

ALLEGATO 1

RACCOMANDAZIONI, SUGGERIMENTI, CONDIZIONI E OSSERVAZIONI DI CUI AL PARERE MOTIVATO

Provincia di Teramo _ Det. n. 761 del 05/06/20–Prot. n. 170611 del 05/06/20–riportata in All. 2–per le parti non accolte si rimanda all’All. 2bis

N.	SINTESI DELLE OSSERVAZIONI	ACCOGLI MENTO	CONTRODEDUZIONI/RACCOMANDAZIONI/PRESCRIZIONI
1	In merito all’attuale area “Piazza del Mare” andrà chiarita, con il Comune di Giulianova, la reale destinazione urbanistica dell’area e nelle norme tecniche di attuazione del P.R.P. andranno inseriti gli indici di edificabilità dell’area destinata a verde pubblico attrezzato, tenendo conto che le superfici degli edifici dovranno essere minime rispetto a quelle destinate a verde.	NO	Detta osservazione è strettamente correlata agli aspetti di pianificazione pertanto la sua valutazione si rimanda all’Autorità Procedente.
2	Andranno uniformate le previsioni di P.R.P. con quelle di P.R.G. onde rispettare le indicazioni dell’art. 5, comma 2, della legge n. 84/1994. Le aree verdi eliminate andranno reperite in altra zona, anche aumentando la fascia di verde, con funzioni di filtro, prevista tra il lungomare e la zona portuale, fascia di verde che andrà graficizzata e normata negli elaborati di P.R.G.	NO	Detta osservazione è strettamente correlata agli aspetti di pianificazione pertanto la sua valutazione si rimanda all’Autorità Procedente.
3	La previsione di parcheggio pubblico attrezzato (che interessa l’area di Piazza Dalmazia e l’area dell’attuale Piazza del Mare), andrebbe rivista anche in funzione delle progettualità in atto da parte del Comune di Giulianova (riqualificazione di piazza Dalmazia) e dell’attuale destinazione di Piazza del Mare, conformando il P.R.P. con il vigente P.R.G.	NO	Detta osservazione è strettamente correlata agli aspetti di pianificazione pertanto la sua valutazione si rimanda all’Autorità Procedente.
4	Vengono eliminati gli accessi fronteggianti lungomare Spalato, che il vigente P.R.G. individua come viabilità. È opportuno che si riveda l’accessibilità, pedonale, ciclabile e veicolare, dell’area portuale, anche per esigenze di sicurezza, coordinando il Piano Regolatore Portuale con le previsioni del Piano Regolatore Generale comunale.	NO	Detta osservazione è strettamente correlata agli aspetti di pianificazione pertanto la sua valutazione si rimanda all’Autorità Procedente.
5	Dalle N.T.A. del P.R.P. vengono previsti, rispettivamente, “verde di rispetto stradale” e “pista ciclabile” che interessano una parte di territorio posto al di fuori dell’ambito portuale, già attrezzato con un percorso ciclabile e pedonale, che non risponde, però, alle caratteristiche individuate nel Piano Regolatore Portuale. Gli spazi indicati, inoltre, appaiono attualmente incompatibili con le recinzioni realizzate sia da privati che da enti ed organismi pubblici. Andrà quindi meglio dettagliata l’ampiezza, la tipologia e la localizzazione degli interventi previsti onde conformarli alle previsioni di P.R.G. e alla situazione di fatto, prevedendo esplicitamente l’arretramento delle recinzioni ove necessario	NO	Detta osservazione è strettamente correlata agli aspetti di pianificazione pertanto la sua valutazione si rimanda all’Autorità Procedente.
	Da un punto di vista ambientale si evidenzia che la previsione di parcheggio interrato, oltre a contrastare con le previsioni di P.R.G. e ad interessare un’area posta al di fuori dell’ambito portuale, comporta una trasformazione permanente di suolo, andando a impermeabilizzare un’ampia area e ad influire sulla falda acquifera che, in zona, è superficiale, con i conseguenti problemi di gestione dell’opera. Inoltre un parcheggio si configura come attrattore di traffico aumentando i flussi, in entrata ed in uscita, in zona, modificando la	SI	Detta Osservazione, pertinente dal punto di vista ambientale, si ritiene superata alla luce delle dichiarazioni rese dal soggetto proponente nell’ambito delle controdeduzioni riportate nell’All. 2 (pag. 69): <i>“Decade comunque l’esigenza e l’interesse per le precipue attività del porto di Giulianova della presenza del parcheggio interrato. Di conseguenza dalle NTA sarà completamente stralciato l’articolo 13”.</i>

