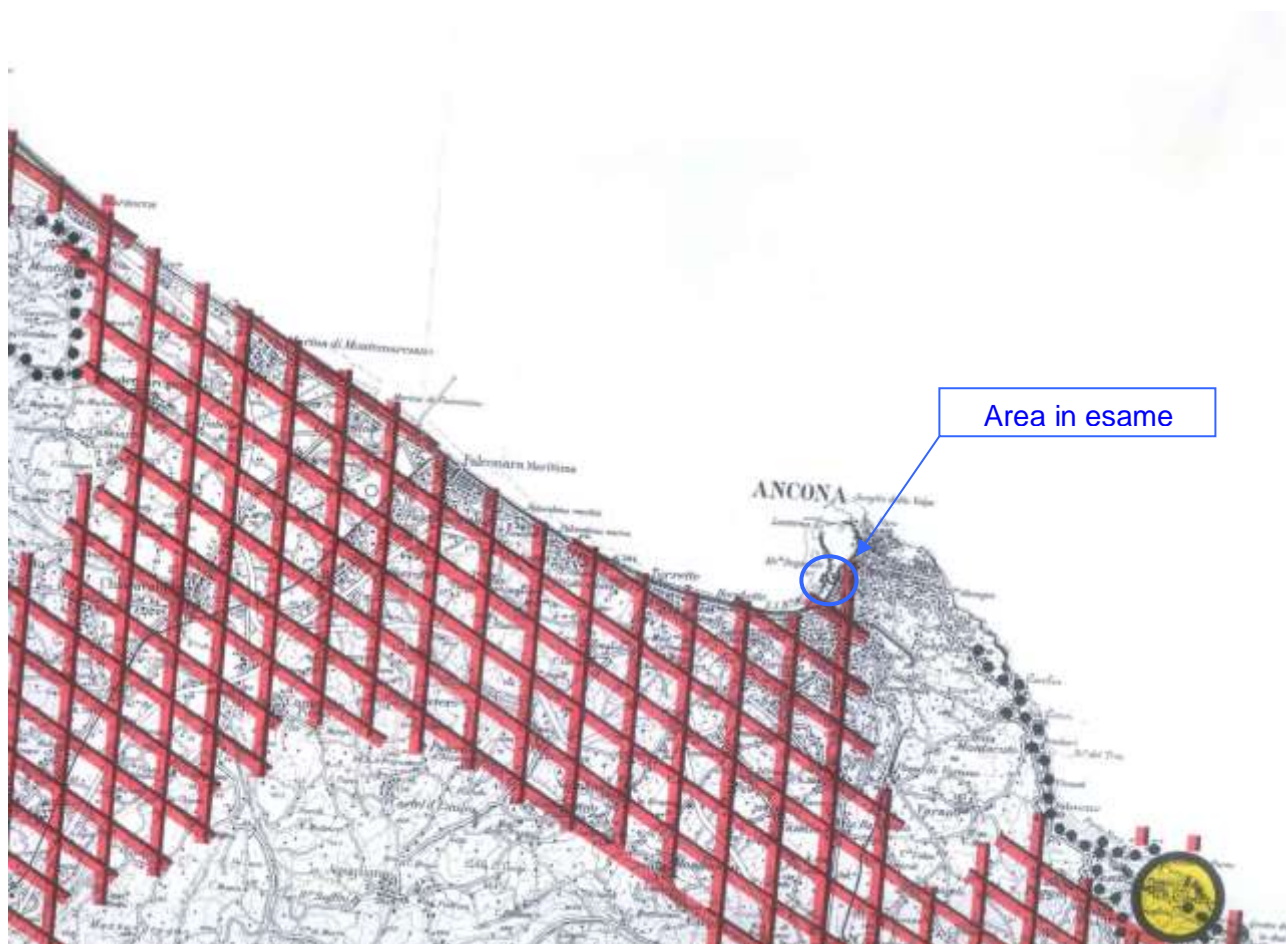
Gli indicatori ACI utilizzati sono stati elaborati nel corso del progetto Adriatic Action Plan 2020 (www.aap2020.net), co-finanziato nel 2003 dal programma europeo Interreg 3c, e guidato dal Comune di Ancona. Gli ACI sono oggi condivisi da 21 città, province e regioni adriatiche delle due sponde, come struttura metodologica di riferimento per la valutazione di sostenibilità del proprio territorio. Questo significa che i valori ACI di Ancona sono oggi direttamente confrontabili con quelli di Pescara, Venezia, Koper, Rijeka, Bar, Shkoder, Patras etc. Si tratta quindi di un modello regionale condiviso, unico in Europa, che pone le città della regione Adriatica in primo piano assoluto nelle pratiche di reporting a livello europeo.

Nel presente rapporto vengono selezionati quelli attinenti alle matrici strettamente ambientali.

INDICATORE 03	CAMBIAMENTI DEL CLIMA e QUALITÀ DELL'ARIA			
3.2	Concentrazione media di PM10 nelle 24 ore			
	anno	Centralina Torrette		
		N numero superamenti (50mg/mc)	Media annuale (mg/mc)	Valore max annuale (mg/mc)
	2003	78	56,6	150,7
	2004	44	40,2	160,8
	2005	92	46,7	136,8
Dalla lettura dei dati delle concentrazioni di polveri sottili PM10 monitorate nel Comune di Ancona dalla rete di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico della Provincia di Ancona e confrontando i valori e le medie dal 2003 al 2005 si intravede un leggero tiepido miglioramento, comunque sempre con un numero di superamenti superiore a quello consentito.				
La normativa italiana (Decreto 2/4/02 n.60), che recepisce le direttive europee emesse nel 1999 e 2000, stabilisce un avvicinamento per tappe annue a questo obiettivo di riduzione. Il valore-limite per la protezione della salute umana dal 1 gennaio 2005 è fissato in 50 µg/m3 microgrammi di PM10 per metro cubo come media di 24 ore da non superare più di 35 volte per anno civile, e in 40 µg/m3 microgrammi per metro cubo come media annuale.				

