

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

PREMESSA	2
Oggetto della Valutazione Ambientale Strategica	2
Proponente e Autorità Procedente	3
Autorità Competente	4
Soggetti competenti in materia ambientale	4
Modalità e tempi per l'accesso alle informazioni	6
Gruppo di Lavoro	7
INTRODUZIONE	9
Contenuti e struttura del rapporto ambientale	9
Metodologia	12
Tecniche e strumenti	14
1. ANALISI DI COERENZA	15
1.1. Gli obiettivi generali e gli obiettivi di sostenibilità	15
1.2. L'analisi di coerenza interna	16
1.3. L'analisi di coerenza esterna	17
1.3.1. Normativa comunitaria	17
1.3.2. Altri pertinenti piani e programmi	17
2. DESCRIZIONE DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO	19
3. RICOGNIZIONE DELLO "STATO DELL'AMBIENTE"	20
3.1. I presumibili impatti derivanti dal trasporto	20
3.2. Indicatori di stato	20
3.2.1. Aria	21
3.2.2. Rumore	21
3.2.3. Uso del suolo	21
3.2.4. Percezione e paesaggio	22
3.2.5. Rifiuti da trasporto	22
3.2.6. Incidenti	22
4. INDIVIDUAZIONE DELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO	23
4.1. L'orizzonte temporale	23
5. COSTRUZIONE, VALUTAZIONE E SCELTA DELLE ALTERNATIVE	25
5.1. Emissioni pericolose per la salute	26
5.2. Rumore	26
5.3. Uso Del Suolo	26
5.4. Percezione E Paesaggio	26
5.5. Rifiuti da trasporto	27
5.6. Incidenti	27
6. VALUTAZIONE CUMULATIVA DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DEL PRP E MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE	28
6.1. Valutazione cumulativa degli effetti ambientali del PRP	28
6.1.1. Impatti cumulati	28
6.2. Mitigazioni	29
6.3. Interventi di compensazione ambientale	29
7. STUDIO PER LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SULLA RETE NATURA 2000	31
8. MISURE DI MONITORAGGIO	32

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

PREMESSA

La Valutazione Ambientale Strategica viene definita, nel Manuale per la Valutazione Ambientale dei Piani di Sviluppo Regionale e dei Programmi dei Fondi strutturali dell'UE, come: *"Il processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte – politiche, piani o iniziative nell'ambito di programmi ai fini di garantire che tali conseguenze siano estese a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale"*. Fin dal 2005, la Direzione Generale per l'Energia ed i Trasporti della Commissione Europea (European Commission, DG-TREN) si è posta il problema di valutare ambientalmente i piani ed i programmi operanti nel settore del trasporto producendo *The SEA Manual – A sourcebook in strategic environmental assessment of transport infrastructure plans and programmes*. Il manuale introduce una metodologia, per la redazione della Valutazione Ambientale Strategica (SEA), adottata dal presente documento.

All'attualità i riferimenti normativi sono costituiti dalla DIRETTIVA 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, dal Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, recante norme in materia ambientale, in ultimo modificato ed integrato con il D.Lgs 128/2010, e a livello regionale Delibera di Giunta Regionale n. 26/2009.

Sulla base di tali fondamentali riferimenti si istruisce il processo di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale di Termoli.

OGGETTO DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Occorre sottolineare come il vero elemento di profonda innovazione introdotto dalla L84/1994 è quello di aver trasformato il Piano Regolatore Portuale da mero strumento di programmazione di opere portuali (in un indefinito intervallo temporale) a vero e proprio strumento di pianificazione del territorio portuale, su un orizzonte temporale di circa 10÷15 anni. In tal senso, il piano-processo attraversa numerosi momenti di confronto con gruppi rappresentativi della collettività e con le istituzioni chiamate ad esprimere la propria opinione in merito alle diverse scelte di assetto morfologico e funzionale.

Il PRP di Termoli può essere assimilato ad un piano di tipo strutturale che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo complessivo spaziale e funzionale dell'area

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

portuale, definendone l'ambito e individuandone le condizioni di sostenibilità ambientale nonché l'identità culturale dei luoghi.

Esso precisa le opere marittime ed infrastrutturali, i regimi d'uso e di trasformabilità delle aree portuali, gli strumenti e le fasi attuative, in una visione organizzativa e funzionale unitaria, proiettata in una prospettiva temporale di lungo periodo. È finalizzato allo svolgimento ottimale delle attività portuali, alla valorizzazione dei contesti urbano e ambientale e all'integrazione con le reti di comunicazione del territorio molisano.

Pertanto, il PRP di Termoli si pone come strumento per la riqualificazione e lo sviluppo di una situazione esistente localizzata in coincidenza dell'affaccio del nucleo storico sul mare e pertanto si è posta particolare attenzione a questa realtà individuando le condizioni per garantire la tutela del patrimonio storico nella sua fruibilità estetica e funzionale e nell'organizzazione del porto secondo i più moderni criteri di esercizio e di gestione.

PROPONENTE E AUTORITÀ PROCEDENTE

L'intero processo di formazione del PRP, a partire dalla gara per l'affidamento delle attività tecniche fino all'approvazione del documento, passando per i numerosi incontri con la struttura regionale e con attori pubblici e privati per l'illustrazione e condivisione del processo, è stato governato dal Servizio Trasporti su Gomma - Opere Marittime della Regione Molise. Il gruppo di lavoro incaricato della redazione del PRP è stato costantemente monitorato ed ha avuto come referenti principali:

Dott. Antonio FRANCONI ¹

Direttore della DG IV - Politiche del Territorio, dei Trasporti, Pianificazione Urbanistica, Beni Ambientali e Politiche della Casa

Arch. Domenico POLLICE ²

Dirigente del Servizio Trasporti su Gomma - Opere Marittime e R.U.P.

¹ I Direttori Generali della DG IV che hanno seguito l'iter del PRP hanno la seguente successione: fino al 01.10.2009 è stato in carica l'ing. Vincenzo Di Grezia al quale ha fatto seguito il dott. Antonio Di Ludovico fino al 31.12.09 e successivamente, a partire dal 01.01.2010, l'incarico è stato attribuito al dott. Antonio Francioni.

² Ha sostituito, con nota del Direttore Generale n. 12463 del 29.12.2008, l'ing. Mario Ragni nel ruolo di R.U.P. .

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

Dott.ssa Anna DI LALLO

Capo Ufficio Lavori Marittimi, Portuali e
Concessioni Marittime - Termoli

AUTORITÀ COMPETENTE

Ai sensi della D.G.R. 26/2009 "PIANIFICAZIONE TERRITORIALE – Procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) in ambito regionale – Prime disposizioni applicative delineate in conformità al contenuto della parte seconda del Decreto Legislativo n.152/2006 come sostituita dal Decreto Legislativo n.4/2008", l'Autorità Competente è la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato.

Per la Regione Molise l'Autorità Competente è individuata nella Direzione Generale VI – Servizio Conservazione della Natura e Valutazione di Impatto Ambientale.

