

DECRETO DEL DIRIGENTE DEL SETTORE VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Regolatore portuale di Porto San Giorgio. Parere motivato di VAS ai sensi del D.Lgs. 152/2006, art. 15

VISTO il documento istruttorio e ritenuto, per le motivazioni nello stesso indicate, di adottare il presente decreto;

VISTO l'articolo 15 della legge regionale n. 18 del 30 luglio 2021 "Disposizioni di organizzazione e di ordinamento del personale della Giunta regionale";

DECRETA

DI DARE ATTO che nell'ambito delle consultazioni pubbliche di VAS del Piano Regolatore portuale di Porto San Giorgio sono pervenute le osservazioni e i contributi riportati nell'allegato A al presente decreto;

DI ESPRIMERE parere motivato positivo nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore portuale di Porto San Giorgio, con le seguenti prescrizioni:

- dovranno essere recepite le osservazioni come riportato nell'allegato A al presente decreto;
- dovranno essere applicate le misure di mitigazione e orientamento riportate nell'Allegato B e dovranno essere rispettate le ulteriori indicazioni identificate dal proponente nella sezione D.4 del Rapporto Ambientale;
- Entro 3 mesi dall'approvazione del Piano Portuale, dovrà essere presentato a questa Autorità Competente per la successiva approvazione, il Piano di Monitoraggio Ambientale, in cui saranno aggiornate ed integrate le misure per il monitoraggio descritte nel Rapporto Ambientale così come indicato nella presente istruttoria, integrando in particolare gli elementi di seguito indicati:
 - Indicatori e modalità per l'approfondimento del quadro conoscitivo relativo alla qualità dell'aria, così come specificato nella misura di mitigazione n. 1 di cui all'Allegato B;
 - Integrazione degli indicatori sulla base delle indicazioni riportate nel documento istruttorio del presente decreto, incluse quelle di cui al contributo di ARPA Marche;
 - Integrazione degli indicatori con quelli minimi obbligatori per il monitoraggio dell'attuazione della strategia di sviluppo sostenibile previsti all'allegato 5 della DAL Marche n. 25/2021, così come specificato nel presente documento istruttorio
 - Modalità e tempistiche di trasmissione dei report di monitoraggio all'Autorità competente VAS (la trasmissione dei report dovrà avvenire con cadenza almeno



triennale)

DI DISPORRE che ai sensi dell'art. 17 del D.lgs 152/2006, a seguito dell'approvazione del Piano, siano adempiuti gli obblighi circa l'informazione sulla decisione a cura dell'Autorità Procedente.

DI TRASMETTERE gli esiti del presente procedimento all'Autorità Procedente ed al Comune di Porto San Giorgio.

DI PUBBLICARE per estratto il presente decreto sul Bollettino Ufficiale della Regione Marche e per intero sul sito web istituzionale della Regione Marche https://contenuti.regione.marche.it/Regione-Utile/Ambiente/Controlli-e-Autorizzazioni/Valutazioni-Ambientali-Strategiche-VAS#2278_VAS-regionali-in-corso

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

Si attesta l'avvenuta verifica dell'inesistenza di situazioni anche potenziali di conflitto di interesse ai sensi dell'art. 6bis della L. 241/1990 e s.m.i.

Il dirigente
Roberto Ciccioi
Documento informatico firmato digitalmente



DOCUMENTO ISTRUTTORIO

Normativa di riferimento

- **D.G.R. 6 dicembre 2021 n. 1523** – “Articoli 4, 11 comma 2, lettera b) e c), 13 e 14 della L.R. n 18/2021. Istituzione delle Direzioni e dei Settori della Giunta regionale”;
- **D.G.R. 30 dicembre 2021 n. 1677** – “Articoli 4 comma 3 lettera c), 11 comma 2 lettera g) e 41, commi 1 e 2, L.R. n 18/2021. Conferimento degli incarichi di direzione dei Settori”.
- **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
- **Deliberazione di Giunta Regionale n. 1647 del 23/12/2019** - "Approvazione linee guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica e revoca della D.G.R. 1813/2010" - B.U.R. Marche n. 4 del 03/01/2020
- **Decreto PF VAA n. 13 del 17/01/2020** - "Indicazioni tecniche, requisiti di qualità e moduli per la Valutazione Ambientale Strategica"
- **Decreto PF VAA n. 198 del 14/07/2021** - "indicazioni tecniche per la Valutazione Ambientale Strategica degli strumenti urbanistici"
- **Decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357** “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”
- **D.G.R. del 30 dicembre 2020, n. 1661** – “Adozione delle Linee guida regionali per la Valutazione di incidenza quale recepimento delle Linee guida nazionali. Revoca della DGR n. 220/2010, modificata dalla DGR n. 23/2015, così come rettificata dalla DGR n. 57/2015.
- **D.G.R. 13 dicembre 2021, n. 25** – Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile.

Motivazione

Premessa

La pianificazione portuale del porto di Porto San Giorgio, oltre ad inserirsi nell’ambito di quanto stabilito dal Piano Regionale dei Porti, fa riferimento ad un Protocollo Intesa tra Regione Marche e Comune di Porto San Giorgio siglato il 10 giugno 2019 *“Protocollo d’Intesa per il Piano Regolatore Portuale”*

Nel protocollo si legge che il nuovo piano regolatore portuale non potrà prescindere da una serie di opere in grado di assolvere a suddetti obiettivi, che si riportano di seguito integralmente:

Opere pubbliche funzionali all’area portuale relative alla viabilità:

- ridisegno complessivo delle viabilità e razionalizzazione dei flussi veicolari (PRG);
- opere stradali per le modifiche dei sensi di marcia e l’adozione di sistemi circolatori contribuiranno a favorire la fluidità del traffico sul lungomare e da/verso l’autostrada (PRG);



