



Capitaneria di Porto - SAN BENEDETTO DEL TRONTO



Regione Marche



Città di San Benedetto del Tronto

**PIANO
REGOLATORE
DEL PORTO**

PRP2011



CAPITANERIA DI PORTO DI S.BENEDETTO TR.

Il Comandante
C.F.(C.P.) Michele Castaldo

COMUNE DI S.BENEDETTO DEL TRONTO

Sindaco: Giovanni Gaspari

Assessore all'Urbanistica: Paolo Canducci

Assessore al Porto: Fabio Urbinati

PARERI E NULLA OSTA

GRUPPO DI LAVORO

(Protocollo di intesa Capitaneria-Regione-Comune)

REGIONE MARCHE

Ing. Mario Pompei - Resp. del Procedimento
Ing. Nicoletta Santelli
Dott. Simona Palazzetti
Ing. Massimiliano Gabrielli
Collab. P.I. Eugenio Giuliani

CITTA' DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

Ing. Germano Polidori - Dirigente del Settore
Ing. Marco Cicchi
P.mecc./ed. Giovanni Ciarrocchi
Geom. Massimo Forlini
Dott. Giogni Tiburtini

RAPPORTO AMBIENTALE - VAS

(integrato a seguito prescrizioni del C.S.L.P. - 22.03.2013)

Luglio 2013

Elab. 21

Sommario

Sezione introduttiva	3
A. Inquadramento pianificatorio e programmatico	5
A.1. Quadro normativo di riferimento per il PRP	5
A.2. Iter del procedimento	8
A.3. Illustrazione del PRP	13
A.4. Illustrazione delle alternative individuate.....	19
A.4.1. Il PRP vigente	19
A.4.2. La prima proposta di PRP.....	20
A.5. Individuazione degli obiettivi di riferimento del PRP	21
A.6. Analisi di coerenza.....	28
A.6.1. Analisi di coerenza esterna	28
Piano Regolatore Generale del Comune di San Benedetto del Tronto	30
Linee Guida per l'Applicazione dell'approccio LCA ai porti	31
A.6.2. Analisi di coerenza interna	64
B. Inquadramento del contesto ambientale e territoriale di riferimento	66
B.1. Ambito di influenza territoriale	66
B.1.1. Caratterizzazione dell'ambito di influenza territoriale.....	66
B.2. Ambito di influenza ambientale	74
B.2.1. Le azioni/pressioni del PRP	75
Azione/Pressione 1. Ampliamento del Porto (darsena nord) e adeguamento dei collegamenti	76
Azione/Pressione 2. Nuova darsena nord	79
Azione/Pressione 3. Nuovi collegamenti da e verso il porto.....	81
Azione/Pressione 4. Riordino funzionale del porto esistente	82
Azione/Pressione 5. Riqualficazione e potenziamento del porto esistente.....	83
Azione/Pressione 6. Dotazione standard previsti dal Piano Regionale dei Porti....	84
Azione/Pressione 7. Accessibilità pedonale e ciclabile.....	86
Azione/Pressione 8. Promozione della qualità urbanistico – architettonica	87
Azione/Pressione 9. Riqualficazione Ambientale	88
Azione/Pressione 9. Superamento delle barriere architettoniche.....	89
B.2.1. Ambito di influenza ambientale: stato attuale e tendenza in atto	91
B.3. Analisi delle principali criticità e vulnerabilità	133
B.4. Descrizione dei settori di governo interessati dal PRP	136
C. Obiettivi ambientali di riferimento	138

D. Valutazione	140
D.1. Valutazione degli effetti sull'ambiente	141
Azione/Pressione 1. Ampliamento del Porto (darsena nord) e adeguamento dei collegamenti	141
Azione/Pressione 2. Nuova darsena nord	142
Azione/Pressione 3. Nuovi collegamenti da e verso il porto	143
Azione/Pressione 4. Riordino funzionale del porto esistente	144
Azione/Pressione 5. Riqualificazione e potenziamento del porto esistente	144
Azione/Pressione 6. Dotazione standard previsti dal Piano Regionale dei Porti..	145
Azione/Pressione 7. Accessibilità pedonale e ciclabile	145
Azione/Pressione 8. Promozione della qualità urbanistico – architettonica	146
Azione/Pressione 9. Riqualificazione Ambientale	146
Azione/Pressione 9. Superamento delle barriere architettoniche	147
D.2. Valutazione degli scenari alternativi	148
D.3 Valutazione degli effetti cumulativi	149
D.4. Misure di mitigazione, compensazione e orientamento	155
E. Monitoraggio	157
F. Conclusioni	160
Allegati	162
Allegato 1.	162

Sezione introduttiva

La VAS è un processo di valutazione che ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, contribuendo all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di piani e programmi e assicurando che detti piani e programmi siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

La VAS deve essere, dunque, effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua approvazione e costituisce parte integrante del procedimento ordinario di adozione ed approvazione.

La VAS, dal punto di vista documentale, si sostanzia nell'elaborazione del Rapporto Ambientale in cui, in estrema sintesi, devono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso.

La definizione della portata e del livello di dettaglio del Rapporto Ambientale deve avvenire attraverso una fase di consultazione, attivata a partire dalle fasi preliminari di determinazione dei contenuti del piano in oggetto (obiettivi generali di piano), che coinvolge soggetti con specifiche competenze e responsabilità in materia ambientale e impiega come strumento di supporto il Rapporto Preliminare.

La consultazione preliminare di VAS per il Piano Regolatore Portuale (di seguito PRP) di San Benedetto del Tronto è stata avviata il 05/08/2011 e si è conclusa il 03/11/2011, per il dettaglio dell'iter procedimentale e degli esiti di tale fase si rimanda al successivo paragrafo A.2..

Il presente documento è stato elaborato seguendo le indicazioni metodologiche di cui alla Deliberazione di Giunta Regionale 21 dicembre 2010, n. 1813 recante "Aggiornamento delle linee guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica di cui alla DGR 1400/2008 e adeguamento al D.lgs 152/2006 così come modificato dal D.lgs. 128/2010".

Oltre alle succitate Linee Guida regionali sulla VAS, per l'elaborazione del Rapporto Ambientale si è tenuto conto degli esiti della consultazione preliminare

effettuata nel 2011, nonché di una serie, di volta in volta citata, di documenti di indirizzo specifici e linee guida relativi alla pianificazione portuale sostenibile.

Infine è d'obbligo precisare che il presente documento mostra un'articolazione leggermente diversa da quella prevista nel Rapporto Preliminare (il documento impiegato a supporto della consultazione preliminare), pur mantenendo tutti i contenuti previste dalle norme di riferimento per la VAS. Tale scelta è stata compiuta in ragione di una miglior leggibilità del documento.

A. Inquadramento pianificatorio e programmatico

A.1. Quadro normativo di riferimento per il PRP

La normativa e gli atti di riferimento, nazionali e regionali, relativi alla pianificazione portuale sono essenzialmente costituiti dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84 " Riordino della legislazione in materia portuale", dal Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59" e, infine, nella nostra Regione, dal Piano Regionale dei Porti, approvato con deliberazione Amministrativa di Consiglio Regionale 2 febbraio 2010, n. 149.

Il riordino della legislazione in materia portuale di cui alla L. 84/94, tra l'altro, dispone la ripartizione dei porti marittimi nazionali in categorie e classi e prevede, all'art. 5, che il piano regolatore portuale ne delimiti e disegni l'ambito e l'assetto complessivo, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Importante, in materia portuale, è anche il Decreto Legislativo n. 112/98 che conferisce funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni e agli Enti Locali. Tale decreto annovera, tra le funzioni di competenza dello Stato, quelle concernenti la pianificazione, programmazione e progettazione nei porti di rilievo nazionale e internazionale e conferisce alle Regioni le funzioni relative alla programmazione e pianificazione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale.

La Regione Marche, con l'art. 60 della L.R. 10/99 si è riservata l'esercizio di tale competenza senza operare il loro trasferimento agli enti locali. Pertanto è rimasta in capo alla Regione la funzione programmatica e pianificatoria degli ambiti portuali di rilievo regionale.

Antecedentemente all'entrata in vigore della L. 84/94, il D.M. 21/08/1975 n. 1775, ha stabilito che il porto di San Benedetto del Tronto è iscritto alla prima categoria ai fini del rifugio della navigazione, mentre nei riguardi commerciali è classificato nella 1^a classe della 2^a categoria.

Tale decreto non ha nulla a che vedere con la classificazione prevista dalla L. 84/94.

Per quanto attiene alla competenza, con nota prot. n. 4520 del 17/04/2008 il Ministero dei Trasporti – Direzione Generale dei Porti, nelle more dell'istruttoria per la revisione del D.P.C.M. 21/12/1995 recante "Identificazione delle aree demaniali marittime escluse della delega alle regioni ai sensi dell'art. 59 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616", al fine di consentire lo svolgimento delle attività amministrative connesse, ha chiarito in via interpretativa, sulla base della legislazione vigente, il quadro delle competenze statali sui porti.

Da tale quadro emerge che il Porto di San Benedetto del Tronto è di competenza statale, ad eccezione della darsena turistica (approdo turistico ai sensi e per gli effetti del D.P.R. 509/97); con nota prot. n. 4975 del 28/04/2008, infatti, lo stesso Ministero dei Trasporti – Direzione Generale dei Porti ha specificato che per effetto del Protocollo di Intesa sottoscritto con la Regione Marche in data 31/12/2004, la darsena turistica è di competenza regionale.

Come evidenziato dal Piano Regionale dei Porti (paragrafo 2.4. – Relazione Generale), tuttavia, in attuazione della L. 84/94 (art. 5, comma 7) il porto di San Benedetto del Tronto è destinato a diventare di competenza esclusiva della Regione Marche.

Il Piano Regionale dei Porti, all'articolo 6 delle proprie Norme Tecniche di Attuazione (NTA), definisce la procedura di approvazione da parte della Regione dei piani regolatori portuali di competenza statale; da sottolineare che l'articolo 6 delle citate NTA prevede, in coerenza con l'articolo 5, commi 3 e 4, della L. 84/94 che l'approvazione del piano da parte della Regione avvenga a valle dell'acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CCLLPP) e dopo aver acquisito "la pronuncia favorevole di valutazione di impatto ambientale" .

La legge 84/94, in tal senso, si porta dietro la vecchia concezione di piano regolatore portuale, che può identificarsi come un "progetto preliminare di opere mare" e non è mai stata coordinata al d.lgs. 152/06, che, all'articolo 6 (commi da 1 a 4) definisce in via generale l'ambito di applicazione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e che, a seguito delle modifiche introdotte con il d.lgs. 128/2010, in particolare, stabilisce che "Per i progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una

valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento”

Come chiarito, inoltre, nel documento del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ISPRA, Regioni e Province Autonome intitolato “VIA – VAS: Proposta per il Coordinamento e l’Integrazione delle Procedure”, le tipologie di piani regolatori portuali ai quali applicare le disposizioni di cui all’art. 6, comma 3 – ter, del d.lgs 152/06 sono quelle in cui tra le disposizioni di piano prevalgono opere di natura progettuale ovvero per le quali il carattere progettuale prevale su quello pianificatorio e/o programmatico e la VAS, dunque, può considerarsi come una integrazione dei contenuti strategici all’interno della VIA.

Ne deriva che qualora, come nel caso in oggetto, sia evidente la prevalenza assoluta del carattere pianificatorio, la valutazione ambientale adeguata sia proprio la VAS, come, per altro, confermato nel Parere ex art. 5, comma 3, della L. 84/94 rilasciato sul Piano in oggetto nell’Adunanza del CSLPP del 22 marzo 2013.

Corre l’obbligo, inoltre, sottolineare che, nelle more della conclusione della VAS e dell’approvazione del nuovo PRP, il Piano Regolatore Portuale vigente è quello esaminato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (di seguito CSLPP) nel 1968, approvato con D.M. n. 2722 del 02/11/1985 e modificato mediante variante approvata con D.M. n. 1391 del 03/06/1988. Questo piano si configura come un progetto preliminare di un insieme di opere a mare, ma nulla dispone direttamente sulla pianificazione a terra.

A.2. I ter del procedimento

Prima di illustrare il PRP oggetto di questa valutazione e le alternative prese in considerazione durante la sua elaborazione e nel corso dell'iter procedimentale già svolto, è bene riassumere tale iter.

In data 13 febbraio 2010 la Regione Marche, il Comune di San Benedetto del Tronto e la Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto (che, nei porti in cui non sia istituita l'Autorità Portuale è l'autorità marittima competente ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94) hanno sottoscritto un Protocollo di Intesa (Reg. int. 14674 del 15/02/2010), rinnovato il 29/04/2013, per l'adeguamento tecnico funzionale della zona sud del porto; tale protocollo, all'art. 7, prevede che i soggetti firmatari dello stesso procedano anche all'aggiornamento del PRP vigente ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94 e, all'Allegato 1, individua le azioni strategiche e gli indirizzi operativi sia per l'adeguamento tecnico – funzionale della zona sud sia per l'aggiornamento del piano vigente.

Ciò considerato è necessario chiarire ai fini della VAS e in funzione delle definizioni di cui all'art. 5 del d.lgs 152/06, chi sia l'autorità procedente, il proponente e l'autorità competente.

Sono da considerarsi "proponente" la struttura di Giunta Regionale competente in materia di Porti, il Comune e la Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto in quanto sono il soggetto pubblico che elabora il piano (ex art. 5, co. 1, lettera r), d.lgs 152/06); si considerano "autorità procedente" la Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto e la Giunta Regionale in quanto, per effetto del combinato disposto della L. 84/94 e delle NTA del Piano Regionale dei Porti, sono le pubbliche amministrazioni che adottano il PRP (ex art. 5, co. 1, lettera q), d.lgs 152/06). Infine, è autorità competente alla VAS la Regione Marche, Posizione di Funzione Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, in quanto si tratta della struttura di Giunta Regionale individuata quale competente all'elaborazione del parere motivato di VAS (ex art. 5, co. 1, lettera p), d.lgs 152/06).

Successivamente alla sottoscrizione del Protocollo di Intesa del febbraio 2010, il gruppo di lavoro appositamente costituito ha proceduto all'elaborazione della proposta di PRP e degli elaborati iniziali di VAS (il c.d. rapporto preliminare

di "scoping", finalizzato a definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da inserire nel successivo Rapporto Ambientale).

La VAS è stata avviata in data 05/08/2011, mediante la trasmissione da parte del proponente all'autorità competente del Rapporto preliminare (avvenuta con nota ID. 4417416 del 05/08/2011).

Con nota ID 4425877 del 10/08/2011, l'autorità competente alla VAS ha risposto al proponente chiedendo di integrare l'elenco dei Soggetti Competenti in materia Ambientale¹ (di seguito SCA) con gli uffici comunali di San Benedetto del Tronto e Grottammare competenti in materia di viabilità e traffico ed in materia ambientale e gestione delle acque.

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

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

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

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

¹ le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi o progetti (ex art. 5, co. 1, lettera s), d.lgs 152/06)

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

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

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

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

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

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

Il Consiglio Comunale di San Benedetto del Tronto in data 05/09/2011, con deliberazione n. 71, ha espresso l'intesa sulla proposta di PRP e in data

08/09/2011; il piano è stato adottato, con decreto n. 94 del capo di compartimento della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto.

Con nota n. 5101 del 29/09/2011, il Provveditorato Interregionale OO.PP. Emilia Romagna – Marche del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, dopo aver richiesto alcuni chiarimenti sulla procedura valutativa adottata, ha trasmesso la proposta di PRP al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'esame e l'espressione del parere di competenza.

In data 11/01/2012, il CSLPP, Terza Sezione, con nota prot. n. 303, ha chiesto alcune precisazioni in merito alla proposta di PRP inviata ed, in particolare, ha chiesto di dettagliare meglio le funzioni ammesse nella darsena nord di progetto, poiché nella proposta inizialmente inviata era stata attribuita alle relative banchine una generica destinazione prevalente di "stazionamento e movimentazione natanti, depositi temporanei".

Con nota prot. 14303 del 05/07/2012 la Capitaneria di Porto ha inviato al Comune di San Benedetto del Tronto i documenti di piano parzialmente rielaborati con le specificazioni richieste dal Consiglio Superiore dei LLPP; gli elaborati progettuali sono stati dettagliati delle funzioni che si proponeva di ammettere all'interno della darsena nord di progetto e corredati da uno studio sulla viabilità e sui collegamenti da e verso il porto esistenti e di progetto.

Il Consiglio Comunale con propria deliberazione n. 59 del 18/07/2012 ha espresso parere favorevole sul PRP rielaborato e confermato l'intesa con la Capitaneria che con proprio atto n. 47 del 27/07/2012 ha nuovamente adottato il piano.

In data 30/07/2012 la Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto ha trasmesso nuovamente al CSLPP gli elaborati progettuali modificati, correddati da uno studio sulla viabilità e sui collegamenti da e verso il porto esistenti e di progetto.

Nell'adunanza plenaria del 22 marzo 2013, il CSLPP ha espresso parere favorevole al prosieguo dell'iter procedimentale del PRP, previo adempimento ad alcune importanti prescrizioni: l'eliminazione delle funzioni più spiccatamente commerciali tra quelle previste per la darsena nord di progetto (terminal container e RO-RO/RO – PAX) e la realizzazione delle opere infrastrutturali di miglioramento degli accessi all'area portuale quale condizione necessaria e propedeutica all'ampliamento ed al

potenziamento dell'infrastruttura portuale mediante la realizzazione della darsena nord.

Il Comune di San Benedetto del Tronto con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 32 del 30 aprile 2013 ha approvato la variante al Piano Regolatore Generale (PRG) necessaria per "restituire" all'ambito urbano quelle porzioni di porto, ormai non più strettamente legate alle attività portuali. Tale variante costituisce atto presupposto e necessario per poter approvare definitivamente il PRP in oggetto, rendendo coerenti i due strumenti di pianificazione.

A.3. Illustrazione del PRP

Il PRP oggetto di questa valutazione è quello modificato in esito al parere del CSLLPP di cui all'Adunanza del 22 marzo 2013.

L'ambito territoriale entro cui si applicano le previsioni del PRP in oggetto è quello compreso all'interno del perimetro portuale individuato nella Tavola n. 9- Zonizzazione Ambiti; le previsioni di PRP relative ad aree esterne al perimetro del porto, ricadenti nell'ambito urbano (concernenti essenzialmente l'adeguamento della viabilità e, più in generale, dei collegamenti al porto) hanno valore puramente indicativo. Ne deriva che le previsioni relative all'ambito urbano, per assumere efficacia, dovranno essere recepite nel PRG comunale con successiva o contestuale variante urbanistica.

Per quanto concerne le opere a mare il nuovo PRP fa salva la previsione della darsena Nord, già presente nel primo "progetto" di porto del 1968 (approvato con DM n. 2722 del 02/07/1985), nella conformazione ottimale individuata nel 1994 dal Ministero dei Lavori pubblici mediante applicazione di modello fisico – matematico su fondo mobile e riportata nella Relazione generale del Piano Regionale dei Porti.

Per quanto riguarda le aree a terra, sia esistenti che di progetto, il PRP ne la suddivisione in ambiti sottoambiti e aree (e, nel caso della darsena nord di progetto, in subaree), in relazione alla localizzazione e, di conseguenza, all'assetto funzionale del porto e facendo in modo che all'interno di uno stesso sub ambito gli usi consentiti siano aggregati per "famiglie". Ciò significa che all'interno di ciascun subambito sono consentiti solo usi assimilabili per carichi urbanistici ed ambientali.

In particolare il piano individua due ambiti: quello operativo del porto (Ambito Operativo del Porto – AOP) e quello di interazione città – porto (Ambito di Interazione Città - Porto – AICP).

L'AOP è a sua volta articolato in tre sub ambiti: il Bacino marittimo porto (AOP.1), i Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica (AOP.2) e i Servizi a terra darsena nord di progetto (AOP3).

Anche l'AICP è suddiviso in tre sub ambiti: i Servizi alla darsena turistica (AICP.1), i Servizi alla pesca e al turismo all'interno del porto (AICP.2) e i Servizi alla nuova darsena di progetto (AICP.3)

Nella successiva tabella viene sintetizzata la descrizione degli ambiti e subambiti sopra elencati.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Rapporto Ambientale

Tabella A.3_1: Descrizione Ambiti e sub ambiti PRP

Ambito	Descrizione	Subambiti	Descrizione
AOP	È l'area operativa – tecnica più funzionale all'economia e all'efficienza delle attività strettamente portuali o primarie quali, ad esempio, gli ormeggi, la manutenzione e riparazione delle imbarcazioni, il carico/scarico delle merci, le banchine, le sedi delle autorità marittime, ecc	AOP.1 - Bacino marittimo porto	Comprende gli specchi acquei sia esistenti che di progetto ²
		AOP.2 - Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica	Include tutte le attività strettamente di servizio al porto esistente
		AOP.3 - Servizi a terra darsena nord di progetto	Annovera tutte le attività strettamente di servizio al porto di progetto (ampliamento darsena nord) ³ .
AICP	È la porzione di porto che, pur ricadendo all'interno del perimetro del PRP, deve fungere da "cerniera" tra l'ambito urbano e l'ambito portuale operativo vero e proprio. In essa, quindi, devono collocarsi "altre" attrezzature portuali, ma anche propriamente urbane e turistiche legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità, ad attività del settore primario (pesca e produzione).	AICP.1 - Servizi alla darsena turistica	Comprende i servizi di supporto alla darsena turistica esistente (zona sud), con aree a vocazione prettamente commerciale e di servizio
		AICP.2 - Servizi alla pesca e al turismo all'interno del Porto	Include i servizi di supporto alla pesca e alle attività turistiche della città, ha, quindi, destinazione mista tra la produzione di beni-servizi e il commercio.
		AICP.3 - Servizi alla nuova darsena di progetto	Dovranno essere qui localizzati i servizi di supporto alla nuova darsena di progetto, con attività turistiche e commerciali simili a AICP.3

² al suo interno sono ammesse, tramite adeguamenti tecnici funzionali ai sensi dell'art.8 delle NTA del Piano Regionale dei Porti, variazioni planimetriche dei moli e delle banchine di progetto che non aumentano la superficie massima del bacino

³ Per questo sub ambito le indicazioni contenute nel P.R.P. sono indicative in merito alla disposizione planimetrica delle aree mentre sono prescrittive, secondo quanto esplicitato nelle norme, per quanto riguarda le destinazioni ammesse, i carichi urbanistici e gli indici edificatori.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Le Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PRP, congiuntamente agli elaborati n. 11 "Zonizzazione: aree" e n. 12 "Zonizzazione: Usi" definiscono i parametri edilizi ed urbanistici.

Nelle successive tabelle vengono indicate, rispettivamente, le aree in cui è suddiviso ciascun sub ambito dell'Ambito Operativo del Porto e di quello di Interazione Città – Porto.

Le aree appartenenti al sub ambito AOP.3 sono, nelle NTA del PRP, ulteriormente distinte in sub aree.

Tabella A.3_2: Aree dell'Ambito Operativo del Porto

Subambiti	Aree	
AOP.1	AOP.1.A	Bacino marittimo darsena turistica
	AOP.1.B	Bacino marittimo porto peschereccio
	AOP.1.C	Bacino marittimo darsena di progetto
AOP.2	AOP.2.A	Banchine porto peschereccio e darsena turistica
	AOP.2.B	Area interna movimentazione natanti darsena turistica
	AOP.2.C	Spazio polifunzionale darsena turistica
	AOP.2.D	Villaggio piccola pesca e spazi di servizi
	AOP.2.E	Servizi alla darsena turistica
	AOP.2.F	Strutture produttive a servizio del porto
	AOP.2.G	Servizi tecnici e amministrativi
	AOP.2.H	Mercato ittico e polo museale
	AOP.2.I	Spazio polifunzionale molo nord
	AOP.2.L	Servizi alla pesca
	AOP.2.M	Spazi polifunzionali banchina "Malfizia"
	AOP.2.N	Viabilità retro banchine
	AOP.2.O	Parcheggi
AOP.3	AOP.3.A	Darsena Nord – Banchine
	AOP.3.B	Darsena nord – Spazi produttivi, commerciali, turistici e servizi tecnici

Tabella A.3_3: Aree dell'Ambito di Integrazione Città - Porto

Subambiti	Aree	
AI CP.1	AI CP.1.A	Attività terziarie a servizio della Darsena turistica
	AI CP.1.B	Parcheggi e viabilità darsena turistica
AI CP.2	AI CP.2.A	Attività terziarie (Piazza Chicago Heights)
	AI CP.2.B	Aree produttivo - commerciali a servizio della pesca
	AI CP.2.C	Aree produttive e servizi connessi alla pesca e al turismo
	AI CP.2.D	Aree commerciali e servizi al turismo
	AI CP.2.E	Trabucchi
AI CP.3	AI CP.3.A	Aree per servizi al turismo di espansione della nuova darsena di progetto
	AI CP.3.B	Viabilità, verde di arredo e parcheggi delle zone di espansione della nuova darsena di progetto

In sintesi, il PRP, in coerenza con le norme e gli atti di settore, prevede il riordino e la riqualificazione del porto esistente e dettaglia le funzioni ammesse nella darsena nord di progetto, che, in esito al parere del CSSLPP⁴, sono quelle relative alle piccole crociere, ai charter, ai maxi – yachts, al diporto nautico, alla cantieristica locale, all’ormeggio per i mezzi nautici di servizio ed alle attività di permeazione porto – città.

Il PRP, inoltre:

- in attuazione del Piano Regionale dei Porti che prescrive la disponibilità di 0,5 posti auto per ogni posto barca, propone una razionalizzazione delle aree esistenti, sia all’interno che immediatamente all’esterno dell’ambito portuale, al fine di adeguare l’attuale dotazione dei parcheggi. Ciò ha consentito di individuare nell’intorno portuale, senza considerare le nuove zone di espansione, oltre 1650 posti auto (di cui 700 esistenti) e, all’interno del porto (inclusa la zona di espansione – darsena nord) 23.708 mq di superfici a parcheggio pubblico;
- Prevede la realizzazione di una serie di accessi pedonali e ciclabili in appoggio a quelli già esistenti (rft. Tavola n. 14 “Accessibilità al Porto - Sistema infrastrutturale”) specie per collegare da est ad ovest il Porto con la Città sfruttando i sottopassi esistenti e quelli di previsione e, in relazione alla futura darsena nord, propone la prosecuzione della pista ciclabile verso nord, sino al confine con il comune di Grottammare;
- Promuove la qualità urbanistica e architettonica degli interventi prevedendo, ad esempio, la valutazione della qualità architettonica delle proposte progettuali da parte di apposite commissioni, l’integrazione degli impianti tecnologici negli edifici o, laddove ciò non sia possibile, la loro schermatura, l’impiego, nella realizzazione degli edifici, di materiali naturali e/o riciclabili e di tecniche di mascheramento quali il “verde verticale”, la schermatura dei punti di raccolta dei rifiuti, quantità minime di verde pubblico ed il divieto di ampliamento delle sedi stradali a scapito o pregiudizio di tale verde, ecc.;
- Persegue la riqualificazione ambientale in termini di corretta gestione dei rifiuti, di adeguamento al Piano regionale di Tutela delle Acque, di riduzione dei consumi energetici ed idrici, di elevate prestazioni (energetiche, acustiche, ecc) degli edifici di nuova costruzione, di ricorso alle fonti energetiche rinnovabili, ecc;

⁴ Che ha espressamente richiesto la revisione del composito sistema delle funzioni ammesse nella nuova darsena nord nel rispetto della vocazione dei luoghi, mediante l’eliminazione di quelle più spiccatamente commerciali (terminal container e terminal RO – RO/RO – PAX)

- Si prefigge il superamento delle barriere architettoniche al fine di rendere realmente fruibile il porto da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria e sensoriale.

A.4. Illustrazione delle alternative individuate

A.4.1. Il PRP vigente

Il Piano Regolatore Portuale vigente è quello esaminato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1968, approvato con D.M. n. 2722 del 02/11/1985 e modificato mediante variante approvata con D.M. n. 1391 del 03/06/1988.

Questo piano si configura come un di progetto preliminare di un insieme di opere a mare, tutt'altro da quanto previsto dalla L. 84/94 per i PRP, come sottolineato al punto 1.2. del parere del CSLPP sul nuovo PRP.

Il PRP vigente prevede:

- il prolungamento del molo foraneo sud per 460 ml, sullo stesso allineamento dell'ultimo tratto esistente;
- la realizzazione di una nuova darsena, da ricavare all'esterno del molo nord;
- l'utilizzazione della zona sud del bacino portuale per l'attività della nautica da diporto;
- il prolungamento della banchina di riva a sud dello scalo di alaggio;
- l'allargamento della banchina del molo nord ed opere di miglioramento interne al bacino.

Con D.M. n. 1391 del 03/06/1988 è stata approvata una variante al sopra descritto PRP; questa variante era tesa a garantire l'utilizzazione della zona sud del bacino a darsena turistica (attualmente di competenza regionale).

Una parte delle opere previste dal PRP vigente è stata già realizzata (vedi punto 1.2. del Parere CSLPP), tra queste, nel 2010, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, mediante le sue strutture decentrate, ha realizzato un primo stralcio del c.d. Terzo braccio (darsena Nord) ovvero una cassa di colmata nella zona a nord del molo nord.

A breve la cassa di colmata a nord del molo nord verrà completata e verrà realizzato dallo stesso Ministero il pennello parasabbia a chiusura della stessa, già incluso nella conformazione approvata della Darsena Nord.

Da quanto sopra esposto, appare evidente che il vigente strumento di pianificazione nulla disciplina in merito alle aree a terra del porto, né esistenti né di progetto.

A.4.2. La prima proposta di PRP

La proposta di Piano del settembre 2011, trasmessa dal Provveditorato Interregionale OO.PP. Emilia Romagna – Marche con nota del 28/97/2011 prot. n. 5101 al CSLLPP per l'espressione del parere ex art. 5, comma 3, L. 84/94, rispetto a quella oggetto di questa valutazione, contiene la previsione di una serie di ulteriori funzioni per la darsena nord di progetto.

In particolare, la prima proposta di PRP prevede che l'area AOP.3.A (Darsena Nord Banchine) sia suddivisa in cinque sub aree (di seguito s.a.), tra cui la s.a. 2 con destinazione terminal container/navi feeder e la s.a. 4 con destinazione terminal passeggeri/navi RO – RO/ navi RO – PAX/banchina grandi yacht.

Per meglio evidenziare le differenze tra la proposta di PRP su cui si è espresso il CSLLPP e quella in oggetto, adeguata al parere del CSLLPP medesimo, riportiamo una sintesi delle previsioni di entrambi nella successiva tabella.

Tabella A.4.2_1: confronto tra il PRP proposto e quello adeguato al parere CSLLPP

Subambiti	Aree	PRP inviato	PRP adeguato
		Sub aree e destinazioni	
AOP.3	Darsena Nord – Banchine	s.a.1 – destinazione cantieristica	s.a.1 – destinazione cantieristica
		s.a.2 – destinazione terminal containers/navi feeder	s.a.2 – destinazione cantieristica (manutenzione e riparazione)
		s.a.3 – destinazione banchina di servizio/imbarcazioni di servizio	s.a.3 – destinazione banchina di servizio/imbarcazioni di servizio
		s.a.4 – destinazione terminal passeggeri/navi RO – RO/navi RO – PAX/banchina grandi Yachts	s.a.4 – destinazione terminal passeggeri/banchina grandi Yachts
		s.a.5 – destinazione opere esterne e viabilità	s.a.5 – destinazione opere esterne e viabilità

A.5. Individuazione degli obiettivi di riferimento del PRP

L'obiettivo generale, previsto dal Piano Regionale dei Porti per il porto di San Benedetto del Tronto è la rifunzionalizzazione integrata di aree e attività differenti ma fortemente interrelate ovvero le aree turistico – commerciali, quelle dedicate alla ricettività, l'approdo turistico, il porto peschereccio, la cantieristica, i servizi tecnici.

Gli obiettivi specifici del PRP sono:

- 1: perimetrazione dell'area portuale e conseguente ridefinizione del margine della zonizzazione del Piano Regolatore Generale⁵;
- 2: individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("porto operativo") e di quello di "integrazione Città - Porto" con riordino delle diverse funzioni anche delle aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione;
- 3: riordino e riqualificazione degli usi esistenti a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze e della possibilità di ulteriori mutazioni, soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica navale;
- 4: aumento della dotazione di servizi in genere ed adeguamento agli standard previsti dal Piano regionale dei Porti con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud -centro e nord ed alla relazione di contiguità con la città;
- 5: individuazione delle prime indicazioni (indirizzi) sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione ferroviaria...);
- 6: potenziamento quantitativo e qualitativo della darsena turistica anche attraverso la sua connessione con le aree turistico - commerciali e ricettive in area urbana;
- 7: riqualificazione in chiave "ecologica" dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc) e, più in generale, di riduzione dell'uso

⁵ Obiettivo già raggiunto mediante l'approvazione della variante porto avvenuta con Deliberazione di consiglio comunale n. 32 del 30 aprile 2013

di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali

Come suggerito dalla Linee guida nazionali in materia di pianificazione portuale nonché da quelle regionali sulla VAS, l'individuazione degli obiettivi e delle azioni di piano è avvenuta sulla base di un'Analisi SWOT (punti di forza, di debolezza, opportunità e minacce) in termini ambientali, urbanistici, sociali ed occupazionali, di cui, in tabella riportiamo gli esiti.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Rapporto Ambientale

Tabella A.5_1: analisi SWOT Porto di San Benedetto del Tronto

Punti di forza (S)	Punti di Debolezza (W)
<p>1. vicinanza al centro urbano che si sviluppa a sud dell'area portuale, ad ovest della linea ferroviaria;</p> <p>2. accessibilità dal sistema di trasporto pubblico su ferro grazie alla presenza della stazione ferroviaria, una delle principali della linea adriatica Bari – Bologna.</p> <p>3. presenza di una serie variegata di funzioni legate al commercio, alla produzione, al tempo libero, ecc.</p> <p>4. posizione strategica rispetto al lungomare di Grottammare e S. Benedetto di cui il porto potrebbe costituire rispettivamente la testata sud e la testata nord;</p> <p>5. strategicità per la presenza di zone da destinare alla produzione a basso costo di insediamento per presenza di aree demaniali</p> <p>6. aree di espansione da progettare per una pluralità di funzioni da insediare</p>	<p>1. ermeticità dell'area artigianale - produttiva che segna il confine del porto;</p> <p>2. presenza della linea ferroviaria che oltre a ridurre la permeabilità dell'area portuale rispetto al tessuto urbano compromette la funzionalità e accessibilità del porto per i mezzi pesanti</p> <p>3. Degrado degli spazi pubblici delle aree portuali e di quelli ad esse attigui;</p> <p>4. Impossibilità di potenziare funzioni di porto mercantile a causa di: inesistenza o scarsità di aree libere, impossibilità di raccordo diretto tra porto e linea ferroviaria esistente, vicinanza del centro abitato, caratteristiche del fondale attuale (troppo basso per ospitare navi commerciali di dimensioni rilevanti)</p> <p>5. difficoltà di accesso all'area per la scarsa presenza di infrastrutture di primaria importanza da collegare alla grande viabilità (Autostrada e strade di scorrimento veloce)</p> <p>6. notevoli costi per l'infrastrutturazione delle aree da conquistare al mare comprese le necessarie vie di trasporto di collegamento alla grande viabilità.</p> <p>7. scarsa flessibilità nelle destinazioni attuali del PRG per le possibilità di trasformazione</p>
Opportunità (O)	Minacce (T)
<p>1. presenza di aree dismesse in posizione strategica ;</p>	<p>1. Impossibilità di recuperare il rapporto città – porto a causa della presenza della barriera infrastrutturale della linea ferroviaria e per la presenza della zona artigianale attorno alle aree portuali.</p>

VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Rapporto Ambientale

2. possibilità di creare un nodo integrato di mobilità ferro-acqua-gomma per i flussi turistici con la vicinanza della stazione ferroviaria

3. la presenza (anche a livello provinciale e regionale) di un patrimonio storico culturale da mettere a sistema in una logica di potenziamento delle attività turistico-ricettive alberghiere.