6	viabilità del lungomare. Tali aspetti non sono stati abbastanza indagati negli studi ambientali come non risultano approfonditi gli effetti del traffico derivante dalle attività portuali e produttive in genere previste nell'area del porto, approfondimento che andrà fatto nell'ambito di una pianificazione generale del traffico di livello comunale (P.U.T. e/o P.U.M.S.).		Si ritiene necessario che detta modifica venga evidenziata nel documento di Piano e nel Rapporto Ambientale.
7	Nelle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.P. andrà fatto specifico riferimento: - al rispetto del Regolamento del verde comunale – urbano e periurbano – pubblico e privato – del Comune di Giulianova, approvato con Delibera di Consiglio comunale n. 25 del 12/04/2010; - al rispetto per l'illuminazione pubblica e delle zone di uso pubblico delle previsioni e prescrizioni di cui alla L.R. 3 marzo 2005, n. 12; -al Regolamento per l'accesso, la circolazione veicolare e pedonale nel porto di Giulianova (attualmente approvato con Ordinanza n.3/2020 del Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Giulianova).	NO	Detta osservazione è strettamente correlata agli aspetti di pianificazione pertanto la sua valutazione si rimanda all'Autorità Procedente.

Comune di Giulianova - Prot. n. 217904 del 20/07/2020 Riportata in All. 2 – per le parti non accolte si rimanda all'All. 2bis

N.	SINTESI DELLE OSSERVAZIONI	ACCOGLIMENTO	CONTRODEDUZIONI/RACCOMANDAZIONI/PRESCRIZIONI
1	Avvio della procedura di VAS nell'ambito del procedimento di adozione del Piano e coinvolgimento del Comune nella procedura ambientale.	Parziale	Nel ritenere valida l'osservazione avanzata dal Comune si evidenzia che, in merito alla procedura di VAS, l'Autorità Competente viene direttamente interessata dall'Autorità Procedente la quale, sulla base di un'istanza di parte, da avvio alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica. Per quanto riguarda l'iter seguito si rimanda alle premesse della determinazione con cui si rilascia il Parere Motivato. In merito al coinvolgimento del Comune nella suddetta procedura si riporta alle controdeduzioni rilasciate dall'Autorità proponente riportate nell'All. 2 a Pag 70.
2	Adeguate valutazione della conformità delle previsioni del P.R.G.P. con le destinazioni d'uso dei suoli previste dal P.RG. del Comune di Giulianova e conseguenti indicazioni per il raggiungimento della coerenza urbanistica tra i due strumenti di pianificazione, in termini sia di zonizzazione sia normativi, ai sensi di quanto disposto dall'art. 5 della legge n. 84/1994 al comma 2, come confermato l'art. 2-sexies del D.Lgs. n. 232 del 13/12/2017	NO	Detta osservazione è strettamente correlata agli aspetti di pianificazione pertanto la sua valutazione si rimanda all'Autorità Procedente.
3	Adeguate valutazione della previsione del parcheggio pubblico attrezzato in funzione delle progettualità in atto da parte del Comune di Giulianova (riqualificazione di piazza Dalmazia) e dell'attuale destinazione di Piazza del Mare, e conseguenti indicazioni per il raggiungimento della coerenza degli interventi previsti dal P.RG.P. con il vigente P.R.G.	NO	Detta osservazione è strettamente correlata agli aspetti di pianificazione pertanto la sua valutazione si rimanda all'Autorità Procedente.
4	Adeguate valutazione della eliminazione degli accessi fronteggianti lungomare Spalato, che il vigente P.RG. individua come viabilità, con particolare riferimento all'accessibilità pedonale, ciclabile e veicolare, dell'area portuale, anche per esigenze di sicurezza, e conseguenti indicazioni per il raggiungimento della coerenza del Piano Regolatore Portuale con le previsioni del Piano Regolatore Generale comunale, nonché delle opportune interazioni	NO	Detta osservazione è strettamente correlata agli aspetti di pianificazione pertanto la sua valutazione si rimanda all'Autorità Procedente.

