



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

## SINTESI NON TECNICA - VAS

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

Luglio 2013

Elab. 21a

## Sommario

Sezione introduttiva .....	2
Illustrazione del Piano Regolatore del Porto (PRP) .....	3
Rapporto con altri piani e programmi: Analisi di coerenza .....	6
Ambito di influenza territoriale.....	9
Ambito di influenza ambientale .....	14
Obiettivi ambientali di riferimento .....	20
D. Valutazione .....	22
Ampliamento del Porto (darsena nord) e adeguamento dei collegamenti .....	22
Nuova darsena nord .....	23
Nuovi collegamenti da e verso il porto .....	24
Riordino funzionale del porto esistente .....	25
Riqualficazione e potenziamento del porto esistente .....	25
Dotazione standard previsti dal Piano Regionale dei Porti .....	26
Accessibilità pedonale e ciclabile .....	27
Promozione della qualità urbanistico – architettonica .....	27
Riqualficazione Ambientale .....	27
Superamento delle barriere architettoniche .....	28
Misure di mitigazione, compensazione e orientamento .....	34
Monitoraggio .....	36
Conclusioni .....	38

### 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.

Il Rapporto Ambientale deve essere accompagnato da una Sintesi Non Tecnica (questo documento), che ha l'obiettivo di sintetizzare gli esiti della valutazione ambientale effettuata nel Rapporto Ambientale, utilizzando, laddove possibile, un linguaggio meno tecnico rispetto a tale Rapporto al fine di renderne i contenuti comprensibili anche ad un pubblico di "non addetti ai lavori" che può partecipare alla successiva fase di consultazione.

### Illustrazione del Piano Regolatore del Porto (PRP)

L'ambito territoriale entro cui si applicano le previsioni del PRP 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 sub aree), 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 sub ambito 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)

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

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 Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (di seguito CSLPP), sono quelle relative alle piccole crociere, ai charter, ai maxi – yachts, al diporto nautico, alla cantieristica locale, all'ormeggio per i mezzi nautici di servizio ed alle attività di permeazione porto – città.

Il PRP, inoltre:

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

acustiche, ecc) degli edifici di nuova costruzione, di ricorso alle fonti energetiche rinnovabili, ecc;

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

### Rapporto con altri piani e programmi: Analisi di coerenza

La verifica o analisi di coerenza esterna 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).

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.

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.

Di seguito si riporta l'elenco dei piani e programmi costituenti il quadro di riferimento definitivo per il PRP e rispetto ai quali è stata compiuta l'analisi di coerenza esterna.

Piano Regionale dei Porti – PRPP
Piano Paesistico Ambientale Regionale – PPAR
Piano Regionale di Gestione Integrata delle Zone Costiere – PGI ZC
Piano Regionale di Tutela delle Acque – PTA

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Sintesi Non Tecnica

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

Complessivamente il PRP è risultato 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

## **VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Sintesi Non Tecnica**

---

dell'ampliamento a nord del porto di SBT, che, di fatto, ridurrà l'estensione dell'UF 25.

### 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 Fisografica n. 26<sup>1</sup>, 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.

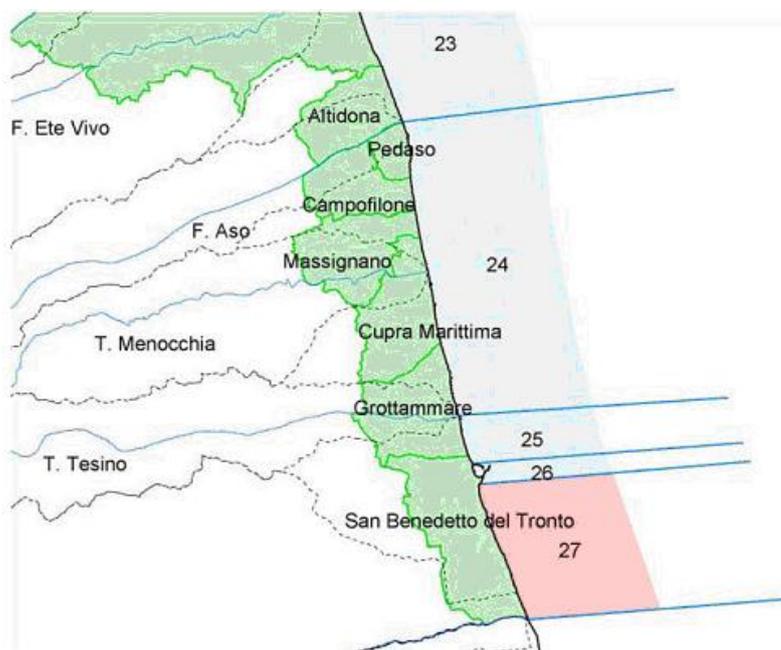


Figura B.1\_1: Stralcio PGIAC. Unità Fisografiche 25, 26 e 27.