4. le aree di espansione della darsena di progetto a nord offrono possibilità di incrementare le aree a terra da destinare a una pluralità di funzioni (produzione, commercio, servizi, turismo) che dia impulso alle attività portuali già insediate e fornisca nuove opportunità agli operatori e imprenditori interessati.

5. la vicinanza con il centro storico e le zone turistiche del Viale centrale (Viale Buozzi e Moretti) forniscono notevoli opportunità di insediamento alle attività turistiche e commerciali per punti di ristoro, somministrazione cibi e bevande, locali di intrattenimento e svago che possono permettere un miglior collegamento del Porto ed in particolare della darsena turistica a sud con la Città

6. la presenza delle attività di trasformazione del pescato opportunamente integrate con punti interni di ristoro dei prodotti della filiera ittica può garantire un ritorno sia in termini occupazionali che di richiamo turistico non indifferente se

2. Progressivo degrado delle aree portuali causato dall'incremento delle aree dismesse (la cui presenza sta aumentando in questi ultimi anni) e dalla impossibilità di prevedere sviluppi diversi da quello commerciale e peschereccio per il porto di S. Benedetto del Tronto.

3. aumento il livello di inquinamento delle acque che comprometterebbe la balneazione delle spiagge di S. Benedetto del Tronto e di Grottammare con un grave danno per le numerose attività turistico ricettive esistenti; (in caso di porto commerciale con caratteristiche prettamente mercantili)

4. incremento dei traffici pesanti che comprometterebbe la vivibilità dell'intera zona nord del comune di S. Benedetto e quella sud del comune di Grottammare: i mezzi pesanti sono oggi infatti costretti a percorrere la Strada statale 16 Adriatica o il lungomare di Grottammare, densamente urbanizzati nel tratto compreso tra lo svincolo di Grottammare (quello più vicino al porto) e l'accesso al porto, poiché non esiste una viabilità di accesso diretto al porto né la possibilità di realizzarne una nuova a causa della densità abitativa della zona; (in caso di porto commerciale con caratteristiche prettamente mercantili)

5. Vanno evidenziati, infine, i rischi di carattere occupazionale che creerebbe la riduzione delle attività legate al porto peschereccio: la pesca e le attività ad essa annesse costituiscono, infatti, una delle principali risorse economiche e occupazionali della città, sebbene in difficoltà nell'ultimo ventennio per la crisi generale della marineria adriatica.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

inserite a sistema con le funzioni proprie del porto e quelle turistiche della darsena.

7. una maggiore flessibilità delle destinazioni può andare incontro alla estrema volubilità del mercato non solo in termini occupazionali ma anche per stimolo all'imprenditorialità specie giovanile (piccole cooperative, ecc...).

Relativamente alle previsioni di ampliamento del porto (darsena nord e darsena turistica), si riporta di seguito la SWOT redatta durante gli studi e le analisi propedeutiche all'elaborazione del PRP in oggetto; essa, tratta dallo Studio di fattibilità economico – finanziario redatto dalla NOMISMA⁶ tra il 2006 e il 2009, è servita da supporto per l'individuazione delle previsioni di piano.

Per facilitarne la lettura è necessario evidenziare che la Darsena Nord viene qui indicata come "terzo braccio".

Tabella A.5_2: analisi SWOT previsione nuova Darsena Nord

Punti di forza (S)	Punti di Debolezza (W)
<ul style="list-style-type: none"> • La realizzazione del "terzo braccio" e della nuova darsena turistica, con i nuovi spazi a terra, consentirebbe una definitiva razionalizzazione dei cantieri ed il loro potenziamento; • Il "terzo braccio" darebbe compiutezza alla riorganizzazione della zona nord del Porto e svolgerebbe un importante ruolo nella definizione di una nuova immagine urbana, sia da un punto di vista economico che turistico; • Potenziale effetto volano (determinato dalla realizzazione del terzo braccio e della nuova darsena turistica) sulle attività già esistenti a San Benedetto in termini di interesse per nuovi investimenti 	<ul style="list-style-type: none"> • Necessità di stabilire un crono programma dei lavori di realizzazione degli interventi tale da garantire un equilibrio economico e finanziario tra i costi, elevati, ed i ricavi ottenibili attraverso le attività e le funzioni insediabili; • Necessità di reperire le risorse economiche per la realizzazione del "terzo braccio"; • Necessità di prevedere un assetto infrastrutturale, viabilistico e di collegamento con il futuro "terzo braccio" attraverso mezzi pubblici e privati, con prevedibili significativi costi da sostenere.
Opportunità (O)	Minacce (T)
<ul style="list-style-type: none"> • Possibile utilizzazione del "terzo braccio" per attività di media croceristica, allestimento e mostra maxi Yacht, coerenti con la vocazione strategica di fondo dello scenario funzionale individuato; • Spazi a terra potenzialmente ricavabili utilizzabili per funzioni innovative legate alla cultura, al tempo libero, all'intrattenimento; • Possibilità di organizzare iniziative 	<ul style="list-style-type: none"> • Costo di realizzazione, in particolare per il "terzo braccio" decisamente elevato e ad oggi difficilmente quantificabile; • Rischio potenziale di interruzione di finanziamenti dedicati a queste opere (in particolare terzo braccio) dovuti a tempi di progettazione e realizzazione molto lunghi.

⁶ "Studio di fattibilità economico – finanziario, procedurale ed urbanistico relativamente al programma di trasformazione urbana finalizzato al processo di recupero ed alla riqualificazione della zona portuale di S.Benedetto del Tronto tramite costituzione di una S.T.U. – Società di Trasformazione Urbana", NOMISMA e associati, 2006 - 2009

<p>turistiche complementari con la costa Adriatica e Croata (mini crociere con soggiorno a San Benedetto del Tronto);</p> <ul style="list-style-type: none">• Ampliamento della darsena turistica esternamente al porto come grande opportunità per incrementare il turismo da diporto, che approderebbe in un'area qualificata e dotata di tutti i servizi necessari.	
--	--

A.6. Analisi di coerenza

La verifica di coerenza prevede due tipi di analisi.

Il primo tipo di analisi è quella di coerenza esterna che consiste nel confronto tra gli obiettivi e le azioni del piano oggetto di valutazione e quelli di altri piani/programmi che interessano l'area oggetto di piano e attengono sia alla pianificazione sovra ordinata (coerenza esterna verticale) sia a quella di competenza della autorità precedente/proponente rispetto al piano (Comune e Autorità Marittima) e, quindi, nel nostro caso di livello comunale e sub comunale (coerenza esterna orizzontale).

Il secondo tipo di analisi è quella di coerenza interna che verifica se vi sia congruenza e consequenzialità tra gli obiettivi fissati dal piano e le azioni individuate per conseguirli.

A.6.1. Analisi di coerenza esterna

Tale confronto deve essere limitato ai piani e programmi che, per settore e territorio di intervento, sono in qualche misura correlati alle previsioni di un piano regolatore portuale e, ai fini della valutazione ambientale, alle strategie di sviluppo sostenibile. Queste ultime, infatti, devono costituire il riferimento fondamentale delle valutazioni ambientali, in quanto definiscono gli obiettivi di sostenibilità da perseguire.

Il confronto tra il piano ed il quadro pianificatorio e programmatico vigente nel rapporto ambientale permette di:

- costruire un quadro conoscitivo d'insieme sugli obiettivi di sostenibilità ambientale e sulle decisioni già assunte;
- valutare la coerenza del Piano in oggetto rispetto a tali obiettivi e decisioni, evidenziando anche le eventuali incongruenze;
- riconoscere quegli elementi già valutati in piani e programmi di diverso ordine e che, in quanto tali, dovrebbero essere assunti come elementi invariati, al fine di evitare duplicazioni o incoerenti sovrapposizioni.

Già in fase preliminare (predisposizione della proposta di PRP inviata al CSLLPP e consultazione preliminare di VAS) sono stati individuati i piani e programmi di riferimento per il PRP e ne è stato descritto il contenuto (vedi pf.

1.3. della Relazione Generale del PRP), ciò al fine di individuare al meglio le azioni con cui perseguire gli obiettivi di piano sopra elencati.

Ai piani e programmi considerati in fase di consultazione preliminare è stato aggiunto un importante documento in materia di gestione sostenibile dei porti, risultato di un progetto LIFE cofinanziato dall'Unione Europea (LIFE10 ENV/IT/000369 LCA4PORTS) i cui capofila sono il Comune di Anzio e la Capo d'Anzio SpA; si tratta delle Linee Guida per l'Applicazione dell'Approccio Life Cycle Assessment (LCA) ai Porti.

L'importanza di tale documento risiede nel fatto che si tratta di uno dei pochi tentativi di creare un supporto metodologico alla valutazione degli impatti delle infrastrutture portuali, considerandole nell'intero ciclo di vita (dalla pianificazione all'utilizzo e gestione) ed individuando per le stesse, nei diversi documenti e norme di livello europeo e nazionale, gli obiettivi ambientali di riferimento ai fini della gestione sostenibile.

Nella successiva tabella si riporta l'elenco dei piani e programmi costituenti il quadro di riferimento definitivo per il PRP.

Tabella A.6.1_1: quadro pianificatorio e programmatico di riferimento

Piani/programmi e strumenti strategici pertinenti al PPR
Piano Regionale dei Porti – PRPP
Piano Paesistico Ambientale Regionale – PPAR
Piano Regionale di Gestione Integrata delle Zone Costiere – PGIZC
Piano Regionale di Tutela delle Acque – PTA
Piano Regionale di Assetto Idrogeologico – PAI
Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria – PRMQA
Piano Clima Regionale (Schema) - PCR
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTCP
Piano Regolatore Generale comunale - PRG
Piano di Classificazione Acustica Comunale - PCAC
Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti - PPGR
Piano di Gestione dei Rifiuti Portuali
Linee Guida per l'Applicazione dell'Approccio LCA ai Porti

Di seguito, prima di passare alla vera e propria analisi di coerenza esterna, si riporta una descrizione sintetica dei contenuti del Piano Regolatore Generale comunale vigente, come modificato a seguito dell'approvazione della Variante

porto, e delle Linee Guida per l'applicazione dell'approccio LCA ai Porti, in quanto mancante nel paragrafo 1.3. della Relazione Generale di Piano, a cui si rimanda per la descrizione degli altri piani/programmi che costituiscono il quadro di riferimento per il PRP di San Benedetto del Tronto.

È necessario, inoltre, chiarire che la Strategia Regionale d'azione Ambientale per la Sostenibilità – STRAS è stata principalmente impiegata per la valutazione della significatività degli effetti del PRP, mentre il Report di Sostenibilità 2009 del Comune di San Benedetto del Tronto ed i Rapporti sullo Stato dell'Ambiente delle Marche, sono stati impiegati per l'analisi dell'ambito di influenza ambientale del PRP (stato attuale e tendenza in atto).

Piano Regolatore Generale del Comune di San Benedetto del Tronto

Il Piano regolatore generale del Comune di San Benedetto del Tronto vigente, approvato con D.P.G.R. n.8369 del 26.11.1990 dalla Regione Marche, individua per l'area portuale una zonizzazione normata dall'art.44 delle N.T.A. del PRG e rimanda la riqualificazione della zona all'approvazione del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art.5 della legge n.84/94 fornendo delle indicazioni sia per le aree private sdemanializzate che per gli interventi sulle zone demaniali in attesa del PRP. La perimetrazione del PRG, antecedente all'approvazione di apposita variante, individuava all'interno del perimetro alcune zone sdemanializzate, oramai svincolate dalle funzioni operative del Porto e in cui, in parte, si sono allocate delle funzioni più legate alla città che al Porto stesso.

Con Deliberazione di Consiglio Comunale 30 aprile 2013, n. 32 è stata approvata la variante parziale al P.R.G. vigente "Zona Porto"⁷ ridefinendo la perimetrazione della città rispetto al vero e proprio porto entro cui vige il PRP oggetto di questa valutazione.

Tale variante nel restituire al P.R.G. aree di fatto urbane inserisce nelle sue N.T.A. l'art.44 bis (Zona filtro Porto Città) che mantiene le modalità di attuazione, sia per le aree demaniali che sdemanializzate, definite dal vigente art. 44 delle N.T.A. stesse. Per tali aree viene indicata una destinazione

⁷ D.C.C. 32/2013 recante " Variante parziale al P.R.G. vigente "Zona Porto"⁷ – variante normativa art. 44 delle N.T.A. del P.R.G. vigente in adeguamento del Piano Regolatore Portuale adottato ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94 – Variante ai sensi dell'art. 15 comma 5 della L.Reg. 34/92 e s.m.i. – esame osservazioni e controdeduzioni – approvazione definitiva ai sensi dell'art. 30 della L.Reg. 34/92 e s.m.i."

sostanzialmente equiparabile alle zone D di cui al DM 1444/68, zone in cui vengono ammessi gli stessi interventi che il già previgente art.44 prevedeva, senza quindi aumentare il carico urbanistico.

Linee Guida per l'Applicazione dell'approccio LCA ai porti

Le linee guida propongono l'utilizzo dell'approccio LCA alle fasi di pianificazione, progettazione, realizzazione ed esercizio dei porti.

Il loro obiettivo è quello di fornire, partendo dall'analisi della normativa esistente in materia portuale e di sostenibilità ambientale dei porti, una descrizione delle singole "fasi di vita" dei porti e, per ciascuna di queste fasi, un modello o degli esempi di gestione sostenibile con la finalità di attivare un processo di miglioramento continuo delle prestazioni ambientali dell'infrastruttura e dei prodotti (intesi come beni e servizi) che insistono sull'area portuale.

Le linee guida sono divise in due parti: la prima parte descrive le fasi di pianificazione e progettazione dei porti e le connesse procedure valutative (VAS e VIA rispettivamente), la seconda propone una procedura di LCA applicata al cantiere ed alla operatività del porto.

Le linee guida appaiono particolarmente utili al nostro scopo in quanto:

- da un lato, contengono una rassegna dei principali documenti di indirizzo e strategici per la pianificazione sostenibile dei porti, quindi, ci permettono di identificare obiettivi ambientali strettamente pertinenti e di valutare il contributo che le scelte di piano possono dare al loro perseguimento;
- dall'altro, forniscono un quadro piuttosto completo delle interazioni ambientali e dei conseguenti impatti relativi alla fase di attuazione delle scelte pianificatorie e progettuali ed alla fase di esercizio delle infrastrutture.

Per quanto riguarda gli obiettivi ambientali di riferimento per il progetto LIFE10 ENV/IT/000369 LCA4PORTS da cui derivano le linee guida, questi sono sintetizzati nella successiva tabella, suddivisi per tema ambientale.

Tabella A.6.1_2: Obiettivi Linee Guida LCA Porti

Tema ambientale	Obiettivi
Energia	Autosufficienza energetica degli edifici portuali
	Efficienza negli usi di energia

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

	Riduzione dei consumi di energia
Acqua	Riduzione dei consumi di acqua potabile ed
	Impiego di acqua non potabile per l'irrigazione delle aree verdi del porto
	Ottimizzazione del sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue
	Recupero delle acque piovane
	Separazione delle reti di gestione delle acque
Rifiuti	Riutilizzo del materiale inerte derivante dalle azioni di demolizione e costruzione
	Riutilizzo del materiale di scavo (dragaggio)
	Raccolta differenziata e riutilizzo dei rifiuti

Nelle tabelle che seguono (da A.6.1_3 a A.6.1_14) viene riportata l'analisi di coerenza esterna effettuata.

Al fine di fornire una corretta e completa chiave di lettura dell'analisi compiuta appare necessario evidenziare che:

- la lettera C sta per Coerente, la lettera NC sta per Non Coerente e la lettera I sta per Indifferente;
- per "Conferma delle previsioni del PRP vigente" s'intende la realizzazione ed il successivo utilizzo della darsena Nord;
- l'analisi della coerenza del PRP rispetto alle Linee Guida per l'applicazione della LCA ai Porti, data la definizione da parte di queste ultime di obiettivi specifici, è stata compiuta in maniera dettagliata, confrontando ciascuna macro azione del PRP con tutti gli obiettivi della pianificazione portuale sostenibile.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Tabella A.6.1_3: Analisi di coerenza rispetto al Piano Regionale dei Porti

Obiettivi PRP SBT	Coerenza	Obiettivi Piano Regionale dei Porti
Conferma delle previsioni del PRP Vigente	C	<p>Il Piano Regionale dei Porti ha i seguenti obiettivi generali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ordinare l'intera materia con una corretta ed unitaria pianificazione del territorio così da fornire una comune piattaforma programmatica ai diversi soggetti, pubblici e privati, per assicurare uno sviluppo sostenibile dei diversi settori interessati del "sistema portuale marchigiano"(commercio, trasporto merci e passeggeri, cantieristica navale, pesca, turismo, ecc); - individuare le più idonee configurazioni infrastrutturali ed organizzative dei porti, dei sistemi di trasporto, delle aree waterfront e dei territori circostanti; - migliorare la viabilità locale, la mobilità ed i flussi economici, con particolare riferimento ai flussi turistici legati all'importante settore della nautica da diporto; - caratterizzare le aree portuali dal punto di vista programmatico/pianificatorio, urbanistico e territoriale – ambientale per effettuare una verifica preliminare finalizzata all'eventuale potenziamento e/o ammodernamento delle infrastrutture esistenti; - razionalizzare la pianificazione urbanistica e valutare l'eventuale prospettiva di pianificare nuove strutture lungo il litorale marchigiano. <p style="text-align: center;">Il Piano, inoltre, definisce i diversi obiettivi strategici per i singoli ambiti portuali oggetto di studio (Pesaro, Fano, Senigallia, Ancona, Numana, Porto San Giorgio, Civitanova Marche, San Benedetto del Tronto).</p> <p style="text-align: center;">Per quanto attiene al Porto di San Benedetto del Tronto, l'obiettivo generale è la riqualificazione funzionale finalizzata alla riorganizzazione ed alla riqualificazione dell'area portuale, delle aree di sovrapposizione città/porto e di quelle infrastrutturali adiacenti,</p>
Perimetrazione dell'area portuale e conseguente ridefinizione del margine della zonizzazione del Piano Regolatore Generale	C	
individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("porto operativo") e di quello di "integrazione Città - Porto" con riordino delle diverse funzioni anche delle aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione;	C	
riordino e riqualificazione degli usi esistenti a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze e della possibilità di ulteriori mutazioni, soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica navale;	C	
aumento della dotazione di servizi in genere ed adeguamento agli standard previsti dal Piano regionale dei Porti con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud -centro e nord ed alla relazione di contiguità con la città;	C	
individuazione delle prime indicazioni (indirizzi) sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione	C	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

ferroviaria...);		attraverso la realizzazione di un modello integrato di rifunzionalizzazione di aree/attività differenti e fortemente interrelate ovvero le aree turistico - commerciali, la ricettività, l'approdo turistico, il porto peschereccio, la cantieristica, i servizi tecnici portuali e la futura Darsena Nord (cfr. Tavola 2 "Il Porto di S.Benedetto nella Pianificazione regionale portuale).
potenziamento quantitativo e qualitativo della darsena turistica anche attraverso la sua connessione con le aree turistico - commerciali e ricettive in area urbana;	C	
riqualificazione in chiave "ecologica" dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc) e, più in generale, di riduzione dell'uso di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali	C	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Tabella A.6.1_4: Analisi di coerenza rispetto al Piano Paesistico Ambientale Regionale

Obiettivi PRP SBT	Coerenza	Obiettivi Piano Paesistico Ambientale Regionale
Conferma delle previsioni del PRP Vigente	C	<p>Il P.P.A.R, approvato con Deliberazione Amministrativa di Consiglio regionale del 3 novembre 1989, n. 197, disciplina gli interventi sul territorio con il fine di conservare l'identità storica, garantire la qualità dell'ambiente e il suo uso sociale, assicurando la salvaguardia delle risorse territoriali.</p> <p>Il Piano articola la sua disciplina con riferimento a Sottosistemi Tematici, Sottosistemi Territoriali, Categorie Costitutive del paesaggio e Interventi di Rilevante Trasformazione del territorio.</p> <p>Tra gli interventi di rilevante trasformazione del territorio, di cui al Titolo V delle NTA del PPAR, rientrano anche le opere portuali (ex art. 45, lettera b) delle NTA), insieme a quelle fluviali, marittime e costiere.</p> <p>L'articolo 48 delle NTA stabilisce, in linea generale, che la progettazione di nuove opere fluviali, marittime e costiere ovvero l'adeguamento o la trasformazione di opere</p>
Perimetrazione dell'area portuale e conseguente ridefinizione del margine della zonizzazione del Piano Regolatore Generale	I	
individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("porto operativo") e di quello di "integrazione Città - Porto" con riordino delle diverse funzioni anche delle aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione;	C	
riordino e riqualificazione degli usi esistenti a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze e della possibilità di ulteriori mutazioni, soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica navale;	C	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

<p>aumento della dotazione di servizi in genere ed adeguamento agli standard previsti dal Piano regionale dei Porti con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud - centro e nord ed alla relazione di contiguità con la città;</p>	C	<p>esistenti devono essere orientati alla conservazione ed alla tutela attiva del paesaggio. Per le opere portuali in particolare il medesimo art 48 delle NTA del PPAR stabilisce che "La progettazione, l'adeguamento o la trasformazione di opere portuali e strutture di servizio connesse, uniformandosi alle disposizioni generali del presente articolo, devono essere impostati sulla base delle conoscenze derivanti sia dall'interpretazione di valori paesistico - ambientali, sia della dinamica costiera, volta principalmente a quantificare apporti ed erosioni possibili".</p>
<p>individuazione delle prime indicazioni (indirizzi) sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione ferroviaria...);</p>	C	
<p>potenziamento quantitativo e qualitativo della darsena turistica anche attraverso la sua connessione con le aree turistico - commerciali e ricettive in area urbana;</p>	I	
<p>riqualificazione in chiave "ecologica" dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati</p>	C	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

<p>standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc) e, più in generale, di riduzione dell'uso di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali</p>		
---	--	--

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Tabella A.6.1_5: Analisi di coerenza rispetto al Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere

Obiettivi PRP SBT	Coer enza	Obiettivi Piano di gestione Integrata delle Aree Costiere
Conferma delle previsioni del PRP Vigente	NC	<p>Il PGIZC, approvato Con la Delibera Amministrativa di Consiglio Regionale del 2 febbraio 2005, n. 169, identifica le cause degli squilibri del litorale marchigiano e individua le strategie d'intervento orientate verso due obiettivi fondamentali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la conservazione dei tratti costieri ancora liberi dalle opere di difesa attraverso un monitoraggio continuo, la realizzazione di ripascimenti, utilizzando anche materiale presente sulle aste fluviali e la gestione coordinata con l'Autorità di Bacino per tentare di ripristinare l'apporto solido fluviale; - la predisposizione di piani di recupero per grandi tratti, in cui le opere di difesa sono state realizzate senza alcuna visione d'insieme, attraverso progetti di dimensioni adeguate e l'utilizzazione eventuale di materiale di ripascimento recuperato in mare. <p>Le dimensioni adeguate a cui si fa riferimento sono le unità fisiografiche ovvero "i tratti di litorale dove i materiali che formano o contribuiscono a formare la costa presentano movimenti confinati al suo interno o hanno scambi con l'esterno in misura non influenzata da quanto accade alla restante parte del litorale".</p> <p>Il PGIZC suddivide, quindi, tutto il litorale marchigiano in 27 unità fisiografiche (da Nord verso Sud) di cui n. 19 tra spiagge e coste alte e n. 8 ambiti portuali non trattati dal piano medesimo. Il Porto di San Benedetto del Tronto rientra interamente nell'unità fisiografica n. 26.</p>
Perimetrazione dell'area portuale e conseguente ridefinizione del margine della zonizzazione del Piano Regolatore Generale	I	
individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("porto operativo") e di quello di "integrazione Città - Porto" con riordino delle diverse funzioni anche delle aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione;	I	
riordino e riqualificazione degli usi esistenti a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze e della possibilità di ulteriori mutazioni, soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica navale;	I	
aumento della dotazione di servizi in genere ed adeguamento agli standard previsti dal Piano regionale dei Porti con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud -centro e nord ed alla relazione di contiguità con la città;	I	
individuazione delle prime indicazioni (indirizzi) sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana,	I	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

intermodalità, stazione ferroviaria...);		
potenziamento quantitativo e qualitativo della darsena turistica anche attraverso la sua connessione con le aree turistico - commerciali e ricettive in area urbana;	I	
riqualificazione in chiave "ecologica" dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc) e, più in generale, di riduzione dell'uso di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali	I	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Tabella A.6.1_6: Analisi di coerenza rispetto al Piano di Tutela delle Acque

Obiettivi PRP SBT	Coerenza	Obiettivi Piano di Tutela delle Acque
Conferma delle previsioni del PRP Vigente		<p>Il PTA della Regione Marche, approvato con Deliberazione Amministrativa di Consiglio Regionale del 26 gennaio 2010, n. 145, rappresenta lo strumento di pianificazione regionale finalizzato a conseguire gli obiettivi di qualità previsti dalla normativa vigente e, più in generale, a tutelare l'intero sistema idrico sia superficiale che sotterraneo.</p> <p>Il PTA è un piano di settore a cui devono conformarsi tutti i piani, programmi, strumenti territoriali ed urbanistici del territorio regionale e le cui Norme Tecniche di Attuazione (NTA) hanno carattere vincolante per tutti i soggetti pubblici e privati, per ciò nessun provvedimento autorizzatorio può essere in contrasto con gli obiettivi di tutela qualitativa e quantitativa da esse disciplinati.</p> <p>In particolare le NTA del PTA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - individuano i corpi idrici significativi, tra cui le acque marine – costiere, e per questi definiscono gli obiettivi di qualità ambientale; - individuano le aree sensibili, le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola e le zone vulnerabili da prodotti fitosanitari e in esse stabiliscono limiti più restrittivi per gli scarichi; - stabiliscono le misure di tutela qualitativa per le acque destinate al consumo umano; - disciplinano gli scarichi in termini di conformità degli agglomerati alle normative vigenti, in termini di autorizzabilità degli scarichi di reflui urbani e industriali in funzione anche del recettore; - disciplinano le reti fognarie con particolare riguardo alla realizzazione di fognature separate, vasche di prima pioggia, scolmatori di piena ed impianti di trattamento dei
Perimetrazione dell'area portuale e conseguente ridefinizione del margine della zonizzazione del Piano Regolatore Generale	I	
individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("porto operativo") e di quello di "integrazione Città - Porto" con riordino delle diverse funzioni anche delle aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione;	I	
riordino e riqualificazione degli usi esistenti a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze e della possibilità di ulteriori mutazioni, soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica navale;	I	
aumento della dotazione di servizi in genere ed adeguamento agli standard previsti dal Piano regionale dei Porti con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud -centro e nord ed alla relazione di contiguità con la città;	C	
individuazione delle prime indicazioni (indirizzi) sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione ferroviaria...);	I	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

<p>potenziamento quantitativo e qualitativo della darsena turistica anche attraverso la sua connessione con le aree turistico - commerciali e ricettive in area urbana;</p>	I	<p>- reflui suddivisi in classi di carico organico di progetto (COP); stabiliscono le misure di tutela quantitativa, tra le quali, quelli per il risparmio ed il riuso delle acque ad uso domestico, idropotabile, produttivo industriale ed agricolo.</p>
<p>riqualificazione in chiave "ecologica" dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc) e, più in generale, di riduzione dell'uso di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali</p>	C	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Rapporto Ambientale

Tabella A.6.1_7: Analisi di coerenza rispetto al Piano regionale di Assetto Idrogeologico

Obiettivi PRP SBT	Coerenza	Obiettivi Piano di Assetto Idrogeologico
Conferma delle previsioni del PRP Vigente	I	Il PAI, approvato con Deliberazione Amministrativa di Consiglio Regionale del 21 gennaio 2004, n. 116 e successivamente aggiornato con singoli atti. Obiettivi del PAI sono:
Perimetrazione dell'area portuale e conseguente ridefinizione del margine della zonizzazione del Piano Regolatore Generale	I	a) la sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico-forestali, idraulico-agrari, silvo-pastorali, di forestazione e di bonifica, anche attraverso processi di recupero naturalistico, botanico e faunistico;
individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("porto operativo") e di quello di "integrazione Città - Porto" con riordino delle diverse funzioni anche delle aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione;	I	b) la difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua, dei rami terminali dei fiumi e delle loro foci nel mare, nonché delle zone umide;
riordino e riqualificazione degli usi esistenti a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze e della possibilità di ulteriori mutazioni, soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica navale;	I	c) la moderazione delle piene, anche mediante serbatoi di invaso, vasche di laminazione, casse di espansione, scaricatori, scolmatori, diversivi o altro, per la difesa dalle inondazioni e dagli allagamenti;
aumento della dotazione di servizi in genere ed adeguamento agli standard previsti dal Piano regionale dei Porti con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud -centro e nord ed alla relazione di contiguità con la città;	I	d) la difesa e il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitati e delle infrastrutture contro i movimenti franosi, le valanghe e altri fenomeni di dissesto;
individuazione delle prime indicazioni (indirizzi) sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione ferroviaria...);	I	e) la utilizzazione delle risorse idriche in modo compatibile con il rischio idrogeologico;
potenziamento quantitativo e qualitativo della darsena turistica anche attraverso la sua connessione con le aree turistico - commerciali e ricettive in area urbana;	I	f) lo svolgimento dei servizi di piena e di pronto intervento idraulico;
		g) la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere funzionali al corretto assetto idrogeologico;
		h) la regolamentazione dei territori ai fini della loro tutela ambientale, anche mediante la determinazione dei criteri per la salvaguardia e la conservazione delle aree demaniali e la costituzione di parchi e/o aree protette fluviali e lacuali;

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

<p>riqualificazione in chiave "ecologica" dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc) e, più in generale, di riduzione dell'uso di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali</p>	<p>I</p> <ul style="list-style-type: none">i) il riordino del vincolo idrogeologico;j) l'attività di prevenzione e di allerta;k) la realizzazione degli interventi necessari al ripristino dell'assetto idraulico, secondo l'adozione di una specifica "portata di progetto" del corso d'acqua e la definizione di uno specifico assetto di progetto per ogni corso d'acqua;l) la riduzione delle situazioni di dissesto idrogeologico;m) la prevenzione dei rischi idrogeologici;n) la individuazione ed il ripristino delle aree di esondazione naturali dei corsi d'acqua, mediante l'adozione e la tutela di specifiche fasce di rispetto fluviali, già previste ed indicate dal P.P.A.R. e da definire in tutto il territorio dei bacini regionali.
--	---

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Tabella A.6.1_8: Analisi di coerenza rispetto al Piano per il Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria Ambiente

Obiettivi PRP SBT	Coerenza	Obiettivi Piano per il Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria Ambiente
Conferma delle previsioni del PRP Vigente	I	<p>Il Piano Regionale per il Risanamento e Mantenimento della qualità dell'aria ambiente, approvato con Deliberazione Amministrativa di Consiglio Regionale del 12 gennaio 2010, n. 143, sulla base della distinzione dei comuni in due classi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - classe/zona A: comuni in cui i livelli di uno o più inquinanti eccedono il valore limite di legge; - classe/zona B: comuni in cui i livelli degli inquinanti sono inferiori ai valori limite e tali da non comportare il rischio di superamento degli stessi presenta due obiettivi generali principali. <p>Stabilisce la riduzione dei superamenti dei valori limite di legge nelle aree in Classe A attraverso l'individuazione di misure da attuare nel breve periodo ed il mantenimento degli attuali standard di qualità dell'aria nelle zone B.</p> <p>Al fine di perseguire tali obiettivi prevede l'attuazione, tra gli altri, degli interventi previsti nei Piani Urbani della Mobilità, il rinnovo del parco autobus e del parco automezzi in chiave sostenibile, gli incentivi all'uso del treno, il risparmio e l'efficienza energetica ed il ricorso alle</p>
Perimetrazione dell'area portuale e conseguente ridefinizione del margine della zonizzazione del Piano Regolatore Generale	I	
individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("porto operativo") e di quello di "integrazione Città - Porto" con riordino delle diverse funzioni anche delle aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione;	I	
riordino e riqualificazione degli usi esistenti a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze e della possibilità di ulteriori mutazioni, soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica navale;	I	
aumento della dotazione di servizi in genere ed adeguamento agli standard previsti dal Piano regionale dei Porti con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud - centro e nord ed alla relazione di contiguità con la città;	C	
individuazione delle prime indicazioni (indirizzi) sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione ferroviaria...);	C	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

potenziamento quantitativo e qualitativo della darsena turistica anche attraverso la sua connessione con le aree turistico - commerciali e ricettive in area urbana;	C	fonti rinnovabili.
riqualificazione in chiave "ecologica" dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc) e, più in generale, di riduzione dell'uso di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali	C	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Tabella A.6.1_9: Analisi di coerenza rispetto al Piano Regionale per Clima - PRC

Obiettivi PRP SBT	Coerenza	Obiettivi Piano Regionale per Clima
Conferma delle previsioni del PRP Vigente	I	<p>Il PRC, il cui schema è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale del 01/08/2007, n. 865, rappresenta il primo documento attuativo della Strategia Regionale di Azione Ambientale per la Sostenibilità e si concentra prevalentemente sulle azioni di mitigazione ai cambiamenti climatici.</p> <p>L'obiettivo principale dello schema di PRC è quello di agire sui settori maggiormente responsabili delle emissioni di gas serra e, a tale scopo, si articola in 4 assi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asse efficienza energetica: con l'obiettivo di ridurre gli sprechi energetici intervenendo in particolare nel settore dell'edilizia, attraverso incentivi alla progettazione e realizzazione di edifici efficienti dal punto di vista energetico. A tali interventi si affianca il sostegno alla diffusione dei sistemi di cogenerazione e trigenerazione nel settore industriale, civile e terziario; - Asse fonti rinnovabili: con l'obiettivo di incrementare la diffusione delle fonti rinnovabili con particolare riferimento al solare, alle biomasse, all'eolico e alla geotermia. - Asse mobilità sostenibile e sviluppo urbano: con l'obiettivo di incentivare l'uso del mezzo pubblico e l'adozione, in sede di pianificazione urbanistica, di misure atte a ridurre la "dispersione urbana" e a puntare ad un modello di città compatta; - Asse uso efficiente delle risorse: con l'obiettivo di riorganizzare i processi di produzione, distribuzione e consumo, adottando modelli che consentano di ridurre la quantità di materia ed energia necessaria per unità di
Perimetrazione dell'area portuale e conseguente ridefinizione del margine della zonizzazione del Piano Regolatore Generale	I	
individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("porto operativo") e di quello di "integrazione Città - Porto" con riordino delle diverse funzioni anche delle aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione;	I	
riordino e riqualificazione degli usi esistenti a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze e della possibilità di ulteriori mutazioni, soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica navale;	C	
aumento della dotazione di servizi in genere ed adeguamento agli standard previsti dal Piano regionale dei Porti con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud-centro e nord ed alla relazione di contiguità con la città;	C	
individuazione delle prime indicazioni (indirizzi) sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione ferroviaria...);	C	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

potenziamento quantitativo e qualitativo della darsena turistica anche attraverso la sua connessione con le aree turistico - commerciali e ricettive in area urbana;	C	prodotto/servizio (GPP, LCA, contabilità e fiscalità ambientale, riciclo e recupero di materia ed energia, ecc).
riqualificazione in chiave "ecologica" dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc) e, più in generale, di riduzione dell'uso di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali	C	A tali misure settoriali si affiancano alcune misure trasversali, in parte con caratteristiche di misure di adattamento, quali ad esempio la gestione sostenibile della risorsa idrica, la prevenzione e gestione dei rischi idrogeologici e idraulici, la conservazione degli ecosistemi ecc.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Rapporto Ambientale