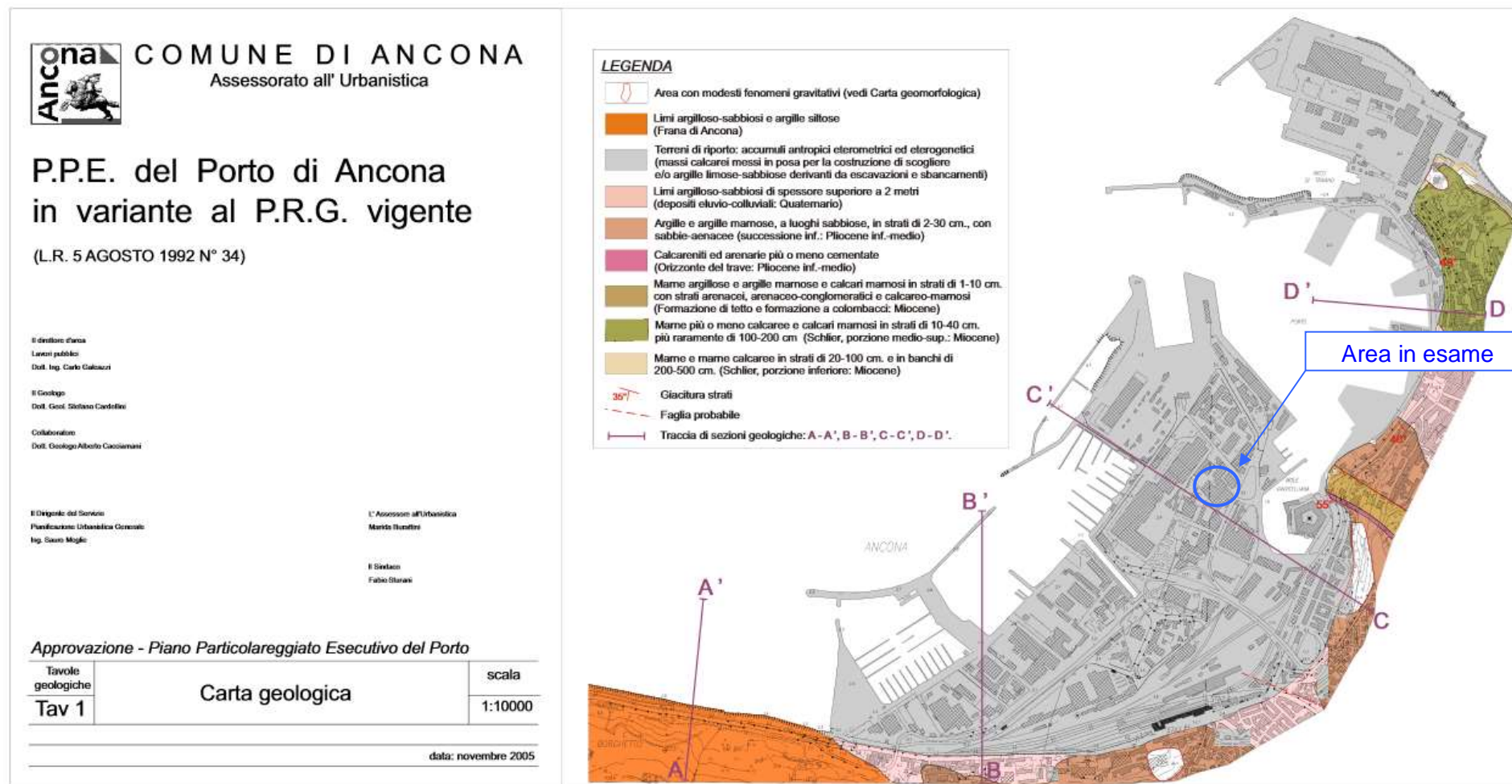
INDICATORE 03	CAMBIAMENTI DEL CLIMA e QUALITÀ DELL'ARIA		
3.1	emissioni totali di CO2		
	anno	Totale emissioni (ton CO2/anno)	Totale emissioni pro capite
	2000	863,780	8,78
	2001	878,781	8,75
	2002	933,188	9,26
	2003	943,695	9,29
	2004	992,331	9,75
L'analisi delle emissioni di CO2 in atmosfera relative al Comune di Ancona presenta, come in quasi tutti i paesi di economia avanzata, ma contrariamente a quanto prescritto dal protocollo di Kyoto, un andamento significativamente crescente. Si è passati infatti dalle 863.780 tonnellate del 2000 alle 992.331 tonnellate del 2004 con un aumento negli ultimi 5 anni del 14,9% in più di gas climalteranti. Ogni abitante di Ancona è stato "responsabile" nel 2004 per 9,75 tonnellate di CO2. Un peso rilevante (circa il 47%) sulle emissioni totali è attribuibile ai consumi di energia elettrica, ed in particolare al settore industriale, con un'emissione derivante da consumo di elettricità di 219.807 tonn/anno.			

Una caratterizzazione del territorio per ecosomaici può rifarsi alle direttive contenute nel PPAR (Piano Paesistico Ambientale Regionale). Con riferimento allo stesso strumento urbanistico, posto il fatto che il PRG del Comune di Ancona è già adeguato al Piano Paesistico Ambientale Regionale, sulla base del suddetto piano e considerando i sottosistemi tematici, il progetto in esame è compreso nel Sottosistema Territoriale di cui alle NTA del PPAR, Titolo III Art. 20 21 e 23 individuato nella Tav. 7 Aree "V" che il Piano definisce "Aree ad alta percettività visuale relative alle vie di comunicazione ferroviarie, autostradali e di maggiore intensità di traffico".



Stralcio tav.7- PPAR "Ambiti di alta percettività visuale, strade e punti panoramici"

Per quanto concerne le caratteristiche geologiche, geomorfologiche e stratigrafiche dei terreni, si rimanda al rapporto geologico-geotecnico redatto dal Comune di Ancona per l'approvazione del Piano Particolareggiato Esecutivo (P.P.E.) del Porto, il quale è stato approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n.130 del 14/11/2005 (B.U.R. Marche n° 116 del 22/12/2005) in variante al PRG vigente.

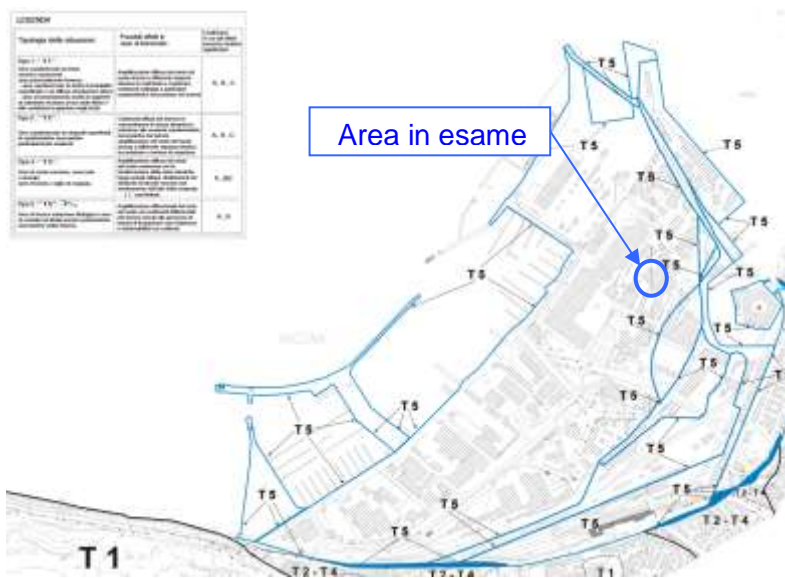




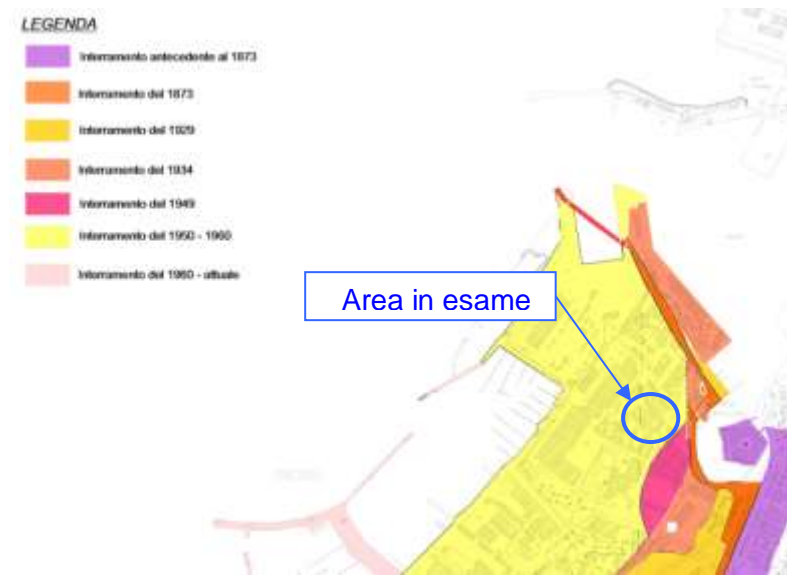
Stralcio tav.4 - "Carta litologica"



Stralcio tav.5 - "Carta delle pericolosità geologiche"



Stralcio tav.6 - "Carta delle zone a maggiore pericolosità sismica locale"



Stralcio tav.9 - "Carta storica degli interramenti"



Stralcio tav.11-"Carta di Assesto degli spazi portuali per il Piano di Sviluppo del Porto di Ancona" del PPE del Porto di Ancona in variante al PRG vigente "

Per l'area interessata dall'intervento in esame (*E - Zona Ambito di Riqualificazione Funzionale (Ampliamento Nuovo Porto Commerciale sub-aree A e B)*, in cui è prevista un'edificazione per un volume pari a quello esistente e per un'altezza pari ad $h = 15,0$ m) il summenzionato rapporto geologico-geotecnico prevede quanto segue:

- Necessarie, specifiche relazioni geologico-tecniche con indagini dirette su terreno, (prove in situ e di laboratorio) per la parametrizzazione geotecnica dei terreni finalizzati alla scelta delle fondazioni più adatte. Considerando la differenza litologica fra le scogliere rilevate e il materiale di riempimento e, la loro differente risposta all'amplificazione sismica, si ritengono necessari delle indagini specifiche finalizzate alla caratterizzazione dei parametri elastici dei terreni.
- Esecuzione di perforazioni fino all'identificazione del substrato.
- Edificazione su fondazioni profonde tipo pali.
- Non eseguire piani interrati, perché al di sotto dell'attuale livello del mare.
- Evitare la realizzazione di serbatoi interrati, per ridurre i rischi da eventuale inquinamento.