<sup>1</sup> Come identificata dal Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Sintesi Non Tecnica

---

La popolazione potenzialmente interessata dagli effetti derivanti dall'attuazione delle previsioni di PRP è pari a 62.489 persone<sup>2</sup> (4,06% della popolazione regionale<sup>3</sup>) e la superficie territoriale complessiva dei due comuni è pari a 43,09 kmq<sup>4</sup>; da ciò deriva una densità di popolazione media pari a circa 1.450 abitanti/kmq<sup>5</sup>, di molto superiore al dato medio regionale<sup>6</sup>.

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"<sup>7</sup>. 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.

I differenti livelli di pressione o criticità ambientale sono identificati considerando sia le caratteristiche delle risorse ambientali sia quelle delle attività antropiche.

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.

Nella successiva figura viene riportato uno stralcio della Cartografia contenuta nello Studio "Geografia delle Pressioni Ambientali delle Marche 2009" relativa ai comuni di nostro interesse, che confronta la situazione del 2007 rispetto a quella del 2009.

---

<sup>2</sup> 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

<sup>3</sup> Calcolato rispetto alla popolazione residente nelle Marche al 1° gennaio 2012. Dati ISTAT. Elaborazioni: Sistema Informativo Statistico Regione Marche

<sup>4</sup> Somma della superficie territoriale comunale Grottammare pari a 17,79 kmq con quella di San Benedetto del Tronto pari a 25,30 kmq

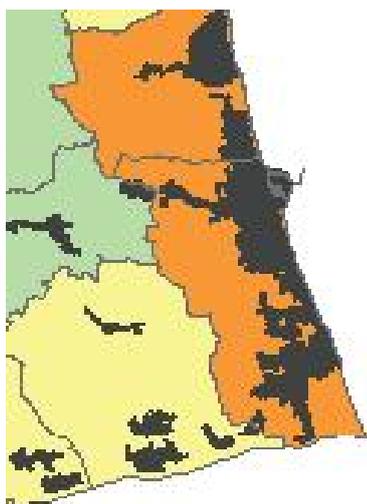
<sup>5</sup> Densità di popolazione di Grottammare pari a 877 abitanti/kmq e di San Benedetto del Tronto pari a 1853 abitanti/kmq

<sup>6</sup> Circa pari a 160 abitanti/kmq.

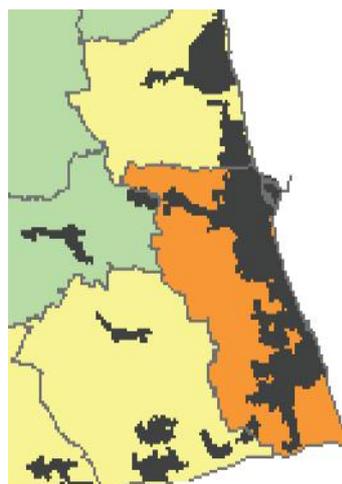
<sup>7</sup> Pubblicazione dell'Assessorato all'Ambiente – Servizio Ambiente e Paesaggio – Regione Marche 2010.

### Legenda

	classe 1 - bassa
	classe 2 - medio bassa
	classe 3 - media
	classe 4 - medio alta
	classe 5 - alta



Geografia pressioni ambientali 2009



Geografia pressioni ambientali 2007

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 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.

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.

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Sintesi Non Tecnica

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
Grotta mmare	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.

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Sintesi Non Tecnica

---

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 A<sup>8</sup>.

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 inquinante 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.

---

<sup>8</sup> 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

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.

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 è stato 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

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Sintesi Non Tecnica

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
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

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Sintesi Non Tecnica

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

Al fine di fornire una sintesi dello stato attuale dell'ambiente e la tendenza in corso, rilevati mediante l'impiego degli indicatori sopra indicati, si è utilizzata una tabella riassuntiva con l'impiego delle cosiddette icone di Chernoff (faccine) che restituiscono in modo semplice e diretto il giudizio finale sullo stato e sulla tendenza in atto, secondo lo schema sotto riportato.