- realizzazione delle opere necessarie per il raddoppio del sottopasso ferroviario, nonché quelle necessarie per il potenziamento dell'asse stradale Via San Martino-Via Solferino (PRG);
- realizzazione di una rotatoria in prossimità del porto che consentirà di raccordare le diverse direzioni e convogliare i flussi di traffico (PRG);
- ponte ciclopedonale sul Fiume Ete Vivo in prossimità della foce che metta in collegamento la viabilità lenta del territorio Sangiorgese con quella del Comune di Fermo in un'ottica di recupero degli ambienti naturalistici costieri (PRG);
- ponte carrabile sul Fiume Ete Vivo sul prolungamento di via XX Settembre, collocato a ridosso del tracciato ferroviario che oltrepassi il corso fluviale che divide il territorio di Porto San Giorgio con quello di Fermo e garantisca il minor impatto sui luoghi. L'intervento consentirà di risolvere in modo consistente la viabilità veicolare e lenta dell'intero comparto. Infatti il tracciato del Fiume Ete Vivo impedisce il collegamento diretto con il Comune di Fermo. In risposta alla domanda di una viabilità in grado di raccordare i percorsi ciclopedonali della linea di costa dei due Comuni ed i percorsi carrabili con il centro città di Porto San Giorgio, sarà previsto e realizzato un ponte ciclopedonale. Questo sarà collocato in direzione del lungomare ed in prossimità della Foce del Fiume Ete Vivo (PRG);
- la realizzazione di parcheggi pubblici e privati (PRP). Il loro dimensionamento sarà regolato da normative nazionali, locali (regionali e comunali) e di settore (commercio, attività turistico-ricettive, pesca).

Opere pubbliche relative al verde e agli spazi pubblici:

- il sistema delle piazze pubbliche e del verde (PRG PRP);
- l'importante dotazione di piazze pubbliche assicurerà un'efficace integrazione tra spazi pubblici e privati, tra città e porto, e costituirà una preziosa risorsa per la comunità che potrà usufruirne in modo continuativo sia nello spazio che nel tempo, senza che ciò interferisca con le funzioni portuali;
- la pista ciclabile, sul territorio del Comune di Porto San Giorgio, a partire dal ponte ciclopedonale per una lunghezza di km 1,5, di collegamento con il tracciato previsto nel territorio Comunale nord (PRG);
- nel sistema viario esterno all'area portuale e soprattutto all'interno della stessa verranno previsti collegamenti completamente accessibili che consentano la fruibilità ai diversamente abili anche nell'ottica dell'uso dei servizi, delle strutture e delle banchine. Ciò consentirà l'organizzazione e lo sviluppo delle attività nautiche (vela, motonautica ecc.) a tutto campo (PRP).

Servizi pubblici

- previsione di servizi per diportisti, turisti, attività sportive ed associazioni nautiche (PRP);
- previsione di strutture pubbliche atte alla promozione sportiva e sport acquatici che possano nel tempo ospitare eventi di particolare richiamo turistico-sportivo di livello nazionale ed internazionale, quali regate veliche, canottaggio o motonautica (PRP). Servizi privati:
- l'area produttiva dovrà comprendere oltre il cantiere anche attività di meccanica, elettromeccanica, artigianato nautico di qualità, veleria; il tutto nell'ambito della nautica (PRP);
- i servizi commerciali e direzionali destinati alle attività nautiche e portuali (PRP);
- i servizi turistico ricettivi (PRP) ;
- sistemi finalizzati al mantenimento delle profondità di esercizio dello specchio acqueo interno ed in prossimità dell'imboccatura (PRP).

La sostenibilità ambientale:

- attenzione alla localizzazione ed al dimensionamento degli interventi edilizi, rispetto della qualità visiva e della percezione del paesaggio circostante (PRP);
- particolare attenzione ai rapporti delle varie componenti progettuali, la quantificazione delle volumetrie ed infrastrutture, dovranno tenere conto del territorio e dell'assetto urbanistico della città (PRP);



- attenzione alla scelta delle soluzioni formali e tecnologiche finalizzate al rispetto dell'ambiente e della sostenibilità ambientale (PRP);
- previsione di aree verdi ed ombreggiate con il recupero di piantumazioni tipiche del territorio litoraneo (PRP);
- qualità delle acque interne ed esterne allo specchio acqueo, nonché la risoluzione dell'annosa problematica delle acque reflue piovane (PRP);
- previsione di sistemi di raccolta differenziata dei rifiuti nel rispetto di quanto già in atto nel territorio comunale e quanto disposto dalle normative in materia di rifiuti civili e speciali (PRP).

Al fine di integrare lo sviluppo dell'area portuale con la città, congiuntamente alla pianificazione portuale è stata proposta una variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Porto San Giorgio per le zone di progettazione unitaria 8 bis e 9 bis. La variante al PRG non prende in esame l'inserimento delle altre opere previste nel Protocollo d'intesa. Tale variante è stata sottoposta a procedura di verifica di assoggettabilità a VAS (di competenza della Provincia di Fermo), conclusasi con non assoggettabilità a VAS (Registro generale n. 941 del 22/12/2021, Registro settore n. 464 del 22/12/2021).

Iter amministrativo

Con DGR n. 236 del 14/03/2022 è stato adottato il Piano del porto di Porto San Giorgio.

Con nota prot. regionale n. 25707920 del 18/03/2022 il Dipartimento Infrastrutture Trasporti e Protezione civile, in qualità di Autorità Procedente, ha trasmesso al Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, Autorità Competente per la VAS, l'avviso al pubblico per l'avvio delle consultazioni di VAS, di cui all'art. 13, comma 5 lettera e) del D.Lgs. 152/2006.

Con nota prot. n. 351639 del 24/03/2022 sono state avviate le consultazioni pubbliche nei sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 152/2006, pubblicando la documentazione sul sito web istituzionale della Regione Marche.

