



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 1
Ancona	Data: 25/03/2014	

**DECRETO DEL DIRIGENTE DELLA P.F.
VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
N. 38/VAA DEL 25/03/2014**

Oggetto: LR 6/07 - DLgs 152/06 - DGR 1813/10; Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale del Porto di San Benedetto del Tronto; Autorità procedenti Giunta Regione Marche e Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto

**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;

VISTA la D.G.R. N. 78 del 27 gennaio 2014 con la quale sono state individuate, nell'ambito del Gabinetto del Presidente, della Segreteria Generale e dei Servizi, le posizioni dirigenziali individuali e di funzione e sono stati assegnati i relativi incarichi dirigenziali

- 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 1813/2010, in merito al Piano Regolatore Portuale del Porto di San Benedetto del Tronto (AP), Autorità Procedenti Giunta Regione Marche e Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, Proponenti Giunta Regione Marche, Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto e Comune di San Benedetto del Tronto, così come riportato nell'Allegato C - *Controdeduzioni alle osservazioni*.

DI ESPRIMERE, ai sensi del paragrafo 2.6 delle Linee Guida di cui alla DGR 1813/2010, in merito al Piano Regolatore Portuale del Porto di San Benedetto del Tronto (AP), Autorità Procedenti Giunta Regione Marche e Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, Proponenti Giunta Regione Marche, Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto e Comune di San Benedetto del Tronto, **parere motivato positivo** con le seguenti **prescrizioni**:

- La realizzazione della nuova Darsena Nord dovrà essere sottoposta a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale considerando in particolare anche le alternative di non realizzazione e/o di diversa conformazione dell'opera sulla base di studi relativi all'erosione e agli ecosistemi costieri e di aggiornate analisi socio-economiche.



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag.
Ancona	Data: 25/03/2014	2

- Il PRP dovrà essere integrato da un elaborato denominato "Piano di Monitoraggio" redatto sulla base di quanto indicato nell'Allegato A – Sistema di monitoraggio.
- Il PRP dovrà essere integrato specificando le modalità di attuazione degli orientamenti per la sostenibilità indicati nell'Allegato B – Orientamenti per la sostenibilità.
- Il PRP dovrà essere integrato e modificato nelle Norme Tecniche di Attuazione, articoli 3, 13, 18, 31, 32, 33, così come riportato nell'Allegato C – Controdeduzioni alle osservazioni; inoltre l'art. 40 dovrà essere sostituito con la seguente formulazione "*La gestione dei rifiuti portuali, compresi quelli prodotti dalle navi dovranno essere conformi al D.Lgs. 152/2006 e al D.Lgs. 182/2003.*", e nell'articolo 48 il solo periodo del comma 3 "*Le aree destinate a verde dovranno essere scoperte, permeabili e sistemate tramite la costituzione di un manto erboso e la piantumazione di alberature.*" dovrà essere sostituito con la seguente formulazione "*Le aree destinate a verde dovranno essere scoperte, permeabili e sistemate tramite la piantumazione di specie arbustive, anche tappezzanti, e di specie arboree che richiedono, dopo l'attecchimento, limitati apporti idrici e cure colturali*".
- Il PRP dovrà essere integrato con la Dichiarazione di Sintesi di VAS.

DI RAPPRESENTARE che, come prescritto all'art. 50 delle NTA – Norme Tecniche di Attuazione del Piano, le suddette prescrizioni costituiscono parte integrante del Piano Regolatore Portuale del Porto di San Benedetto del Tronto;

DI TRASMETTERE copia del presente provvedimento alle Autorità Procedenti Giunta Regione Marche e Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, per gli adempimenti di competenza e affinché provvedano, 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 1813/2008 all'informazione sulla decisione.

DI PUBBLICARE, nelle more dell'informazione sulla decisione a cura delle Autorità Procedenti, 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 1813/2010 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 dalla DGR 1813/2010 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.

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



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 3
Ancona	Data: 25/03/2014	

- DOCUMENTO ISTRUTTORIO -

1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

1.1 - NORME E ATTI AMMINISTRATIVI RELATIVI ALLA VAS

- Direttiva 2001/42/CE del 27/06/2001 *“Concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente”*,
- Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 *“Norme in materia ambientale”*,
- Legge regionale 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. 1813 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”*.

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.

La Legge regionale 12 giugno 2007, n. 6, 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 Legge regionale 12 giugno 2007, n. 6, all’art. 19 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 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.

Con Delibera di Giunta Regionale n. 1813 del 21/12/2010 sono state aggiornate le linee guida per la VAS precedentemente adottate con Delibera di Giunta regionale n. 1400 del 20/10/2008.

La DGR 1813/2010, in recepimento dell’art. 15 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, stabilisce al paragrafo 2.6.1 che *“1. 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 del precedente paragrafo. 2. L’autorità competente esprime il proprio parere motivato entro il termine di 90 giorni a decorrere dalla scadenza di tutti i termini previsti per le consultazioni, di cui al paragrafo 2.5.1 punto 6, e lo trasmette all’Autorità Procedente”*.



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 4
Ancona	Data: 25/03/2014	

1.2 - NORME E ATTI AMMINISTRATIVI IN MATERIA PORTUALE

- Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "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 Amministrativa del Consiglio Regionale n. 149 del 02/02/2010 di approvazione definitiva del Piano Regionale dei Porti.

Il D.M. 21/08/1975 n. 1775, ha stabilito, in base al criterio di classificazione di cui al R.D. 2 aprile 1885 n. 3095 ancora vigente, che il porto di San Benedetto del Tronto è iscritto alla prima categoria ai fini del rifugio della navigazione, mentre nei riguardi commerciali è classificato nella 1° classe della 2° categoria.

La Legge 84/94, oltre a prevedere una classificazione dei porti diversa da quella attuale (mai attuata a causa della mancata emanazione del DM previsto dall'art. 4), dispone la ripartizione dei porti marittimi nazionali in categorie e classi e prevede, all'art. 5, che il piano regolatore portuale delimiti e disegni l'ambito e l'assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Il Decreto Legislativo n. 112/98 stabilisce, inoltre, che spettano allo Stato le funzioni concernenti la pianificazione, programmazione e progettazione nei porti di rilievo nazionale e internazionale e alle Regioni le funzioni relative alla programmazione e pianificazione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale, competenza confermata dalla Regione Marche con l'art. 60 della L.R. 10/99.

In materia portuale nel corso degli anni si sono stratificate una serie di leggi e decreti che necessitano di revisione e coordinamento, sia tra di loro sia con la normativa ambientale. Si reputa pertanto opportuno citare il Rapporto Preliminare e il Rapporto Ambientale (di seguito "RA") nelle parti in cui si definiscono le competenze e le procedure:

- "Per quanto attiene alla competenza, con nota prot. n. 4520 del 17/04/2008 il Ministero dei Trasporti – Direzione Generale dei Porti, nelle more dell'istruttoria per la revisione del D.P.C.M. 21/12/1995 recante "Identificazione delle aree demaniali marittime escluse della delega alle regioni ai sensi dell'art. 59 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616", al fine di consentire lo svolgimento delle attività amministrative connesse, ha chiarito in via interpretativa, sulla base della legislazione vigente, il quadro delle competenze statali sui porti. Da tale quadro emerge che il Porto di San Benedetto del Tronto è di competenza statale, ad eccezione della darsena turistica (approdo turistico ai sensi e per gli effetti del D.P.R. 509/97); con nota prot. n. 4975 del 28/04/2008, infatti, lo stesso Ministero dei Trasporti – Direzione Generale dei Porti ha specificato che per effetto del Protocollo di Intesa sottoscritto con la Regione Marche in data 31/12/2004, la darsena turistica è di competenza regionale. Come evidenziato dal Piano Regionale dei Porti (paragrafo 2.4. – Relazione Generale), tuttavia, in attuazione della L. 84/94 (art. 5, comma 7) il porto di San Benedetto del Tronto è destinato a diventare di competenza esclusiva della Regione Marche. Il Piano Regionale dei Porti, all'articolo 6 delle proprie Norme Tecniche di Attuazione (NTA), definisce la procedura di approvazione da parte della Regione dei piani regolatori portuali di competenza statale; da sottolineare che l'articolo 6 delle citate NTA prevede, in coerenza con l'articolo 5, commi 3 e 4, della L. 84/94 che l'approvazione del piano da parte della Regione avvenga a valle dell'acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CCLLPP) e dopo aver acquisito "la pronuncia favorevole di valutazione di impatto ambientale". La legge 84/94, in tal senso, si porta dietro la vecchia concezione di piano regolatore portuale, che può identificarsi come un "progetto



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag.
Ancona	Data: 25/03/2014	5

preliminare di opere mare” e non è mai stata coordinata al d.lgs. 152/06, che, all’articolo 6 (commi da 1 a 4) definisce in via generale l’ambito di applicazione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e che, a seguito delle modifiche introdotte con il d.lgs. 128/2010, in particolare, stabilisce che “Per i progetti di opere e interventi da realizzarsi nell’ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento” Come chiarito, inoltre, nel documento del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ISPRA, Regioni e Province Autonome intitolato “VIA – VAS: Proposta per il Coordinamento e l’Integrazione delle Procedure”, le tipologie di piani regolatori portuali ai quali applicare le disposizioni di cui all’art. 6, comma 3 – ter, del d.lgs 152/06 sono quelle in cui tra le disposizioni di piano prevalgono opere di natura progettuale ovvero per le quali il carattere progettuale prevale su quello pianificatorio e/o programmatico e la VAS, dunque, può considerarsi come una integrazione dei contenuti strategici all’interno della VIA. Ne deriva che qualora, come nel caso in oggetto, sia evidente la prevalenza assoluta del carattere pianificatorio, la valutazione ambientale adeguata sia proprio la VAS, come, per altro, confermato nel Parere ex art. 5, comma 3, della L. 84/94 rilasciato sul Piano in oggetto nell’Adunanza del CSLLPP del 22 marzo 2013”

(RA pagg. 6 – 7)

- “Il caso della pianificazione portuale risulta abbastanza complesso, in quanto, per i porti di importanza nazionale, la legge 84/94 dispone che l’adozione avvenga da parte dell’Autorità Marittima, laddove non istituita l’Autorità Portuale, ed è questo il caso del Porto di San Benedetto del Tronto, previa espressione dell’intesa da parte del Comune interessato. Sul piano regolatore portuale adottato dall’Autorità Marittima è, quindi, prevista l’espressione del parere da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ai sensi dell’art. 5, comma 3, della succitata legge. Infine, ai sensi dell’articolo 6, comma 6, delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regionale dei Porti, la Giunta Regionale approva il piano. Con l’intento di avviare un percorso condiviso tra Capitaneria di Porto, Regione Marche e Comune di San Benedetto del Tronto, in data 15.02.2010 è stato sottoscritto un “Protocollo d’Intesa” (Reg. Int. n. 14674) tra tali Enti, con il quale le parti si sono impegnate ad operare, nell’ambito di una stretta collaborazione istituzionale e tecnica, al fine di arrivare rapidamente all’approvazione del Piano Regolatore Portuale (PRP). Nel protocollo di Intesa, agli artt. 6 e 7, la Regione Marche si è impegnata a collaborare con l’Amministrazione Comunale e la Capitaneria di Porto per redigere l’aggiornamento del vigente PRP costituendo un “gruppo di lavoro” congiunto. Ciò premesso, per la procedura di VAS, in funzione delle definizioni di cui all’art. 5 del d.lgs 152/06, risulta che:
 - Regione (PF Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico), Comune e Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto sono i proponenti del progetto di piano;
 - Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto e Regione (Giunta Regionale) sono le autorità procedenti, in quanto adottano e approvano rispettivamente il PRP;
 - Regione (PF Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali) è l’autorità competente alla VAS.”(Rapporto Preliminare pag. 10)



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 6
Ancona	Data: 25/03/2014	

2. MOTIVAZIONE

2.1 ITER DEL PROCEDIMENTO

Con nota ID 4417416 del 05/08/2011 il Servizio Territorio Ambiente energia – P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico della Regione Marche ha trasmesso alla Regione Marche - 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 San Benedetto del Tronto (di seguito “PRP”), il questionario di supporto alle consultazioni preliminari e l’elenco dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (di seguito “SCA”).

La Regione Marche - P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, con nota ID 4425877 del 10/08/2011, ha comunicato alla P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico di ritenere opportuno inserire nell’elenco degli SCA i Comuni di San Benedetto del Tronto e di Grottammare, specificamente negli uffici competenti in materia di viabilità e traffico e in materia ambientale e di gestione delle acque.