Tabella A.6.1_10: Analisi di coerenza rispetto al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Obiettivi PRP SBT	Coerenza	Obiettivi Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
Conferma delle previsioni del PRP Vigente	C	<p>Il PTC della Provincia di Ascoli Piceno costituisce lo strumento d'indirizzo e di riferimento per i piani territoriali, urbanistici e paesistico - ambientali che s'intendono attuare a livello comunale o sovra - comunale sul territorio provinciale.</p> <p>Il P.T.C. determina gli indirizzi generali di assetto del territorio provinciale e definisce gli obiettivi strategici e le azioni e gli strumenti necessari per il loro perseguimento, differenziandoli per grandi aree in base alle diverse destinazioni del territorio ed alla prevalente vocazione delle sue parti.</p> <p>In particolare, per la fascia costiera, il PTC della Provincia di Ascoli Piceno, identifica i seguenti obiettivi strategici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tutela e valorizzazione delle residue risorse ambientali e culturali; - ottimizzazione e riqualificazione dei settori produttivo, turistico – alberghiero e dei servizi; - razionalizzazione delle strutture insediative e della dotazione infrastrutturale.
Perimetrazione dell'area portuale e conseguente ridefinizione del margine della zonizzazione del Piano Regolatore Generale	C	
individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("porto operativo") e di quello di "integrazione Città - Porto" con riordino delle diverse funzioni anche delle aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione;	C	
riordino e riqualificazione degli usi esistenti a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze e della possibilità di ulteriori mutazioni, soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica navale;	C	
aumento della dotazione di servizi in genere ed adeguamento agli standard previsti dal Piano regionale dei Porti con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud -centro e nord ed alla relazione di contiguità con la città;	C	
individuazione delle prime indicazioni (indirizzi) sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione ferroviaria...);	C	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

potenziamento quantitativo e qualitativo della darsena turistica anche attraverso la sua connessione con le aree turistico - commerciali e ricettive in area urbana;	C	
riqualificazione in chiave "ecologica" dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc) e, più in generale, di riduzione dell'uso di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali	C	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Tabella A.6.1_11: Analisi di coerenza rispetto al Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti

Obiettivi PRP SBT	Coerenza	Obiettivi Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti
Conferma delle previsioni del PRP Vigente	I	<p>Il Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti reputa possibile individuare come obiettivi ottimali al 2003:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una riduzione della produzione procapite di rifiuti in funzione delle proposte avanzate; - la raccolta differenziata finalizzata al riciclaggio fino al 45% dei rifiuti urbani prodotti, a partire dal 2006 - il trattamento integrale di tutto il rifiuto residuo - la messa a discarica tal quale di una quantità bassa di rifiuti.
Perimetrazione dell'area portuale e conseguente ridefinizione del margine della zonizzazione del Piano Regolatore Generale	I	
individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("porto operativo") e di quello di "integrazione Città - Porto" con riordino delle diverse funzioni anche delle aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione;	I	
riordino e riqualificazione degli usi esistenti a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze e della possibilità di ulteriori mutazioni, soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica navale;	I	
aumento della dotazione di servizi in genere ed adeguamento agli standard previsti dal Piano regionale dei Porti con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud -centro e nord ed alla relazione di contiguità con la città;	C	
individuazione delle prime indicazioni (indirizzi) sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione ferroviaria...);	I	
potenziamento quantitativo e qualitativo della darsena turistica anche attraverso la sua connessione con le aree turistico - commerciali e ricettive in area urbana;	I	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

<p>riqualificazione in chiave "ecologica" dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc) e, più in generale, di riduzione dell'uso di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali</p>	C	
--	---	--

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Tabella A.6.1_12: Analisi di coerenza rispetto al Piano di raccolta e Gestione dei Rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico

Obiettivi PRP SBT	Coer enza	Obiettivi Piano di raccolta e Gestione dei Rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico
Conferma delle previsioni del PRP Vigente	I	<p>Il piano per la gestione dei rifiuti portuali di San Benedetto del Tronto è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale del 30 maggio 2005, n. 658.</p> <p>Gli obiettivi del piano possono essere sintetizzati come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fornitura di un servizio completo alla navi, che preveda tutto il ciclo di gestione dei rifiuti assimilati agli urbani, speciali e pericolosi di ogni genere e tipo sia solidi che liquidi: ritiro, sterilizzazione ove prevista, trasporto, trattamento, recupero o smaltimento, in modo da scoraggiare il ricorso alla discarica in mare; - organizzazione di un servizio che risponda a criteri di accessibilità, efficienza ed economicità, attraverso l'affidamento ad un unico soggetto concessionario dotato di comprovata esperienza e delle necessarie risorse umane e strumentali; - attuazione della raccolta differenziata dei rifiuti, in accordo con gli obiettivi indicati dal Piano di gestione dei Rifiuti provinciale; - approntamento di adeguati strumenti di controllo per il monitoraggio del rispetto degli standard qualitativi del servizio
Perimetrazione dell'area portuale e conseguente ridefinizione del margine della zonizzazione del Piano Regolatore Generale	I	
individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("porto operativo") e di quello di "integrazione Città - Porto" con riordino delle diverse funzioni anche delle aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione;	I	
riordino e riqualificazione degli usi esistenti a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze e della possibilità di ulteriori mutazioni, soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica navale;	I	
aumento della dotazione di servizi in genere ed adeguamento agli standard previsti dal Piano regionale dei Porti con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud -centro e nord ed alla relazione di contiguità con la città;	C	
individuazione delle prime indicazioni (indirizzi) sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione ferroviaria...);	I	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

potenziamento quantitativo e qualitativo della darsena turistica anche attraverso la sua connessione con le aree turistico - commerciali e ricettive in area urbana;	I	
riqualificazione in chiave "ecologica" dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc) e, più in generale, di riduzione dell'uso di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali	C	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Tabella A.6.1_13: Analisi di coerenza rispetto al Piano di Classificazione Acustica Comunale

Obiettivi PRP SBT	Coer enza	Obiettivi Piano di Classificazione Acustica Comunale
Conferma delle previsioni del PRP Vigente	NC	<p>Il PCAC è stato definitivamente approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale del 20 aprile 2004, n. 68.</p> <p>Obiettivo dei piani di classificazione acustica è la suddivisione del territorio comunale in funzione degli usi ed attività in esse previsti, ai sensi della Tabella A del D.P.C.M. 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" e, di conseguenza, la corrispondente determinazione dei valori limite acustici di emissione, immissione, attenzione e qualità diurni e notturni.</p> <p>L'area interessata ricade, dunque, nelle classi III, IV e V</p>
Perimetrazione dell'area portuale e conseguente ridefinizione del margine della zonizzazione del Piano Regolatore Generale	C	
individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("porto operativo") e di quello di "integrazione Città - Porto" con riordino delle diverse funzioni anche delle aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione;	C	
riordino e riqualificazione degli usi esistenti a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze e della possibilità di ulteriori mutazioni, soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica navale;	C	
aumento della dotazione di servizi in genere ed adeguamento agli standard previsti dal Piano regionale dei Porti con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud-centro e nord ed alla relazione di contiguità con la città;	C	
individuazione delle prime indicazioni (indirizzi) sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione ferroviaria...);	NC	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

potenziamento quantitativo e qualitativo della darsena turistica anche attraverso la sua connessione con le aree turistico - commerciali e ricettive in area urbana;	C	
riqualificazione in chiave "ecologica" dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc) e, più in generale, di riduzione dell'uso di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali	C	

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Tabella A.6.1_14: Analisi di coerenza rispetto alle Linee Guida per l'applicazione dell'approccio LCA ai Porti

Obiettivi PRP SBT	Coerenza	Obiettivi Linee Guida per l'applicazione dell'approccio LCA ai Porti
Conferma delle previsioni del PRP Vigente	C	Autosufficienza energetica degli edifici portuali
	C	Efficienza negli usi di energia e Riduzione dei consumi di energia
	C	Riduzione dei consumi di acqua potabile ed Impiego di acqua non potabile per l'irrigazione delle aree verdi del porto
	C	Ottimizzazione del sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue
	C	Recupero delle acque piovane
	C	Separazione delle reti di gestione delle acque
	C	Riutilizzo del materiale inerte derivante dalle azioni di demolizione e costruzione Riutilizzo del materiale di scavo (dragaggio)

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

	C	Raccolta differenziata e riutilizzo dei rifiuti
Perimetrazione dell'area portuale e conseguente ridefinizione del margine della zonizzazione del Piano Regolatore Generale	I	Autosufficienza energetica degli edifici portuali
	I	Efficienza negli usi di energia e Riduzione dei consumi di energia
	I	Riduzione dei consumi di acqua potabile ed Impiego di acqua non potabile per l'irrigazione delle aree verdi del porto
	I	Ottimizzazione del sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue
	I	Recupero delle acque piovane
	I	Separazione delle reti di gestione delle acque
	I	Riutilizzo del materiale inerte derivante dalle azioni di demolizione e costruzione Riutilizzo del materiale di scavo (dragaggio)
	I	Raccolta differenziata e riutilizzo dei rifiuti

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

<p>individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("porto operativo") e di quello di "integrazione Città - Porto" con riordino delle diverse funzioni anche delle aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione;</p>		Autosufficienza energetica degli edifici portuali
		Efficienza negli usi di energia e Riduzione dei consumi di energia
		Riduzione dei consumi di acqua potabile ed Impiego di acqua non potabile per l'irrigazione delle aree verdi del porto
		Ottimizzazione del sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue
		Recupero delle acque piovane
		Separazione delle reti di gestione delle acque
		Riutilizzo del materiale inerte derivante dalle azioni di demolizione e costruzione Riutilizzo del materiale di scavo (dragaggio)
		Raccolta differenziata e riutilizzo dei rifiuti
<p>riordino e riqualificazione degli usi esistenti a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze e della possibilità di ulteriori mutazioni, soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica</p>		Efficienza negli usi di energia e Riduzione dei consumi di energia

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

navale;	I	Riduzione dei consumi di acqua potabile ed Impiego di acqua non potabile per l'irrigazione delle aree verdi del porto
	I	Ottimizzazione del sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue
	I	Recupero delle acque piovane
	I	Separazione delle reti di gestione delle acque
	I	Riutilizzo del materiale inerte derivante dalle azioni di demolizione e costruzione Riutilizzo del materiale di scavo (dragaggio)
	I	Raccolta differenziata e riutilizzo dei rifiuti
aumento della dotazione di servizi in genere ed adeguamento agli standard previsti dal Piano regionale dei Porti con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud -centro e nord ed alla relazione di contiguità con la città;	C	Efficienza negli usi di energia e Riduzione dei consumi di energia
	C	Riduzione dei consumi di acqua potabile ed Impiego di acqua non potabile per l'irrigazione delle aree verdi del porto
	C	Ottimizzazione del sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue

VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Rapporto Ambientale

	C	Recupero delle acque piovane
	C	Separazione delle reti di gestione delle acque
	C	Riutilizzo del materiale inerte derivante dalle azioni di demolizione e costruzione Riutilizzo del materiale di scavo (dragaggio)
	C	Raccolta differenziata e riutilizzo dei rifiuti
individuazione delle prime indicazioni (indirizzi) sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione ferroviaria...);	I	Efficienza negli usi di energia e Riduzione dei consumi di energia
	I	Riduzione dei consumi di acqua potabile ed Impiego di acqua non potabile per l'irrigazione delle aree verdi del porto
	I	Ottimizzazione del sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue
	I	Recupero delle acque piovane
	I	Separazione delle reti di gestione delle acque

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

	C	Riutilizzo del materiale inerte derivante dalle azioni di demolizione e costruzione Riutilizzo del materiale di scavo (dragaggio)
	I	Raccolta differenziata e riutilizzo dei rifiuti
potenziamento quantitativo e qualitativo della darsena turistica anche attraverso la sua connessione con le aree turistico - commerciali e ricettive in area urbana;	I	Efficienza negli usi di energia e Riduzione dei consumi di energia
	I	Riduzione dei consumi di acqua potabile ed Impiego di acqua non potabile per l'irrigazione delle aree verdi del porto
	I	Ottimizzazione del sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue
	I	Recupero delle acque piovane
	I	Separazione delle reti di gestione delle acque
	I	Riutilizzo del materiale inerte derivante dalle azioni di demolizione e costruzione Riutilizzo del materiale di scavo (dragaggio)
	I	Raccolta differenziata e riutilizzo dei rifiuti

VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Rapporto Ambientale

<p>riqualificazione in chiave "ecologica" dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc) e, più in generale, di riduzione dell'uso di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali</p>	C	Efficienza negli usi di energia e Riduzione dei consumi di energia
	C	Riduzione dei consumi di acqua potabile ed Impiego di acqua non potabile per l'irrigazione delle aree verdi del porto
	C	Ottimizzazione del sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue
	C	Recupero delle acque piovane
	C	Separazione delle reti di gestione delle acque
	I	Riutilizzo del materiale inerte derivante dalle azioni di demolizione e costruzione Riutilizzo del materiale di scavo (dragaggio)
	C	Raccolta differenziata e riutilizzo dei rifiuti

Complessivamente il PRP in oggetto è coerente sia rispetto alla pianificazione sovra ordinata sia a quella di livello comunale e sub comunale; in altre parole, potremmo dire che mostra un elevato livello di coerenza esterna verticale e orizzontale.

In un solo caso le azioni di PRP sono complessivamente "indifferenti" rispetto ad un piano sovra ordinato, il Piano regionale per l'Assetto Idrogeologico – PAI; ciò significa che il PAI non è pertinente rispetto al PRP, tuttavia tale piano deve essere sempre considerato in relazione al sistema dei vincoli da esso definito e disciplinato, con particolare riguardo all'identificazione ed alla perimetrazione delle aree a rischio frana o esondazione (vedi Allegato 1 al presente Rapporto Ambientale).

Inoltre, l'azione di PRP "Conferma delle previsioni del PRP Vigente" si mostra Non Coerente rispetto ad un piano di livello regionale, il Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere e uno di livello comunale, il Piano di Classificazione Acustica Comunale (PCAC), rispetto a quest'ultimo si rileva l'incoerenza anche dell'Azione relativa all'adeguamento dei collegamenti.

Le incoerenze rispetto al PCAC sopra evidenziate sono tuttavia "fisiologiche" in quanto correlate all'attuale assenza delle opere in oggetto e alla conseguente necessità di adeguare il PCAC in sede di approvazione dei progetti delle stesse; più propriamente, quindi, si dovrebbe parlare di "Coerenza condizionata o postuma".

Per quanto attiene alla Non Coerenza rispetto al PGIAC, questa è legata unicamente al fatto che tale piano nell'identificare i confini delle unità fisiografiche, in cui suddivide la costa marchigiana, non ha tenuto conto dell'ampliamento a nord del porto di SBT, che, di fatto, ridurrà l'estensione dell'UF 25.

A.6.2. Analisi di coerenza interna

L'analisi di coerenza interna ha l'obiettivo di verificare se le azioni previste siano in grado di conseguire gli obiettivi fissati.

A tal fine, nella successiva tabella abbiamo associato gli obiettivi di PRP con le principali azioni in cui è stato declinato.

Alcune delle macro azioni del PRP consentono il perseguimento di più obiettivi di Piano e complessivamente si rileva un'elevata coerenza interna.

Tabella A.6.2_1: Analisi di coerenza interna

Obiettivi PRP SBT	Azioni PRP
Conferma delle previsioni del PRP Vigente	Sviluppo/ampliamento del Porto (darsena nord) già previsto dal precedente PRP
Perimetrazione dell'area portuale e conseguente ridefinizione del margine della zonizzazione del Piano Regolatore Generale	riordino funzionale del Porto esistente (mediante la suddivisione in aree omogenee, nell'ambito delle quali vengono dettate precise norme sull'utilizzazione dei suoli e del patrimonio edilizio esistente e sulle modalità attuative e vengono definiti gli indici urbanistici ed edilizi
Individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("porto operativo") e di quello di "integrazione Città - Porto" con riordino delle diverse funzioni anche delle aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione	
Riordino e riqualificazione degli usi esistenti a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze e della possibilità di ulteriori mutazioni, soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica navale;	riqualificazione e potenziamento porto esistente
	promozione della qualità urbanistico - architettonica
Aumento della dotazione di servizi in genere ed adeguamento agli standard previsti dal Piano regionale dei Porti con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud - centro e nord ed alla relazione di contiguità con la città;	dotazione degli standards (parcheggi, servizi igienici) previsti dal Piano Regionale dei Porti
	superamento delle barriere architettoniche
	promozione della qualità urbanistico - architettonica;

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

<p>Individuazione delle prime indicazioni (indirizzi) sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione ferroviaria...);</p>	<p>adeguamento dei collegamenti da e verso il Porto (si ricorda che le previsioni di adeguamento dei collegamenti infrastrutturali ricadenti in ambito urbano hanno valore puramente indicativo)</p>
	<p>accessibilità pedonale e ciclabile</p>
<p>Potenziamento quantitativo e qualitativo della darsena turistica anche attraverso la sua connessione con le aree turistico - commerciali e ricettive in area urbana</p>	<p>riqualificazione e potenziamento porto esistente</p>
	<p>promozione della qualità urbanistico - architettonica</p>
<p>Riqualificazione in chiave "ecologica" dell'area pianificata attraverso l'estensione e rivisitazione delle aree verdi, la richiesta alle diverse attività insistenti nell'area di soddisfare elevati standard ambientali in termini di efficienza e risparmio energetico e/o ricorso alle fonti energetiche rinnovabili (solare termico, solare fotovoltaico, ecc) e, più in generale, di riduzione dell'uso di risorse naturali e di produzione di rifiuti, l'inserimento delle dotazioni e dei sistemi di gestione necessarie per incrementare la raccolta differenziata ed il corretto deposito preliminare e smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, provenienti dalle attività portuali</p>	<p>riqualificazione ambientale</p>

B. Inquadramento del contesto ambientale e territoriale di riferimento

B.1. Ambito di influenza territoriale

L'ambito di influenza territoriale è l'area entro cui potrebbero manifestarsi gli effetti ambientali derivanti dall'attuazione delle previsioni di Piano.

Nella fase preliminare (scoping) tale ambito era stato individuato verso terra nel Comune di San Benedetto del Tronto e, verso mare, nell'Unità Fisiografica n. 26⁸, che include il solo porto e ricade interamente nel comune di San Benedetto.

Tuttavia in esito a tale fase, in considerazione del livello di dettaglio richiesto dal CSLPP rispetto alle funzioni ammesse nella nuova Darsena Nord e del parere dello stesso CSLPP, che prescrive quale propedeutico l'adeguamento della viabilità e dei collegamenti da Nord al porto, si è ritenuto opportuno ampliare l'ambito di influenza territoriale del PRP in oggetto.

In particolare riteniamo, in via precauzionale, che esso corrisponda, verso terra, al Comune di Grottammare e a quello di San Benedetto del Tronto e, verso mare, alle Unità Fisografiche 25 – Dalla Foce del Torrente Tesino al Porto di San Benedetto del Tronto, 26 – Porto di San Benedetto del Tronto e 27 – Dal Porto di San Benedetto del Tronto alla Foce del fiume Tronto.

B.1.1. Caratterizzazione dell'ambito di influenza territoriale

Considerato come ambito di influenza ambientale quello costituito da entrambi i comuni di Grottammare e San Benedetto del Tronto e le Unità fisiografiche 25, 26 e 27 riportate in figura B.1_1, che è uno stralcio del Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere in cui sono visibili sia le tre unità fisiografiche interessate, sia i confini comunale, di seguito procediamo a tratteggiarne le principali caratteristiche.

⁸ Come identificata dal Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere

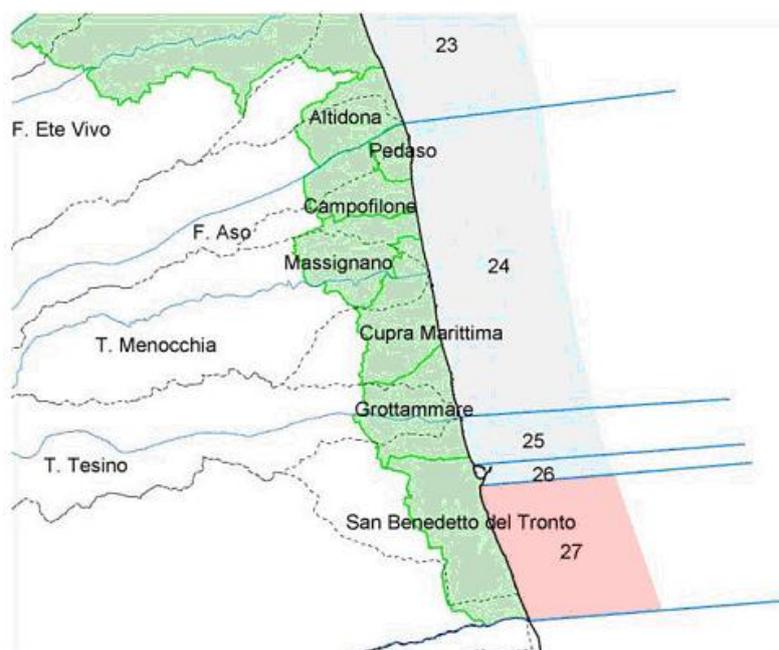


Figura B.1_1: Stralcio PGIAC. Unità Fiografiche 25, 26 e 27.

La popolazione potenzialmente interessata dagli effetti derivanti dall'attuazione delle previsioni di PRP è pari a 62.489 persone⁹ (4,06% della popolazione regionale¹⁰) e la superficie territoriale complessiva dei due comuni è pari a 43,09 kmq¹¹; da ciò deriva una densità di popolazione media pari a circa 1.450 abitanti/kmq¹², di molto superiore al dato medio regionale¹³.

Per un inquadramento generale relativo allo stato ambientale (e alla tendenza in atto) dell'ambito di influenza territoriale del PRP in oggetto, appare utile utilizzare lo Studio intitolato "Geografia delle Pressioni Ambientali delle Marche 2009"¹⁴. Tale studio, infatti, attribuisce ciascun comune della regione ad una classe di pressione o criticità ambientale e confronta i risultati del 2007, anno in cui è stata pubblicata la prima edizione dello Studio, con quelli del 2009.

⁹ Somma della popolazione residente al 1° gennaio 2012 nel comune di Grottammare (15.601) e in quello di San Benedetto del Tronto (46.888). Dati ISTAT. Elaborazioni: Sistema Informativo Statistico Regione Marche

¹⁰ Calcolato rispetto alla popolazione residente nelle Marche al 1° gennaio 2012. Dati ISTAT. Elaborazioni: Sistema Informativo Statistico Regione Marche

¹¹ Somma della superficie territorio comunale Grottammare pari a 17,79 kmq con quella di San Benedetto del Tronto pari a 25,30 kmq

¹² Densità di popolazione di Grottammare pari a 877 abitanti/kmq e di San Benedetto del Tronto pari a 1853 abitanti/kmq

¹³ Circa pari a 160 abitanti/kmq.

¹⁴ Pubblicazione dell'Assessorato all'Ambiente – Servizio Ambiente e Paesaggio – Regione Marche 2010.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

I differenti livelli di pressione o criticità ambientale sono identificati considerando sia le caratteristiche delle risorse ambientali (misurate dagli indicatori di stato) sia quelle delle attività antropiche (misurate dagli indicatori di pressione).

I diversi livelli di pressione individuano diversi livelli di impatto, intesi come grado di effettivo o probabile fattore di degrado/perdita delle risorse ambientali o come grado di incidenza negativa sulla salute della popolazione.

La maggiore o minore classe di pressione o criticità è, quindi, determinata dalla contestualità di una situazione negativa dello stato delle componenti ambientali e/o di rilevanti pressioni ambientali in atto.

I temi o aspetti considerati per determinare i diversi valori di pressione/criticità ambientale sono Aria, Acqua, Suolo, Natura, Insediamenti, Industria, Turismo e Rifiuti; tali temi corrispondono in gran parte a quelli con cui le previsioni di PRP potrebbero interferire. Ciò rende particolarmente opportuno l'utilizzo dello Studio per analizzare l'ambito di influenza ambientale in cui si inserisce il PRP ed entro cui potrebbero manifestarsi gli effetti delle previsioni in esso contenute, sebbene molti degli indicatori ivi utilizzati siano attualmente sostituibili con altri e molta parte dei dati impiegati per popolare tali indicatori ivi utilizzati sia piuttosto datata.

Gli indicatori impiegati per analizzare lo stato degli aspetti considerati nello Studio del 2009 sono riportati nella successiva tabella.

Tema	Indicatore	Tipo di dato	Fonte	Anno	
				Studio 2009	Studio 2007
ARIA	Inquinamento aria ambiente - emissioni inquinanti	Zonizzazione	Piano regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria ambiente	2007	2003
ACQUA	Qualità delle acque marino costiere	TRIX (stato trofico)	Dati campionamenti – Relazione annuale monitoraggio marino costiero (ARPAM)	2007	2004
	Qualità delle acque superficiali	SACA (stato ambientale dei corsi d'acqua)	Dati campionamenti – Relazione annuale acque superficiali interne (ARPAM)	2007	2004
	Qualità delle acque sotterranee	SCAS (stato chimico acque sotterranee)	Dati campionamenti – Relazione annuale acque sotterranee (ARPAM)	2007	2004
	Vulnerabilità da Nitrati	Delimitazione aree	Carta della vulnerabilità intrinseca di nitrati di origine agricola (Regione Marche)	2003	2003

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

	Consumi idrici	Volume di acqua erogata in mc	Dati volumi acqua erogata da acquedotti pubblici (AATO)	2007	2004
	Carico inquinante delle acque reflue	Carico per abitanti equivalenti	Dati carico totale acque reflue (Regione Marche)	2005	2003
SUOLO	Rischio sismico	Classe sismica	Dati classificazione sismica (Regione Marche)	2005	2005
	Rischio idrogeologico	Delimitazione aree rischio frana	Carta di delimitazione della aree a rischio (Autorità di Bacino regionale, interregionali e nazionale del Tevere)	2003	2003
	Rischio idraulico	Delimitazione aree a rischio esondazione	Carta di delimitazione della aree a rischio (Autorità di Bacino regionale, interregionali e nazionale del Tevere)	2003	2003
	Siti inquinati	n. siti inquinati	Catasto Regionale siti inquinati (Regione Marche)	2007	2005
NATURA	Fauna	Delimitazione delle aree di potenziale idoneità ambientale per le specie dei SIC e ZPS	Documento "Verso una Rete Ecologica regionale" – Carta 3 (Regione Marche – WWF)	2004	2004
	Vegetazione	Delimitazione aree "hotspot" ed emergenze botanico - vegetazionali	Documento "Verso una Rete Ecologica regionale" – Carta 11 (Regione Marche – WWF)	2004	2004
	Aree di interesse naturalistico interferite dall'urbanizzato e dalle infrastrutture	Delimitazione aree "hotspot di biodiversità"	Documento "Verso una Rete Ecologica regionale" – Carta 13 (Regione Marche – WWF)	2004	2004
		Delimitazione aree secondo classi	Carta CORINE LAND COVER (ISPRA)	2000	2000
		Delimitazione aree urbanizzate	Carta dei confini e delle aree urbanizzate (Regione Marche)	2004	2004
		Grafi degli assi e dati della larghezza	Assi autostradali, stradali e ferroviari. Restituzione cartografica (Regione Marche)	2000	2000
	INSEDIAMENTI	Edificato e infrastrutture	Delimitazione edifici residenziali e produttivi	Carta Tecnica Regionale - CTR (Regione Marche)	2000
Grafi degli assi e dati della larghezza			Assi autostradali, stradali e ferroviari. Restituzione cartografica (Regione Marche)	2000	2000
Edificato interessato dal rischio idrogeologico e idraulico		Delimitazione aree rischio esondazione e frana	Carta di delimitazione della aree a rischio (Autorità di Bacino regionale, interregionali e nazionale del Tevere)	2003	2003
		Delimitazione edifici residenziali e produttivi	Carta Tecnica Regionale - CTR (Regione Marche)	2000	2000

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

INDUSTRIA	Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale (AERCA)	Elenco Comuni ricadenti e delimitazione area	Atti di individuazione e delimitazione AERCA (Regione Marche)	2005	2005
	Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Elenco degli stabilimenti a rischio	Elenco delle industrie a rischio di incidente rilevante	2008	2008
TURISMO	Presenze turistiche	Presenze turistiche annuali per kmq	Dati relativi al movimento turistico nei Comuni (Regione Marche)	2007	2004
RIFIUTI	Produzione di rifiuti urbani	Kg di rifiuti urbani procapite	Dati catasto regionale rifiuti (ARPAM)	2006	2004
	Produzione di rifiuti speciali pericolosi	Tonnellate di rifiuti speciali pericolosi	Dati catasto regionale rifiuti (ARPAM)	2006	2004
	Rifiuti indifferenziati	Tonnellate di rifiuti indifferenziati	Dati catasto regionale rifiuti (ARPAM)	2006	2004
	Discariche	Superficie delle discariche	Elenco discariche di rifiuti urbani in esercizio (Regione Marche)	2005	2005

Lo Studio, quindi, assegna dei pesi ai singoli indicatori o ai temi presi in esame per consentire di considerare congiuntamente tutti gli indicatori e ottenere un valore riassuntivo (indice) che corrisponde al "livello di pressione ambientale complessivo" in base al quale si definisce in subordine la "classe di pressione ambientale a cui appartiene ciascun comune della regione.

I risultati ottenuti applicando la metodologia brevemente descritta (per informazioni di maggior dettaglio si rimanda interamente allo Studio¹⁵) sono rappresentati in due diverse carte: la prima suddivide i comuni della regione in 5 diverse classi (da 1 = livello di pressione ambientale bassa a 5 = livello di pressione ambientale alta), la seconda, versione semplificata della prima, li suddivide in 3 classi (B = bassa, da unione delle classi 1 e 2; M = media, corrispondente alla classe 3 della prima carta; A = alta, da unione delle classi 4 e 5 della prima carta).

Interessante nello Studio del 2009 è, inoltre, il confronto con lo stesso studio del 2007, in quanto permette di analizzare la tendenza in atto, seppur in un lasso di tempo piuttosto ridotto.

¹⁵ Paragrafi da 1.1 a 1.8 e paragrafo 2.1. della Geografia delle Pressioni Ambientali delle Marche 2009

Nella successiva figura viene riportato uno stralcio della Carta principale (quella suddivisa in 5 classi di pressione) "Geografia delle pressioni Ambientali" relativa ai comuni di nostro interesse, che confronta la situazione del 2007 rispetto a quella del 2009.

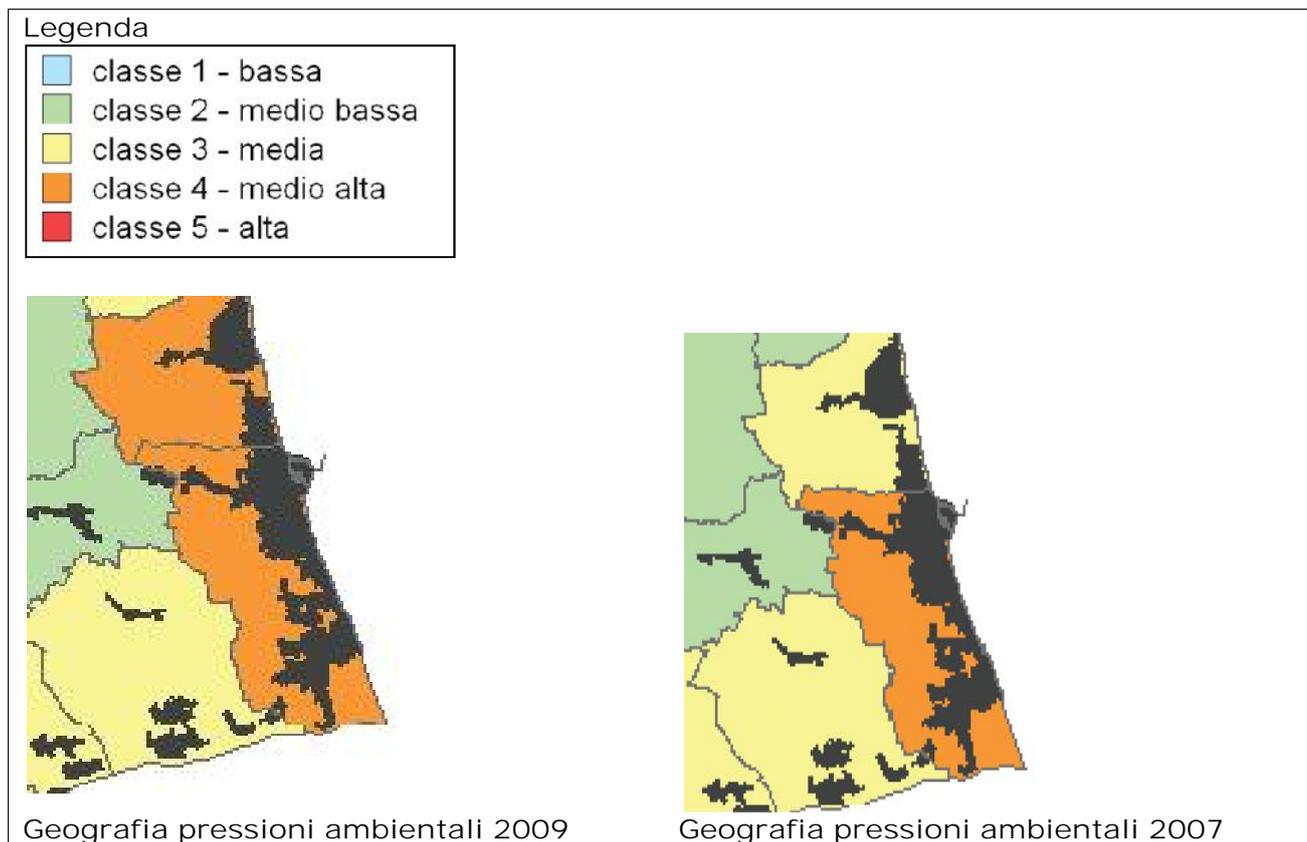


Figura B.1.2: Stralcio geografia delle pressioni ambientali 2007 e 2009

Nel confronto tra i due anni di riferimento, appare evidente il passaggio del Comune di Grottammare dalla classe di pressione ambientale 3 (media) alla classe 4 (medio alta); mentre il Comune di San Benedetto del Tronto presenta in entrambi gli studi un livello di pressione ambientale medio alta.

Lo Studio evidenzia che i peggioramenti dei livelli di pressione ambientale tra il 2007 e il 2009, che interessano complessivamente 44 comuni della Regione (vedi pf. 2.3. Risultati e conclusioni), sono prioritariamente attribuibili ai temi della qualità dell'aria e dei siti inquinati.

