



**REGIONE MARCHE**

**Servizio Governo del Territorio, Mobilità e Infrastrutture**  
P.F. Demanio Idrico – Porti – LL.PP.

# PIANO REGIONALE DEI PORTI



## **A3 - RELAZIONE PRELIMINARE DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE**

(Allegata alla Deliberazione 2 febbraio 2010, n. 149)

## **Hanno redatto il Piano Regionale dei Porti:**

Ing. Giorgio Occhipinti – Responsabile del Piano

Ing. Nicoletta Santelli

Arch. Fabiola Ferrarin

Con la collaborazione di:

Dott. Giacomo Candi per la redazione del capitolo della Pesca

Dott.ssa Gaia Galassi per la redazione della “Relazione preliminare di sostenibilità ambientale”

Hanno collaborato:

Geom. Carmine Bellino

Geom. Angelo Olivi

P.I. Eugenio Giuliani

Hanno collaborato alla redazione del Progetto preliminare dell’anno 2004:

Ing. Carlo Duca

Sig.ra Antonietta Masturzo

Sig.ra Adolfina Talenti

## INDICE

<b>1. PREMESSA: LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E IL PIANO REGIONALE DEI PORTI .....</b>	<b>4</b>
<b>2. ANALISI DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO .....</b>	<b>5</b>
2.1 Descrizione degli obiettivi generali del Piano .....	5
2.2 Descrizione degli obiettivi generali del Piano .....	5
2.3 Analisi di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità stabiliti a livello regionale.....	8
<b>3. SOSTENIBILITÀ DEI CRITERI PER LA PIANIFICAZIONE DELLE AREE PORTUALI .....</b>	<b>10</b>
3.1 OPERE MARITTIME ESTERNE E INTERNE AL PORTO.....	10
3.2 STANDARD NAUTICI, AMBIENTALI E PER SERVIZI E ATTREZZATURE DI BASE A TERRA, SULLE BANCHINE E PONTILI.....	11
<b>4. ANALISI DI SOSTENIBILITÀ DEGLI OBIETTIVI DEI SINGOLI PORTI .....</b>	<b>14</b>
<b>5. GLI STRUMENTI DI VERIFICA AMBIENTALE NEI SUCCESSIVI LIVELLI DI PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE.....</b>	<b>22</b>
5.1 La VAS dei piani regolatori dei Porti.....	22
5.2 La VIA delle grandi opere .....	28

## **1. PREMESSA: LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E IL PIANO REGIONALE DEI PORTI**

Il quadro normativo nazionale in materia ambientale, racchiuso nel testo unico sull'ambiente (D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.), individua nella Valutazione Ambientale Strategica lo strumento per verificare la sostenibilità degli strumenti di pianificazione e programmazione.

Tale procedura, tuttavia, non deve essere applicata al Piano Regionale dei Porti poichè, ai sensi dell'art. 52 della parte seconda del D.Lgs 152/06 la procedura VAS non si applica ai procedimenti amministrativi avviati in data antecedente a quella di entrata in vigore dello stesso decreto.

Ne deriva che i piani e programmi avviati precedentemente al 31 luglio 2007 (data di entrata in vigore della parte II del D.Lgs 152/06) non sono assoggettabili a VAS.

L'elemento decisivo per definire la data di "avvio del procedimento" di pianificazione, ai fini della procedura VAS, è la data in cui è stato assunto l'atto che avvia formalmente l'iter di formazione e approvazione del piano.

L'atto che avvia l'iter di formazione del PRP è costituito dalla D.G.R. n. 405 del 20/04/2004; inoltre, nel dicembre 2004 la struttura responsabile della redazione del Piano Regionale dei Porti ha depositato con nota prot. 43139 del 22/12/2004 il "progetto preliminare" in cui l'autorità procedente ha formalmente manifestato i contenuti del presente Piano.

Il "progetto preliminare" (linee guida) del 2004 prevedeva già una prima definizione dei contenuti del Piano.

Alla luce di quanto esposto risulta evidente che il Piano Regionale dei Porti è escluso dall'applicazione della procedura di VAS sensu D.lgs 152/2006 e ss. mm.ii.

I contenuti del Piano Regionale dei Porti hanno in ogni caso una forte connotazione di sostenibilità.

L'individuazione degli obiettivi e delle azioni di piano si è basata su una preventiva analisi del quadro pianificatorio, programmatico e territoriale di riferimento.

In particolare, è stata effettuata una preventiva analisi dei piani e dei programmi a carattere ambientale insistenti sugli ambiti territoriali in oggetto.

La presente relazione, pertanto, pur non ripercorrendo nel dettaglio le fasi di un processo di VAS, si pone come obiettivo quello di analizzare gli elementi di sostenibilità del Piano in oggetto.

## **2. ANALISI DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO**

### ***2.1 Descrizione degli obiettivi generali del Piano***

Il Piano Regionale dei Porti delle Marche si pone i seguenti obiettivi:

- Pianificazione unitaria e globale - Creazione di un sistema portuale marchigiano: ordinare l'intera materia con una corretta e unitaria pianificazione del territorio, in modo da offrire ai diversi soggetti istituzionali e del mondo imprenditoriale una piattaforma programmatica sulla quale è possibile l'incontro con regole, norme e procedure certe e trasparenti, per assicurare uno sviluppo sostenibile dei vari settori (attività commerciale, di servizio ai passeggeri, della cantieristica, della pesca, turistico e da diporto) del "sistema portuale marchigiano".
- Migliorare la vivibilità: migliorare la vivibilità locale e la mobilità delle persone e dei flussi economici, con particolare riferimento ai flussi turistici legati all'importante settore, in fase di crescente sviluppo, della nautica da diporto
- Programmazione del potenziamento: caratterizzazione delle aree portuali della Regione Marche dal punto di vista programmatico/pianificatorio, urbanistico e territoriale-ambientale al fine di effettuare una verifica preliminare con lo scopo di programmare l'eventuale potenziamento, ammodernamento delle infrastrutture esistenti.
- Ottimizzazione delle configurazioni: individuare le più idonee configurazioni infrastrutturali ed organizzative dei porti, dei sistemi di trasporto, delle aree Waterfront e dei territori circostanti.

### ***2.2 Descrizione degli obiettivi generali del Piano***

Per il potenziamento delle singole attività presenti all'interno dei porti il piano si pone ulteriori obiettivi per singoli settori. Si tratta di obiettivi operativi che si configurano a volte come azioni e che sono coerenti e sinergici con gli obiettivi generali del piano.

Di seguito si riportano gli obiettivi più significativi da un punto di vista ambientale per i singoli settori.