	porto-città; a tal fine sarebbe auspicabile la previsione di norme volte a incentivare negli interventi privati la realizzazione di attraversamenti ciclo-pedonali, aree a verde e aree di parcheggio ad uso pubblico controllato, con tecniche ambientalmente sostenibili.		
5	Adeguata valutazione delle previsioni relative a "verde di rispetto stradale" e "pista ciclabile" in relazione all'effettivo stato dei luoghi e alle caratteristiche localizzative e tecniche, per il raggiungimento della coerenza del Piano Regolatore Portuale con le previsioni del Piano Regolatore Generale comunale, anche prevedendo esplicitamente l'arretramento delle recinzioni ove necessario.	NO	Detta osservazione è strettamente correlata agli aspetti di pianificazione pertanto la sua valutazione si rimanda all'Autorità Procedente.
6	Adeguata valutazione delle implicazioni di carattere urbanistico e ambientale derivanti dalla previsione del parcheggio interrato nell'area di Piazza Dalmazia, individuato all'esterno della nuova perimetrazione dell'ambito portuale e in difformità al P.R.G., nonché di notevole impatto sulla permeabilità dei suoli, sui carichi di traffico nella zona più centrale di Giulianova lido, e conseguenti indicazioni per il raggiungimento della coerenza del Piano Regolatore Portuale con le previsioni del Piano Regolatore Generale comunale.	Parziale	Detta Osservazione, pertinente dal punto di vista ambientale limitatamente alla realizzazione del parcheggio interrato, si ritiene superata alla luce delle dichiarazioni rese dal soggetto proponente nell'ambito delle controdeduzioni riportate nell'All. 2 (pag. 69): <i>"Decade comunque l'esigenza e l'interesse per le precipe attività del porto di Giulianova della presenza del parcheggio interrato. Di conseguenza dalle NTA sarà completamente stralciato l'articolo 13"</i> . Si ritiene necessario che detta modifica venga evidenziata nel documento di Piano e nel Rapporto Ambientale.
7	Adeguata valutazione degli effetti del traffico derivante dalle attività portuali e produttive in genere previste nell'area del porto, e conseguenti indicazioni per il raggiungimento della coerenza del Piano Regolatore Portuale con la pianificazione generale del traffico di livello comunale	SI	Si rimanda alle controdeduzioni trasmesse dall'Autorità Procedente (Prot. n. 356654 del 02.11.2020) riportate da pag. 65 dell'All. 2 per le quali il soggetto proponente dovrà darne esplicito riferimento all'interno del Rapporto Ambientale evidenziando gli effetti positivi sull'ambiente sulla base della soluzione proposta. Si riporta, di seguito, quanto controdedotto dal Soggetto Proponente in merito all'aspetto legato alla Mobilità Sostenibile sollevato dal MITE: <i>Il PRP e le sue previsioni non incidono significativamente sul sistema viario urbano di Giulianova che ha nel lungomare a sud del porto l'accesso alla struttura. La dotazione di opere di urbanizzazione primaria è completata nella sua interezza e risulta dimensionalmente adeguata alle necessità del sistema di mobilità attuale e futuro. Tale verifica è stata effettuata anche nell'occasione dell'emissione del PUMS del Porto. Per le dotazioni strutturali necessarie alla gestione sostenibile della mobilità (spazi ricarica mezzi elettrici ecc.) si rimanda al livello progettuale e alle relative valutazioni ambientali previste.</i>

