



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 1
Ancona	Data: 15/07/2011	

**DECRETO DEL DIRIGENTE DELLA P.F.
VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
N. 69/VAA DEL 15/07/2011**

Oggetto: LR 6/2007 - DLgs 152/06 - DGR 1400/08; Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale del Porto di Numana (AN); Autorità procedente Giunta Regione Marche – Servizio Governo del Territorio, Mobilità ed Infrastrutture

**IL DIRIGENTE DELLA P.F.
VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI**

- . . . -

VISTO il documento istruttorio riportato in calce al presente decreto, dal quale si rileva la necessità di adottare il presente atto;

RITENUTO, per i motivi riportati nel predetto documento istruttorio e che vengono condivisi, di emanare il presente decreto;

VISTO l'art. 16/bis della Legge Regionale 15 ottobre 2001 n. 20 e ss.mm.ii.;

VISTA la DRGM n. 1416/2010 mediante la quale viene istituita la Posizione di Funzione Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali e la DRGM n. 1417/2010 con la quale è stato conferito l'incarico di direzione della posizione di funzione stessa;

- D E C R E T A -

DI ESPRIMERSI in ordine alle osservazioni presentate e alle controdeduzioni effettuate così come previsto al paragrafo 2.6 delle Linee Guida di cui alla DGR 1400/2008, in merito al Piano Regolatore Portuale del Porto di Numana (AN), autorità procedente Giunta Regione Marche, Servizio Governo del Territorio, Mobilità ed Infrastrutture – P.F. Demanio Idrico, Porti e Lavori Pubblici, così come riportato nella Relazione illustrativa di controdeduzione alle osservazioni depositata agli atti d'ufficio e trasmessa all'Autorità Procedente - P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico;

DI ESPRIMERE ai sensi del paragrafo 2.6 delle Linee Guida di cui alla DGR 1400/2008 in merito al Piano Regolatore Portuale del Porto di Numana adottato con Delibera di Giunta Regionale n. 79 del 24/01/2011 **parere motivato positivo** con le seguenti **prescrizioni**:

- gli elaborati di Piano R.3 *Rapporto Ambientale*, R.6 *Sintesi non Tecnica* e R.7 *Integrazioni e Modifiche al Rapporto Ambientale e alla Sintesi non Tecnica*, nei Capitoli 5 *Sistema di monitoraggio* e 6 *Orientamenti per la sostenibilità*, sono sostituiti dagli Allegati A e B del presente atto;
- il *Sistema di monitoraggio* di cui all'Allegato A del presente atto dovrà essere eseguito dall'Autorità Procedente in collaborazione con l'Autorità Competente tramite apposito accordo con il Comune di Numana e con l'ARPAM;



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 2
Ancona	Data: 15/07/2011	

- gli *Orientamenti per la sostenibilità* di cui all'Allegato B del presente atto costituiscono misure di mitigazione e compensazione degli impatti ambientali negativi derivanti dall'attuazione del Piano e, pertanto, dovranno essere parte integrante della progettazione degli interventi;
- nel quadro economico dei progetti definitivi dovranno essere previste le somme necessarie per effettuare il *Sistema di monitoraggio* di cui all'Allegato A del presente atto e per apportare le mitigazioni e compensazioni riportate negli *Orientamenti per la sostenibilità* di cui all'Allegato B del presente atto;
- nella Dichiarazione di Sintesi dovranno essere riportate le alternative di Piano elaborate e non formalmente esplicitate nel Rapporto Ambientale e negli altri documenti di Piano, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il Piano adottato;
- nell'ambito della progettazione definitiva dovranno essere opportunamente valutati i seguenti elementi: l'accumulo di sedimenti in corrispondenza della chiusura del bacino portuale a sud e la conseguente possibile interferenza sul fosso che sfocia in tale zona, nonché la capacità delle vasche di accumulo in relazione gli eventi eccezionali di pioggia che attualmente caratterizzano i cambiamenti climatici.

DI DARE ATTO che per i progetti da redigere in attuazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale del Porto di Numana dovranno essere avviate le procedure di valutazione di impatto ambientale;

DI RITENERE necessario segnalare al Comune di Numana, in qualità di soggetto attuatore delle previsioni del Piano Regolatore Portuale del Porto di Numana l'opportunità di redigere il *Programma Progetto Unitario* per l'Ambito di Interazione Città-Porto e il *Programma Progetto Unitario* per l'Ambito Operativo del Porto nonché strumenti di pianificazione subordinati rispetto al PRG quali il Piano Urbano del Verde e Il Piano Urbano del Traffico;

DI DARE ATTO che, come prescritto all'art. 42 delle NTA – Norme Tecniche di Attuazione del Piano adottato, le suddette prescrizioni costituiscono parte integrante del Piano Regolatore Portuale del Porto di Numana;

DI TRASMETTERE copia del presente provvedimento all'Autorità Procedente Giunta Regione Marche - Servizio Governo del Territorio, Mobilità ed Infrastrutture – P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico per gli adempimenti di competenza e affinché provveda, ai sensi dell'art. 17 del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e del punto 2.6.4 delle linee guida di cui alla DGR 1400/2008 all'informazione sulla decisione;

DI PUBBLICARE, nelle more dell'informazione sulla decisione a cura dell'Autorità Procedente, ai sensi dell'art. 17 del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e del punto 2.6.4 delle linee guida di cui alla DGR 1400/2008 il presente decreto sul sito web di questa Autorità Competente;

DI RAPPRESENTARE che il presente provvedimento è rilasciato ai soli fini stabiliti dal D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii e dalla DGR 1400/2008 e non sostituisce in alcun modo ulteriori pareri od atti di assenso comunque denominati di competenza di questa o altre Amministrazioni.

DI EMANARE il presente provvedimento in unico originale trattenuto agli atti d'Ufficio.

Si attesta inoltre che dal presente decreto non deriva, né può derivare, un impegno di spesa a carico della Regione.



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 3
Ancona	Data: 15/07/2011	

IL DIRIGENTE DELLA P.F.
(Dott. Geol. David Piccinini)

- DOCUMENTO ISTRUTTORIO -

1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

1.1 - NORME E ATTI RELATIVI ALLA VAS

- Direttiva 2001/42/CE del 27/06/2001 “*Concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente*”
- D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 “*Norme in materia ambientale*”;
- D.Lgs 16 gennaio 2008, n. 4 “*Ulteriori disposizioni correttive e integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 recante norme in materia ambientale*”
- L.R. 12 giugno 2007, n. 6 “*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*”;
- Delibera di Giunta Regionale n. 1400 del 20/10/2008 “*Approvazione delle “Linee guida regionali per la valutazione ambientale strategica*”

La Direttiva 2001/42/CE del 27/06/2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente, introduce nell’ordinamento legislativo europeo la procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, “Norme in materia ambientale”, disciplina nella Parte Seconda le “Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione integrata ambientale (IPPC)”, e costituisce per il nostro paese il formale recepimento della Direttiva 2001/42/CE sulla valutazione ambientale di determinati piani e programmi. Il decreto legislativo dopo alcune proroghe è entrato in vigore il 31 luglio 2007.

Il Consiglio dei Ministri, ha approvato il D.Lgs 16 gennaio 2008, n. 4, “Correttivo” della Parte II del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 il 21 dicembre 2007, il Correttivo è stato pubblicato sulla G.U. n. 24 del 29 gennaio 2008 ed è entrato in vigore il 13 febbraio 2009.

Detto decreto contiene il completo recepimento delle Direttive europee in materia di VAS.

La Regione Marche, antecedentemente all’entrata in vigore del D.Lgs. 152/2006, in assenza di un quadro normativo vigente in ambito statale, con la Legge Regionale 12 giugno 2007, n. 6, pubblicata sul BUR Marche n. 55 del 21/06/2007 e entrata in vigore il 6 luglio 2007, ha inteso dare applicazione alla direttiva 2001/42/CE.

La legge regionale 6/2007, all’art. 20 individua nelle linee guida, di competenza della Giunta Regionale, previo parere della Commissione Consiliare Competente lo strumento per l’attuazione nella Regione Marche della normativa in materia di VAS.

La Delibera di Giunta regionale n. 1400 del 20/10/2008 (pubblicata sul B.U.R. n.102 del 31/10/2008) “LR n. 6/2007 “*Disposizioni in materia ambientale e Rete Natura 2000*” art. 20 - *Approvazione delle “Linee guida regionali per la valutazione ambientale strategica*”, adotta le “Linee Guida Regionali in materia di valutazione ambientale strategica VAS”.

L’art. 19 della LR 6/2007, al comma 1 stabilisce che la Regione è l’Autorità Competente per la VAS di piani e programmi regionali e degli enti da essa dipendenti o a rilevanza regionale e che la



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 4
Ancona	Data: 15/07/2011	

Provincia è Autorità Competente per i piani e programmi provinciali, intercomunali e degli enti pubblici diversi da quelli di cui al punto precedente, nonché per gli strumenti urbanistici generali dei Comuni.

L'art. 15 del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii. così come recepito al paragrafo 2.6 della DGR 1400/2008 stabilisce che "l'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, svolge le attività tecnico-istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ai sensi dell'art. 14 ed esprime il proprio parere motivato entro il termine di 90 giorni a decorrere da tutti i termini di cui all'art. 14".