### **Commerciale e passeggeri:**

- Mantenimento della centralità del ruolo del porto di Ancona;
- Promuovere un ruolo complementare per i porti di Pesaro e San Benedetto del Tronto, nel settore commerciale (cabotaggio) e nel servizio passeggeri (collegamenti con l'altra sponda dell'Adriatico ed interregionali).

### **Cantieristica**

- Migliorare la logistica delle zone interne alle aree portuali in sede di aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali evitando, per quanto possibile, le interferenze tra le zone riservate alle attività produttive e le altre attività, cercando di conciliare requisiti di efficienza gestionale e requisiti di sicurezza;
- Evitare le interferenze tra le attività presenti nei porti e le aree e le banchine prospicienti gli insediamenti industriali che costituiscono a tutti gli effetti aree di lavoro, pertanto aperte agli addetti;
- Consentire un migliore accesso alle aree portuali destinate alla cantieristica.

### **Settore della pesca**

- Passaggio da una fase di mero sfruttamento della risorsa ad una di gestione razionale;
- Sostegno, ammodernamento e miglioramento dell'efficienza delle varie fasi riguardanti il settore pesca;
- Sostegno della piccola pesca, anche tramite la valorizzazione del prodotto della piccola pesca che può costituire un utile strumento di caratterizzazione della costa marchigiana.

### **Settore del turismo nautico**

- Migliorare e potenziare i porti già esistenti, evitando la realizzazione di nuovi porti turistici che andrebbero ad aggravare ulteriormente la precarietà ambientale della costa;
- Messa in sicurezza degli attuali bacini portuali ed il miglioramento delle imboccature esistenti per assicurare la tranquillità degli ormeggi anche in occasione di mareggiate di rilevante intensità e per ridurre l'interrimento dei fondali, che comporta alti costi di manutenzione e

grosse difficoltà operative, anche per le note problematiche di collocazione dei sedimenti;

- Potenziare la ricettività per la piccola nautica con specifiche attrezzature mobili: le aree più idonee per la nautica minore dovranno essere individuate dai Comuni in sede di redazione dei “piani di spiaggia“. Il Piano Regionale dei Porti ha individuato in via prioritaria, alcune località, dove la conformazione delle opere di difesa esistenti consente di ricavare dei “ridossi” e punti di ormeggio per le piccole imbarcazioni da diporto, sulla base delle seguenti linee guida da tenere presente in sede di progettazione e comunque rientranti nel novero delle “attrezzature di spiaggia”:

a) Ridossi: le aree demaniali e le zone di mare territoriale ad esse prospicienti dove la conformazione delle opere di difesa esistenti consente di ricavare delle zone protette per le piccole imbarcazioni da diporto. I ridossi devono possedere i seguenti requisiti:

1. devono essere contenuti ed integrati con il sistema difensivo esistente;
2. vanno ricavati, preferibilmente, in darsene interne e/o realizzati con strutture a giorno perpendicolari alla linea di costa di modesto impatto (strutture su pali);
3. le opere a terra devono essere di modesta entità e non devono alterare la capacità di smorzamento del moto ondoso della spiaggia esistente;
4. non devono essere previste nuove edificazioni se non le opere strettamente necessarie all’ormeggio e al ricovero dei natanti (non deve, pertanto, essere prevista la realizzazione di strutture per servizi complementari come, ad esempio, strutture per assistenza tecnica, riparazioni, esercizi commerciali, ecc.);
5. la collocazione deve rispondere al principio fondamentale della tutela dell’incolumità fisica delle persone in acqua, e pertanto dovranno essere disposti in modo tale da non interferire con le aree balneari e segnalate da appositi dispositivi galleggianti.

b) Punti di ormeggio: le aree demaniali e le zone di mare territoriale ad esse prospicienti dotati di strutture “a giorno” e/o

pontili galleggianti perpendicolari alla linea di costa di modesto impatto, idonee all'ormeggio, all'alaggio, al varo di piccole imbarcazioni e natanti da diporto e che non prevedono la realizzazione di strutture per il rimessaggio e impianti di difficile rimozione. La collocazione dei punti di ormeggio deve rispondere al principio fondamentale della tutela dell'incolumità fisica delle persone in acqua, e pertanto dovranno essere disposti in modo tale da non interferire con le aree balneari e segnalate da appositi dispositivi galleggianti.

### **2.3 Analisi di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità stabiliti a livello regionale**

Gli obiettivi di sostenibilità a livello regionale sono raccolti nella “Strategia Regionale per l’Ambiente e la Sostenibilità” (STRAS).

La STRAS individua gli obiettivi e indica quali azioni e quali strumenti sono attivati (o attivabili) a livello regionale.

Molti degli obiettivi ambientali presenti nella STRAS risultano non pertinenti per il Piani Regionale dei Porti.

Per gli obiettivi pertinenti, nella tabella che segue si riporta una analisi di coerenza, effettuata con la metodologia in uso per la Valutazione Ambientale Strategica.

		Pianificazione unitaria e globale	Migliorare la vivibilità	Programmazione del potenziamento	Ottimizzazione delle configurazioni
<b>Biodiversità, flora e fauna</b>	Conservare gli ecosistemi	+	np	+	+
<b>Popolazione e salute umana</b>	Tutelare la popolazione dai rischi sanitari originati da situazioni di degrado ambientale	+	+	np	+
<b>Territorio e paesaggio</b>	Garantire una corretta gestione della fascia costiera	+	+	+	+
	Garantire uno sviluppo territoriale integrato	+	+	+	+

Il Piano Porti, nel complesso, risulta coerente con l'obiettivo relativo alla conservazione degli ecosistemi, in quanto permette di inserire, nel territorio regionale, il sistema regionale dei porti (inteso sia dal punto di vista infrastrutturale che da quello funzionale) nella maniera più sostenibile possibile.

Analogamente, le considerazioni di sviluppo integrato e sostenibile presentate nel Piano Regionale dei Porti, permettono di perseguire un migliore rapporto tra le aree portuali e le popolazioni che abitano nei territori limitrofi, riducendo i rischi di degrado ambientale e i conseguenti rischi sanitari per la popolazione.

Il PRP, per le materie di propria competenza, persegue una corretta gestione della fascia costiera e contribuisce al raggiungimento di uno sviluppo territoriale integrato.

La presente analisi ha permesso di verificare che non esistono "non-coerenze" rispetto agli obiettivi ambientali considerati, ovvero che il PRP indirizza le proprie azioni in un quadro di sostenibilità.

### **3. SOSTENIBILITÀ DEI CRITERI PER LA PIANIFICAZIONE DELLE AREE PORTUALI**

Le scelte localizzative non vengono operate dal piano in quanto necessitano di considerazioni tali da permettere di pervenire ad un accettabile punto di equilibrio tra esigenze tecniche, economiche e di tutela paesaggistica e ambientale.