3. IL QUADRO PROGRAMMATICO

3.1 LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI COORDINAMENTO

Il PTC della Provincia di Ancona

In questo capitolo del rapporto viene fornita una rappresentazione del quadro programmatico delineato dalla pianificazione territoriale di coordinamento, specificatamente dal PTC della Provincia di Ancona. Si deve premettere che il progetto in esame per i suoi contenuti illustrati al capitolo 1 del presente rapporto non incide sulla pianificazione territoriale di coordinamento.

Degli strumenti presi in esame dalla struttura del PTC della Provincia di Ancona, approvato nel 2003 (con atto di Consiglio del 28/07/2003 n. 117), si riportano:

- ambiti territoriali omogenei_ATO
- progetti di settore

Gli ambiti territoriali omogenei _ATO "sono omogenei sotto il profilo della costanza dei rapporti tra alcuni dei fattori considerati significativi e, pertanto, tendono a configurarsi come l'unità spaziale di riferimento per la pianificazione del territorio provinciale". Questa definizione di "ambito territoriale omogeneo" adottata dal P.T.C. richiama un approccio che è peculiare dell'"unità di paesaggio", quantunque limitato alla sola sfera fisica e quindi al "rapporto diretto tra morfologia e struttura fisico-naturalistica del territorio, da un lato, e forme dell'insediamento, dall'altro". A ciascuna di queste "unità spaziali" corrisponde una specifica "forma del territorio", il che comporta che ciascun A.T.O. è identificabile, tra l'altro, anche con una specifica "forma dell'insediamento".

Il progetto rientra nel territorio di Ancona interessato in gran parte dall'ATO "U" della conurbazione costituita dalla prima, seconda e terza Ancona.

Gli indirizzi relativi alla ATO "U" individuano un preciso scenario di intervento sostanzialmente riconducibile alla esigenza di passare dalla fase dell'espansione a quella della riqualificazione urbanistica e ambientale, con un drastico contenimento nel consumo di suolo ed una priorità d'intervento attribuita alla pratica dell'"innovazione conservativa", mediante la quale "delineare i modi per valorizzare e reinterpretare, in un rapporto positivo con la domanda di innovazione implicita nell'evoluzione socioeconomica e le qualità fisiche del territorio e dell'ambiente."

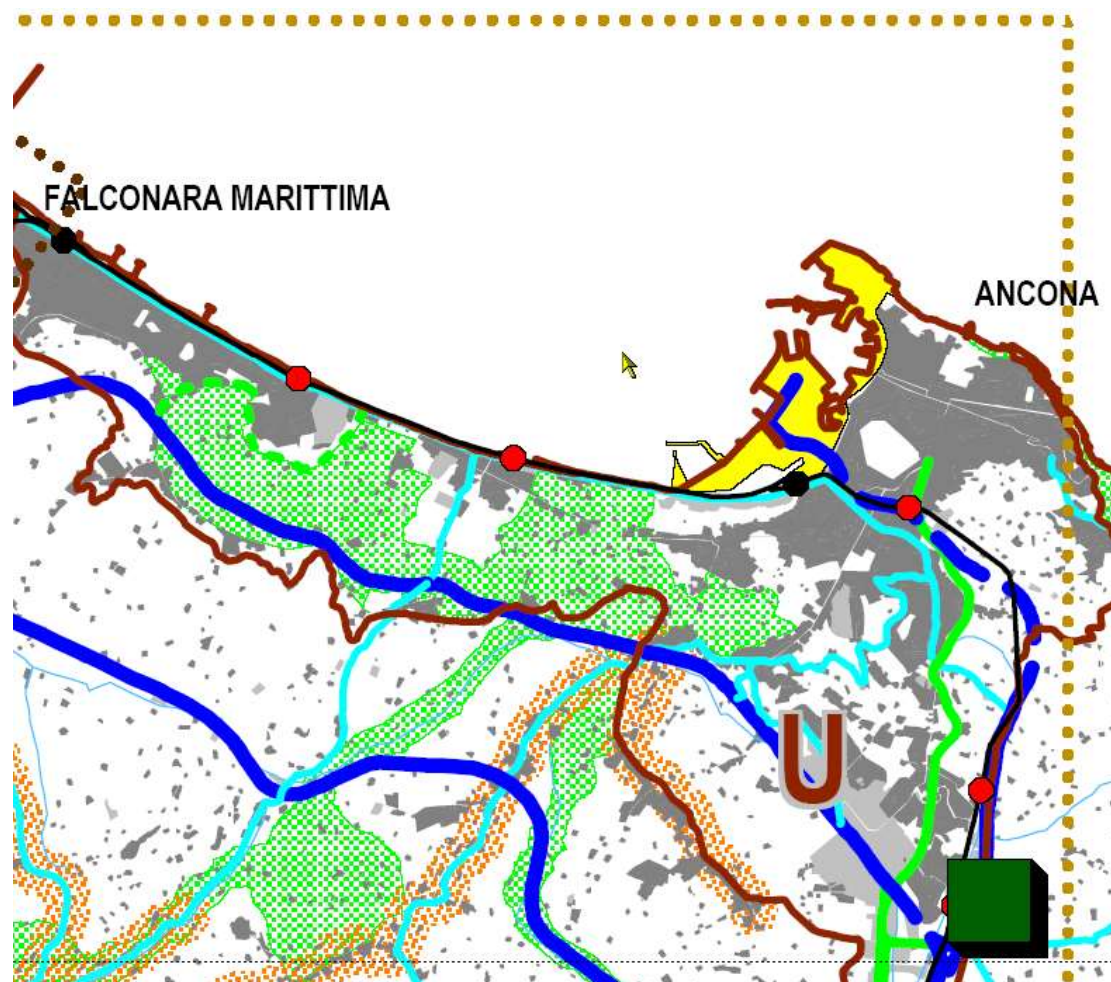
I Piani di settore che possono avere una relazione, anche se indiretta, con il progetto in esame sono:

- infrastrutture per la mobilità
- insediamenti produttivi e commerciali,
- servizi

Per quel che riguarda il Progetto di settore "Infrastrutture per la mobilità", lo "Schema Direttore" fa proprie le proposte contenute nel Piano Provinciale dei Trasporti della Provincia di Ancona e nel PIT regionale, recependo in particolare, per l'area di Ancona, le indicazioni relative all'"Internodo Centrale" contenute nel P.I.T. con: la conferma per il porto di Ancona della scelta prioritaria a favore del sistema di accesso da Sud imperniato sul raccordo con il casello di Ancona Sud, la variante alla S.S. 16 e, soprattutto, l'"asse attrezzato"; il completamento delle opere a servizio dell'aeroporto di Falconara; la nuova uscita sulla superstrada S.S. 76 ed il raccordo ferroviario a servizio dell'Interporto di Jesi.

Il PTC prevede poi (Progetto di settore "Insediamenti produttivi e commerciali") un sistema articolato di aree produttive di livello sovracomunale per nuovi insediamenti produttivi che, da un recente bilancio, si è sostanzialmente realizzato. Il tema che oggi questa previsione sollecita è l'adeguatezza dimensionale e qualitativa di tali aree a far fronte, nei prossimi anni, ad un'eventuale domanda aggiuntiva nei settori produttivi e della logistica più avanzati (di cui non si conosce l'entità), stimolati a localizzarsi in quest'area o a trasformare i propri assetti organizzativi per meglio rispondere a nuove domande locali, nazionali e internazionali, sfruttando le opportunità offerte dalla Piattaforma Strategica Nazionale e dalle intermodalità che essa offre nell'area anconetana.

Report Ambientale Via Einaudi 16



PTC - tav. IV/1 "quadro di sintesi - schema del p.t.c."