Nell'ambito delle consultazioni di VAS, è pervenuta la seguente osservazione:

- Marina di Porto San Giorgio (prot. n. 0637242 del 25/05/2022)

Inoltre, con nota prot. reg. n. 638953 del 25/05/2022, ARPA Marche ha trasmesso il proprio contributo tecnico-scientifico.

In data 28/04/2022 si è svolto in modalità telematica un incontro tecnico cui hanno preso parte Autorità Competente, Autorità Procedente, ARPAM e Comune di Porto San Giorgio, al fine di discutere congiuntamente le osservazioni pervenute.

Descrizione sintetica del piano

Il piano portuale intende valorizzare l'area rendendola un punto focale per la Città di Porto San Giorgio. A tal fine viene effettuata una riorganizzazione degli spazi interni, attraverso tre ambiti strategici: cultura e formazione, commercio e attività produttive, turismo e attività ricettive.

Le funzioni e gli spazi previsti dal Piano portuale sono di seguito elencati:

- residenze turistiche, monocalci e mini-alloggi con superfici variabili per un totale di 2.600 mq;
- sistema commerciale per un totale di 4.700 mq, superficie che include il sistema delle due gallerie commerciali (3.000 mq), il sistema ristorativi diffuso (700 mq) e dei servizi portuali (1.000 mq). All'interno del sistema commerciale sono inclusi i servizi portuali di Bike Hotel, servizi igienici, servizi wi-fi, lavanderia automatica, baby sitting, pet sitting, ricerca e



prenotazione di hotel, trasporti, tour turistici, servizi meteo, bancomat ed ogni altra attività necessaria per il funzionamento dell'attività portuale. All'interno dell'area portuale, sulle banchine, è previsto il mantenimento dei distributori di carburante;

- sistema delle associazioni sportive, per un totale di 600 mq, che comprende spazi esclusivi ad uso della singola associazioni (400 mq) e uno spazio comune per conferenze e spettacoli (200 mq), oltre alle superfici di pertinenza all'aperto;
- sistema direzionale, per un totale di 200 mq, dedicato agli uffici della società concessionaria e alla cantieristica;
- nuovo ufficio locale marittimo per la capitaneria di porto, per un totale di 1260 mq;
- cantiere coperto per un totale di 2500 mq, con antistante area cantieristica all'aperto;
- centro polivalente, per un totale di 800 mq;
- spazio pubblico multifunzionale all'aperto, atto a ospitare eventi sportivi, culturali, musicali.

Per quanto riguarda la mobilità, si distinguono due situazioni: mobilità interna al porto e mobilità esterna (da e per) il porto. Per la mobilità interna, l'area di progetto si configura come area pedonale, ad eccezione di pochi spazi come le aree parcheggio o quelle a traffico limitato per il carico/scarico merci e per le opere di manutenzione. Il Piano prevede la creazione di un nuovo percorso ciclopedonale che costeggi tutta l'area portuale.

Per quanto riguarda la mobilità da e per il porto, nella Relazione generale di piano vengono indicati una serie di interventi, alcuni dei quali interessano l'area portuale (circolazione ad accesso limitato all'area portuale, realizzazione di parcheggi ad uso pubblico e ad uso privato all'interno dell'area portuale) ed altri interventi relativi all'area esterna rispetto alla competenza portuale (nuova rotonda all'incrocio tra Via Martino e il Lungomare, allargamento del sottopasso ferroviario, riconversione di alcune aree vuote a parcheggio, ecc.).

Istruttoria tecnica

Il piano portuale si pone come obiettivo quello di fare diventare il porto un punto focale della città. Le previsioni di piano comportano un aumento dell'attrattività portuale legate non solo alla diportistica e alle attività strettamente connesse al porto, ma anche al turismo, al commercio ed alla cultura.

Oggetto della presente procedura è l'analisi degli effetti ambientali derivanti dalle scelte strategiche proposte, senza entrare nel merito dell'opportunità di spostare il fulcro attrattivo della città verso l'area portuale, rischiando di "depotenziare" ruolo e funzioni del centro storico cittadino.

L'introduzione di nuove attività ed il potenziamento delle funzioni implica una verosimile variazione dei flussi della mobilità. L'inserimento di fattori attrattivi nell'area portuale comporterà un aumento di afflussi verso una zona che nei periodi di alta stagione già presenta forti criticità legate al traffico. Le soluzioni individuate per attenuare il problema (in particolare la costruzione della nuova rotonda, l'allargamento del sottopasso ferroviario, la costruzione del ponte carrabile sull'Ete Vivo) sebbene siano parte del Protocollo di intesa, non sono stati di fatto inclusi nella pianificazione urbanistica e, peraltro, non sono di esclusiva competenza del Comune di Porto San Giorgio, in quanto implicano accordo o consenso con altri soggetti (ad es. il Comune di Fermo per il ponte sull'Ete Vivo o RFI per l'allargamento del sottopasso ferroviario).

Al contrario, la variante urbanistica del Piano regolatore adottata in abbinamento al Piano portuale, con la creazione di una piazza di collegamento tra l'area portuale e la città, prevede la trasformazione in viabilità pedonale del tratto di lungomare prospiciente l'area libera dell'ex Mercato



Ittico. Questo comporta una variazione della attuale viabilità, con interruzione dei flussi nella direttrice del Lungomare Gramsci, scaricando tutto il traffico nella già congestionata Via XX Settembre, asse di penetrazione da sud verso il centro, con ulteriore aggravio della situazione nel tratto terminale in cui si congiunge con via Solferino in prossimità del sottopasso della ferrovia e verso la strada statale 16, la cui rotatoria costituisce lo snodo di 5 importanti afflussi con provenienza ingresso/uscita da A14, da nord e da sud lungo la SS16, in uscita da Porto San Giorgio (via Solferino9 e da Fermo (SP87).