Nell'effettuare l'analisi dei risultati ottenuti, lo Studio, inoltre, individua quattro ambiti caratterizzati, rispetto al resto del territorio regionale, da un più significativo livello di pressione ambientale e, per ciascuno di essi, riporta un breve focus su quelle che sono le principali criticità rilevate.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

I Comuni di San Benedetto del Tronto e Grottammare appartengono all'Ambito D. Tale ambito si caratterizza per una urbanizzazione continua sulla costa che si salda a quella presente lungo la bassa Valle del Tronto, fino ad Ascoli Piceno, composta da edifici residenziali e da insediamenti industriali, oltre che da un insieme di infrastrutture viarie e ferroviarie. Nel caso delle infrastrutture, lungo la costa si trova la ferrovia della linea adriatica, l'autostrada A14 e la S.S. n 16, mentre nella Valle del Tronto si trova il raccordo autostradale o superstrada da San Benedetto del Tronto ad Ascoli Piceno e la strada n. 4 che percorre tutta la vallata a cui si aggiunge l'altra strada principale che corre sul lato destro del fiume, collegando la S.S. 16 presso Martinsicuro (Abruzzo) ad Ascoli Piceno, con alcuni tratti ricadenti in territorio marchigiano. Per quanto riguarda il sistema insediativo si nota l'edificazione, quasi senza soluzione di continuità, lungo la fascia costiera e anche il tessuto continuo nella fascia del fondovalle del Tronto, segnata dalla congiunzione, determinata dalle zone industriali, tra il centro di Ascoli Piceno e i nuclei residenziali minori e di recente formazione.

COMUNI	INDICATORI																						
	Inquinamento Aria - emissioni	Qualità acque marino costiere	Qualità acque superficiali	Qualità acque sotterranee	Vulnerabilità da nitrati	Consumi idrici	Carico inquinante acque reflue	Rischio sismico	Rischio idrogeologico	Rischio idraulico	Siti inquinati	Fauna	Vegetazione	Aree naturali interferite	Edificato e infrastrutture	Edificato a rischio idrogeologico	AERCA	Industrie rischio incidente rilevante	Presenze turistiche	Produzione di rifiuti urbani	Produzione di rifiuti speciali pericolosi	Rifiuti indifferenziati	Discariche
San Benedetto del Tronto	5	0	3	0	4	3	5	1	1	5	5	2	4	3	5	4	0	0	5	5	4	4	0
Grottammare	5	0	3	0	5	3	4	1	4	4	3	1	5	2	4	4	0	0	5	5	4	4	0

Nella precedente tabella, sono stati riportati i pesi attribuiti ai singoli indicatori per ciascuno dei due comuni di nostro interesse.

Dall'analisi di tali pesi si evince chiaramente che le principali criticità riguardano la qualità dell'aria, le presenze turistiche e la produzione di rifiuti urbani e di rifiuti speciali pericolosi.

Per quanto attiene alla qualità dell'aria, entrambi i Comuni interessati, infatti, come si evince dalla Zonizzazione regionale della qualità dell'aria, definita con DACR n. 57/2007 ai sensi del d.lgs 351/99, in Zona A¹⁶.

Il dato dell'incidenza territoriale delle presenze turistiche risulta pari a 69.599 p/kmq per San Benedetto del Tronto e a 27.674 p/kmq per Grottammare.

Per quanto riguarda i rifiuti urbani, la quantità prodotta è pari a 722 kg/abitanti a San Benedetto del Tronto, a 666 kg/abitanti a Grottammare.

Entrambi i Comuni registrano livelli alti di pressione anche per l'aspetto vulnerabilità da nitrati e al carico inquinate delle acque reflue; relativamente a quest'ultimo parametro, il carico in abitanti equivalenti complessivi è pari a 141.638 a.e. per San Benedetto del Tronto e a 50.708 a.e. per Grottammare.

Nel caso del rischio idraulico, da associare alla presenza del Fiume Tronto e del Torrente Tesino e alle relative zone di esondazione, si evidenzia un livello elevato sia per San Benedetto del Tronto (livello 5), che per Grottammare (livello 4), determinati da una rilevante incidenza sull'intero territorio delle aree a diverso grado di rischio idraulico.

Nei due Comuni costieri si registrano, infine, livelli elevati di pressione ambientale (livello 4 e 5) relativamente all'edificato e alle infrastrutture.

¹⁶ Zona (unica regionale) nella quale i livelli del PM10 e del biossido di azoto comportano il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme

B.2. Ambito di influenza ambientale

L'ambito di influenza ambientale di un piano è costituito dall'insieme dei temi/aspetti ambientali con cui il piano interagisce, determinando, come conseguenza, impatti ovvero l'alterazione dello stato di tali temi/aspetti. Tale alterazione può essere qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine, permanente e temporanea, singola e cumulativa, positiva o negativa.

L'intensità (significatività) e l'ampiezza (ambito di influenza territoriale) degli effetti causati da un porto sono correlati alla sua grandezza, alle attività che esso ospita, alla localizzazione ed alle modalità di gestione del porto stesso.

Nelle fasi preliminari del processo di pianificazione e di definizione dei contenuti del Rapporto Ambientale (scoping), l'individuazione dell'ambito di influenza ambientale del PRP è avvenuta sulla base dei soli obiettivi generali di Piano mediante l'impiego della check list di cui all'Allegato II - Criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi, paragrafo 2 - Individuazione delle interazioni delle Linee Guida Regionali sulla VAS.

Attualmente per circoscrivere l'ambito di influenza ambientale del PRP di San Benedetto del Tronto si dispone di informazioni molto dettagliate; infatti, gli obiettivi generali sono stati declinati in una serie di azioni specifiche e di relative norme tecniche attuative, che recepiscono il parere del CSLLPP.

Ciò consente di rivedere l'insieme di interazioni individuate, impiegando il modello Determinante - Pressione – Stato - Impatto- Risposta (DPSIR) e di integrare tale insieme, considerando anche i potenziali impatti derivanti dalla realizzazione e dal successivo utilizzo della darsena Nord, per cui, rispetto alla versione iniziale di PRP, si dispone ora di elementi conoscitivi di elevato dettaglio.

A supporto di tale revisione sono state, inoltre, impiegate le già citate Linee Guida per l'Applicazione dell'Approccio LCA ai Porti¹⁷ che costituiscono il risultato del Progetto LIFE10 ENV/IT/000369 LCA4PORTS.

Nell'applicare il Modello DPSIR si considera il PRP quale Determinante e le singole azioni di piano quali Pressioni.

¹⁷ È possibile scaricare il documento dal sito <http://www.lca4ports.eu/index.php/it/progetto/azioni/81-azioni/111-linee-guida-per-l%E2%80%99applicazione-dell%E2%80%99approccio-lca-ai-porti>

Lo Stato di ciascun tema/aspetto ambientale interessato da una o più Pressioni verrà successivamente caratterizzato (paragrafo B.2.1.) mediante l'impiego degli Indicatori di contesto/stato disponibili e gli Impatti sono qui solo individuati in chiave generale, per la stima della loro significatività e, laddove possibile, per la misurazione della loro entità si rimanda alla sezione D del presente Rapporto Ambientale.

Infine, le Risposte sono le misure di mitigazione e/o compensazione definite al termine della valutazione degli effetti, anche cumulativi, al paragrafo D.4.

B.2.1. Le azioni/pressioni del PRP

L'identificazione delle Pressioni comporta la suddivisione delle azioni del PRP per categorie (macro azioni).

Di seguito elenchiamo, quindi, le macro azioni del PRP con una breve descrizione dei contenuti delle stesse:

1. Ampliamento del Porto (darsena nord) e adeguamento dei collegamenti;
2. Nuova darsena nord;
3. Nuovi collegamenti da e verso il porto;
4. Riordino funzionale del porto esistente;
5. Riqualificazione e potenziamento porto esistente;
6. Dotazione degli standard previsti dal Piano Regionale dei Porti;
7. Accessibilità pedonale e ciclabile;
8. Promozione della qualità urbanistico – architettonica;
9. Riqualificazione ambientale;
10. Superamento delle barriere architettoniche.

Azione/Pressione 1. Ampliamento del Porto (darsena nord) e adeguamento dei collegamenti

In tale azione si intendono ricomprendere tutte le previsioni di ampliamento e nuova costruzione previste dal PRP, che comportano, dunque, una fase di cantiere.

In particolare, quindi, nell'azione/pressione 1 sono inclusi:

- la realizzazione della Darsena Nord, già presente nel primo "progetto" di porto del 1968 (approvato con DM n. 2722 del 02/07/1985), nella conformazione ottimale individuata nel 1994 dal Ministero dei Lavori pubblici mediante applicazione di modello fisico – matematico su fondo mobile e riportata nella Relazione generale del Piano Regionale dei Porti;
- la realizzazione delle opere infrastrutturali di miglioramento degli accessi all'area portuale.

Per quanto riguarda la realizzazione delle opere infrastrutturali di miglioramento degli accessi all'area portuale è doveroso evidenziare che:

- ricadendo al di fuori dell'ambito portuale, ha valore puramente indicativo;
- il PRP contiene due possibili soluzioni in tal senso;

tuttavia, poiché lo stesso CSLLPP, nel parere di competenza sul PRP l'ha indicata quale condizione necessaria e propedeutica alla costruzione della Darsena Nord, è altrettanto doveroso tenere in considerazione tale previsione nell'ambito della VAS.

Le ipotesi di adeguamento dei collegamenti incluse nel PRP partono dalla necessità di perseguire tre obiettivi principali:

1. la separazione dei flussi operativi strettamente portuali (movimentazioni natanti e mezzi d'opera sulle banchine e aree retrostanti) da quelli stradali cittadini;
2. il miglioramento dell'accessibilità al Porto sia ciclo - pedonale che, soprattutto, veicolare;
3. il collegamento diretto alla grande viabilità.

Al fine di separare i flussi strettamente portuali da quelli cittadini (primo obiettivo), il PRP prevede l'inserimento delle aree cantieristiche, che rappresentano la maggior fonte di commistione tra i percorsi viari cittadini e quelli portuali, all'interno dell'Ambito Operativo Portuale; tale previsione assieme a quella del progetto "travel lifts", dovrebbe far sì che i mezzi d'opera cantieristici viaggino all'interno delle proprie zone delimitate con il minimo disturbo rispetto agli altri percorsi.

Al fine di migliorare la viabilità e, più in generale, i collegamenti al porto (secondo obiettivo), il PRP prevede l'adeguamento dei sottopassi ferroviari e la creazione, ex novo, di un sottopasso, fra Via Manzoni e Piazza del Pescatore, in prossimità del parcheggio scambiatore, già realizzato, e del futuro progetto di realizzazione di una autostazione (parcheggio retro stazione con accesso da via Calatafimi e via Gramsci - piazza Stazione ferroviaria).

Al fine di garantire il collegamento tra il porto e la grande viabilità autostradale (terzo obiettivo), considerata la localizzazione e la distanza dal casello di San Benedetto sud¹⁸, il collegamento più appropriato appare quello con il casello di Grottammare, posto a nord del Porto a circa 2,5 km e in diretta comunicazione con la S.S.n.16.

Per tale collegamento sono state avanzate due possibili alternative, attualmente allo studio; la prima è quella di creare un sottopasso alla ferrovia su via D'Annunzio, in corrispondenza della rotatoria dell'ex Stadio "F.lli Ballarin", e la seconda è quella di realizzare un collegamento, sempre in sottopasso, dal lungomare di Grottammare, da comprendersi all'interno del progetto di una bretella collinare di scorrimento veloce che colleghi l'attuale circonvallazione di San Benedetto con il casello di Grottammare.

Le ipotesi di adeguamento dei collegamenti incluse nel PRP sono illustrate specificatamente nella Tavola 14.b.

Stato	Acqua - Qualità delle acque marino costiere
Impatto	Alterazione della qualità delle acque dovuta alle operazioni di cantiere svolte in mare, alla movimentazione dei sedimenti derivanti dall'escavo per la realizzazione degli imbasamenti delle infrastrutture e ad eventuali sversamenti accidentali

¹⁸ sito in località Porto d'Ascoli a circa 6 km dal Porto – cfr. tav.14 "Infrastrutture esistenti"

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Stato	Aria - Qualità dell'aria
Impatto	Alterazione della qualità dell'aria dovute all'emissione di polveri e di gas di scarico dei mezzi di cantiere

Stato	Cambiamenti climatici – emissioni climalteranti
Impatto	Incremento delle emissioni climalteranti dovuto ai gas di scarico dei mezzi di cantiere

Stato	Biodiversità – Conservazione
Impatto	Alterazioni dell'ecosistema marino e disturbo dovuti alla movimentazione dei mezzi di lavoro e di sedimenti, sottrazione temporanea di habitat.

Stato	Salute Umana - Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio
Impatto	Emissioni sonore e vibrazioni connesse alle operazioni di cantiere ed al transito dei mezzi pesanti

Stato	Mobilità - Traffico
Impatto	Incremento dei flussi di traffico, specie pesante, da e per il porto dovuto allo spostamento dei mezzi di cantiere ed alla fornitura dei materiali necessari

Stato	Energia - Consumi
Impatto	Incremento dei consumi energetici dovuto alle fasi di cantiere

Stato	Rifiuti - Produzione
Impatto	Incremento della produzione dei rifiuti da demolizione e costruzione

Stato	Attività produttive – Qualità dell'offerta turistica
Impatto	Interferenze della cantierizzazione con la fruizione turistica della costa

Azione/Pressione 2. Nuova darsena nord

La nuova darsena Nord sarà destinata alla cantieristica navale locale (prevalente in termini di superficie destinata a tale attività), alle piccole crociere e ai grandi yacht, alle imbarcazioni di servizio, alle attività artigianali e commerciali compatibili e connesse al porto, nonché ai servizi ed impianti tecnici.

Stato	Acqua - Qualità delle acque marino costiere
Impatto	Alterazione della qualità delle acque dovuta all'incremento del traffico marittimo connesso all'ampliamento e all'aumento del carico ambientale in genere

Stato	Acqua - Consumi
Impatto	Incremento dei consumi idrici connesso all'ampliamento ed all'insediarsi dei nuovi usi, funzioni ed attività ad esso connessi.

Stato	Aria - Qualità dell'aria
Impatto	Variazioni della qualità dell'aria dovute all'incremento dei flussi di traffico da e verso il porto e all'insediarsi di nuove attività e/o al potenziamento di quelle già esistenti

Stato	Cambiamenti climatici – emissioni climalteranti
Impatto	Variazione delle emissioni climalteranti dovute all'incremento dei flussi di traffico da e verso il porto e all'insediarsi di nuove attività e/o al potenziamento di quelle già esistenti

Stato	Biodiversità – Conservazione
Impatto	Disturbo dovuto all'incremento dei flussi di traffico navale e sottrazione di habitat

Stato	Patrimonio Culturale – Assetto territoriale
Impatto	Modifiche dell'assetto territoriale e della conseguente percezione paesaggistica

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Stato	Mobilità - Traffico
Impatto	Incremento dei flussi di traffico da e per il porto dovuto all'aumentata potenzialità

Stato	Energia - Consumi
Impatto	Incremento dei consumi energetici connesso all'ampliamento ed all'insediarsi dei nuovi usi, funzioni ed attività ad esso connessi

Stato	Rifiuti - Produzione
Impatto	Incremento della produzione dei rifiuti portuali connesso all'ampliamento ed all'insediarsi dei nuovi usi, funzioni ed attività ad esso connessi

Stato	Rifiuti - Gestione
Impatto	Miglioramento della gestione dei rifiuti portuali mediante l'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – art. 40 delle NTA

Stato	Attività Produttive– Qualità dell'offerta turistica
Impatto	Incremento e miglioramento dell'offerta turistica dovuto all'aumentata potenzialità del porto ed all'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parti I e II delle NTA

Stato	Attività Produttive – Prelievo di risorse
Impatto	Incremento dei consumi di acqua, energia e di sostanze pericolose

Azione/Pressione 3. Nuovi collegamenti da e verso il porto

Come anticipato nella descrizione dell'azione/pressione 1, i nuovi collegamenti (vedi Tavola 14. b) sono attualmente in fase di studio; inoltre, le previsioni del PRP in tal senso non hanno valore cogente, in quanto sono localizzate al di fuori dell'ambito di applicazione delle NTA di piano.

Ciò considerato, la successiva individuazione dei potenziali impatti è stata puntualizzata esaminando, da un lato gli effetti "tipici" di un'infrastruttura lineare, dall'altro gli obiettivi dell'adeguamento della viabilità postisi che consistono, soprattutto, nella separazione dei flussi strettamente portuali da quelli cittadini e di fruizione turistica della costa e, quindi, indirettamente dovrebbero ridurre le situazioni di congestione da traffico, piuttosto frequenti nel periodo estivo.

Inoltre, l'individuazione dei potenziali impatti di seguito proposta, è avvenuta considerando il contesto in cui si inseriscono le previsioni di adeguamento dei collegamenti: un contesto fortemente antropizzato e frammentato dal punto di vista ecologico (vedi pf. B.2.1., sezione Biodiversità), per cui difficilmente potrebbero prodursi impatti negativi in termini di conservazione di specie e/o di sottrazione di habitat di pregio.

Stato	Aria - Qualità dell'aria
Impatto	Miglioramento della qualità dell'aria dovuto ad una migliore distribuzione dei flussi di traffico ed alla diminuzione dei fenomeni di congestione

Stato	Salute Umana – Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio
Impatto	Incremento della popolazione esposta a livelli di rumore eccedenti i limiti

Stato	Suolo - Consumo
Impatto	Trasformazione di suolo semi naturale in urbanizzato

Stato	Patrimonio Culturale – Assetto territoriale
Impatto	Modifiche dell'assetto territoriale e della conseguente percezione

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

	paesaggistica
--	---------------

Stato	Mobilità - Traffico
Impatto	Riduzione dei fenomeni di congestione del traffico sulla fascia costiera

Stato	Attività produttive – Qualità dell’offerta turistica
Impatto	Miglioramento della fruizione turistica della costa attraverso la riduzione dei fenomeni di congestione

Azione/Pressione 4. Riordino funzionale del porto esistente

Il PRP articola l’area portuale in ambiti, sottoambiti e aree individuate in base alla localizzazione e conseguentemente all’assetto funzionale del porto.

L’articolazione dell’area portuale è stata realizzata in modo che all’interno di un stesso sub-ambito gli usi siano aggregati per “famiglie”, tenendo conto che all’interno della stessa famiglia gli usi consentiti siano quelli affetti da similari carichi urbanistici e ambientali.

Stato	Salute Umana – Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio
Impatto	Riduzione della popolazione esposta a livelli di disturbo e/o rischio a seguito della razionalizzazione della localizzazione dei diversi usi e funzioni

Stato	Patrimonio Culturale – Assetto territoriale
Impatto	Modifiche all’assetto territoriale e all’attuale percezione paesaggistica

Stato	Mobilità - Traffico
Impatto	Riduzione dei fenomeni di congestione del traffico sulla fascia costiera a seguito della razionalizzazione della localizzazione dei diversi usi e funzioni

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Stato	Rifiuti - Gestione
Impatto	Miglioramento della gestione dei rifiuti portuali mediante l'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – art. 40 delle NTA

Stato	Attività Produttive – Qualità dell'offerta
Impatto	Incremento e miglioramento dell'offerta turistica dovuto alla razionalizzazione della localizzazione dei diversi usi e funzioni

Azione/Pressione 5. Riqualficazione e potenziamento del porto esistente

Comprende tutte le previsioni inerenti alla riqualficazione ed al potenziamento del Porto e delle attività esistenti, che, incrementando l'attrattività dell'infrastruttura, potrebbero determinare una serie di impatti indiretti rispetto alle componenti ambientali.

Stato	Acqua - Qualità delle acque marino costiere
Impatto	Alterazione della qualità delle acque dovuta all'incremento del traffico marittimo connesso alla riqualficazione ed al potenziamento delle attività già presenti nel porto, con specifico riferimento al diportismo nautico

Stato	Acqua - Consumi
Impatto	Incremento dei consumi idrici connesso all'aumentata attrattività del porto innestata dalla riqualficazione e dal potenziamento delle attività già presenti

Stato	Aria - Qualità dell'aria
Impatto	Variazioni della qualità dell'aria dovute all'incremento dei flussi di traffico da e verso il porto a causa dell'aumentata attrattività

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Stato	Biodiversità – Conservazione
Impatto	Disturbo dovuto all'incremento dei flussi di traffico marittimo per l'aumentata attrattività del porto a seguito della riqualificazione e del potenziamento delle attività presistenti

Stato	Mobilità - Traffico
Impatto	Incremento dei flussi di traffico da e per il porto per l'aumentata attrattività del porto a seguito della riqualificazione e del potenziamento delle attività presistenti

Stato	Energia - Consumi
Impatto	Incremento dei consumi energetici dovuto all'aumentata attrattività del porto a seguito della riqualificazione e del potenziamento delle attività presistenti

Stato	Rifiuti - Produzione
Impatto	Incremento della produzione dei rifiuti portuali per l'aumentata attrattività del porto

Stato	Attività produttive – Qualità dell'offerta turistica
Impatto	Incremento e miglioramento dell'offerta turistica dovuto alla riqualificazione ed al potenziamento delle attività presistenti

Azione/Pressione 6. Dotazione standard previsti dal Piano Regionale dei Porti

Il Capitolo 5 del Piano Regionale dei Porti, a cui si rimanda interamente per informazioni di maggior dettaglio, definisce i criteri generali, gli indirizzi e gli standard da perseguire nella pianificazione dei porti regionali.

Il PRP in oggetto recepisce le indicazioni del sovra ordinato piano regionale, con particolare riferimento agli standard nautici, ambientali e per i servizi ed attrezzature di base a terra, sulle banchine e sui pontili di cui al pf. 5.1.2. del Piano regionale dei porti.

In particolare in tale azione/pressione viene considerato il recepimento da parte del PRP degli standard relativi a:

- parcheggi auto;
- servizi igienici;
- impianti tecnologici (elettrici, di illuminazione, idrici, antincendio);
- installazioni per la sicurezza a mare (scalette di risalita, salvagenti);
- segnalamenti marittimi (mede, boe, fari, fanali e dispositivi similari).

Infatti, il recepimento degli ulteriori standard definiti al già richiamato pf. 5.1.2. del Piano regionale dei Porti viene tenuto in considerazione nelle successive azioni di PRP.

È necessario ricordare che, ad eccezione della nuova darsena Nord di progetto, il PRP non prevede un ampliamento dell'attuale area portuale, per cui il reperimento delle aree da destinare alla dotazione degli standard summenzionati è avvenuto senza ulteriore consumo di suolo, ma unicamente mediante la razionalizzazione degli usi e degli spazi esistenti.

Stato	Salute Umana – Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio
Impatto	Riduzione della popolazione esposta a livelli di disturbo e/o rischio sia per la dotazione dei dispositivi per la sicurezza a mare sia per le migliori condizioni igieniche determinate dalla nuova disponibilità di servizi igienici

Stato	Mobilità - Traffico
Impatto	Miglioramento della gestione dei flussi di traffico e riduzione dei fenomeni di congestione grazie all'aumentata disponibilità di parcheggi nell'area portuale

Stato	Attività produttive – Qualità dell'offerta turistica
Impatto	Incremento e miglioramento dell'offerta turistica

Azione/Pressione 7. Accessibilità pedonale e ciclabile

L'accesso pedonale e ciclabile è stato studiato mediante la realizzazione di una serie di percorsi in appoggio e prosecuzione di quelli esistenti. La rete ciclabile, infatti, risulta essere già notevolmente estesa nel Comune di San Benedetto. Si prevedono dei piccoli tratti di pista ciclabile da realizzare specie per collegare da est ad ovest il Porto con la Città sfruttando i sottopassi esistenti e quelli di previsione. In relazione alla futura darsena nord viene proposta anche una prosecuzione della pista verso nord (confine con il comune di Grottammare) che attraversa le zone di espansione.

Stato	Aria - Qualità dell'aria
Impatto	Miglioramento della qualità dell'aria dovute all'incremento della mobilità sostenibile

Stato	Cambiamenti climatici – emissioni climalteranti
Impatto	Riduzione delle emissioni climalteranti dovute all'incremento della mobilità sostenibile

Stato	Salute Umana – Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio
Impatto	Riduzione della popolazione esposta a livelli di disturbo grazie all'incremento della mobilità sostenibile

Stato	Mobilità
Impatto	Incremento della mobilità sostenibile

Stato	Attività produttive – Qualità dell'offerta turistica
Impatto	Incremento e miglioramento dell'offerta turistica in chiave sostenibile

Azione/Pressione 8. Promozione della qualità urbanistico – architettonica

Il PRP promuove la qualità urbanistica e architettonica, da intendersi come coerente sviluppo progettuale che recepisce le esigenze di carattere funzionale, sociale e formale garantendo, al contempo, un armonico inserimento nell'ambiente circostante.

A tal fine, il P.R.P. prevede ad esempio:

- la valutazione delle qualità architettonica delle diverse proposte progettuali da parte delle strutture tecniche competenti nominate dalla Giunta Comunale, che potranno avvalersi anche della struttura regionale con competenza in materia di pianificazione portuale;
- l'integrazione degli impianti tecnologici in genere, inclusi quelli per la produzione di energia, all'interno degli edifici ovvero la loro schermatura;
- l'utilizzo di materiali e finiture naturali o riciclabili e l'impiego di tecniche di mascheramento tra le quali il cosiddetto "verde verticale" nella realizzazione degli edifici;
- la schermatura dei punti di raccolta dei rifiuti solidi urbani;
- quantità minime di verde pubblico;
- il divieto di ampliamento delle sede stradali a scapito o pregiudizio degli spazi verdi, degli elementi di arredo e delle pertinenze;
- il divieto di utilizzare le aree a verde per il deposito di materiali, il parcheggio di autoveicoli, lo scarico di qualsiasi prodotto e/o sostanza non funzionale al mantenimento del verde stesso, l'edificazione di volumi accessori sia fuori terra che entro terra;
- la pavimentazione delle superfici non destinate alle sedi stradali ed alle aree di sosta con laterizio, conglomerato bituminoso colorato o legno trattato.

Stato	Patrimonio Culturale – Assetto territoriale
Impatto	Miglioramento dell'inserimento e della percezione paesaggistica dell'infrastruttura portuale nel suo complesso

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Stato	Attività produttive – Qualità dell’offerta turistica
Impatto	Miglioramento dell’offerta turistica

Azione/Pressione 9. Riqualficazione Ambientale

Tale azione include tutte le previsioni di cui al Titolo III, Parte I, delle Norme Tecniche di Attuazione del PRP, previsioni il cui obiettivo è assicurare l’adempimento delle norme vigenti in materia ambientale ed incrementare la sostenibilità ambientale dell’infrastruttura portuale, anche in adeguamento agli standard definiti dal Piano regionale dei Porti (cfr. Capitolo 5 del Piano).

Stato	Acqua - Qualità delle acque marino costiere
Impatto	Miglioramento della qualità delle acque in relazione all’attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell’Ambiente – artt. 41 e 42 delle NTA

Stato	Acqua – Consumi
Impatto	Razionalizzazione e contenimento dei consumi idropotabili attraverso l’attuazione delle norme di cui al III, Parte I – Tutela dell’Ambiente – art. 47 delle NTA

Stato	Aria – Qualità
Impatto	Riduzione e contenimento delle emissioni atmosferiche inquinanti dovuto all’attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell’Ambiente – artt. da 43 a 46 delle NTA

Stato	Cambiamenti climatici – emissioni climalteranti
Impatto	Riduzione e contenimento delle emissioni climalteranti dovuto all’attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell’Ambiente - – artt. da 43 a 46 delle NTA

Stato	Salute Umana – Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio
Impatto	Riduzione dell’esposizione a fattori di rischio attraverso

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

	l'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – art. 44 delle NTA
--	---

Stato	Energia - Consumi
Impatto	Contenimento e variazione dei consumi energetici (mediante il ricorso alle rinnovabili) dovuto all'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – artt. da 43 a 46 delle NTA

Stato	Rifiuti - Gestione
Impatto	Miglioramento della gestione dei rifiuti portuali mediante l'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – art. 40 delle NTA

Stato	Turismo – Qualità dell'offerta
Impatto	Miglioramento dell'offerta turistica in chiave sostenibile dovuto all'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – delle NTA

Stato	Attività produttive – Prelievo di risorse
Impatto	Riduzione dei consumi di acqua ed energia attraverso l'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – delle NTA

Azione/Pressione 9. Superamento delle barriere architettoniche

In adeguamento a quanto previsto dal Piano Regionale dei Porti, il PRP in oggetto prevede una serie di interventi tesi ad assicurare l'accessibilità al porto anche a persone di ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

Tale azione, quindi, include tutte le previsioni di cui al Titolo III, parte II delle NTA di PRP.

Stato	Turismo – Qualità dell'offerta
Impatto	Miglioramento dell'offerta turistica in chiave sostenibile dovuto all'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte II –

	Superamento delle barriere architettoniche – delle NTA.
--	---

B.2.1. Ambito di influenza ambientale: stato attuale e tendenza in atto

Attraverso l'individuazione dei fattori di pressione (azioni di PRP), dello Stato (componenti ambientali e temi interessati dal fattore di pressione) e dell'impatto (potenziale alterazione qualitativa e/o quantitativa della componente ambientale interessata dal fattore di pressione), è stato, quindi, ricostruito l'ambito di influenza ambientale del PRP.

Nella successiva tabella viene riassunto l'ambito di influenza ambientale del PRP in oggetto e accanto a ciascun aspetto ambientale interessato viene riportato l'indicatore che verrà successivamente impiegato per la sua caratterizzazione (descrizione dello stato attuale e tendenza in atto).

Tema	Aspetto	Indicatore	Fonte
ACQUA	Qualità acque marine costiere	Indice di Stato Trofico - TRIX	RSA Marche e Report annuali ARPAM
	Consumi	Consumi idrici potabili	RSA Marche e Report sostenibilità comunale
ARIA	Qualità	Classe inquinamento aria ambiente	Piano di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria Ambiente
		PM10. Numero dei superamenti del valore limite giornaliero	RSA Marche e Report sostenibilità comunale
CAMBIAMENTI CLIMATICI	Emissioni climalteranti	Emissioni di CO2 equivalente pro capite	RSA Marche e Report sostenibilità comunale
BIODIVERSITA'	Frammentazione di habitat	Indice di conservazione del paesaggio (ILC)	Progetto Rete Ecologica Marche (REM)
		Indice di frammentazione da infrastrutture (IFI)	
		Indice di frammentazione da urbanizzazione lineare (UFI)	
	Conservazione	Presenza di habitat di interesse prioritario, aree protette e/o aree della Rete Natura 2000	Cartografia Regionale di settore

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

		Bionomia dei fondali portuali e circostanti	Indagini e Studi su modello matematico per l'individuazione della conformazione ottimale della darsena nord del porto di San Benedetto del Tronto - Survey bionomico
SALUTE UMANA	Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio	Classificazione acustica area	Piano di Classificazione Acustica Comunale
SUOLO	Consumo	Superficie urbanizzata	Atlante del Consumo di suolo
PATRIMONIO CULTURALE	Assetto territoriale	Immagini e descrizione stato attuale	Relazione generale PRP e sopralluoghi
MOBILITA'	Traffico	Tasso di motorizzazione	RSA Marche e Report sostenibilità comunale
		Flussi di traffico urbano	Relazione Integrativa PRP
		Flussi di traffico autostradale	Relazione Integrativa PRP e Report sostenibilità comunale
ENERGIA	Consumi	Consumi finali di energia elettrica	RSA Marche e Report sostenibilità comunale
RIFIUTI	Produzione	Produzione di rifiuti urbani pro capite	RSA Marche e Report sostenibilità comunale
		Produzione di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi	RSA Marche e Report sostenibilità comunale

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

	Gestione	% raccolta differenziata	Rapporto Rifuti 2010, 2011 e 2012 Regione Marche e Report sostenibilità comunale
ATTIVITA' PRODOTTI VE	Qualità turistica offerta	Arrivi turistici	SISTAR Marche

ACQUA: qualità delle acque marino costiere

Indicatore: Indice di Stato Trofico - TRIX

Livello di disaggregazione: sub comunale

Fonte: RSA Marche e Report annuali ARPAM

Anni: 2006 - 2012

Descrizione indicatore:

L'indice di Stato Trofico (TRIX) misura lo stato di qualità delle acque marino costiere. In particolare esprime le condizioni di trofia ed il livello di produttività delle aree costiere e il suo valore numerico è dato da una combinazione di quattro variabili (parametri): ossigeno disciolto, clorofilla "a", fosforo totale e azoto inorganico disciolto. Tali parametri, infatti, sono indicativi delle principali componenti che caratterizzano la produzione primaria degli ecosistemi marini.

I valori del TRIX, variabili tra 1 e 8, sono raggruppati in 4 classi di qualità come riportato di seguito:

Scala trofica	
TRIX 2 e 4	Elevato
TRIX > 4 e 5	Buono
TRIX > 5 e 6	Mediocre
TRIX > 6 e 8	Scadente

Il monitoraggio di questo parametro avviene per transetti, localizzati nelle acque costiere antistanti alle foci dei fiumi, con misurazioni effettuate in diverse stazioni di campionamento, situate a diverse distanze dalla linea di costa.

Nel nostro caso sono stati impiegati i valori di TRIX rilevati nei transetti Aso e Tronto nel corso dell'anno 2012 (tratti dalla Relazione sul Monitoraggio delle acque marine costiere del 2012 di ARPAM) ed i valori rilevati nel periodo 2006 – 2009 negli stessi transetti (riportati nel RSA Marche focus 2010).

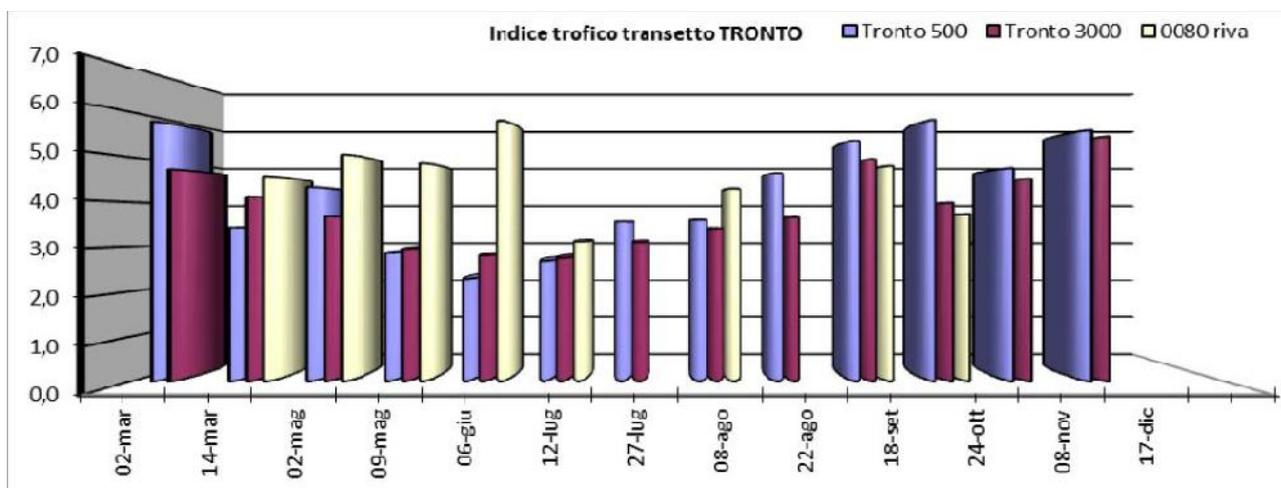
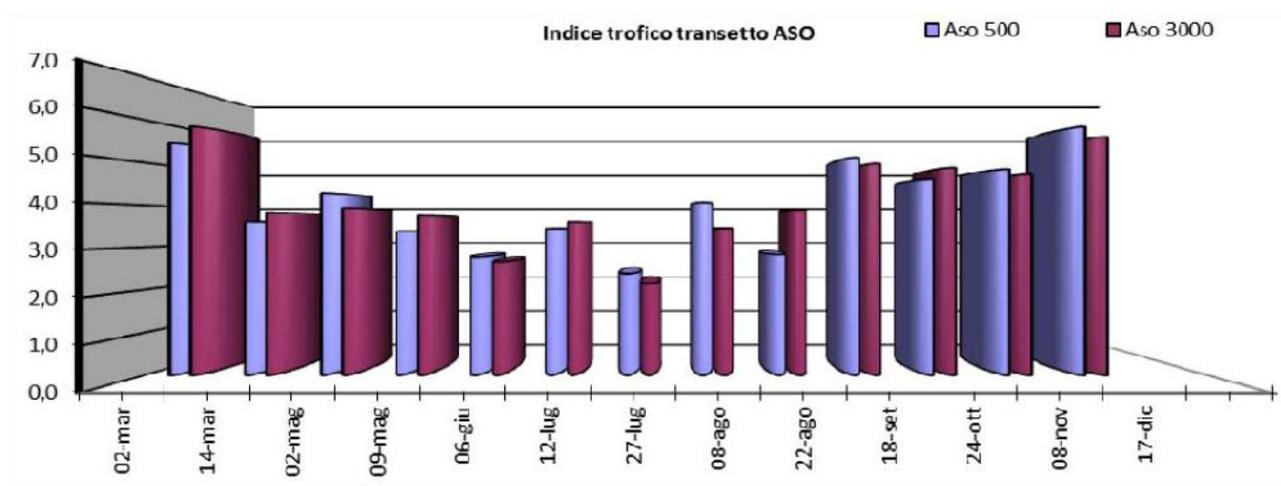
Stato:

Per la caratterizzazione dello stato attuale della qualità delle acque marino – costiere antistanti quello che è stato individuato quale ambito di influenza territoriale del PRP disponiamo di dati aggiornati al 2012.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Si tratta di dati su base mensile (date dei campionamenti) relativi ad entrambi i transetti considerati e disaggregati per stazione di campionamento.