Ministero dell'Ambiente (oggi MiTE) - Prot. n. 265411 del 11/09/2020 - Riportata in All. 2

N.	SINTESI DELLE OSSERVAZIONI	ACCOGLIMENTO	CONTRODEDUZIONI/RACCOMANDAZIONI/PRESCRIZIONI
1	Aspetti normativi e di pianificazione portuale (riepilogo dell'osservazione) Si suggerisce di considerare nell'ambito del regime legislativo italiano in materia di VAS, anche le innovazioni introdotte dal D.lgs. n.104 del 2017		

<p>recante “Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati” che sebbene abbia modificato le norme che regolano il procedimento di Valutazione di impatto ambientale (VIA), ha innovato la Parte II - Titolo I del D.lgs.152 del 2006 che sarebbe comunque corretto considerare nei rapporti di interazione tra VIA e VAS e nella puntuale definizione degli impatti.</p> <p>Quanto riferito a pagina 4 del RA, relativamente alle “Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale”, redatte nel 2016 e diffuse con nota ministeriale del 2017, è parzialmente corretto. Seppur redatte per i porti di interesse nazionale e non ancora aggiornate a seguito delle disposizioni integrative e correttive del Decreto Legislativo del 13 dicembre 2017, n. 232, le Linee guida del 2016 già contengono un’ampia sezione di indirizzi utili per la pianificazione ed i contenuti del rapporto ambientale di VAS regionale.</p> <p>Si precisa che tale “ripartizione” di competenze sulla pianificazione, vale solo per i porti di interesse economico nazionale dotati di un PRdSP e deve essere esplicitata nella fase di redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema portuale (DPSS). Sebbene le Linee guida siano state redatte con specifico riferimento ai porti di rilevanza economica nazionale, si suggerisce una loro consultazione per trarne spunti ed indirizzi utili anche alla pianificazione dei porti di rilevanza economica regionale, con particolare riguardo agli aspetti delle c.d. “aree di interazione porto-città” che sono comunque ricorrenti nelle città costiere e che attengono a quelle aree dove le funzioni portuali interagiscono con i tessuti urbani. Si ritiene utile anche l’adozione del lessico consolidato nelle Linee guida, in particolare per quanto attiene la definizione degli ambiti funzionali e delle specificità dell’interazione porto-città (innesti, affacci, ...). Si suggerisce, inoltre, una lettura dei recenti DPSS approvati dalle Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale e del Mar Adriatico Meridionale, nonché la bozza predisposta da quella del Mar Tirreno Settentrionale circa il tema del recupero della relazione porto-città.</p> <p>In ambito comunitario, si raccomanda l’opportuno allineamento e la coerenza con la Direttiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l’azione comunitaria nel campo della politica per l’ambiente marino (Direttiva Quadro sulla Strategia per l’Ambiente Marino - MSFD), recepita nell’ordinamento nazionale con Decreto Legislativo del 13 ottobre 2010, n. 190 ed in particolare con le determinazioni del buono stato ambientale (GES) e dei relativi traguardi ambientali (Target) come identificati dal D.M. 15 febbraio 2019 del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare relativo all’aggiornamento delle definizioni di GES e Target.</p>	<p>Parziale</p>	<p>Si rimanda alle controdeduzioni trasmesse dall’Autorità Procedente (Prot. n. 356654 del 02.11.2020) riportate da pag. 65 dell’Al. 2 per le quali il soggetto proponente dovrà darne esplicito riferimento all’interno del Rapporto Ambientale.</p>
--	-----------------	---