Il rischio di situazioni di congestione da traffico, soprattutto in uscita, diventa ancor più rilevante se si considera che nell'area in esame già sono presenti situazioni di attenzione relative alla qualità dell'aria. A tal proposito si osserva che i dati riportati nello studio di impatto ambientale sono relativi a campagne di misurazione effettuate nel 2006 e non appaiono, pertanto, idonei ad una caratterizzazione dell'area nelle condizioni odierne. Tali dati non tengono infatti conto ad esempio dell'allargamento della SS77 che ha comportato un notevole aumento di flussi turistici provenienti dall'Umbria. Tuttavia, tali dati mostrano comunque valori superiori ai 30 µg/m³ per gli NO_x e valori intorno ai 20 µg/m³ per le PM₁₀.

Nel calcolo della stima delle emissioni da traffico veicolare riportato nelle tabelle B.2.1.2.1 e B.2.1.2.2 non è chiaro se lo scenario definitivo post-operam faccia riferimento al completamento di tutte le opere accessorie e funzionali (rotatoria, ponte carrabile, ecc.). Dal momento che il completamento delle opere accessorie previste avrà tempistiche molto diverse da quelle dell'implementazione del piano portuale, è necessario che venga simulata anche la situazione della sola implementazione della pianificazione portuale, con una definizione dello scenario associato di qualità dell'aria.

Inoltre, ARPAM nel proprio contributo istruttorio specifica che *“considerato il previsto aumento di traffico veicolare seguente alla valorizzazione turistica del porto è importante prestare particolare attenzione ai valori del biossido di azoto. Nel documento tali valori sono stati calcolati nell'ante operam e post operam applicando un modello di dispersione, partendo tuttavia da dati del traffico del 2006. Si ritiene, pertanto, necessario effettuare misurazioni del traffico in “post operam” per determinare i valori del parametro NO₂ in modo più accurato e fornire informazioni più dettagliate per la valutazione dell'impatto acustico”*.

Le criticità legate al traffico possono implicare anche conseguenze in termini di esposizione al rumore, che, similmente a quelle della qualità dell'aria, non sono state adeguatamente approfondite nel rapporto ambientale.

In sintesi, sulla base della documentazione presentata non è possibile stabilire:

- se esistano criticità “significative” legate al traffico veicolare nell'area portuale (intesa come area estesa alla viabilità di immissione all'area portuale vera e propria);
- se a seguito della realizzazione delle previsioni di Piano, senza la realizzazione delle opere funzionali (allargamento sottopasso ferroviario, ponte carrabile, ecc.) si avrà un peggioramento significativo della qualità dell'aria nella zona di interesse;
- se la realizzazione delle opere funzionali sia sufficiente a ridurre le criticità sulla qualità dell'aria indotte dal traffico veicolare.

Alla luce di tali carenze informative, è necessario che prima della realizzazione delle previsioni di piano venga approfondito il quadro conoscitivo sulla qualità dell'aria e vengano adeguatamente sviluppati i modelli previsionali nei due scenari con e senza opere accessorie. Qualora da tali analisi dovessero emergere criticità sulla qualità dell'aria, prima della realizzazione delle previsioni di piano, dovranno essere identificate e messe in atto dal Comune idonee misure per risolvere le problematiche da traffico.

In particolare, a seguito degli approfondimenti e dell'attualizzazione degli studi sui flussi di traffico, sarà necessario rivalutare l'opportunità di chiudere il traffico nel Lungomare Gramsci, in



prossimità della nuova piazza, valutando anche soluzioni alternative mirate a risolvere le criticità esistenti e quelle conseguenti all'implementazione del Piano.

In ogni caso, dal momento che nel "Protocollo d'Intesa per il Piano Regolatore Portuale" si legge che il Piano Regolatore Portuale *"non potrà prescindere da una serie di opere"*, tra cui quelle relative alla viabilità, si ritiene necessario che la realizzazione delle previsioni di piano sia subordinata alla realizzazione di tali opere. A tale scopo, è opportuno che il Comune avvii fin da subito delle consultazioni con i soggetti coinvolti (Provincia, Autostrade, RFI, soggetti privati, ecc.) al fine di identificare le modalità e le tempistiche per l'attuazione di quanto previsto dal Protocollo d'Intesa in termini di mobilità.

La carenza qualitativa dell'analisi ambientale, in particolar modo in relazione all'aggiornamento dei dati, è un aspetto che riguarda non solo la qualità dell'aria ma vari comparti ambientali, che anche ARPAM ha sottolineato nel proprio contributo, indicando peraltro la disponibilità di dati più aggiornati.

L'introduzione di un sistema turistico residenziale (2.600 mq) e di un sistema commerciale (4.700 mq) ed in generale l'aumento delle funzioni e dei servizi dell'infrastruttura portuale, derivanti dall'attuazione del Piano, comporterà un aumento del carico sul sistema delle acque reflue. Non è chiaro, dalla documentazione presentata, se tali aspetti siano stati considerati in funzione della capacità depurativa complessiva. ARPAM rileva che *"è necessario che nelle successive fasi progettuali/autorizzatorie vengano dettagliatamente individuate le modalità di gestione e le azioni per la mitigazione di eventuali impatti"*.

Sempre a proposito delle acque, dalla documentazione presentata si evince che le acque di dilavamento dei piazzali verranno scaricate direttamente in mare (nella tabella SWOT di pag. 25 appare come "punto di debolezza" lo "scarico a mare dei canali di scolo delle acque meteoriche"). Successivamente, nella Tabella A.5.13, che riporta gli Obiettivi della Proposta di Piano Portuale, l'"Ottimizzazione del sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue" il "Recupero delle acque piovane" e la "Separazione delle reti di gestione delle acque" appaiono come obiettivi delle LCA ai porti, ma non è chiaro se e come tali obiettivi verranno perseguiti nell'attuazione del PRP di Porto San Giorgio. Questa criticità è rilevata anche nel contributo ARPAM che specifica che *"nelle successive fasi autorizzatorie dovranno essere dettagliatamente individuate le modalità di gestione e le azioni per la mitigazione dell'impatto"*.