Con nota prot. 504967 del 10/08/2011 la Regione Marche - P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico - ha comunicato agli SCA la diffusione on-line del rapporto preliminare e del relativo questionario di supporto alla consultazione preliminare, comunicando altresì la convocazione di una Conferenza dei Servizi per il 26/08/2011 e il termine ultimo del 03/11/2011 per la trasmissione delle osservazioni relative alla portata e al livello di dettaglio delle informazioni da includere nel RA. Gli SCA coinvolti sono stati:

- Autorità di Bacino Regionale
- Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici delle Marche
- Provincia di Ascoli Piceno - Servizio Tutela Ambientale, Rifiuti, Energia, Acqua
- Provincia di Ascoli Piceno - Servizio Edilizia scolastica e Patrimonio edilizio, Genio
- Civile, Protezione civile Beni Architettonici, Interventi Sismici e di Elettricità, ERP
- Comune di Grottammare - Area VI – Manutenzione Patrimonio e Tutela Ambientale
- Comune di Grottammare - Area VII – Assetto del Territorio
- Comune di San Benedetto del Tronto - Settore Progettazione Opere Pubbliche
- ASUR Marche Zona territoriale n. 12
- A.A.T.O. 5 Marche sud

La Regione Marche - P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, con nota ID 4438861 del 26/08/2011, nel comunicare l’impossibilità della propria partecipazione alla Conferenza dei Servizi ha fornito il seguente contributo:

“si ritiene che, stante quanto affermato a pag. 5 del Rapporto Preliminare (“È necessario sottolineare che il progetto della darsena Nord dovrà essere assoggettato a screening di V.I.A.; riteniamo, pertanto, che questa sia la sede adatta per la valutazione degli impatti ambientali derivanti dalla sua realizzazione, anche in considerazione del fatto che allo stato attuale non si dispone di elementi progettuali sufficienti per tale valutazione”) sia opportuno, contrariamente a quanto detto, tener conto dell’eventualità dell’espansione del porto derivante, appunto, dalla realizzazione della nuova Darsena Nord. Pertanto, in sede di Rapporto Ambientale, occorrerà considerare le necessarie analisi e valutazioni relative alle dinamiche marine e le relative ripercussioni sugli ambiti di influenza ambientale e territoriale. In tal senso, peraltro, appare coerente considerare come ambito di influenza territoriale a mare non la sola unità fisiografica n. 26 del Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere (cfr. pag. 20 del Rapporto Preliminare), bensì le unità fisiografiche n. 25, 26 e 27. Si ritiene infine opportuno



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 7
Ancona	Data: 25/03/2014	

valutare l'eventuale presenza e stato di biocenosi marine che potrebbero essere influenzate dalla realizzazione della nuova Darsena Nord."

Con nota prot. 42166 del 30/08/2011 la Provincia di Ascoli Piceno – Servizio Tutela Ambientale Centri Educazione Ambientale Rifiuti – Energia – Acque (prot. regionale VAA n. 563946 del 12/09/2011), ha comunicato l'impossibilità della propria partecipazione alla Conferenza dei Servizi e l'invio quanto prima del questionario di supporto alla consultazione preliminare debitamente compilato.

Durante la Conferenza dei Servizi del 26/08/2011 si è ricordato che il PRP dovrà essere presentato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il rappresentante del Comune di San Benedetto del Tronto ha esposto le motivazioni che hanno indotto il Comune a richiedere l'adozione di un nuovo piano per l'area portuale: le mutate esigenze relative all'utilizzo del porto impongono che si proceda, oltre ad una precisa delimitazione del porto, all'ottimizzazione degli spazi e dei servizi. Il rappresentante dell'Autorità di Bacino regionale si riserva di valutare l'eventuale competenza nella valutazione del piano e fa presente di ritenere opportuno inserire tra gli SCA la P.F. Difesa del suolo e risorse idriche (suggerimento accolto).

Il Consiglio Comunale di San Benedetto del Tronto, con deliberazione n. 71 del 05/09/2011, ha espresso l'intesa sulla proposta di PRP e in data 08/09/2011 il piano è stato adottato con decreto n. 94 del Capo di Compartimento della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto. Con nota n. 5101 del 29/09/2011 il Provveditorato Interregionale OO.PP. Emilia Romagna – Marche del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, dopo aver richiesto alcuni chiarimenti sulla procedura valutativa adottata, ha trasmesso la proposta di PRP al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'esame e l'espressione del parere di competenza.

Con nota ID 4508552 del 20/09/2011 la Regione Marche - P.F. Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico ha trasmesso alla Regione Marche - P.F. Difesa del Suolo e Tutela delle Acque (e p.c. alla P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali) il verbale della Conferenza dei Servizi del 26/08/2011 comunicando altresì che il Rapporto Preliminare e i relativo questionario sono disponibili on-line.

In data 02/11/2011 è pervenuto Regione Marche - P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali tramite e-mail (indirizzata a info.vas@regione.marche.it) il Questionario per la consultazione preliminare trasmesso dal Comune di Grottammare. In data 03/11/2011, dalla e-mail info.vas@regione.marche.it, il Questionario medesimo è stato inoltrato ai componenti del gruppo di lavoro della Regione Marche.

La consultazione preliminare di VAS si è conclusa il 03/11/2011; entro tale data è pervenuto il contributo del Comune di Grottammare - Servizio Tutela Ambientale con il quale si è chiesto di integrare l'ambito di influenza ambientale del PRP con l'aspetto "Paesaggio", proponendone un obiettivo di sostenibilità e possibili indicatori per analizzarne lo stato attuale e di ampliare l'ambito di influenza territoriale del PRP anche all'Unita Fisiografica n. 25. Il suggerimento di inserire il nuovo aspetto nell'ambito di influenza ambientale del PRP è stato accolto, pur non considerando il Paesaggio come tema a se stante ma come parte integrante del Tema "Patrimonio culturale" (in conformità all'art. 2, comma 1, del D. Lgs. 42/2004 e dell'art. 5, comma 1, lettera d) del D. Lgs. 152/2006). Anche la richiesta di ampliare l'ambito di influenza territoriale del PRP è stata accolta, pertanto l'area entro la quale potrebbero manifestarsi gli effetti derivanti dall'attuazione delle previsioni di Piano include a mare le unità fisiografiche 25, 26 e 27 e i comuni di San Benedetto del Tronto e di Grottammare.



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag.
Ancona	Data: 25/03/2014	8

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - Terza Sezione, con nota prot. n. 303 del 11/01/2012, ha chiesto alcune precisazioni in merito alla proposta di PRP inviata, chiedendo in particolare di dettagliare meglio le funzioni ammesse nella darsena nord di progetto poiché nella proposta di PRP alle relative banchine era stata attribuita una generica destinazione prevalente di "stazionamento e movimentazione natanti, depositi temporanei". Con nota prot. 14303 del 05/07/2012 la Capitaneria di Porto ha inviato al Comune di San Benedetto del Tronto i documenti di piano parzialmente rielaborati con le specificazioni richieste dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, corredati da uno studio sulla viabilità e sui collegamenti da e verso il porto esistente e di progetto. Il Consiglio Comunale, con Deliberazione n. 59 del 18/07/2012, ha espresso parere favorevole sul PRP rielaborato e ha confermato l'intesa con la Capitaneria. Quest'ultima, con proprio atto n. 47 del 27/07/2012, ha nuovamente adottato il piano. In data 30/07/2012 la Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto ha trasmesso nuovamente al CSLLP gli elaborati progettuali modificati, corredati dal suddetto studio sulla viabilità e sui collegamenti. Con voto n. 143/2011, nell'adunanza plenaria del 22/03/2013, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole al prosieguo dell'iter procedimentale del PRP, previo adempimento ad alcune importanti prescrizioni: l'eliminazione delle funzioni più spiccatamente commerciali tra quelle previste per la darsena nord di progetto (terminal container e RO-RO/RO – PAX) e la realizzazione delle opere infrastrutturali di miglioramento degli accessi all'area portuale quale condizione necessaria e propedeutica alla realizzazione della darsena nord. Il Comune di San Benedetto del Tronto con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 32 del 30/04/2013 ha approvato la variante al Piano Regolatore Generale necessaria per "restituire" all'ambito urbano quelle porzioni di porto, ormai non più strettamente legate alle attività portuali. Tale variante costituisce il presupposto per l'approvazione definitiva del PRP, rendendolo coerente con il PRG.

La Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, con nota prot. 14781 del 05/09/2013, ha trasmesso alla Regione Marche – Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia (prot. regionale 626819 ITE del 23/09/2013) la documentazione del nuovo PRP per il prosieguo dell'iter di approvazione ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/94. Tali elaborati, datati luglio 2013, sono quelli modificati a seguito delle prescrizioni riportate nel parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 22/03/2013.

La Regione Marche – Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia, con nota prot. 650350 del 01/10/2013, ha dato comunicazione dell'avvio del procedimento di approvazione del PRP e di conclusione della VAS, precisando che il termine per le osservazioni da parte del pubblico e per i pareri da parte degli SCA è il giorno 08/12/2013.

La Regione Marche – Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia, con nota ID 6495826 del 04/10/2013, ha trasmesso alla Regione Marche - P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali gli elaborati del PRP. L'elenco degli elaborati trasmessi è il seguente:

Elaborati Grafici - Stato attuale

Elaborato 1 Inquadramento urbanistico

Elaborato 2 Il Porto di San Benedetto del Tronto nella Pianificazione regionale

Elaborato 3A la città nel territorio: relazioni e potenzialità

Elaborato 3B Il porto come area strategica della città: dallo Schema direttore per il nuovo PRG

Elaborato 3C Area strategica Porto: inquadramento all'interno della Variante generale al PRG (VAS)

Elaborato 4 Pianificazione vigente e stato di avanzamento degli interventi in ambito portuale

Elaborato 5 Inquadramento storico. Accrescimento del tessuto urbano e rapporti con il Porto

Elaborato 6A Planimetria catastale generale

Elaborato 6B Planimetria catastale con indicazione delle concessioni demaniali

Elaborato 7 Destinazioni d'uso stato attuale



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 9
Ancona	Data: 25/03/2014	

Elaborato 8 Viste d'assieme - Stato attuale

Elaborati Grafici – Stato di progetto

Elaborato 9 Zonizzazione: Ambiti

Elaborato 10 Zonizzazione: Sub-ambiti

Elaborato 11 Zonizzazione: Aree

Elaborato 12 Zonizzazione: Usi

Elaborato 12A Zonizzazione: Usi – Particolare zona centro-nord

Elaborato 12B Zonizzazione: Usi – Particolare zona centro-sud

Elaborato 13A Viste d'assieme - Stato di progetto

Elaborato 13B Viste d'assieme - Comparazione stato attuale/stato di progetto

Elaborato 14A Accessibilità al porto - Sistema infrastrutturale - stato attuale

Elaborato 14B Accessibilità al porto - Sistema infrastrutturale - progetto

Elaborato 15 Tavola di congruenza con il PRG - Sistema dei vincoli

Relazioni, elaborati vari, elaborati di VAS

Elaborato 16 Documentazione fotografica

Elaborato 17 Relazione geologica

Elaborato 18 Relazione generale

Elaborato 19 Norme tecniche di attuazione

Elaborato 20 Rapporto preliminare - VAS

Elaborato 21 Rapporto ambientale - VAS

Elaborato 21a Sintesi non tecnica - VAS

Elaborato 22 Schema funzionale Darsena nord

La Regione Marche – Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia, con nota prot. 650492 del 01/10/2013 ha trasmesso alla Regione Marche – P.F. Attività normativa e Bollettino ufficiale della Regione il testo dell'avviso di deposito (pubblicato sul BURM n. 79 del 10/10/2013).

Sono pervenute cinque osservazioni:

1. Meo Giuseppe nota del 02/12/2013 (prot. regionale 801482 ITE del 06/12/2013)
2. Cinaglia Giovanni raccomandata A.R. del 03/12/2013 (prot. regionale 801537 ITE del 06/12/2013)
3. Lega Navale Italiana PEC prot. 143 del 11/12/2013 (prot. regionale 813359 ITE del 12/12/2013)
4. Confederazione Nazionale dell'Artigianato nota del 28/11/2013 (prot. regionale 815373 SGG del 13/12/2013)
5. Comune di Grottammare PEC n. 18658 del 24/12/2013 (prot. regionale 843145 del 24/12/2013)
6. Piergallini Giulio PEC del 28/02/2014, pervenuta con la relativa controdeduzione tramite e-mail inviata il 07/03/2014 dalla responsabile per l'approvazione del PRP

In data 13/01/2014 si è svolta una riunione tra le autorità proponenti, precedenti e competenti per discutere le osservazioni pervenute.

In data 26/02/2014 la responsabile del procedimento di approvazione del PRP ha trasmesso via e-mail al Comandante della Capitaneria di Porto, ai componenti del gruppo di lavoro e al responsabile del procedimento per la VAS una bozza di relazione di controdeduzione delle osservazioni pervenute. Successivamente (con e-mail del 28/02/2014) la responsabile del procedimento di approvazione del PRP ha inviato ai medesimi destinatari di cui sopra un contributo di una componente del gruppo di lavoro relativo alla controdeduzione dell'osservazione del Comune di Grottammare, specificando l'intendimento di accogliere tale contributo.



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 10
Ancona	Data: 25/03/2014	

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 corrispondenza della linea di costa la distanza tra il molo sud e il limite a nord del SIC IT5340001 *Litorale di Porto d'Ascoli* è di circa 5 km.

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.

Delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale si dirà più avanti nella presente istruttoria.

2.2 DESCRIZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Si premette che è vigente il PRP esaminato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1968 e approvato con D.M. n. 2722 del 02/11/1985. Il vigente PRP prevede, per l'area nord del porto, la realizzazione della nuova darsena da ricavare all'esterno dell'attuale molo nord, insieme all'allargamento della banchina del molo nord ed opere di miglioramento interne al bacino.

Si riporta qui di seguito il Capitolo A.3. del RA (pagg. 13 – 14) come descrizione del Piano ora proposto:

“Il PRP oggetto di questa valutazione è quello modificato in esito al parere del CSLPP di cui all'Adunanza del 22 marzo 2013. L'ambito territoriale entro cui si applicano le previsioni del PRP in oggetto e quello compreso all'interno del perimetro portuale individuato nella Tavola n. 9- Zonizzazione Ambiti; le previsioni di PRP relative ad aree esterne al perimetro del porto, ricadenti nell'ambito urbano (concernenti essenzialmente l'adeguamento della viabilità e, più in generale, dei collegamenti al porto) hanno valore puramente indicativo. Ne deriva che le previsioni relative all'ambito urbano, per assumere efficacia, dovranno essere recepite nel PRG comunale con successiva o contestuale variante urbanistica. Per quanto concerne le opere a mare il nuovo PRP fa salva la previsione della darsena Nord, già presente nel primo “progetto” di porto del 1968 (approvato con DM n. 2722 del 02/07/1985), nella conformazione ottimale individuata nel 1994 dal Ministero dei Lavori pubblici mediante applicazione di modello fisico – matematico su fondo mobile e riportata nella Relazione generale del Piano Regionale dei Porti. Per quanto riguarda le aree a terra, sia esistenti che di progetto, il PRP nella suddivisione in ambiti sottoambiti e aree (e, nel caso della darsena nord di progetto, in subaree), in relazione alla localizzazione e, di conseguenza, all'assetto funzionale del porto e facendo in modo che all'interno di uno stesso sub ambito gli usi consentiti siano aggregati per “famiglie”. Ciò significa che all'interno di ciascun subambito sono consentiti solo usi assimilabili per carichi urbanistici ed ambientali. In particolare il piano individua due ambiti: quello operativo del porto (Ambito Operativo del Porto – AOP) e quello di interazione città – porto (Ambito di Interazione Città - Porto – AICP). L'AOP e a sua volta articolato in tre sub ambiti: il Bacino marittimo porto (AOP.1), i Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica (AOP.2) e i Servizi a terra darsena nord di progetto (AOP3). Anche l'AICP è suddiviso in tre sub ambiti: i Servizi alla darsena turistica (AICP.1), i Servizi alla pesca e al turismo all'interno del porto (AICP.2) e i Servizi alla nuova darsena di progetto (AICP.3)”.