3.2 IL SISTEMA DELLE TUTELE

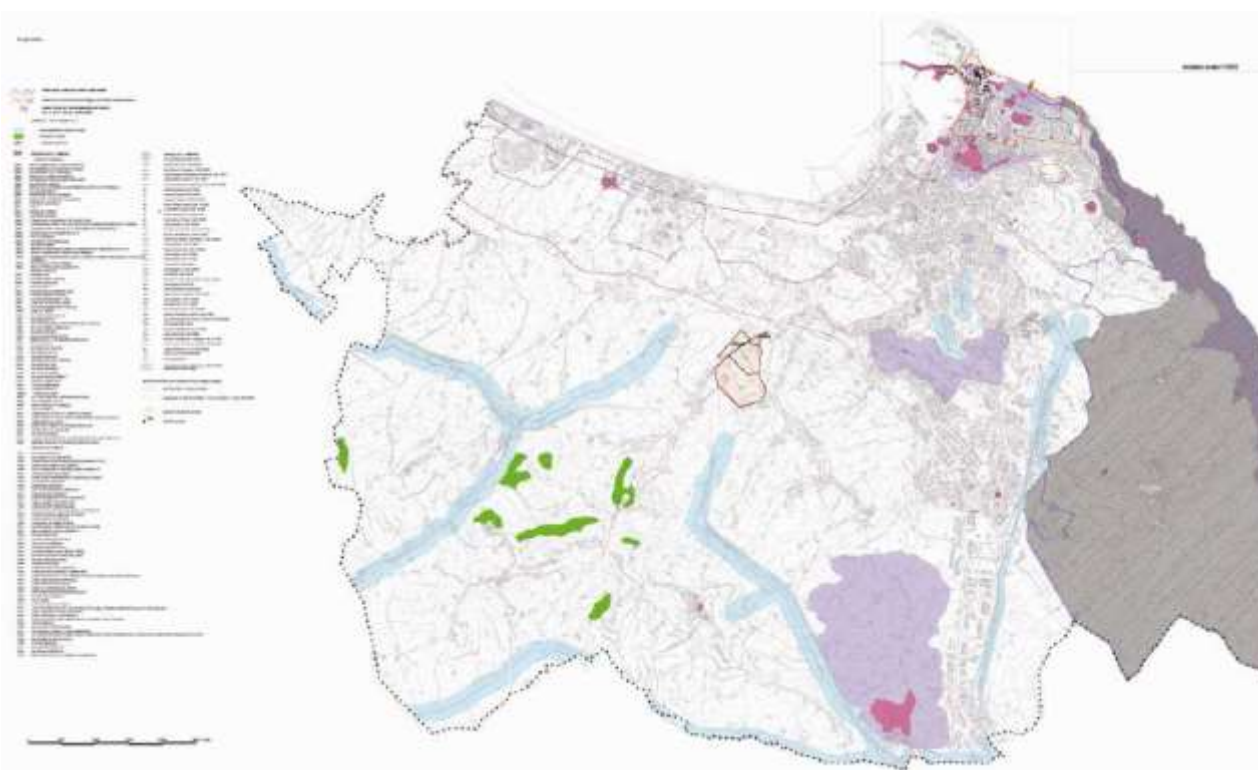
In questo capitolo del rapporto viene fornita una ricognizione del sistema delle tutele, ovvero dei vincoli di tipo architettonico e ambientale e di natura Idrogeologica presenti. Si deve premettere che il progetto in oggetto, per i suoi contenuti illustrati al capitolo 1 del presente rapporto, non incide su tale sistema di vincoli.

Il mosaico dei vincoli architettonici e ambientali apposti da leggi nazionali di tutela o da piani sovraordinati di carattere settoriale è stato effettuato mediante la realizzazione di una cartografia dei vincoli relativi ai beni monumentali, architettonici, archeologici e paesaggistici che insistono sul territorio comunale di Ancona (svolto tra il 2007 e i primi mesi del 2009). Tale attività ha consentito di costruire una mappatura sintetica collegata ad un'unica banca-dati contenente le informazioni necessarie e indispensabili sui beni vincolati, sistematizzate a partire da un'attività di verifica e aggiornamento della corrispondenza fra i decreti di vincolo, le rispettive indicazioni catastali e la cartografia aerofotogrammetria aggiornata del Comune. La documentazione di base è dunque quella dei decreti di vincolo notificati dalle Sovrintendenze al Comune di Ancona, verificati e integrati con le informazioni ricevute dalle Sovrintendenze stesse.

Il lavoro riveste una particolare importanza perché le Sovrintendenze preposte non posseggono una documentazione informatizzata dei vincoli – testuale, grafica e alfanumerica.

Nel dettaglio si evidenzia:

- l'ampia presenza di vincoli connessi alle tutele paesistico-ambientali (ex L. 431/85 ed ex L. 1497/39) che, per quel che riguarda il Conero, sono stati rafforzati dalla perimetrazione del Parco Regionale e, per quel che riguarda i corpi idrici, dalle previsioni del Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico dei bacini di rilievo regionale (PAI)
- la pervasività del perimetro dell'area ad elevato rischio di crisi ambientale (AERCA) che investe una fascia consistente del territorio comunale e cioè l'intero versante di affaccio costiero dal confine nord alla falesia;
- la rilevante e diffusa presenza di vincoli architettonici e monumentali (ex L. 1089/39) nell'area centrale storica a testimonianza del suo grande valore stratificato e fortemente interconnesso con i connotati paesaggistici della città.



Carta dei vincoli ai beni monumentali, architettonici, archeologici e paesaggistici

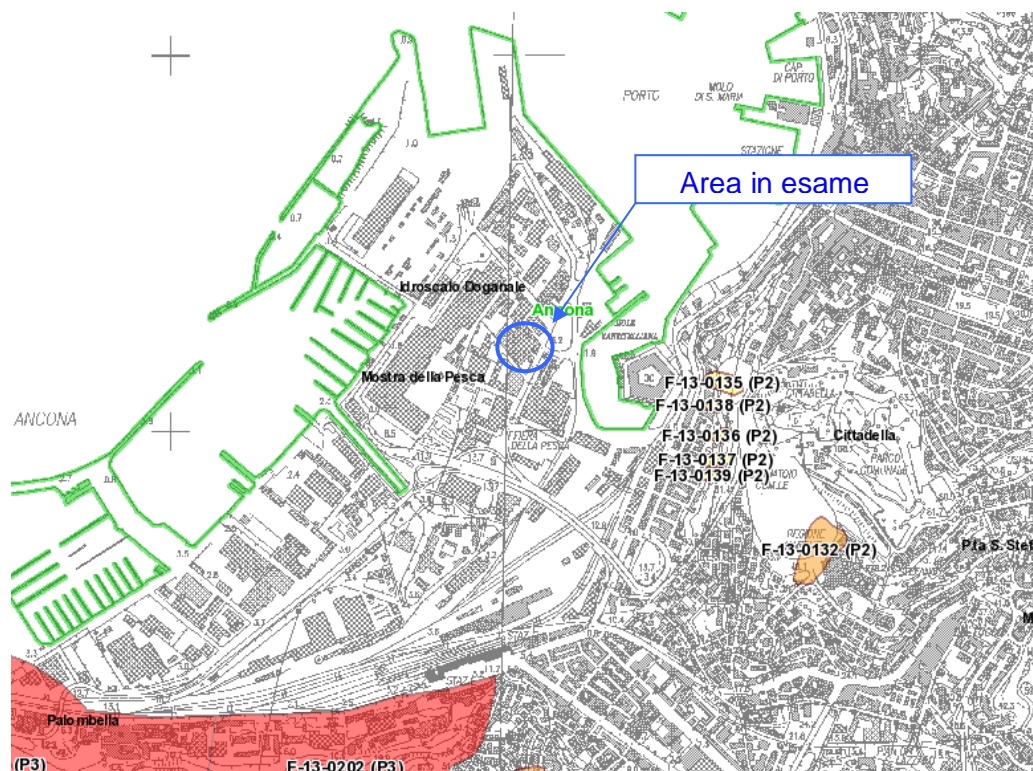
Il quadro dei vincoli suesposto va completato con uno sguardo anche alle indicazioni del Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico dei bacini di rilievo regionale (PAI) (approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 116 del 21.01.2004).