Nella sezione D.4 del Rapporto Ambientale vengono identificate alcune misure di mitigazione e orientamento, tra cui alcune riferite agli aspetti di qualità delle acque. In particolare si prevede di:

- 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
- prevedere la realizzazione di bacini di raccolta delle acque piovane per un successivo impiego per l'irrigazione delle aree verdi e per altri riutilizzi per usi compatibili

Si ritiene necessario che nelle fasi relative alla progettazione delle previsioni di Piano, tali indicazioni siano assunte come vincolanti.

Le altre interazioni con le componenti ambientali (consumo di suolo, paesaggio e biodiversità, produzione di rifiuti, consumi di energia, ecc.) risultano meno significative, in quanto la pianificazione si inserisce in un'area già antropizzata. Nella sezione D.4 del rapporto ambientale sono indicate misure di orientamento per la fase di realizzazione delle previsioni che dovranno essere applicate.



Indicazioni relative al monitoraggio ambientale

Il D.Lgs. 152/2006, all'art. 18 prevede che i Piani assoggettati a VAS siano sottoposti ad un monitoraggio ambientale. Le misure relative al monitoraggio ambientale devono essere incluse nel rapporto Ambientale, come indicato alla lettera i) dell'Allegato VI alla parte seconda che tra i contenuti del RA include la *“descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare”*.

Il Rapporto Ambientale contiene alcune indicazioni relative al monitoraggio (sezione E). Vengono indicate tre categorie di indicatori (di realizzazione fisica, degli effetti, e sullo stato dell'ambiente) per ciascuno de quali viene fornito un elenco di indicatori.

Per quanto riguarda gli indicatori di realizzazione fisica, si rileva che non sono stati inseriti indicatori relativi alle azioni per ridurre gli impatti sulle acque. Ad esempio, a fronte della previsione, nelle misure di mitigazione e orientamento, dell'inserimento di sistemi di ricircolo delle acque all'interno dei bacini portuali o della realizzazione di bacini di raccolta delle acque piovane (cfr. tabella Sezione D.4) è necessario inserire un indicatore corrispondente sulle sul numero di sistemi di ricircolo inseriti o dei bacini di raccolta realizzati.

Analogamente, negli indicatori sugli effetti è necessario prevedere indicatori idonei a misurare l'efficacia delle misure previste (come quantitativi di acqua nei sistemi di ricircolo e riutilizzata dai bacini di raccolta delle acque piovane). Anche il recupero di rifiuti, inserito come orientamento, non presenta al momento un corrispondente indicatore “sugli effetti”, che andrebbe invece integrato

Per quanto riguarda gli indicatori relativi alla qualità dell'aria, che rappresenta una criticità del piano in relazione al traffico veicolare, è necessario che vengano integrati gli indicatori relativi al biossido di azoto, così come indicato da ARPAM nel proprio contributo.

ARPAM, nel proprio contributo, fornisce indicazioni specifica per gli indicatori relativi agli effetti ambientali, che si riportano di seguito.

- Qualità dell'aria: considerato il previsto aumento di traffico veicolare seguente alla valorizzazione turistica del porto è importante prestare particolare attenzione ai valori del biossido di azoto. Nel documento tali valori sono stati calcolati nell'ante Operam e Post Operam applicando un modello di dispersione, partendo tuttavia da dati del traffico del 2006. Si ritiene pertanto necessario effettuare misurazioni del traffico in “post operam” per determinare i valori del parametro NO2 in modo più accurato e fornire informazioni più dettagliate per la valutazione dell' impatto acustico.
- Qualità delle acque e dell'ambiente costiero: qualora tra gli obiettivi del piano di monitoraggio vi sia anche quello di approfondire la conoscenza dell' ambiente marino-costiero prospiciente l' area portuale a seguito anche di azioni specifiche che possono avere un impatto diretto come, ad esempio, gli interventi relativi alla zona cantieristica, il monitoraggio dovrebbe prevedere controlli e determinazioni analitiche sulla colonna d'acqua, sui sedimenti e sulle biocenosi per valutare nel tempo gli eventuali impatti delle azioni del piano.
- Rumore: in tale ambito è opportuno distinguere tra il monitoraggio del singolo progetto che dovrà essere affrontato di volta in volta in ragione dei singoli interventi e quello più complessivo del Piano Regolatore Portuale (PRP) nel suo insieme. Per quanto riguarda quest'ultimo, analogamente a quanto proposto per il monitoraggio delle emissioni di



biossido di azoto nell'aria, si ritiene necessario aggiornare il modello utilizzando misure del traffico da effettuare in "post operam. Tali risultanti dovranno ovviamente essere valutati in relazione al piano di zonizzazione acustica del comune.

- Produzione di rifiuti e di materiali utilizzati: la modalità di gestione dei rifiuti viene individuata quale misura di mitigazione e costituisce una "risposta" del piano in termine di riduzione dell' impatto. Tuttavia, nel PMC proposto non vengono individuati indicatori in grado di fornire informazioni circa la quantità di rifiuti riutilizzati e/ o recuperati.
- Aspetti energetici: gli obiettivi di sostenibilità del Piano prevedono anche delle misure di mitigazione per ridurre gli impatti legati al ciclo energetico, quali la realizzazione di impianti per la produzione di energia rinnovabile. Risulta pertanto opportuno individuare un indicatore che sia in grado di monitorare la produzione di energia da fonti rinnovabili.
- Biodiversità: si fa presente che le Linea guida per l'applicazione dell'approccio LCA ai Porti, propone come obiettivo, nelle aree destinate a verde, la piantumazione di essenze autoctone. Risulta quindi necessario individuare degli indicatori per misurare il raggiungimento di quanto previsto dalla sopra indicata Linea guida.
- Suolo e sottosuolo – siti contaminati: fermo restando la necessità dell' aggiornamento dei dati riguardanti la presenza di siti contaminati nell' area di studio, si ritiene necessario individuare anche un apposito indicatore di stato. Così come risulta necessario individuare indicatori che evidenzino l' efficacia delle azioni di mitigazione volte a minimizzare il consumo di suolo e le superfici impermeabili.