Seguono poi due tabelle: nella prima è sintetizzata la descrizione degli ambiti e dei subambiti e nella seconda sono indicate le aree in cui è suddiviso ciascun sub ambito.

Le aree appartenenti al sub ambito AOP.3 sono, nelle Norme Tecniche di Attuazione (di seguito “NTA”) del PRP, ulteriormente distinte in sub aree.

I parametri edilizi ed urbanistici sono definiti nelle NTA e negli elaborati n. 11 “Zonizzazione: aree” e n. 12 “Zonizzazione: Usi”.

Il Capitolo A.3. del RA illustra poi gli obiettivi del PRP e le azioni previste per attuali:



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 11
Ancona	Data: 25/03/2014	

*“In sintesi, il PRP, in coerenza con le norme e gli atti di settore, **prevede il riordino e la riqualificazione del porto esistente e dettaglia le funzioni ammesse nella darsena nord di progetto, che, in esito al parere del CSLLPP, sono quelle relative alle piccole crociere, ai charter, ai maxi – yachts, al diporto nautico, alla cantieristica locale, all’ormeggio per i mezzi nautici di servizio ed alle attività di permeazione porto – città.** Il PRP, inoltre: - in attuazione del Piano Regionale dei Porti che prescrive la disponibilità di 0,5 posti auto per ogni posto barca, propone una razionalizzazione delle aree esistenti, sia all’interno che immediatamente all’esterno dell’ambito portuale, al fine di **adeguare l’attuale dotazione dei parcheggi.** Ciò ha consentito di individuare nell’intorno portuale, senza considerare le nuove zone di espansione, oltre 1650 posti auto (di cui 700 esistenti) e, all’interno del porto (inclusa la zona di espansione – darsena nord) 23.708 mq di superfici a parcheggio pubblico; - Prevede **la realizzazione di una serie di accessi pedonali e ciclabili** in appoggio a quelli già esistenti (rft. Tavola n. 14 “Accessibilità al Porto - Sistema infrastrutturale”) specie per collegare da est ad ovest il Porto con la Città sfruttando i sottopassi esistenti e quelli di previsione e, in relazione alla futura darsena nord, propone la prosecuzione della pista ciclabile verso nord, sino al confine con il comune di Grottammare; - **Promuove la qualità urbanistica e architettonica** degli interventi prevedendo, ad esempio, la valutazione della qualità architettonica delle proposte progettuali da parte di apposite commissioni, l’integrazione degli impianti tecnologici negli edifici o, laddove ciò non sia possibile, la loro schermatura, l’impiego, nella realizzazione degli edifici, di materiali naturali e/o riciclabili e di tecniche di mascheramento quali il “verde verticale”, la schermatura dei punti di raccolta dei rifiuti, quantità minime di verde pubblico ed il divieto di ampliamento delle sedi stradali a scapito o pregiudizio di tale verde, ecc.; - **Persegue la riqualificazione ambientale** in termini di corretta gestione dei rifiuti, di adeguamento al Piano regionale di Tutela delle Acque, di riduzione dei consumi energetici ed idrici, di elevate prestazioni (energetiche, acustiche, ecc) degli edifici di nuova costruzione, di ricorso alle fonti energetiche rinnovabili, ecc; - Si prefigge il **superamento delle barriere architettoniche** al fine di rendere realmente fruibile il porto da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria e sensoriale.”*

2.3 ISTRUTTORIA

2.3.1 – Principali elementi positivi emersi e criticità rilevate

Obiettivi del PRP

Nell’elaborato 18 *Relazione generale* (pagg. 34 - 35) sono riportati i seguenti obiettivi:

- esatta perimetrazione dell’area portuale
- riqualificazione e riordino dell’esistente
- aumento della dotazione di servizi sia per la darsena turistica (adeguamento tecnico funzionale della zona sud) sia per la pesca che per le attività produttive e commerciali in genere
- prime indicazioni sull’accessibilità dell’area portuale
- soluzioni integrate per le aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione

In relazione alla sostenibilità (il cosiddetto “Porto Verde”) gli obiettivi indicati sono il risparmio energetico e il ciclo integrato delle acque, il solare e il fotovoltaico-eolico sul porto e valutazione sul possibile off-shore, la promozione nell’area portuale di sistemi di gestione e di tutela dell’ambiente marino e costiero e di gestione dei rifiuti, la riduzione dei consumi di risorse ambientali, della produzione di scarichi e rifiuti, l’integrazione del progetto per l’area portuale con il progetto di razionalizzazione dell’uso dell’acqua del Comune.



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 12
Ancona	Data: 25/03/2014	

Partecipazione

Tra gli elementi positivi si rileva l'attenzione posta agli obiettivi di sostenibilità che vengono sostanziati attraverso il Titolo III delle NTA: la Parte I riguarda più propriamente la sostenibilità ambientale e la Parte II considera la sostenibilità sociale in quanto tratta del superamento delle barriere architettoniche. Nella Parte I, con gli articoli dal 38 al 48 si prescrivono misure per la corretta gestione dei rifiuti, per la tutela delle acque, per la riduzione dei consumi energetici ed idrici, per ottenere elevate prestazioni (energetiche, acustiche, ecc) degli edifici di nuova costruzione e per il ricorso alle fonti energetiche rinnovabili per le nuove costruzioni e per le ristrutturazioni. Inoltre la partecipazione, uno dei cardini della VAS, non è rimasta confinata a quanto prescritto dalle norme poiché il gruppo di lavoro già nella fase iniziale della predisposizione del PRP ha avviato il dialogo con gli *stakeholders*; in particolare si è avuto un incontro con gli operatori del porto in data 04/08/2011, nel corso del quale sono stati illustrati gli obiettivi e le linee generali del PRP e del relativo Rapporto Preliminare al fine di acquisire contributi, istanze ed eventuali ulteriori elementi conoscitivi e valutativi. Visti gli sviluppi successivi non si sono però ottenuti elementi di analisi e valutazione utili al processo di VAS; a riscontro di ciò valga anche l'esiguo numero di osservazioni pervenute il loro carattere tutt'altro che ambientale (per l'osservazione del Comune di Grottammare, di carattere ambientale, si dirà in seguito).

Metodologia adottata per il RA

Un altro elemento positivo fondamentale risiede nella metodologia adottata per la redazione del RA in quanto sono state utilizzate le *Linee Guida per l'Applicazione dell'approccio LCA ai porti*, risultate dal progetto LIFE10 ENV/IT/000369 LCA4PORTS *European Ports Life Cycle Assessment (LCA)*. Le linee guida, anche se il modello è stato sviluppato per il porto di Anzio, ha permesso al gruppo di lavoro da un lato di accedere alla rassegna dei principali documenti di indirizzo e strategici per la pianificazione sostenibile dei porti e di identificare obiettivi ambientali strettamente pertinenti e, dall'altro, di ottenere un quadro piuttosto completo delle interazioni ambientali e dei conseguenti impatti relativi alla fase di attuazione delle scelte pianificatorie e progettuali ed alla fase di esercizio delle infrastrutture. Le interazioni del piano nei confronti dell'ambiente sono state individuate impiegando il modello DPSIR (Determinante - Pressione - Stato - Impatto- Risposta), pertanto, attraverso l'individuazione dei fattori di pressione (azioni di PRP), dello Stato (componenti ambientali e temi interessati dal fattore di pressione) e dell'impatto (potenziale alterazione qualitativa e/o quantitativa della componente ambientale interessata dal fattore di pressione) è stato ricostruito l'ambito di influenza ambientale del PRP. Conseguentemente sono stati selezionati gli indicatori necessari per descrivere lo stato attuale e la tendenza in atto per ciascun aspetto ambientale interessato. Infine la parte dedicata agli effetti cumulativi, più che considerare altri interventi (piuttosto improbabili) ha ricondotto i vari effetti del piano all'unico denominatore del tema ambientale, omogeneizzando così le diverse valutazioni in funzione dell'acqua, dell'aria, dei cambiamenti climatici, della biodiversità, della salute umana, del suolo, del patrimonio culturale, della mobilità, dell'energia, dei rifiuti, delle attività produttive.

Coerenza ed effetti del PRP

La coerenza esterna, cioè quella relativa cioè agli altri strumenti di pianificazione è elevata. Anche la coerenza interna è di grado elevato, in quanto le azioni previste sono in grado di conseguire gli obiettivi di piano. In particolare la riqualificazione ambientale prevista risponde all'obiettivo della riqualificazione in chiave ecologica dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc.) e, più in generale, di riduzione dell'uso di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 13
Ancona	Data: 25/03/2014	

differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali.

Dalla valutazione degli effetti sull'ambiente risultano delle azioni/pressioni che presentano alcune criticità. L'Azione/Pressione 1 – *Ampliamento del porto (darsena nord) e adeguamento dei collegamenti* risulta essere quella che presenta tutti effetti negativi, giudicati però poco significativi. L'Azione/Pressione 2 – *Nuova darsena nord*, presenta effetti negativi poco significativi e alcuni effetti negativi significativi (nei confronti della qualità dell'aria e della quantità di traffico) bilanciati da effetti positivi significativi (nei confronti della gestione dei rifiuti) e positivi molto significativi (nei confronti dell'offerta turistica). Altra azione che presenta criticità è la n. 5 *Riqualificazione e potenziamento del porto esistente*: gli effetti negativi significativi sono identici a quelli dell'azione/pressione 2, e anche qui vi è un bilanciamento (effetto positivo nei confronti dell'offerta turistica). Occorre rilevare che tutte le altre azioni/pressioni presentano in maggioranza effetti positivi significativi e molto significativi.

Effetti cumulativi negativi si prevedono nei confronti della biodiversità e del suolo.

Un particolare aspetto del PRP riguarda sia la coerenza e gli effetti nei confronti del paesaggio. A questo proposito nell'analisi di coerenza riportate nel RA si dice:

“Il P.P.A.R., approvato con Deliberazione Amministrativa di Consiglio regionale del 3 novembre 1989, n. 197, disciplina gli interventi sul territorio con il fine di conservare l'identità storica, garantire la qualità dell'ambiente e il suo uso sociale, assicurando la salvaguardia delle risorse territoriali. Il Piano articola la sua disciplina con riferimento a Sottosistemi Tematici, Sottosistemi Territoriali, Categorie Costitutive del paesaggio e Interventi di Rilevante Trasformazione del territorio. Tra gli interventi di rilevante trasformazione del territorio, di cui al Titolo V delle NTA del PPAR, rientrano anche le opere portuali (ex art. 45, lettera b) delle NTA), insieme a quelle fluviali, marittime e costiere. L'articolo 48 delle NTA stabilisce, in linea generale, che la progettazione di nuove opere fluviali, marittime e costiere ovvero l'adeguamento o la trasformazione di opere esistenti devono essere orientati alla conservazione ed alla tutela attiva del paesaggio. Per le opere portuali in particolare il medesimo art 48 delle NTA del PPAR stabilisce che “La progettazione, l'adeguamento o la trasformazione di opere portuali e strutture di servizio connesse, uniformandosi alle disposizioni generali del presente articolo, devono essere impostati sulla base delle conoscenze derivanti sia dall'interpretazione di valori paesistico - ambientali, sia della dinamica costiera, volta principalmente a quantificare apporti ed erosioni possibili” (pag. 35)

Alternative

Si riporta quanto riassunto nel RA a proposito delle alternative di piano:

“Nel nostro caso l'unico scenario alternativo è quello di dare attuazione a quello che abbiamo definito PRP vigente, che sarà tale sino al completamento del percorso di approvazione del PRP nuovo oggetto di questa valutazione. Questo piano si configura, tuttavia, come un progetto preliminare di un insieme di opere a mare, tutt'altro da quanto previsto dalla L. 84/94 per i PRP, come sottolineato al punto 1.2. del parere del CSLLPP sul nuovo PRP. Una parte delle opere previste dal PRP vigente è stata già realizzata (vedi punto 1.2. del Parere CSLLPP), tra queste, nel 2010, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, mediante le sue strutture decentrate, ha realizzato un primo stralcio del c.d. Terzo braccio (darsena Nord) ovvero una cassa di colmata nella zona a nord del molo nord. A breve la cassa di colmata a nord del molo nord verrà completata e verrà realizzato dallo stesso Ministero il pennello parasabbia a chiusura della stessa, già incluso nella conformazione approvata della Darsena Nord. Da quanto sopra esposto, appare evidente che il vigente strumento di pianificazione nulla disciplina in merito alle aree a terra del porto, né esistenti né di progetto. Ne deriva che tutti gli impatti positivi attesi (qualità paesaggistica ed architettonica, riordino della localizzazione dei diversi usi e funzioni, razionalizzazione del traffico indotto, ecc.) dall'attuazione del PRP oggetto di questa valutazione verrebbero a decadere e rimarrebbero quelli estremamente negativi correlati all'ampliamento del porto. Tale alternativa è evidentemente impercorribile.”