Il D.Lgs. 128/2010 prevede che le procedure di VAS avviate precedentemente all'entrata in vigore del decreto stesso sono concluse ai sensi delle norme vigenti al momento dell'avvio del procedimento.

1.2 - NORME E ATTI IN MATERIA PORTUALE

- Legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii. " Riordino della legislazione in materia portuale";
- Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59";
- Legge regionale 17 maggio 1999, n. 10 "Riordino delle funzioni amministrative della Regione e degli Enti locali nei settori dello sviluppo economico ed attività produttive, del territorio, ambiente e infrastrutture, dei servizi alla persona e alla comunità, nonché dell'ordinamento ed organizzazione amministrativa";
- Deliberazione di Giunta Regionale n. 1907 del 22/12/2008 di adozione del Piano Regionale dei Porti, trasmessa al Consiglio Regionale per la definitiva approvazione con DGR n. 976 del 08/06/2009;
- Deliberazione Amministrativa del Consiglio Regionale n. 149 del 02/02/2010 di approvazione definitiva del Piano Regionale dei Porti.

Il Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112 conferisce alle Regioni le funzioni relative alla programmazione e pianificazione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale come quello di Numana. La Regione Marche, con l'art. 60, della L.R. 10/99 (Funzioni della Regione) si è riservata l'esercizio di tale competenza senza operare il loro trasferimento agli enti locali. Pertanto è rimasta in capo alla Regione la funzione programmatrice e pianificatoria degli ambiti portuali.

Con la medesima L.R. 10/99, all'art. 61, si è stabilita l'attribuzione attribuite ai Comuni delle funzioni amministrative concernenti la progettazione e l'esecuzione degli interventi di costruzione, la bonifica e la manutenzione dei porti di rilievo regionale ed interregionale, nonché delle opere a servizio dell'attività portuale

Il Piano Regionale dei Porti della Regione Marche, all'art. 2, stabilisce che il Piano Regolatore Portuale è redatto dalla Regione o dal Comune, qualora la redazione sia espressamente affidata a quest'ultimo da parte della Regione.

Il Piano Regionale dei Porti della Regione Marche con l'art. 7 stabilisce, tra l'altro, il coordinamento della procedura di approvazione dei piani regolatori portuali di competenza regionale con la procedura di VAS (sia in relazione al D. Lgs. 152/2006 sia in relazione alle linee guida VAS di cui alla DGR 1400/2008).

2. MOTIVAZIONE

2.1 ITER DEL PROCEDIMENTO



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 5
Ancona	Data: 15/07/2011	

Con nota ID 2652506 del 03/07/2009 il Servizio Governo del Territorio, Mobilità ed Infrastrutture – P.F. Demanio Idrico, Porti e Lavori Pubblici della Regione Marche, in qualità di autorità procedente, ha trasmesso alla P.F. Valutazioni e Autorizzazioni ambientali (autorità competente) il rapporto preliminare per la procedura di scoping di VAS del Piano Regolatore Portuale del Porto di Numana (AN), di seguito “PRPN”, il questionario di supporto alle consultazioni preliminari, e l’elenco dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA).

In precedenza, con DGR n. 282 del 23/02/2009 e con DGC n. 86 del 17/03/2009, era stato approvato lo schema di protocollo d’intesa, stipulato tra la Regione Marche e il Comune di Numana in data 02/07/2009, con il quale sono stati precisati gli obblighi reciproci in relazione alla elaborazione del progetto di Piano Regolatore Portuale e la costituzione di un gruppo di lavoro congiunto.

La P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, con nota ID 2661863 del 07/07/2009, ha comunicato alla P.F. Demanio Idrico, Porti e Lavori Pubblici di non avere osservazioni in merito al rapporto preliminare, al relativo questionario e di concordare sull’elenco degli SCA proposto.

Con nota prot. 385852 del 07/07/2009 P.F. Demanio Idrico, Porti e Lavori Pubblici ha comunicato agli SCA la diffusione on-line del rapporto preliminare e del questionario di supporto alla consultazione preliminare comunicando altresì la scadenza dei termini per inoltrare eventuali osservazioni del 02/10/2009 e la convocazione di una Conferenza dei Servizi per il 22/07/2009.

In occasione della Conferenza dei Servizi del 22/07/2009 la P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali ha consegnato il proprio contributo alla P.F. Demanio Idrico, Porti e Lavori Pubblici consistente nel suggerimento dei seguenti indirizzi:

“Gli obiettivi di sostenibilità ambientale di cui alla Tabella 5, andrebbero declinati in modo da adeguarli al contesto ed alle finalità del PRPN. Ad esempio, obiettivi specifici per gli obiettivi generali potrebbero essere:

- 1. per il rischio idrogeologico - “proteggere il territorio dai rischi idrogeologici, idraulici e sismici”, si suggerisce “evitare interferenze tra le previsioni di piano e le porzioni di territorio interessate da rischio di frana elevato”.*
- 2. per la qualità dell’aria - “risanare e mantenere la qualità dell’aria” si suggerisce “evitare incrementi di inquinanti atmosferici da traffico veicolare”.*

La definizione degli obiettivi a scala adeguata è fondamentale per poter inserire nel rapporto ambientale indirizzi alla pianificazione. Ad esempio, in relazione al secondo obiettivo proposto, al fine di ridurre o mantenere gli attuali flussi di traffico, dovranno essere evitate ulteriori altre attività che richiamino veicoli nell’area portuale.

Per quanto concerne l’analisi di contesto, si suggerisce di utilizzare indicatori direttamente associabili alle potenziali interazioni.

Ad esempio l’indicatore “uso del suolo”, in termini di superfici interessate dai differenti usi allo stato attuale, potrà essere confrontato con quello risultante dall’attuazione delle previsioni di Piano.

Si suggerisce inoltre di approfondire gli aspetti relativi agli effetti sulla dinamica della costa anche in relazione ai mutamenti nel moto ondoso e nell’intensità di fenomeni di tempesta legati ai cambiamenti climatici in atto.

Si suggerisce infine di considerare gli aspetti legati alla qualità dei sedimenti marini oggetto di movimentazioni per la messa in sicurezza dell’imbocco.”

Con nota prot. 0698616 del 08/11/2010 la P.F. Demanio Idrico, Porti e Lavori Pubblici ha convocato una Conferenza dei Servizi per il giorno 24/11/2010.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici delle Marche, in occasione della suddetta Conferenza dei Servizi, con nota prot. 17981 del 23/11/2010 (prot. Regione Marche – Giunta Regionale n. 0729359 del 26/11/2010) ha espresso il proprio parere sul PRPN. Del recepimento di quanto rappresentato dalla Soprintendenza si è dato conto nell’elaborato *R.7 - Integrazioni e Modifiche al R.A. e alla Sintesi Non Tecnica*



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 6
Ancona	Data: 15/07/2011	

A seguito della Conferenza dei Servizi del 24/11/2010 la P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali ha fornito il proprio contributo all'autorità proponente (nel frattempo divenuta Servizio Territorio Ambiente Energia - P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico) con nota ID 3843398 del 09/12/2010 facendo presente la necessità di effettuare quanto segue:

- un'analisi dei rischi di compromissione della balneabilità ed indicare opportune misure di mitigazione o soluzioni alternative di piano;
- un approfondimento delle analisi sulle modifiche della qualità dell'aria introducendo considerazioni di carattere quantitativo attraverso l'utilizzo di appositi modelli, tenendo conto sia del previsto aumento di traffico veicolare sia dell'incremento di posti barca, al fine di poter definire opportune misure di mitigazione o soluzioni alternative di piano;
- un approfondimento delle analisi sulle modifiche dell'ambiente acustico, introducendo considerazioni di carattere quantitativo attraverso l'utilizzo di appositi modelli, tenendo conto in particolare del previsto aumento di traffico veicolare, al fine di poter definire opportune misure di mitigazione o soluzioni alternative di piano.

Con DCC n. 72 del 20/12/2010 il Comune di Numana, ha deliberato, tra l'altro, di recepire all'interno dell'imminente variante generale al PRG le nuove previsioni della proposta di Piano Regolatore Portuale concernenti la realizzazione di una risalita meccanizzata nella parte nord portuale che colleghi il bacino sottostante direttamente al capoluogo ed ha espresso l'intesa sul Piano ai sensi dell'art. 7, comma 3, delle NTA del Piano Regionale dei Porti formulando comunque considerazioni da valutare prima dell'adozione del Piano Regolatore Portuale da parte della Giunta Regionale.