Nel caso dell'Aso le stazioni di campionamento sono sempre poste a 500 m e 3000 m dalla linea di costa, in quello del Tronto, in alcune rilevazioni, si dispone anche del dato di riva (80 m dalla linea di costa).



In generale si osserva, per entrambi i transetti, che nel corso dell'anno di riferimento il TRIX assume valori variabili, come è normale che sia in relazione alla stagionalità degli eventi che incidono sulle variabili considerate nel calcolo del TRIX.

In particolare tali valori oscillano da un minimo di 2 ad un massimo di 6, che si registra, tuttavia, nel periodo invernale; l'indice di stato trofico, quindi, oscilla dalle classe Elevata a quella Mediocre.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

In media si può affermare, con una notevole approssimazione, che lo stato di qualità delle acque costiere è Buono.

Tendenza:

Per l'analisi della tendenza in atto relativamente alla qualità delle acque marine costiere, disponiamo dei dati del RSA Marche Focus 2010, riferiti al periodo 2006 – 2009, che riporta, a differenza del Report ARPAM sopra considerato, il valore medio annuale dell'indice di stato trofico per ciascuno dei due transetti di interesse. Tali valori sono riportati nella sottostante tabella.

	2006	2007	2008	2009	media
Aso	3,4	2,9	3,9	4,2	3,6
Tronto	2,7	3,1	4,7	4,1	3,7

TRIX. Valore medio annuale per transetto. Anni 2006 – 2009

L'analisi della tendenza in atto tra gli anni 2006 e 2009 mostra che le acque marine costiere del tratto in analisi mantengono uno stato trofico mediamente elevato, pur passando tra il 2006 ed il 2009, in entrambi i transetti, da elevato a buono.

ACQUA: consumi idrici

Indicatore: Consumi idrici potabili

Livello di disaggregazione : sub comunale

Fonte: RSA Marche 2009 e Report di Sostenibilità 2007/2008 Comunale

Anni: 2001 – 2003 e 2007

Descrizione indicatore:

L'indicatore impiegato considera i litri di acqua potabile erogati per ciascun residente al giorno, non tenendo conto, quindi, delle perdite di rete.

Per il Comune di San Benedetto è stato possibile ricavare tale dato dal suo Report di sostenibilità 2007/2008, che utilizza i dati forniti dal Consorzio Idrico Intercomunale del Piceno.

Per Grottammare, non disponendo di un dato disaggregato a livello comunale, si assume valido il dato medio dei consumi idrici potabili pro capite (in litri/abitante/giorno) riportato nel RSA Marche 2009 relativo all'ATO 5 "Marche Sud Ascoli Piceno" e riferito al solo anno 2007.

Stato:

Considerato quanto premesso, ne deriva che nel 2007 per il comune di San Benedetto si rilevano consumi idrici procapite pari a 136,3 lt/giorno e in quello di Grottammare consumi idrici procapite pari a 215 lt/giorno.

Le diverse fonti dei dati, rendono questi valori difficilmente confrontabili tra loro.

Il confronto di entrambi con il dato medio regionale (240 lt/ab/giorno) per lo stesso anno e quello nazionale ISTAT per l'anno 1999 (252,7 lt/ab/giorno), rileva che i consumi pro capite sono piuttosto contenuti.

Tendenza:

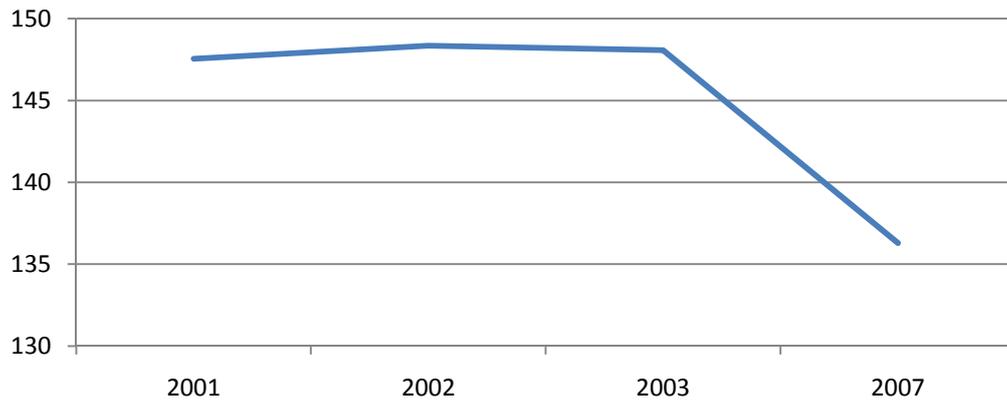
È ovviamente possibile fare considerazioni sulla tendenza in atto solo per il Comune di San Benedetto.

Nella sottostante tabella e nel sottostante grafico vengono riportati i dati disponibili sui consumi idropotabili nell'arco temporale considerato.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

consumi idrici	(litri/abitante/giorno)			
	2001	2002	2003	2007
San Benedetto del Tronto	147,54	148,34	148,07	136,3

Consumi idrici (lt/ab/giorno). San Benedetto del Tronto, anni 2001 - 2003 e 2007



Appare piuttosto evidente il calo dei consumi nel 2007 (pari a - 7,95% rispetto ai consumi del 2003).

Grazie alle informazioni e ai dati disponibili nel report comunale, è possibile aggiungere che in tutti gli anni considerati oltre il 90% dei consumi è attribuibile alle utenze domestiche.

ARIA: qualità

Indicatore: classe/zona

Fonte: Piano di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria ambiente

Livello di disaggregazione: comunale

Anno: 2007

Descrizione indicatore:

In adempimento alle norme vigenti, le Regioni provvedono, sulla base della valutazione della qualità dell'aria, alla definizione di una lista di zone in cui:

- i livelli di uno o più inquinanti eccedono il valore limite (ZONA A);
- i livelli degli inquinanti sono inferiori ai valori limite e tali da non comportare il rischio di superamento degli stessi (ZONA B).

In particolare, con DACR n. 52/2007, la Regione Marche sulla base dei monitoraggi del PM10¹⁹, ha distinto i comuni in due diverse zone:

- zona A: in cui il livello di PM10 comporta il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme;
- zona B: in cui il livello di PM10 non comporta il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme.

Stato:

In base alla suddivisione del territorio sopra descritta, entrambi i comuni di nostro interesse appartengono alla Classe A – zona di risanamento relativamente alla qualità dell'aria.

¹⁹ Particolato molecolare con diametro inferiore a 10 µm

ARIA: qualità

Indicatore: PM10. Numero dei superamenti del valore limite giornaliero

Fonte: RSA e Report di Sostenibilità 2007/2008 Comune di SBT

Livello di disaggregazione: sub comunale

Anno: 2003 – 2010.

Descrizione indicatore :

La sigla PM10 identifica il materiale presente nell'atmosfera sotto forma di particelle microscopiche, il cui diametro aerodinamico medio è uguale o inferiore a 10 µm.

Il valore limite giornaliero è pari a 50 µg/mc e non deve essere superato per più di 35 volte l'anno.

Per l'intero ambito di influenza territoriale del PRP si considerano rappresentativi i dati della centralina per il monitoraggio della qualità dell'aria di San Benedetto del Tronto, ciò appare ragionevole in considerazione del fatto che trattasi di una stazione "traffico urbano" – centro città, quindi, rappresentativa delle previsioni del PRP, ci consente di confrontare i dati con quelli regionali e di disporre di una serie storica, grazie alle informazioni riportate nel Report di Sostenibilità di SBT.

Stato:

L'ultimo dato disponibile è relativo al 2010 ed è tratto dal RSA Focus 2010. In tale anno nella centralina di San Benedetto del Tronto sono stati rilevati 35 superamenti del valore limite giornaliero, di poco entro i limiti di legge.

Il valore medio annuale di concentrazione delle PM10 rilevato nel 2010 è di 30,5 µg/mc, molto al di sotto del limite di legge pari a 40 µg/mc, ed il valore massimo annuale registrato è stato pari a 85,6 µg/mc.

Il confronto della stazione di SBT con quello, del 2009, della stazione "traffico urbano" (centro città)²⁰ della rete regionale pari a 69 superamenti annui, fa rilevare una situazione relativamente buona.

²⁰ facente parte delle 7 stazioni rappresentative regionali (cfr. DGR 1129/06 e RSA Focus 2010 Scheda Indicatore 7. (33) PM10 Superamenti dei Valori Limite)

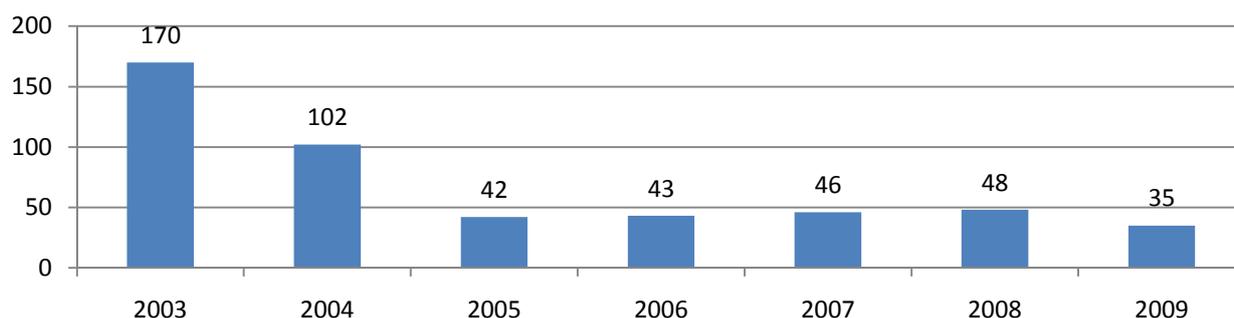
VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Anche il confronto tra il valore medio annuale di concentrazione a San Benedetto nel 2010 con l'analogo dato della stazione regionale "traffico urbano" (centro città) riferito, però, al 2009, mostra che la situazione nell'ambito di influenza territoriale considerato è, tutto considerato, accettabile.

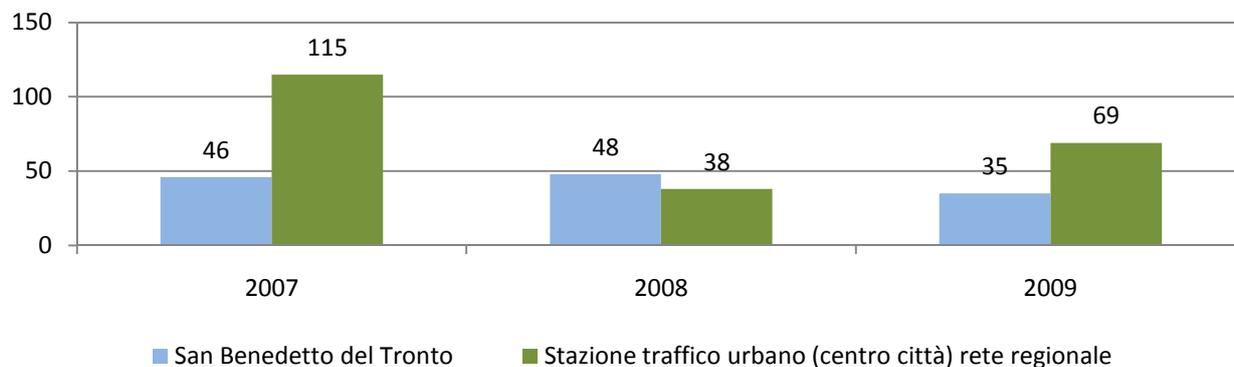
Tendenza indicatore:

Nell'intervallo di tempo per cui si dispone di dati, anni 2003 – 2010, per la stazione di San Benedetto del Tronto, si assiste ad una netta diminuzione del numero dei superamenti annui del valore limite giornaliero per le PM10, sino a rientrare, nel 2010 e seppur di poco, entro i limiti di legge. I dati disponibili sono riportati nel grafico successivo.

**PM10. Numero superamenti anno valore limite giornaliero (50 µg/mc).
Anni 2003 - 2009. San Benedetto del Tronto.**



Nel grafico successivo si riporta il confronto tra la stazione "traffico urbano" (centro città) di San Benedetto del Tronto e la stazione "traffico urbano" (centro città) della c.d. rete regionale, tra il 2007 e il 2009.



Per entrambe le stazioni si assiste ad una diminuzione, con una anomalia puntuale per quella di San Benedetto nel 2008, anno in cui non solo rispetto a quello precedente aumenta il numero dei superamenti (+4,17%), ma si attesta su di un valore superiore alla stazione di confronto.

CAMBIAMENTI CLIMATICI: emissioni climalteranti

Indicatore: Emissioni di CO2 equivalente pro capite

Livello di disaggregazione dato: sub comunale

Fonte: RSA e Report di Sostenibilità 2007/2008 Comune di SBT

Anni: 2001 - 2006

Descrizione indicatore :

Per calcolare le emissioni di gas climalteranti è necessario utilizzare alcuni fattori di conversione, che "trasformano" le quantità emesse di ciascuno dei gas che contribuiscono all'effetto serra (ovvero metano - CH₄, protossido di azoto – N₂O, idrofluorocarburi – HFC ed esafloruro di Zolfo – SF₆) in CO₂ equivalente e sommare a queste l'anidride carbonica – CO₂ emessa.

Per il calcolo delle emissioni di CO₂ equivalente nel Report di sostenibilità SBT sono state considerate:

- le emissioni derivanti dal consumo locale di elettricità;
- le emissioni derivanti dall'utilizzo di gas naturale, benzina, gasolio/diesel, olio combustibile e GPL, da parte dei settori residenziale, terziario, industrie e trasporti;
- le emissioni legate all'interramento dei rifiuti

Il calcolo complessivo e pro capite delle emissioni di CO₂ equivalente è stato eseguito per gli anni dal 2001 al 2006.

Nel RSA Marche 2010, sono stati impiegati i dati dell'inventario nazionale delle emissioni in atmosfera, convertiti in CO₂ equivalente come spiegato in premessa; l'RSA Marche riporta le emissioni di CO₂ equivalente relative agli anni 1990 (anno di riferimento per gli obiettivi del Protocollo di Kyoto), 1995, 2000 e 2005.

I metodi di calcolo e i dati di partenza dei due documenti in nostro possesso mostrano sostanziali differenze, tuttavia i valori ottenuti nel Report comunale sembrano paragonabili al valore medio regionale (che verrà assunto come valido per Grottammare, dato che non si dispone per tale comune di una dato disaggregato di maggior dettaglio) e nazionali di cui al RSA Marche 2009, per cui si è ritenuto accettabile confrontare i due documenti.

Stato:

In considerazione del fatto che l'ultimo anno per cui sono disponibili dati di livello regionale è il 2005, questo è stato assunto come anno di riferimento per la caratterizzazione dello stato attuale dell'ambito di influenza territoriale del PRP.

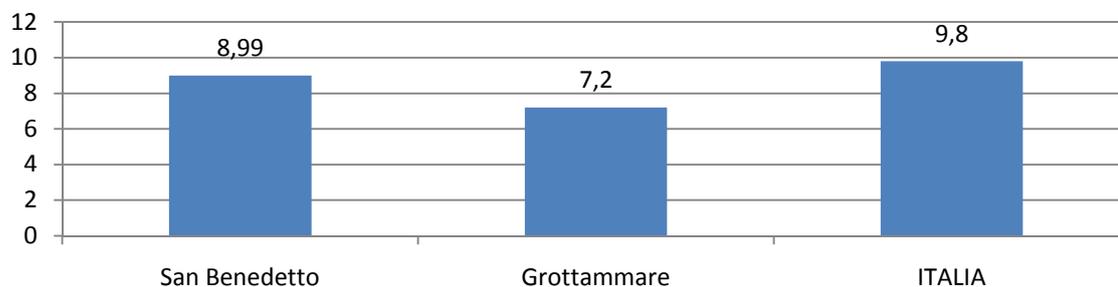
Come già anticipato, per San Benedetto si assume il dato del Report pari a 8,99 tCO₂eq/procapite, per Grottammare il dato medio regionale, pari a 7,2 tCO₂eq pro capite (cfr. RSA Marche 2009, Scheda Indicatore 28. Emissioni Climalteranti Procapite).

Sia per San Benedetto che per il resto della regione, il settore principalmente responsabile delle emissioni di gas serra è individuato nel Trasporto su strada, con un'incidenza rispettivamente pari al 26,92% e al 28,77%.

Nel confronto con il dato medio nazionale delle emissioni climalteranti procapite (pari a 9,8 tCO₂eq nel 2005), sia il valore di San Benedetto sia quello di Grottammare sono inferiori.

Considerando la popolazione residente nei due comuni di interesse al 1° gennaio 2005 (dati ISTAT), è possibile quantificare il contributo²¹ dei due comuni alle emissioni climalteranti regionali²² riferite allo stesso anno, che è pari al 4,75%.

Emissioni CO₂eq pro capite. Confronto San Benedetto del Tronto e Grottammare e dato nazionale (tCO₂eq). Anno 2005

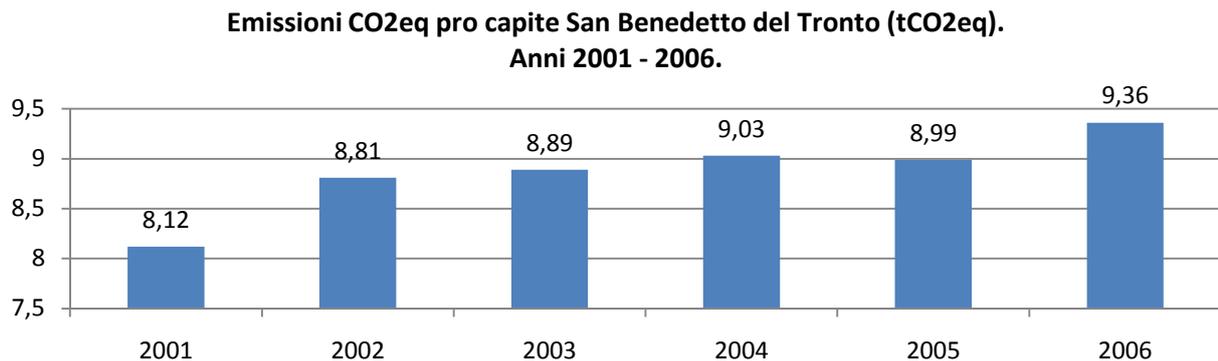


²¹ In termini assoluti pari a 523.413,17 tCO₂ eq

²² In termini assoluti pari a 11.028.290,29 tCO₂ eq

Tendenza:

Nell'analisi dell'andamento, tra il 2001 e il 2006, delle emissioni procapite di CO equivalente nel comune di San Benedetto si assiste ad un progressivo aumento, passando dalle 8,12 tCO₂eq del 2001 alle 9,36 tCO₂eq del 2006. (vedi grafico seguente).



Benché non si disponga dei dati relativi al 1990 (anno di riferimento per gli obiettivi di Kyoto) per il comune di San Benedetto, anche in questo caso, coerentemente con l'andamento regionale, si rileva un discostarsi dagli obiettivi relativi alla riduzione dei gas serra, che aumentano dal 2001 al 2006 del 15,27%.

BIODIVERSITA': frammentazione habitat

Indicatori:

- Indice di conservazione del paesaggio (ILC)
- Indice di frammentazione da infrastrutture
- Indice di frammentazione da urbanizzazione

Livello di disaggregazione dato: sovra comunale

Fonte: Progetto Rete Ecologica Marche – Quadro Conoscitivo

Anno: 2011

Descrizione indicatori e stato:

L'Indice di conservazione del paesaggio (Index of Landscape Conservation - ILC) esprime la "naturalità" di un territorio, valutando, per ogni tipologia di vegetazione, la distanza dalla vegetazione climacica.

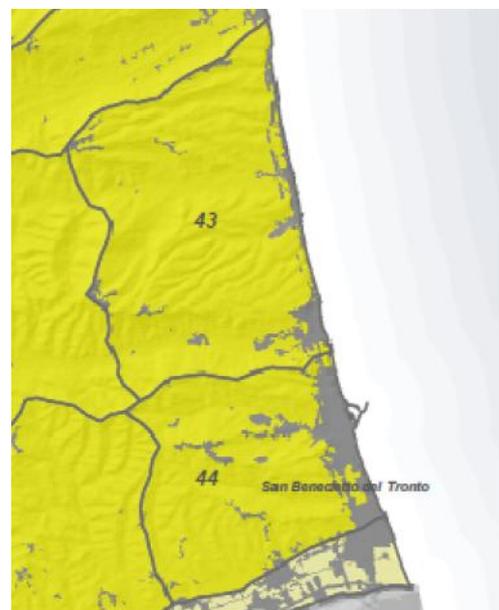
Valori prossimi all'unità denotano un territorio ad alta naturalità, mentre bassi valori indicano un paesaggio fortemente antropizzato.

Nell'immagine che segue si riporta uno stralcio della Tavola 3 – Sistema Biologico – Naturalità del Quadro Conoscitivo della Rete Ecologica regionale.

LEGENDA

Indice di conservazione del paesaggio (ILC)

- | | |
|---|-------------------------|
|  | Molto bassa (ILC < 0.2) |
|  | Bassa (ILC 0.2-0.4) |
|  | Media (ILC 0.4-0.6) |
|  | Alta (ILC 0.6-0.8) |
|  | Molto alta (ILC > 0.8) |



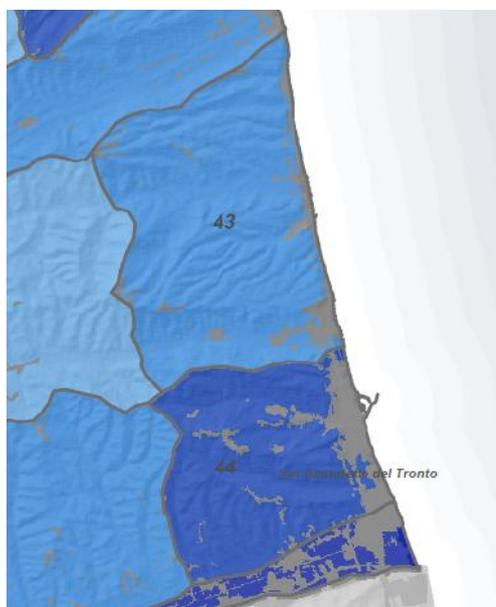
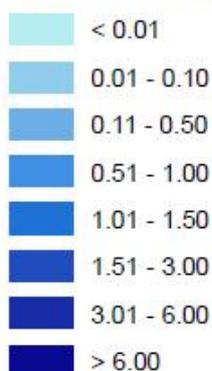
L'intero ambito di influenza territoriale del PRP mostra una naturalità bassa, con valori dell'ILC compresi tra 0,2 e 0,4.

L'Indice di frammentazione da urbanizzazione lineare (Urban Fragmentation Index – UFI) e l'Indice di frammentazione da infrastrutture (Infrastructural Fragmentation Index - IFI), stimano la frammentazione degli ecosistemi naturali generata da parametri "misurabili", quali i valori numerici di superfici e lunghezze dei caratteri costitutivi del sistema insediativo e viabilistico.

L'UFI, misurato nel Quadro Conoscitivo della R.E.M. sulla base delle Unità Ambientali in cui viene suddiviso il territorio, assume valori variabili a seconda della superficie urbanizzata in esse riscontrabili; valori bassi dell'UFI corrispondono ad una irrilevante ($< 0,01$) frammentazione ecosistemica, valori alti ($> 3,00$) corrispondono ad una frammentazione da elevata ad estremamente elevata.

Nell'immagine che segue si riporta uno stralcio della Tavola 9 - Sistema Antropico – Paesaggi della Frammentazione – Indice di Frammentazione da Urbanizzazione lineare del Quadro Conoscitivo della Rete Ecologica regionale, che mostra la situazione nell'ambito di influenza territoriale del PRP.

Indice di Frammentazione da Urbanizzazione



In sostanza l'area di nostro interesse mostra una frammentazione ecosistemica da urbanizzazione lineare da elevata ad estremamente elevata.

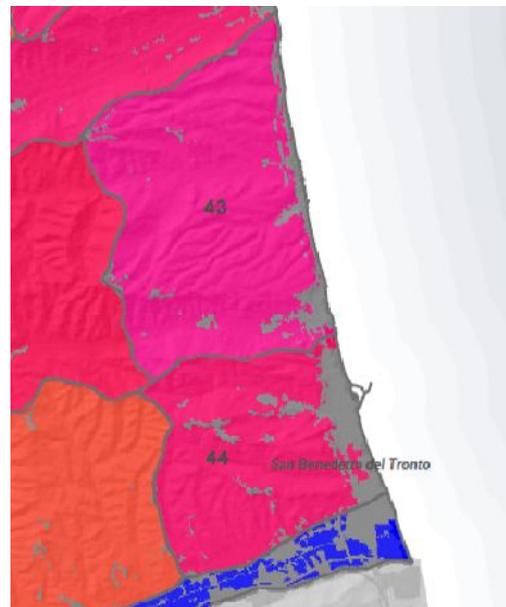
L'IFI assume valori variabili a seconda del grado di infrastrutturazione delle unità ambientali; valori bassi di IFI corrispondono ad una irrilevante o assente frammentazione ecosistemica.

Nella successiva figura, stralcio della Tavola 8 – Sistema Antropico – Paesaggi della Frammentazione – Indice di Frammentazione da Infrastrutture del Quadro Conoscitivo della Rete Ecologica regionale, viene riportato l'IFI dell'ambito di influenza territoriale del PRP; San Benedetto del Tronto e Grottammare presentano un IFI compreso tra 15 e 20, che corrisponde ad una elevata frammentazione eco sistemica da infrastrutture.

LEGENDA

Indice di Frammentazione da Infrastrutture

	0 - 2.5
	2.5 - 5
	5 - 7.5
	7.5 - 10
	10 - 12.5
	12.5 - 15
	15 - 17.5
	17.5 - 20
	20 - 22.5
	22.5 - 25



BIODIVERSITA': conservazione

Indicatore: Bionomia dei fondali portuali e circostanti

Livello di disaggregazione: sub comunale

Fonte: Indagini e studi su Modello Matematico per l'individuazione della conformazione ottimale della darsena Nord del Porto di San Benedetto del Tronto – Provincia di Ascoli Piceno

Anno: 1992

Descrizione:

L'indicatore individua le specie presenti nell'area portuale ed in quelle immediatamente limitrofe che potrebbero essere interessate dall'ampliamento del porto.

Stato

Lo scarso idrodinamismo interno ad un bacino portuale e il ridotto scambio idrico creano condizioni particolari che deprimono lo sviluppo di alcune specie e favoriscono il proliferare di altre, anche come conseguenza della penuria di antagonisti.

Le specie che proliferano all'interno dei porti proliferano su varie tipologie di substrato come boe, pali, scafi di navi e sono particolarmente resistenti a variazioni di salinità e temperatura, all'ipossia e alla presenza di inquinanti.

Questo insieme di specie animali e vegetali incrostanti viene normalmente indicato come biofouling, di cui è possibile distinguere due forme progressive:

- il microfouling o slime che è una sottile pellicola biologica (biofilm) costituita da microrganismi che danno vita ad un complesso micro ecosistema, costituito, progressivamente, da batteri, alghe unicellulari e ciano batteri;
- il macrofouling, che si forma successivamente al biofilm sopra descritto, costituito da organismi superiori incrostanti come mitili, spugne, anemoni e alghe.

Oltre a questo particolare e complesso ecosistema, nell'ambito dei moli e delle scogliere frangiflutto si possono rilevare ulteriori specie, di cui le più comuni sono le alghe verdi del genere Enteromorpha, le cozze Mytilus

galloprovincialis, i tunicati Clona intestinalis e Stiela plicata, oltre agli Chtamalus, le patelle ed alcuni balani.

Il Survey bionomico non ha rilevato nel suo complesso la presenza di habitat e/o specie di interesse comunitario.

SALUTE UMANA: Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio

Indicatore: Classificazione acustica area

Fonte: Piano di classificazione acustica comunale

Livello di disaggregazione: sub comunale

Anno: 2004

Descrizione indicatore:

Il piano di classificazione acustica suddivide il territorio comunale in funzione degli usi ed attività in esse previsti, ai sensi della Tabella A del D.P.C.M. 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" e, di conseguenza, la corrispondente determinazione dei valori limite acustici di emissione, immissione, attenzione e qualità diurni e notturni.

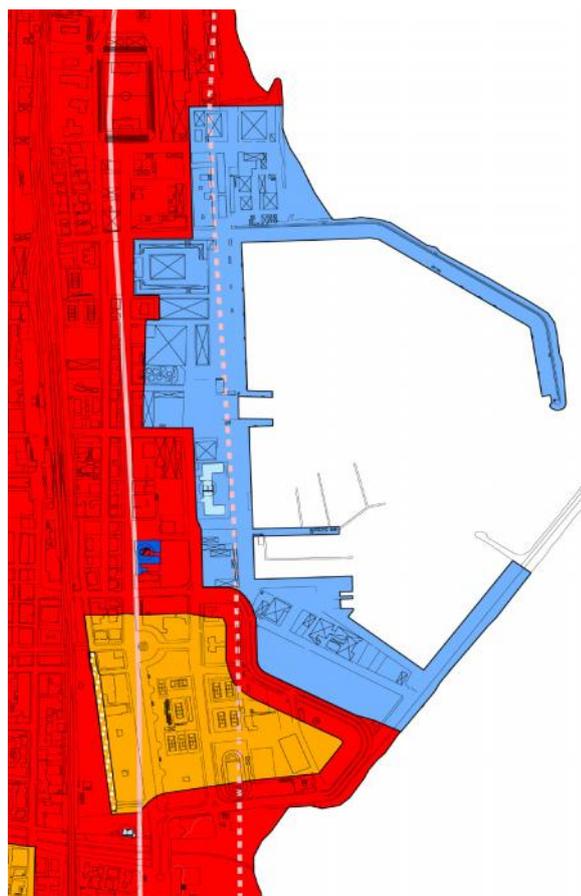
Stato:

Di seguito si riporta uno stralcio del Piano di Classificazione acustica comunale, da cui si evince che l'area interessata dalle previsioni di PRP ricade, nelle classi:

- III - aree tipo misto: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.
- IV - aree ad intensa attività umana: include le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree a ridosso delle grandi vie di comunicazione, della ferrovia, le aree portuali e le aree con limitata presenza di piccole industrie
- V - aree prevalentemente industriali: rientrano in questa classe le aree interessate a insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni

Nella sottostante tabella vengono riportati i valori limite di legge di emissione ed immissione sonora corrispondenti a tali classi.

Classe III	
Valori limite di emissione	
Diurno ²³ : 55 Leq in dB(A)	Notturmo ²⁴ : 45 Leq in dB(A)
Valori limite assoluti di immissione	
Diurno: 55 Leq in dB(A)	Notturmo: 45 Leq in dB(A)
Classe IV	
Valori limite di emissione	
Diurno: 60 Leq in dB(A)	Notturmo: 50 Leq in dB(A)
Valori limite assoluti di immissione	
Diurno: 60 Leq in dB(A)	Notturmo: 50 Leq in dB(A)
Classe V	
Valori limite di emissione	
Diurno: 65 Leq in dB(A)	Notturmo: 55 Leq in dB(A)
Valori limite assoluti di immissione	
Diurno: 65 Leq in dB(A)	Notturmo: 55 Leq in dB(A)



CLASSIFICAZIONE ACUSTICA SIMBOLOGIA

CLASSE

- I aree particolarmente protette
- II aree prevalentemente residenziali
- III aree di tipo misto
- IV aree di intensa attività umana
- V aree prevalentemente industriali
- VI aree esclusivamente industriali
- aree da destinare ad attività temporanee

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

- fascia di pertinenza acustica A (m 100)
- fascia di pertinenza acustica B (m 150)

²³ Ore 6.00 – 22.00

²⁴ Ore 22.00 – 06.00

SUOLO: Consumo

Indicatore: Superficie urbanizzata

Fonte: Atlante del Consumo di Suolo Regione Marche

Livello di disaggregazione: comunale

Anni: 1955, 1984, 2001, 2010

Descrizione indicatore:

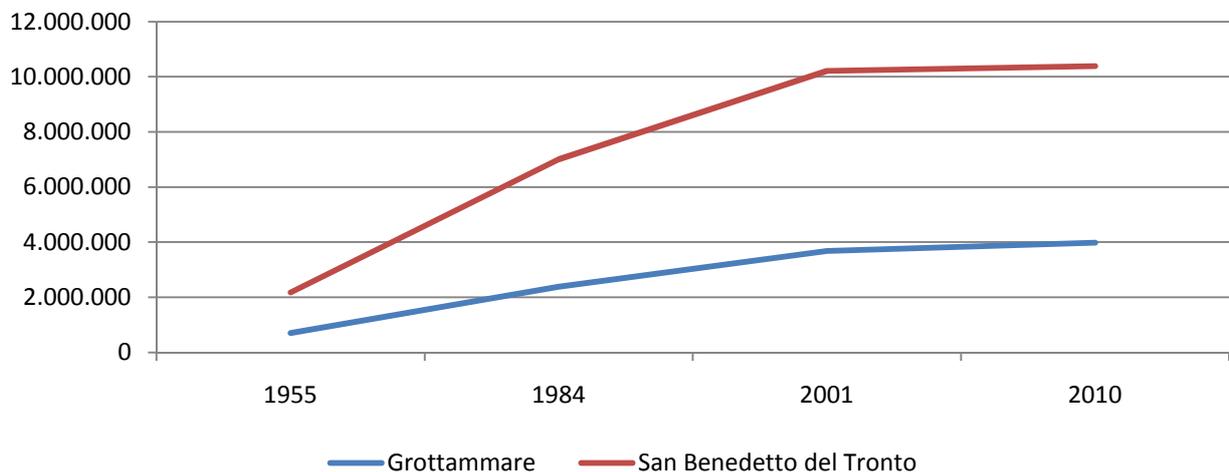
L'indicatore consumo di suolo misura la superficie urbanizzata di ciascun comune e la sua evoluzione dal 1955 al 2010.

I dati vengono ricavati dall'aerofotogrammetria disponibile, in scala 1:10000 per gli anni 1955, 1984, 2001 e 2010.