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 14
Ancona	Data: 25/03/2014	

Il confronto tra il PRP proposto e il PRP vigente appare improprio in quanto quest'ultimo rappresenterebbe, più che una vera e propria alternativa al piano ora proposto la cosiddetta "alternativa 0". Tuttavia quello che viene ora esaminata è in realtà l'alternativa all'originaria idea di piano a seguito delle importanti modifiche introdotte dal CSLLPP: l'eliminazione delle funzioni più spiccatamente commerciali tra quelle previste per la darsena nord di progetto (terminal container e RO-RO/RO – PAX) e la realizzazione delle opere infrastrutturali di miglioramento degli accessi all'area portuale quale condizione necessaria e propedeutica all'ampliamento ed al potenziamento dell'infrastruttura portuale mediante la realizzazione della darsena nord. L'alternativa adottata ed ora proposta è senz'altro migliorativa dal punto di vista ambientale perché riducendo le funzioni commerciali e razionalizzando gli accessi all'area portuale contribuisce a limitare il traffico e a fluidificarlo, mitigando così gli effetti nei confronti della qualità dell'aria.

Con ns. nota ID 4438861 del 26/08/2011 si faceva presente quanto segue:

“si ritiene che, stante quanto affermato a pag. 5 del Rapporto Preliminare (“È necessario sottolineare che il progetto della darsena Nord dovrà essere assoggettato a screening di V.I.A.; riteniamo, pertanto, che questa sia la sede adatta per la valutazione degli impatti ambientali derivanti dalla sua realizzazione, anche in considerazione del fatto che allo stato attuale non si dispone di elementi progettuali sufficienti per tale valutazione”) sia opportuno, contrariamente a quanto detto, tener conto dell'eventualità dell'espansione del porto derivante, appunto, dalla realizzazione della nuova Darsena Nord. Pertanto, in sede di Rapporto Ambientale, occorrerà considerare le necessarie analisi e valutazioni relative alle dinamiche marine e le relative ripercussioni sugli ambiti di influenza ambientale e territoriale. In tal senso, peraltro, appare coerente considerare come ambito di influenza territoriale a mare non la sola unità fisiografica n. 26 del Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere (cfr. pag. 20 del Rapporto Preliminare), bensì le unità fisiografiche n. 25, 26 e 27. Si ritiene infine opportuno valutare l'eventuale presenza e stato di biocenosi marine che potrebbero essere influenzate dalla realizzazione della nuova Darsena Nord.”

Alla luce di quanto sopra citato, delle condizioni socio-economiche e dei quadri normativi europeo attuale e futuro, nelle fasi successive all'approvazione del PRP per la nuova Darsena nord dovrà essere considerata un'ulteriore alternativa consistente nell'opportunità o meno della sua realizzazione e, nel caso di conferma, di una appropriata valutazione delle dinamiche costiere erosive e dello stato degli ecosistemi marini. La sede opportuna per tale valutazione, come si dirà meglio in seguito, è la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Ciò appare indispensabile in quanto l'opzione di far salvo il progetto della Darsena nord in quanto già presente nel primo strumento di pianificazione portuale è opinabile dal punto di vista della valutazione ambientale strategica. Non è infatti coerente la riduzione di quello che in realtà è una infrastruttura portuale unica ad una somma di due entità a sé stanti, evitando di valutare ad oggi una scelta operata circa 30 anni fa (D.M n. 2722 del 02/11/1985) che comporta una notevole estensione delle opere a mare con le conseguenti interazioni sull'ambiente costiero. Si fa presente, come si dirà anche in seguito, che gli studi posti alla base del PRP (lo Studio di fattibilità economico – finanziario redatto NOMISMA e la conformazione ottimale del bacino individuata mediante il modello fisico – matematico su fondo mobile) non hanno considerato gli aspetti ambientali che si reputa debbano essere affrontati in questa sede. Conseguentemente occorrerà supplire a tale carenza considerando in sede di VIA la nuova Darsena nord non come un corpo separato ma come parte di un complesso unico dal punto di vista strutturale e funzionale.

Si tratterà perciò di considerare quantomeno l'*acquis* ambientale europeo in materia: la Direttiva quadro sulle acque 2000/60/CE, recepita con il D.Lgs. 152/2006, la Direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino 2008/56/CE, recepita con il D.Lgs. 190/2010 e la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo e la gestione integrata delle zone costiere del 12/03/2013. Quest'ultima, come si legge al punto 1.2. *Motivazione e obiettivi della proposta* “... è volta principalmente a promuovere la crescita sostenibile delle attività marittime e costiere e l'uso sostenibile delle risorse costiere e marine tramite la creazione



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 15
Ancona	Data: 25/03/2014	

di un quadro che consenta di attuare efficacemente la pianificazione dello spazio marittimo nelle acque dell'UE e la gestione integrata delle coste nelle zone costiere degli Stati membri. L'uso crescente e non coordinato di zone costiere e marittime porta alla concorrenza per lo spazio marittimo e costiero e a uno sfruttamento inefficiente e non sostenibile delle risorse marine e costiere. Le incertezze e l'imprevedibilità relative a un accesso adeguato allo spazio marittimo hanno creato un clima poco propizio agli investimenti, con un rischio di perdite occupazionali. Garantire la distribuzione ottimale dello spazio marittimo fra le parti interessate e una gestione coordinata delle zone costiere è essenziale per consentire alle attività concorrenti di realizzare pienamente il loro potenziale. È stato dimostrato che questo modo di procedere consente di ridurre i costi della ricerca sperimentale, i costi di transazione e le spese amministrative e operative migliorando al tempo stesso la certezza del diritto, in particolare per le PMI. Per garantire che questi vari usi siano sostenibili e non arrechino danni all'ambiente, la pianificazione dello spazio marittimo e la gestione integrata delle zone costiere dovranno adottare un approccio ecosistemico che assicuri la tutela delle risorse naturali che costituiscono la base per lo svolgimento delle varie attività.”

Norme Tecniche di Attuazione

Importante è la precisazione rappresentata dall'art. 50 – *Ulteriori misure di tutela e sostenibilità ambientale*, laddove si dice che eventuali prescrizioni che potranno essere formalizzate con la VAS costituiscono parte integrante del piano: in questo modo si riconosce la valenza della VAS come processo che accompagna e sostiene il PRP per incrementarne la sostenibilità ambientale.

L'art. 13 – AOP.1.C *Bacino marittimo Darsena Nord di Progetto* indica l'assoggettamento a screening di VIA del bacino marittimo della nuova Darsena Nord. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel parere del 22/03/2013 (paragrafo 2.4.3.1. *Dimensionamento del porto di competenza statale*) indica che la nuova Darsena Nord “*dovrà essere sottoposta al momento della sua eventuale realizzazione a relativa VAS/VIA integrata secondo le indicazioni contenute nelle norme*”; peraltro, anche sulla base di quanto sopra detto in relazione alle alternative, appare necessaria l'effettuazione della procedura di VIA per l'insieme delle opere della nuova Darsena Nord più che la verifica di assoggettabilità a VIA del bacino

L'art. 40 – *Rifiuti portuali* dovrà essere modificato. I rifiuti portuali sono costituiti da quelli prodotti dalle navi e da quelli prodotti dalle attività presenti nel porto. I rifiuti prodotti dalle navi sono normati dal D.lgs. 182/2003 che prevede l'approvazione di uno specifico piano (attualmente per il Porto di San Benedetto del Tronto è vigente il *Piano di gestione e raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico*) mentre i rifiuti prodotti dalle attività presenti nel porto sono normati dal Titolo IV del D.lgs. 152/2006. La specifica del comma 2, inerente la raccolta dei rifiuti solidi urbani in area demaniale, non è chiara: si ritiene quindi opportuno eliminare tutto il comma e ricondurre anche questa fattispecie al comma 1 modificato. Per quanto riguarda infine il comma 3, i liquami provenienti dalle imbarcazioni, le acque di sentina e gli oli esausti rientrano tra i rifiuti prodotti dalle navi e quindi sono regolati dal suddetto *Piano di gestione e raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico*: si ritiene quindi opportuno eliminare anche il comma 3 e ricondurne le fattispecie al comma 1 modificato. In sintesi l'intero art. 40 dovrà essere così sostituito: “*La gestione dei rifiuti portuali, compresi quelli prodotti dalle navi dovranno essere conformi al D.Lgs. 152/2006 e al D.Lgs. 182/2003.*”

L'art. 48 – Verde pubblico prevede al comma 3 che le aree destinate a verde dovranno, tra l'altro, essere sistemate mediante la costituzione di manto erboso e la piantagione di alberature. Tuttavia, sia per facilitare le manutenzioni sia per le condizioni attuali e l'adattamento ai cambiamenti climatici, è preferibile non realizzare manti erbosi bensì mettere a dimora specie arbustive tappezzanti. Tali specie assicurano in ambiente costiero mediterraneo economicità e facilità di gestione, oltre ad una migliore resa estetica ed ambientale. L'utilizzo delle acque meteoriche per l'irrigazione del verde di cui al precedente articolo 47 è comunque necessario per assicurare l'attecchimento delle piante arboree ed arbustive. In sintesi il solo periodo del comma 3 dell'art. 48 “*Le aree destinate a verde dovranno essere*



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 16
Ancona	Data: 25/03/2014	

scoperte, permeabili e sistemate tramite la costituzione di un manto erboso e la piantumazione di alberature.” dovrà essere così sostituito 2 “Le aree destinate a verde dovranno essere scoperte, permeabili e sistemate tramite la piantagione di specie arbustive, anche tappezzanti, e di specie arboree che richiedono, dopo l’attecchimento, limitati apporti idrici e cure colturali”.

2.3.2 – Misure di mitigazione, compensazione e orientamento

Nel RA si dice che alcune misure di mitigazione e compensazione, grazie alla consultazione preliminare, all’analisi di coerenza esterna, al recepimento degli standard di cui al Piano Regionale dei Porti ed alla valutazione sono state già inserite nel piano durante la sua elaborazione (vedi NTA – Titolo III Parte I).

Si prevedono comunque ulteriori misure individuate nel corso del processo di VAS, che si condividono e che, pertanto, sono integralmente riportate nell’Allegato B. Occorre però specificare in quale modo tali misure saranno attuate.

2.3.3 – Osservazioni pervenute e controdeduzioni

Nell’ambito delle consultazioni sono pervenute osservazioni da cinque soggetti, due dei quali sono enti pubblici (Lega Navale Italiana e Comune di Grottammare). DI recente è pervenuta un’ulteriore osservazione da parte di un privato.

Nella bozza di relazione di controdeduzione (trasmessa via e-mail in data 26/02/2014 dalla responsabile del procedimento di approvazione del PRP) le osservazioni pervenute sono state classificate secondo il tipo (generico o ambientale), l’attinenza (pertinente o non pertinente) e l’esito (accogliabile, accogliabile parzialmente oppure non accogliabile).

Tali controdeduzioni, modificate secondo quanto comunicato dalla medesima responsabile del procedimento di approvazione del PRP nella e-mail del 28/02/2014 e in quella del 14/03/2014 (per la controdeduzione dell’ultima osservazione pervenuta fuori termine), sono state riportate nell’Allegato C.

Le prime quattro osservazioni e l’ultima sono di tipo generico e quindi, non determinando effetti di tipo ambientale o paesaggistico non si ritiene necessario stabilire un esito.

Per la quinta osservazione, di tipo ambientale, si ritiene necessario effettuare una valutazione approfondita. La sintesi dell’osservazione del Comune di Grottammare riportata nella bozza di relazione di controdeduzione è la seguente:

“Il Comune di Grottammare ha presentato una osservazione che mette in evidenza, indicando alcune problematiche connesse, le ripercussioni della realizzazione del terzo braccio del porto a nord dell’attuale molo nord. I fenomeni evidenziati (forte erosione della costa, inquinamento ambientale ed acustico, diminuzione della fruibilità della spiaggia a sud della foce del Tesino, problematiche dal lato paesistico ed ambientale procurate dalla realizzazione dell’infrastruttura marittima di previsione, possono a giudizio dell’osservazione compromettere il futuro utilizzo del lungomare sud di Grottammare nel quale sono presenti importanti attività produttive e turistiche balneari. L’Amministrazione Comunale inoltre evidenzia il non coinvolgimento nelle fasi di studio preliminare del PRP “Da ultimo questa Amministrazione lamenta il non coinvolgimento nelle fasi di studio preliminare del nuovo PRG del porto che sicuramente ha un valore comprensoriale e che poteva essere concepito in modo diverso, meno impattante, più aderente alle reali potenzialità di sviluppo dei traffici commerciali.”

Nella prima parte della controdeduzione si ripercorre l’iter del procedimento, citando gli atti attraverso i quali si è, contrariamente a quanto affermato dal Comune di Grottammare, coinvolto il Comune stesso. Si condivide pertanto la prima parte della controdeduzione.

La seconda parte della controdeduzione all’osservazione è la seguente:
“Nell’adunanza plenaria del 22 marzo 2013, il CSLLPP ha espresso parere favorevole al prosieguo dell’iter procedimentale del PRP, previo adempimento ad alcune importanti prescrizioni: l’eliminazione



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 17
Ancona	Data: 25/03/2014	

delle funzioni più spiccatamente commerciali tra quelle previste per la darsena nord di progetto (terminal container e RO-RO/RO – PAX) e la realizzazione delle opere infrastrutturali di miglioramento degli accessi all'area portuale quale condizione necessaria e propedeutica all'ampliamento ed al potenziamento dell'infrastruttura portuale mediante la realizzazione della darsena nord.