Per quanto riguarda gli indicatori di contesto, nel RA si legge che sono quelli utilizzati "nell'analisi del contesto ambientale di riferimento" e che *"sono aggiornati periodicamente negli strumenti di reporting ambientale e/o dagli organi preposti al controllo ed al rilevamento dei dati ambientali"*. Si ritiene necessario che il piano di monitoraggio contenga un elenco contestualizzato degli indicatori di contesto rilevanti per il Piano, che dovranno essere inseriti nei report di monitoraggio al fine di evidenziare l'insorgere di eventuali impatti. In particolare, vanno messi in risalto quegli indicatori che meglio rappresentano il contesto ambientale in relazione alle possibili modificazioni indotte dal piano. In questo senso è necessario introdurre indicatori relativi alla qualità delle acque dell'ambiente marino e costiero.

Nel contributo di ARPAM sono fornite indicazioni specifiche relative agli indicatori di contesto, soprattutto in relazione all'aggiornamento delle informazioni presentate nel RA, come di seguito riportato:

- Acque sotterranee: l'ARPAM provvede periodicamente alla pubblicazione dello stato chimico e allo stato quantitativo delle acque sotterranee; l'ultimo report pubblicato è relativo al triennio 2018- 2020 (nel RA sono riportati dati 2004);
- Qualità dell'aria: con periodicità annuale vengono pubblicati nel sito dell'ARPAM i report relativi alla qualità dell'aria della Regione Marche (quelli quelli utilizzati ed indicati risalgono al periodo 2003 - 2007).
- Aziende a rischio di incidente rilevante (RIR): nel sito del Ministero della Transazione Ecologica è possibile consultare la banca dati dell'aziende RIR aggiornata con frequenza annuale (i dati riportati fanno riferimento al 2008).
- Siti inquinati: nel documento si fa riferimento a dati del 2005 – 2007, quando sono disponibili presso ARPAM / Regione dati che vengono periodicamente aggiornati.



- Rifiuti: nel documento si fa riferimento a pubblicazioni del 2004 – 2009, mentre sono disponibili presso il catasto “ORSO” dati aggiornati con frequenza annuale.

Controdeduzioni alle osservazioni pervenute

L'osservazione pervenuta in fase di consultazione da parte della Marina di Porto San Giorgio sono state oggetto di un incontro tra Comune di Porto San Giorgio e Regione Marche nelle figure di Autorità Competente VAS (Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali) e Autorità Procedente (Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Protezione Civile). Il Comune di Porto San Giorgio ha successivamente formalizzato le controdeduzioni e le ha trasmesse alla Regione (prot. reg. n. 0777467 del 20/06/2022).

Le osservazioni della Marina riguardano in particolare le zone della darsena peschereccia, dell'area del cantiere nautico, dei pontili A, B e C e della viabilità interna correlata. Le modifiche proposte non introducono ulteriori impatti ambientali ed in alcuni casi riducono quelli dell'attuale configurazione del PRP. Le osservazioni (al netto delle considerazioni tecniche di inquadramento) e le relative controdeduzioni sono riportate in allegato A

Esito dell'istruttoria

L'istruttoria effettuata ha messo in rilievo alcuni ambiti di criticità che non risultano adeguatamente approfonditi nel rapporto ambientale. In particolare, sorgono dubbi sulla sostenibilità complessiva delle scelte pianificatorie relative al porto nell'intero contesto urbano, soprattutto in relazione agli aspetti legati alla mobilità.

Dal momento che le scelte alla base della pianificazione (rafforzare il contesto portuale introducendo nuove funzionalità) fanno parte di un percorso condiviso tra i soggetti coinvolti (Protocollo Intesa tra regione Marche e Comune di Porto San Giorgio siglato il 10 giugno 2019), non è in discussione la loro attuazione, quanto piuttosto le modalità di implementazione. In particolare, la sostenibilità del Piano è condizionata e vincolata alla realizzazione delle “opere accessorie” indicate nel Protocollo d'Intesa.

Il ruolo della VAS è quello di evitare o prevenire effetti ambientali negativi significativi che possono derivare dall'attuazione di un piano o programma. In tal senso, è fondamentale che nell'ambito della procedura di VAS vengano identificati idonei strumenti per indirizzare l'attuazione del piano. Un ruolo basilare, nel caso in esame, viene assunto dal monitoraggio che dovrà al contempo colmare le lacune conoscitive e monitorare l'eventuale insorgere di effetti negativi.

Tutto ciò premesso si propone:

DI DARE ATTO che nell'ambito delle consultazioni pubbliche di VAS del Piano Regolatore portuale di Porto San Giorgio sono pervenute le osservazioni e i contributi riportati nell'allegato A al presente decreto;

DI ESPRIMERE parere motivato positivo nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore portuale di Porto San Giorgio, con le seguenti prescrizioni:

- dovranno essere recepite le osservazioni come riportato nell'allegato A al presente decreto;



- dovranno essere applicate le misure di mitigazione e orientamento riportate nell'Allegato B e dovranno essere rispettate le ulteriori indicazioni identificate dal proponente nella sezione D.4 del Rapporto Ambientale;
- Entro 3 mesi dall'approvazione del Piano Portuale, dovrà essere presentato a questa Autorità Competente per la successiva approvazione, il Piano di Monitoraggio Ambientale, in cui saranno aggiornate ed integrate le misure per il monitoraggio descritte nel Rapporto Ambientale così come indicato nella presente istruttoria, integrando in particolare gli elementi di seguito indicati:
 - o Indicatori e modalità per l'approfondimento del quadro conoscitivo relativo alla qualità dell'aria, così come specificato nella misura di mitigazione n. 1 di cui all'Allegato B;
 - o Integrazione degli indicatori sulla base delle indicazioni riportate nel documento istruttorio del presente decreto, incluse quelle di cui al contributo di ARPA Marche;
 - o Integrazione degli indicatori con quelli minimi obbligatori per il monitoraggio dell'attuazione della strategia di sviluppo sostenibile previsti all'allegato 5 della DAL Marche n. 25/2021, così come specificato nel presente documento istruttorio;
 - o Modalità e tempistiche di trasmissione dei report di monitoraggio all'Autorità competente VAS (la trasmissione dei report dovrà avvenire con cadenza almeno triennale)

DI DISPORRE che ai sensi dell'art. 17 del D.lgs 152/2006, a seguito dell'approvazione del Piano, siano adempiuti gli obblighi circa l'informazione sulla decisione a cura dell'Autorità Procedente.