I principali referenti sono stati:

Dott. Antonio FRANCONI

Direttore della DG VI - Organizzazione e Gestione delle Risorse Umane, Ambiente, Rapporto con i Molisani nel Mondo, Cultura e Rapporti con gli Enti Locali

Arch. Rossella PERRELLA

Dirigente del Servizio Conservazione della Natura e Valutazione Impatto Ambientale

Dott. Fausto RICCI

Capo Ufficio Valutazione di Incidenza e Valutazione Ambientale Strategica

SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE

I soggetti competenti in materia ambientale (art. 5) sono 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 del PRP. Poiché il PRP è sottoposto a V.A.S., in quanto definisce il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di progetti elencati nell'allegato II del DLgs 152/2006 s.m.i., i soggetti competenti in materia ambientale sono consultati al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale (art. 13).

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

L'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, individua con l'elenco³ che segue, i soggetti competenti in materia ambientale:

1. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
2. Corpo Forestale dello Stato – Comando Regionale
3. Direzioni Generali Regionali con competenze ambientali;
 - DG I - Programmazione e coordinamento delle Politiche di Sviluppo Territoriale e Servizi informativi, Risorse Finanziarie, Strumentali.
 - DG II - Attività produttive, Energia, Turismo, Sport, Caccia e Pesca
 - DG III - Lavoro, Formazione professionale, Promozione e Tutela sociale, Istruzione, Politiche Agricole - Forestali e Politiche della Montagna, Pesca produttiva
 - DG IV - Politiche del Territorio, dei Trasporti, Pianificazione Urbanistica, Beni Ambientali e Politiche della Casa
 - DG V - Politiche per la Tutela della Salute ed Assistenza Socio - Sanitaria
 - DG VI - Organizzazione e Gestione delle Risorse Umane, Ambiente, Rapporto con i Molisani nel Mondo, Cultura e Rapporti con gli Enti Locali
4. ARPA - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Molise;
5. Autorità di Bacino dei fiumi Trigno, Biferno e Minori, Saccione e Fortore;
6. Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Molise;
 - Soprintendenza per i Beni Archeologici del Molise;
 - Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici del Molise;
 - Soprintendenza per i Beni Storici, Artistici ed Etnoantropologici del Molise.
7. Azienda Sanitaria Regionale del Molise
8. Settori della Provincia di Campobasso con competenze ambientali;
 - 1° Settore - Servizi istituzionali, generali e promozione di attività;
 - 2° Settore - Programmazione e Servizi finanziari ed economici;
 - 3° Settore - Gestione del territorio;
9. Comune di Termoli;

³ L'elenco è stato esteso rispetto a quello definito nell'ambito del Rapporto Preliminare al fine di coinvolgere anche le DG I e V della Regione Molise, la Soprintendenza per i Beni Archeologici del Molise, i Settori 1° e 2° della Provincia di Campobasso ed i settori del Comune di Termoli diversi da quello della "Gestione del territorio".

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

- Settore "Affari Generali, Risorse Umane. Servizi Demografici, Comunicazioni Istituzionali e Turismo"
- Settore "Lavori Pubblici, Espropri e Manutenzioni"
- Settore "Attività Produttive, Commercio e Patrimonio"
- Settore "Legale "
- Settore "Urbanistica, Sportello Unico per l'Edilizia, Edilizia Pubblica, Demanio e Polizia Municipale"
- Settore "Assistenza alla Persona, Cultura, Sport "
- Settore "Finanze e Fiscalità Locale"
- Settore "Ambiente, Igiene Urbana, Mobilità, Traffico, Gestione Rischio Industriale"
- Settore "E.R.P. e Protezione Civile"

10. Capitaneria di Porto di Termoli

MODALITÀ E TEMPI PER L'ACCESSO ALLE INFORMAZIONI

Le informazioni e i documenti del PRP e della VAS sono accessibili attraverso:

- sito web della Regione Molise;
- deposito presso gli uffici dell'autorità competente e dell'autorità procedente;
- pubblicazione di avviso di avvenuto deposito nel Bollettino Ufficiale della Regione Molise (BURM);
- pubblicazione della "decisione finale" nel Bollettino Ufficiale della Regione Molise (BURM) comprensiva di "parere motivato", espresso dall'autorità competente, "dichiarazione di sintesi" e misure per il monitoraggio.

I tempi per il ricevimento dei pareri e delle osservazioni sono definiti dal D.Lgs152/2006 e s.m.i.:

- **30gg** per l'invio dei pareri, sul "rapporto preliminare", all'autorità competente e all'autorità procedente, a decorrere dalla data di trasmissione del documento (entro un massimo di 90gg, dal sopraccitato invio, si conclude la consultazione, tra autorità competente ed autorità procedente, sul livello di dettaglio delle informazioni da includere nel "rapporto ambientale");

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

- **60gg** per la ricezione delle osservazioni sul “rapporto ambientale” e sul PRP a decorrere dalla pubblicazione di avvenuto deposito della proposta di piano, del rapporto ambientale e di una sua sintesi non tecnica (entro i successivi 90gg, l'autorità competente e l'autorità procedente esprimono il proprio parere motivato su tutta la documentazione presentata, comprensiva di osservazioni, obiezioni e suggerimenti).

Le iniziative di informazione e comunicazione che accompagnano la fase di consultazione assumono le seguenti forme:

- conferenze;
- tavoli tecnici;
- forum tematici.

La pubblicazione degli esiti della VAS avverrà attraverso:

- sito web della Regione Molise;
- Bollettino Ufficiale della Regione Molise (BURM).

GRUPPO DI LAVORO

L'A.T.I.

La gara europea per l'affidamento delle attività tecniche di sviluppo del PRP è stata assegnata al raggruppamento costituito dalla Proger SpA (capogruppo – mandataria), dalla IDROTEC s.r.l. (mandante) e dalla VIOLA Ingegneri e Architetti Associati (mandante).

Nell'ambito del raggruppamento:

- la **PROGER Spa** ha assicurato il coordinamento, il Project Management, le redazioni della Valutazione Ambientale Strategica, l'analisi dei traffici e della programmazione regionale, il progetto di accessibilità in ambito territoriale e locale, la geologia – l'idrologia – geotecnica;
- la **IDROTEC srl** ha svolto analisi degli aspetti fisici, degli aspetti meteo-marini, del regime del litorale, dell'agitazione interna, della navigabilità, della operatività, per la definizione degli obiettivi di traffico e dei requisiti funzionali, il dimensionamento e verifica delle opere idrauliche;

G:\PG022 - PRP di Termoli_VAS\Rapporto Ambientale\20110330 consegna\Sintesi non tecnica - r00.docx

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

- la **VIOLA Ingegneri e Architetti Associati** ha sviluppato, l'analisi storica, normativa ed urbanistica, l'impostazione del piano, la definizione degli ambiti e delle funzioni portuali esistenti e di progetto, le norme tecniche d'attuazione.

I Contributi specialistici: PROGER S.p.A.