In sostanza il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, esprimendo parere favorevole rispetto al PRP proposto subordinato al rispetto delle condizioni sopra riportate, ha confermato la previsione del primo PRP. Si evidenzia che nella fase preliminare o preparatoria del nuovo PRP sono stati svolti studi ed indagini (Studio di fattibilità economico – finanziario redatto dalla NOMISMA tra il 2006 e il 2009) volti a verificare sia l'attualità delle previsioni di ampliamento sia i Punti di Forza, Debolezza, Opportunità e Minacce (SWOT).” Infine, si evidenzia che il progetto della nuova darsena sarà sottoposto a VIA (cfr. anche il Parere del CSSL punto 2.4.3.1.) e in questa sede, che fornisce il livello di dettaglio adeguato (progetto almeno definitivo) sarà possibile valutare puntualmente gli impatti ambientali dell'opera, affrontati solo da un punto di vista generale e strategico nel procedimento di VAS, inclusi gli impatti sulla dinamica costiera.”

Si rileva che se è pur vero che per le opere a mare il nuovo PRP fa salva la previsione della darsena Nord già presente nel primo “progetto” di porto del 1968 (approvato con DM n. 2722 del 02/07/1985), nella conformazione ottimale individuata nel 1994 dal Ministero dei Lavori pubblici mediante applicazione di modello fisico – matematico su fondo mobile ciò non vuol dire che ci si possa esimere dall'effettuare una valutazione qual è, appunto, lo scopo del presente procedimento. D'altra parte, a seguito dello studio fatto eseguire dal Ministero dei Lavori Pubblici, si è verificato che “la linea di costa adiacente al porto non è ad oggi, in presenza degli interventi di protezione realizzati sia a Nord che a Sud del Porto di San Benedetto del Tronto, soggetta ad evidenti fenomeni di avanzamento o arretramento” (Relazione Generale del Piano Regionale dei Porti pag. 144) e quindi tale problematica sembrerebbe non essere un'emergenza. In ogni caso il modello fisico-matematico è stato finalizzato alla soluzione di problematiche relative all'accesso all'utilizzo del porto e non all'analisi di particolari problematiche di tipo ambientale e paesaggistico.

Si ritiene pertanto di dover integrare la controdeduzione proposta in relazione agli aspetti propriamente ambientali e paesaggistiche, in quanto un maggiore approfondimento ad un successivo livello di valutazione potrebbe risolvere anche le problematiche sollevate dal Comune di Grottammare. Le analisi da affrontare a livello progettuale potranno infatti verificare l'attuabilità di tutte le possibili soluzioni che contemperino i vari aspetti della sostenibilità (sociali, ambientali, economici). Si propone quindi la seguente modifica del terzo e quarto capoverso dell'articolo 13 delle NTA (come risulta anche nell'Allegato C – Controdeduzioni alle osservazioni): “La conformazione del Bacino marittimo sarà assoggettata a V.I.A. come opera pubblica da realizzarsi ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; nell'ambito di tale procedura occorrerà valutare l'alternativa di non realizzazione e l'alternativa di diversa conformazione della nuova Darsena Nord alla luce di studi ambientali che considerino lo stato e le dinamiche erosive costiere e lo stato e le dinamiche degli ecosistemi costieri nonché, qualora ritenute necessarie, aggiornate analisi socio-economiche.” - “Salvo diversa soluzione definita attraverso il procedimento di V.I.A., la conformazione finale del bacino è quella prevista dal Ministero dei LL.PP. nel 1994 e qualsiasi modifica, che rimanga all'interno della sagoma individuata va assoggettata ad adeguamento tecnico funzionale ai sensi dell'art. 8 delle N.T.A. del Piano Regionale dei Porti;”

2.3.4 – Dichiarazione di sintesi

La Dichiarazione di Sintesi non è stata inserita tra gli elaborati di piano. Occorrerà pertanto, prima dell'adozione, redigere tale elaborato nel quale, tra l'altro, dovranno essere riportate le alternative di Piano, così come peraltro già indicato nella presente istruttoria, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il Piano attuale.



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 18
Ancona	Data: 25/03/2014	

2.3.5 – Monitoraggio

Per gli effetti individuati in fase di VAS nel RA sono proposti 11 indicatori. Poiché alcuni di questi sono correlati agli indicatori di realizzazione fisica (ad esempio l'effetto di risparmio di risorse del sottosuolo derivante dall'utilizzo di materiale da escavo di fondali), entrambi i tipi di indicatore sono riportati nell'Allegato A. Nel RA – Sezione E Monitoraggio non sono stati esplicitati gli indicatori sullo stato dell'ambiente: occorrerà pertanto selezionare quelli che sono comunque indicati nella Sezione B.2.1 del RA e riportarli nel Piano di Monitoraggio come Tabella A.

Si rileva inoltre l'opportunità di semplificare il monitoraggio eliminando l'indicatore "Piste ciclabili realizzate" poiché il PRP prevede non già la realizzazione di piste ciclabili ex novo, bensì la realizzazione di piccoli tratti di pista ciclabile per collegare da est ad ovest il Porto con la città sfruttando i sottopassi esistenti e quelli di previsione.

Le eventuali azioni correttive da attuare a seguito dei risultati del monitoraggio sono state soltanto prefigurate e non indicate nel RA. Si ritiene quindi che i proponenti del PRP Capitaneria di Porto e Comune di San Benedetto del Tronto, ciascuno per le proprie competenze, in caso di criticità rilevate in relazione agli inquinanti atmosferici e alle emissioni sonore, debbano porre in atto misure di limitazione al traffico marino e terrestre tali da ricondurre i valori di qualità dell'aria e di rumore al di sotto dei valori limite. Per questo motivo nel Piano di Monitoraggio si dovranno individuare ulteriori misure correttive che saranno ritenute necessarie in relazione ad altre prevedibili criticità.

2.3.6 – Sintesi dell'istruttoria ai fini dell'esito

Si ritiene necessario apportare le seguenti modifiche che, come prescritto all'art. 50 delle NTA – Norme Tecniche di Attuazione del Piano, costituiranno parte integrante del Piano Regolatore Portuale del Porto di San Benedetto del Tronto:

- Il PRP dovrà essere integrato da un elaborato denominato "Piano di Monitoraggio" redatto sulla base di quanto indicato nell'Allegato A – *Sistema di monitoraggio*.
- Il PRP dovrà essere integrato specificando le modalità di attuazione degli orientamenti per la sostenibilità indicati nell'Allegato B – *Orientamenti per la sostenibilità*.
- Il PRP dovrà essere integrato e modificato nelle Norme Tecniche di Attuazione, articoli 3, 13, 18, 31, 32, 33, così come riportato nell'Allegato C – *Controdeduzioni alle osservazioni*; inoltre l'art. 40 dovrà essere sostituito con la seguente formulazione "*La gestione dei rifiuti portuali, compresi quelli prodotti dalle navi dovranno essere conformi al D.Lgs. 152/2006 e al D.Lgs. 182/2003.*", e nell'articolo 48 il solo periodo del comma 3 "*Le aree destinate a verde dovranno essere scoperte, permeabili e sistemate tramite la costituzione di un manto erboso e la piantumazione di alberature.*" dovrà essere sostituito con la seguente formulazione "*Le aree destinate a verde dovranno essere scoperte, permeabili e sistemate tramite la piantumazione di specie arbustive, anche tappezzanti, e di specie arboree che richiedono, dopo l'attecchimento, limitati apporti idrici e cure colturali*".
- Il PRP dovrà essere integrato con la Dichiarazione di Sintesi di VAS."

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 1813/2010, in merito al Piano Regolatore Portuale del Porto di San Benedetto del Tronto (AP), Autorità Procedenti Giunta Regione Marche e Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, Proponenti Giunta Regione Marche, Capitaneria di



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 19
Ancona	Data: 25/03/2014	

Porto di San Benedetto del Tronto e Comune di San Benedetto del Tronto, così come riportato nell'Allegato C - *Controdeduzioni alle osservazioni*.

DI ESPRIMERE, ai sensi del paragrafo 2.6 delle Linee Guida di cui alla DGR 1813/2010, in merito al Piano Regolatore Portuale del Porto di San Benedetto del Tronto (AP), Autorità Procedenti Giunta Regione Marche e Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, Proponenti Giunta Regione Marche, Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto e Comune di San Benedetto del Tronto, **parere motivato positivo** con le seguenti **prescrizioni**:

- La realizzazione della nuova Darsena Nord dovrà essere sottoposta a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale considerando in particolare anche le alternative di non realizzazione e/o di diversa conformazione dell'opera sulla base di studi relativi all'erosione e agli ecosistemi costieri e di aggiornate analisi socio-economiche.
- Il PRP dovrà essere integrato da un elaborato denominato "Piano di Monitoraggio" redatto sulla base di quanto indicato nell'Allegato A – Sistema di monitoraggio.
- Il PRP dovrà essere integrato specificando le modalità di attuazione degli orientamenti per la sostenibilità indicati nell'Allegato B – Orientamenti per la sostenibilità.
- Il PRP dovrà essere integrato e modificato nelle Norme Tecniche di Attuazione, articoli 3, 13, 18, 31, 32, 33, così come riportato nell'Allegato C – Controdeduzioni alle osservazioni; inoltre l'art. 40 dovrà essere sostituito con la seguente formulazione "*La gestione dei rifiuti portuali, compresi quelli prodotti dalle navi dovranno essere conformi al D.Lgs. 152/2006 e al D.Lgs. 182/2003.*", e nell'articolo 48 il solo periodo del comma 3 "*Le aree destinate a verde dovranno essere scoperte, permeabili e sistemate tramite la costituzione di un manto erboso e la piantumazione di alberature.*" dovrà essere sostituito con la seguente formulazione "*Le aree destinate a verde dovranno essere scoperte, permeabili e sistemate tramite la piantumazione di specie arbustive, anche tappezzanti, e di specie arboree che richiedono, dopo l'attecchimento, limitati apporti idrici e cure colturali*".
- Il PRP dovrà essere integrato con la Dichiarazione di Sintesi di VAS.

DI RAPPRESENTARE che, come prescritto all'art. 50 delle NTA – Norme Tecniche di Attuazione del Piano, le suddette prescrizioni costituiscono parte integrante del Piano Regolatore Portuale del Porto di San Benedetto del Tronto;

DI TRASMETTERE copia del presente provvedimento alle Autorità Procedenti Giunta Regione Marche e Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, per gli adempimenti di competenza e affinché provvedano, 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 1813/2008 all'informazione sulla decisione.

Il Responsabile del Procedimento
(Dott. Fulvio Tosi)

- ALLEGATI -
SI



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 20
Ancona	Data: 25/03/2014	

ALLEGATO A

SISTEMA DI MONITORAGGIO

Il sistema di monitoraggio consiste nella definizione degli indicatori necessari per verificare gli effetti del PRP ed è quindi il riferimento per la redazione del Piano di Monitoraggio.

Nel Piano di Monitoraggio dovranno essere definite le risorse finanziarie per la sua attuazione e dovranno essere sinteticamente illustrate le modalità di rilevamento dei dati, la tempistica dell'invio di report ai responsabili dell'attuazione delle misure correttive e l'indicazione delle stesse misure correttive e dei relativi responsabili.

In particolare, in caso di criticità relative agli inquinanti atmosferici e alle emissioni sonore, i proponenti del PRP Capitaneria di Porto e Comune di San Benedetto del Tronto, ciascuno per le proprie competenze, dovranno porre in atto misure di limitazione al traffico marino e terrestre tali da ricondurre i valori di qualità dell'aria e di rumore al di sotto dei valori limite. Nel Piano di Monitoraggio si dovranno individuare ulteriori misure correttive che saranno ritenute necessarie in relazione ad altre prevedibili criticità.

Il Piano di Monitoraggio, nella parte relativa agli indicatori, sarà suddiviso in tre parti:

- la prima parte (Tabella A, da realizzare utilizzando gli indicatori riportati nel Rapporto Ambientale – Sezione B.2.1) comprenderà gli *indicatori di stato ambientale* relativi alle principali criticità individuate, attingendo al paragrafo B.2.1 del Rapporto Ambientale (pag. 91 e seguenti);
- la seconda parte comprenderà gli *indicatori sull'attuazione del piano* sarà costituita dalla tabella del Rapporto Ambientale "*Indicatori di realizzazione fisica*" ad eccezione dell'indicatore "Piste ciclabili realizzate" (pag. 157); qui di seguito viene riportata come Tabella B.
- la terza parte comprenderà gli *Indicatori sugli effetti del piano* sarà costituita dalla tabella del Rapporto Ambientale "*Indicatori per il monitoraggio degli effetti individuati in fase di VAS*" (pag. 158); qui di seguito viene riportata come Tabella C.

Tabella B - Indicatori sull'attuazione del Piano

ID	Indicatore	Unità di misura
P 1	Materiale da demolizione prodotto	tonnellate
P 2	Materiale sabbioso recuperato attraverso escavazione fondali	mc
P 3	Verde inserito	tipologia ed estensione in metri quadrati
P 4	Dimensione infrastrutture realizzate/ampliate	metri quadrati
P 5	Superficie ricoperta da manto bituminoso	metri quadrati
P 6	Percorsi pedonali realizzati	metri lineari
P 7	Parcheggi	Metri quadrati e posti auto

Tabella C - Indicatori sugli effetti del Piano

ID	Indicatore	Unità di misura
E 1	Materiale proveniente da demolizione recuperato	tonnellate
E 2	Materiale proveniente da escavazione fondali riutilizzato	mc
E 3	Incremento di costruito rispetto all'attuale	%
E 4	Superamenti dei valori limite del particolato sottile - PM10	N° e µg/mc
E 5	Superamenti dei valori limite del particolato sottile - PM2,5	N° e µg/mc
E 6	Superamento del valore limite del biossido di azoto – NO2	µg/mc
E 7	Superamento del valore limite di Ozono – O3	µg/mc
E 8	Superamento dei valori limite di immissione (livelli sonori)	dB(A)
E 9	Rifiuti portuali prodotti	kg
E 10	Rifiuti portuali inviati a recupero	Kg e % sul totale
E 11	Produzione di energia da fonte rinnovabile	kWh
E 12	Consumi finali di energia	kWh

N.B. per gli indicatori E4 – E5 – E6 – E7 monitoraggio in loco mediante stazione mobile
per l'indicatore E8 rilievi fonometrici in loco
per gli indicatori E11 – E12 nell'area oggetto di piano



Luogo di emissione	Numero: 38/VAA	Pag. 21
Ancona	Data: 25/03/2014	

ALLEGATO B

ORIENTAMENTI PER LA SOSTENIBILITA'

Nella seguente tabella sono riportate le misure di mitigazione, compensazione e orientamento necessarie per impedire, ridurre e compensare gli eventuali effetti negativi significativi derivanti dall'attuazione del PRP.