Stato

Nel 2010, ultimo anno disponibile, risulta che il 22,14% del territorio comunale di Grottammare (pari a 3,99 kmq) e il 40,88% di quello di San Benedetto (pari a 10,39 kmq) sono urbanizzati.

Tendenza



Il grafico precedente riporta la superficie urbanizzata (in mq) dei due comuni che costituiscono l'ambito di influenza territoriale del PRP negli anni 1955, 1984, 2001 e 2010.

In entrambi i casi si assiste ad un trend nettamente crescente tra il 1955 ed il 2001, con un incremento della superficie urbanizzata pari a +428,42%

nel comune di Grottammare e pari a +368,81% in quello di San Benedetto del Tronto.

Il trend crescente continua lievemente anche tra il 2001 e il 2010, ma con tassi decisamente inferiori: a Grottammare, tra il 2001 e il 2010, si assiste ad un incremento dell'urbanizzato pari a + 8,22% e a San Benedetto del Tronto pari a + 1,75%.

La tendenza rilevata nei due comuni è simile, negli stessi anni, a quella regionale. Nella regione Marche, infatti, tra il 1955 e il 2001 si ha un incremento dell'urbanizzato pari a + 240,65% e tra il 2001 e il 2010 pari a + 9,90%.

PATRIMONIO CULTURALE: assetto territoriale

Indicatore: Immagini e descrizione stato attuale

Fonte: Relazione generale PRP e sopralluoghi

Livello di disaggregazione dato: sub comunale

Descrizione:

Individuare un vero e proprio indicatore che, come tale, restituisca in forma sintetica lo stato attuale dell'assetto territoriale è praticamente impossibile.

In parte ciò è possibile solo per misurare il grado di naturalità di un paesaggio (vedi sezione dedicata alla Biodiversità); naturalità che, ovviamente, laddove esiste già una infrastruttura di dimensioni e portata analoghe a quella del Porto di San Benedetto del Tronto è praticamente pari a 0.

Per delineare lo stato attuale, quindi, è possibile ricorrere alla descrizione dell'assetto, all'analisi delle planimetria e degli usi esistenti e alle immagini più significative di tale stato.

Stato

Attualmente nel porto le diverse attività ed utilizzi (pesca, diportismo, cantieristica navale, mercato ittico, servizi ecc) presentano un elevato grado di commistione e, in alcuni casi, di degrado.

Il porto di S. Benedetto del Tronto, si caratterizza per la presenza di una flotta pescherecci piuttosto consistente, pertanto le banchine esistenti sono principalmente utilizzate per lo svolgimento di dette attività.

Nella zona a sud- est si trova il porto turistico con circa 800 posti barca, tuttavia i servizi a terra per tale attività sono piuttosto carenti e tale settore risulta completamente scollegato dal tessuto urbano. Le aree retrostanti le banchine dedicate al diportismo, infatti, sono, in parte, occupate da cantieri navali e per la restante parte da un'area libera utilizzata a parcheggio e funzionale alle attività commerciali della zona centrale (separata dal porto dalla pineta e da attrezzature sportive).

Le aree che si affacciano sul porto pescherecci sono invece occupate da attività di diversa natura:

- usi produttivi: cantieri navali, officine meccaniche, officine elettromeccaniche, lavorazione cavi e cordame, apparecchiature elettroniche, falegnameria, lavorazione ferro, magazzini frigoriferi, lavorazione prodotti tipici, materiali navali dismessi.
- usi commerciali: sollevamento e trasporti, forniture navali, box pesca, cooperativa pescatori, vendita pesce al minuto.
- servizi pubblici: capitaneria di porto, guardia di finanza, istituto di formazione professionale per la pesca, ormeggiatore, azienda di soggiorno, palazzina ex genio civile oo. mm., servizi igienici, museo ittico, circolo nautico, pesa pubblica, scuola patenti nautiche, dogana, cabine enel, mercato ittico all'ingrosso, faro, sede A.N.M.I. (Associazione Nazionale Marinai d'Italia);
- servizi privati: edicole, bar ristoro, tabacchi, distributore carburanti, locali di intrattenimento e svago, ristoranti, punti di ristoro e somministrazione cibi e bevande

Le aree a sud, come già ricordato, si caratterizzano per la concentrazione di cantieri navali, mentre quelle più a nord per la presenza di numerose attività di lavorazione del pesce, magazzini frigoriferi, officine elettromeccaniche e box pesca.

Sempre nella zona nord si concentrano piccoli laboratori artigianali per la lavorazione di cavi, cordame e ferro.

Nella zona centrale si trovano alcuni servizi, come il mercato ittico comunale all'ingrosso, il Polo Museale della Civiltà Marinara e gli uffici amministrativi della Capitaneria di porto.

Infine le aree a nord del porto, a confine con il comune di Grottammare (AP), ospitano l'ex stadio comunale denominato "F.lli Ballarin", ormai dismesso e completamente abbandonato (acquisito dal Comune dal nell'anno 2008); altre aree dismesse e degradate si trovano infine nella zona centrale del porto, tra i cantieri navali e il Mercato ittico all'ingrosso.

Delle attività presenti non tutte sono legate alla pesca e più in generale alle attività portuali in senso stretto; in particolare le officine

meccaniche ed elettromeccaniche sono attività artigianali solo in parte legate alla produzione e alla pesca.

Complessivamente l'ambito portuale si presenta in forte degrado, in parte dismesso e privo di identità; si registra infatti una forte commistione tra usi e funzioni insediate in maniera casuale (crf. Tavola 16 – Documentazione fotografica).

MOBILITA': traffico

Indicatore: Tasso di motorizzazione

Fonte: RSA Marche 2009 e Report di Sostenibilità 2007/2008 Comune di SBT

Livello di disaggregazione: sub comunale

Anni: 2000 – 2007.

Descrizione indicatore:

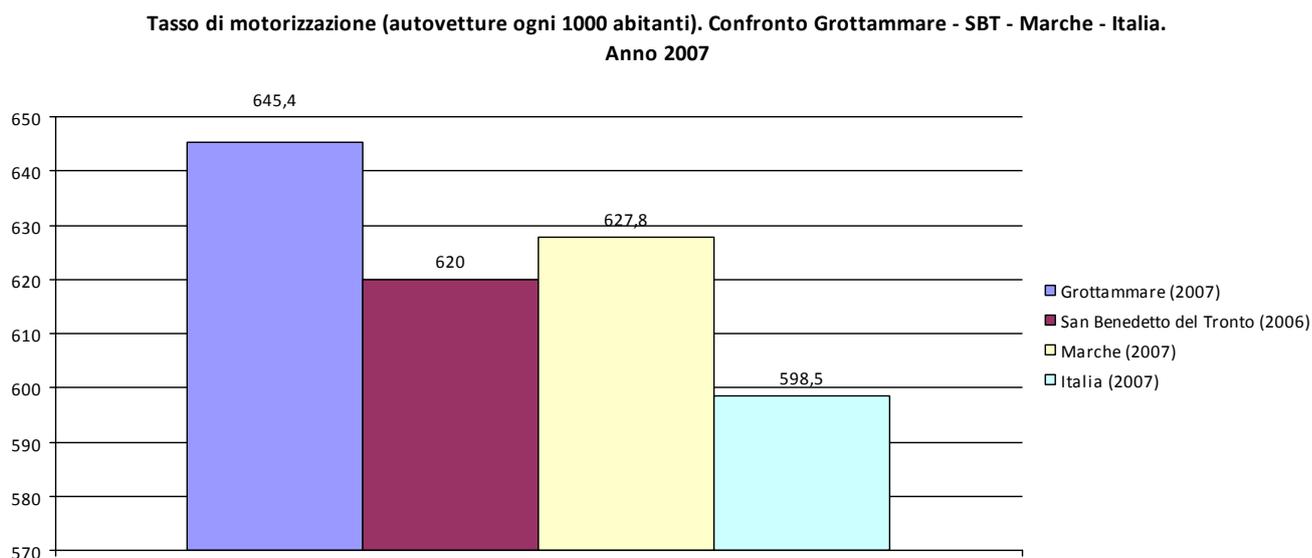
L'indicatore rileva il numero di autovetture disponibili ogni mille abitanti ed è calcolato sulla base dei dati dell'Automobile Club d'Italia – ACI.

Nel Report comunale di SBT il dato è riferito alle vetture disponibili ogni cento abitanti. Per il comune di Grottammare viene assunto come valido il dato provinciale del 2007 riportato nell'RSA Marche 2009.

Stato:

Il tasso di motorizzazione privata del Comune di San Benedetto del Tronto nel 2006 è pari a 620 autovetture ogni mille abitanti/residenti; quello di Grottammare è pari, nel 2007, a 645,4 autovetture ogni mille residenti.

Nel successivo grafico si riporta il confronto con l'analogo dato di livello regionale e nazionale.



Rispetto al dato medio regionale, San Benedetto mostra un livello di motorizzazione leggermente inferiore, seppur superiore al dato medio

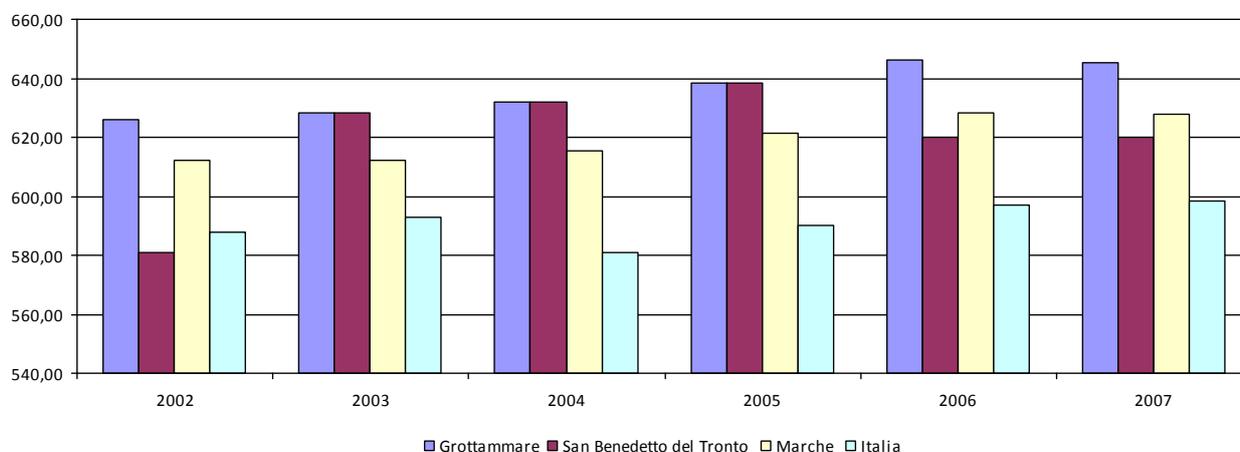
nazionale, mentre Grottammare mostra livelli di motorizzazione superiori anche al dato medio regionale.

Tendenza:

Nell'analisi della tendenza in atto, poiché per il Comune di San Benedetto si dispone solo del dato 2000 e 2006, mentre per l'analogo dato provinciale (assunto come valido per Grottammare), regionale e nazionale, si dispone dei dati dal 2002 al 2007, sono state fatte alcune approssimazioni; nello specifico il dato relativo al 2002 per San Benedetto è in realtà quello del 2000 del Report comunale e quello del 2007, per analogia con l'analisi di stato sopra riportata, è quello del 2006 del Repot. Per gli altri anni, anche per San Benedetto del Tronto è stato considerato valido il dato di livello provinciale.

Nel grafico che segue, si riporta la tendenza rilevata.

**Tasso di motorizzazione (autovetture ogni 1000 abitanti). confronto Grottammare - SBT - Marche - Italia.
Anni 2002 - 2007**



Mediamente a livello regionale e nazionale, l'incremento del tasso di motorizzazione a cui si assiste nel periodo di riferimento è rispettivamente pari a +2,53% e +1,78%, mentre per San Benedetto del Tronto è pari a +6,71%²⁵ e per Grottammare a +3,07%.

²⁵ Tale dato è da considerare una stima per eccesso del reale incremento del tasso di motorizzazione privata, visto che il dato relativo al primo anno di riferimento è, in realtà, riferito al 2000 per SBT.

MOBILITA': traffico

Indicatori:

- Flussi di traffico urbano
- Flussi di traffico autostradale

Fonte: Relazione Integrativa PRP e Report di Sostenibilità 2007/2008 Comune di SBT

Livello di disaggregazione dato: comunale

Descrizione indicatori:

L'indicatore relativo ai flussi di traffico urbano misura il numero di veicoli che transitano attraverso una determinata sezione stradale in un giorno.

Il Report di sostenibilità comunale di SBT consente anche di distinguere la composizione in termini percentuali di tale traffico, distinguendo le automobili dai furgonati, dai bus e camion (considerati insieme) ed, infine, dagli autoarticolati. Le rilevazioni sono state compiute nel 2006.

L'indicatore relativo ai flussi di traffico autostradale misura il numero di veicoli medio giornaliero lungo un determinato tratto di autostrada (nel caso specifico si tratta del tratto di A14 che va da Grottammare e San Benedetto).

In questo caso il Report riporta anche il dettaglio del volume di traffico direzione Sud e direzione Nord, nonché la disaggregazione tra veicoli leggeri e pesanti. Le rilevazioni si riferiscono al periodo novembre 2005 – ottobre 2006 (365 giorni complessivi).

Non è ovviamente possibile valutare la tendenza in atto per entrambi gli indicatori, non disponendo di dati relativi agli anni successivi al 2006.

Stato:

In considerazione della localizzazione del porto, relativamente ai flussi di traffico urbano, sono stati considerati solo i dati relativi alla Strada Statale n. 16 e al Lungomare; i dati sono approssimativi, in quanto non si dispone delle tabelle di origine ma solo dei grafici e delle informazioni pubblicate nel Report comunale.

Il massimo flusso di traffico rilevato lungo la S. Statale 16 in un comune giorno feriale è pari a circa 25.000 veicoli/giorno; quello massimo rilevato

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

nella sezione Lungomare, sempre nel 2006 ed in un normale giorno feriale, è pari a circa 21.000 veicoli/giorno.

Il 93,1% del traffico rilevato è costituito dalle automobili, il 4,4% dai furgonati, 1,3% dai bus e/o dai camion e l'1,2% dagli autoarticolati.

Per quanto attiene all'analisi dei flussi autostradali, il volume di traffico complessivo rilevato nel periodo novembre 2005 – ottobre 2006 nel tratto San Benedetto – Grottammare dell'A14, ha consentito di calcolare un movimento medio giornaliero pari a 21.459 veicoli/giorno in direzione Nord e pari a 20.970 veicoli/giorno in direzione Sud.

Nella distinzione tra traffico leggero e pesante, si sottolinea la netta prevalenza del primo rispetto al secondo sia verso Nord che verso Sud; nella successiva tabella si riporta il dettaglio di cui si dispone relativo ai flussi autostradali.

Volume di traffico (numero veicoli/giorno). Anno 2006		
	nord	sud
leggeri	15.268	15.045
pesanti	6.191	5.925
totale	21.459	20.970

ENERGIA: consumi

Indicatore: Consumi finali di energia elettrica

Fonte: RSA Marche Focus 2010 e Report Report di Sostenibilità 2007/2008

Comune di SBT

Livello di disaggregazione: comunale

Anni: 2000 - 2006

Descrizione indicatore:

I consumi di energia elettrica rappresentano l'energia elettrica richiesta dai settori d'uso (agricoltura, industria, terziario, domestico). Nel settore industriale sono incluse le attività manifatturiere, le costruzioni, le attività di estrazione, raffinazione e produzione di energia e gas e gli acquedotti; nel terziario vengono considerati i servizi vendibili (trasporti, comunicazioni, commercio, attività di ricezione e di ristorazione, credito e assicurazioni) e i servizi non vendibili (pubblica amministrazione, illuminazione pubblica); nel residenziale (domestico) vengono compresi tutti i servizi afferenti agli edifici

L'ultimo anno disponibile per il Comune di San Benedetto è il 2006 (vedi Report comunale). Per il comune di Grottammare si considera valido il dato dei consumi finali di energia elettrica pro capite per il 2006, pari a 6.535,8 kWh per abitante, calcolato a partire dai dati Terna sui consumi finali di energia elettrica regionali e la popolazione marchigiana al 1° gennaio 2006.

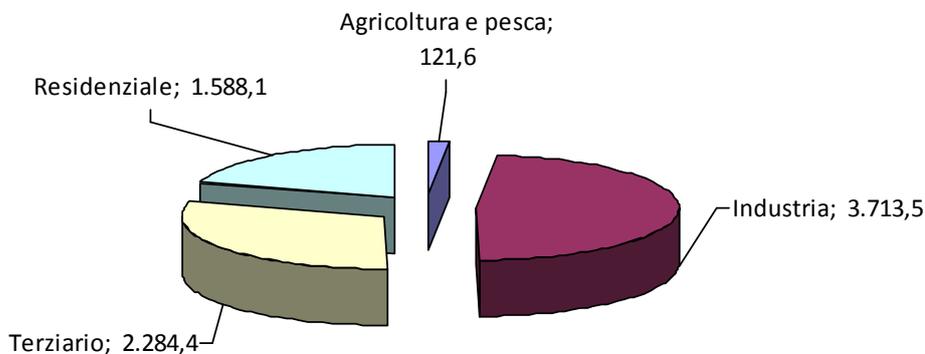
Stato:

Nel 2006 i consumi di energia elettrica regionali sono complessivamente pari a 9.992,0 GWh; quelli del Comune di San Benedetto del Tronto sono pari a 197,4 GWh (1,98% dei consumi regionali) e quelli di Grottammare pari a 97,2 GWh (0,97% dei consumi regionali).

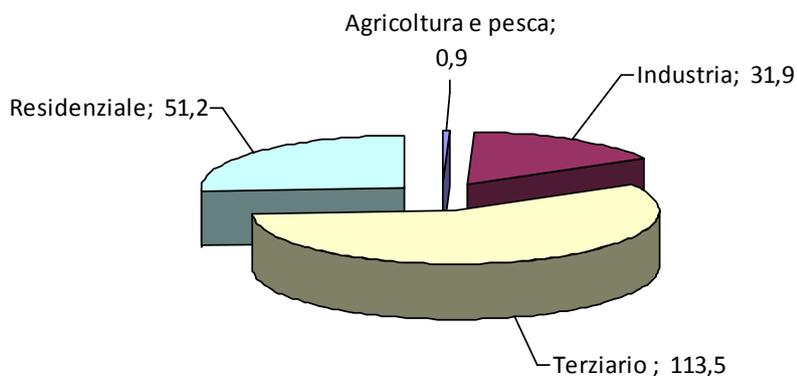
Complessivamente, nel 2006, l'ambito di influenza territoriale del PRP è "responsabile" del 2,95% dei consumi di energia elettrica regionali.

Per quanto riguarda il peso dei diversi settori di uso la situazione regionale (che si assume valida anche per Grottammare) e quella del comune di San Benedetto del Tronto sono riportate nei grafici seguenti.

Consumi finali di energia per settore (GWh). Regione Marche. Anno 2006



Consumi finali di energia per settore (GWh). San Benedetto del Tronto. Anno 2006



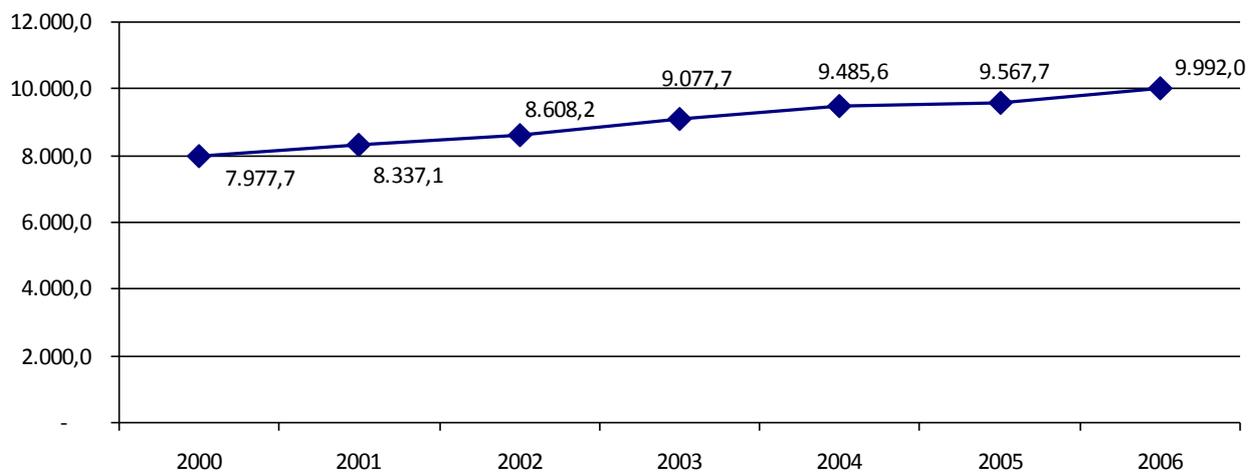
Mentre a livello regionale, il settore maggiormente energivoro è quello industriale, seguito dal terziario e dal residenziale, nel comune di SBT si rileva quale settore maggiormente responsabile dei consumi di energia elettrica il terziario, seguito dall'industria e, quindi, dal residenziale.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Tendenza:

Nei grafici che seguono viene riportato l'andamento dei consumi finali di energia elettrica nella regione Marche e nel comune di San Benedetto del Tronto rispettivamente tra il 2000 e il 2006.

Consumi finali di energia elettrica (GWh). Regione Marche. Anni 2000 - 2006



Consumi finali di energia elettrica (GWh). Comune di San Benedetto del Tronto. Anni 2000 - 2006.



In entrambi i casi si assiste ad un incremento dei consumi energetici, con trend paragonabili. Più in particolare a livello regionale si assiste, tra il 2000 e

il 2006, ad un incremento dei consumi del 25,25% e a livello comunale del 27,34%.

Dell'analisi dei trend dei consumi dei diversi settori d'uso, che non si riportano per brevità e per i quali si rimanda alle fonti dati qui impiegate, è interessante evidenziare che mentre a livello regionale tutti i settori mostrano un incremento dei consumi, a livello comunale il settore Agricoltura e pesca subisce una notevole contrazione (probabilmente ciò è connesso al progressivo abbondano di tale attività).

Il trend comunale e quello regionale sono, invece, accomunati dal fatto che il settore terziario quello che aumenta maggiormente i propri consumi di energia elettrica tra il 2000 e il 2006.

RIFIUTI : produzione

Indicatore: Produzione di Rifiuti Solidi Urbani (RSU) pro capite

Fonte: RSA Marche Focus 2010 e Report di Sostenibilità 2007/2008 Comune di SBT

Livello di disaggregazione: sub comunale

Anni: 2001 - 2006

Descrizione indicatore:

L'indicatore misura la quantità media di rifiuti urbani prodotti da ciascun abitante marchigiano, ottenuta dividendo la quantità totale dei rifiuti urbani prodotti per i residenti nell'anno di riferimento.

Per San Benedetto del Tronto disponiamo del dato comunale relativo al periodo 2001 – 2006, mentre per Grottammare si assume valido il dato provinciale di cui al RSA Marche, Focus 2010, Scheda Indicatore 15.(62), disponibile per gli anni 2001, 2007 e 2008.

A livello regionale si dispone del dato relativo all'intero periodo 2001 – 2008.

Stato:

Per l'analisi dello stato attuale, data la non perfetta corrispondenza temporale dei dati disponibili, sono stati impiegati per SBT e la Regione i dati relativi alla produzione pro capite di rifiuti urbani del 2006 e per Grottammare il corrispondente dato provinciale relativo al 2007.

Nel 2006 la produzione media di rifiuti urbani pro capite nel comune di San Benedetto del Tronto è pari a 723,60 kg, a Grottammare è pari a 541,00 kg e a livello regionale è pari a circa 565,00 kg.

Il solo comune di Grottammare, ammesso che il dato medio provinciale relativo al 2007 sia stato impiegato con buona approssimazione, presenta valori di poco inferiori all'analogo dato medio nazionale.

Considerati i residenti nei due comuni di interesse e nella regione al 1° gennaio 2006 (dati SISTAR Marche), ne deriva che la produzione di rifiuti urbani complessiva regionale è pari a 863.777,09 ton, quella del comune di

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Grottammare è pari a 8.013,85 ton (0,93% del totale regionale) e quella di San Benedetto del Tronto è pari 42.039,59 ton (3,94% del totale regionale).

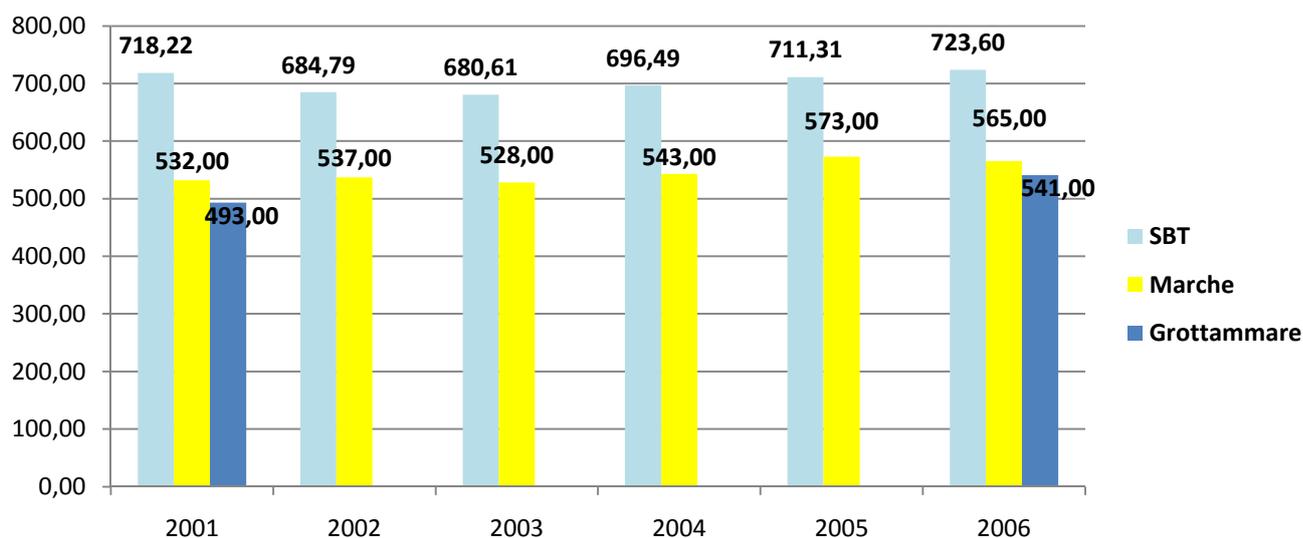
Complessivamente, quindi, l'ambito di influenza territoriale del PRP, nel 2006, è responsabile della produzione del 4,87% del totale dei rifiuti urbani prodotti a livello regionale.

Mediamente, nell'ambito oggetto di analisi, la produzione pro capite di rifiuti urbani nel 2006 è pari a 632,3 kg, valore superiore sia al dato medio regionale che a quello nazionale dello stesso anno.

Ovviamente, un fattore di pressione che incide enormemente sulla produzione di rifiuti (così come sui consumi idrici ed energetici) sono le presenze turistiche.

Tendenza:

Nel grafico che segue sono stati riportati i dati della produzione media pro capite di rifiuti urbani (kg/abitante*anno) relativi al comune di SBT, a quello di Grottammare e alla regione Marche nell'arco temporale 2001 – 2006. Come già nell'analisi dello stato, per Grottammare sono stati impiegati i valori provinciali relativi agli anni 2001 e 2007.



Nell'intero arco temporale considerato, San Benedetto del Tronto mostra sempre una produzione di rifiuti pro capite media molto più elevata di

Grottammare (e, quindi, del dato medio provinciale di Ascoli Piceno) e del dato medio regionale.

Come abbiamo già detto, le presenze turistiche incidono enormemente sulla produzione di rifiuti e San Benedetto è il primo comune delle Marche per presenze turistiche; ne deriva che i dati sulla produzione di rifiuti dovrebbero essere letti congiuntamente a quelli relativi alle presenze turistiche.

In tutti e tre i casi si assiste tra il 2001 e il 2006 ad un incremento della produzione di rifiuti urbani pro capite, ma è proprio lo stesso comune di San Benedetto del Tronto a mostrare l'incremento minore, pari a + 5,38 kg/abitante*anno (+ 0,75% rispetto al 2001), mentre a Grottammare si rileva l'incremento più consistente pari a +48,00 kg/abitante*anno (+9,74% rispetto al 2001).

RIFIUTI : gestione

Indicatore: Percentuale raccolta differenziata

Fonte: Rapporto Rifiuti 2010, 2011 e 2012 Regione Marche e Report Sostenibilità comune SBT

Livello di disaggregazione: comunale

Anni: 2008 - 2012

Descrizione indicatore:

L'indicatore misura la quantità di rifiuti urbani raccolta in modo differenziato in percentuale rispetto al totale dei rifiuti urbani prodotti.

Stato:

Nel 2012, la percentuale di rifiuti raccolti in modo differenziato nel comune di Grottammare è pari al 59,59% dei rifiuti urbani prodotti e in quello di San Benedetto del Tronto è pari al 51,29%.

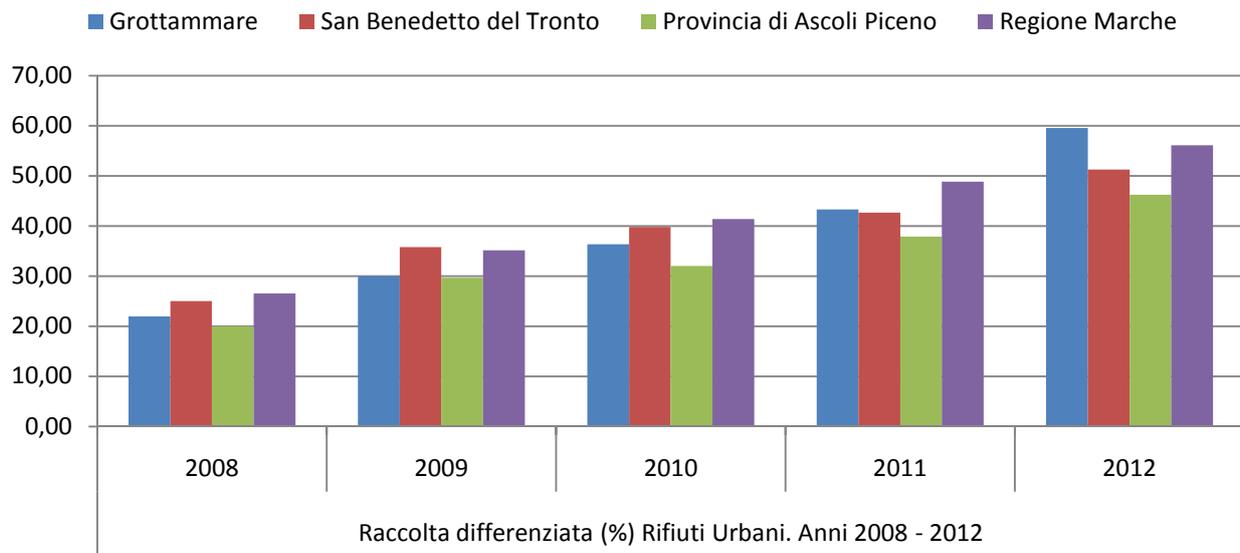
Nello stesso anno, il dato medio relativo alla percentuale di raccolta differenziata della Provincia di Ascoli Piceno è pari al 46,25% e quello della Regione Marche è pari al 56,11%.

Rispetto alla situazione provinciale, quindi, i comuni di nostro interesse mostrano entrambi buoni livelli di raccolta differenziata; nel caso di Grottammare, i livelli raggiunti superano quelli medi regionali.

Tendenza:

Nel grafico che segue viene riportata l'andamento della percentuale di raccolta differenziata tra il 2008 e il 2012 nei due comuni di interesse, nella provincia di Ascoli Piceno e nella regione Marche.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale



La tendenza generale è, ovviamente, un incremento della percentuale di RD ad ogni livello, ma è il comune di Grottammare che fa rilevare l'incremento più consistente.

Nella tabella che segue sono riportati i dati analitici di cui al precedente grafico.

Raccolta differenziata (%) Rifiuti Urbani. Anni 2008 - 2012					
	2008	2009	2010	2011	2012
Grottammare	21,97	29,98	36,35	43,28	59,59
San Benedetto del Tronto	25,00	35,81	39,82	42,66	51,29
Provincia di Ascoli Piceno	20,00	29,65	32,04	37,89	46,25
Regione Marche	26,53	35,15	41,38	48,88	56,11

RIFIUTI: produzione di rifiuti speciali

Indicatore: Produzione di Rifiuti Speciali pericolosi e non pericolosi (ton/anno)

Fonte: RSA Marche 2009 e Report di Sostenibilità 2007/2008 Comune di SBT

Livello di disaggregazione: comunale

Anni: 2003 – 2004

Descrizione indicatore:

L'indicatore stima la produzione di rifiuti speciali in tonnellate annue e si basa sull'elaborazione dei dati provenienti dai Modelli Unici di Dichiarazione (MUD).

Per l'analisi dello stato e della tendenza in atto disponiamo solo dei dati relativi al comune di San Benedetto del Tronto per il 2003 e per il 2004 e di quelli relativi alla provincia di Ascoli Piceno dal 2002 al 2006 di cui al RSA Marche 2009.

Stato e Tendenza:

Per quanto riguarda il comune di San Benedetto nel Report di sostenibilità si stima una produzione complessiva di rifiuti speciali nel 2003 pari a 33.501,33 ton, che corrisponde a circa il 9,6% del totale di rifiuti speciali prodotti nella provincia di Ascoli Piceno nello stesso anno.

Del totale dei rifiuti speciali prodotti a San Benedetto del Tronto nel 2003, quasi il 95% (31.753,53 ton) è costituito da rifiuti non pericolosi ed il restante 5% (1.747,80 ton) da quelli pericolosi.

Nel 2004 la produzione di rifiuti speciali complessiva nel comune di San Benedetto del Tronto è pari a 35.129,81 ton, che corrisponde a circa l'11% del totale di rifiuti speciali prodotti nella provincia di Ascoli Piceno nello stesso anno.

Del totale dei rifiuti speciali prodotti a San Benedetto del Tronto nel 2004, il 95,4% (33.501,33 ton) è costituito da rifiuti non pericolosi ed il restante 4,6% (1.628,48 ton) da quelli pericolosi.

Nel confronto tra i due soli anni per i quali si dispone dei dati (2003 e 2004) si assiste ad un incremento complessivo dei rifiuti speciali prodotti a livello comunale pari a +4,86%; in realtà tra il 2003 ed il 2004 a crescere è soltanto la produzione dei rifiuti speciali non pericolosi (+1.747,80 ton pari a +5,50% rispetto al 2003), mentre quella dei pericolosi diminuisce (- 119,32 ton, pari a - 6,83% del 2003).

L'analisi dell'andamento della produzione complessiva di rifiuti speciali a livello della provincia di Ascoli Piceno tra il 2003 ed il 2004 (vedi Scheda Indicatore 65, RSA Marche 2009), mostra un decremento pari a circa - 8,57%.

B.3. Analisi delle principali criticità e vulnerabilità

Per quanto attiene all'analisi delle principali criticità e vulnerabilità, si rinvia interamente al paragrafo B.1.1. Caratterizzazione dell'ambito di influenza territoriale in cui sono stati evidenziati per l'intera area entro cui potrebbero manifestarsi gli effetti di piano le principali emergenze di carattere ambientale e le eventuali interferenze delle previsioni di piano con le stesse.