Con DGR n. 79 del 24/01/2011 (pubblicata sul BUR n. 10 del 04/02/2011) la Giunta Regionale ha adottato il Piano Regolatore Portuale di Numana. Il Piano è costituito i seguenti elaborati:

Relazioni

R.1 - Relazione generale

Allegati alla relazione generale:

A.1 - modello matematico

A.2 - modello matematico – relazione integrativa

A.3 - computo metrico delle opere

R.2 - Norme Tecniche di Attuazione (NTA)

R.3 - Rapporto Ambientale

R.4 - Relazione geologica

R.5- Relazione fotografica

R.6 – Sintesi non tecnica

R.7 - Integrazioni e Modifiche al R.A. e alla Sintesi Non Tecnica

Elaborati Grafici

Stato attuale

Tav. 1.1 - Inquadramento Generale scala varie

Tav. 1.2 - Sistema dei Vincoli scala varie

Tav. 1.3 - Planimetria catastale scala 1:500

Tav. 1.4 - Planimetria Concessioni scala 1:500

Tav. 1.5 - Analisi usi esistenti scala 1:500

Tav. 1.6 - Impianti Stato Attuale scala 1:500

Stato di progetto:

OPERE MARITTIME

Tav. 2.1 - Corografia del paraggio scala 1:10000

Tav. 2.2 - Differenti ipotesi dimensionamento imboccatura e bacino scala 1:2000

Tav. 2.3 - Soluzione Prescelta scala 1:500

Tav. 2.4 - Demolizioni e ricostruzioni scala 1:1000

Tav. 2.5 - Sezioni Tipo scala 1:100



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 7
Ancona	Data: 15/07/2011	

Tav. 2.6 - Articolazione temporale fasi attuative scala 1:1000

Tav. 2.7 – Ipotesi disposizione posti barca scala 1:500

SISTEMAZIONE A TERRA

Tav. 3.1 - Planimetria zonizzazione scala 1:1000

Tav. 3.2 - Planimetria normativa scala 1:1000

Tav. 3.3 - Accessibilità portuale scala 1:500

Tav. 3.4 - Ipotesi impianti stato futuro scala 1:500

Tav. 3.5 - Lay-out scala 1:500

Tav. 3.6 - Planivolumetrico scala 1:500

Tav. 3.7 - Immagini virtuali - Rendering

La P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico, con nota ID 3976621 del 14/02/2011 ha trasmesso alla P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali gli elaborati del PRPN adottato, segnalando che il Piano adottato è corredato dell'Elaborato R7 – Integrazioni e modifiche al Rapporto Ambientale e alla Sintesi non Tecnica in cui sono state argomentate le richieste di approfondimento espresse dall'Autorità Competente P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali con la suddetta nota ID 3843398 del 09/12/2010.

La P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico, con nota ID 4105769 del 07/04/2011 ha reso noto al Dirigente del Servizio Territorio Ambiente Energia che la P.F. Ricerca e Consulenza del Servizio Attività Normativa e Legale e Risorse Strumentali della Regione Marche (con nota ID 4101322 del 05/04/2011 di risposta alla richiesta di parere della medesima P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico ID 3918867 del 14/01/2011) ha reso un parere dal quale in sintesi si ricava che:

- Piano Regionale dei Porti e Piano Regolatore Portuale non sono strumenti di pianificazione urbanistica bensì piani settoriali o speciali tra i quali sussiste un rapporto di sovraordinazione gerarchica;
- il PRG comunale e il Piano Regolatore Portuale sono strumenti di pianificazione del territorio paritetici che regolano porzioni di territorio differenti seppure interferenti tra loro;
- il Piano Regolatore Portuale non è per sua natura condizionabile per il suo dimensionamento (superfici e cubature) dal Piano del Parco del Conero.

Con nota ID 4168119 del 02/05/2011 la P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico ha trasmesso alla P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali le osservazioni pervenute entro i termini fissati dall'art. 7, comma 6 delle NTA del Piano Regionale dei Porti, assolvendo in tal modo a quanto previsto dall'art. 14 del D.Lgs. 152/2006 e dalle linee guida VAS di cui alla DGR 1400/2008.

In data 05/05/2011 (ID 0271301) sono pervenute alla P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali le osservazioni del Parco Regionale del Conero trasmesse dal Parco stesso con prot. 1095 del 04/04/2011, tra gli altri, alla P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico.

Con nota prot. 0309080 del 23/05/2011 la P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico ha trasmesso al Sindaco del Comune di Numana le osservazioni pervenute, richiedendo nel contempo copia di tutti gli atti di concessione demaniale marittima rilasciate all'interno del perimetro del PRPN e copia di tutti i titoli abilitativi edilizi per qualsiasi manufatto realizzato all'interno del perimetro del PRPN che modifica sia pur lievemente ma durevolmente l'assetto del territorio.

Con nota ID 4249635 del 01/06/2011 la P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico ha trasmesso in allegato una relazione di carattere generale sull'argomento, segnalando il comportamento anomalo della Giunta Comunale di Numana la quale, dopo l'espressione positiva dell'intesa sul PRPN del Consiglio Comunale all'unanimità (DCC n. 72 del 20/12/2010), ha



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag.
Ancona	Data: 15/07/2011	8

trasMESSO alla Regione una Delibera di Giunta (DGC n. 76 del 01/04/2011), contenente una serie di osservazioni sul PRPN adottato.

La P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico ha trasmesso con nota ID 4290152 del 17/06/2011 alla P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali l'elaborato "Relazione di controdeduzione alle osservazioni sul PRP di Numana" in cui, come previsto dall'art. 7, comma 7, delle NTA del Piano Regionale dei Porti sono state controdedotte, per quanto di competenza, le osservazioni pervenute sul PRPN, assolvendo anche alla collaborazione prevista dall'art. 15 del D.Lgs. 152/2006 e dalle linee guida regionali di cui alla DGR 1400/2008.

Non è stata attivata la procedura di Valutazione di Incidenza di cui al DPR 357/97 in quanto trattasi di piano ubicato all'esterno dei Siti Natura 2000. Il Piano non ricade neanche nelle fattispecie previste dal punto 5 delle linee guida regionali (DGR n. 220 del 9 febbraio 2010) ricorrendo le quali, anche all'esterno di SIC e ZPS, è necessario attivare la procedura di valutazione di incidenza. In ogni caso, negli *Orientamenti per la sostenibilità* di cui all'Allegato B del presente atto sono state introdotte prescrizioni cautelative e misure di mitigazione in relazione ai possibili effetti del Piano nei confronti della biodiversità.

Della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale si dirà più avanti nella sintesi della presente istruttoria.

2.2 DESCRIZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Il "Piano Regionale dei Porti" prevede il potenziamento e l'ammodernamento delle strutture portuali esistenti, il miglioramento della vivibilità locale e della mobilità delle persone e dei flussi turistici, legati all'importante settore della nautica da diporto.

Poiché quello di Numana, ad eccezione di una piccola parte di specchio acqueo e di spazio a terra dedicati alla pesca, è un porto turistico, la normativa vigente prescrive la previsione di determinate dotazioni, con specifico riferimento ad un minimo (numero e dimensioni) di servizi igienici e di parcheggi in funzione del numero di imbarcazioni ormeggiabili all'interno del porto.

La progettazione è stata avviata sulla base delle seguenti linee guida:

1. Il Piano individuerà come interventi prioritari quelli finalizzati alla messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale ed il miglioramento dell'imboccatura esistente per assicurare la tranquillità degli ormeggi anche in occasione di mareggiate di rilevante intensità e per ridurre l'interrimento dei fondali, che comporta alti costi di manutenzione e grosse difficoltà operative, anche per le problematiche di collocazione dei sedimenti. Per l'imboccatura portuale verranno proposte, in via preliminare, più soluzioni con l'obiettivo di individuare quella ottimale che si integri con il sistema di difesa della costa, in rapporto al contesto di elevato pregio ambientale e paesaggistico.

2. la messa in sicurezza del bacino portuale consentirà una migliore utilizzazione dello specchio acqueo con la possibilità di aumento di posti barca.

3. per la parte delle opere marittime (ristrutturazione opere di difesa esterna, imboccatura e banchinamento), verranno presentate delle proposte preliminari da esaminare e discutere con gli Enti e gli Operatori interessati. Le proposte ritenute più funzionali saranno verificate mediante studi su modello matematico per individuare la conformazione ottimale delle opere.

4. la progettazione delle opere a terra sarà orientata alla ricerca di soluzioni che consentano la piena integrazione del porto con la città mediante la previsione dei servizi necessari, la riqualificazione ambientale (delocalizzazione impianti fognari, impianti di trattamento acque di prima pioggia, integrazione verde pubblico, ecc..) e la creazione di percorsi pedonali e ciclabili, anche panoramici lungo le opere foranee e esterne

Obiettivi principali del PRPN sono pertanto:

1. messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale e miglioramento dell'imboccatura esistente;



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 9
Ancona	Data: 15/07/2011	

2. miglioramento dell'utilizzazione dello specchio acqueo;
3. ottimizzazione dei servizi portuali a terra;
4. integrazione del porto con la città.