Per il tema/aspetto ambientale ACQUA/Qualità acque marine costiere:

- prevedere l'inserimento di sistemi di ricircolo delle acque all'interno dei bacini portuali nuovi ed esistenti
- prevedere un apposito servizio di pulizia degli specchi acquei con la disponibilità di dotazioni antinquinamento
- ottimizzazione del sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue

Per il tema/aspetto ambientale ACQUA/Consumi:

- impiego di acqua non potabile per l'irrigazione delle aree verdi del porto
- recupero delle acque piovane al fine di riutilizzo per usi compatibili

Per i temi/aspetti ambientali ARIA/Qualità e CAMBIAMENTI CLIMATICI/emissioni:

- valutare la possibilità di estendere l'applicazione delle NTA di PRP relative alla riduzione delle emissioni atmosferiche (incluse quelle climalteranti) anche agli edifici ed alle attività esistenti

Per il tema/aspetto ambientale BIODIVERSITA'/Frammentazione di habitat:

- nella scelta della soluzione definitiva per gli adeguamenti della viabilità di collegamento tenere in considerazione, tra i diversi parametri da considerare, la soluzione che comporta la minore frammentazione

Per il tema/aspetto ambientale SUOLO/Consumo:

- nella scelta della soluzione definitiva per gli adeguamenti della viabilità di collegamento tenere in considerazione, tra i diversi parametri da considerare, la soluzione che comporta il minor utilizzo di suolo

Per il tema/aspetto ambientale PATRIMONIO CULTURALE/paesaggio:

- prevedere, nelle aree destinate a verde, la piantumazione di essenze autoctone

Per il tema/aspetto ambientale MOBILITA'/traffico:

- prevedere misure di incentivazione della mobilità alternativa e sostenibile per il traffico legato alla balneazione

Per il tema/aspetto ambientale ENERGIA/consumi:

- valutare la possibilità di estendere l'applicazione delle NTA di PRP relative alla riduzione dei consumi energetici ed all'incentivazione al ricorso delle rinnovabili anche agli edifici ed alle attività esistenti

Per il tema/aspetto ambientale RIFIUTI/produzione:

- riutilizzo del materiale inerte derivante dalle azioni di demolizione e costruzione per il tema/aspetto ambientale
- riutilizzo del materiale di scavo (dragaggio) in conformità alle caratteristiche chimiche, fisiche ed eco tossicologiche dello stesso



ALLEGATO C
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI



Controdeduzione all'osservazione Numero 1 (Modifica destinazione concessione demaniale)

Numero progressivo osservazione	Protocollo	Data	Proponente	Tipo proponente/Attività	Concessionario all'interno del PRP
1	801482	06/12/13	Meo Giuseppe	Ditta individuale Meo Giuseppe	<input type="checkbox"/> Si/ <input type="checkbox"/> No

tipo	<input type="checkbox"/> generico
	<input type="checkbox"/> ambientale

Sintesi

Il Sig. Meo Giuseppe, titolare della omonima ditta individuale in attività all'interno del perimetro del Piano Regolatore portuale, proponente dell'osservazione, si dichiara concessionario demaniale di parte di un fabbricato di mq 893 ubicato in Viale Marinai d'Italia 24 adibito a magazzino frigorifero per la conservazione dei prodotti ittici (unità attuativa n.43 all'interno delle NTA del PRP)
 Il Sig. Meo non riporta né numero né data dell'atto di concessione demaniale, né tantomeno la sua scadenza, dati questi necessari a motivare la richiesta di mantenimento della sua attività all'interno del manufatto in questione. Con l'osservazione in esame l'istante chiede, con la specifica motivazione del protrarsi della crisi finanziaria e della pesca in particolare, che il manufatto possa variare la attuale destinazione verso altre attività aventi destinazioni commerciali, turistiche od altro nel rispetto delle norme urbanistiche.

Controdeduzioni

L'unità attuativa riferita alla concessione demaniale oggetto di osservazione è normata dall'art.32 delle NTA del PRP che definisce le "Aree produttive commerciali a servizio della Pesca – Servizi alla pesca e al turismo all'interno del porto". E composta da 4 sotto unità (le n.40-41-42-43) con destinazioni tra loro non omogenee. Per l'area n.40, infatti, è prescritta la zonizzazione a parcheggio pubblico (zona P8); per le aree n.41 e 42 oltre alle attività produttive prevalenti ammesse sono consentite le attività secondarie, che comprendono anche quelle più spiccatamente commerciali e collegate al turismo con il limite di mq.500 di SUL per singola unità attuativa. Per l'area n. 43, composta da più concessioni demaniali, di cui una, quella più a nord in concessione al Comune che ospita il mercatino comunale del pesce, proprio in virtù della sua posizione e della presenza di detta destinazione, le norme definivano l'ammissibilità delle sole destinazioni prevalenti cioè quelle ai sensi dell'articolo 6 delle NTA del PRP, che di norma sono insediate sull'immobile al momento dell'adozione del PRP. Visto che uno degli obiettivi del nuovo PRP è quello di rendere al massimo flessibili le destinazioni d'uso nell'ambito delle famiglie di funzioni definite dalle norme, si è dell'avviso che l'estensione della norma già prevista per le unità attuative n.41 e 42 anche alla n.43 possa essere ammissibile senza nocumento del carattere spiccatamente produttivo e legato alla pesca del comparto ove è ubicato l'immobile oggetto di osservazione. Si propone pertanto di modificare, nelle prescrizioni specifiche dell'art.32 delle NTA del PRP, le destinazioni ammesse per l'unità attuativa n.43 rendendola conforme alle unità attuative n.41 e 42 secondo quanto sotto riportato:

Prescrizioni specifiche:

- Per l'unità attuativa n.40, è prescritta la destinazione a parcheggio pubblico.

- Per l'unità attuative n.41, n.42 e n.43, oltre alle attività produttive prevalenti ammesse dal presente articolo sono consentite le attività secondarie più propriamente commerciali con il limite di SUL pari a mq.500 complessivi, per singola unità attuativa. La restante SUL all'interno dell'unità attuativa potrà essere destinata, oltre che alle attività produttive prevalenti ammesse dal presente articolo, ad attività artigianale e direzionale a servizio della Pesca e delle attività Portuali. In caso di destinazione ad attività artigianali e direzionali la dotazione di parcheggi pertinenziali che dovrà essere reperita all'interno del lotto sarà di almeno pari a 0,4 mq/mq di SUL, da considerarsi aggiuntiva a quella relativa alle attività commerciali.

- Per l'unità attuativa n.43 sono ammesse le sole destinazioni prevalenti.

A seguito delle controdeduzioni svolte, si ritiene che quanto osservato al punto in questione risulta:

Pertinente / Non pertinente

Sintesi finale:

In conclusione, a seguito delle controdeduzioni svolte, si ritiene l'osservazione complessivamente:

Accoglibile / Accoglibile parzialmente / Non accoglibile

Elaborati modificati a seguito dell'osservazione

Modifica art.32 delle NTA del PRP

Controdeduzione all'osservazione Numero 2 (Modifica destinazione concessione demaniale)

Numero progressivo osservazione	Protocollo	Data	Proponente	Tipo proponente/Attività	Concessionario all'interno del PRP
2	801537	06/12/13	Cinaglia Giovanni	Non specificata	<input type="checkbox"/> Sì/ <input type="checkbox"/> No

tipo	<input type="checkbox"/> <u>generico</u>
	<input type="checkbox"/> ambientale

Sintesi

Il Sig. Cinaglia Giovanni - non qualificatosi e pertanto si presume non avente attuali interessi specifici all'interno del perimetro del Piano Regolatore portuale - proponente dell'osservazione, premettendo che ritiene che i troppi vincoli, la burocrazia e gli alti costi allontanino gli investitori dalla zona portuale trattandosi, tra l'altro di aree non in proprietà privata ma soggette alla normativa sulle concessioni demaniali marittime, propone alcune modifiche, queste invece molto precise e puntuali, sulle destinazioni di alcune zone normate dal PRP:

- 1) Riguardo le particelle (denominate unità attuative nelle NTA del PRP) n.30, 32, 35 e 36, dare la possibilità di riutilizzo del fabbricato esistente, quindi si presume senza demolizione e ricostruzione del medesimo, anche in caso di cambio di attività considerando parcheggi al coperto oltre a quelli posti nell'area scoperta.
- 2) Riguardo la particella n. 43 includere nelle attività ammesse quelle dell'intrattenimento e della ristorazione.

Controdeduzioni

Per l'osservazione sulla unità n.43, si fa riferimento a quanto controdedotto nelle precedente osservazione n.1 per la quale il PRP è stato così modificato:

Per l'unità attuative n.41, n.42 e n.43, oltre alle attività produttive prevalenti ammesse dal presente articolo sono consentite le attività secondarie più propriamente commerciali con il limite di SUL pari a mq.500 complessivi, per singola unità attuativa. La restante SUL all'interno dell'unità attuativa potrà essere destinata, oltre che alle attività produttive prevalenti ammesse dal presente articolo, ad attività artigianale e direzionale a servizio della Pesca e delle attività Portuali. In caso di destinazione ad attività artigianali e direzionali la dotazione di parcheggi pertinenziali che dovrà essere reperita all'interno del lotto sarà di almeno pari a 0,4 mq/mq di SUL, da considerarsi aggiuntiva a quella relativa alle attività commerciali..

Per le unità n. 30-32-35-36 si evidenzia quanto segue:

1) L'unità n.30 è normata dall'art.36 delle NTA del PRP che individua le aree AICP 3.A "Aree per servizi al Turismo di espansione della nuova darsena di progetto" e comprende zone attualmente situate al margine della terraferma ed in parte nello specchio acqueo antistante la radice della nuova darsena di progetto che il PRP destina a zone produttive-commerciali e di servizio al turismo. Per essa, trattandosi di zona di espansione da guadagnare al mare, è prescritto il Piano di Comparto (PdC) normato dall'art.3 lett.j) delle NTA del PRP; ed attualmente non ospita alcun fabbricato essendo in parte costituita dalla battigia antistante la concessione del ristorante "Puerto Baloo". Per tali motivazioni si ritiene pertanto non pertinente e pertanto da rigettare l'osservazione presentata.

2) L'unità n.32 è normata dall'art.34 delle NTA del PRP che individua le aree AICP 2.D "Aree commerciali e servizi al Turismo -Servizi alla pesca e al turismo all'interno del porto" e comprende zone destinate ad aree commerciali e servizi al turismo all'interno del porto aventi valenza urbana. Essendo considerata una zona di tipo D di completamento è ammessa la ristrutturazione del manufatto esistente con la possibilità di ampliamento all'interno della sagoma limite contenuta negli elaborati di progetto del PRP n.12-12A-12B, che potranno prevedere aree al coperto e nuovi volumi nei limiti dei parametri fissati dal medesimo art.34 delle NTA. Riguardo i parcheggi essi devono essere reperiti per le "nuove aree commerciali", quindi si intende per gli ampliamenti di volume ammessi nella misura di 1 mq/mq di superficie utile; non si specifica ove tali parcheggi si debbano reperire e quindi si ritiene, che ove l'intervento edilizio lo potesse prevedere, sia possibile individuarli anche all'interno del volume esistente se ritenuto conveniente e/o necessario dal concessionario. Per i parcheggi attualmente esistenti si prescrive il mantenimento di quelli sul fronte ovest. Per tali motivazioni si ritiene pertanto l'osservazione presentata non pertinente poiché le richieste sono già comprese nella norma adottata, e pertanto da rigettare.

3) le unità attuative n.35 e 36 sono normate dall'art.33 delle NTA del PRP che individua le aree AICP 2.C "Aree produttive e servizi connessi alla Pesca e al Turismo - Servizi alla pesca e al turismo all'interno del porto"; esso comprende zone destinate ad impianti produttivi e servizi alla Pesca e al turismo all'interno del porto aventi valenza urbana. Essendo considerata una zona di tipo D di completamento è ammessa la ristrutturazione del manufatto esistente secondo le previsioni del PdC (piano di comparto) di iniziativa pubblica in esso indicato (si confronti in merito l'osservazione n.4 della CNA). Esiste per tali unità attuative una prescrizione specifica contenuta nell'art.33 per la quale in tali zone oltre alle attività produttive esistenti (attività prevalenti ai sensi dell'art.6 delle NTA del PRP), sono ammesse le attività secondarie più propriamente commerciali con il limite dei 500 mq complessivi per singola unità attuativa quali attività commerciali di vendita al dettaglio non alimentare,



pubblici esercizi (ristoranti, bar, tabaccherie, ecc...). La restante SUL potrà essere destinata, oltre che alle attività già in atto anche ad attività artigianali e direzionali (uffici). Quindi la richiesta dell'osservazione di possibilità di riutilizzo del manufatto esistente non è esclusa dalle NTA e sarà il PdC a definire in maniera particolareggiata la modalità di attuazione del medesimo cambio di destinazione. Per quanto riguarda i parcheggi la medesima prescrizione specifica che riguarda le unità 35 e 36 dice che per le attività artigianali e direzionali va reperita una dotazione di 0,4 mq/mq all'interno del lotto (non specificando dove e quindi anche all'interno del volume se non osta con altre indicazioni edilizie come prevenzione incendi, sicurezza, ecc...) aggiuntiva a quella relativa alle eventuali attività commerciali che va reperita ai sensi della vigente normativa sui parcheggi introdotta dal Testo Unico sul Commercio regionale (Legge regionale n.27 del 10/11/2009). Per tali motivazioni si ritiene l'osservazione presentata non pertinente poiché le richieste sono già comprese nella norma adottata, e pertanto da rigettare.