Il P.A.I. è redatto ai sensi dell'art. 17 comma 6-ter della Legge 18 maggio 1989, n. 183, come prescritto dall'art. 1 della Legge 3 agosto 1998, n. 267 e dall'art. 1 bis della Legge 11 dicembre 2000, n. 365. Esso è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa ed alla valorizzazione del suolo, alla prevenzione del rischio idrogeologico, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato. Da un punto di vista della classificazione tipologica dello strumento, il PAI rientra tra i Piani Territoriali di settore previsti dall'art. 10 della L.R. 13/1999.

Il Piano articola l'analisi del rischio idrogeologico in due diversi aspetti: l'assetto idraulico (difesa del territorio dalle esondazioni dei corsi d'acqua), e l'assetto geomorfologico dei versanti (difesa del territorio dai fenomeni gravitativi del terreno).

Successivamente all'approvazione del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dei bacini di rilievo regionale sono stati approvati degli atti che modificano parte degli elaborati allegati al PAI.

Segue che il progetto in oggetto, per la sua ubicazione, non è interessato dal PAI.



CARTOGRAFIA PAI aggiornata al decreto del Segretario Generale n. 13/SABN del 30/06/2014

3.3 I PIANI ED I PROGRAMMI DI SETTORE CHE INTERAGISCONO CON L'INTERVENTO IN OGGETTO

Premesso che il progetto in questione non produce effetti significativi sulla programmazione settoriale, per completare il quadro programmatico viene fornita una rappresentazione del sistema infrastrutturale urbano delineato dal Piano Generale del Traffico Urbano_PGTU e del Piano della Mobilità_PUM.

PGTU: APPROVATO DAL CONSIGLIO DEL COMUNE DI ANCONA NEL 1998 – AGGIORNAMENTO NOVEMBRE 2004

Il Piano Generale del Traffico Urbano è uno strumento di programmazione delle politiche di gestione del traffico veicolare cittadino, i cui obiettivi possono essere sintetizzati in:

- miglioramento della sicurezza stradale;
- riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico e risparmio energetico;
- miglioramento delle condizioni di circolazione – *movimenti veicolari e sosta*.

Relativamente alla parte di territorio comunale interessata dall'ambito AERCA viene definito un sistema più ampio e complesso quale l'accesso Nord alla città costituito da:

- - sistema autostrada A14
- - fascia costiera
- - porto
- - centro città

Tale sistema deve soddisfare vari tipi funzionali di mobilità urbana ed extraurbana: spostamenti casalinghi, per servizi pubblici, di merci destinate alla produzione e ai mercati di consumo, per turismo.

PUM (ADOPTATO CON DEL. DEL C.C. N. 41 DEL 21-06-05)

Il Piano Urbano della Mobilità è uno strumento di indirizzo delle politiche di gestione della mobilità urbana e extraurbana.

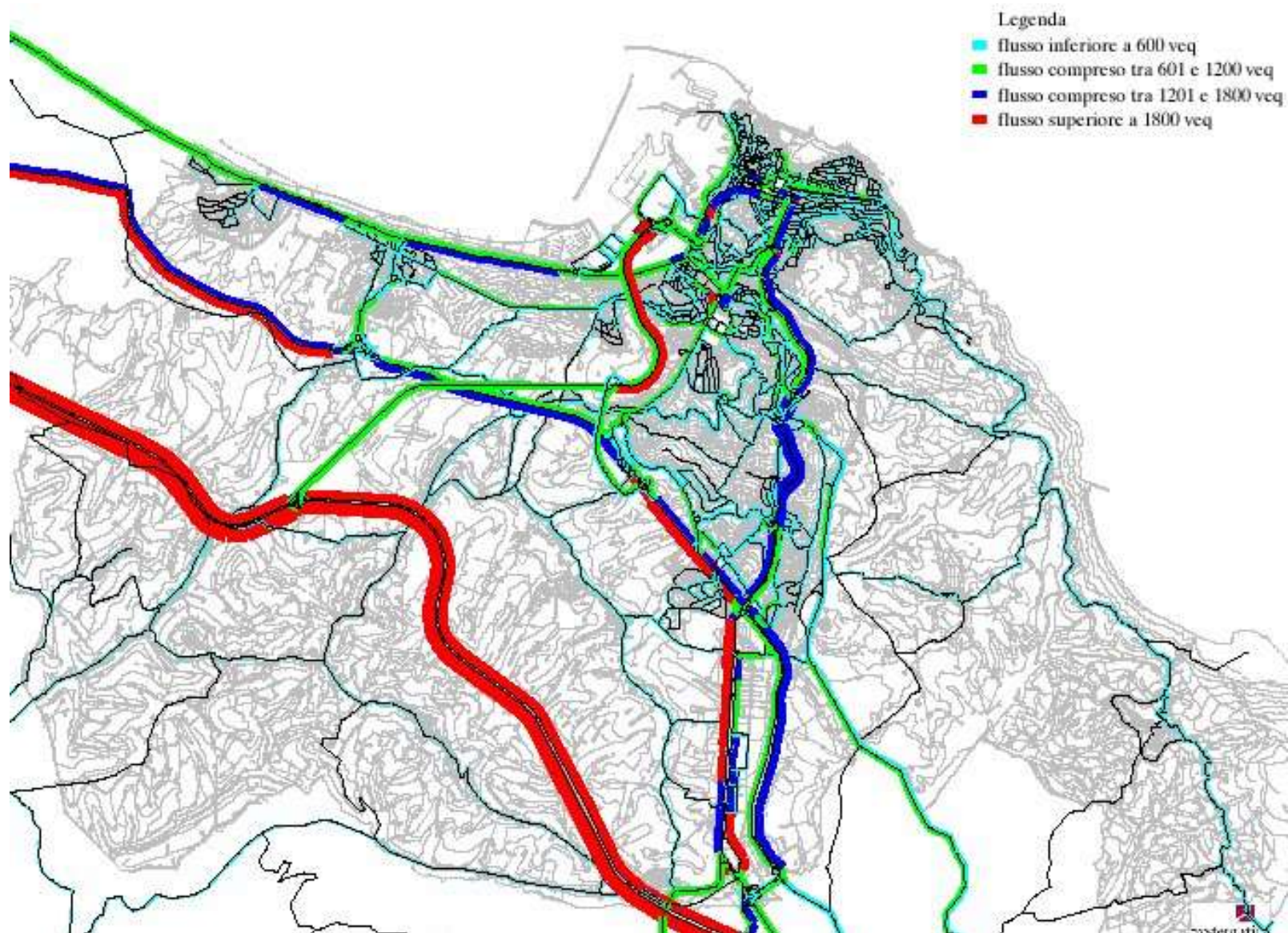
Il Piano analizza gli effetti dell'entrata in servizio di una serie di opere viarie proposte per la città di Ancona in vari scenari (a breve e lungo termine), focalizzando l'attenzione sul traffico acquisito e sulla sua distribuzione nella rete viaria cittadina, valutati mediante simulazioni al computer effettuate su modelli matematici e riferiti al numero di veicoli equivalenti che transitano nella sezione stradale considerata durante l'ora di punta antimeridiana (8:00- 9:00) di un giorno medio feriale. Il piano si coordina ad altri strumenti di pianificazione quali il PIT il PTC, PTGU, i cui obiettivi sono la riqualificazione del sistema della mobilità primaria e secondaria, attraverso la realizzazione di nuovi tratti stradali che by-passano i centri urbani, l'ampliamento degli esistenti, la realizzazione di parcheggi e la revisione del sistema semaforico.

Tra le ipotesi previste a lungo termine (Scenario 2015) troviamo:

- la realizzazione dell'Uscita Ovest, che verrebbe gravata di circa 1600-1800 veicoli eq/ora in direzione Porto e circa 1150-1250 veic. eq. in direzione Autostrada, con un abbattimento dei tempi di percorrenza porto-autostrada da 1/3 ad 1/2 degli attuali.

Attraverso la realizzazione del completamento dell'Asse attrezzato (II° stralcio, tra via Marconi e via Bocconi), e dell'Uscita Ovest previsti dal PUM, si abbatterebbe notevolmente il Volume di traffico di accesso alla città da nord, passando a valori compresi fra 600 e 1200 VEICOLI/ORA.

I risultati delle simulazioni mostrano quindi l'efficacia dei due interventi, che non si escludono a vicenda, ma vanno concepiti assieme con differenti ruoli: l'uscita ovest come collegamento principale tra porto e grande viabilità, il completamento dell'asse attrezzato come "secante urbana" per il traffico leggero da/per il centro ed il porto. I risultati delle simulazioni mostrano quindi l'efficacia dell'uscita ovest come collegamento principale tra porto e grande viabilità.