<i>Ing. LISTORTI Carlo</i>	Project Management
<i>Ing. D'ORAZIO Roberto</i>	Responsabile dei trasporti e degli studi di traffico
<i>Dott. MASCARUCCI Mario</i>	Responsabile della geologia e della geotecnica
<i>Dott. Arch. D'INCECCO Mauro (PhD)</i>	Responsabile della procedura di Valutazione Ambientale Strategica e della pianificazione strutturale
<i>Ing.. MATRICCIANI Carmine</i>	Responsabile degli studi ambientali

I Contributi specialistici: IDROTEC srl

<i>Ing. GRIMALDI Franco</i>	Pianificazione portuale
<i>Ing. ATZENI Paolo</i>	Opere portuali e idraulica marittima

I Contributi specialistici: VIOLA Ingegneri e Architetti Associati

<i>Ing. VIOLA Paolo</i>	Responsabile dell'urbanistica e dell' <i>urban design</i>
<i>Arch. COLOMBO Emanuele</i>	Progettazione architettonica

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

INTRODUZIONE

CONTENUTI E STRUTTURA DEL RAPPORTO AMBIENTALE

Ai sensi dell'art. 13 "Redazione del rapporto ambientale" del D.Lgs 152/2006 s.m.i., **sulla base del rapporto preliminare** sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del PRP, l'Autorità Procedente (DG IV - Servizio Trasporti su Gomma - Opere Marittime) è entrata in consultazione, con l'Autorità Competente (DG VI – Servizio Conservazione della Natura e Valutazione di Impatto Ambientale) e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire **la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale**. Le consultazioni aventi ad oggetto il rapporto preliminare (di cui alla pubblicazione della Determina Dirigenziale 60/2010, del Servizio Trasporti su Gomma e Opere Marittime, avvenuta sul Bollettino Ufficiale della Regione Molise Bollettino n. 26 del 01/09/2010 - Ordinario) hanno avuto corso dal 20/07/2010 (nota Protocollo Generale DG VI - Regione Molise n. 14674/10 del 20/07/2010) al 18/10/2010.

Nel presente Rapporto Ambientale vengono individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del PRP proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale dello stesso PRP.

L'allegato VI al DLgs152/2006 s.m.i. riporta le informazioni da fornire nel rapporto ambientale a tale scopo, nei limiti in cui possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti, dei contenuti e del livello di dettaglio della proposta di piano.

Per evitare duplicazioni della valutazione, sono stati utilizzati i pertinenti approfondimenti già effettuati e le informazioni ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o altrimenti acquisite in attuazione di altre disposizioni normative (es. Relazione sullo stato dell'ambiente della Regione Molise, 2008).

Dalla data pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 14, comma 1, decorrono i tempi dell'esame istruttorio e della valutazione. La proposta del PRP, il presente "Rapporto ambientale" e la sua "sintesi non tecnica" sono comunicati all'autorità competente e messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi.

La sopracitata documentazione è depositata presso gli uffici dell'autorità competente e dell'autorità procedente e presso gli uffici delle Regioni (Abruzzo e Puglia)

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

e delle Province (Chieti, Campobasso e Foggia) il cui territorio risulta anche solo parzialmente interessato dal PRP o dagli impatti della sua attuazione (art. 13, c.6).

Ai sensi dell'Allegato VI al D.Lvo 152/2006 e s.m.i. il presente rapporto ambientale contiene le informazioni che devono accompagnare la proposta di Piano Regolatore Portuale, sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica. Tali informazioni sono:

- a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del PRP e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi (cfr. Cap.1);
- b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente (cfr. Cap.3) e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del PRP (cfr. Cap.4);
- c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate (cfr. Cap.2);
- d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al PRP, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e dalla flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'articolo 21 del DLgs 18 maggio 2001, n. 228 (cfr. Cap.5);
- e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al PRP, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale (cfr. Cap.1);
- f) possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi (Cfr. Cap.7);
- g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del PRP (Cfr. Cap.7);
- h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà

G:\PG022 - PRP di Termoli_VAS\Rapporto Ambientale\20110330 consegna\Sintesi non tecnica - r00.docx

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste (Cfr. Cap.6);

i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione della proposta di PRP definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare (Cfr. Cap.8);

j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti (cfr. Allegato 4).

L'elaborazione del presente rapporto ambientale, una volta individuati e condivisi gli indirizzi generali definiti durante la fase di scoping, si è articolata in fasi di natura "tecnica" che hanno lo scopo di verificare l'adequatezza della proposta di PRP al contesto programmatico, pianificatorio e fisico del contesto d'intervento. Pertanto, la struttura del presente documento è la seguente:

- Cap. 1. Analisi di coerenza (interna ed esterna, verticale e orizzontale);
- Cap. 2. Descrizione del contesto di riferimento;
- Cap. 3. Ricognizione dello "stato dell'ambiente";
- Cap. 4. Individuazione dello "scenario di riferimento" (evoluzione che il territorio interessato dal PRP può subire nel tempo in caso di mancata attuazione del piano stesso);
- Cap. 5. Costruzione, valutazione e scelta delle alternative;
- Cap. 6. Valutazione cumulativa degli effetti ambientali del PRP e misure di mitigazione e compensazione;
- Cap. 7. Valutazione di incidenza ambientale;
- Cap. 8. Misure di monitoraggio.

Costituiscono parte integrante del Rapporto Ambientale i seguenti allegati:

- ALLEGATO 1 – Piani e programmi selezionati per l'analisi di coerenza
- ALLEGATO 2 – Sintesi delle consultazioni sul rapporto preliminare
- ALLEGATO 3 – Elaborati grafici

METODOLOGIA

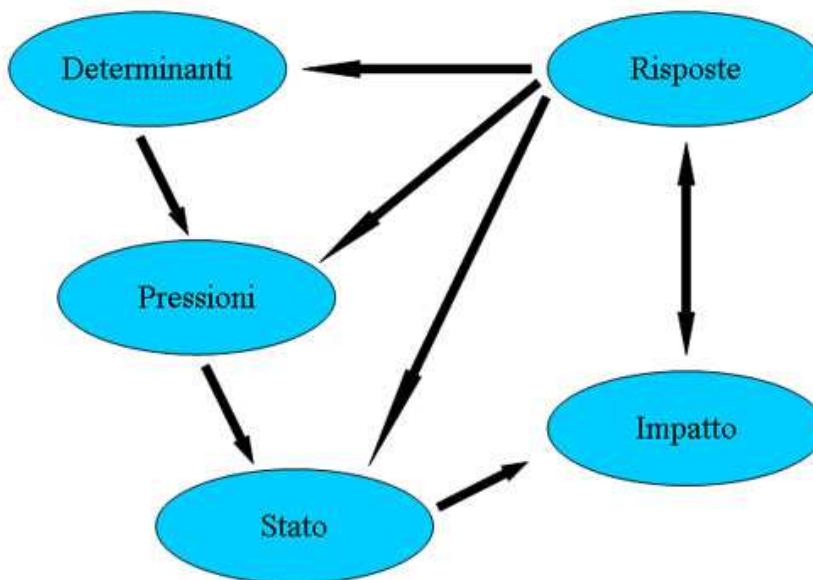
Il metodo di valutazione si avvale dell'analisi *multiobiettivo (AMO)* e *multicriteri (AMC)*, mentre la tecnica del *Logical Framework (LF)* permetterà di correlare le soluzioni alle eventuali problematiche emerse.