A seguito delle controdeduzioni svolte, si ritiene che quanto osservato al punto in questione risulta:

Pertinente / Non pertinente

Sintesi finale:

In conclusione, a seguito delle controdeduzioni svolte, si ritiene l'osservazione complessivamente:

Accoglibile / Accoglibile parzialmente / Non accoglibile

Elaborati modificati a seguito dell'osservazione

Nessuno

Controdeduzione all'osservazione Numero 3 (Modifica normativa zona ex Adeguamento Tecnico Funzionale zona sud)

Numero progressivo osservazione	Protocollo	Data	Proponente	Tipo proponente/Attività	Concessionario all'interno del PRP
3	0813359 12/12/2013 R_MARCHE GRM ITE A	12/12/13	Lega Navale Italiana	Ente pubblico/Associazione di promozione sociale	<input type="checkbox"/> Si / <input type="checkbox"/> No

tipo	<input type="checkbox"/> <u>generico</u>
	<input type="checkbox"/> ambientale

Sintesi

La Lega Navale Italiana (LNI), proponente dell'osservazione, è un'Associazione di promozione sociale e di protezione ambientale titolare di una concessione demaniale marittima (unità attuativa n.21) già definita nell'Adeguamento Tecnico Funzionale della zona sud cantieri approvato con Decreto Regionale n.15/IVD del 09/03/2011 pubblicato sul BURM N. 67 del 09/08/2011. Con l'osservazione in esame l'istante chiede di modificare le previsioni dell'art.18 delle NTA del PRP che tra le "prescrizioni specifiche" per le unità attuative n.53 e 54, per le quali è ammessa la costruzione di nuovi manufatti come per la n. 21 oggetto dell'osservazione, si legge anche che "ogni variante che comporti modifica dei parametri edilizi ed urbanistici è assoggettata ad Adeguamento Tecnico Funzionale". L'osservazione chiede pertanto di estendere la stessa norma dell'art.18 prevista per le unità attuative n.53 e 54 anche all'unità attuativa n.21 che si trova nel medesimo articolo; questa fattispecie permetterebbe di evitare un disparità di trattamento tra le aree menzionate e appare a detta della LNI un semplice errore di omissione.

Controdeduzioni

La norma che regola i parametri urbanistici ed edilizi dell'unità attuativa n.21 è già vigente perchè contenuta nell'Adeguamento Tecnico Funzionale approvato nel 2011 per la zona sud del Porto. Tale norma differenziava le unità attuative n.53/54 dalla n.21 poiché quest'ultima era da realizzarsi ex novo mentre le prime due sono esistenti con un progetto approvato prima dell'entrata in vigore dell'Adeguamento tecnico funzionale; pertanto per la n.21 venivano forniti precisi parametri urbanistici mentre per le altre no per tale motivazione. La richiesta presentata dal concessionario è comunque accoglibile nella misura in cui il Piano Regionale dei Porti, e le relative NTA all'art.8 che definisce l'Adeguamento Tecnico Funzionale, ammette modifiche di tale tipo. Quindi si propone di accogliere l'osservazione e di modificare l'ultimo comma dell'articolo 18 delle NTA del PRP nella seguente maniera:

Prescrizioni specifiche:

- Per le unità attuative n.21, 53 e n.54 ogni variante che comporti una modifica dei parametri edilizi ed urbanistici è assoggettata ad Adeguamento Tecnico Funzionale ai sensi dell'art.8 delle N.T.A. del Piano Regionale dei Porti.

A seguito delle controdeduzioni svolte, si ritiene che quanto osservato al punto in questione risulta:

Pertinente / **Non pertinente**

Sintesi finale:

In conclusione, a seguito delle controdeduzioni svolte, si ritiene l'osservazione complessivamente:

Accoglibile / **Accoglibile parzialmente** / **Non accoglibile**

Elaborati modificati a seguito dell'osservazione

Art.18 delle NTA del PRP

Controdeduzione all'osservazione Numero 4 (Modifiche normative varie)

Numero progressivo osservazione	Protocollo	Data	Proponente	Tipo proponente/Attività	Concessionario all'interno del PRP
4	815373	13/12/13	CNA – Confederazione Nazionale Artigianato	Associazione di categoria	<input type="checkbox"/> Si/ <input type="checkbox"/> No

tipo	<input type="checkbox"/> generico
	<input type="checkbox"/> ambientale

Sintesi

La CNA nautica locale ha presentato una osservazione, quale Associazione di categoria delle imprese che si localizzano all'interno del PRP. Nella medesima osservazione, dopo una premessa che evidenzia una preoccupante tendenza recessiva delle attività produttive site all'interno del porto, la stessa Associazione propone alcuni spunti per snellire alcune procedure da una parte e dall'altra permetterà una maggiore flessibilità delle destinazioni all'interno del redigendo PRP.

Con l'osservazione in esame l'istante chiede di:

- 1) Modificare l'art.14 delle NTA in merito alla localizzazione sulla Banchina di Riva sud di un'area destinata alle attività di messa a punto impiantistiche delle imbarcazioni direttamente sul bacino del porto al fine di conquistare una fetta di mercato oggi particolarmente interessante e che, in parte, oggi non riescono ad essere soddisfatte con le aree a terra delle attuali concessioni demaniali destinate alla cantieristica navale.
- 2) Modifica della destinazione dell'unità attuativa n. 40 (corrispondente al parcheggio di standard P8) verso una destinazione "area produttiva-cantieri navali" più utile, a detta dell'osservante, in prospettiva.
- 3) Modifica dell'art.31 delle NTA del PRP (unità attuativa n.24) attualmente avente destinazione d'uso prevalente a cantiere navale ma localizzato in zona normata dal nuovo PRP in zona AICP 2.A "Attività terziarie - Servizi alla pesca e al turismo all'interno del porto"; si propone che la destinazione rimanga invariata (cantieristica navale) con modifica verso una destinazione già normata dalle NTA dall'art.19 (AOP 2.F "Strutture produttive a servizio del porto – Cantieristica, ecc...").
- 4) Modifica delle destinazioni delle unità attuative n.41-42-43 attualmente localizzate in aree site in zona AICP 2.B "Aree produttive commerciali al servizio della Pesca - Servizi alla pesca e al turismo all'interno del porto" inserendo destinazioni più confacenti all'area normata dall'art.33 (AICP 2.C "Aree produttive e servizi connessi alla pesca e al turismo") ove sono ammesse anche attività produttive legate alla pesca quali officine meccaniche, forniture navali e riparazione natanti.
- 5) Modifica dell'art.33 delle NTA che norma la zona AICP 2.C "Aree produttive e servizi connessi alla pesca e al turismo" con semplificazione dell'aspetto burocratico mediante l'eliminazione dell'obbligo di effettuare un Adeguamento Tecnico Funzionale per approvare il Piano di comparto reso obbligatorio dall'art.3. Si propone modifica sia dell'art.3 che dell'art.33 che qui si intende integralmente riportata.

Controdeduzioni

1) Riguardo la prima parte dell'osservazione (inerente la modifica dell'art.14 delle NTA in merito alla localizzazione sulla Banchina di Riva sud di un'area destinata alle attività di messa a punto impiantistiche delle imbarcazioni direttamente sul bacino del porto), tale fattispecie risulta già prevista nelle norme che regolamentano la nuova Darsena Nord (ambito AOP 3.B) mentre nulla viene detto per quanto concerne il porto esistente. D'altra parte la destinazione di un'area del bacino acqueo e dei relativi spazi a terra a tali funzioni può essere opportunamente regolamentata tramite apposita Ordinanza della Capitaneria di porto anche in revisione del Regolamento del Porto (anch'esso adottato con relativa Ordinanza). Per tali motivazioni si ritiene l'osservazione presentata non pertinente poiché le richieste sono già comprese nella norma adottata o comunque ammissibili al di là delle norme del PRP, e pertanto da rigettare.

2) Riguardo la seconda parte dell'osservazione (inerente la richiesta di modifica della destinazione d'uso dell'area individuata quale unità attuativa n.40) non risulta accoglibile nella misura in cui l'area è



individuata quale standard urbanistico di PRP ai sensi dell'art.7 delle NTA del medesimo (area P8) e quindi una modifica di tale destinazione comporterebbe la necessità di reperire idonea quantità di standard in altro sito non individuato. Risulta altresì anche carente la motivazione delle medesima osservazione che non è supportata da indicazioni precise in merito. Per tali motivazioni si ritiene non pertinente e pertanto da rigettare l'osservazione presentata.

3) Riguardo la terza parte dell'osservazione (inerente la modifica normativa dell'art.31 delle NTA) anch'essa non risulta accoglibile poiché l'inserimento di un'area per cantieristica navale nella posizione e nel sito indicato comporterebbe elevate problematiche riguardo alla differenziazione dei flussi operativi del porto con la viabilità cittadina (obiettivo del PRP) ed inoltre, il cantiere così individuato, risulterebbe molto vicino al tessuto urbano cittadino con problematiche inerenti anche l'aspetto ambientale. Si sottolinea altresì come tale area (unità attuativa n.24) già concessione demaniale destinata a cantieristica navale, non è stata inserita nell'Adeguamento tecnico funzionale della zona sud cantieri approvato nel 2011 e in quella fase non fu fatta alcuna osservazione in merito. Per tali motivazioni si ritiene non pertinente e pertanto da rigettare l'osservazione presentata.

4) Riguardo la quarta parte dell'osservazione (inerente la modifica normativa dell'art.32 delle NTA con destinazioni più simili a quelle dell'area AICP 2.C. normata dall'art.33) anch'essa non risulta accoglibile poiché il PRP definisce già nelle aree zonizzate un ampio parco di lotti destinati alla cantieristica navale (e quindi alle officine meccaniche, forniture navali e similari) e le zone normate dall'art.32 delle NTA (AICP 2.B) sono funzionali più al comparto della Pesca, del turismo e dei servizi commerciali connessi e una loro modifica comporterebbe una rivalutazione complessiva dell'equilibrio tra le funzioni ammesse all'interno del Porto in funzione degli obiettivi di polifunzionalità e flessibilità dichiarati dal medesimo PRP. Per tali motivazioni si ritiene non pertinente e pertanto da rigettare l'osservazione presentata.

5) Infine per quanto riguarda l'ultima parte (relativa alla modifica normativa degli artt .3 e 33 delle NTA) si ritiene che la semplificazione normativa proposta sia accoglibile secondo i testi allegati a detta osservazione che qui si intendono integralmente riportati.

A seguito delle controdeduzioni svolte, si ritiene che quanto osservato al punto in questione risulta:

Pertinente / Non pertinente

Sintesi finale:

In conclusione, a seguito delle controdeduzioni svolte, si ritiene l'osservazione complessivamente:

Accoglibile / Accoglibile parzialmente / Non accoglibile

Elaborati modificati a seguito dell'osservazione

Modifica normativa degli artt. 3 e 33 delle NTA

Controdeduzione all'osservazione Numero 5 (Modifiche normative varie)

Numero progressivo osservazione	Protocollo	Data	Proponente	Tipo proponente/Attività	Concessionario all'interno del PRP
5	843145	24/12/13	Comune di Grottammare	Ente Locale territoriale	<input type="checkbox"/> Sì/ <input checked="" type="checkbox"/> No

tipo	<input type="checkbox"/> <u>generico</u>
	<input checked="" type="checkbox"/> <u>ambientale</u>

Sintesi

Il Comune di Grottammare ha presentato una osservazione che mette in evidenza, indicando alcune problematiche connesse, le ripercussioni della realizzazione del terzo braccio del porto a nord dell'attuale molo nord. I fenomeni evidenziati (forte erosione della costa, inquinamento ambientale ed acustico, diminuzione della fruibilità della spiaggia a sud della foce del Tesino, problematiche dal lato paesistico ed ambientale procurate dalla realizzazione dell'infrastruttura marittima di previsione, possono a giudizio dell'osservazione compromettere il futuro utilizzo del lungomare sud di Grottammare nel quale sono presenti importanti attività produttive e turistiche balneari. L'Amministrazione Comunale inoltre evidenzia il non coinvolgimento nelle fasi di studio preliminare del PRP *"Da ultimo questa Amministrazione lamenta il non coinvolgimento nelle fasi di studio preliminare del nuovo PRG del porto che sicuramente ha un valore comprensoriale e che poteva essere concepito in modo diverso, meno impattante, più aderente alle reali potenzialità di sviluppo dei traffici commerciali."*

Controdeduzioni

In merito al mancato coinvolgimento del Comune di Grottammare

La VAS è stata avviata in data 05/08/2011, mediante la trasmissione da parte del proponente all'autorità competente del Rapporto preliminare (avvenuta con nota ID. 4417416 del 05/08/2011). Con nota ID 4425877 del 10/08/2011, l'autorità competente alla VAS ha risposto al proponente chiedendo di integrare l'elenco dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (di seguito SCA) con gli uffici comunali di San Benedetto del Tronto e Grottammare competenti in materia di viabilità e traffico ed in materia ambientale e gestione delle acque.