Ai suddetti obiettivi corrispondono le seguenti Azioni di Piano:

- 1.1. Realizzazione dell'avamposto nella zona della attuale apertura settentrionale
- 1.2. Chiusura dell'imboccatura sud
- 1.3. Ristrutturazione dell'attuale diga foranea
- 2.1. Possibile incremento dei posti barca
- 2.2. Inserimento di tubazioni per il ricircolo delle acque
- 2.3. Dragaggio dei fondali
- 3.1. Sistemazione e realizzazione di strutture per la gestione del porto
- 3.2. Sistemazione e ampliamento dell'area per rimessaggio imbarcazioni
- 3.3. Adeguamento e razionalizzazione delle sedi stradali per la circolazione veicolare e dei parcheggi ad uso esclusivo del diporto
- 3.4. Inserimento di percorsi pedonali
- 3.5. Inserimento degli impianti tecnologici
- 3.6. Sistemazione dell'area dedicata alla manutenzione e alla minuta riparazione delle imbarcazioni
- 3.7. Sistemazione e/o demolizione dei manufatti esistenti nell'area sotto la falesia
- 3.8. Banchine e moli
- 4.1. Realizzazione di attività terziarie a servizio del porto e di pubblici esercizi
- 4.2. Sistemazione dell'area dedicata ai servizi ed attrezzature per la pesca
- 4.3. Realizzazione della nuova viabilità, dei percorsi pedonali e ciclabili e della piazza
- 4.4. Realizzazione di parcheggi di libera fruizione
- 4.5. Inserimento di verde pubblico
- 4.6. Sistemazione dell'area Hotel Scogliera

A seguito di un complesso processo al quale, tramite convenzione per consulenza tecnico – scientifica stipulata dal Comune ha partecipato il Dipartimento di Idraulica dell'Università Politecnica delle Marche (studio mediante modello matematico di supporto alla individuazione della conformazione ottimale della nuova imboccatura del porto di Numana) e sulla base delle soluzioni testate con i modelli matematici e dopo un incontro svoltosi in data 5 ottobre 2009 con l'Amministrazione comunale, l'Autorità marittima e gli Operatori portuali (Comitato porto), il progettista ha scelto la configurazione ritenuta ottimale, in relazione alla migliore funzionalità dell'imboccatura e dell'avamposto con i “mari regnanti” (scirocco, bora, greco, maestro) ed ai parametri di sicurezza riscontrabili per il bacino portuale per gli eventi ondosi esaminati. A seguito di opportuni adattamenti successivi alla configurazione prescelta, al fine di individuare una soluzione maggiormente ottimizzata, in rapporto all'agitazione ondosa all'imboccatura, all'agibilità della rotta d'ingresso, all'agitazione interna al bacino portuale ed anche alla funzionalità, dal punto di vista planimetrico ed urbanistico, sono state apportate delle modifiche alla soluzione iniziale.

Le nuove opere di difesa esterna consentono di assicurare la sicurezza degli ormeggi in tutto il bacino portuale permettendo una migliore utilizzazione dello specchio acqueo con la possibilità di razionalizzare i posti barca rispetto allo stato attuale, soprattutto in relazione alla disponibilità delle zone protette dal tratto di molo sud, di chiusura dell'attuale imboccatura meridionale, e della ristrutturazione della esistente diga foranea. Il Piano prevede un massimo di n. 724 posti barca. Sono stati limitati al massimo i banchinamenti fissi all'interno del bacino portuale per evitare di alterare l'equilibrio dello specchio acqueo per il generarsi di risacche interne.

Per assicurare un migliore ricambio delle acque all'interno del bacino portuale è stato previsto l'inserimento di tubazioni di apposito diametro (poste leggermente al disotto del medio mare) nella



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 10
Ancona	Data: 15/07/2011	

parte centrale del nuovo molo sud di chiusura dell'attuale bocca meridionale ed in corrispondenza dell'angolo nord della banchina di riva e dell'inizio del nuovo molo Nord. Tali aperture consentiranno un efficace ricircolo delle acque in tutto il bacino, in aggiunta: all'effetto naturale prodotto dall'avamposto e dalla nuova imboccatura (posta su fondali più profondi rispetto allo specchio acqueo interno) ed al notevole filtraggio naturale consentito dal corpo della scogliera del braccio del molo Est. I predetti interventi si ritengono più che sufficienti per garantire il ricambio naturale, senza interferire con il flusso idraulico delle spiagge limitrofe e senza produrre apporto di sedimenti nel bacino portuale. In sede di progettazione esecutiva le caratteristiche costruttive per l'inserimento delle tubazioni e la relativa protezione saranno definite in modo più specifico. Qualora in futuro si dovessero verificare tali da rendere necessario potenziare il ricircolo delle acque, le tubazioni potranno essere utilizzate per un impianto meccanico che aumenti la circolazione.

In relazione alla necessità di consentire l'operatività del porto durante la esecuzione delle nuove opere previste, sono state individuate le seguenti fasi attuative:

- fase 1 - ristrutturazione della parte di diga (futuro braccio del molo Est) e ringrosso sul lato Nord, per la formazione della testata della nuova imboccatura; parziale chiusura della imboccatura meridionale, con il prolungamento dell'attuale molo sud con la sezione completa di progetto e con la sola parte della scogliera;
- fase 2 – costruzione del nuovo avamposto con la nuova imboccatura esterna e la bocca interna;
- fase 3 - completamento della chiusura dell'apertura meridionale con il raccordo del molo sud con il tratto del molo Est (ex diga foranea); in rapporto ai fondi disponibili e/o al rilascio di eventuali concessioni demaniali potranno essere realizzate in questa fase o successivamente le opere di sistemazione interna (pontili fissi, escavazione fondali, ecc.).

2.3 ISTRUTTORIA

2.3.1 – Principali elementi e criticità emerse

Lo sviluppo del Rapporto Ambientale permette di inquadrare correttamente le varie problematiche e di valutare, dal punto di vista qualitativo, gli **effetti sui singoli temi/aspetti ambientali** del PRPN. Tali effetti possono essere sia positivi sia negativi: per questi ultimi si riportano qui di seguito quanto rilevato nel medesimo Rapporto Ambientale.

Per quanto riguarda le Azioni di messa in sicurezza del bacino portuale e di miglioramento dell'utilizzo dello specchio acqueo, si individua un effetto negativo molto significativo

- nei confronti della biodiversità (indiretto, molto probabile, irreversibile): *“Le previsioni di piano relative alla messa in sicurezza del bacino portuale, in particolare la realizzazione del nuovo avamposto e la chiusura dell'imboccatura sud, potrebbero interferire con le biocenosi bentoniche e con l'areale di distribuzione di specie animali, sia nelle fasi di cantiere che a regime. La significatività di tale interazione è più elevata in considerazione della localizzazione dell'azione in corrispondenza di unità ambientali sensibili marine.”*

Per le Azioni di sistemazione e potenziamento dell'area portuale sono stati individuati tre effetti negativi significativi

- nei confronti del suolo (diretto, poco probabile, irreversibile): *“Gli interventi di nuova costruzione in genere determinano un incremento dell'uso di suolo. La bassa significatività è legata alle dimensioni ridotte delle previsioni di nuova costruzione, al fatto che trattasi di suolo già urbanizzato e non naturale o semi naturale ed alla generale reversibilità delle strutture previste”;*
- nei confronti della popolazione (indiretto, poco probabile, irreversibile): *“Le previsioni di potenziamento e riqualificazione dell'area portuale, aumentandone l'attrattività, potrebbero interagire con il settore di governo Mobilità e determinare un incremento dei flussi di traffico veicolare da e verso l'area, che potrebbe modificare l'esposizione della popolazione a livelli di rumore eccedenti i*



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 11
Ancona	Data: 15/07/2011	

limiti. La bassa probabilità è legata alla classificazione acustica portuale ed alla previsione di adottare, almeno nelle nuove costruzioni, isolamento acustico.”;

- nei confronti della qualità dell'aria (indiretto, poco probabile, irreversibile): “Le previsioni di potenziamento e riqualificazione dell'area portuale, aumentandone l'attrattività, potrebbero interagire con i settori di governo attività produttive – Turismo e Mobilità e determinare un incremento dei flussi di traffico veicolare da e verso l'area, che è inserita in un contesto già problematico e congestionato. L'incremento dei flussi di traffico veicolare determinerebbe un incremento delle emissioni atmosferiche”.

Per le Azioni di sistemazione e potenziamento dell'Ambito Integrazione Città – Porto (d'ora in avanti anche “area preportuale”) sono stati individuati due effetti negativi molto significativi

- in relazione ai cambiamenti climatici (indiretto, molto probabile, irreversibile): “Le previsioni di potenziamento e riqualificazione dell'area preportuale, aumentandone l'attrattività, potrebbero interagire con i settori di governo attività produttive – Turismo e Mobilità e determinare un incremento dei flussi di traffico veicolare da e verso l'area, in particolare la realizzazione del parcheggio di libera fruizione, che potrebbe essere un'incentivazione all'uso del veicolo privato per il raggiungimento delle spiagge. L'incremento dei flussi di traffico veicolare determinerebbe un incremento delle emissioni climalteranti da esso derivanti”;
- nei confronti della qualità dell'aria (indiretto, molto probabile, irreversibile): “Le previsioni di potenziamento e riqualificazione dell'area preportuale, aumentandone l'attrattività, potrebbero interagire con i settori di governo attività produttive – Turismo e Mobilità e determinare un incremento dei flussi di traffico veicolare da e verso l'area, in particolare la realizzazione del parcheggio di libera fruizione, che potrebbe essere un'incentivazione all'uso del veicolo privato per il raggiungimento delle spiagge. L'incremento dei flussi di traffico veicolare determinerebbe un incremento delle emissioni atmosferiche da esso derivanti.”.