Nell'AMO, impiegata per analizzare la coerenza del PRP, la matrice di impatto confronta:

- gli obiettivi ambientali del PRP con gli obiettivi territoriali dello stesso (analisi di coerenza interna);
- gli obiettivi ambientali del PRP con gli obiettivi ambientali afferenti a piani e programmi diversi (analisi di coerenza esterna).

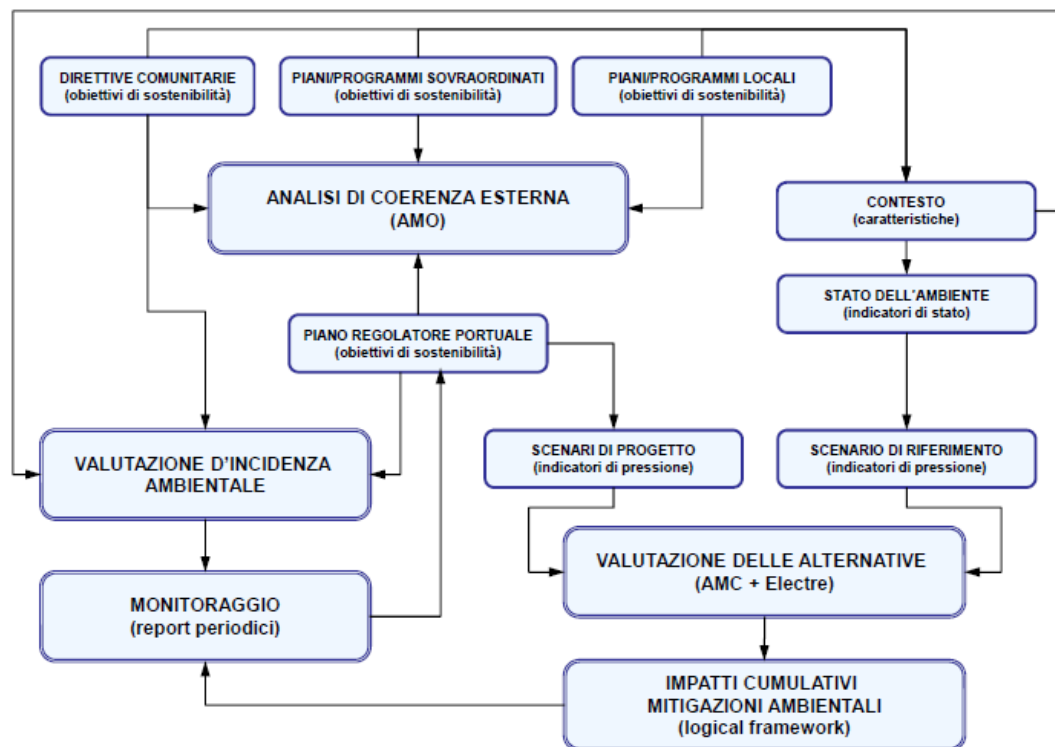
Il ricorso alla tecnica del LF è finalizzata ad evidenziare le eventuali incongruenze e le relative strategie per risolverle, ove possibile.

Gli impatti generabili dalle alternative di assetto prese in considerazione sono riconducibili nell'ambito dello schema concettuale DPSIR.



Il modello, sviluppato dall' *European Environment Agency (EEA)*, si basa su una struttura di relazioni causa/effetto che lega tra loro i seguenti elementi:

- Determinanti (D), che descrivono i settori produttivi dal punto di vista della loro interazione con l'ambiente e perciò come cause generatrici primarie delle pressioni ambientali;
- Pressioni (P), che descrivono i fattori di pressione in grado di influire sulla qualità dell'ambiente;
- Stato (S), che descrive la qualità attuale e tendenziale dell'ambiente e delle sue risorse;
- Impatto (I), che descrive le ripercussioni, sull'uomo e sulla natura e i suoi ecosistemi, dovute alla perturbazione della qualità dell'ambiente;
- Risposte (R), che sono generalmente rappresentate dalle strategie di mitigazione/compensazione degli eventuali impatti prodotti.



Nell'AMC la matrice di impatto è formata dalle alternative (distribuite in colonne), da criteri di sostenibilità (organizzati per righe) e da *indicatori di pressione* (IP) rispetto a ciascun criterio. Tali indicatori di stima possono avere diverse unità di misura quantitativa (misurazioni), qualitativa (giudizi verbali, simboli, ecc.) o ancora mista a seconda del criterio considerato. Per comprendere la tendenza evolutiva dello stato

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

dell'ambiente in assenza di PRP, gli indicatori di pressione trovano analoghi riferimenti negli *indicatori di stato* (IS) che trovano descrizione in apposite schede allegate al presente rapporto.

Infine, la tecnica del *Logical Framework*, applicata all'analisi *multi criteri*, consente di individuare le mitigazioni/compensazioni da adottarsi là dove sono emersi eventuali impatti conseguenti alle scelte di progetto.

TECNICHE E STRUMENTI

Il metodo di valutazione si avvale di alcuni strumenti per la stima degli effetti ambientali tra le più conosciute quali:

1. la sovrapposizione di carte tematiche;
2. la costruzione di check-list e di matrici d'impatto;
3. l'elaborazione di grafici e matrici causa/effetto.

La *sovrapposizione di carte tematiche* (ambiente fisico, sociale, ecosistemi, paesaggio, ecc.) produrrà una descrizione dell'ambito d'intervento mirando ad evidenziare soprattutto i rischi e le criticità (vulnerabilità o sensibilità) e, per contro, le opportunità, relative all'attuazione del PRP. Tale tecnica è adottata per definire le scelte di assetto localizzativo, limitando il numero delle cartografie sovrapposte solo ai tematismi ambientali tra loro affini.

Le *check-list* e le *matrici d'impatto* combina liste comuni di componenti o fattori ambientali da considerare con liste di azioni alternative. Combinando queste liste disposte su assi orizzontali e verticali si metteranno in evidenza le relazioni di causa/effetto tra le alternative e l'ambiente. Agli elementi della matrice potranno essere applicate, sia valutazioni qualitative, sia stime quantitative a cui attribuire pesi per il computo della prestazione ambientale di ciascuna alternativa.

Gli *elaborati grafici* e le *matrici causa/effetto* porranno in evidenza le le azioni di progetto, le condizioni ambientali e gli impatti (diretti, indiretti) sui vari ricettori.

Detti criteri di valutazione vengono identificati al fine di supportare il decisore nel giudicare l'importanza relativa delle alternative rispetto all'obiettivo/decisione generale e al fine di fornire procedure trasparenti di valutazione caratterizzate dalla ripercorribilità del percorso di analisi consentendo reiterate elaborazioni con diverse ipotesi e parametri.

1. ANALISI DI COERENZA

L'Analisi di coerenza è il primo passo per l'implementazione dei contenuti del Rapporto Ambientale ai sensi dell'Allegato VI al DLgs 152/2006 s.m.i. che prevede *l'illustrazione dei principali obiettivi del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi.*

In fase vengono enunciati gli obiettivi di sostenibilità (economica, sociale, ambientale) che guidano l'elaborazione del PRP. Essa la particolarità di essere:

1. strettamente integrata con le finalità del PRP cui la VAS si riferisce;
2. riferita ai punti di forza e di debolezza del contesto urbano e territoriale di Termoli individuati e descritti dall'analisi preliminare di contesto (non indicativa di generiche finalità di protezione ambientale);
3. atta a recepire e contestualizzare gli obiettivi derivati da piani, programmi e politiche sovraordinate.