Nel Piano regionale dei Porti vengono però introdotti dei parametri dimensionali e funzionali che costituiscono gli standard minimi per garantire un funzionale inserimento delle strutture nel territorio.

Di seguito si riportano gli aspetti più significativi a livello di pianificazione regionale in un'ottica di sostenibilità.

Ulteriori criteri previsti nel Piano hanno carattere ingegneristico e interazioni trascurabili con gli aspetti ambientali.

#### **3.1 OPERE MARITTIME ESTERNE E INTERNE AL PORTO**

Per la realizzazione delle opere a mare vengono individuati diversi criteri di inserimento in relazione alle singole tipologie di opere.

Una errata realizzazione delle opere può comportare problemi di carattere economico, gestionale ma anche ambientale.

Ad esempio, gli interventi di contrasto ai fenomeni di interrimento possono avere come conseguenza intorbidimento o inquinamento delle acque, e possono comportare un aumento dell'utilizzo delle risorse energetiche.

I criteri proposti dal Piano Regionale dei Porti tentano di prevenire alla fonte determinati fenomeni.

#### **Specchio acqueo**

L'area complessiva raccomandata del bacino protetto in genere si calcola partendo da una "flotta progetto" caratterizzata da imbarcazioni medio-grandi: questo può condurre a sovradimensionamenti.

Il Piano Regionale dei Porti individua un'area raccomandata standard (100-200 m<sup>2</sup> inclusiva degli spazi di manovra) che permette di ridurre il rischio di sovradimensionamenti.

### **Canale d'accesso al porto**

L'esecuzione di un canale di accesso in fondali sabbiosi o limosi presenta problemi di mantenimento nel tempo se realizzato all'interno della "fascia attiva", sensibile ai fenomeni di modellazione morfologica per effetto del trasporto solido, con gli inevitabili riflessi sulla sicurezza della navigazione.

Il Piano Regionale dei Porti individua criteri al fine di ridurre i problemi di mantenimento e in particolare suggerisce di condurre un attento studio rivolto a quantificare la frequenza dei dragaggi necessari al mantenimento del canale ed i conseguenti oneri economici.

### **Imboccatura del porto**

Al fine di evitare interrimenti o altri problemi di mantenimento, come per il canale di accesso, il Piano Regionale dei Porti suggerisce criteri progettuali e l'elaborazione di un attento studio rivolto a quantificare la frequenza dei dragaggi necessari al mantenimento dell'imboccatura ed i conseguenti oneri economici.

## ***3.2 STANDARD NAUTICI, AMBIENTALI E PER SERVIZI E ATTREZZATURE DI BASE A TERRA, SULLE BANCHINE E PONTILI***

Una corretta realizzazione delle opere a terra può rendere più efficienti, e quindi meno impattanti, i processi che si svolgono all'interno del porto e i rapporti tra porto e città.

Le risorse e i fattori coinvolti possono essere di varia tipologia e natura come ad esempio:

- i flussi di traffico (e le conseguenti emissioni di inquinanti in atmosfera) sono interrelazionati con la disposizione di parcheggi e servizi;
- una corretta pianificazione dei servizi igienici, delle fognature e degli impianti connessi può prevenire fenomeni (anche accidentali) di inquinamento delle acque;
- sono previste procedure per un corretto smaltimento dei rifiuti tra cui anche la presenza di un impianto per la raccolta degli oli esausti;
- vengono garantite condizioni minime di qualità delle acque interne attraverso l'impianto di ricambio e ossigenazione.

### **Parcheeggi per automobili e carrelli per il trasporto di imbarcazioni**

I parcheggi devono essere localizzati in aree direttamente servite dalla viabilità esterna e dotati di spazi di idonee dimensioni per il deposito dei carrelli di servizio e per il transito dei mezzi di soccorso.

### **Servizi igienici**

Vengono suggeriti quantità e localizzazioni funzionali alle reali esigenze.

### **Fognature e impianti connessi**

Vengono forniti criteri per la realizzazione della rete per la raccolta di acque piovane (rete drenante) e nere (rete fognaria) a terra ed è previsto il loro convogliamento a impianti di trattamento.

Per quanto riguarda la rete fognaria per la raccolta di acque nere prodotte dalle imbarcazioni, le acque nere prodotte dalle imbarcazioni debbono essere distinte in due categorie:

- quelle prodotte da wc di tipo chimico con serbatoio asportabile, che necessitano di un punto di svuotamento e pulitura a terra, da ubicare in corrispondenza dei servizi igienici;
- quelle raccolte in apposito serbatoio fisso, posizionato all'interno dell'imbarcazione e dotate di collettore unificato ISO 4567 per lo svuotamento tramite un sistema a depressione.

In entrambi i casi i reflui devono essere successivamente convogliati alla rete fognaria.

È raccomandata l'installazione di almeno un impianto per la raccolta delle acque oleose in prossimità delle aree tecniche e cantieristiche del porto.

L'impianto di raccolta delle acque oleose deve essere corredato da un impianto disoleatore per far rientrare la concentrazione di idrocarburi nei limiti tollerati dal consorzio o ente responsabile del depuratore fognario.

### **Impianto per la raccolta degli oli esausti**

È raccomandata:

- l'adozione di almeno un impianto portatile per la raccolta degli oli esausti direttamente dal motore dell'imbarcazione;
- l'individuazione di un punto stoccaggio di tali oli.

### **Impianti per la raccolta e lo smaltimento di rifiuti solidi**

Sono presenti indicazioni per un corretto dimensionamento delle strutture funzionali alla raccolta dei rifiuti.

Deve essere assicurato lo smaltimento giornaliero dei rifiuti umidi ed eventualmente dei rifiuti secchi non riciclabili.

### **Impianto per il ricambio e l'ossigenazione delle acque interne**

Un ridotto ricambio delle acque interne portuali può produrre concentrazione di sostanze inquinanti e riduzione del tasso di ossigeno disciolto.

Nei mari a bassa escursione di marea è necessario favorire artificialmente la circolazione delle acque in ambito portuale.

#### **4. ANALISI DI SOSTENIBILITÀ DEGLI OBIETTIVI DEI SINGOLI PORTI**

Sulla base della legislazione vigente, i porti regionali possono essere così suddivisi:

- porti di competenza statale:
  - Ancona (AN)
  - Pesaro (PU)
  - San Benedetto del Tronto (AP)
  
- porti di competenza regionale:
  - Fano (PU)
  - Senigallia (AN)
  - Numana (AN)
  - Civitanova M. (MC)
  - Porto S. Giorgio (AP)

Sebbene la pianificazione di dettaglio a livello di singolo porto venga effettuata attraverso i Piani Regolatori Portuale, il Piano Regionale dei Porti individua, caso per caso, gli obiettivi per ogni singolo porto.

