

## Piano Regolatore Portuale di Numana Valutazione Ambientale Strategica



### Dichiarazione di Sintesi

Ai sensi dell'articolo 17 del d.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.

**Indice**

<b><u>Introduzione e scopo del documento</u></b>	<b><u>3</u></b>
<b><u>Il processo di consultazione</u></b>	<b><u>3</u></b>
<b><u>L'integrazione delle considerazioni ambientali</u></b>	<b><u>5</u></b>
<b><u>La scelta finale del Piano Regolatore Portuale di Numana</u></b>	<b><u>7</u></b>

## **Introduzione e scopo del documento**

Il presente documento costituisce la dichiarazione di sintesi di cui all'articolo 17, comma 1, lettera b), del d.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.; lo scopo della dichiarazione di sintesi è quello di illustrare in che modo sono state integrate le considerazioni ambientali nel Piano Regolatore del Porto di Numana (PRP), di come in esso si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni ed, infine, le ragioni che hanno determinato la scelta del PRP approvato.

A tal proposito è necessario specificare che il PRP, per settore e finalità, rientra tra i piani e programmi a cui, a norma di legge, la VAS deve essere applicata. Si tratta, infatti, di uno strumento di pianificazione del territorio che, almeno potenzialmente, definisce il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di progetti che devono essere sottoposti a VIA o a verifica di assoggettabilità a VIA.

## **Il processo di consultazione**

Come previsto dalla normativa vigente, la partecipazione alla definizione del rapporto ambientale è stata assicurata mediante la consultazione preliminare, che, ai sensi dell'art. 13, commi 1 e 2, del d.lgs 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., ha lo scopo di determinare, in collaborazione con l'autorità competente alla VAS e con i soggetti competenti in materia ambientale (SCA), la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da inserire nel rapporto medesimo.

Dal punto di vista procedurale, così come disposto nelle linee guida regionali sulla VAS, il procedimento di consultazione preliminare (e quindi di VAS) è stato avviato con nota ID 2652506 del 03/07/2009, con cui il Servizio Governo del Territorio, Mobilità ed Infrastrutture – P.F. Demanio Idrico, Porti e Lavori Pubblici della Regione Marche, in qualità di autorità procedente, ha trasmesso all'autorità competente, PF Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, il rapporto preliminare, la proposta di soggetti competenti in materia ambientale ed, infine, il questionario predisposto per facilitare la formulazione delle osservazioni da parte degli SCA.

Con nota prot. ID 2661863 del 07/07/2009 la PF Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, ha comunicato la procedibilità rispetto alla documentazione presentata e la condivisione dell'elenco di SCA proposto.

L'Autorità proponente ha, quindi, comunicato agli SCA l'avvio della consultazione preliminare di VAS (nota prot. 385852 del 07/07/2009), con diffusione on – line del rapporto preliminare e del relativo questionario e, contestualmente, ha convocato la Conferenza di Servizi (ai

sensi dell'art. 14 e ss. della L.241/90) prevista dalla Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regionale dei Porti (approvato con Deliberazione Amministrativa n. 149 del 02/02/2010).

Poiché tale Conferenza di Servizi ha la duplice finalità di esaminare contestualmente i vari interessi pubblici coinvolti e di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da inserire nel Rapporto Ambientale, ad essa sono stati convocati sia i soggetti competenti in materia ambientale sia tutti gli altri soggetti pubblici interessati dall'attuazione del Piano e si è tenuta in data 22 luglio 2009.

La consultazione preliminare si è conclusa il 2 ottobre 2009.

Le osservazioni emerse in sede di Conferenza di Servizi e/o inviate all'Autorità Procedente sono state interamente controdedotte e recepite nell'elaborazione del Rapporto Ambientale.