SCENARIO PUM 2015 – Volume di Traffico

**PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI ANCONA:
APPROVATO DAL COMUNE DI ANCONA CON DEL. DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 54 DEL 24.05.05**

Il piano è stato redatto dal Comune ai sensi della Legge dello Stato n. 447/1995, "*Legge quadro sull'inquinamento acustico*", con la quale si pone alla base della riduzione del danno ambientale conseguente all'inquinamento urbano da rumore, la redazione e l'attuazione di piani di risanamento acustico, peraltro già previsti dal D.P.C.M. 1 marzo 1991, "*Limiti massimi di esposizione al rumore degli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno*".

La definizione degli obiettivi di prevenzione, la individuazione delle aree da bonificare e la scelta delle azioni di risanamento hanno richiesto una accurata caratterizzazione (mappatura) della situazione acustica esistente e la conseguente suddivisione previsionale in zone acusticamente omogenee (piano di classificazione acustica) del territorio comunale, così come previsto dai già citati DPCM 91 e dalla Legge quadro 447/95.

La mappatura acustica del territorio del Comune di Ancona, realizzata mediante una vasta campagna di misure effettuata dal Dipartimento di Energetica della Università Politecnica delle Marche, è stata effettuata assumendo la sezione di censimento ISTAT come unità territoriale minima.

A seguire sono state individuate zone, generalmente costituite da una o più sezioni di censimento, acusticamente omogenee dal punto di vista delle destinazioni d'uso e delle attività e sorgenti acustiche in esse presenti. Alle aree del territorio comunale ricomprese in ciascuna zona acusticamente omogenea è stata assegnata una determinata classe acustica, secondo Valori Limite assoluti di Immissione diurna e notturna (vedasi lo stralcio cartografico).

Il progetto in esame ricade nella Zona 3, costituita dalle sezioni di censimento n. 156 e n. 260, che comprende la Zona industriale portuale (Z.I.P.A.) e i cantieri navali "minori". A tale zona è stata assegnata la Classe acustica VI - Aree esclusivamente industriali.

I dati dei rilievi fonometrici interessanti l'area portuale di Ancona e in particolar modo l'Area Zipa risultano essere:

- Area ZIPA: si registra prevalentemente un livello sonoro compreso tra 65 e 70 dB(A).







Tabella A: valori limite – artt. 2 e 3, D.P.C.M. 14/11/97:


Classi di destinazione d'uso del territorio		Limiti di emissione Leq in dB(A)		Limiti di immissione Assoluti Leq in dB(A)	
		Tempi di riferimento:			
		diurno (06:00-22:00)	notturno (22:00-06:00)	diurno (06:00-22:00)	notturno (22:00-06:00)
I	Aree particolarmente protette	45	35	50	40
II	Aree prevalentemente residenziali	50	40	55	45
III	Aree di tipo misto	55	45	60	50
IV	Aree di intensa attività umana	60	50	65	55
V	Aree prevalentemente industriali	65	55	70	60
VI	Aree esclusivamente industriali	65	65	70	70


Si deduce che i livelli sonori rilevati non superano i livelli di zona stabiliti dal Piano di Classificazione Acustica.


Legenda

Zonizzazione Acustica


-  Classe I
-  Classe II
-  Classe III
-  Classe IV
-  Classe V
-  Classe VI

 Linea contatto anormale


 Ospedali


 Università

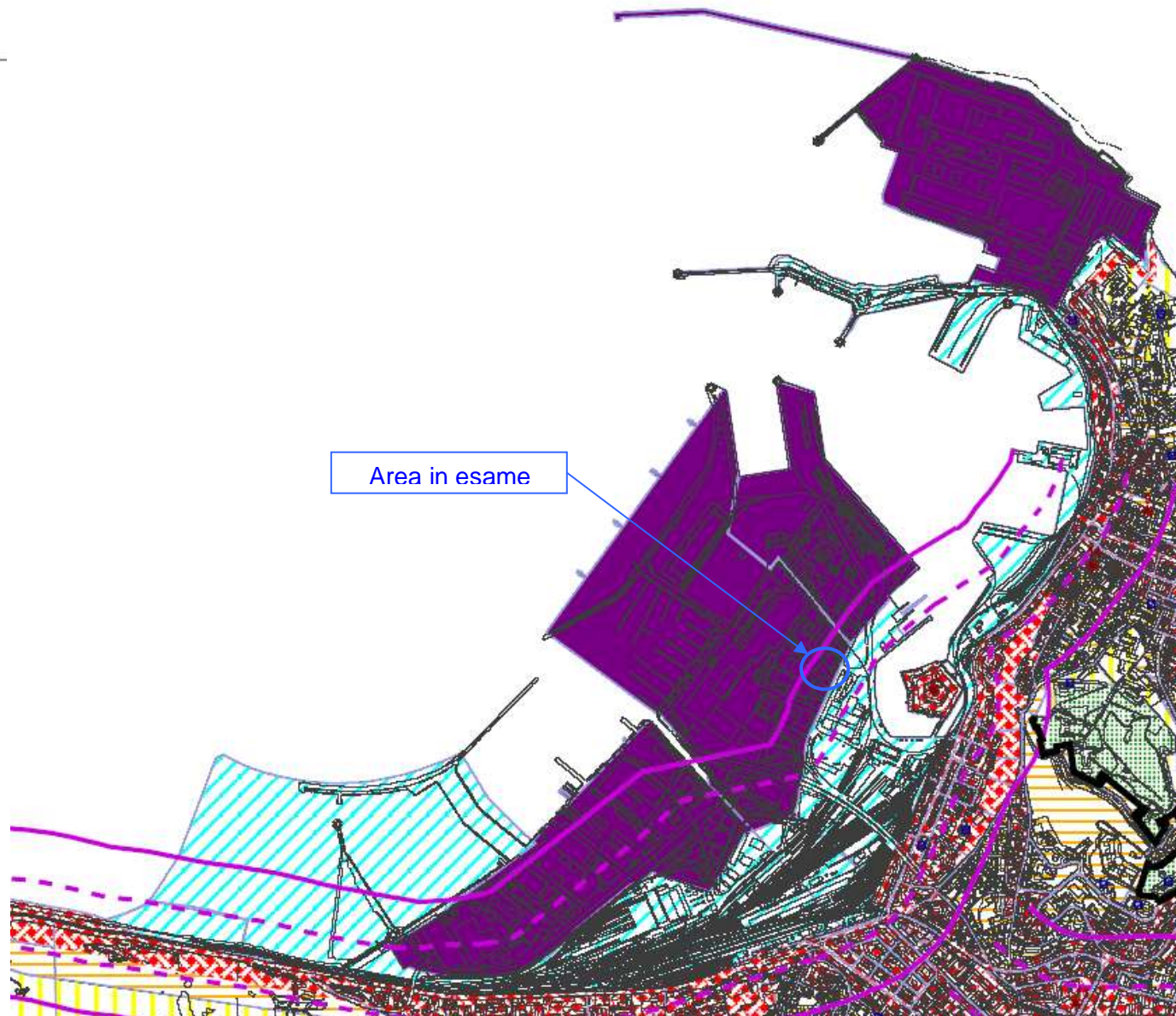
 Scuole

 Aree per manifestazioni

Ferrovia

 fascia di rispetto 100 m.

 fascia di rispetto 150 m.



3.4 GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEGLI STRUMENTI SOVRACOMUNALI

PIANO PAESISTICO AMBIENTALE REGIONALE (PPAR)

Il PPAR intende tutelare le categorie costitutive del paesaggio attraverso la conservazione dei beni che lo caratterizzano e la loro corretta utilizzazione, salvaguardando e recuperando l'equilibrio formale e funzionale dei luoghi circostanti.

PIANO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE (PIT)

Il PIT intende perseguire lo sviluppo delle identità locali e migliorare l'efficienza funzionale delle infrastrutture presenti sul territorio garantendo la compatibilità degli interventi con la tutela ambientale, con specifico riferimento alle direttive contenute nel PPAR.