Il responsabile del procedimento
(*Gaia Galassi*)

Documento informatico firmato digitalmente



ALLEGATI

ALLEGATO A

Osservazioni pervenute nell'ambito delle consultazioni pubbliche di VAS

ALLEGATO A – Osservazioni sul Piano Regolatore portuale di Porto San Giorgio

Osservazione	Controdeduzione	Modalità di recepimento
Marina di Porto San Giorgio S.r.l. (prot. reg. n. 637242 del 25/05/2022)		
<p>1. Il Piano Regolatore Portuale in corso di approvazione non tiene conto del progetto approvato ed allegato alla concessione demaniale marittima in essere n. 10/2006, di cui all'Atto di sottomissione n. 2/1982 del 29/6/1982, e di quanto in esso contenuto ai fini non solo demaniali ma anche urbanistici ed edilizi. Così come rappresentato nelle tavole allegate alla stessa infatti si rileva chiaramente come le zone in cui lo sviluppo è demandato alla pianificazione urbanistica attuativa, del Comune di Porto San Giorgio sono le aree a terra edificabili a fini commerciali, direzionali, di cantieristica nautica e istituzionali (Capitaneria di Porto, Associazioni no profit). Ne consegue la richiesta di ricondurre le previsioni PRP alla configurazione delle opere a mare attualmente già realizzate. Infatti, le opere a mare sono state collaudate nel 1985 secondo gli indirizzi dell'allora vigente PRG, a seguito di progetto approvato dalle Amministrazioni competenti e sono parte imprescindibile della concessione demaniale in essere, che possiamo dire essere il vero e proprio strumento attuatore dello sviluppo infrastrutturale di previsione urbanistica. Quanto ulteriormente previsto in concessione demaniale non si è potuto realizzare fino ad oggi proprio in carenza di pianificazione degli edifici di servizio mentre le opere marittime, che ne rappresentavano l'onere principale, sono state integralmente realizzate dal privato sia per la parte concessa al diporto sia per quella destinata alla flotta peschereccia locale ed al mercato ittico comunale.</p>	<p>Agli atti d'ufficio del Comune non risulta adottato nessun piano attuativo delle previsioni urbanistiche della variante al Piano Regolatore Generale che ha consentito la realizzazione delle opere portuali. Così come non risultano sottoscritte convenzioni o accordi sostitutivi per l'attuazione delle precedenti previsioni urbanistiche. Il Comune esprime parere favorevole all'accoglimento dell'osservazione con il mantenimento, nella previsione del PRP dell'attuale configurazione delle opere a mare.</p>	<p>Modifica degli elaborati di piano</p>
<p>2.1 Il cantiere nautico nella attuale configurazione e con gli ampliamenti comunque possibili, è in grado di soddisfare la domanda di servizi espressa dal Marina e, anche, la domanda di servizi aggiuntiva proveniente dall'esterno così come dimostrato dal suo grado di riempimento nel corso degli anni. A tale riguardo si segnala la necessità di riconfigurare l'area dei soli scali attuali (scivolo e travel lift) per adeguarla alle più recenti tecnologie operative includendo anche l'area attualmente occupata dagli uffici del Marina che saranno allocati in altra area;</p>	<p>Il Comune ha preso atto delle motivazioni tecniche a supporto dell'osservazione ed è favorevole al suo accoglimento</p>	<p>Modifica degli elaborati di piano</p>