1.1. GLI OBIETTIVI GENERALI E GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

Il presente paragrafo descrive le caratteristiche del PRP, tenendo conto della pertinenza del piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.

Per tali ragioni gli obiettivi di sostenibilità fanno esplicito riferimento alle varie componenti ambientali riassunte nel seguente schema:

<i>Componenti ambientali</i>	<i>Componenti antropiche</i>
Biodiversità, flora e fauna	Economia e società
Paesaggio e Beni culturali	Popolazione
Suolo e sottosuolo	Attività economiche
Rischio sismico	Turismo
Rischio idrogeologico	Urbanizzazione
Rischio antropogenico	Salute umana
Incendi	
Attività estrattive	
Agricoltura	
Acqua	
Servizio idrico integrato	
Acque marino-costiere e di balneazione	
Acque superficiali e sotterranee	
Aria e fattori climatici	

<i>Beni materiali</i>
Energia
Trasporti
Rifiuti

A partire dalla pluralità di componenti ambientali che potrebbero essere interessate dall'attuazione del Piano Regolatore Portuale, gli obiettivi di sostenibilità dichiarati dal PRP sono riassunti nella seguente tabella, che richiama anche gli ambiti

applicativi dell'accordo di programma per lo sviluppo del sistema del porto di Termoli, recepito con DPGR n. 132 del 27 maggio 2005.

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ ⁴
OG1) Sistemazione e completamento delle opere portuali a terra ed a mare;	OS1) Sviluppo dell'accessibilità marittima per le attività economiche locali (ECONOMIA E SOCIETÀ);
OG2) Completamento degli interventi di difesa della costa;	OS2) Riduzione dell'incidentalità sulle strade di accesso al porto (SALUTE UMANA);
OG3) Collegamenti viari tra la costa e la terraferma;	OS3) Salvaguardia della biodiversità, flora e fauna con particolare riferimento al SIC (BIODIVERSITÀ);
OG4) Collegamento tra l'interporto e l'approdo commerciale a mare;	OS4) Valorizzazione alla risorsa storico-culturale del centro storico ed a quella fisico-naturalistica della Foce del Biferno (PAESAGGIO E BENI CULTURALI);
OG5) Infrastrutture ricettive finalizzate alla incentivazione turistica;	OS5) Contribuire al contenimento dell'erosione costiera (SUOLO E SOTTOSUOLO);
OG6) Sistemazione idrogeologica dell'area di Rio Vivo Marinelle;	OS6) Riduzione del consumo di suolo (SUOLO E SOTTOSUOLO);
OG7) Valorizzazione del patrimonio demaniale collegato a retroterra;	OS7) Ridurre l'inquinamento delle acque marino-costiere e di balneazione (ACQUA);
OG8) Valorizzazione e sistemazione dell'area SIC esistente;	OS8) Marginalizzare le emissioni in atmosfera da traffico merci su gomma (ARIA E FATTORI CLIMATICI);
OG9) Sistemazione definitiva degli scarichi a mare dei canali di bonifica e dei collettori consortili;	OS9) Contenimento dei consumi di carburante per il trasporto merci (ENERGIA);
OG10) Sistemazione della strada litoranea pedonale di Marinelle con collegamento a Campomarino;	OS10) Incentivazione dell'uso di energie da fonti rinnovabili (ENERGIA);
OG11) Valorizzazione e promozione del porto turistico nella zona c.d. "molo Sud";	OS11) Miglioramento della viabilità di accesso al porto (TRASPORTI);
OG12) Delocalizzazione della cantieristica.	OS12) Riduzione della produzione di rifiuti da trasporto stradale (RIFIUTI);
	OS13) Riduzione dell'esposizione della popolazione residente in aree limitrofe al porto al rumore (RUMORE).

1.2. L'ANALISI DI COERENZA INTERNA

Nell'ambito della redazione del presente Rapporto Ambientale si ritiene necessario esaminare la coerenza interna tra gli Obiettivi Generali e gli Obiettivi di Sostenibilità assunti alla base della redazione del PRP. I risultati ottenuti sono sinteticamente i seguenti:

⁴ A seguito delle consultazioni avvenute sul Rapporto Preliminare (ai sensi dell'art. 13 del DLgs 152/2006 s.m.i.) gli obiettivi di sostenibilità sono stati estesi in virtù delle osservazioni pervenute in riferimento al punto 5 del questionario allegato al sopraccitato Rapporto. Gli obiettivi di sostenibilità che si aggiungono ai precedenti sono: OS6) Riduzione del consumo di suolo (SUOLO E SOTTOSUOLO); OS10) Incentivazione dell'uso di energie da fonti rinnovabili (ENERGIA); OS13) Riduzione dell'esposizione della popolazione residente in aree limitrofe al porto al rumore (RUMORE).

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

- rispetto ad ogni singolo Obiettivo Generale il complesso degli obiettivi di sostenibilità mostra una coerenza cumulata moderata rappresentata dal valore 4 (coerenza indiretta) o al più neutra 3 (indifferenza);
- in riferimento ad ogni singolo Obiettivi di Sostenibilità il complesso degli obiettivi generali mostra una coerenza cumulata moderata rappresentata dal valore 4 (coerenza indiretta) o al più neutra 3 (indifferenza), tuttavia in relazione all'obiettivo di sostenibilità "Valorizzazione della risorsa storico-culturale del centro storico e di quella fisico-naturalistica della Foce del Biferno" la coerenza è molto forte e sale a 5 (coerenza diretta).

Il motivo al quale è ascrivibile tale secondo risultato è rinvenibile nella tutela attiva di territori altamente vulnerabili perseguita attraverso il contenimento delle azioni d'infrastrutturazione. In particolare, in coincidenza della foce del Fiume Biferno (SIC), il PRP anticipa, fin d'ora, la necessità di escludere trasformazioni fisiche dell'ambiente costiero, anche contraendo il perimetro dell'ambito portuale.

1.3. L'ANALISI DI COERENZA ESTERNA

1.3.1. Normativa comunitaria

Si rimanda al Rapporto Ambientale

1.3.2. Altri pertinenti piani e programmi

Tale analisi riguarda la "coerenza esterna", ovvero la coerenza misurata in relazione agli obiettivi di sostenibilità desunti dall'analisi di altri strumenti programmatici.

Nell'allegato 1 si riportano le schede relative ai piani e programmi vigenti sul territorio regionale rispetto ai quali si analizza la coerenza esterna del PRP.

Le incoerenze che gli obiettivi di sostenibilità del PRP hanno riscontrato, in riferimento ad altri pertinenti piani o programmi, sono tutte di tipo indiretto ed interessano i seguenti piani ed obiettivi:

- Piano Regionale dei Trasporti della Regione Molise
 - o OS01 - Evitare l'appesantimento del flusso veicolare del centro urbano;
 - o OS09 - Incrementare l'aliquota di traffico merci via mare in relazione a quello su gomma e rotaia, favorendo la funzione di intermodalità dell'interporto;

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

- Piano di Tutela delle Acque della Regione Molise
 - o OS04 - Tutela e salvaguardia della acque marino-costiere;
- Piano Regolatore Generale del Comune di Termoli
 - o OS04 – Completamento del nucleo industriale.