Nel presente paragrafo verrà quindi portata avanti un'analisi della sostenibilità degli obiettivi a livello di singolo porto.

##### **Porto di Pesaro**

È prevista la realizzazione di un avamposto sufficientemente protetto dai mari provenienti da tutte le direzioni, in modo da consentire un più comodo e sicuro accesso sia al porto interno che alla darsena di ponente, in modo tale da consentirne l'operatività di anche a fini commerciali.

Con l'attivazione della darsena di ponente potranno essere perseguiti i seguenti obiettivi:

1. *Utilizzo sostenibile del territorio.* Le modalità di realizzazione previste consentono di ottenere una maggiore disponibilità di spazio (per le funzioni di diporto e di turismo) senza consumare ulteriore territorio. Inoltre le previsioni si inseriscono in maniera coerente con le scelte programmatiche dell'Amministrazione Comunale di Pesaro per l'assetto del territorio che conferiscono una funzione esclusivamente commerciale e industriale marittima al cuneo di territorio esistente tra i

due specchi acquei del Foglia e quello del porto, mentre le zone a sud ed a nord di tali specchi, assumeranno valenza esclusivamente turistica e residenziale.

2. *Notevole aumento dei traffici di merci solide e aumento dei flussi di traffico in merci tradizionali sciolte.* Tale obiettivo, anche se non ha implicazioni direttamente ambientali, va letto nel quadro complessivo delle modalità di trasporto merci attuali. Il potenziamento della modalità marittima, infatti, comporta l'ottimizzazione degli scambi ed il riequilibrio del trasporto interno, con uno sgravio delle modalità stradale o ferroviaria. Questo ha conseguenze positive sull'ambiente, soprattutto in relazione alla possibile diminuzione del trasporto merci su gomma con le conseguenti riduzioni in termini di emissioni inquinanti.
3. *Aumento della sicurezza.* In questo obiettivo si considera sia la maggiore sicurezza del Cantiere Navale di Pesaro (viene meno l'interferenza dei traffici e delle aree di lavoro a seguito dell'inserimento del nuovo approdo turistico) che la maggior sicurezza nei rientri in porto con maltempo alle unità da diporto (a seguito dell'allungamento della diga foranea).

### **Porto di Fano**

Attraverso il Piano Regolatore Portuale è previsto il perseguimento di alcuni obiettivi principali. Di seguito se ne indicano i principali contenuti e le possibili ripercussioni in termini ambientali.

1. *Miglioramento della logistica interna ed esterna.* Una delle principali criticità legate al porto di Fano è rappresentata dalle interferenze tra la viabilità indotta dal porto (soprattutto quella legata alla cantieristica) e la viabilità ordinaria. Il PRP prevede la modifica della strada di ingresso al porto per consentire un migliore accesso alla darsena cantieristica ad imbarcazioni di lunghezza fino a 35 mt che continueranno ad essere costruite ed allestite nella zona industriale "Bellocchi". A tal proposito va considerato che è già prevista come opera infrastrutturale di interesse strategico nel PRG un nuovo collegamento ("strada delle barche") che permetterà di raggiungere il porto direttamente dalla zona industriale "Bellocchi", evitando buona parte del territorio urbanizzato. Sarà questa una struttura che, utilizzando in gran parte sedi stradali esistenti mediante allargamenti e

adattamenti, permetterà un più agevole scambio tra gli insediamenti industriali con un notevole sgravio di traffico sulle aree del centro cittadino. Per risolvere tale situazione problematica sarebbe opportuno, inoltre, valutare la fattibilità di realizzare una struttura “a giorno” per l'alaggio delle imbarcazioni lungo il litorale, in corrispondenza degli accessi stradali funzionali, per consentire un rapido collegamento con i cantieri della zona. Inoltre, si prevede una razionalizzazione della viabilità, finalizzata ad evitare le interferenze tra operatori della pesca, della cantieristica e dipartisti. Per quanto riguarda la viabilità interna, infine, è previsto il miglioramento della logistica delle zone interne all'area portuale evitando, per quanto possibile, le interferenze tra le zone riservate alle attività produttive e la viabilità principale di accesso al nuovo approdo turistico, cercando di conciliare requisiti di efficienza gestionale e di sicurezza.

2. *Definizione e organizzazione delle parti funzionali interne al porto.* È prevista una individuazione di “sotto-ambiti” che metta in evidenza anche le interazioni con le attività urbane e le connessioni con la città e il territorio. Verranno individuati per ogni sotto-ambito, indici e parametri che costituiscono le “unità di misura” necessarie a definire l'intensità della trasformazione prevista. Questo consente di calibrare gli interventi sulle reali necessità del territorio. Per quanto riguarda la destinazione dei tre specchi acquei, viene confermata quella attuale (vecchia darsena le banchine per la pesca, nella nuova darsena la cantieristica e pesca, nell'ultima darsena le imbarcazioni da diporto). È inoltre previsto il completamento di due aree destinandole ad attività produttive distinte: polo produttivo della pesca e sua filiera; polo produttivo della cantieristica.

### **Porto di Senigallia**

Il porto di Senigallia si trova ad affrontare problemi preesistenti legati al rapporto con la città. Lo sviluppo del porto è stato accompagnato da una crescita della industria nautica di qualità, avvenuta soprattutto nel distretto del Cesano con l'insediamento di attività legate alla nautica ormai di livello internazionale sia per fatturato sia per numero di addetti.

Le imbarcazioni vengono realizzate in stabilimenti lontano dalla costa ma il settore ha necessità di punti di approdo e di stazionamento all'interno dei porti

marchigiani dove vengono effettuati gli allestimenti finali, le riparazioni e manutenzioni.

I trasporti speciali creano notevoli disagi per i residenti e per il traffico e costi notevoli per gli operatori. Pertanto gli obiettivi che si pone il Piano Regolatore Portuale sono strettamente legati alle dinamiche di interazione città-porto.