Per quanto riguarda l'analisi delle interferenze degli interventi previsti dal piano è stata effettuata una sovrapposizione di questi con le cartografie riguardanti i vincoli e le pressioni ambientali principali.

Nel Comune di San Benedetto del Tronto non è localizzata nessuna attività IPPC (Integrated Prevention Pollution Control - D.L.gs 372/99) soggetta ad AIA mentre ce ne sono due nel Comune di Grottammare ma comunque non ricadenti nell'area interessata dagli interventi in progetto.

Le opere infrastrutturali previste non ricadono in aree tutelate a Parco o ad aree Naturali Protette e neanche in Zone Rete Natura 2000 consistenti in Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e di Zone di Protezione Speciale (ZPS) introdotte dal DPR n. 357/97, modificato con DPR n. 120/2003 in recepimento alla Direttiva Comunitaria n. 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, comunemente detta direttiva "Habitat" e la direttiva "Uccelli" (Dir. n. 79/409/CEE) concernente la conservazione degli uccelli selvatici, sostituita dalla Dir. 2009/147/CE.

Gli interventi infrastrutturali non ricadono in Aree Floristiche istituite dalla legge regionale n. 52 del 30 dicembre 1974 "Provvedimenti per la tutela degli ambienti naturali".

Nell'area considerata non ci sono industrie a rischio di incidente rilevante disciplinate dal D.Lgs. 17-8-1999 n. 334 e ss.mm.ii. (Attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose).

Nella zona interessata dagli interventi sulla viabilità ricadente nel Comune di San Benedetto del Tronto sono presenti 3 siti inquinati (Piano regionale per la

bonifica delle aree inquinate – PRB – D.A.C.R. n. 11 del 14 settembre 2010), due dei quali in corrispondenza di una intersezione con la SS 16 di progetto in fase di studio e l'altro situato lungo la stessa strada statale.



Per quanto riguarda i vincoli Paesaggistici gli interventi interferiscono con le seguenti zone tutelate previste dal Codice dei beni culturali e dell'ambiente (D.L.gs 22.01.2004 n° 42):

- art. 136 - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico

codice	nome	comma art. 136	localizzazione interferenza
AV157	Zona dei Viali Lungomare e piazzale della Fontana	c	zona area portuale
AV125	Zona Costiera - Arenile Località Ischia Marina	d	zona a nord dell'area portuale
AV159	Zona Santa Lucia, Monte della Croce	c-d	sponda DX del Tronto a cavallo dell'autostrada

- art. 142 - Aree tutelate per legge

- a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300m;
vincolo presente sulla fascia costiera che influisce sulla viabilità di accesso al porto, mentre la zona portuale ne è esente.
- b) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua;
il vincolo prevede una tutela di 150m per lato del corso d'acqua a partire dalla sponda o dal piede dell'argine. Influisce su parte della zona portuale e su alcune opere di adeguamento della rete viaria.
- g) i territori coperti da foreste e da boschi;
Alcune zone del territorio dei due Comuni interessate dalla viabilità di progetto sono vincolate.

B.4. Descrizione dei settori di governo interessati dal PRP

I settori di governo potenzialmente interessati dalle previsioni del PRP, nella fase di delinearazione dei potenziali impatti, sono stati genericamente individuati come Attività Produttive.

Più nello specifico si ritiene che potrebbero risentire delle azioni del PRP i settori della pesca e della vendita e trasformazioni dei prodotti ittici, la cantieristica navale ed, infine e soprattutto, il turismo.

Poiché nell'ambito di una valutazione ambientale strategica bisogna considerare le interazioni tra i piani oggetto di valutazione ed i settori di governo con cui questi interagiscono, interazioni da cui potrebbero generarsi impatti ambientali, la nostra attenzione si concentra soprattutto sul settore del Turismo: ciò in considerazione dell'importanza che tale settore riveste a livello di ambito di influenza territoriale, delle pressioni ad esso correlate (produzione di rifiuti, consumi di energia, consumi idrici, ecc), del potenziale incremento dei flussi turistici che dovrebbe derivare dall'attuazione delle previsioni di PRP ed, infine, della disponibilità di dati.

TURISMO: prelievo di risorse e produzione di rifiuti

Indicatore: Arrivi turistici

Fonte: SISTRAR Marche, dati Turismo

Livello di disaggregazione: comunale

Anni: 2002 - 2008

Descrizione

L'indicatore arrivi di turisti misura il numero di turisti complessivi (italiani e stranieri) rilevato in un anno nelle strutture ricettive (sia alberghiere che extra alberghiere).

Stato

L'ultimo dato disponibile relativo ad arrivi e presenze turistiche di cui disponiamo è quello relativo al 2008, per cui ai fini della caratterizzazione dello stato attuale di tale settore ci riferiamo a questo anno.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Nel 2008 nel comune di SBT sono stati rilevati complessivamente 182.615 arrivi turistici e in quello di Grottammare 55.588: ciò significa che gli arrivi turistici complessivi nell'ambito di influenza territoriale del PRP costituiscono il 43,12% del totale degli arrivi turistici provinciali (pari, nel 2008, a 552.457 arrivi) e l'11,04% del totale degli arrivi turistici regionali (pari, nello stesso anno, a 2.157.132 arrivi).

Tendenza

Nelle tabelle che seguono vengono riportati i dati relativi ad arrivi e a presenze turistiche nei comuni di nostro interesse nel periodo 2002 – 2008.

San Benedetto del Tronto		
anno	Totale Esercizi Ricettivi	
	Arrivi	Presenze
2002	153.556	1.046.050
2003	154.566	1.040.180
2004	152.763	965.026
2005	147.320	948.611
2006	150.307	1.025.534
2007	149.752	1.072.495
2008	182.615	1.612.435

Grottammare		
anno	Totale Esercizi Ricettivi	
	Arrivi	Presenze
2002	45.972	365.844
2003	41.139	360.752
2004	45.042	362.466
2005	42.327	323.449
2006	46.000	337.577
2007	49.400	354.794
2008	55.588	416.033

L'incremento degli arrivi di turisti tra il 2002 e il 2008 è pari a San Benedetto a 29.059 unità (+18,92% rispetto al 2002) e a Grottammare a 9.616 unità (+20,92% rispetto al 2002).

A livello provinciale tra il 2002 e il 2008 si rileva un incremento degli arrivi del 5,23% e a livello regionale ancora inferiore e pari a +4,34%.

Come rilevato dal Report di sostenibilità del comune di San Benedetto del Tronto e come facilmente deducibile osservando i dati di arrivi e presenze turistiche anche rispetto a quelli relativi alla popolazione residente nei due comuni, il turismo esercita pressioni ambientali molto consistenti.

Un esempio è dato dall'impennata che subisce la produzione di rifiuti nel mese di agosto.

C. Obiettivi ambientali di riferimento

A seguito dell'individuazione dell'ambito di influenza ambientale e della caratterizzazione dell'ambito di influenza territoriale del PRP sono stati rideterminati gli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti. Ogni obiettivo è associato al tema/aspetto ambientale ritenuto pertinente.

L'identificazione degli obiettivi ambientali di riferimento è un passaggio cruciale del processo di VAS, in quanto ad essi si deve far riferimento per valutare la significatività dei potenziali effetti.

La determinazione degli obiettivi di seguito elencati è avvenuta riferendosi alle Strategie di sostenibilità di vario livello, agli obiettivi dei piani e programmi che costituiscono il quadro di riferimento per il PRP, agli obiettivi di legge per i singoli settori, allo stesso Report di sostenibilità del Comune di San Benedetto del Tronto nonché alle Linee Guida per l'applicazione dell'Approccio LCA ai Porti.

Stato	Aspetto	Obiettivo
ACQUA	Qualità acque marine costiere	Raggiungimento o mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale di cui al d.lgs 152/06
	Consumi	Contenimento e riduzione dei consumi idrici
ARIA	Qualità	Risanamento della qualità dell'aria
CAMBIAMENTI CLIMATICI	Emissioni climalteranti	Riduzione delle emissioni climalteranti
BIODIVERSITA'	Conservazione	Mantenimento della biodiversità e tutela degli habitat di interesse prioritario
	Frammentazione di habitat	Riduzione e/o contenimento della frammentazione di habitat

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

SALUTE UMANA	Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio	Riduzione della popolazione esposta ad elevati livelli di degrado ambientale ²⁶
SUOLO	Consumo	Contenimento del consumo di suolo
PATRIMONIO CULTURALE	Assetto territoriale	Promozione di uno sviluppo territoriale integrato assicurando la qualità dell'ambiente nella pianificazione territoriale e paesaggistica
MOBILITA'	Traffico	Riduzione delle situazioni di congestione del traffico veicolare e promozione della mobilità sostenibile
ENERGIA	Consumi	Promozione del risparmio e dell'efficienza negli usi di energia e riduzione della dipendenza dalle fonti fossili
RIFIUTI	Produzione	Riduzione della produzione di rifiuti urbani
	Gestione	Raggiungimento e mantenimento delle percentuali di raccolta differenziata previste dalle norme di legge
ATTIVITA' PRODUTTIVE	Qualità offerta turistica	Promozione di sistemi di accoglienza di qualità e rispettosi dell'ambiente
	Prelievo di risorse e produzione rifiuti	Riduzione dei consumi di acqua ed energia e di materie prime pericolose

²⁶ Come, ad esempio, livelli sonori eccedenti i limiti, emissioni odorigene e/o sostanze pericolose, condizioni igieniche non adeguate, ecc

D. Valutazione

La valutazione dei possibili effetti che il PRP avrà sull'ambiente è avvenuta seguendo la metodologia indicata nelle Linee Guida Regionali di cui alla DGR. 21 dicembre 2010, n. 1813, considerando, dunque:

- la probabilità che l'effetto si verifichi;
- la "direzione" dell'effetto ovvero il fatto che l'effetto si verifichi come conseguenza diretta della previsione del PRP oppure a causa di uno o più effetti derivanti dall'attuazione della previsione del PRP;
- la reversibilità o l'irreversibilità dell'effetto;
- la vulnerabilità dell'area in cui l'effetto si esplica

La scala di significatività impiegata è di seguito illustrata.

Effetto positivo	Significato	Effetto negativo
Simbolo		Simbolo
+	Effetto molto significativo	-
+	Effetto significativo	-
+	Effetto poco significativo	-
NV	Effetto non valutabile	NV

D.1. Valutazione degli effetti sull'ambiente

Azione/Pressione 1. Ampliamento del Porto (darsena nord) e adeguamento dei collegamenti

Tema/aspetto	Impatto	
	Descrizione	Simbolo
Acqua/qualità acque marine costiere	Probabile, indiretto, reversibile Alterazione della qualità delle acque dovuta alle operazioni di cantiere svolte in mare, alla movimentazione dei sedimenti derivanti dall'escavo per la realizzazione degli imbasamenti delle infrastrutture e ad eventuali sversamenti accidentali	-
Aria/Qualità	Probabile, indiretto, reversibile Alterazione della qualità dell'aria dovute all'emissione di polveri e di gas di scarico dei mezzi di cantiere	-
Cambiamenti climatici/Emissioni climalteranti	Probabile, indiretto, reversibile Incremento delle emissioni climalteranti dovuto ai gas di scarico dei mezzi di cantiere	-
Biodiversità/Conservazione	Probabile, indiretto, reversibile Alterazioni dell'ecosistema marino e disturbo dovuti alla movimentazione dei mezzi di lavoro e di sedimenti, sottrazione temporanea di habitat	-
Salute Umana/Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio	Probabile, indiretto, reversibile Emissioni sonore e vibrazioni connesse alle operazioni di cantiere ed al transito dei mezzi pesanti	-
Mobilità/Traffico	Probabile, indiretto, reversibile Incremento dei flussi di traffico, specie pesante, da e per il porto dovuto allo spostamento dei mezzi di cantiere ed alla fornitura dei materiali necessari	-
Energia/consumi	Probabile, indiretto, reversibile Incremento dei consumi energetici dovuto alle fasi di cantiere	-
Rifiuti/produzione	Probabile, indiretto, reversibile Incremento della produzione dei rifiuti da demolizione e costruzione	-
Attività produttive/qualità dell'offerta turistica	Probabile, indiretto, reversibile Interferenze della cantierizzazione con la fruizione turistica della costa	-

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Azione/Pressione 2. Nuova darsena nord

Tema/aspetto	Impatto	
	Descrizione	Simbolo
Acqua/qualità acque marine costiere	Probabile, indiretto, irreversibile Alterazione della qualità delle acque dovuta all'incremento del traffico marittimo connesso all'ampliamento e all'aumento del carico ambientale in genere	-
Acqua/consumi	Probabile, indiretto, irreversibile Incremento dei consumi idrici connesso all'ampliamento ed all'insediarsi dei nuovi usi, funzioni ed attività ad esso connessi	-
Aria/Qualità	Probabile, indiretto, irreversibile Variazioni della qualità dell'aria dovute all'incremento dei flussi di traffico da e verso il porto e all'insediarsi di nuove attività e/o al potenziamento di quelle già esistenti	-
Cambiamenti climatici/Emissioni climalteranti	Probabile, indiretto, irreversibile Variazione delle emissioni climalteranti dovute all'incremento dei flussi di traffico da e verso il porto e all'insediarsi di nuove attività e/o al potenziamento di quelle già esistenti	-
Biodiversità/Conservazione	Poco probabile, indiretto, irreversibile Disturbo dovuto all'incremento dei flussi di traffico navale e sottrazione di habitat	-
Patrimonio culturale/assetto territoriale	Molto probabile, diretto, irreversibile Modifiche dell'assetto territoriale e della conseguente percezione paesaggistica	NV
Mobilità/traffico	Probabile, indiretto, irreversibile Incremento dei flussi di traffico da e per il porto dovuto all'aumentata potenzialità	-
Energia/consumi	Probabile, indiretto, irreversibile Incremento dei consumi energetici connesso all'ampliamento ed all'insediarsi dei nuovi usi, funzioni ed attività ad esso connessi	-
Rifiuti/produzione	Probabile, indiretto, irreversibile Incremento della produzione dei rifiuti portuali connesso all'ampliamento ed all'insediarsi dei nuovi usi, funzioni ed attività ad esso connessi	-
Rifiuti/gestione	Probabile, diretto, irreversibile Miglioramento della gestione dei rifiuti portuali mediante l'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – art. 40 delle NTA	+
Attività produttive/qualità dell'offerta turistica	Probabile, diretto, irreversibile Incremento e miglioramento dell'offerta turistica dovuto all'aumentata potenzialità del porto ed	+

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

	all'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parti I e II delle NTA	
--	---	--

L'incremento del prelievo di risorse e della produzione di rifiuti legato al potenziamento della attività produttive del porto stesso e dell'offerta turistica è stato considerato all'interno della valutazione degli effetti sull'energia, i consumi idrici e i rifiuti stessi.

Per quanto riguarda l'effetto rilevato in termini di modifica dell'assetto territoriale e, quindi, del paesaggio, non è stato possibile attribuire un segno, ma sicuramente sarà significativo.

Azione/Pressione 3. Nuovi collegamenti da e verso il porto

Tema/aspetto	Impatto	
	Descrizione	Simbolo
Aria/Qualità	Probabile, indiretto, irreversibile Miglioramento della qualità dell'aria dovuto ad una migliore distribuzione dei flussi di traffico ed alla diminuzione dei fenomeni di congestione	+
Salute umana/Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio	Poco Probabile, indiretto, irreversibile Incremento della popolazione esposta a livelli di rumore eccedenti i limiti	-
Suolo/consumo	Poco Probabile, diretto, irreversibile Trasformazione di suolo semi naturale in urbanizzato	-
Patrimonio culturale/assetto territoriale	Poco Probabile, indiretto, irreversibile Modifiche dell'assetto territoriale e della conseguente percezione paesaggistica	NV
Mobilità/traffico	Probabile, indiretto, irreversibile Riduzione dei fenomeni di congestione del traffico sulla fascia costiera	+
Attività produttive/qualità dell'offerta turistica	Probabile, indiretto, irreversibile Miglioramento della fruizione turistica della costa attraverso la riduzione dei fenomeni di congestione	+

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Azione/Pressione 4. Riordino funzionale del porto esistente

Tema/aspetto	Impatto	
	Descrizione	Simbolo
Salute umana/Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio	Molto Probabile, indiretto, irreversibile Riduzione della popolazione esposta a livelli di disturbo e/o rischio a seguito della razionalizzazione della localizzazione dei diversi usi e funzioni	+
Patrimonio culturale/assetto territoriale	Molto Probabile, indiretto, irreversibile Modifiche dell'assetto territoriale e della conseguente percezione paesaggistica	+
Mobilità/traffico	Probabile, indiretto, irreversibile Riduzione dei fenomeni di congestione del traffico sulla fascia costiera a seguito della razionalizzazione della localizzazione dei diversi usi e funzioni	+
Rifiuti/gestione	Probabile, indiretto, irreversibile Miglioramento della gestione dei rifiuti portuali mediante l'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – art. 40 delle NTA	+
Attività produttive/qualità dell'offerta turistica	Probabile, indiretto, irreversibile Miglioramento dell'offerta turistica dovuto alla razionalizzazione della localizzazione dei diversi usi e funzioni	+

Azione/Pressione 5. Riqualificazione e potenziamento del porto esistente

Tema/aspetto	Impatto	
	Descrizione	Simbolo
Acqua/qualità acque marine costiere	Poco Probabile, indiretto, irreversibile Alterazione della qualità delle acque dovuta all'incremento del traffico marittimo connesso alla riqualificazione ed al potenziamento delle attività già presenti nel porto, con specifico riferimento al diportismo nautico	-
Acqua/consumi	Poco Probabile, indiretto, irreversibile Incremento dei consumi idrici connesso all'aumentata attrattività del porto innestata dalla riqualificazione e dal potenziamento delle attività già presenti	-
Aria/qualità	Poco Probabile, indiretto, irreversibile Variazioni della qualità dell'aria dovute all'incremento dei flussi di traffico da e verso il porto a causa dell'aumentata attrattività	-
Biodiversità/conservazione	Poco Probabile, indiretto, irreversibile Disturbo dovuto all'incremento dei flussi di traffico marittimo per l'aumentata attrattività del porto a	-

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

	seguito della riqualificazione e del potenziamento delle attività preesistenti	
Mobilità/traffico	Poco Probabile, indiretto, irreversibile Incremento dei flussi di traffico da e per il porto per l'aumentata attrattività del porto a seguito della riqualificazione e del potenziamento delle attività esistenti	-
Energia/consumi	Poco Probabile, indiretto, irreversibile Incremento dei consumi energetici dovuto all'aumentata attrattività del porto a seguito della riqualificazione e del potenziamento delle attività preesistenti	-
Rifiuti/produzione	Poco Probabile, indiretto, irreversibile Incremento della produzione dei rifiuti portuali per l'aumentata attrattività del porto	-
Attività produttive/qualità dell'offerta turistica	Probabile, indiretto, irreversibile Miglioramento dell'offerta turistica dovuto alla riqualificazione ed al potenziamento delle attività preesistenti	+

Azione/Pressione 6. Dotazione standard previsti dal Piano Regionale dei Porti

Tema/aspetto	Impatto	
	Descrizione	Simbolo
Salute umana/Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio	Molto Probabile, diretto, irreversibile Riduzione della popolazione esposta a livelli di disturbo e/o rischio sia per la dotazione dei dispositivi per la sicurezza a mare sia per le migliori condizioni igieniche determinate dalla nuova disponibilità di servizi igienici	+
Mobilità/traffico	Molto Probabile, indiretto, irreversibile Miglioramento della gestione dei flussi di traffico e riduzione dei fenomeni di congestione grazie all'aumentata disponibilità di parcheggi nell'area portuale	+
Attività produttive/qualità dell'offerta turistica	Molto Probabile, indiretto, irreversibile Miglioramento dell'offerta turistica dovuto alla razionalizzazione della localizzazione dei diversi usi e funzioni	+

Azione/Pressione 7. Accessibilità pedonale e ciclabile

Tema/aspetto	Impatto	
	Descrizione	Simbolo
Aria/Qualità	Probabile, diretto, irreversibile	+

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

	Miglioramento della qualità dell'aria dovute all'incremento della mobilità sostenibile	
Cambiamenti climatici/emissioni climalteranti	Probabile, indiretto, irreversibile Riduzione delle emissioni climalteranti dovute all'incremento della mobilità sostenibile	+
Salute umana/Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio	Probabile, indiretto, irreversibile Riduzione della popolazione esposta a livelli di disturbo grazie all'incremento della mobilità sostenibile	+
Mobilità/traffico	Probabile, diretto, irreversibile Incremento della mobilità sostenibile	+
Attività produttive/qualità dell'offerta turistica	Molto Probabile, indiretto, irreversibile Incremento e miglioramento dell'offerta turistica in chiave sostenibile	+

Azione/Pressione 8. Promozione della qualità urbanistico - architettonica

Tema/aspetto	Impatto	
	Descrizione	Simbolo
Patrimonio culturale/assetto territoriale	Molto Probabile, diretto, irreversibile Miglioramento dell'inserimento e della percezione paesaggistica dell'infrastruttura portuale nel suo complesso	+
Attività produttive/qualità dell'offerta turistica	Molto Probabile, indiretto, irreversibile Miglioramento della qualità dell'offerta turistica dovuta al miglioramento della qualità paesaggistica ed architettonica	+

Azione/Pressione 9. Riqualficazione Ambientale

Tema/aspetto	Impatto	
	Descrizione	Simbolo
Acqua/qualità acque marine costiere	Molto Probabile, diretto, irreversibile Miglioramento della qualità delle acque in relazione all'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I - Tutela dell'Ambiente - artt. 41 e 42 delle NTA	+
Acqua/Consumi	Molto Probabile, diretto, irreversibile Razionalizzazione e contenimento dei consumi idropotabili attraverso l'attuazione delle norme di cui al III, Parte I - Tutela dell'Ambiente - art. 47 delle NTA	+
Aria/Qualità	Molto Probabile, diretto, irreversibile Riduzione e contenimento delle emissioni atmosferiche	+

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

	inquinanti dovuto all'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – artt. da 43 a 46 delle NTA	
Cambiamenti climatici/emissioni climalteranti	Molto Probabile, diretto, irreversibile Riduzione e contenimento delle emissioni climalteranti dovuto all'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente - – artt. da 43 a 46 delle NTA	+
Salute umana/Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio	Molto Probabile, diretto, irreversibile Riduzione dell'esposizione a fattori di rischio attraverso l'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – art. 44 delle NTA	+
Energia/consumi	Molto Probabile, diretto, irreversibile Contenimento e variazione dei consumi energetici (mediante il ricorso alle rinnovabili) dovuto all'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – artt. da 43 a 46 delle NTA	+
Rifiuti/gestione	Molto Probabile, indiretto, irreversibile Miglioramento della gestione dei rifiuti portuali mediante l'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – art. 40 delle NTA	+
Attività produttive/prelievo di risorse	Molto probabile, diretto, irreversibile Riduzione dei consumi di acqua ed energia attraverso l'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente –delle NTA	+
Attività produttive/qualità dell'offerta turistica	Molto Probabile, indiretto, irreversibile Miglioramento dell'offerta turistica in chiave sostenibile dovuto all'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente –delle NTA	+

Azione/Pressione 9. Superamento delle barriere architettoniche

Tema/aspetto	Impatto	
	Descrizione	Simbolo
Attività produttive/qualità dell'offerta turistica	Molto Probabile, indiretto, irreversibile Miglioramento dell'offerta turistica in chiave sostenibile dovuto all'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte II – Superamento delle barriere architettoniche – delle NTA.	+

D.2. Valutazione degli scenari alternativi

Nel nostro caso l'unico scenario alternativo è quello di dare attuazione a quello che abbiamo definito PRP vigente²⁷, che sarà tale sino al completamento del percorso di approvazione del PRP nuovo oggetto di questa valutazione.

Questo piano si configura, tuttavia, come un di progetto preliminare di un insieme di opere a mare, tutt'altro da quanto previsto dalla L. 84/94 per i PRP, come sottolineato al punto 1.2. del parere del CSLP sulla nuovo PRP.

Una parte delle opere previste dal PRP vigente è stata già realizzata (vedi punto 1.2. del Parere CSLP), tra queste, nel 2010, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, mediante le sue strutture decentrate, ha realizzato un primo stralcio del c.d. Terzo braccio (darsena Nord) ovvero una cassa di colmata nella zona a nord del molo nord.

A breve la cassa di colmata a nord del molo nord verrà completata e verrà realizzato dallo stesso Ministero il pennello parasabbia a chiusura della stessa, già incluso nella conformazione approvata della Darsena Nord.

Da quanto sopra esposto, appare evidente che il vigente strumento di pianificazione nulla disciplina in merito alle aree a terra del porto, né esistenti né di progetto.

Ne deriva che tutti gli impatti positivi attesi (qualità paesaggistica ed architettonica, riordino della localizzazione dei diversi usi e funzioni, razionalizzazione del traffico indotto, ecc) dall'attuazione del PRP oggetto di questa valutazione verrebbero a decadere e rimarrebbero quelli estremamente negativi correlati all'ampliamento del porto.

Tale alternativa è evidentemente impercorribile.

²⁷ Il Piano Regolatore Portuale vigente è quello esaminato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1968, approvato con D.M. n. 2722 del 02/11/1985 e modificato mediante variante approvata con D.M. n. 1391 del 03/06/1988

D.3 Valutazione degli effetti cumulativi

La normativa vigente in materia di VAS prevede che vengano valutati gli effetti cumulativi sui diversi temi ambientali interessati dal Piano.

Per fare ciò è necessario considerare il complesso degli effetti individuati ed analizzarli in relazione alle seguenti caratteristiche:

- Effetti che incidono su uno stesso tema ambientale con azione sinergica, che, quindi, aumenta la significatività dell'effetto risultante;
- Effetti che incidono su uno stesso tema ambientale con azione contrapposta, che quindi portano ad una diminuzione o ad un annullamento dell'effetto risultante;
- Effetti che incidono sullo stesso tema ma su aspetti diversi e tendono a rafforzare ovvero a diminuire l'effetto complessivo su quel tema ambientale.

Nella valutazione degli effetti cumulativi non sono stati considerati tutti gli effetti derivanti dall'attuazione di quella che abbiamo identificato come Azione/pressione 1. Ampliamento del Porto (darsena nord) e adeguamento della viabilità; ciò in considerazione del fatto che tale azione include esclusivamente le fasi di cantiere correlate alla realizzazione delle infrastrutture previste, fasi che, in quanto tali, se hanno effetti, questi sono reversibili nel breve o medio termine e nella contestuale osservazione della scarsa o irrilevante significatività degli stessi.

Ciò premesso si riportano, in forma descrittiva e simbolica, gli effetti cumulativi risultanti dall'attuazione delle previsioni di PRP.

La simbologia impiegata differisce leggermente rispetto a quella utilizzata nella valutazione degli effetti derivanti dalle singole azioni; ciò è dovuto proprio alla possibilità che si cumulino (su uno stesso tema) effetti contrapposti che non consentono, quindi, di dare un giudizio nettamente positivo o negativo.

Acqua	+
-------	---

Per quanto attiene alla qualità delle acque marine costiere, il presumibile incremento di traffico marittimo connesso all'ampliamento del porto ed alla riqualificazione e potenziamento delle attività già presenti nel porto, con specifico riferimento al diportismo nautico, potrebbe interagire in senso negativo con il mantenimento della qualità ambientale sinora riscontrata.

Ciò nonostante, il PRP, al Titolo III, Parte I, della NTA prevede (artt. 41 e 42) una serie di azioni che, regolamentando la gestione dei reflui e delle acque meteoriche e prescrivendo l'adozione di piani di emergenza in caso di sversamenti accidentali, non solo dovrebbero garantire il mantenimento dei livelli attuali di qualità delle acque marine costiere, ma potrebbero addirittura migliorarli.

Effetti positivi, mediamente significativi, dovrebbero altresì prodursi in termini di contenimento dei consumi idrici; ciò grazie all'attuazione delle misure previste all'articolo 47 della Norme Tecniche di PRP.

Aria	+
------	---

Nonostante gli incrementi dei flussi di traffico che potrebbero derivare dall'aumentata potenzialità del porto e le criticità "locali"²⁸ rilevate in termini di qualità dell'aria, si ritiene che le previsioni di adeguamento dei collegamenti e di razionalizzazione della distribuzione dei diversi usi e funzioni (che, tra i diversi obiettivi, perseguono quello fondamentale di mantenere separati i flussi di traffico strettamente portuale da quello urbano), unitamente alle previsioni di incremento dell'accessibilità pedonale e ciclabile al porto ed, infine, all'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – artt. da 43 a 46 delle NTA del PRP, dovrebbe produrre effetti, sul lungo termine, positivi, pur se di significatività ridotta.

²⁸ A livello di ambito di influenza territoriale

Cambiamenti Climatici	inv.
-----------------------	------

Nonostante gli incrementi dei flussi di traffico che potrebbero derivare dall'aumentata potenzialità del porto nonché l'aumentata complessiva potenzialità del porto derivante dall'attuazione delle previsioni di PRP, si ritiene che le azioni tese ad aumentare l'accessibilità pedonale e ciclabile e, soprattutto, l'attuazione delle norme tecniche si attuazione (artt. da 43 a 46) , laddove prevedono l'adozione di una serie di misure tese a contenere i consumi di energia (anche attuali, come le misure sull'illuminazione pubblica a basso consumo) e a promuovere il ricorso alle fonti rinnovabili, dovrebbero determinare una sostanziale invarianza delle emissioni di CO2 equivalente connessa alle attività portuali.

Biodiversità	-
--------------	---

Benché nell'area di intervento diretto del PRP (soprattutto quella relativa alle previsioni di ampliamento) né a livello di Ambito di influenza territoriale dello stesso siano presenti situazioni di particolare pregio dal punto di vista ecosistemico, considerata l'elevata frammentazione e gli effetti del PRP si sostanziano soprattutto in azioni di disturbo connesse al presumibile incremento dell'attrattività portuale, si evidenzia sul tema in questione la possibilità che si verifichi un impatto negativo, di significatività molto contenuta.

Salute Umana	+
--------------	---

Benché sussista un lieve rischio di incremento della popolazione esposta a livelli sonori eccedenti i limiti (per altro non in modo continuativo), il complesso delle azioni di PRP ci sembra contribuire in modo significativo al miglioramento della Salute Pubblica. In particolare, contribuiscono al perseguimento dell'obiettivo "Riduzione dei livelli di esposizione a situazioni di rischio e/o degrado ambientale", le azioni che prevedono la razionalizzazione della localizzazione dei diversi usi e funzioni, quelle che prevedono la dotazione dei dispositivi per la sicurezza in mare ed il miglioramento, indiretto delle condizioni igieniche del porto, quelle che favoriscono la mobilità "dolce" e, per quanto concerne anche la salubrità degli ambienti lavorativi, parte delle norme di cui all'art. 44 delle NTA.

Suolo	-
-------	---

In realtà l'incremento del consumo di suolo (inteso come trasformazione di suolo naturale e semi naturale in urbanizzato) direttamente correlabile alle previsioni di PRP è estremamente ridotto. Sostanzialmente riconducibile alla realizzazione della radice della darsena nord e (sebbene tali previsioni siano solo indicative) all'adeguamento delle infrastrutture di collegamento. In considerazione, tuttavia, degli elevati tassi di urbanizzazione rilevati e dell'incidenza del suolo urbanizzato su quello naturale che caratterizza l'intero ambito di influenza territoriale, riteniamo opportuno segnalare un potenziale effetto negativo di significatività contenuta e comunque variabile in funzione, soprattutto, della scelta di adeguamento della viabilità che si farà nelle dovute sedi rispetto alle diverse ipotesi presentate.

Patrimonio Culturale

+

Benché gran parte degli effetti sul paesaggio (in termini di miglioramento o peggioramento della percezione paesaggistica dovuta all'ampliamento del porto, che, per altro, dovrebbe essere influente solo in prospettiva da mare o in termini planimetrici) ciò che si considera determinante in tal senso sono le vincolanti previsioni relative alla qualità paesaggistica ed architettonica di cui alle NTA di PRP nonché quelle relative al riordino degli usi e funzioni, che dovrebbero produrre effetti positivi significativi, ciò tanto più se si pensa allo stato attuale del porto, che mostra una elevata commistione di usi e situazioni di degrado diffuse.

Mobilità

+

Nonostante gli incrementi dei flussi di traffico che potrebbero derivare dall'aumentata potenzialità del porto, si ritiene che le previsioni di adeguamento dei collegamenti e di razionalizzazione della distribuzione dei diversi usi e funzioni (che, tra i diversi obiettivi, perseguono quello fondamentale di mantenere separati i flussi di traffico strettamente portuale da quello urbano), unitamente alle previsioni di incremento dell'accessibilità pedonale e ciclabile al porto dovrebbero determinare il miglioramento della gestione dei flussi di traffico e la riduzione dei fenomeni di congestione con un conseguente effetto positivo significativo su tale tema.

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

Energia	inv
---------	-----

Nonostante l'aumentata complessiva potenzialità del porto derivante dal potenziamento delle attività esistenti e dal possibile insediarsi di nuove, si ritiene che l'attuazione delle norme tecniche (artt. da 43 a 46) , laddove prevedono l'adozione di una serie di misure tese a contenere i consumi di energia (anche attuali, come le misure sull'illuminazione pubblica a basso consumo) e a promuovere il ricorso alle fonti rinnovabili, dovrebbero determinare una sostanziale invarianza dei consumi di energia (e probabilmente una riduzione di quella da fonte fossile) connessi alle attività portuali.

Rifiuti	+/-
---------	-----

L'ampliamento e l'aumentata complessiva potenzialità del porto derivante dall'attuazione delle previsioni di PRP dovrebbero comportare un incremento della produzione di rifiuti, che, tuttavia non dovrebbe essere troppo significativa rispetto alla produzione di rifiuti attuale a livello di ambito. Viceversa, le previsioni relative alla gestione dovrebbero migliorare tale aspetto; in questo caso, la significatività dell'effetto positivo non dovrebbe essere trascurabile.

Attività Produttive	+
---------------------	---

Il complesso delle previsioni di PRP ha proprio come obiettivo l'ampliamento e l'integrazione dell'offerta turistica, nonché il miglioramento, anche in chiave sostenibile, della stessa, per cui su tale tema non si può che rilevare un effetto positivo molto significativo.

D.4. Misure di mitigazione, compensazione e orientamento

La normativa vigente in materia di VAS prevede, in esito alla valutazione, l'individuazione di misure per impedire, ridurre e compensare (misure di mitigazione e compensazione) nel modo più efficace possibile gli eventuali effetti negativi significativi derivanti dall'attuazione del piano. Tali misure possono essere anche integrate da misure atte ad incrementare la significatività degli effetti ambientali positivi connessi alla realizzazione delle previsioni di piano (misure di orientamento).

Bisogna specificare che alcune misure di mitigazione e compensazione, grazie alla consultazione preliminare, all'analisi di coerenza esterna, al recepimento degli standard di cui al Piano Regionale dei Porti ed alla valutazione sono state già inserite nel piano durante la sua elaborazione (vedi NTA – Titolo II, parte I).

Nella tabella successiva sono riportate le ulteriori misure da noi individuate, con indicazione a margine degli aspetti e relativi su cui incidono; tali misure sono state individuate anche attraverso l'analisi delle Linee Guida per l'applicazione dell'approccio LCA ai Porti e, comunque, potranno essere modificate ed integrate già durante la consultazione ed è auspicabile che vengano meglio declinate nella fasi progettuali degli interventi previsti.