Utilizzando la tecnica del *Logical Framework*, sono stati evidenziati i livelli di incoerenza rilevati, la natura delle problematiche emergenti e le possibili soluzioni introducibili nell'attività di pianificazione e di programmazione degli interventi (mentre la valutazione delle soluzioni progettuali è rimandata alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale prevista dal DLgs 152/2006 s.m.i.).

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

2. DESCRIZIONE DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Gli elementi salienti del contesto paesaggistico locale si strutturano sui capisaldi seguenti.

Le permanenze storiche maggiormente significative sono rintracciabili negli insediamenti costieri, nei casali di bonifica e nella rete viaria. Esistono altresì esempi di architettura fortificata quali le mura di Termoli, il castello Svevo, le torri di avvistamento e qualche casolare fortificato.

L'insediamento industriale in via di consolidamento è presente fra le località di Termoli e Campomarino, l'area fisicamente interessata è individuata dal Fiume Biferno e dalla strada statale.

Gli insediamenti turistici del nucleo di Campomarino Lido, della edificazione lungo la costa a nord di Termoli nel territorio di questo comune fino al confine col territorio di Petacciato, di complessi e villaggi marini con insediamenti a carattere consolidato.

Le "aree di frizione insediativa" fasce perimetrali a quelle insediate e lungo infrastrutture viarie caratterizzate da favorevole morfologia, agevole accessibilità, si possono leggere poli del territorio con effettivo incremento allo sviluppo della crescita urbana, caratterizzate da valenza propria ed ipotesi di possibile espansione territoriale, riscontrando questo fenomeno in zone limitrofe al territorio edificato ed in via di consolidamento.

La vegetazione a piante con foglie persistenti, propria della regione mediterranea, ha subito un vasto processo di degrado: è stata ormai cancellata come struttura forestale, essendo scomparsa la lecceta.

Dal Piano di Tutela delle Acque è possibile rilevare che in seguito al monitoraggio delle acque prospicienti la costa molisana da parte dell'Arpa Molise nel periodo 1° aprile – 30 settembre 2003 sono emerse le seguenti criticità che interessano la costa del Comune di Termoli:

Esclusione dalla balneabilità della zona litorale compresa nei 400 metri a nord della foce del fiume Biferno, nonché di tutta la zona del porto, dove per legge non sono consentite le attività balneari

3. RICOGNIZIONE DELLO "STATO DELL'AMBIENTE"

Al fine di giungere alla definizione di un set di indicatori in grado di definire correttamente le condizioni dello stato dell'ambiente, è importante acquisire consapevolezza sui potenziali impatti imputabili al trasporto, non solo marittimo. Infatti, gli impatti si manifestano proprio come variazione della *baseline* delle matrici ambientali.

3.1. I PRESUMIBILI IMPATTI DERIVANTI DAL TRASPORTO

Nel 2003 la Direzione Generale per l'Energia ed i Trasporti della Commissione Europea ha avviato il progetto BEACON (finanziato nell'ambito della creazione di una piattaforma di discussione e consultazione sulla Valutazione Ambientale Strategica). Uno dei principali risultati del progetto BEACON è la nuova versione del *SEA Manual* (Manuale per la Valutazione Ambientale Strategica di piani e programmi delle infrastrutture di trasporto) per i trasporti, che è un sostanziale ri-elaborazione della versione precedente, pubblicata dalla DG TREN nel 1999 (prima della direttiva 2001/42/CE). Nell'ambito del *SEA Manual* si identificano i principali impatti riconducibili ai piani ed ai programmi delle infrastrutture di trasporto.

La descrizione dei principali impatti potenziali è riportata di seguito:

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| - emissioni pericolose per la salute; | - impatto visivo/paesaggistico; |
| - rumore; | - effetto barriera; |
| - vibrazioni; | - produzione di rifiuti; |
| - trasformazione dell'uso del suolo; | - produzione di sostanze tossiche; |
| - riduzione della biodiversità; | - incidenti. |

3.2. INDICATORI DI STATO

Sono stati presi in considerazione 18 indicatori di stato che saranno più avanti utilizzati anche come indicatori di pressione. Tali indicatori restituiscono le condizioni delle componenti/matrici ambientali sulle quali possono, secondo il SEA Manual, registrarsi impatti.

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

3.2.1. Aria

COD.	INDICATORE	STATO DI FATTO
IP 1	Emissioni di PM10 (Kg/anno) da trasporto stradale	71,69
IP 2	Emissioni di NOx (Kg/anno) da trasporto stradale	540,34
IP 3	Emissioni di COVNM (Kg/anno) da trasporto stradale	344,13
IP 4	Emissioni di SOx (Kg/anno) da trasporto stradale	20,09
IP 5	Emissioni di CO (Kg/anno) da trasporto stradale	2,13

3.2.2. Rumore

COD.	INDICATORE	STATO DI FATTO
IP 6	Minima distanza tra le aree che emettono rumore (moli pescherecci, traghetti o commerciale) e gli insediamenti (m)	51
IP 7	Minima distanza tra le aree che emettono rumore e le "aree particolarmente protette" (m)	54
IP 8	Numero di residenti esposti al rumore (Ricadenti nella fascia di pertinenza acustica di 100m)	33

3.2.3. Uso del suolo

COD.	INDICATORE	STATO DI FATTO
IP 9	Suolo occupato direttamente (ha)	2,7
IP 10	Suolo occupato indirettamente (ha)	1,1
IP 11	Aree protette occupate direttamente/indirettamente (ha)	0,0

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

3.2.4. Percezione e paesaggio

COD.	INDICATORE	STATO DI FATTO
IP 12	Numero di risorse fisico-naturalistiche compromesse	0
IP 13	Numero di risorse storico-culturali compromesse	1,00
IP 14	Frammentazione (effetto barriera) di elementi, trame e paesaggi sensibili (km)	0,00

3.2.5. Rifiuti da trasporto

COD.	INDICATORE	STATO DI FATTO
IP 15	Intensità di traffico leggero (vkm/anno)	744.546
IP 16	Intensità di traffico pesante (vkm/anno)	187.308

3.2.6. Incidenti

COD.	INDICATORE	STATO DI FATTO
IP 17	Incidentalità antropica in area urbana (veqkm/anno)	1.119.162
IP 18	Incidentalità faunistica in area protetta (veqkm/anno)	0

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

4. INDIVIDUAZIONE DELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

4.1. L'ORIZZONTE TEMPORALE

In questa fase si procede all'identificazione dell'ambito spazio-temporale. Tale identificazione si rende necessaria in quanto, spesso, gli effetti delle azioni previste dal piano si manifestano in ambiti estesi (oltre l'area pianificata) e lungo un arco temporale più lungo di quello di durata del piano stesso. L'ambito di influenza del PRP di Termoli varia in relazione alle caratteristiche delle componenti territoriali su cui agisce il piano.