<p>2.2. Uno scalo di alaggio delle dimensioni proposte (70 x 13m) destinato, laddove realizzato, alla gestione di navi fino a circa 100 metri di lunghezza per mezzo di un travel-lift da 1500 tonnellate di portata risulta non compatibile con la disponibilità di ormeggi/spazi a terra del Marina che, infatti, non può tecnicamente accogliere unità da diporto di queste dimensioni. Tali navi da diporto, o da pesca, così alate dovrebbero essere comunque rimessate nelle aree a terra, di sviluppo planimetrico del tutto insufficiente. Ne risulterebbe pregiudicata, inoltre, la sicurezza alla navigazione di tutte le unità che fruiscono della struttura portuale che non avrebbero modo di essere alate in quanto troppo piccole per la struttura prevista. Una misura congrua che qui si propone potrebbe essere quella di una darsena da 30x9 metri, con travel lift fino a 350 tonnellate di portata, da posizionare al centro della banchina di riva lato darsena pescherecci in luogo dell'attuale scivolo ormai non più utile a fronte delle più moderne tecnologie in uso (tavola 2).</p> <p>2.3. Siamo altresì ad evidenziare che secondo le raccomandazioni PIANC, vista l'imboccatura del porto avente larghezza di ca. 60 metri, non è possibile—in quanto non vi sono le condizioni di sicurezza per la navigazione - l'ingresso nel Marina di unità navali superiori ai metri 50 di lunghezza. Per non parlare, poi, degli evidenti problemi riguardanti il pescaggio di tali unità che deve esser rapportato alle condizioni dei fondali con particolare riguardo alla profondità del canale di ingresso, alla navigabilità e alle maree. Pertanto, un mutamento così significativo della lunghezza del naviglio in ingresso, uscita e manovra nel Porto di Porto San Giorgio non potrà incontrare il parere favorevole sulla sicurezza della navigazione da parte della locale Autorità Marittima;</p>	<p>Il Comune propone di accogliere l'osservazione con la previsione di una darsena da 30x9 metri, con travel-lift fino a 350 tonnellate di portata, posizionato al centro della banchina di riva lato destro darsena pescherecci in luogo dell'attuale scivolo. Non si individuano implicazioni rilevanti in termini ambientali</p>	<p>Modifica degli elaborati di piano</p>
<p>2.4. Dei 107 posti barca che verrebbero eliminati alcuni sono già assegnati con diritti di ormeggio a lungo termine, ovvero fino al termine della concessione. Tale decremento inciderebbe in maniera significativa sull'equilibrio economico dell'iniziativa di infrastrutturazione dell'area portuale;</p> <p>2.5. Non è prevista la rilocalizzazione dei 43 posti barca destinati alle unità da pesca, con conseguente riduzione della capacità di accoglienza della flotta peschereccia locale;</p> <p>2.6. La riduzione di circa il 10% dell'estensione della superficie idrica del porto, di alto valore intrinseco, avendo il costo delle opere realizzate per la sua protezione e fruizione (dighe frangiflutti, banchina e pontili) reso preziosa la relativa valutazione, svisisce l'investimento della stessa percentuale;</p> <p>2.7. I lavori che interesserebbero il cantiere nautico, così come previsti, andrebbero ad incidere</p>	<p>Il Comune esprime parere favorevole all'accoglimento delle osservazioni. Non si individuano implicazioni rilevanti in termini ambientali</p>	<p>Modifica degli elaborati di piano</p>



<p>significativamente sulle attività cantieristiche in essere di fatto sospendendole per tutta la durata dei lavori stimata in circa un anno;</p>		
<p>8. Il mantenimento dell'attuale conformazione del cantiere nautico con il solo adeguamento degli scali di alaggio e la realizzazione degli edifici di servizio non prevederebbe la realizzazione della stecca di parcheggi in fregio alla viabilità lungomare prevista dall'approvando PRP. Tale standard urbanistico è agevolmente recuperato nelle aree interne al Marina così come evidenziato nella tavola 3. Il mantenimento e modesto ampliamento dell'area cantieristica esistente imporrebbe in ogni caso anche la conservazione dell'attuale viabilità di accesso al porto, della pista ciclabile, appena realizzata, e lo spostamento verso nord, di alcuni metri, della stecca di edifici di servizio al Marina prevista dal nuovo PRP</p>	<p>Il Comune specifica che i parcheggi indicati con la sigla P3, anche se posizionati a margine della viabilità di accesso alla zona del porto peschereccio, non sono accessibili direttamente ma sono a servizio del cantiere nautico ed accessibili solo dal suo interno. L'attuazione delle previsioni del PRP in quanto strumento di carattere generale sovraordinato, è subordinato alla preventiva approvazione di un Piano Urbanistico Attuativo (PUA) all'interno del quale sarà possibile, nel rispetto della quantità di standard rideterminato in accoglimento alle osservazioni, ridistribuire i parcheggi per un migliore utilizzo degli spazi</p>	<p>Nessuna modifica al PRP in questa fase.</p>



ALLEGATO B

Misure di mitigazione e orientamento

Criticità individuata	Misura di mitigazione/orientamento	Riferimenti
Qualità dell'aria: criticità legate all'aumento del traffico veicolare, soprattutto nella zona prospiciente il porto	1. Prima della realizzazione delle previsioni di piano dovrà essere approfondito il quadro conoscitivo sulla qualità dell'aria, con modelli previsionali nei due scenari con e senza opere accessorie. Qualora da tali analisi dovessero emergere criticità sulla qualità dell'aria, prima della realizzazione delle previsioni di piano, dovranno essere identificate e messe in atto dal Comune idonee misure per risolvere le problematiche da traffico	Parere ARPAM (prot. reg. n. 638953 del 25/05/2022); istruttoria tecnica
	2. Poiché il nuovo PRP non può prescindere da una serie di opere pubbliche funzionali all'area portuale, la realizzazione delle previsioni di piano è condizionata alla preventiva/contestuale realizzazione delle opere relative alla viabilità individuate nel Protocollo d'Intesa. E' opportuno che il Comune avvii sin da subito consultazioni con i soggetti interessati (Provincia, Anas, RFI, Autostrade, soggetti privati, ecc.) al fine di identificare il percorso per la realizzazione delle opere relative alla viabilità individuate dal Protocollo.	"Protocollo d'Intesa per il Piano Regolatore Portuale"; istruttoria tecnica
	3. Alla luce dell'attualizzazione degli studi sul traffico, riverificare l'opportunità di interrompere il traffico nel lungomare Gramsci in corrispondenza della nuova Piazza, valutando anche soluzioni alternative mirate alla risoluzione delle criticità esistenti e di quelle introdotte dall'attuazione del Piano.	Istruttoria tecnica
Qualità delle acque: <ul style="list-style-type: none"> - Aumento delle acque reflue prodotte - scarico in mare delle acque di dilavamento 	4. Ottimizzazione del sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue;	Parere ARPAM (prot. reg. n. 638953 del 25/05/2022); Rapporto Ambientale Tab. A.5.13 e sez. D.4
	5. Identificazione, nelle successive fasi progettuali/autorizzatorie, di modalità di gestione delle acque idonee ad evitare eventuali impatti	
	6. Prevedere l'inserimento di sistemi di ricircolo delle acque all'interno dei bacini portuali nuovi ed esistenti	
	7. Prevedere la realizzazione di bacini di raccolta delle acque piovane per un successivo impiego per l'irrigazione delle aree verdi e per altri riutilizzi per usi compatibili	Rapporto Ambientale Tab. A.5.13 e sez. D.4