Tema/aspetto ambientale	Misure di mitigazione, compensazione e orientamento
ACQUA/Qualità acque marine costiere	Prevedere l'inserimento di sistemi di ricircolo delle acque all'interno dei bacini portuali nuovi ed esistenti
	Prevedere un apposito servizio di pulizia degli specchi acquei con la disponibilità di dotazioni antinquinamento
	Ottimizzazione del sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue
ACQUA/Consumi	Impiego di acqua non potabile per l'irrigazione delle aree verdi del porto
	Recupero delle acque piovane al fine di riutilizzo per usi compatibili

VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Rapporto Ambientale

ARIA/Qualità	Valutare la possibilità di estendere l'applicazione delle NTA di PRP relative alla riduzione delle emissioni atmosferiche (incluse quelle climalteranti) anche agli edifici ed alle attività esistenti esistenti
CAMBIAMENTI CLIMATICI/emissioni	
BIODIVERSITA'/Frammentazione di habitat	Nella scelta della soluzione definitiva per gli adeguamenti della viabilità di collegamento tenere in considerazione, tra i diversi parametri da considerare, la soluzione che comporta la minore frammentazione
SUOLO/Consumo	Nella scelta della soluzione definitiva per gli adeguamenti della viabilità di collegamento tenere in considerazione, tra i diversi parametri da considerare, la soluzione che comporta il minor utilizzo di suolo
PATRIMONIO CULTURALE/paesaggio	Prevedere, nelle aree destinate a verde, la piantumazione di essenze autoctone
MOBILITA'/traffico	Prevedere misure di incentivazione della mobilità alternativa e sostenibile per il traffico legato alla balneazione
ENERGIA/consumi	Valutare la possibilità di estendere l'applicazione delle NTA di PRP relative alla riduzione dei consumi energetici ed all'incentivazione al ricorso delle rinnovabili anche agli edifici ed alle attività esistenti esistenti
RIFIUTI/produzione	Riutilizzo del materiale inerte derivante dalle azioni di demolizione e costruzione
	Riutilizzo del materiale di scavo (dragaggio) in conformità alle caratteristiche chimiche, fisiche ed eco tossicologiche dello stesso

E. Monitoraggio

Il monitoraggio deve consentire di verificare, da un lato, se siano realizzati o meno gli effetti derivanti dall'attuazione del PRP previsti in sede di VAS e con quale significatività, dall'altro se siano realizzati effetti imprevisi in sede di VAS comunque riconducibili all'attuazione del piano valutato.

Per fare ciò, il sistema di monitoraggio è costituito da un insieme (set) di indicatori di diversa natura ovvero:

- indicatori di realizzazione fisica: si tratta di indicatori sull'attuazione del piano che forniscono informazioni su cosa viene effettivamente realizzato rispetto alle previsioni e con che tempistica (ricordiamo che le opere portuali, per complessità progettuale e autorizzativa e per i costi elevati, di norma vengono realizzate per stralci);
- indicatori degli effetti: si tratta di indicatori definiti sulla base degli impatti ambientali negativi significativi individuati in fase valutativa;
- indicatori sullo stato dell'ambiente: indicatori di stato impiegati nell'analisi del contesto ambientale di riferimento.

Mentre gli indicatori sullo stato dell'ambiente sono aggiornati periodicamente negli strumenti di reporting ambientale e/o dagli organi preposti al controllo ed al rilevamento dei dati ambientali. Le altre due categorie di indicatori devono essere definite attraverso la VAS ovvero proposte in questa sezione ed eventualmente integrate in fase di consultazione e, soprattutto, in fase di rilascio del giudizio finale di VAS da parte dell'autorità competente.

Indicatori di realizzazione fisica

Indicatore	Unità di misura
Materiale da demolizione prodotto	tonnellate
Piste ciclabili realizzate	metri lineari
Percorsi pedonali realizzati	metri lineari
Verde inserito	Tipologia ed estensione in metri quadrati
Dimensione infrastrutture realizzate/ampliate	Metri quadrati
Superficie ricoperta da manto bituminoso	Metri quadrati
Materiale sabbioso recuperato attraverso escavazione del fondale per ridurne interrimento	tonnellate
Parcheeggi	Metri quadrati e posti auto

Indicatori per il monitoraggio degli effetti individuati in fase di VAS

Effetto previsto	Indicatore	Unità di misura
Risparmio di risorse del sottosuolo	Materiale proveniente da demolizione recuperato in loco	tonnellate
	Materiale proveniente da escavazione fondali riutilizzato	mc
Uso del suolo	Incremento di costruito rispetto all'attuale	%
Tutela della qualità dell'aria ²⁹	Superamenti dei valori limite del particolato sottile - PM10	N° e µg/mc
	Superamenti dei valori limite del particolato sottile - PM2,5	N° e µg/mc
	Superamento del valore limite del biossido di azoto - NO2	µg/mc
	Superamento del valore limite di Ozono - O3	µg/mc
Tutela della popolazione dall'esposizione a livelli sonori eccedenti i limiti ³⁰	Superamento dei valori limite di immissione	dB(A)
Produzione e recupero e riutilizzo di rifiuti	Rifiuti portuali prodotti	kg
Riduzione delle emissioni climalteranti	Produzione di energia da fonte rinnovabile ³¹	kWh
	Consumi finali di energia ³²	kWh

Nella progettazione del sistema di monitoraggio deve essere definita anche la modalità di monitoraggio ovvero la frequenza, gli strumenti impiegati, le responsabilità, le modalità di divulgazione dei risultati e le modalità di eventuale revisione delle previsioni di piano, nel caso di impatti ambientali significativi negativi imprevisi o di significatività superiore rispetto alla valutazione.

Modalità e responsabilità sono definire congiuntamente tra l'autorità che propone il piano ed è responsabile della sua attuazione, quindi anche del monitoraggio, e l'autorità competente alla VAS.

Poiché nell'attuazione delle previsioni di PRP si procederà per stralci non è tuttavia possibile definire ora la periodicità dei report di monitoraggio.

²⁹ Con monitoraggio in loco mediante stazione mobile

³⁰ Con rilievi fonometrici in loco

³¹ Nell'area oggetto di piano

³² Nell'area oggetto di piano

Il monitoraggio e la redazione di rapporti periodici sono effettuati anche al fine di informare e rendere trasparente l'attività di attuazione del Piano in una ottica di sensibilizzazione e di informazione sulle problematiche ambientali influenzate direttamente o indirettamente dal Piano e, secondo quanto stabilito al paragrafo 3 delle linee guida regionali VAS, delle modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive dovrà essere data adeguata informazione attraverso i siti web dell'autorità competente e dell'autorità procedente.

F. Conclusioni

Per quanto attiene alla qualità delle acque marine costiere, il presumibile incremento di traffico marittimo connesso all'ampliamento del porto ed alla riqualificazione e potenziamento delle attività già presenti nel porto potrebbe interagire in senso negativo con il mantenimento della qualità ambientale sinora riscontrata.

Ciò nonostante, il PRP, al Titolo III, Parte I, della NTA prevede (artt. 41 e 42) una serie di azioni che, regolamentando la gestione dei reflui e delle acque meteoriche e prescrivendo l'adozione di piani di emergenza in caso di sversamenti accidentali, non solo dovrebbero garantire il mantenimento dei livelli attuali di qualità delle acque marine costiere, ma potrebbero addirittura migliorarli.

Effetti positivi, mediamente significativi, dovrebbero altresì prodursi in termini di contenimento dei consumi idrici; ciò grazie all'attuazione delle misure previste all'articolo 47 della Norme Tecniche di PRP. Il recepimento delle misure di orientamento, mitigazione e compensazione individuate in tal senso dovrebbe ulteriormente favorire la riduzione dei consumi di acqua potabile.

Nonostante gli incrementi dei flussi di traffico che potrebbero derivare dall'aumentata potenzialità del porto e le criticità "locali" rilevate in termini di qualità dell'aria, si ritiene che le previsioni di adeguamento dei collegamenti e di razionalizzazione della distribuzione dei diversi usi e funzioni (che, tra i diversi obiettivi, perseguono quello fondamentale di mantenere separati i flussi di traffico strettamente portuale da quello urbano), unitamente alle previsioni di incremento dell'accessibilità pedonale e ciclabile al porto ed, infine, all'attuazione delle norme di cui al Titolo III, Parte I – Tutela dell'Ambiente – artt. da 43 a 46 delle NTA del PRP, dovrebbe produrre effetti, sul lungo termine, positivi, pur se di significatività ridotta.

Le azioni tese ad aumentare l'accessibilità pedonale e ciclabile e, soprattutto, l'attuazione delle norme tecniche di attuazione (artt. da 43 a 46), laddove prevedono l'adozione di una serie di misure tese a contenere i consumi di energia (anche attuali, come le misure sull'illuminazione pubblica a basso consumo) e a promuovere il ricorso alle fonti rinnovabili, dovrebbero determinare

una sostanziale invarianza dei consumi di energia e delle emissioni di CO₂ equivalente connessa alle attività portuali.

Benché sussista un lieve rischio di incremento della popolazione esposta a livelli sonori eccedenti i limiti (per altro non in modo continuativo), il complesso delle azioni di PRP ci sembra contribuire in modo significativo al miglioramento della Salute Pubblica. In particolare, contribuiscono al perseguimento dell'obiettivo "Riduzione dei livelli di esposizione a situazioni di rischio e/o degrado ambientale", le azioni che prevedono la razionalizzazione della localizzazione dei diversi usi e funzioni, quelle che prevedono la dotazione dei dispositivi per la sicurezza in mare ed il miglioramento, indiretto delle condizioni igieniche del porto, quelle che favoriscono la mobilità "dolce" e, per quanto concerne anche la salubrità degli ambienti lavorativi, parte delle norme di cui all'art. 44 delle NTA.

L'incremento del consumo di suolo (inteso come trasformazione di suolo naturale e semi naturale in urbanizzato) direttamente correlabile alle previsioni di PRP è estremamente ridotto. Sostanzialmente riconducibile alla realizzazione della radice della darsena nord e (sebbene tali previsioni siano solo indicative) all'adeguamento delle infrastrutture di collegamento. In considerazione, tuttavia, degli elevati tassi di urbanizzazione rilevati e dell'incidenza del suolo urbanizzato su quello naturale che caratterizza l'intero ambito di influenza territoriale, riteniamo opportuno segnalare un potenziale effetto negativo di significatività contenuta e comunque variabile in funzione, soprattutto, della scelta di adeguamento della viabilità che si farà nelle dovute sedi rispetto alle diverse ipotesi presentate.

Dal punto di vista del paesaggio ciò che si considera determinante sono le vincolanti previsioni relative alla qualità paesaggistica ed architettonica di cui alle NTA di PRP nonché quelle relative al riordino degli usi e funzioni, che dovrebbero produrre effetti positivi significativi, ciò tanto più se si pensa allo stato attuale del porto, che mostra una elevata commistione di usi e situazioni di degrado diffuse.

Nonostante gli incrementi dei flussi di traffico che potrebbero derivare dall'aumentata potenzialità del porto, si ritiene che le previsioni di adeguamento dei collegamenti e di razionalizzazione della distribuzione dei diversi usi e funzioni (che, tra i diversi obiettivi, perseguono quello fondamentale di mantenere separati i flussi di traffico strettamente portuale da quello urbano),

unitamente alle previsioni di incremento dell'accessibilità pedonale e ciclabile al porto dovrebbero determinare il miglioramento della gestione dei flussi di traffico e la riduzione dei fenomeni di congestione con un conseguente effetto positivo significativo su tale tema.

L'ampliamento e l'aumentata complessiva potenzialità del porto derivante dall'attuazione delle previsioni di PRP dovrebbero comportare un incremento della produzione di rifiuti, che, tuttavia non dovrebbe essere troppo significativa rispetto alla produzione di rifiuti attuale a livello di ambito. Viceversa, le previsioni relative alla gestione dovrebbero migliorare tale aspetto; in questo caso, la significatività dell'effetto positivo non dovrebbe essere trascurabile.

Il complesso delle previsioni di PRP ha, infine, come obiettivo l'ampliamento e l'integrazione dell'offerta turistica, nonché il miglioramento, anche in chiave sostenibile, della stessa, per cui su tale tema non si può che rilevare un effetto positivo molto significativo.

Le principali difficoltà incontrate nel corso di questa VAS riguardano la disponibilità di dati sullo stato del contesto ambientale di riferimento, da intendersi come disponibilità di dati sufficientemente aggiornati e che presentano un livello di disaggregazione tale da consentire un livello di analisi congruente con la potenziale dimensione territoriale dei potenziali effetti di piano.

Allegati

Allegato 1.

L'allegato 1 al presente Rapporto Ambientale contiene le cartografie elaborate al fine di verificare la congruenza delle previsioni di PRP rispetto al Piano d'Assetto Idrogeologico (PAI) e al Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere (PGIAC), l'andamento del consumo di suolo nei due comuni di interesse e, più in generale, le emergenze ambientali presenti nell'area in cui potrebbero manifestarsi gli effetti di Piano.

ALLEGATO 1
AL RAPPORTO AMBIENTALE

URBANIZZATO

- Edificato esistente al 1954
- Espansioni dal 1955 al 1984
- Espansioni dal 1985 al 2001
- Espansioni dal 2002 al 2010

VIABILITÀ

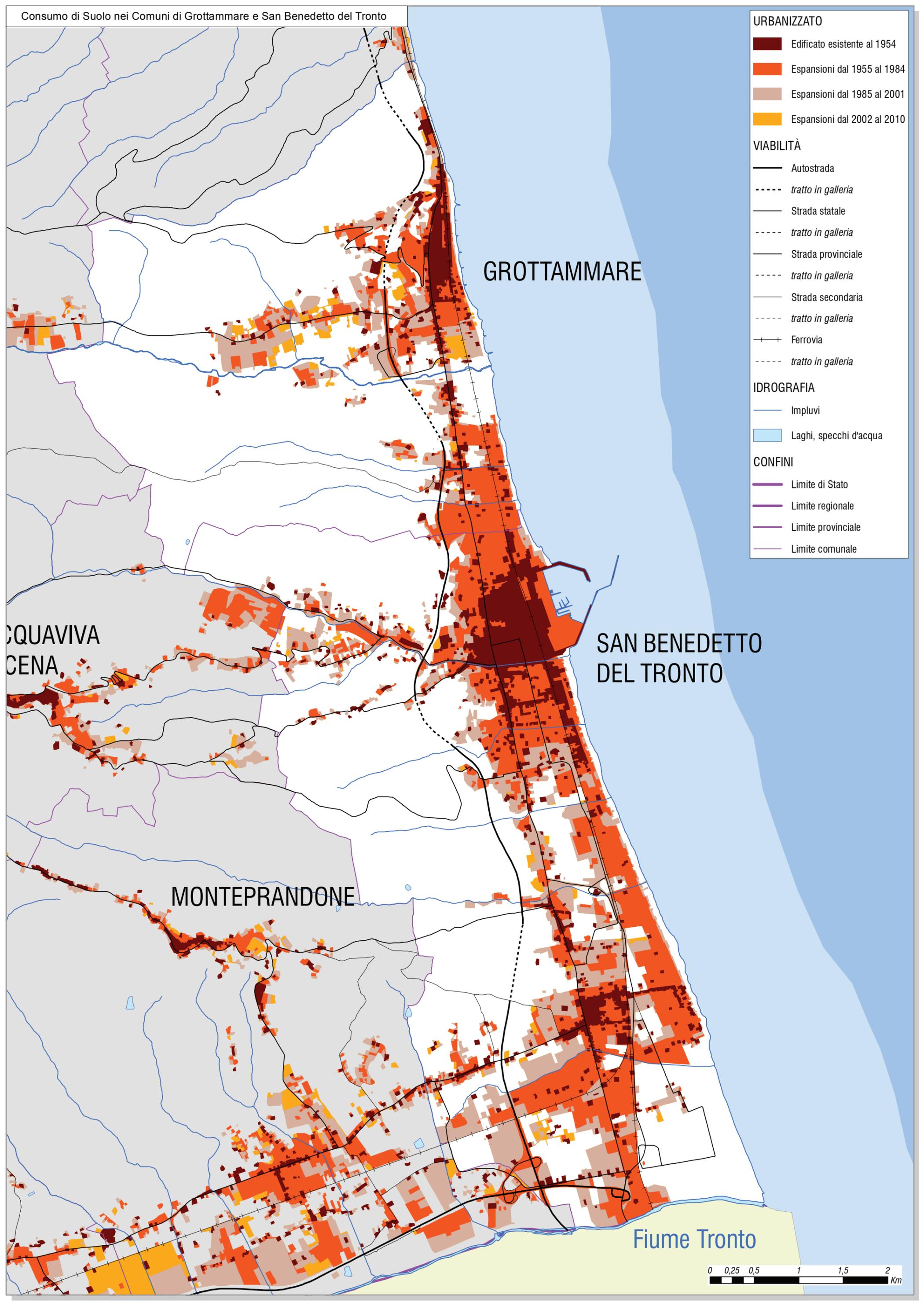
- Autostrada
- tratto in galleria
- Strada statale
- tratto in galleria
- Strada provinciale
- tratto in galleria
- Strada secondaria
- tratto in galleria
- Ferrovia
- tratto in galleria

IDROGRAFIA

- Impluvi
- Laghi, specchi d'acqua

CONFINI

- Limite di Stato
- Limite regionale
- Limite provinciale
- Limite comunale



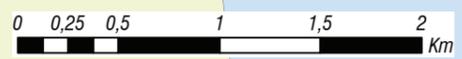
GROTTAMMARE

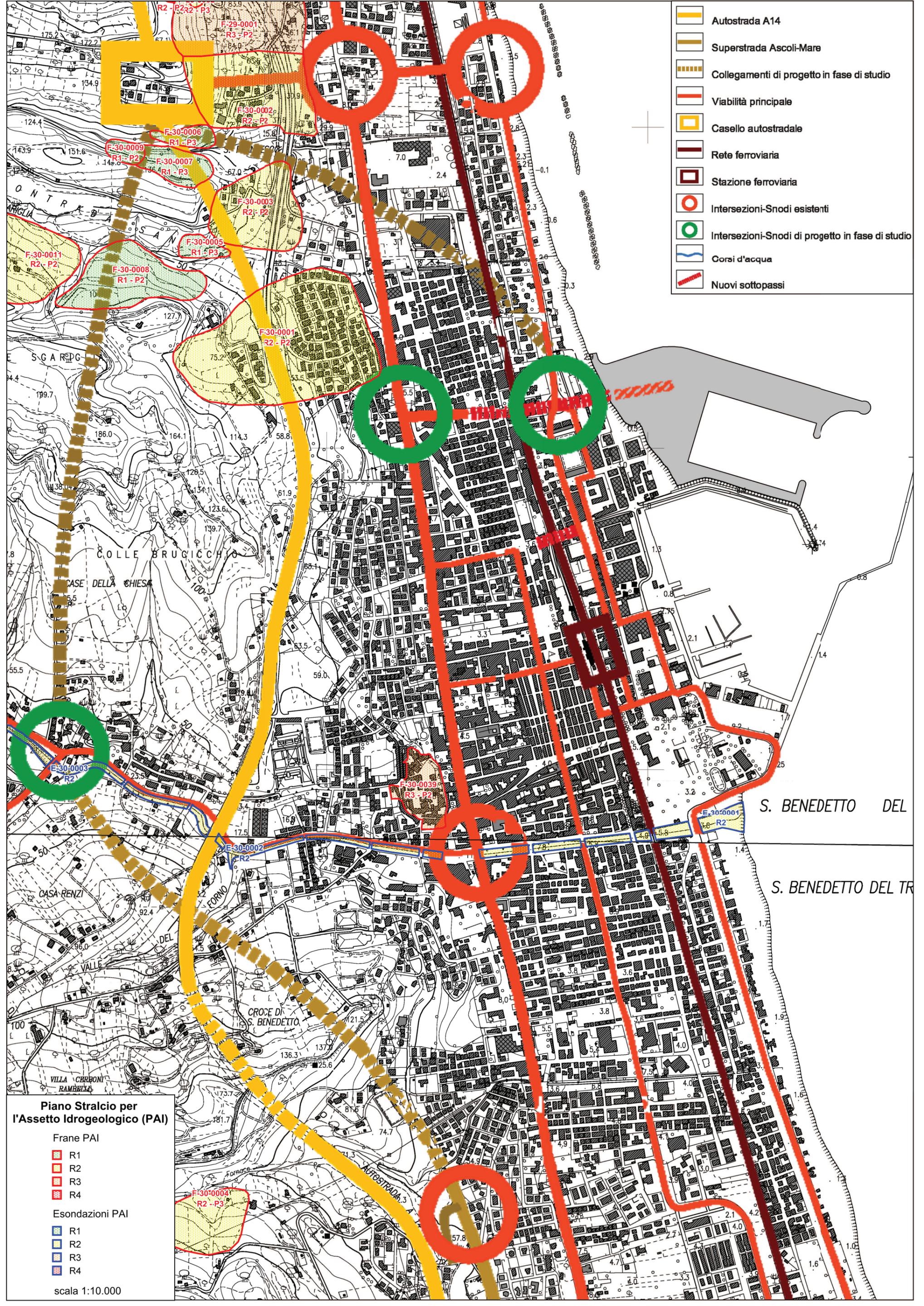
SAN BENEDETTO DEL TRONTO

MONTEPRANDONE

ACQUAVIVA
CENA

Fiume Tronto





- Autostrada A14
- Superstrada Ascoli-Mare
- Collegamenti di progetto in fase di studio
- Viabilità principale
- Casello autostradale
- Rete ferroviaria
- Stazione ferroviaria
- Intersezioni-Snodi esistenti
- Intersezioni-Snodi di progetto in fase di studio
- Corsi d'acqua
- Nuovi sottopassi

Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI)

Frane PAI

- R1
- R2
- R3
- R4

Esondazioni PAI

- R1
- R2
- R3
- R4

scala 1:10.000

S. BENEDETTO DEL

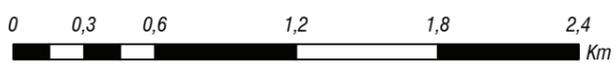
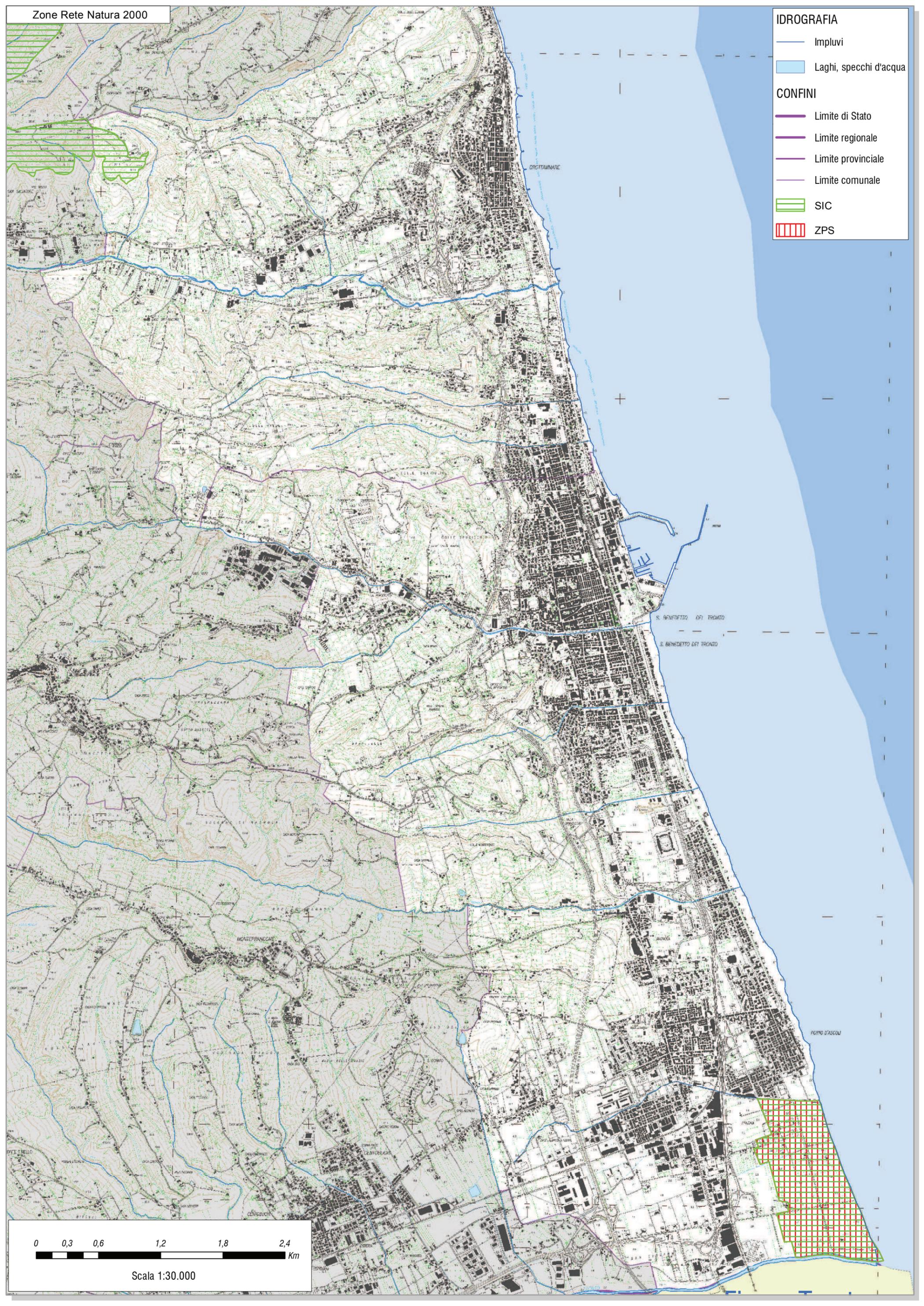
S. BENEDETTO DEL TR

IDROGRAFIA

- Impluvi
- Laghi, specchi d'acqua

CONFINI

- Limite di Stato
- Limite regionale
- Limite provinciale
- Limite comunale
- SIC
- ZPS



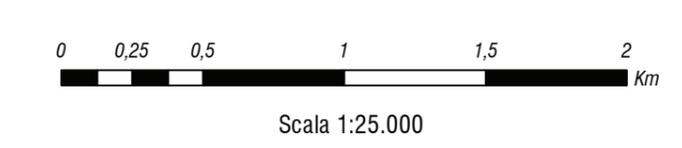
Scala 1:30.000

IDROGRAFIA

- Impluvi
- Laghi, specchi d'acqua

CONFINI

- Limite di Stato
- Limite regionale
- Limite provinciale
- Limite comunale
- Siti Inquinati

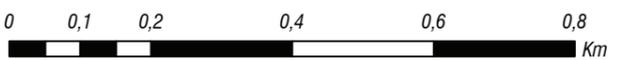
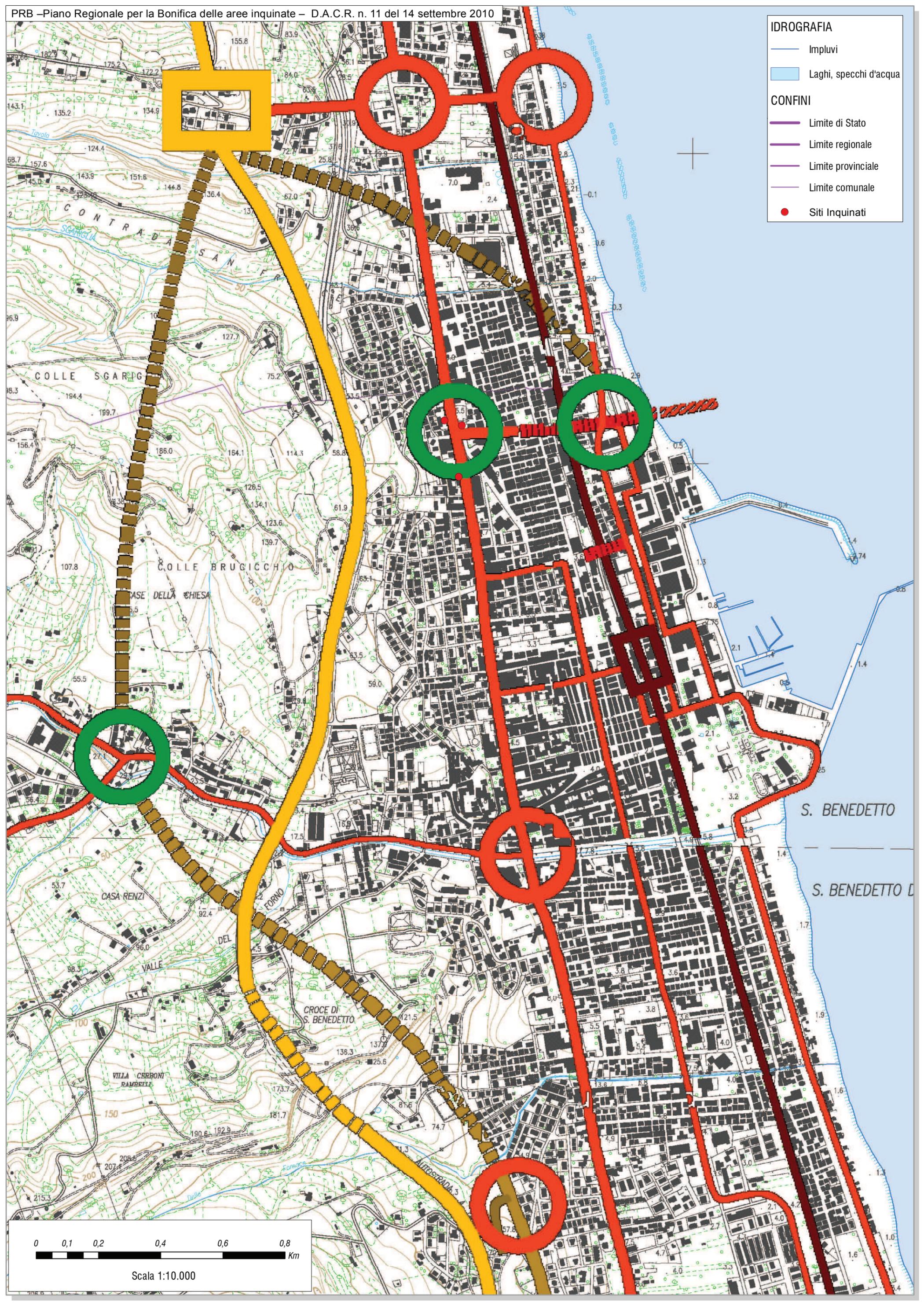


IDROGRAFIA

- Impluvi
- Laghi, specchi d'acqua

CONFINI

- Limite di Stato
- Limite regionale
- Limite provinciale
- Limite comunale
- Siti Inquinati

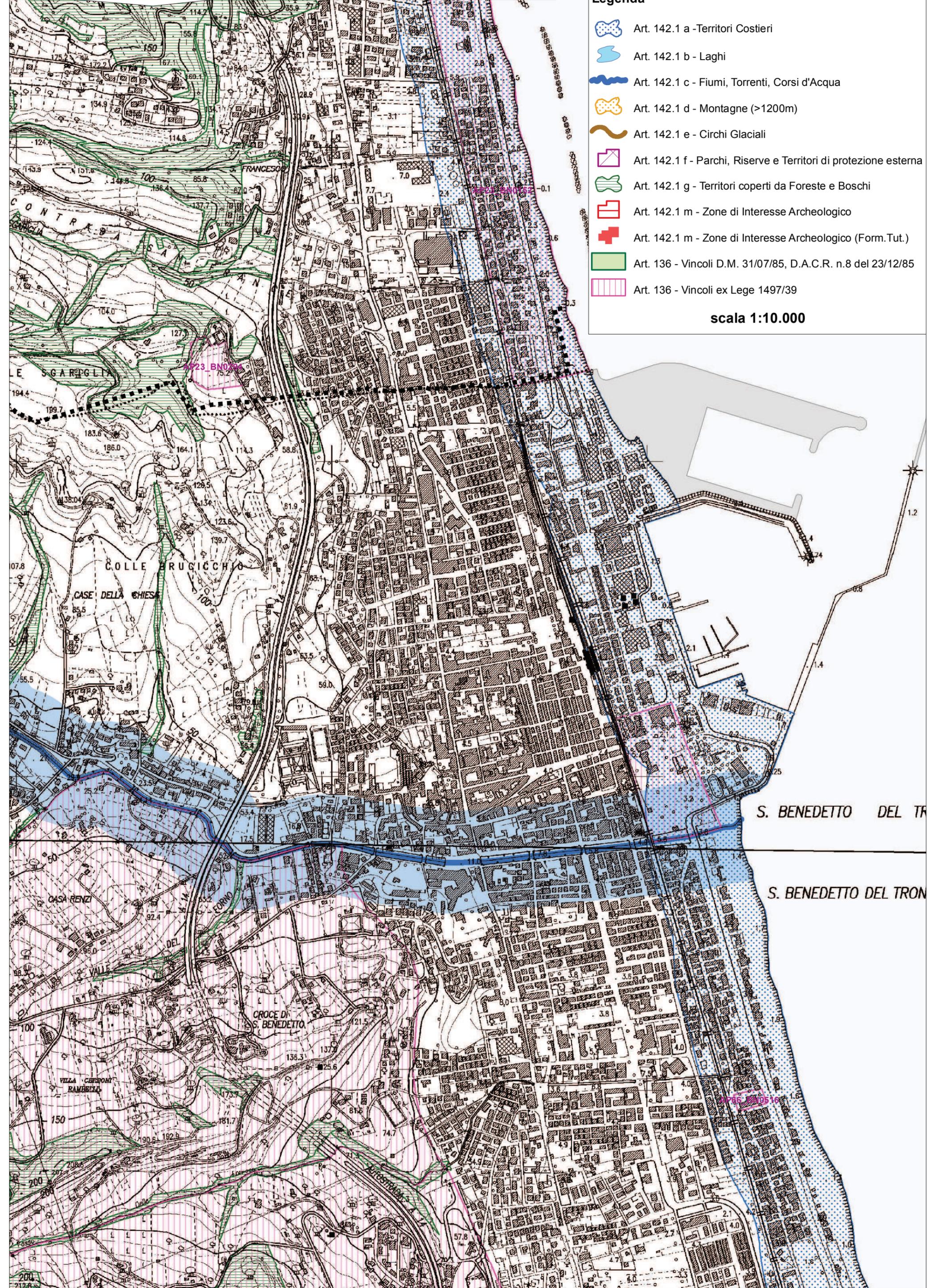


Scala 1:10.000

Legenda

-  Art. 142.1 a - Territori Costieri
-  Art. 142.1 b - Laghi
-  Art. 142.1 c - Fiumi, Torrenti, Corsi d'Acqua
-  Art. 142.1 d - Montagne (>1200m)
-  Art. 142.1 e - Circhi Glaciali
-  Art. 142.1 f - Parchi, Riserve e Territori di protezione esterna
-  Art. 142.1 g - Territori coperti da Foreste e Boschi
-  Art. 142.1 m - Zone di Interesse Archeologico
-  Art. 142.1 m - Zone di Interesse Archeologico (Form.Tut.)
-  Art. 136 - Vincoli D.M. 31/07/85, D.A.C.R. n.8 del 23/12/85
-  Art. 136 - Vincoli ex Lege 1497/39

scala 1:10.000



Legenda

-  Art. 142.1 a - Territori Costieri
-  Art. 142.1 b - Laghi
-  Art. 142.1 c - Fiumi, Torrenti, Corsi d'Acqua
-  Art. 142.1 d - Montagne (>1200m)
-  Art. 142.1 e - Circhi Glaciali
-  Art. 142.1 f - Parchi, Riserve e Territori di protezione esterna
-  Art. 142.1 g - Territori coperti da Foreste e Boschi
-  Art. 142.1 m - Zone di Interesse Archeologico
-  Art. 142.1 m - Zone di Interesse Archeologico (Form.Tut.)
-  Art. 136 - Vincoli D.M. 31/07/85, D.A.C.R. n.8 del 23/12/85
-  Art. 136 - Vincoli ex Lege 1497/39

scala 1:10.000