L'individuazione dell'ambito di influenza del PRP, oltre ad influire sull'analisi dello stato di fatto e di scenario, influisce, in relazione alla portata dei fenomeni considerati, sulla costruzione del sistema di monitoraggio e sulla selezione degli indicatori che lo compongono.

Per tali ragioni l'orizzonte temporale definito dal PRP è il 2030 scenario di lungo periodo. Su questo orizzonte temporale sono stati misurati gli indicatori di PRESSIONE di cui si parlerà più avanti nel corso del presente capitolo.

Secondo lo schema DPSIR, gli "IMPATTI" sono riconducibili ad alcune delle seguenti "PRESSIONI" che saranno esplicitate più avanti nel testo:

- o Prossimità agli insediamenti da parte di emissioni elevate (CO, COV, SO₂, NO_x, PM)
- o Numero di abitanti colpiti dalle emissioni in atmosfera
- o Prossimità agli insediamenti di livelli di rumore tipici causati dalle diverse modalità di trasporto
- o Prossimità a zone tranquille di livelli di rumore tipici causati dalle diverse modalità di trasporto
- o Numero di abitanti colpiti dal rumore
- o Numero di persone esposte a rumore superiore ai livelli standard
- o Zone tranquille interessate dal rumore e altre aree sensibili
- o Numero di abitanti interessati (in particolare durante la fase di costruzione)
- o Suolo direttamente occupato dalle diverse categorie di uso del suolo (comprese le aree protette)
- o Superficie di suolo indirettamente occupato (sviluppo territoriale indotto)
- o Distanza da habitat rilevanti (comprese le aree protette e le IBA)
- o Frammentazione e perdita di habitat rilevanti
- o Disturbo di rumore e luce da occupazione diretta e indiretta del suolo

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

- o Danno diretto sulla percezione di elementi e trame importanti
- o Rischio di emissioni inquinanti significative per le risorse idriche sensibili (compresi gli incidenti)
- o Frammentazione di elementi, trame e paesaggi sensibili
- o Produzione di rifiuti per:
 - riciclaggio
 - combustione
 - deposizione
 - reflui provenienti dalla navigazione
 - acque meteoriche provenienti dalle strade che contengono sostanze inquinanti come idrocarburi e metalli pesanti
- o Rischio di incidenti / sinistri per:
 - esseri umani
 - animali
 - ambiente

A supporto della valutazione delle alternative programmatiche d'infrastrutturazione sono state sviluppate le carte tematiche allegate alla Proposta di Rapporto Ambientale.

5. COSTRUZIONE, VALUTAZIONE E SCELTA DELLE ALTERNATIVE

Ai fini della valutazione degli impatti/effetti ambientali prodotti dal PRP, sono state poste in valutazione due distinte alternative di programmazione⁵:

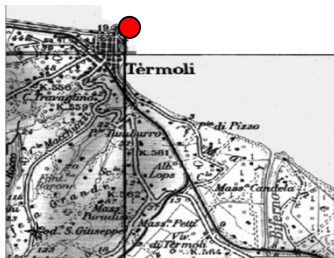
- un primo scenario programmatico, "scenario aggregato", che prevede lo sviluppo del PRP con una considerevole contrazione dell'ambito portuale e potenziamento del porto attualmente esistente;
- un secondo scenario programmatico, "scenario disaggregato", che prevede lo sviluppo del PRP sull'intero ambito portuale attuale, che dal porto esistente si estende fino alla Foce del Biferno, con delocalizzazione del porto commerciale verso la stessa foce.

Questi scenario sono valutati concorrenzialmente rispetto allo "scenario di riferimento", che si avrebbe al 2030, senza l'attuazione del PRP.

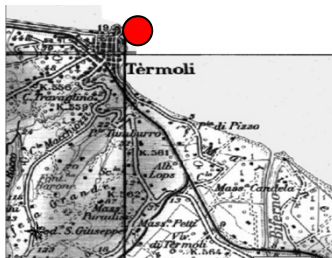
Per quanto concerne le funzionalità degli scenari si consulti la proposta di PRP all'interno della quale sono analizzate la quantità di merci movimentate, i traffici e le destinazioni d'uso dell'ambito portuale.

Le due alternative programmatiche sono poste in competizione tra loro ed in relazione allo scenario di riferimento (evoluzione del porto attuale in assenza di PRP).

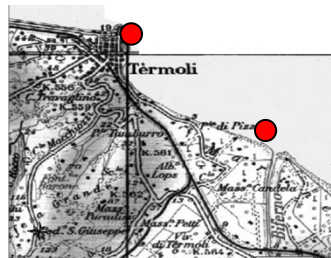
Scenario 0 - "di riferimento"



Scenario 1 - "aggregato"



Scenario 2 - "disaggregato"



Per l'ambito territoriale portuale, le prestazioni ambientali che hanno consentito di selezionare l'alternativa di scenario sono descritte nelle schede riportate

⁵ Non è superfluo ricordare che ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs 152/2006 s.m.i. *la valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale*, mentre i progetti sono da sottoporsi a valutazione d'impatto ambientale.

 	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

nella proposta di rapporto ambientale di cui si riportano sinteticamente di seguito i risultati.

5.1. EMISSIONI PERICOLOSE PER LA SALUTE

Gli scenari che maggiormente contengono l'impatto dovuto alle emissioni in atmosfera sono rappresentati, in maniera pressoché paritetica, da entrambe le alternative di progetto a meno delle emissioni di NOx che nello scenario di riferimento, ed ancor più nello stato di fatto, risultano essere minori.

5.2. RUMORE

Lo scenario che maggiormente contiene l'impatto dovuto al rumore è quello "aggregato" su tutti gli indicatori di pressione presi in considerazione, mentre quello "disaggregato" risulta essere il più impattante.

5.3. USO DEL SUOLO

Gli scenari che maggiormente contengono l'impatto dovuto al consumo di suolo sono quello "di riferimento" (in assenza di PRP) e quello "aggregato" che registrano valori paritetici su tutti gli indicatori di pressione presi in considerazione, mentre quello "disaggregato" risulta essere il più impattante.

Tuttavia, è importante notare che durante la formazione del PRP sono emerse una pluralità di domande di concessione che tendono, con procedure semplificate e non soggette a valutazione ambientale, a trasformare lo scenario di riferimento producendo un consumo di suolo non sempre coerente con gli strumenti di programmazione. Pertanto resta da preferirsi lo scenario "aggregato".

5.4. PERCEZIONE E PAESAGGIO

Lo scenario che maggiormente contiene l'impatto paesaggistico e percettivo è quello "aggregato" su tutti gli indicatori di pressione presi in considerazione, mentre quello "disaggregato" risulta essere il più impattante.

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

5.5. RIFIUTI DA TRASPORTO

Lo scenario che maggiormente contiene l'impatto dovuto alla produzione di rifiuti è quello "di riferimento" su tutti gli indicatori di pressione presi in considerazione, mentre gli altri due risultano essere più impattanti a causa dell'incremento dei flussi che interesseranno il porto.