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO (PTC)

Il PTC interviene sugli indirizzi generali di assetto del territorio provinciale, minimizzando il consumo di suolo e puntando piuttosto alla riqualificazione ed alla riconversione dei volumi già esistenti ed alla rilocalizzazione delle attività a rischio. Appare chiaro l'intento del P.T.C. di promuovere il recupero e la riqualificazione del tessuto urbano esistente con interventi edificatori commisurati al tessuto circostante.

PIANO DI RISANAMENTO AREA AD ELEVATO RISCHIO DI CRISI AMBIENTALE (AERCA)

Secondo l'art.3 della Legge regionale 6 aprile 2004, n. 6 (Disciplina delle aree ad elevato rischio di crisi ambientale), il Piano di Risanamento individua le misure e gli interventi idonei a:

- a) eliminare o ridurre i fenomeni di inquinamento e di squilibrio ambientale, anche con la realizzazione e l'impiego di appositi impianti o apparati;*
- b) a favorire e promuovere lo sviluppo ambientalmente sostenibile dei settori produttivi e la migliore utilizzazione dei dispositivi di eliminazione o riduzione dell'inquinamento e dei fenomeni di squilibrio;*
- c) incrementare le condizioni generali di sicurezza;*
- d) garantire, in funzione del raggiungimento degli obiettivi di cui alle lettere a), b) e c), attraverso opportuni strumenti di concertazione tra gli enti territoriali competenti e gli altri soggetti eventualmente interessati, il coordinamento delle normative e degli strumenti urbanistici;*
- e) garantire la vigilanza e il controllo sullo stato dell'ambiente, sull'attuazione degli interventi e sull'efficacia degli stessi nel risolvere lo stato di crisi."*

Con maggiore dettaglio, il "Piano di Risanamento dell'Area di Ancona, Falconara e Bassa Valle dell'Esino" individua tra gli obiettivi generali i seguenti, che possono essere ritenuti attinenti con il progetto in esame:

- Sostegno allo sviluppo socio-economico
- Mitigazione del rischio tecnologico
- Riqualificazione territoriale ed urbana

4. GLI SCENARI

Il Documento Programmatico approvato dal Consiglio Comunale nell'ottobre del 2010 può essere considerato a tutti gli effetti un vero e proprio Piano Strategico, che definisce il ruolo di Ancona e individua l'ambito territoriale di area vasta all'interno del quale promuovere le politiche di sviluppo della città. Il complesso lavoro di redazione del DP intrapreso nel 2007 ha delineato e messo a sistema le potenzialità e le vocazioni del territorio di Ancona, indicando alcune ipotesi programmatiche che si sono concretizzate in 4 visioni di città e in altrettanti progetti prioritari per la riqualificazione urbana.

Il DP definisce gli scenari o meglio la visione del territorio attraverso l'individuazione di 4 obiettivi strategici che coinvolgono un ambito territoriale più ampio di quello strettamente comunale, l'unico in grado di dare risposta ad alcune esigenze altrimenti non risolvibili nei confini amministrativi della città di Ancona.

Si è cioè consolidata la convinzione che il futuro Piano urbanistico debba necessariamente assumere una strategia di area vasta per ridare centralità ad Ancona nello scenario regionale e nazionale, l'unico in grado di garantire un efficace dispiegamento delle politiche abitative, infrastrutturali, ambientali e culturali indispensabili per dare risposta alle esigenze della città interagendo con le domande locali e la loro articolazione territoriale.

In questo quadro è possibile coniugare un modello di sviluppo locale e di trasformazione urbana in cui coesistano:

- l'innovazione infrastrutturale, produttiva e dei servizi legata alla "velocità" del cambiamento indotto dalla Piattaforma Strategica Nazionale trasversale Tirreno-Adriatica (prevista dal Quadro Strategico Nazionale - QSN) sul territorio snodo Ancona-Jesi-Fabriano, che costituisce il motore principale di quella spinta ad una dimensione sovra comunale del Piano urbanistico;
- la valorizzazione dei connotati insediativi, ambientali, sociali e culturali identitari del territorio anconetano, della loro fertile "lentezza" e delle loro potenzialità di "fare rete" anche dal punto di vista economico.

Uno degli obiettivi strategici che fa riferimento agli scenari territoriali socio economici e ambientali è:

- ANCONA CITTA'-SNODO, INTERCONNESSA E COMPETITIVA

4.1 GLI SCENARI TERRITORIALI E SOCIOECONOMICI

Dal punto di vista socio-economico, il progetto in esame ha l'obiettivo prioritario di mantenere e aumentare i livelli occupazionali e di sviluppo aziendale nell'ambito portuale.

4.2 GLI SCENARI AMBIENTALI

Dal punto di vista ambientale, il progetto in esame, registrerà un sensibile miglioramento soprattutto dal punto di vista igienico-sanitario, di sicurezza del lavoro e di miglioramento sismico.

5. STATO DELL'AREA OGGETTO DEL PROGETTO

5.1 L'INSEDIAMENTO

Il progetto oggetto di valutazione ricade nella zona industriale portuale (ZIPA). Tale zona industriale occupa il cuore dell'enorme piattaforma nata nel secondo dopoguerra dal riempimento del mare a ovest del centro di Ancona. Verso la città è delimitata dallo scalo ferroviario, mentre su tutti gli altri lati confina con il demanio marittimo. Nel suo insieme, l'area misura circa 60 ettari. Di forma stretta e lunga, la zona produttiva è collegata con la strada litoranea tramite una viabilità principale che corre lungo il lato interno, sulla quale si attesta un sistema distributivo a pettine. Nel suo baricentro, la zona viene interrotta dal fosso Conocchio. In questo punto si immette una seconda viabilità, perpendicolare alla prima, sempre di raccordo con la strada litoranea e, in futuro, collegamento veloce al casello autostradale Ancona sud (asse attrezzato).

Il riempimento di uno specchio di mare di circa 60 ettari, che dette origine alla Z.I.P.A., si rese necessario negli anni Cinquanta per ingrandire lo scalo ferroviario e dare spazio alle industrie legate alle attività portuali. L'obiettivo del consorzio imprenditoriale della provincia di Ancona era infatti di promuovere quelle industrie, il cui sviluppo fosse legato strettamente al mare; si insediarono quindi impianti produttivi che dal diretto contatto con il porto traevano la loro ragion d'essere, impianti di riparazione e costruzione di natanti. Nel frattempo il consorzio è stato sciolto e le aree sono state cedute in proprietà ai consorziati.

5.2 LE INFRASTRUTTURE TRASPORTISTICHE

Dal punto di vista del sistema infrastrutturale dei trasporti, l'ingresso è assicurato dal by-pass della Palombella ubicato ad ovest, che collega con un'intersezione a livelli sfalsati la via Flaminia (il principale ingresso alla città da nord) con il Porto Turistico e, attraverso via Mattei, con l'Area ZIPA e l'arco del porto storico.

5.3 LE INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE

L'area in esame risulta dotata di qualsiasi elemento tecnologico (rete fognaria, idrica, rete gas metano, rete elettrica e telefonica).

5.4 LE SENSIBILITÀ AMBIENTALI LOCALI

Le sensibilità ambientali locali individuate all'elenco di cui all'allegato A delle Linee Guida Regionali sono articolate in:

A Valenze ambientali - Elementi (areali, lineari puntuali) a cui può essere attribuito un significativo valore intrinseco sotto il profilo naturalistico o paesaggistico, o importanza per il sistema delle relazioni ecosistemiche.

K Criticità ambientali - Elementi (areali, lineari puntuali) a cui può essere attribuito un livello più o meno significativo di indesiderabilità per la presenza di situazioni di degrado attuale, o in quanto sorgente di pressioni (attuali o potenziali) significative sull'ambiente circostante.

V Vulnerabilità specifiche - Elementi ambientali (areali, lineari puntuali) che presentano qualche grado di rilevanza ai fini delle valutazioni, esposti a rischi di compromissione qualora si producano determinati fattori di pressione effettivamente o potenzialmente presenti sulle aree in oggetto.

L'individuazione delle sensibilità ambientali per il progetto in esame coincide di fatto con quelle riportate all'interno del Piano di Risanamento AERCA, approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale 172/2005, al capitolo 2.1.1.2_Quadro ambientale e delle sorgenti di rischio.