Con lettera prot. n. 504967 del 10/08/2011, la struttura regionale competente in materia di porti (all'epoca la PF Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico del Servizio Territoriale Ambiente Energia) ha inviato il Rapporto Preliminare agli SCA di seguito elencati:

- Autorità di Bacino Regionale
- Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici delle Marche
- Provincia di Ascoli Piceno - Servizio Tutela Ambientale, Rifiuti, Energia, Acqua
- Provincia di Ascoli Piceno - Servizio Edilizia scolastica e Patrimonio edilizio, Genio Civile, Protezione civile Beni Architettonici, Interventi Sismici e di Elettricità, ERP
- Comune di Grottammare - Area VI – Manutenzione Patrimonio e Tutela Ambientale
- Comune di Grottammare - Area VII – Assetto del Territorio
- Comune di San Benedetto del Tronto - Settore Progettazione Opere Pubbliche
- ASUR Marche Zona territoriale n. 12
- A.A.T.O. 5 Marche sud

Con la medesima nota è stata indetta apposita Conferenza di Servizi ai sensi e per gli effetti dell'articolo 14 e ss. della L. 241/90 e convocata una riunione della stessa per il giorno 26/08/2011.

Alla sopra citata Conferenza di Servizi hanno partecipato solo la Regione Marche, l'Autorità di Bacino Regionale ed il Comune di San Benedetto del Tronto.

La consultazione preliminare di VAS si è conclusa il 03/11/2011; entro tale data è pervenuto il contributo del Comune di Grottammare (Servizio Tutela Ambientale), in cui viene:

- chiesto di integrare l'ambito di influenza ambientale del PRP con l'aspetto "Paesaggio" (in quanto il piano inserisce elementi che possono modificare il paesaggio) e viene proposto un obiettivo di sostenibilità e possibili indicatori per analizzarne lo stato attuale;
- Ampliare l'ambito di influenza territoriale del PRP anche all'Unità Fisiografica n. 25.

Il suggerimento di inserire il nuovo aspetto nell'ambito di influenza ambientale del PRP è stato accolto, pur non considerando il Paesaggio come tema a se stante, ma come parte integrante del Tema "Patrimonio culturale"; infatti, in conformità al disposto di cui all'art. 2, comma 1, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, il Patrimonio culturale è inteso come l'insieme costituito dai beni culturali e paesaggistici (cfr. anche art. 5, comma 1, lettera d) D.lgs 3 aprile 2006, n. 152).

Per quanto attiene alla richiesta di ampliare l'ambito di influenza territoriale del PRP (area entro cui potrebbero manifestarsi gli effetti derivanti dall'attuazione delle previsioni di Piano), anche questa è stata accolta; il nuovo ambito di influenza territoriale include le unità fisiografiche 25, 26 e 27 e i comuni di San Benedetto del Tronto e di Grottammare.

È bene ricordare che al fine di coinvolgere sin dalle fasi preliminari di elaborazione del Piano il pubblico interessato, è stato svolto anche un incontro con gli operatori del porto in data 04/08/2011; nel corso di tale incontro sono stati illustrati gli obiettivi e le linee generali del PRP e del relativo Rapporto Preliminare al fine di acquisire contributi, istanze ed eventuali ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

Inoltre, tutta la documentazione prodotta è stata resa pubblica on-line sia nel sito ufficiale del Comune di San Benedetto del Tronto che in quello della Regione Marche.

Effetti negativi nuova darsena

La realizzazione della nuova darsena (c.d terzo braccio) da ricavare all'esterno del molo nord è una previsione già contenuta nel Piano Regolatore Portuale esaminato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1968, approvato con D.M. n. 2722 del 02/11/1985 e modificato mediante variante approvata con D.M. n. 1391 del 03/06/1988.

La conformazione attuale della darsena nord è stata individuata mediante applicazione di modello fisico matematico su fondo mobile ed è quella confermata nel Piano Regionale dei porti approvato dal Consiglio Regionale con DACR 149/2010 il cui iter è di seguito brevemente descritto.

Il progetto del Piano Regionale dei Porti prima della sua adozione, nell'ambito della concertazione con le categorie socio economiche e gli enti pubblici interessati dalla proposta di Piano l'Assessore ai Porti ha convocato una riunione per i giorni 8 ottobre 2008 e 5 novembre 2008 a cui ha invitato:

- il Presidente ANCI Marche,
- il Presidente UPI Marche,
- il Presidente Lega Autonomie Marche,
- il Presidente dell'Autorità Portuale,
- l'Ammiraglio della Direzione Marittima di Ancona,
- il Comandante della Capitaneria di Porto di Pesaro,
- il Comandante della Capitaneria di Porto di S. Benedetto del Tronto,
- il Comandante dell'Ufficio Circondariale M.mo di Fano,
- il Comandante dell'Ufficio Circondariale M.mo di Civitanova Marche,
- il Comandante dell'Ufficio locale Marittimo di Senigallia,
- il Comandante dell'ufficio Locale Marittimo di Numana,
- il Presidente della Camera di Commercio di Ancona,
- il Presidente della Camera di Commercio di Ascoli Piceno,
- il Presidente della Camera di Commercio di Macerata,
- il Presidente della Camera di Commercio di Pesaro-Urbino,
- il Presidente di Assonautica,
- i Sindaci dei Comuni sede di Porto,
- il Presidente della Società "Marina Dorica",
- il Presidente della Società "Marina dei Cesari",
- il Presidente della Società "Marina di Porto San Giorgio".

Durante gli incontri è stata distribuita una copia informatizzata degli elaborati della proposta di Piano Regionale dei Porti a tutti i convenuti con l'invito di far pervenire eventuali osservazioni entro il termine di 15 giorni. Il Piano è stato, inoltre, illustrato, con le stesse modalità dei precedenti incontri, rispettivamente al Comitato Direttivo del Distretto del Mare e alla Consulta Regionale per l'Economia Ittica. Con gli incontri di cui sopra sono stati sentiti tutti i soggetti di cui all'art. 6, comma 3 della Legge 4 dicembre 1993, n. 494.

Il Comune di Grottammare non ha fatto pervenire alcun osservazione.

Il piano è stato adottato dalla Giunta Regionale delle Marche con Deliberazione n. 1907 del 22/12/2008, pubblicata sul BUR n.4 del 16/01/2009. La Delibera di adozione del Piano ha fissato in 60 giorni, a decorrere dalla data di pubblicazione sul B.U.R. della DGR 1907 del 22/12/2008, il termine per la trasmissione delle osservazioni scritte sulla proposta di "Piano Regionale dei Porti" da parte dei soggetti di cui all'art. 6, comma 3 della Legge 494/1993, da inviare a Regione Marche.

Sulla proposta di piano sono pervenute sedici osservazioni da parte dei soggetti di cui all'art. 6, comma 3 della Legge 494/1993, più una osservazione da parte di un soggetto privato. Non sono



pervenute osservazioni da parte del Comune di Grottammare.

Entro i successivi 60 giorni fissati dalla DGR di adozione la struttura regionale che ha redatto il Piano ha controdedotto tutte le osservazioni. L'attività di analisi e valutazione delle suddette osservazioni è stata svolta dai progettisti del Piano e ad ogni osservazione è stata data puntuale risposta. Tutte le note di risposta sono conservate agli atti della "P.F. Demanio Idrico, Porti e LL.PP." La Giunta Regionale delle Marche con Deliberazione n. 976 del 08/06/2009 ha approvato la "Proposta di deliberazione di competenza del Consiglio regionale concernente: "Approvazione del Piano Regionale dei Porti di cui alla L.R. 46/92". Il Consiglio Regionale con Deliberazione Amministrativa n. 149 del 02/02/2010 ha definitivamente approvato il Piano Regionale dei Porti. Il nuovo P.R.P oggetto di questo procedimento ha seguito l'iter riassunto nel paragrafo A.2. del Rapporto Ambientale.

Nell'adunanza plenaria del 22 marzo 2013, il CSLPP ha espresso parere favorevole al prosieguo dell'iter procedimentale del PRP, previo adempimento ad alcune importanti prescrizioni: l'eliminazione delle funzioni più spiccatamente commerciali tra quelle previste per la darsena nord di progetto (terminal container e RO-RO/RO – PAX) e la realizzazione delle opere infrastrutturali di miglioramento degli accessi all'area portuale quale condizione necessaria e propedeutica all'ampliamento ed al potenziamento dell'infrastruttura portuale mediante la realizzazione della darsena nord. In sostanza il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, esprimendo parere favorevole rispetto al PRP proposto subordinato al rispetto delle condizioni sopra riportate, ha confermato la previsione del primo PRP.

Si evidenzia che nella fase preliminare o preparatoria del nuovo PRP sono stati svolti studi ed indagini (Studio di fattibilità economico – finanziario redatto dalla NOMISMA6 tra il 2006 e il 2009) volti a verificare sia l'attualità delle previsioni di ampliamento sia i Punti di Forza, Debolezza, Opportunità e Minacce (SWOT).

Infine, si evidenzia che il progetto della nuova darsena sarà sottoposto a VIA (cfr. anche il Parere del CSLP punto 2.4.3.1.) e in questa sede, che fornisce il livello di dettaglio adeguato (progetto almeno definitivo) sarà possibile valutare puntualmente gli impatti ambientali dell'opera, affrontati solo da un punto di vista generale e strategico nel procedimento di VAS, inclusi gli impatti sulla dinamica costiera.

Si ritiene pertanto di dover modificare i seguenti paragrafi dell'art. 13 delle NTA:

- *"La conformazione del Bacino marittimo sarà assoggettata a screening di V.I.A. come opera pubblica da realizzarsi ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i."*
- *"La conformazione finale del bacino è quella prevista dal Ministero dei LL.PP. nel 1994 e qualsiasi modifica che rimanga all'interno della sagoma individuata va assoggettata ad adeguamento tecnico funzionale ai sensi dell'art. 8 delle N.T.A. del Piano Regionale dei Porti;"*

nel seguente modo:

- *"La conformazione del Bacino marittimo sarà assoggettata a V.I.A. come opera pubblica da realizzarsi ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; nell'ambito di tale procedura occorrerà valutare l'alternativa di non realizzazione e l'alternativa di diversa conformazione della nuova Darsena Nord alla luce di studi ambientali che considerino lo stato e le dinamiche erosive costiere e lo stato e le dinamiche degli ecosistemi costieri nonché, qualora ritenute necessarie, aggiornate analisi socio-economiche."*
- *"Salvo diversa soluzione definita attraverso il procedimento di V.I.A., la conformazione finale del bacino è quella prevista dal Ministero dei LL.PP. nel 1994 e qualsiasi modifica, che rimanga all'interno della sagoma individuata va assoggettata ad adeguamento tecnico funzionale ai sensi dell'art. 8 delle N.T.A. del Piano Regionale dei Porti;"*

A seguito delle controdeduzioni svolte, si ritiene che quanto osservato al punto in questione risulta:

Pertinente / **Non pertinente**

Sintesi finale:

In conclusione, a seguito delle controdeduzioni svolte, si ritiene l'osservazione complessivamente:

Accoglibile / **Accoglibile parzialmente** / **Non accoglibile**

Elaborati modificati a seguito dell'osservazione

Art.13 delle NTA del PRP

Controdeduzione all'osservazione Numero 6 (Modifica dell'art. 31 delle NTA – unità attuativa 24)

Numero progressivo osservazione	Protocollo	Data	Proponente	Tipo proponente/Attività	Concessionario all'interno del PRP
6	0148469 03/03/2014 R_MARCHE GRM ITE A	03/03/2014	Piergallini Giorgio	Privato non identificabile	Si/ No

tipo	<input type="checkbox"/> generico
	<input type="checkbox"/> ambientale

Sintesi

Il Sig. Piergallini Giorgio - non qualificatosi e pertanto si presume non avente attuali interessi specifici all'interno del perimetro del Piano Regolatore portuale - propone per l'area indicata ricompresa nell'unità attuativa n. 24, attualmente avente destinazione d'uso prevalente a cantiere navale, ma localizzato in zona normata dal nuovo PRP in zona AICP 2.A "Attività terziarie - Servizi alla pesca e al turismo all'interno del porto"; che la destinazione rimanga invariata (cantieristica navale) specificando anche una serie di destinazioni legate alle attività attualmente presenti. L'osservazione in questione può essere considerata una specificazione di quanto già argomentato dalla CNA – Confederazione Nazionale Artigianato.





Controdeduzioni

Si premette che l'osservazione è pervenuta largamente fuori termine (il procedimento di VAS dovrà concludersi entro l'8 marzo 2014 e l'osservazione è stata acquisita al protocollo della Regione il 3 marzo 2014 – pervenuta il 28/02/2014) e il soggetto proponente non risulta essere concessionario dell'area in questione.

Nonostante questo è stata presa comunque in considerazione e, per motivi tecnici legati alla differenziazione dei flussi operativi del porto con la viabilità cittadina, si è ritenuto di poterla accogliere solo parzialmente. In particolare si ritiene sia accoglibile la richiesta di mantenere nell'area in questione solo attività che prevedano la riparazione di componenti o piccoli lavori su natanti ad esclusione del rimessaggio di grosse unità (dove per grosse unità debbono intendersi natanti di lunghezza superiore a 10 mt).

Le NTA del PRP non obbligano il cambio di destinazione d'uso di un'area qualora non venga attuato alcun tipo di intervento edilizio (*ubi lex dixit voluit, ubi tacuit noluit*). Pertanto, se alla scadenza della concessione demaniale marittima non dovessero pervenire domande per la destinazione prevista dal nuovo PRP, previa valutazione da parte dell'Autorità Marittima dell'interesse pubblico potrà essere mantenuta la destinazione d'uso attuale.

A seguito delle controdeduzioni svolte, si ritiene che quanto osservato al punto in questione risulta:

Pertinente / **Non pertinente**

Sintesi finale:

In conclusione, a seguito delle controdeduzioni svolte, si ritiene l'osservazione complessivamente:

Accoglibile / **Accoglibile parzialmente** / **Non accoglibile**

Elaborati modificati a seguito dell'osservazione

Art. 31 della NTA