La procedura di approvazione dei Piani Regolatori Portuali prevede un'ulteriore riunione della Conferenza di Servizi, anteriore all'adozione del piano medesimo e finalizzata all'ottenimento di alcuni pareri delle diverse amministrazioni coinvolte; tale incontro si è svolto il 24 ottobre 2010, in occasione dello stesso sono stati messi a disposizione sia la proposta di Piano che quella di Rapporto Ambientale ed è, quindi, stato colto come ulteriore momento di consultazione anche ai fini della VAS per l'eventuale integrazione di ulteriori considerazioni ambientali nella proposta di piano.

In esito a tale occasione di confronto sono stati interamente modificati il paragrafo 4.3.1. *Variazioni nell'Uso del Suolo*, il capitolo 5. *Sistema di Monitoraggio* ed il Capitolo 6. *Orientamenti per la Sostenibilità* della proposta di Rapporto Ambientale resa disponibile.

Successivamente all'adozione della proposta di piano e rapporto ambientale, avvenuta con deliberazione di giunta regionale del 24 gennaio 2011, n. 79, si è dato avvio alla consultazione pubblica. I documenti sono stati resi disponibili mediante deposito presso gli uffici dell'autorità procedente, dell'autorità competente e della Provincia di Ancona, in qualità di soggetto competente in materia ambientale e mediante pubblicazione sui siti istituzionali di autorità competente e procedente per sessanta giorni consecutivi, nel corso dei quali chiunque poteva prenderne visione e rilasciare proprie le proprie osservazioni e/o memorie scritte.

Durante la consultazione, conclusasi il 4 aprile 2011, sono pervenute all'autorità procedente ottanta osservazioni da parte di diciassette distinti proponenti.

Tra tutte le osservazioni pervenute sono risultate di carattere strettamente ambientale quelle inviate dall'Ente gestore del Parco del Conero, in parte recepite.

Molte osservazioni sono risultate tra loro identiche nel contenuto, per cui, durante l'analisi e controdeduzione da parte dell'autorità proponente e competente è stato possibile accorparle per argomento.

Vogliamo, infine, ricordare che oltre a tali momenti di consultazione previsti dalle norme di legge, nel corso dell'elaborazione del Piano si sono tenute due assemblee pubbliche a Numana (15 marzo 2010 e 18 novembre 2010) al fine di informare la popolazione più direttamente interessata e di raccoglierne opinioni ed esigenze.

## **L'integrazione delle considerazioni ambientali**

Il porto di Numana è un porto turistico, ad esclusione di una modestissima porzione di specchio acqueo e di spazio a terra dedicati alla pesca. Obiettivi principali del Piano Regolatore del Porto di Numana, già definiti nel Piano Regionale dei Porti, sono:

1. la messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale ed il miglioramento dell'imboccatura esistente;
2. il miglioramento dell'utilizzazione dello specchio acqueo;
3. l'ottimizzazione dei servizi portuali a terra, anche in adeguamento agli standard di dotazioni previste nel Piano regionale dei Porti ;
4. l'integrazione del porto con la città.

In considerazione della necessità di perseguire tali obiettivi è stato individuato l'ambito di influenza ambientale del Piano Regolatore Portuale ovvero l'insieme degli aspetti e relativi temi ambientali con cui il Piano potrebbe interagire determinando impatti. L'ambito di influenza ambientale del Piano è sintetizzato in tabella 1.

**Tabella 1: ambito di influenza ambientale del PRPN**

<b>Aspetto ambientale</b>	<b>Tema</b>
BIODIVERSITÀ	Valore naturalistico ed ecosistemico
PAESAGGIO	Percezione
	Assetto territoriale
SUOLO E SOTTOSUOLO	Rischio idrogeologico
	Uso del suolo
	Risorse del sottosuolo
CAMBIAMENTI CLIMATICI	Adattamento
	Emissioni climalteranti
POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	Rischio

	Rumore
ACQUA	Qualità delle acque e gestione
	Quantità
ARIA	Qualità

È stata inoltre riconosciuta la potenziale interazione delle previsioni di piano con i settori di governo Mobilità, Energia, Rifiuti e Attività produttive, interazione da cui potrebbero generarsi impatti ambientali.