Inoltre il progetto in esame, per le sue caratteristiche, non comporta variazioni sulle aree sensibili sotto il profilo ambientale che vengono di seguito elencate.

A	Elementi e strutture insediative di interesse storico	1	Mole Vanvitelliana
K	Aree produttive con caratteristiche di criticità attuale o potenziale	2	Area ZIPA
K	Stabilimenti fonte di inquinamento (idrico, atmosferico, sonoro)	3	Navi in stazionamento per lo scarico
K	Stabilimenti potenzialmente origine di rischi tecnologici	4	Bunge, Sol, Carbonile
K	Zone interessate da previsioni infrastrutturali sorgenti di pressioni ambientali	5	Nuove infrastrutture
V	Aree vicine a fonti di inquinamento o rischiol ambientale	6	Mare

Dove:

A = Valenze ambientali

K = Criticità ambientali

V = Vulnerabilità ambientali

6. INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PROGETTO E LORO VALUTAZIONE QUALITATIVA

6.1 INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E DEI SETTORI DI INTERESSE IN RELAZIONE AL PROGETTO

Nella tabella a seguire viene evidenziato il livello di relazione tra gli obiettivi perseguiti dal progetto in esame e gli obiettivi di sostenibilità relativi al Piano di Risanamento AERCA. Rispetto alle indicazioni contenute nelle Linee Guida si è ritenuto opportuno semplificare al massimo le informazioni contenute nella tabella per renderle più efficaci. L'individuazione del settore di interesse (ambiente, territorio, economia, società) appare infatti da un lato facilmente intuibile, dall'altro estremamente labile in relazione al concetto di sviluppo sostenibile ormai universalmente riconosciuto come area di integrazione fra i tre elementi costitutivi di base (ambiente, società ed economia). Sembra in altre parole ormai ampiamente riconosciuto che ogni piano, intervento, azione non può non avere conseguenze evidenti, dirette o indirette, in ciascuno dei tre settori. Si tratta di strumenti che possono contribuire in modo significativo a fornire valore aggiunto al quadro delle informazioni complessive.

SETTORI DI SOSTENIBILITÀ'	
AMB	Ambiente
TER	Territorio
ECON	Economia
SOC	Società
PPS	Settore di intervento previsto dal progetto specifico

LIVELLO DI INTERESSE - EFFICACIA DEL PROGETTO	
X	Settore interessato prioritariamente
O	Settore interessato in modo complementare
P	Obiettivo direttamente perseguibile dal progetto
C	Obiettivo dipendente anche da azioni esterne

FONTE	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ'	SETTORI DI SOSTENIBILITÀ'				
		AMB	TER	ECON	SOC	PPS
AERCA	Sostegno allo sviluppo socio-economico			X-P		X-P
	Mitigazione del rischio tecnologico	X-P				
	Riqualficazione territoriale e urbana		X-P			

6.2 LE OPZIONI DEL PROGETTO

Nella tabella seguente è riportato nel dettaglio (evidenziato tramite una struttura ad albero) il processo di elaborazione del progetto, dalla individuazione di livello più generale, relativa alla definizione delle politiche di intervento, fino alla indicazione precisa degli obiettivi generali, effettuata sulla base di precise opzioni.

Gli obiettivi generali individuati fanno riferimento ad una politica di qualità e riqualificazione del manufatto.

Da qui la necessità di intervento edilizio di un manufatto la cui localizzazione richiede un intervento efficace di riqualificazione funzionale, oltre che di miglioramento soprattutto dal punto di vista igienico-sanitario, di sicurezza del lavoro e di adeguamento sismico al fine ultimo di aumentare i livelli occupazionali e di sviluppo aziendale nell'ambito portuale.

Politiche	Opzioni	
P1 - Recupero edilizio e riqualificazione ambientale	P1.A – Rinuncia ad ogni forma di intervento di riqualificazione e sviluppo delle dinamiche evolutive dei livelli occupazionali	NO
	P1.B – Innalzamento della qualità e miglioramento del manufatto al fine di renderlo più efficiente sotto l'aspetto operativo	SI
P2 – Valorizzazione dei caratteri di sostenibilità riferiti allo sviluppo socio-economico della cantieristica navale	P2.A – Rinuncia ad ogni forma di valorizzazione dei caratteri di sostenibilità socio-economico	NO
	P2.B – Innalzamento della qualità e incremento degli elementi di sostenibilità socio-economico	SI

6.3 GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO

Gli obiettivi del progetto sono riportati nella tabella seguente, seguendo il medesimo schema ad albero adottato nel passaggio precedente.

Gli obiettivi sono strettamente correlati all'intervento efficace di riqualificazione funzionale del manufatto oltre che al fine ultimo dello sviluppo socio-economico, seguendo due percorsi distinti:

- da un lato, il miglioramento soprattutto dal punto di vista igienico-sanitario, di sicurezza del lavoro e di adeguamento sismico;
- dall'altro, la necessità di incrementare i livelli occupazionali e di sviluppo aziendale.

Politiche	Obiettivi del Progetto
P1 - Recupero edilizio e riqualificazione ambientale	P1.B.a – Riqualificazione funzionale e miglioramento igienico-sanitario, sicurezza del lavoro e adeguamento sismico
P2 – Valorizzazione dei caratteri di sostenibilità riferiti allo sviluppo socio-economico della cantieristica navale	P2.B.b – Incremento degli elementi di sostenibilità di carattere socio-economico

6.4 LE AZIONI DEL PROGETTO

Le azioni riportate nella tabella seguente rappresentano l'articolazione di maggior dettaglio del Progetto, e ad esse il presente Report fa riferimento per le valutazioni specifiche e conclusive. La determinazione delle singole azioni è effettuata, come nel caso dei passaggi precedenti del processo di elaborazione e sintesi della variante, utilizzando una struttura ad albero, che consente di mettere in evidenza in questo caso le relazioni tra obiettivi e, appunto, azioni del Progetto.

Il Progetto di ristrutturazione con parziale demolizione di un capannone industriale non presenta ambiti di interazione negativa con gli obiettivi di sostenibilità individuati. Nello specifico il Progetto introduce obiettivi e azioni che complessivamente migliorano in maniera sostanziale le previsioni di sostenibilità con particolare riferimento allo sviluppo aziendale in ambito portuale.

Obiettivi del Progetto	Azioni del Progetto
P1.B.a - Riqualificazione funzionale e miglioramento igienico-sanitario, sicurezza del lavoro e adeguamento sismico	a1 – Adeguamento strutturale e consolidamento fondazioni a2 – Adeguamento impianto antincendio, elettrico ed idrico-sanitario a3 – Innalzamento binari carri ponte
P2.B.b – Incremento degli elementi di sostenibilità di carattere socio-economico	b1 – Aumento dei livelli occupazionali e di sviluppo aziendale nell'ambito portuale

7. IL PROCESSO DI APPROVAZIONE – IL MIGLIORAMENTO DEL PROGETTO

7.1 LA CALIBRAZIONE DEGLI OBIETTIVI E DELLE AZIONI PREVISTE DAL PROGETTO

Sulla base degli obiettivi individuati dal Piano di Risanamento AERCA, poichè appare essere lo strumento sovraordinato di più diretto riferimento per l'intervento, e comunque riassuntivo rispetto agli obiettivi indicati anche dagli altri strumenti (PTC, PPAR, PIT, etc.), e dall'analisi condotta nei paragrafi precedenti si può concludere che gli obiettivi specifici e le azioni individuati dall'intervento non interferiscono negativamente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale scelti.

Dall'analisi condotta in questo Rapporto Ambientale, non emergono possibili impatti ambientali significativi per l'attuazione del progetto in esame, pertanto, non si individuano significative relazioni causa-effetto tra la realizzazione dell'intervento in esame e i temi ambientali pertinenti e le possibili conseguenze sull'ambiente.

La valutazione del progetto di ristrutturazione con parziale demolizione di un capannone industriale non evidenzia alcun effetto critico o potenzialmente critico, al contrario, presenta **effetti positivi** in ordine soprattutto al miglioramento della fruibilità dello stesso e al miglioramento della qualità ambientale e della salute dei lavoratori, da un lato e nel contempo al possibile incremento dei livelli occupazionali legati allo sviluppo aziendale.