Sempre per le Azioni di sistemazione e potenziamento dell'area preportuale sono stati individuati inoltre tre effetti negativi significativi

- nei confronti del suolo (indiretto, poco probabile, irreversibile): “Le previsioni di nuova costruzione e/o di ampliamento dell'esistente determinano un incremento dell'uso del suolo. La bassa probabilità è associata in considerazione della limitatezza delle previsioni di espansione”;
- nei confronti della popolazione (indiretto, poco probabile, irreversibile): “Le previsioni di potenziamento e riqualificazione dell'area preportuale, aumentandone l'attrattività, potrebbero interagire con il settore di governo Mobilità e determinare un incremento dei flussi di traffico veicolare da e verso l'area, in particolare la realizzazione del parcheggio di libera fruizione che potrebbe essere un'incentivazione all'uso del veicolo privato per il raggiungimento delle spiagge. L'incremento dei flussi di traffico veicolare potrebbe modificare l'esposizione della popolazione a livelli di rumore eccedenti i limiti. La bassa probabilità è legata alla classificazione acustica portuale ed alla previsione di adottare, almeno nelle nuove costruzioni, isolamento acustico.”;
- in relazione ai rifiuti (indiretto, poco probabile, irreversibile): “La previsione di insediamento di nuove attività potrebbe incrementare la produzione di rifiuti (soprattutto urbani e assimilati). La bassa significatività è connessa alla limitatezza delle previsioni di nuove attività.”

Per quanto riguarda poi la valutazione degli **effetti cumulativi**, il Rapporto Ambientale individua poi, le seguenti criticità:

- un effetto negativo significativo in relazione ai cambiamenti climatici “Le previsioni di messa in sicurezza del bacino portuale concorrono in modo localmente significativo al perseguimento dell'obiettivo di contenimento degli impatti negativi sui sistemi costieri determinati dai cambiamenti climatici in atto (misure di adattamento). Le previsioni di potenziamento del porto e dell'area preportuale, in termini di previsione di nuove attività, interagiscono con il settore di governo Energia, tuttavia la limitatezza dell'insediamento di nuove attività e la contestuale adozione, anche per gli usi/attività già presenti, di soluzioni e tecnologie proprie dell'architettura bioclimatica ed il ricorso alle



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 12
Ancona	Data: 15/07/2011	

fonti rinnovabili (fotovoltaico e solare – termico), annulla il potenziale incremento di emissioni climalteranti derivanti dalla combustione non industriale. Tutte le previsioni di potenziamento dell'area che possono determinare l'incremento i flussi di traffico veicolare, con particolare riferimento alla realizzazione del parcheggio di libera fruizione nell'area di integrazione città – porto, determinano un incremento delle emissioni climalteranti. La creazione di percorsi pedonali e ciclabili potrebbe incentivare la mobilità sostenibile, tuttavia la significatività dell'impatto positivo risultante è molto ridotta e dovrebbe essere accresciuta attraverso l'adozione di opportune misure integrative che disincentivano l'impiego del mezzo privato.”;

- un effetto negativo molto significativo nei confronti della biodiversità “L’impatto complessivo sul tema biodiversità è da ritenersi negativo significativo ed è determinato sostanzialmente dalle previsioni di piano in mare, che potrebbero interagire con unità ambientali sensibili, con specifico riferimento alla prateria di fanerogame. Inoltre, le previsioni, sia nelle fasi di cantiere che a regime, inserendosi in un’area protetta potrebbero interferire con l’areale di distribuzione di specie animali, soprattutto con l’avifauna migratoria, anche protetta”;
- un effetto negativo significativo nei confronti della qualità dell’aria “Le previsioni di potenziamento del porto e dell’area preportuale, in termini di insediamento di nuove attività, interagiscono con il settore di governo Energia, ma non concorrono a determinare un incremento significativo delle emissioni in atmosfera, grazie all’adozione di soluzioni dell’architettura bioclimatica e al ricorso alle fonti rinnovabili, anche per le attività/usi già presenti. Significativo potrebbe essere l’impatto negativo correlato alle previsioni di potenziamento dell’area pianificata che dovrebbe determinare incrementi dei flussi di traffico veicolare, con particolare riferimento alla realizzazione del parcheggio di libera fruizione nell’area di integrazione città – porto. La significatività è più elevata in relazione alla classificazione comunale in termini di qualità dell’aria.”.

Alcune criticità potrebbero verificarsi in relazione alle opere necessarie per la messa in sicurezza del bacino. In sede di progettazione occorrerà pertanto che venga presa in considerazione l'accumulo di sedimenti in corrispondenza della chiusura sul lato sud e la conseguente probabile interferenza sul fosso che sfocia in tale zona considerando la proposta di realizzazione di un apposito pennello; inoltre occorrerà effettuare delle valutazioni in relazione alla capacità della vasca di accumulo dell'impianto di raccolta delle acque di pioggia e della rete fognante: il dimensionamento della vasca o delle vasche (in base alle scelte progettuali) dovrà essere effettuato non solo considerando gli usuali parametri ma anche valutando gli eventi eccezionali che attualmente caratterizzano i cambiamenti climatici.

Per opere in mare le alternative di piano corrispondono in realtà ad alternative progettuali, sottoposte a valutazione attraverso l'impiego di modelli matematici. A tale proposito si riporta qui di seguito quanto riassunto nel Rapporto Ambientale: “Le alternative progettuali in mare per la messa in sicurezza del bacino sono state considerate e valutate attraverso l'impiego di modelli matematici, che ne hanno testato l'efficacia in termini di protezione anche da eventi di tempesta straordinari. La scelta finale è caduta proprio sull'alternativa che meglio coniugava la funzione protettiva con quella di salvaguardia dei valori turistici e paesaggistici”. Sembra che siano stati trascurati, nell'esame delle alternative, le considerazioni relative ai possibili effetti negativi nei confronti della biodiversità, ad esempio in relazione alla presenza, estensione e stato di conservazione delle praterie di fanerogame: pur valutando che una eventuale locale variazione del regime delle correnti marine sia scarsamente influente in fase di esercizio nei confronti delle praterie di fanerogame, si ritiene necessario, anche in accoglimento di una delle osservazioni dell'Ente Parco del Conero, inserire nel monitoraggio la raccolta delle necessarie informazioni sulla presenza e sullo stato delle biocenosi marine. Per quanto riguarda sia le opere in mare sia quelle in terra occorre valutare il sistema di illuminazione in relazione alle interferenze con l'avifauna in quanto l'area del Conero è di fondamentale importanza per i migratori e le fonti di illuminazione notturna possono interferire notevolmente causando disorientamento degli uccelli. Stante il contesto già fortemente antropizzato e la necessità di adeguarsi a norme di legge relative all'inquinamento luminoso non dirigendo i fasci verso l'alto, non si ritiene che vi siano effetti



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 13
Ancona	Data: 15/07/2011	

apprezzabili nei confronti dell'avifauna; anche in questo caso si ritiene comunque necessario introdurre misure precauzionali consistenti nel divieto di impiego di una particolare fonte di inquinamento luminoso quale le luci laser installate a scopo pubblicitario che vengono ruotate e proiettate verso l'alto e nella verifica della piena attuazione di quanto previsto nella L.r. n. 10 del 24 luglio 2002 nei confronti dell'inquinamento luminoso.

Per le aree a terra si rileva che, più che confrontare alternative, l'ipotesi di piano è stata messa in relazione soltanto all'ipotesi di non intervento (Alternativa 0). Ciò non permette di avere evidenza delle varie alternative elaborate e quindi delle motivazioni che hanno portato alla scelta dell'alternativa di Piano adottata. Occorrerà pertanto che venga dato atto del lavoro svolto esplicitando le alternative prese in esame, motivando le ragioni sulla base delle quali si è optato per l'alternativa che è stata oggetto di adozione

2.3.2 – Sistema di monitoraggio

Per il sistema di monitoraggio si è fatto riferimento al nuovo Capitolo 5 dell'elaborato R7 – *Integrazioni e modifiche al R.A. e alla Sintesi non Tecnica* e precisamente alle tabelle in esso riportate: Tabella 45 Indicatori sull'attuazione del Piano, Tabella 46 Indicatori per il monitoraggio degli impatti individuati in fase di VAS, Tabella 46.1 Indicazioni per il monitoraggio ex ante relativo alle maggiori criticità rilevate. Tali tabelle sono state opportunamente modificate e quindi riportate nell'Allegato A del presente atto.

La specificazione dei tempi per singolo parametro ed una eventuale maggiore frequenza, come pure il posizionamento delle stazioni mobili potranno essere meglio definiti in sede di apposito accordo dell'ARPAM con il Comune di Numana, l'Autorità Procedente e l'Autorità Competente per il monitoraggio della qualità dell'aria. Per quanto concerne le modalità di redazione dei report di monitoraggio si rimanda alle definizioni prodotte in sede dell'apposito accordo di cui sopra; si specifica che, in ogni caso, la cadenza per l'emissione dei report dovrà essere almeno annuale.

2.3.3 – Orientamenti per la sostenibilità

Anche per le misure di mitigazione e compensazione si è fatto riferimento all'elaborato R7 – *Integrazioni e modifiche al R.A. e alla Sintesi non Tecnica* per il nuovo Capitolo 6 – *Orientamenti per la sostenibilità*. In tale Capitolo viene specificato che trattasi di ulteriori misure di mitigazione e compensazione, nei confronti degli impatti negativi, rispetto a quelle già integrate nelle NTA a seguito della consultazione preliminare e delle analisi e valutazioni effettuate durante l'elaborazione del Piano. Si specifica inoltre che si parla di "orientamenti per la sostenibilità" e non semplicemente di mitigazioni e compensazioni perché non si tratta soltanto di queste ma anche di misure volte ad incrementare la significatività degli impatti positivi individuati.