1. *Migliorare il rapporto città-porto.* In particolare si prevede di valutare la fattibilità tecnica di realizzare una struttura “a giorno” per alaggio delle imbarcazioni lungo il litorale in corrispondenza degli accessi stradali funzionali per consentire un rapido collegamento con i cantieri della zona. La costruzione di due pontili permetterebbe di alare le barche costruite o in deposito negli stabilimenti della Val Cesano e dalle altre strutture di ricovero invernale senza interessare per il trasporto all’area portuale la viabilità cittadina. Si costruirebbe un “sistema portuale” integrato attraverso il quale si ridurrebbero gli impatti negativi legati al traffico ed alla necessità di impegnare aree all’interno del porto per lavorazioni inquinanti. I pontili di alaggio del Cesano potrebbero essere un nodo di scambio facilmente accessibile, vista la viabilità esistente, il trasferimento delle imbarcazioni ai porti di Senigallia, Fano ed Ancona potrebbe avvenire via mare.
2. *Adeguamento del numero di posti barca senza ulteriori impatti infrastrutturali.* Approvazione dell’adeguamento tecnico funzionale del vigente P.R.P. per l’aumento del numero dei posti barca senza modificare le opere strutturali e idrauliche esistenti. Previsione di ricavare una nuova darsena e/o dei punti di ormeggio, mediante la realizzazione di modeste opere in mare nello specchio d’acqua racchiuso fra il sistema delle opere di difesa della costa ed il molo di ponente del nuovo avamposto fino a raggiungere un numero complessivo di 900 posti barca.

### **Porto di Ancona**

I possibili sviluppi del porto di Ancona sono legati alle politiche delle infrastrutture dei trasporti in gioco a livello internazionale, che riguardano l’intera area dell’Adriatici e dello Ionio. Il Piano regolatore portuale rappresenta più che altro l’occasione per riproporre l’integrazione città-porto: tale rapporto è stato storicamente molto stretto in quanto il porto si è sviluppato in un’intima forzata connessione con la città, e viceversa, ma anche conflittuale, poiché le esigenze

del porto hanno spesso sacrificato quelle della città e hanno filtrato e talvolta ostacolato quelle con il mare.

A tal fine il Piano Regionale dei Porti si prefigge i seguenti obiettivi:

1. *Recupero dei beni architettonici e accessibilità.* L'accessibilità da parte di cittadini alle funzioni e ai beni presenti lungo l'arco del porto storico sarà migliorata mediante una nuova viabilità per l'accesso all'area dei cantieri navali esternamente allo spazio delle banchine, un sistema di parcheggi a servizio delle funzioni portuali e della fruizione della fascia urbana limitrofa, la rivitalizzazione della parte della città a ridosso del porto e una serie di percorsi pedonali che consenta la fruizione del fronte mare e la vista dei principali monumenti,. Nell'area portuale è infatti presente un sistema di beni culturali che comprende opere di particolare pregio che il Piano del Porto punta a recuperare e valorizzare, aumentandone la fruibilità estetica e funzionale.
2. *Risoluzione dei problemi dei collegamenti stradali e ferroviari.* La sostenuta movimentazione di merci via TIR, il continuo rafforzamento del traffico traghettistico, le caratteristiche stesse dei flussi di traffico, più connessi con l'offerta produttiva esterna che con quella territoriale locale del centro Italia, rendono ancora più cogente il problema dei collegamenti del Porto di Ancona con la grande viabilità. Vengono prese in considerazione nel piano del Porto anche soluzioni per il trasporto ferroviario relative al servizio viaggiatori e all'organizzazione ferroviaria dello scalo merci.

### **Porto di Numana**

Il Piano Regolatore Portuale di Numana si pone i seguenti obiettivi

1. *Aumentare la sicurezza mantenendo l'attenzione all'integrazione con il sistema costiero e paesaggistico.* Il PRP individuerà come interventi prioritari quelli finalizzati alla messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale ed il miglioramento dell'imboccatura esistente per assicurare la tranquillità degli ormeggi anche in occasione di mareggiate di rilevante intensità e per ridurre l'interrimento dei fondali. Per l'imboccatura portuale verranno proposte, in via preliminare, più soluzioni con l'obiettivo di individuare quella ottimale che si integri con il sistema di difesa della costa, in rapporto al contesto di elevato pregio ambientale e paesaggistico. La messa in sicurezza del bacino portuale consentirà una migliore utilizzazione dello specchio acqueo

con la possibilità di un aumento dei posti barca. Per la parte delle opere marittime (ristrutturazione opere di difesa esterna, imboccatura e banchinamenti), verranno presentate delle proposte preliminari che saranno verificate mediante studi su modello matematico per individuare la conformazione ottimale delle opere.

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

### **Porto di Porto San Giorgio**

Il Piano Regolatore di Porto San Giorgio dovrà puntare ad uno sviluppo della città nel rispetto delle condizioni proprie della sostenibilità.

In particolare il Piano Regionale dei Porti si pone i seguenti obiettivi:

1. *Migliorare l'integrazione porto-città.* Il Piano regolatore di pone come obiettivo il recupero del rapporto città - porto, sia funzionalmente, con l'utilizzazione di aree limitrofe per collocare attrezzature e servizi sia aprendo l'ambito portuale alla città, con l'eliminazione di recinzioni e barriere che con la creazione di spazi percorribili a piedi, prospicienti gli specchi acquei; inoltre è prevista la realizzazione di una più efficiente rete viaria di collegamento, anche attraverso la ristrutturazione e/o il potenziamento di tratti della viabilità esistente
2. *Promuovere uno sviluppo del porto e delle attività connesse.* Il Piano regolatore si pone come obiettivo quello di promuovere uno sviluppo economico della città attraverso lo sviluppo delle attività economiche connesse al porto. In particolare prevede di realizzare una struttura in grado di rispondere alle esigenze di spazi e servizi espressi dalla nautica da diporto. È previsto inoltre il potenziamento delle attività economiche che si sviluppano nell'area portuale (pesca, cantieristica, nautica da diporto), sia attraverso la specializzazione delle darsene, sia con il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture (nuovo mercato ittico per la pesca, nuovi spazi per la cantieristica, qualificazione degli ormeggi e dei servizi a terra per il diporto, ecc.).

3. *Verificare prevenire possibili impatti.* È previsto il monitoraggio delle variazioni batimetriche e della linea di battigia delle spiagge limitrofe, per riscontrare variazioni significative e provvedere a porre in essere interventi rivolti alla ricerca di un equilibrio idrodinamico e sedimentologico accettabile.

### **Porto di Civitanova Marche**

Il Piano regolatore del Porto di Civitanova Marche prevede una serie di interventi strutturali di completamento che possono essere inquadrati all'interno dei seguenti obiettivi di riferimento:

1. *Migliorare la funzionalità del porto.* Migliorare la funzionalità del porto sia per quanto riguarda la protezione degli specchi acquei interni dalle agitazioni provenienti dalla traversia, sia per quanto attiene all'interrimento degli stessi e dell'avamposto: verranno completate le opere marittime previste nel P.R.P. approvato nel 2005.
2. *Migliorare il rapporto Porto-Città.* Nell'ambito del progetto urbanistico sarà prevista la ristrutturazione e rifunzionalizzazione delle parti di città disordinatamente cresciute tra il "borgo" ed il confine portuale, spazi particolari che debbono essere pensati come trait d'union tra acqua e terraferma; inoltre è prevista la destinazione funzionale delle aree a terra, con l'individuazione dei servizi portuali; infine verrà curata la composizione volumetrica degli edifici, la funzionalità dei percorsi e con l'uso attento dei materiali, per far sì che la "macchina porto" si inserisca fluidamente nel contesto della città costruita e, al tempo stesso, proponga una immagine qualificata ed armoniosa del waterfront.