L'ambito di influenza territoriale del Piano, ovvero l'area in cui potrebbero manifestarsi gli impatti derivanti dall'attuazione delle sue previsioni, è stato identificato nell'intero comune di Numana per quanto attiene alle previsioni "a terra" e per quelle in mare nell'unità fisiografica a cui il Porto di Numana appartiene, così come definita nel Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere<sup>1</sup>.

Ad ogni aspetto ambientale sono stati associati i relativi obiettivi di sostenibilità ambientale, derivati dall'analisi del quadro di riferimento programmatico e pianificatorio ed in particolare dalla Strategia Regionale d'Azione per la Sostenibilità Ambientale – STRAS, che deve costituire il primo riferimento per le valutazioni ambientali.

A seguito dell'individuazione dell'ambito di influenza ambientale e territoriale (e della loro condivisione con l'autorità competente e con gli SCA avvenuta durante le consultazioni preliminari) l'autorità procedente, impiegando i dati disponibili, ha proceduto alla caratterizzazione dello stato attuale dell'ambiente. Tale analisi ha mostrato la presenza di diverse situazioni di criticità ambientale quali, ad esempio, gli elevati livelli di inquinamento atmosferico, gli elevati consumi idrici e la non conformità degli scarichi, gli elevati consumi energetici e relative emissioni, l'elevata produzione di rifiuti urbani ed il contestuale non raggiungimento degli obiettivi di raccolta differenziata ed, infine, una scarsa qualità architettonica delle strutture attualmente presenti nel porto.

In esito alla valutazione, al fine di mitigare e/o compensare nel modo più efficace possibile i potenziali impatti negativi ovvero di massimizzare quelli positivi derivanti dall'attuazione di Piano sono stati individuati tutta una serie di orientamenti per la sostenibilità, con carattere prescrittivo. Tali orientamenti, proposti in una prima versione in fase di pre – adozione del Piano sono stati modificati ed integrati più volte:

<sup>1</sup> Approvato con Deliberazione amministrativa n. 169 del 2 febbraio 2005 "Piano di gestione integrata delle aree costiere legge regionale 14 luglio 2004, n. 15"

- prima, in esito alla Conferenza di Servizi dell'ottobre 2010, soprattutto con il recepimento delle osservazioni della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici e della Autorità Competente per la VAS ;
- quindi, in esito alla Consultazione Pubblica e attraverso il parere motivato di VAS (di cui al Decreto del Dirigente della Posizione di Funzione Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali del 15/07/2011, n. 69).

In esito alla Conferenza di Servizi di pre – adozione del Piano e al parere motivato di VAS sopra citato è stato altresì modificato ed integrato il sistema di monitoraggio (sostituendo integralmente l'omonimo Capitolo 5 del Rapporto Ambientale); le maggiori modifiche apportate riguardano gli *Indicatori di Stato Ambientale* relativi alle criticità rilevate (inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, presenza di biocenosi di pregio, ecc) e per l'analisi delle quali, in fase di predisposizione del Rapporto Ambientale, non è stato possibile raccogliere dati quantitativi disaggregati ad un livello territoriale adeguato e, di conseguenza, effettuare valutazioni quantitative dei potenziali impatti derivanti dall'attuazione delle previsioni di piano. Le modifiche si sostanziano nell'obbligo di effettuare, prima dell'attuazione delle previsioni di piano, monitoraggi specifici in grado di fornire con maggiore accuratezza una fotografia dello stato *ante operam* e, quindi, di adottare eventuali ulteriori misure di mitigazione e compensazione.

## La scelta finale del Piano Regolatore Portuale di Numana

Le previsioni inserite nel piano scelto possono essere sintetizzate come segue (tabella 2).