Come per il monitoraggio anche qui si sono apportate modifiche ed integrazioni consistenti in semplificazioni laddove si è ritenuto superfluo intervenire in ambiti quali la protezione delle specie arboree prevista dalla L.r. 6/2005 "Legge Forestale Regionale" in quanto tali specie non sono presenti nell'area di Piano e in integrazioni correlate al monitoraggio ex-ante. Si ritiene infatti importante che, nel caso in cui i rilievi concernenti la qualità dell'aria e il rumore attestassero la presenza di condizioni critiche, occorrerà stimare l'ulteriore peggioramento che sarà determinato dall'attuazione delle previsioni di Piano e, conseguentemente, attuare mitigazioni tali da prevenire e ricondurre gli impatti attesi entro limiti sostenibili. A tale proposito si rimanda in particolare a quanto detto, in relazione all'accoglimento di due osservazioni, nell'ultimo capoverso del paragrafo successivo.

Si segnala inoltre l'opportunità che l'Amministrazione comunale di Numana predisponga provvedimenti strutturali in grado di prevenire non solo gli effetti negativi attesi a seguito della realizzazione delle previsioni di Piano ma anche di intervenire sul contesto, ad esempio mediante



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 14
Ancona	Data: 15/07/2011	

l'approvazione del Piano Urbano del Traffico (cfr. Direttiva ministeriale del 24/06/1995 – Suppl. Ordin. Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24/06/1995). Tale piano, peraltro, rappresenterebbe la contestualizzazione ottimale di alcune delle mitigazioni indicate nel Rapporto Ambientale come *Orientamenti per la sostenibilità*, segnatamente per quelle previste nei temi/aspetti ambientali *cambiamenti climatici/emissioni, aria/qualità, popolazione e salute/rumore*, che consistono nelle seguenti misure:

- individuare specifiche soluzioni per la decongestione del traffico estivo come, ad esempio, il possibile collegamento diretto dell'infrastruttura portuale con i principali assi stradali;
- prevedere misure di incentivazione della mobilità alternativa e sostenibile per il traffico legato alla balneazione, come la delocalizzazione dei parcheggi e l'accesso alle spiagge e al servizio traghetti tramite navette.

2.3.4 – Osservazioni pervenute

Nell'ambito delle consultazioni sono pervenute n. 80 osservazioni da n. 17 proponenti, due dei quali sono enti pubblici (Giunta Comunale di Numana ed Ente Parco del Conero).

Nella *Relazione illustrativa di controdeduzione alle osservazioni* depositata agli atti d'ufficio e trasmessa all'Autorità Procedente - P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico, sono state puntualmente controdedotte tutte le osservazioni, classificandole secondo il tipo (generico o ambientale), l'attinenza (pertinente o non pertinente) e l'esito (accoglibile, accoglibile parzialmente oppure non accoglibile). La numerazione progressiva è stata ricavata raggruppando quelle dei privati (n. 78 osservazioni accorpate nei numeri da 1 a 25) e quelle della Giunta Municipale di Numana (12 osservazioni accorpate al n. 26) e quelle dell'Ente Parco del Conero (n. 8 osservazioni accorpate al n. 27).

L'osservazione n. 72 riportata al n. 23 relativa alla lunghezza massima dei posti barca per l'attività dei traghettatori (di tipo generico e non ambientale) è stata giudicata accoglibile: pur trattandosi di una semplice indicazione, pertanto non vincolante, sarà modificato l'elaborato Tavole 2.7 correggendo la lunghezza da max 15 m a max 22 m.

Tra le osservazioni presentate dalla Giunta Comunale di Numana, riportate al n. 26 e giudicate non accoglibili, si ritiene che la n. 9 (Piano del Verde) debba essere comunque opportunamente valutata in questa sede in quanto l'accento non è stato posto sullo studio del verde bensì sul Piano del Verde, evidentemente strumento diverso da quelli che possono essere considerati nell'ambito del PRPN. Si ritiene che questo argomento possa assumere rilevanza in virtù del parere fornito dalla Soprintendenza in relazione alla possibilità di porre in atto misure di mitigazione mediante la pianificazione del verde dalla quale far discendere una coerente progettazione. Poiché tra le NTA, all'articolo 5, si prevede che *“per gli interventi da realizzare da parte dei privati attraverso interventi edilizi diretti e a seguito di rilascio di concessione demaniale marittima. Le richieste di interventi edilizi diretti dovranno essere preceduti da un “programma progetto unitario” in scala 1:200/1:100 riferito agli ambiti (uno per l'ambito di interazione città-porto e l'altro per l'ambito operativo del porto) in cui siano previsti tutti i volumi insediabili, eventuali stralci funzionali e il programma temporale delle realizzazioni in modo da garantire un intervento edilizio organico anche se attuabile in più fasi;”* si ritiene che tale strumento debba essere redatto dal Comune di Numana al fine non solo di garantire l'effettiva redazione dello stesso ma anche l'omogeneità delle previsioni e quindi il raggiungimento dell'obiettivo medesimo per cui di tale strumento è stato ideato. Le NTA, ad esempio nell'art. 39 – Verde di rispetto non a caso prevedono che *“L'amministrazione Comunale prescrive, per le aree destinate a verde di rispetto, le essenze arboree da utilizzare in relazione a questioni estetiche, igieniche e di visibilità...”* e che *“In sede di redazione del “programma progetto unitario” riferito agli ambiti come previsto dall'art. 5 dovrà essere redatto uno studio delle associazioni vegetali da porre a dimora. Nello studio dovrà essere posta particolare attenzione all'elemento vegetale che si deve configurare non come schermo o*



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 15
Ancona	Data: 15/07/2011	

fondale del costruito quanto, piuttosto, come materia viva atta a concorrere alla determinazione di ambiti panoramici, di scenari di naturale piacevolezza e/o, nel caso più infelice, con funzioni di filtro diaframma.” Peraltro quest’ultima prescrizione è presente, praticamente identica, nell’art. 16 – verde pubblico. La redazione *progetto programma unitario* si configura pertanto come un’opportunità, per il Comune di Numana, di raccordare in un quadro omogeneo la realizzazione del verde pubblico e del verde di rispetto di cui al PRPN, tanto più necessario in quanto trattasi di entità né accorpate né rilevanti dal punto di vista quantitativo (rispettivamente 1.550 mq e 1.497 mq).

Due osservazioni, entrambe comprese tra quelle presentate dall’Ente Parco del Conero (riportate al n. 27), sono state giudicate parzialmente accoglibili: quelle di cui ai punti 4 e 7. Per quanto concerne il punto 4 occorrerà pertanto incrementare le misure previste per il monitoraggio così come indicato nell’elaborato *Relazione illustrativa di controdeduzione alle osservazioni* depositata agli atti d’ufficio e trasmessa all’Autorità Procedente - P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico. Per quanto concerne il punto 7 si ritiene di dover accogliere l’osservazione del Parco del Conero in relazione all’opportunità di meglio precisare le modalità di svolgimento del monitoraggio, il soggetto attuatore, il soggetto responsabile e le eventuali misure correttive. Sulla base di quanto indicato nelle linee guida di cui alla DGR 1400/2008 - paragrafo 3.2, occorrerà pertanto distinguere il soggetto attuatore delle previsioni di Piano (il Comune di Numana) dal soggetto attuatore del monitoraggio che si ritiene possa essere l’ARPAM; quest’ultima invierà, con modalità e frequenza da precisare in sede di apposito accordo con il Comune di Numana e con l’Autorità Procedente, i dati del monitoraggio all’Autorità Procedente la quale, in tal modo, avrà la possibilità di valutare i risultati e predisporre l’eventuale attuazione delle misure indicate nell’Allegato B – *Orientamenti per la sostenibilità* del presente atto anche attraverso apposite indicazioni da fornire, in collaborazione con l’Autorità Competente, in corso d’opera al soggetto attuatore. In tal modo potrà essere assicurato quanto previsto al paragrafo 3.2 punto 1 delle Linee guida di cui alla DGR 1400/2008.

2.3.5 – Sintesi dell’istruttoria ai fini dell’esito

Si ritiene necessario integrare il monitoraggio in relazione ad alcune delle osservazioni pervenute e accolte nel corso della presente istruttoria in relazione a specifici aspetti ambientali.

Stante anche la potenziale elevata significatività negativa degli effetti sulla qualità dell’aria e sul rumore, si sarebbero dovute esplicitare nel Rapporto Ambientale le alternative di piano che, a seguito della collaborazione avuta con l’Autorità Procedente nel corso della presente istruttoria, si è preso atto essere state considerate dai progettisti. Poiché è stata posta a confronto soltanto l’Alternativa 0, cioè la non realizzazione del Piano, occorrerà evidenziare le diverse alternative di piano prodotte e motivare la scelta in base alla quale si è optato per l’alternativa che è stata sottoposta per l’adozione.

Non sono state specificate le modalità di attuazione delle misure di mitigazione (definite negli elaborati di Piano come *Orientamenti per la sostenibilità*) nel caso in cui l’esito del monitoraggio ex ante si rivelasse tale da far prevedere un superamento dei valori limite al seguito delle attuazioni delle previsioni di piano. Occorrerà pertanto, in sede di progetti definitivi, apportare i correttivi che, anche a seguito delle risultanze dei monitoraggi si dovessero rendere necessari; a tale scopo nel quadro economico degli stessi progetti definitivi dovranno essere previste le somme necessarie non solo per effettuare i monitoraggi ma anche per apportare i correttivi e/o le mitigazioni e compensazioni prescritte.