### **Porto di San Benedetto del Tronto**

L'obiettivo progettuale per l'area portuale e gli ambiti di intervento contermini, a medio e lungo termine è la realizzazione di un modello integrato di rifunzionalizzazione di attività differenti e fortemente interrelate.

A tal fine sono previsti i seguenti obiettivi:

1. *Riqualificazione funzionale.* La necessità di governare le trasformazioni del territorio e di indirizzarne lo sviluppo impone la scelta di interventi di riqualificazione funzionale necessari per la riorganizzazione e la riqualificazione dell'area Portuale, delle aree di sovrapposizione città/porto e di quelle infrastrutturali adiacenti.

2. *Valorizzazione delle vocazioni della città.* Il porto ha un grande potenziale strategico capace di valorizzare le vocazioni della città e di innescare nuove opportunità produttive. In particolare, saranno sviluppate le funzioni del porto afferenti i seguenti aspetti:

- le aree turistico-commerciali;
- la ricettività;
- l'approdo turistico;
- il porto peschereccio;
- la cantieristica;
- i servizi tecnici portuali;
- la futura darsena nord.

## **5. GLI STRUMENTI DI VERIFICA AMBIENTALE NEI SUCCESSIVI LIVELLI DI PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE**

### ***5.1 La VAS dei piani regolatori dei Porti***

La legge 84/94 (art. 5), nel prevedere che il Piano Regolatore Portuale fosse sottoposto alla procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA), ha creato una serie di problemi, primo tra tutti quello legato alla difficile integrazione della valutazione ambientale nell'iter di redazione del Piano.

In altri termini, era stato esteso il campo di applicazione della VIA, nata per la valutazione ambientale di progetti e/o di opere, anche ai processi di programmazione e di pianificazione.

La Valutazione d'Impatto Ambientale è, infatti, un processo di valutazione che individua gli effetti sull'ambiente generati da alcune opere e determina, nel contempo, le misure di mitigazione e di compensazione degli impatti negativi che queste stesse opere possono produrre sull'ambiente circostante.

Essa perde di efficacia e significato se applicata ad un Piano, anche perché si tratterebbe di concepire la valutazione del Piano come sommatoria delle valutazioni delle singole opere che lo compongono.

La VIA per le opere di infrastrutturazione dei porti poteva avere un senso prima dell'entrata in vigore della stessa Legge 84/94, quando per "Piano del Porto" si intendeva esclusivamente la pianificazione delle opere di grande infrastrutturazione e non riguardava invece complessivamente la pianificazione urbanistica, territoriale e infrastrutturale di tutta l'area portuale.

La natura complessiva e processuale che oggi assume il Piano Regolatore del Porto, proprio grazie alla Legge 84/94, fa sì che esso sia assimilabile ad un vero e proprio strumento di pianificazione urbanistica, territoriale e infrastrutturale.

La sua valutazione ambientale, pertanto, è un procedimento analitico che assume tutta la complessità di un atto pianificatorio.

Intorno alla criticità del rapporto tra VIA e strumenti di pianificazione si è generato, non solo in Italia, un dibattito particolarmente attivo che ha portato l'Unione Europea all'introduzione di un nuovo strumento di valutazione: la Valutazione Ambientale Strategica (Direttiva 2001/42/CE).

Questo documento è molto importante perché ha colmato le lacune operative e concettuali della VIA.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) nasce, infatti, per garantire l'integrazione tra questioni ambientali e i Piani e Programmi.

La VAS è un processo che accompagna l'intera redazione del piano o programma e permette di indirizzare le scelte verso una maggiore sostenibilità.

È uno strumento flessibile, capace di inserirsi nella fase più complessa della pianificazione e, quindi, di incidere "a monte" sulle decisioni che possono influenzare la situazione ambientale.

La VAS, in altri termini, è un processo di verifica della rispondenza delle finalità del Piano con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile.

Nella VAS si vagliano le alternative strategiche e si introduce il concetto della "sostenibilità" come obiettivo prioritario dell'insieme delle azioni attivate dal Piano.

Rispetto alla VIA, la VAS considera con maggior rigore gli effetti cumulativi, sinergici e indiretti sul piano ambientale derivanti dall'implementazione dei Piani, assumendone gli orizzonti temporali di lungo termine e gli effetti spaziali in cui si collocano le scelte progettuali.

La VAS, in definitiva, si adatta maggiormente alla forma che ha assunto, con l'entrata in vigore della Legge 84/94, il Piano Regolatore Portuale e risponde con maggiore efficacia alla sua verifica ambientale.

La Direttiva 2001/42/CE del parlamento e del Consiglio Europeo, entrata in vigore il 21 luglio 2004 è stata recepita in Italia solo a partire dal 31 luglio 2007 quando è entrata in vigore la Parte Seconda del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale" (Codice ambiente).

Il Decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 ("Correttivo") ha introdotto modifiche alla parte seconda del D.Lgs 152/2006 ed è entrato in vigore il 13 febbraio 2008.

La Regione Marche, con la Legge Regionale 12 giugno 2007, n. 6 ha recepito la normativa in materia di VAS, demandando la definizione delle procedure ad apposite linee guida.

Sulla base della normativa vigente, la procedura di VAS si applica:

- ai piani e i programmi che sono elaborati per la valutazione e la gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti soggetti a valutazione di impatto ambientale in base alla normativa vigente;
- ai piani e i programmi per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti della rete Natura 2000 di cui alle direttive

79/409/CEE e 92/43/CEE, si ritiene necessaria una valutazione di incidenza ai sensi della normativa vigente.

Possono inoltre essere sottoposti a VAS, previa verifica dell'Autorità Competente, i piani e i programmi, diversi da quelli sopra elencati, contenenti la definizione del quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di opere ed interventi i cui progetti, pur non essendo sottoposti a valutazione di impatto ambientale, possono tuttavia avere effetti significativi sull'ambiente.

Pertanto, in linea con gli indirizzi comunitari, nazionali e regionali, saranno sottoposti a VAS i singoli Piani Regolatori Portuali dei porti di competenza regionale nelle fasi di definizione delle scelte strategiche mentre si attiverà la procedura di VIA nella redazione di progetti e di opere specifici.