**Tabella 2: obiettivi generali del Piano e sintesi delle relative azioni**

Obiettivo	Azioni di Piano
1. Messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale e miglioramento dell'imboccatura esistente	1.1. Realizzazione dell'avamposto nella zona della attuale apertura settentrionale
	1.2. Chiusura dell'imboccatura sud
	1.3. Ristrutturazione dell'attuale diga foranea
2. Migliore utilizzazione dello specchio acqueo	2.1. Possibile incremento dei posti barca
	2.2. Inserimento di tubazioni per il ricircolo delle acque
	2.3. Dragaggio dei fondali
3. Ottimizzazione dei servizi portuali a terra	3.1. Sistemazione e realizzazione di strutture per la gestione del porto
	3.2. Sistemazione e ampliamento dell'area per rimessaggio imbarcazioni
	3.3. Adeguamento e razionalizzazione delle sedi stradali per la circolazione veicolare e dei parcheggi ad uso esclusivo del diporto
	3.4. Inserimento di percorsi pedonali

	3.5. Inserimento degli impianti tecnologici
	3.6. Sistemazione dell'area dedicata alla manutenzione e alla minuta riparazione delle imbarcazioni
	3.7. Sistemazione e/o demolizione dei manufatti esistenti nell'area sotto la falesia
	3.8. Banchine e moli
4. Integrazione del porto con la città	4.1. Realizzazione di attività terziarie a servizio del porto e di pubblici esercizi
	4.2. Sistemazione dell'area dedicata ai servizi ed attrezzature per la pesca
	4.3. Realizzazione della nuova viabilità, dei percorsi pedonali e ciclabili e della piazza
	4.4. Realizzazione di parcheggi di libera fruizione
	4.5. Inserimento di verde pubblico
	4.6. Sistemazione dell'area Hotel Scogliera

Durante l'elaborazione del Piano, anche in esito alla caratterizzazione dell'ambito di influenza ambientale che ha fatto rilevare numerose situazioni di criticità e vulnerabilità pregresse **sono state costantemente revisionate ed integrate le Norme Tecniche di Attuazione dello stesso prevedendo un apposito *Titolo IV – Tutela dell'Ambiente* in cui si rendono prescrittive tutta una serie di misure volte al perseguimento di obiettivi di sostenibilità ambientale.**

Nonostante tali numerose prescrizioni la valutazione del Piano scelto ha messo in luce alcuni potenziali impatti negativi significativi, in gran parte connessi alla vulnerabilità dell'area in termini naturalistici ed ecosistemici e, soprattutto, alla loro cumulabilità con le criticità già insistenti nell'ambito di influenza territoriale, con particolare riferimento a quelli sulla qualità dell'aria, sul clima acustico e sulla concentrazione atmosferica di sostanze climalteranti essenzialmente connessi al traffico veicolare. Infatti, anche se il Piano non prevede un reale potenziamento del porto, ma piuttosto una riqualificazione dell'area ed un suo adeguamento agli standard normativi, è verosimile pensare ad un contestuale aumento della sua capacità attrattiva.

È stato inoltre individuato un potenziale impatto negativo sulla biodiversità connesso alla possibile interazione delle previsioni di piano in mare con unità ambientali sensibili (prateria di fanerogame risultante da dati di letteratura) e, più in generale, al fatto che tale piano si inserisce in un'area protetta e, quindi, sia in fase di cantiere che a regime, potrebbe interferire con l'areale di distribuzione di specie animali (soprattutto con l'avifauna migratoria).

Di contro, è necessario evidenziare che la valutazione ambientale delle previsioni di Piano ha fatto rilevare che:



- la soluzione prescelta per la messa in sicurezza del bacino portuale, la cui efficienza è stata stimata anche in relazione ad eventi di tempesta straordinari, si configura come un'efficace strategia di adattamento ai cambiamenti climatici in atto ed ha il vantaggio di inserirsi in modo "discreto" nel contesto turistico e paesaggistico di pregio, evitando eccessive interferenze soprattutto con la fruizione della "spiaggiola" ;
- le previsioni a terra di piano si caratterizzano essenzialmente come interventi di riordino funzionale ed architettonico, di riqualificazione e di adeguamento agli standard normativi previsti per i porti turistici, con un impatto paesaggistico risultante molto positivo;
- le previsioni in termini di insediamento di nuove attività/usi sono complessivamente modeste sia in termini di uso del suolo, sia in termini di consumi energetici ed idrici (e, quindi, di emissioni e reflui), tra l'altro, pienamente compensati dall'adozione, anche per le attività già presenti, di soluzioni tecniche, impiantistiche e gestionali proprie della bioarchitettura e dell'architettura bioclimatica, con particolare riferimento all'impiego di fonti energetiche rinnovabili;
- l'adeguamento alla normativa vigente sulla gestione degli scarichi idrici, delle acque di prima pioggia e sulla gestione dei rifiuti, attualmente disattesa, oltre ad essere necessario, determina impatti positivi significativi;
- le previsioni di sviluppo delle piste pedonali e ciclabili potrebbero concorrere all'obiettivo di incentivare la mobilità sostenibile.

Durante l'elaborazione del Piano, oltre alle diverse ipotesi di messa in sicurezza del bacino portuale, nell'obiettivo dell'interesse pubblico generale, nella considerazione dell'importanza regionale del porto nonché nell'intento di riqualificare l'area senza ampliarla è stata presa in considerazione anche un'ipotesi di piano diversa da quella poi scelta ovvero la diminuzione dei posti barca, attraverso la previsione del divieto di ormeggio ad imbarcazioni di dimensioni inferiori a 10 mt. Una tale ipotesi pianificatoria avrebbe permesso, da un lato, di dare al porto un'immagine simile a quella di altri importanti porti turistici italiani (porto per grandi yachts), dall'altro, di poter abbassare notevolmente gli standard obbligatori per legge quali in numero di posti auto (1 posto auto ogni 2 imbarcazioni ormeggiate) e la dotazione dei servizi igienici legati al numero di barche (1 blocco servizi ogni 50 imbarcazioni).

Dal punto di vista ambientale, la diminuzione degli standard si sarebbe potuta tradurre in un incremento delle superfici destinate a verde pubblico e nella riduzione dell'altezza del fabbricato servizi collocato nell'ambito di interazione città-porto.

Tuttavia tale ipotesi, presentata dai progettisti nell'assemblea pubblica del 15 marzo 2010 a Numana (vedi tavola 2.7 allegata al Piano), ha prodotto nell'opinione pubblica un forte dissenso dal momento che avrebbe limitato a solo pochi attuali utenti del Porto di Numana la possibilità di ormeggiare; in altre parole è risultata non sostenibile dal punto di vista sociale.

Quindi, la proposta in questione riportata nella Tavola 2.7. ha carattere puramente indicativo e non vincolante, così da lasciare all'amministrazione comunale di Numana, in fase di attuazione del piano, la facoltà di operare la scelta che riterrà maggiormente rispondente all'interesse pubblico.

La descrizione sintetica del processo di pianificazione sopra riportata, mostra che la scelta del Piano approvato è stata effettuata tenendo sempre in stretta e contestuale considerazione sia gli obiettivi di sviluppo economico sia quelli di tutela e sostenibilità ambientale, cercando di rispondere alle diverse istanze dei soggetti più direttamente interessati dalle previsioni di Piano, seppure nell'esigenza di garantire un beneficio pubblico generale e sovracomunale ed infine garantendo la conformità della struttura agli standard di legge.

La scelta finale di Piano, le prescrizioni di cui al Titolo IV delle NTA dello stesso nonché le modifiche apportate al *Sistema di Monitoraggio* ed agli *Orientamenti per la Sostenibilità* dal parere motivato di VAS di cui al Decreto della Posizione di Funzione Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali del 15 luglio 2011, n. 69, dovrebbero garantire la sostenibilità delle scelte effettuate ovvero, nel caso si verificano impatti ambientali negativi e significativi inattesi, la possibilità di intervenire in fase progettuale con ulteriori misure di mitigazione.