Si segnala inoltre l’opportunità che l’Amministrazione comunale di Numana predisponga provvedimenti strutturali in grado di prevenire non solo gli effetti negativi attesi a seguito della realizzazione delle previsioni di Piano ma anche di intervenire sul contesto, ad esempio mediante l’approvazione del Piano Urbano del Traffico Si ritiene inoltre opportuna, stanti le indicazioni della Soprintendenza e quanto previsto all’art. 14 delle NTA del Piano del Parco del Conero (*Parchi e*



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 16
Ancona	Data: 15/07/2011	

giardini pubblici e privati e pertinenze di attrezzature ricettive) la redazione di un Piano Urbano del Verde a scala comunale e non solo dell'ambito portuale, sia in relazione di quanto riportato al n. 9 dell'osservazione n. 79 della Giunta Municipale di Numana sia per contribuire, anche in questo caso mediante un intervento strutturale, alla mitigazione degli effetti del Piano. L'opportunità di quanto sopra detto risiede nella considerazione *strategica* che, se gli effetti del Piano si estrinsecano principalmente nell'ambito portuale per quanto concerne le opere a mare, per quanto concerne le opere a terra gli effetti del Piano influenzano tutta l'area circostante a terra e dagli impatti che si verificano in quest'ultima ne vengono influenzati con effetti cumulativi; per tale evidente motivo la valutazione strategica del PRPN non può non considerare la possibilità e la necessità da parte del Comune di Numana di intervenire non soltanto come attuatore del Piano, ma anche come principale attore nella realizzazione di misure di mitigazione strutturali quali, si ripete, il Piano Urbano del Traffico e il Piano Urbano del Verde.

Appare inoltre evidente, in merito ai "programma progetti unitari" che, per la stessa natura "unitaria" dello strumento, il Comune di Numana dovrebbe assumere un ruolo di coordinamento attraverso la loro predisposizione, uno per l'ambito di interazione città-porto e l'altro per l'ambito operativo del porto. Pertanto, anche se formalmente non esplicitato negli elaborati del Piano adottato, si ritiene opportuno che tali programmi debbano essere di competenza comunale.

Infine, per risolvere alcune criticità rilevate in relazione alle opere necessarie per la messa in sicurezza del bacino, si ritiene necessario che, nell'ambito della progettazione definitiva siano opportunamente valutati i seguenti elementi: l'accumulo di sedimenti in corrispondenza della chiusura sul lato sud e la conseguente possibile interferenza sul fosso che sfocia in tale zona e la capacità delle vasche di accumulo in relazione gli eventi eccezionali di pioggia che attualmente caratterizzano i cambiamenti climatici.

3. ESITO DELL'ISTRUTTORIA

Per tutto quanto sopra detto si propone pertanto:

DI ESPRIMERSI in ordine alle osservazioni presentate e alle controdeduzioni effettuate così come previsto al paragrafo 2.6 delle Linee Guida di cui alla DGR 1400/2008, in merito al Piano Regolatore Portuale del Porto di Numana (AN), autorità procedente Giunta Regione Marche, Servizio Governo del Territorio, Mobilità ed Infrastrutture – P.F. Demanio Idrico, Porti e Lavori Pubblici, così come riportato nella Relazione illustrativa di controdeduzione alle osservazioni depositata agli atti d'ufficio e trasmessa all'Autorità Procedente - P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico;

DI ESPRIMERE ai sensi del paragrafo 2.6 delle Linee Guida di cui alla DGR 1400/2008 in merito al Piano Regolatore Portuale del Porto di Numana adottato con Delibera di Giunta Regionale n. 79 del 24/01/2011 **parere motivato positivo** con le seguenti **prescrizioni**:

- gli elaborati di Piano R.3 *Rapporto Ambientale*, R.6 *Sintesi non Tecnica* e R.7 *Integrazioni e Modifiche al Rapporto Ambientale e alla Sintesi non Tecnica*, nei Capitoli 5 *Sistema di monitoraggio* e 6 *Orientamenti per la sostenibilità*, sono sostituiti dagli Allegati A e B del presente atto;
- il *Sistema di monitoraggio* di cui all'Allegato A del presente atto dovrà essere eseguito dall'Autorità Procedente in collaborazione con l'Autorità Competente tramite apposito accordo con il Comune di Numana e con l'ARPAM;
- gli *Orientamenti per la sostenibilità* di cui all'Allegato B del presente atto costituiscono misure di mitigazione e compensazione degli impatti ambientali negativi derivanti dall'attuazione del Piano e, pertanto, dovranno essere parte integrante della progettazione degli interventi;
- nel quadro economico dei progetti definitivi dovranno essere previste le somme necessarie per effettuare il *Sistema di monitoraggio* di cui all'Allegato A del presente atto e per apportare le



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 17
Ancona	Data: 15/07/2011	

mitigazioni e compensazioni riportate negli *Orientamenti per la sostenibilità* di cui all'Allegato B del presente atto;

- nella Dichiarazione di Sintesi dovranno essere riportate le alternative di Piano elaborate e non formalmente esplicitate nel Rapporto Ambientale e negli altri documenti di Piano, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il Piano adottato;
- nell'ambito della progettazione definitiva dovranno essere opportunamente valutati i seguenti elementi: l'accumulo di sedimenti in corrispondenza della chiusura del bacino portuale a sud e la conseguente possibile interferenza sul fosso che sfocia in tale zona, nonché la capacità delle vasche di accumulo in relazione gli eventi eccezionali di pioggia che attualmente caratterizzano i cambiamenti climatici.

DI DARE ATTO che per i progetti da redigere in attuazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale del Porto di Numana dovranno essere avviate le procedure di valutazione di impatto ambientale;

DI RITENERE necessario segnalare al Comune di Numana, in qualità di soggetto attuatore delle previsioni del Piano Regolatore Portuale del Porto di Numana l'opportunità di redigere il *Programma Progetto Unitario* per l'Ambito di Interazione Città-Porto e il *Programma Progetto Unitario* per l'Ambito Operativo del Porto nonché strumenti di pianificazione subordinati rispetto al PRG quali il Piano Urbano del Verde e Il Piano Urbano del Traffico;

DI DARE ATTO che, come prescritto all'art. 42 delle NTA – Norme Tecniche di Attuazione del Piano adottato, le suddette prescrizioni costituiscono parte integrante del Piano Regolatore Portuale del Porto di Numana;

DI TRASMETTERE copia del presente provvedimento all'Autorità Procedente Giunta Regione Marche - Servizio Governo del Territorio, Mobilità ed Infrastrutture – P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico per gli adempimenti di competenza e affinché provveda, ai sensi dell'art. 17 del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e del punto 2.6.4 delle linee guida di cui alla DGR 1400/2008 all'informazione sulla decisione.

Il Responsabile del Procedimento
(Dott. Fulvio Tosi)

- ALLEGATI -
SI



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 18
Ancona	Data: 15/07/2011	

ALLEGATO A

SISTEMA DI MONITORAGGIO

Il sistema di monitoraggio consiste nella definizione degli indicatori necessari e delle responsabilità per quanto concerne il loro popolamento.

Il Piano di Monitoraggio sarà pertanto suddiviso in tre parti:

- la prima parte comprende gli *indicatori di stato ambientale* (Tabella A) relativi alle principali criticità individuate, per i quali non è stato possibile raccogliere dati quantitativi disaggregati ad un livello territoriale adeguato in sede di redazione di Rapporto Ambientale; l'attuazione di questa parte del monitoraggio sarà effettuata dall'Autorità Procedente in collaborazione con l'Autorità Competente tramite apposito accordo con l'ARPAM – Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale delle Marche;
- la seconda parte, che comprende gli *indicatori sull'attuazione del piano* (Tabella B), sarà effettuata dall'Autorità Procedente in collaborazione con l'Autorità Competente tramite apposito accordo con il Comune di Numana il quale, in qualità di soggetto attuatore delle previsioni di Piano, dovrà fornire i dati per popolare gli indicatori;
- la terza parte, che comprende gli *Indicatori sugli impatti* (Tabella C) sarà effettuata dall'Autorità Procedente in collaborazione con l'Autorità Competente tramite apposito accordo con l'ARPAM – Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale delle Marche.