5.6. INCIDENTI

Lo scenario che maggiormente contiene l'impatto dovuto alla produzione di rifiuti è quello "di riferimento" su tutti gli indicatori di pressione presi in considerazione, mentre gli altri due risultano essere alternativamente più impattanti a causa dell'incremento dei flussi che interesseranno il porto. Tuttavia, è importante notare che sull'indicatore di pressione IP18 lo scenario "aggregato" assume comportamento analogo allo "scenario di riferimento" (massimo contenimento dell'impatto).

6. VALUTAZIONE CUMULATIVA DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DEL PRP E MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

6.1. VALUTAZIONE CUMULATIVA DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DEL PRP

6.1.1. Impatti cumulati

Sulla scorta delle principali cause d'incidente, al fine di migliorare la sicurezza Comparando gli effetti cumulativi che le alternative di scenario determinano sulle varie componenti d'impatto desunte dal SEA Manual è possibile giungere ad una visione sintetica degli impatti cumulati.

Nelle tabelle seguenti si evidenzia come ciascun scenario analizzato determini degli impatti più o meno evidenti sulle componenti analizzate.

PRP 2030	SCENARIO DI RIFERIMENTO	SCENARIO AGGREGATO	SCENARIO DISAGGREGATO
EMISSIONI (STRADALI) PERICOLOSE PER LA SALUTE	0,53	0,20	0,20
RUMORE	0,94	0,00	1,00
USO DEL SUOLO	0,32	0,32	1,00
IMPATTI PERCETTIVI E PAESAGGISTICI	0,33	0,00	1,00
RIFIUTI	0,41	0,50	0,50
INCIDENTI	0,10	0,50	0,72

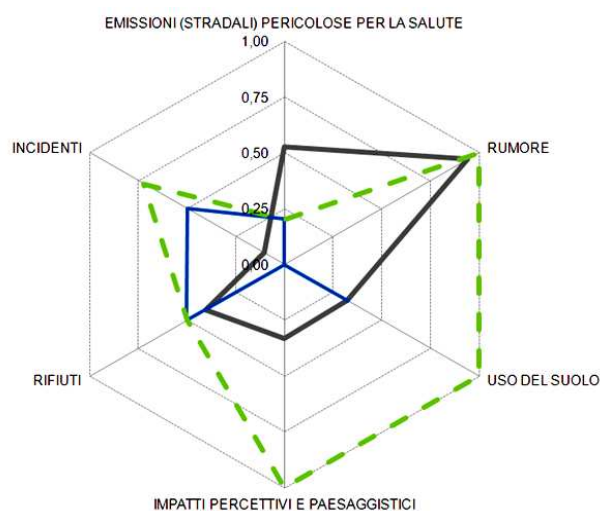
Certamente lo scenario maggiormente impattante è quello "disaggregato" che prevede la realizzazione del porto commerciale sulla foce del fiume Biferno. Tale scenario registra buone performance esclusivamente sulla componente "atmosfera" attraverso il medesimo contenimento di emissioni registrate dallo scenario "aggregato".

Lo scenario "aggregato", definito così perché prevede il potenziamento del porto attuale mantenendo in loco tutte le funzionalità portuali (turistiche, commerciali e pescherecce), massimizza le performance ambientali sulle prime quattro componenti: "atmosfera", "acustica", "suolo" e "paesaggio". È meno efficiente sulle componenti "rifiuti (da trasporto)" e "incidentalità" sulle quali registra livelli di performance di media intensità.

Nel successivo diagramma a ragnatela è possibile vedere i tracciati descritti dai tre scenari analizzati: lo scenario che massimizza l'area sottesa della spezzata è quello maggiormente impattante sulle componenti analizzate, mentre lo scenario che contiene l'area sottesa dalla sua spezzata è quello migliore (lo scenario "aggregato" di cui si è provveduto a sviluppare successivamente il relativo layout).

IMPATTI CUMULATI - 2030

- SCENARIO DI RIFERIMENTO
- SCENARIO AGGREGATO
- SCENARIO DISAGGREGATO



6.2. MITIGAZIONI

L'analisi effettuata dall'ISPRA a scala nazionale con il sistema TERM, di cui si è parlato nel capitolo 3, evidenzia che non è possibile risolvere i molteplici problemi generati dal settore dei trasporti attraverso soluzioni parziali (ad esempio, l'utilizzo di veicoli più efficienti può diminuire la portata di alcuni problemi ambientali, ma non risolve la congestione del traffico o l'incidentalità). Un'altra indicazione importante che deriva dalle analisi degli effetti del trasporto e dalla programmazione Europea e Nazionale è la necessità di ridurre l'uso dei mezzi di trasporto stradali, attraverso una politica dei trasporti coerente e integrata.

6.3. INTERVENTI DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE

Tale paragrafo individua alcune tecniche di mitigazione ambientale degli impatti riconducibili alla realizzazione delle infrastrutture di trasporto:

  	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

- Interventi di mitigazione degli impatti acustici da traffico veicolare
- Creazione di superfici a verde
- Creazione di alberature in filari
- Ubicazione di siepi
- Impiego di essenze vegetali autoctone/alloctone

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

7. STUDIO PER LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SULLA RETE NATURA 2000

Alla luce di quanto emerso dalla valutazione delle alternative di scenario (piano), l'unica alternativa che presenta interferenze con siti appartenenti alla Rete Natura 2000 è quella "disaggregata", che prevede la realizzazione del porto commerciale in corrispondenza della foce del fiume Biferno. Ma tale alternativa è esclusa dalla scelta proprio a causa dei rilevanti impatti che determinerebbe sul contesto ambientale di riferimento.

Inoltre, importante richiamare l'attenzione su alcuni aspetti riguardanti la progettazione delle opere introdotte dal PRP. Ferma restando la necessità di sottoporre a Verifica d'Incidenza Ambientale gli interventi, previsti dal PRP, che possono avere effetti significativi sulla Rete Natura 2000, ciascuna delle fasi di sviluppo del PRP contiene opere il cui progetto definitivo deve essere sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale, ai sensi del DLgs 152/2006 e s.m.i. .

Ad eventuale chiarimento si riportano i contenuti dell'Allegato 2 alla Parte Seconda del decreto che attribuiscono alla competenza statale i progetti di:

11) Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse.

	REGIONE MOLISE
	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TERMOLI E V.A.S.
	Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

8. MISURE DI MONITORAGGIO

L'attività di monitoraggio degli effetti del Piano costituisce un requisito previsto nell'Allegato I della Direttiva 2001/42/CE descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio di cui all'art. 10). Il PRP propone di utilizzare gli indicatori predisposti per la valutazione ambientale *ex-ante* del Piano anche per il controllo da effettuare durante e a conclusione della fase attuativa.

In linea di massima le verifiche potranno essere condotte con cadenza annuale ed il costante monitoraggio, che consentirà di misurare l'efficacia delle azioni intraprese, evidenzierà l'eventuale necessità di introdurre interventi correttivi.

Le verifiche potranno essere raccolte in rapporti sullo stato di attuazione del PRP: "*Quaderni del Porto*".

Nel rapporto saranno illustrati i valori di stato degli indicatori di pressione, la tendenza e la valutazione qualitativa in relazione a riferimenti normativi costantemente aggiornati.

Il costante monitoraggio evidenzierà la necessità di interventi correttivi e consentirà di misurare l'efficacia delle azioni intraprese.