In campo portuale l'applicazione della VAS, pertanto, tende a superare i limiti concettuali dell'applicazione della VIA al PRP dovuto all'entrata in vigore della Legge 84/94.

LA VIA, pertanto, continua a svolgere la sua efficacia solo con riguardo a quelle opere la cui particolare natura (grandi opere marittime) esige uno specifico approfondimento tecnico e per i piani regolatori portuali di competenza statale fino a quando la legge 84/94 continuerà ad avere tale tipo di impianto normativo.

Per i porti di competenza statale, pertanto, il piano continuerà ad essere sottoposto a VIA e la Regione all'atto dell'approvazione di tali piani considererà la VAS inclusa nella VIA in quanto quest'ultima contiene tutti gli aspetti necessari per la procedura di VAS, ovvero:

- la valutazione dei possibili effetti sull'ambiente;
- la valutazione degli effetti cumulativi;
- la verifica di soluzioni e scenari alternativi,
- la coerenza con il quadro pianificatorio e programmatico (e quindi strategico) vigente;
- l'individuazione delle azioni di mitigazione;
- l'identificazione di un sistema di monitoraggio degli effetti;
- il processo di partecipazione e coinvolgimento del pubblico interessato.

Analogamente a quanto previsto al punto 9 del paragrafo 1.3 delle linee guida regionali (relativo a opere soggette a VIA in variante agli strumenti urbanistici) si ritiene a maggior ragione, per semplificare i procedimenti amministrativi e per evitare duplicazioni nelle valutazioni, che il processo di VIA applicato a un piano comprenda in maniera esaustiva tutti i contenuti e i principi racchiusi nel procedimento di VAS.

Pertanto per i porti di competenza statale, esplicitata la procedura di VIA nazionale non sarà più necessario espletare la procedura di VAS di competenza regionale.

Le procedure di elaborazione, adozione e approvazione dei Piani Regolatori Portuali per i porti di competenza statale e regionale e delle relative varianti sono disciplinate dalle Norme Tecniche di attuazione del presente Piano e sintetizzate nei diagrammi a blocchi delle seguenti pagina.

### **LEGENDA DEGLI ACRONIMI UTILIZZATI NEI DIAGRAMMI**

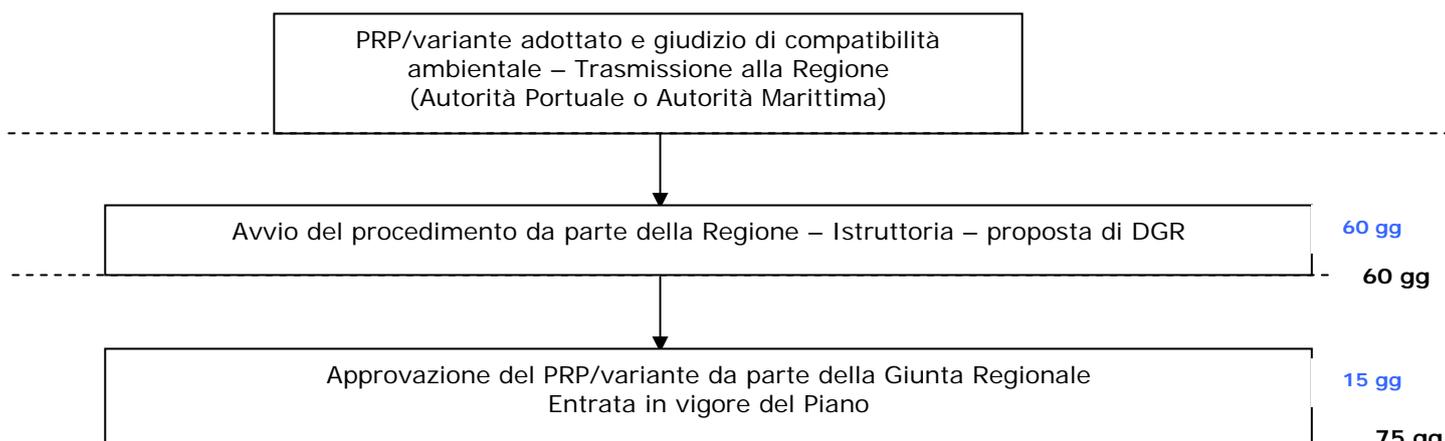
Nel caso dei PRP e delle varianti nella VAS risulta:

- Autorità competente (**AC**): Regione
- Autorità Procedente (**AP**): Regione

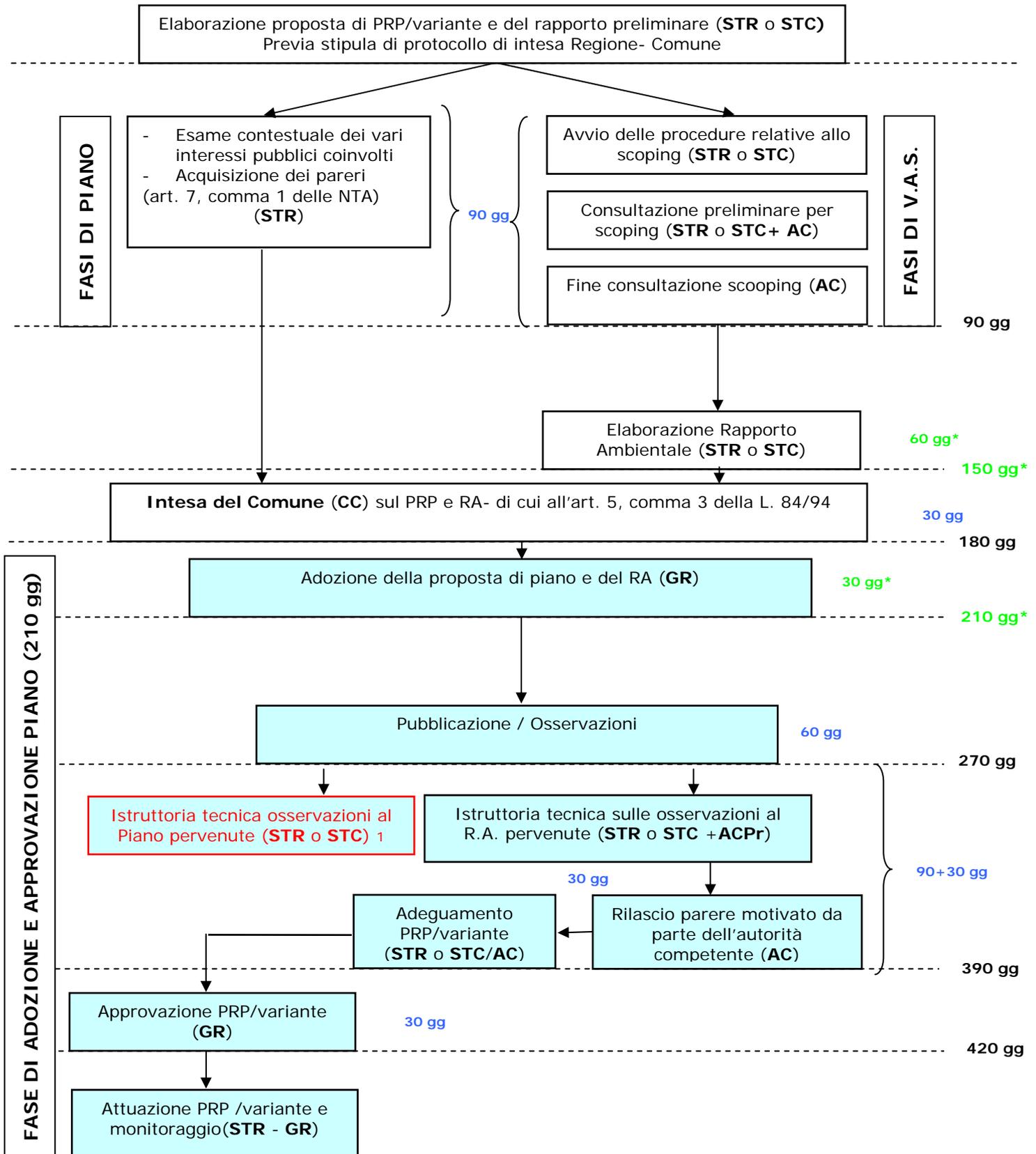
Inoltre:

- l'elaborazione del PRP o variante e degli elaborati relativi agli adempimenti VAS potrà essere espletata sia dalla Struttura Tecnica Regionale (**STR**) che dalla Struttura Tecnica Comunale (**STC**).
- L'adozione e l'approvazione del PRP o variante è di competenza della Giunta Regionale (**GR**) previa intesa del Comune espressa con Delibera del Consiglio Comunale (**CC**).

## PROCEDURA ART. 6 DELLE NTA – PORTI DI COMPETENZA STATALE



## PROCEDURA ART. 7 DELLE NTA – PORTI DI COMPETENZA REGIONALE



(\*)durata indicativa

1 L'Autorità Competente (struttura regionale competente per la VAS) in collaborazione con l'autorità procedente (AC+STR o STC) deve valutare tutte le osservazioni pervenute, in considerazione del fatto che anche osservazioni di carattere prettamente pianificatorie potrebbero avere, qualora accolte in sede di adozione definitiva da parte della Giunta Regionale, ripercussioni ambientali. Si sottolinea che l'istruttoria finalizzata all'adozione definitiva del PRP o sua variante in Giunta Regionale deve essere avviata simultaneamente a quella per la procedura di VAS al termine dei 60 gg previsti per la consultazione pubblica e non al termine dei 90 gg previsti per la conclusione del procedimento di VAS (parere motivato)

## **5.2 La VIA delle grandi opere**

Le strutture dedicate alla nautica (porti, ridossi, punti di ormeggio, approdi turistici) possono essere soggette alle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA).

In particolare, nei porti, nelle aree demaniali e nelle zone di mare territoriale prospicienti, dove in base al presente piano, è stata prevista la possibilità di realizzare nuove strutture dedicate alla nautica da diporto si procederà:

- nel caso dei porti secondo la disciplina di cui al D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509,
- nel caso dei ridossi e dei punti di ormeggio secondo quanto stabilito nelle norme tecniche di attuazione del presente Piano.

In entrambi i casi, per tali opere si rientra nell'ambito di applicazione della L.R. 14 aprile 2004, n. 7 e ss. mm. e ii..

Le opere rientranti nell'ambito di applicazione del D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 possono essere ricomprese, a seconda delle loro caratteristiche, in uno degli allegati della L.R. 14 aprile 2004, n. 7 e ss. mm. e ii. come di seguito riportato:

Allegato A1 – “elenco delle tipologie progettuali di cui all’art. 4, comma 1:

*“h) Porti turistici e da diporto quando lo specchio d’acqua è superiore a 10 ha o le aree esterne interessate superano i 5 ha, oppure i moli sono di lunghezza superiore a 500 m”*

Allegato B1 – “elenco delle tipologie progettuali di cui all’art. 4, comma 1”

*“b) Porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti di pesca e le vie navigabili.”*

*“h) Porti turistici e da diporto con parametri inferiori a quelli indicati nella lettera h) dell’allegato A1, nonché progetti di intervento su porti esistenti”*

Discorso a parte meritano i ridossi e i punti di ormeggio.

In base a quanto stabilito nel presente Piano tale categorie di opere sono, per il loro modesto impatto, ricomprese tra le opere di difesa costiera.

Ai sensi dell’art. 6, comma 1 delle Norme tecniche di Attuazione del Piano Di Gestione Integrata Delle Aree Costiere (approvato con Delibera Amministrativa di Consiglio Regionale n.169 del 02.02.2005) è sconsigliata, ma non proibita, la realizzazione *“di nuove opere marittime trasversali, compresi i prolungamenti di moli foranei dei porti esistenti, in considerazione dei comprovati effetti negativi sulla linea di costa”*.

Il presente piano fissa dei parametri per tali tipologie di opere che garantiscano il rispetto delle NTA del Piano di gestione integrata delle aree costiere e comunque per tale categoria di opere dovrà essere svolta, preliminarmente alla loro approvazione, la procedura di verifica ai sensi dell'art. 4, comma 1 della L.R. 14 aprile 2004, n. 7 e ss. mm. e ii. in quanto ricomprese nell'Allegato B1 – “elenco delle tipologie progettuali di cui all'art. 4, comma 1”

*“f) Opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare, ad eccezione degli interventi di ripascimento finalizzati al ripristino dello stato dei luoghi.”*

La procedura di verifica, così come specificato nel comma 7 dell'art. 6 della LR 7/2004, ha la sola finalità di stabilire l'assoggettamento o l'esclusione di un progetto della procedura di VIA.

La verifica si configura pertanto come un atto eminentemente tecnico che l'Autorità Competente, in questo caso la Regione, deve rilasciare a seguito di un procedimento condotto dai propri uffici, che si avvalgono di professionalità interne al proprio ente, dell'ARPAM e del Corpo Forestale dello Stato.

Rimane facoltà dell'Autorità Competente coinvolgere altri soggetti quali i comuni ed amministrazioni interessati attraverso conferenze di servizi.