Tabella A - **Indicatori di stato ambientale**

Aspetto Ambientale	Indicatori	Rilevamento
Qualità dell'aria	Monitoraggio specifico della qualità dell'aria con una stazione mobile in area di Piano e una nel centro abitato di Numana ¹	prima dell'attuazione
Clima acustico	Monitoraggio specifico del clima acustico nell'area di Piano e nel centro abitato di Numana	prima dell'attuazione
Qualità dei sedimenti marino - costieri	dati su inquinanti nei sedimenti marini oggetto di movimentazione (cfr. Monitoraggio dei parametri chimico – fisici e biologici di cui all'Allegato I, Parte III, punto A. 2.6.1 del d.lgs 152/06)	prima dell'attuazione – fase di esercizio
Biodiversità	informazioni circa la presenza di specie animali e vegetali marine esotiche che, come tali, in caso di diffusione per movimentazione, potrebbero avere effetti negativi sulle biocenosi protette (campionamenti lungo la colonna d'acqua e nei sedimenti finalizzati alla ricerca di eventuali specie esotiche che in caso di movimentazione potrebbero avere effetti negativi sulle biocenosi presenti)	prima dell'attuazione – nella fase di esercizio
Biodiversità	Informazioni quali-quantitative e sulla localizzazione delle biocenosi riferibili agli habitat di interesse comunitario presenti nello specchio d'acqua individuato come area di riferimento per l'istituendo Parco Marino del Conero ai sensi della L. 394/91	prima dell'attuazione – nella fase di cantiere - nella fase di esercizio
Biodiversità	Presenza, estensione e stato di conservazione delle praterie di fanerogame	prima dell'attuazione – nella fase di cantiere
Verifiche preliminari dell'interesse archeologico	N° esiti positivi	nelle fasi di cantiere

¹ I parametri da monitorare sono quelli elencati nella successiva Tabella C



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 19
Ancona	Data: 15/07/2011	

Tabella B - Indicatori sull'attuazione del Piano

Indicatore	Unità di misura	Rilevamento
Materiale da demolizione prodotto	tonnellate	fine fase di cantiere
Piste ciclabili realizzate	metri lineari	fine fase di cantiere
Percorsi pedonali realizzati	metri lineari	fine fase di cantiere
Verde inserito	tipologia ed estensione in metri quadrati	fine fase di cantiere
Dimensione infrastrutture realizzate/ampliate	metri quadrati	fine fase di cantiere
Superficie ricoperta da manto bituminoso	metri quadrati	fine fase di cantiere
Materiale sabbioso recuperato attraverso escavazione del fondale per ridurre interrimento	tonnellate	fine fase di cantiere
Posti barca	numero	fine fase di cantiere
Parcheggi per uso esclusivo del diporto	numero parcheggi	fine fase di cantiere
Parcheggio di libera fruizione	numero parcheggi	fine fase di cantiere
Parcheggi per uso esclusivo del diporto	numero utenti al mese	fase di esercizio
Parcheggio di libera fruizione	numero utenti al mese	fase di esercizio

Tabella C - Indicatori sugli impatti

Indicatore	Unità di misura	Rilevamento
Materiale proveniente da demolizione recuperato in loco	tonnellate	fine fase di cantiere
Materiale proveniente da escavazione fondali impiegato per ripascimento	tonnellate	fine fase di cantiere
Incremento di costruito rispetto all'attuale	%	fine fase di cantiere
Superamenti dei valori limite del particolato sottile - PM10	N° e µg/mc	fase di esercizio
Superamenti dei valori limite del particolato sottile - PM2,5	N° e µg/mc	fase di esercizio
Superamento del valore limite del biossido di azoto - NO2	µg/mc	fase di esercizio
Superamento del valore limite di Ozono - O3	µg/mc	fase di esercizio
Superamento del valore limite del benzene	µg/mc	fase di esercizio
Superamento dei valori limite di immissione	dB(A)	fase di esercizio
Rifiuti portuali prodotti	kg	fase di esercizio
Rifiuti portuali inviati a recupero	Kg e % sul totale	fase di esercizio
Produzione di energia da fonte rinnovabile ²	kWh	fase di esercizio
Consumi finali di energia ³	kWh	fase di esercizio

Per quanto concerne le specifiche tecniche dei singoli monitoraggi e le modalità di redazione dei report si rimanda alle definizioni prodotte in sede degli appositi accordi di cui sopra. In ogni caso si specifica che la cadenza per l'emissione dei report dovrà essere almeno annuale

² Nell'area oggetto di piano

³ Nell'area oggetto di piano



ALLEGATO B

ORIENTAMENTI PER LA SOSTENIBILITA'

Nella seguente tabella sono riportate le prescrizioni necessarie per verificare la presenza e le misure di mitigazione e compensazione degli impatti ambientali negativi derivanti dall'attuazione del Piano

Tem/aspectti ambientali	Orientamenti per la sostenibilità
Biodiversità e paesaggio /valore naturalistico ed ecosistemico e percezione	Verificare la conformità degli interventi progettati alle norme prescrittive del Piano del Parco. Verificare l'eventuale incidenza dei progetti sullo stato di conservazione delle SIC e ZPS comprese nel parco con l'ente gestore dello stesso
	A seguito dei risultati del monitoraggio (indicatori per la biodiversità): a) l'impiego di idonee barriere per evitare la diffusione di materiale impattante in sospensione se viene rilevata presenza di inquinanti e/o specie esotiche; b) l'adozione di crono programmi adeguati; c) la scelta di idonei materiali e tecnologie costruttive; d) creazione di zone specifiche per la tutela e il miglioramento di habitat e specie di interesse conservazionistico.
	Prevedere, nelle aree destinate a verde, la piantagione di specie che si ricollegano alla vegetazione della falesia marnoso – arenacea o, comunque, di specie autoctone
	Evitare interferenze delle operazioni di demolizione e costruzione in mare con le unità ambientali sensibili (prateria di fanerogame) ovvero adottare misure compensative da individuare specificatamente in sede progettuale
	Posizionare il nuovo sistema di illuminazione in modo da evitare possibili interferenze con il volo delle specie avifaunistiche migratorie; non installare fasci laser per illuminazione notturna esterna pubblicitaria e verificare la piena attuazione di quanto previsto nella L.r. n. 10 del 24 luglio 2002
Paesaggio /percezione	Collocare gli impianti fotovoltaici e solare - termici preferibilmente sulle coperture degli edifici ricercando, per quanto possibile, il migliore inserimento architettonico
	Adottare, in fase progettuale, soluzioni, in termini di materiali e di posizionamento dell'ascensore di collegamento con il centro storico tali da ridurre la visibilità
Suolo e sottosuolo /rischio idrogeologico	Integrare le previsioni di piano con interventi di consolidamento e bonifica dei versanti nonché di mitigazione paesaggistica delle opere di consolidamento
Beni culturali e patrimonio archeologico /tutela	Sottoporre i progetti preliminari delle opere alla verifica preventiva dell'interesse archeologico (ai sensi dell'articolo 95 del D.lgs. 163/2006)



Luogo di emissione	Numero: 69/VAA	Pag. 21
Ancona	Data: 15/07/2011	

<p>Cambiamenti climatici/emissioni</p> <p>Aria/qualità</p> <p>Popolazione e salute umana/rumore</p>	<p>Individuare specifiche soluzioni per la decongestione del traffico estivo come, ad esempio, il possibile collegamento diretto dell'infrastruttura portuale con i principali assi stradali</p>
	<p>Prevedere misure di incentivazione della mobilità alternativa e sostenibile per il traffico legato alla balneazione, come la delocalizzazione dei parcheggi e l'accesso alle spiagge e al servizio traghetti tramite navette</p>
	<p>A seguito del monitoraggio della qualità dell'aria attuale, applicazione di modelli matematici che, in base alla stima dell'eventuale incremento di traffico indotto dalle previsioni di piano, consentano di determinarne quantitativamente l'impatto e di adottare eventuali ulteriori misure di mitigazione quali la limitazione, in estate e durante le ore diurne, dell'accesso al parcheggio previsto nell'area preportuale e/o la riduzione dei posti barca e quindi la corrispondente diminuzione dei parcheggi nelle aree portuale e preportuale e/o la riduzione delle superfici per attività commerciali/servizi</p>
	<p>A seguito del monitoraggio dell'attuale clima acustico, applicazione di modelli matematici che, in base alla stima dell'eventuale incremento di traffico indotto dalle previsioni di piano, consentano di determinarne quantitativamente l'impatto e di adottare eventuali ulteriori misure di mitigazione quali la limitazione, in estate e durante le ore diurne, dell'accesso al parcheggio previsto nell'area preportuale e/o la riduzione dei posti barca e quindi la corrispondente diminuzione dei parcheggi nelle aree portuale e preportuale e/o la riduzione delle superfici per attività commerciali/servizi</p>
<p>Cambiamenti climatici/emissioni</p>	<p>Utilizzare per la nuova illuminazione dell'area impianti a basso consumo e/o con alimentazione fotovoltaica.</p>
	<p>Prevedere l'alimentazione dei sistemi meccanici di ricircolo delle acque e dell'ascensore di collegamento con il centro storico attraverso fonti rinnovabili, con particolare riferimento al fotovoltaico, impiegando i pannelli come copertura di parte dei parcheggi, con preferenza di quelli a ridosso del muro di contenimento per ridurre la visibilità</p>
<p>Popolazione e salute umana/rumore</p>	<p>Effettuare la stima previsionale clima acustico sui progetti</p>
	<p>Adottare soluzioni architettoniche e tecnologiche che ottimizzino le prestazioni di isolamento acustico</p>
	<p>Prevedere, per gli interventi di adeguamento funzionale della viabilità, l'uso di materiali e tecnologie ecocompatibili e di basso impatto ambientale, con particolare riferimento a manti fonoassorbenti e drenanti</p>
<p>Acqua/qualità e gestione</p>	<p>Prevedere un apposito servizio di pulizia degli specchi acquei con la disponibilità di dotazioni antinquinamento</p>
	<p>In fase progettuale, per le opere a mare, valutare il rischio di compromissione della balneabilità connesso alla localizzazione delle tubazioni per garantire il ricircolo delle acque portuali e, nel caso lo si accerti, adottare soluzioni localizzative/tecnologiche diverse</p>