Simbolo	Situazione	Tendenza
	Situazione positiva rispetto ai limiti normativi e/o agli obiettivi di riferimento	Tendenza migliorativa
	Situazione intermedia rispetto ai limiti normativi e/o agli obiettivi di riferimento	Stabile nell'intervallo di tempo considerato
	Situazione negativa rispetto ai limiti normativi e/o agli obiettivi di riferimento	Tendenza peggiorativa
	Non valutabile	Non valutabile

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Sintesi Non Tecnica

Tema	Aspetto	Indicatore	Stato	Tendenza
ACQUA	Qualità acque marine costiere	Indice di Stato Trofico - TRIX	😊	😐
	Consumi	Consumi idrici potabili	😊	😊
ARIA	Qualità	Classe inquinamento aria ambiente	😞	❓
		PM10. Numero dei superamenti del valore limite giornaliero	😊	😊
CAMBIAMENTI CLIMATICI	Emissioni climalteranti	Emissioni di CO2 equivalente pro capite	😐	😞
BIODIVERSITA'	Frammentazione di habitat	Indice di conservazione del paesaggio (ILC)	😞	❓
		Indice di frammentazione da infrastrutture (IFI)	😞	❓
		Indice di frammentazione da urbanizzazione lineare (UFI)	😞	❓

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Sintesi Non Tecnica

	Conservazione	Presenza di habitat di interesse prioritario, aree protette e/o aree della Rete Natura 2000	😊	❓
		Bionomia dei fondali portuali e circostanti	😊	❓
SALUTE UMANA	Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio	Classificazione acustica area	😐	❓
SUOLO	Consumo	Superficie urbanizzata	😞	😐
PATRIMONIO CULTURALE	Assetto territoriale	Immagini e descrizione stato attuale	😞	❓
MOBILITÀ	Traffico	Tasso di motorizzazione	😞	😞

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Sintesi Non Tecnica

		Flussi di traffico urbano	☹️	❓
		Flussi di traffico autostradale	☹️	❓
ENERGIA	Consumi	Consumi finali di energia elettrica	☹️	☹️
RIFIUTI	Produzione	Produzione di rifiuti urbani pro capite	☹️	☹️
		Produzione di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi	☹️	☹️
	Gestione	% raccolta differenziata	😊	😊
ATTIVITA' PRODOTTI VE	Qualità turistica	offerta	Arrivi turistici	😊

### 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 - Sintesi Non Tecnica

SALUTE UMANA	Esposizione a fattori di disturbo e/o rischio	Riduzione della popolazione esposta ad elevati livelli di degrado ambientale <sup>9</sup>
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

<sup>9</sup> 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

### 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	-

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Sintesi Non Tecnica

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	-

### 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	-

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Sintesi Non Tecnica

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

### 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	+

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Sintesi Non Tecnica

Attività produttive/qualità dell'offerta turistica	Probabile, indiretto, irreversibile Miglioramento della fruizione turistica della costa attraverso la riduzione dei fenomeni di congestione	+
--	--	---

### 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	+

### 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	-

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Sintesi Non Tecnica

	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 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	+

### 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	+

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Sintesi Non Tecnica

### Accessibilità pedonale e ciclabile

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

### 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	+

### Riqualificazione 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	+

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Sintesi Non Tecnica

Aria/Qualità	Molto Probabile, diretto, irreversibile 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	+
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	+

### 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.	+

La normativa vigente in materia di VAS prevede che, dopo la valutazione dei potenziali effetti delle singole azioni di piano, vengano valutati gli effetti cumulativi sui diversi temi ambientali interessati dal Piano.

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Sintesi Non Tecnica

---

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.

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.

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Sintesi Non Tecnica

Aria	+
------	---

Nonostante gli incrementi dei flussi di traffico che potrebbero derivare dall'aumentata potenzialità del porto e le criticità "locali"<sup>10</sup> 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.

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

<sup>10</sup> A livello di ambito di influenza territoriale

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.

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.

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).

Nella tabella successiva sono riportate le misure da noi individuate (alcune sono già incluse delle norme tecniche di attuazione del PRP), 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.

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
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

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto - Sintesi Non Tecnica

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

## 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); indi
- 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.

Gli indicatori che si propone di inserire nel Piano di Monitoraggio del PRP e dei suoi potenziali effetti sull'ambiente sono di seguito elencati

Indicatori di realizzazione fisica	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
Parcheggi	Metri quadrati e posti auto

Effetto previsto	Indicatori di monitoraggio degli effetti	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 <sup>11</sup>	Superamenti dei valori limite	N° e µg/mc

<sup>11</sup> Con monitoraggio in loco mediante stazione mobile

## VAS PRP di San Benedetto del Tronto – Sintesi Non Tecnica

	del particolato sottile - PM10	
	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 <sup>12</sup>	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 <sup>13</sup>	kWh
	Consumi finali di energia <sup>14</sup>	kWh

<sup>12</sup> Con rilievi fonometrici in loco

<sup>13</sup> Nell'area oggetto di piano

<sup>14</sup> Nell'area oggetto di piano

### 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 CO<sub>2</sub> 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.