	<p>Si raccomanda, inoltre, di tenere conto del Decreto legislativo 17 ottobre 2016, n.201, attuazione della Direttiva 2014/89/UE, che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo (PSM)</p> <p>Attualmente non esistono Piani Spaziali Marittimi (PSM) giuridicamente vincolanti per l'Italia. Il 1 dicembre 2017 sono state pubblicate le Linee guida contenenti criteri per la preparazione dei piani di gestione dello spazio marittimo. Il processo di definizione dei Piani è in corso e vede il coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale Autorità Competente, nonché delle altre Amministrazioni facenti parte del Comitato Tecnico PSM e l'attività operativa dei sottocomitati Regionali.</p> <p>Le linee guida indicano, in particolare, che l'attuazione dell'approccio ecosistemico nel processo di definizione dei Piani Spaziali Marittimi dovrà sostanzarsi su due livelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> - livello strategico, rappresentato dall'adeguata integrazione e applicazione dei metodi e degli obiettivi declinati nella Direttiva Quadro sulla Strategia Marina, che rappresenta il pilastro ambientale della politica marittima integrata e che è quindi lo strumento di interconnessione e interrelazione tra le varie normative di settore. - livello funzionale - procedurale, costituito dall'applicazione dello strumento operativo della Valutazione Ambientale Strategica, come metodo che può declinare concretamente la modalità con cui l'approccio ecosistemico deve essere integrato e utilizzato per la definizione dei piani di PSM. <p>Si raccomanda di tenere opportunamente conto di quanto previsto dal Decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201 e dalle Linee Guida pubblicate l'1 dicembre 2017, al fine di garantire nel piano, la coerenza e l'omogeneità con i loro contenuti, in vista della prossima approvazione dei Piani Spaziali Marittimi Italiani.</p>		
2	<p>Stato di fatto</p> <p>Poiché la maggior parte dei dati e delle informazioni su cui si basa la valutazione (ad esempio qualità delle acque superficiali, consumo di suolo, linea di costa, gestione dei rifiuti, energia sostenibile), come si preciserà nelle successive osservazioni, deriva dagli studi condotti nel 2003, si ritiene necessario procedere ad opportuni aggiornamenti</p>	SI	<p>Relativamente agli studi effettuati nel 2003 si evidenzia quanto riportato dai chiarimenti presentati dal Soggetto Proponente secondo cui gli studi eseguiti nel 2003 risultano essere ancora adeguati. Infatti a pag. 73 dell'All. 2 si riporta che <i>“Ad oggi non esistono elementi che portano a considerare che lo schema di PRP, in particolare quanto già attuato negli ultimi anni, eserciti interazioni sulle componenti ambientali che non corrispondano a quanto già indicato dagli studi condotti nel 2003.”</i> Successivamente, a Pag. 79 <i>“Si rimanda a quanto già riscontrato nelle premesse e al punto 9 e al punto 2, precisando che, come dimostrato anche dai recenti studi specialistici condotti dal DISAT dell'Università degli Studi dell'Aquila nell'ambito del Progetto AnCoRa, i risultati degli studi specialistici condotti nel 2003 sono più che attuali trovando riscontro e conferma proprio dai processi evolutivi in atto anche a seguito della realizzazione della nuova diga nord delineata dal PRP.”</i></p> <p>Si ritiene necessario che detta modifica venga evidenziata nel documento di Piano e nel Rapporto Ambientale.</p>
3	<p>Obiettivi generali di sostenibilità ambientale e obiettivi ambientali specifici</p> <p>Si auspica di riconsiderare il percorso di definizione di obiettivi ambientali specifici per il PRP, evidenziando quali azioni e come concorrono al</p>	SI	<p>Nel Rapporto ambientale si individuano obiettivi specifici (pg. 37) per i quali vengono definiti nella tabella 20 di pag. 114 le relazioni con gli aspetti ambientali. Nell'individuazione delle azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi proposti non risultano specificate le azioni correlate agli obiettivi 1 – 4</p>

	perseguimento di tali obiettivi al fine di assicurare che il PRP contribuisca alle condizioni per uno sviluppo sostenibile		- 7 – 8 – 12 – 13 – 14. Si ritiene necessario che vengano specificate le azioni da porre in essere per il raggiungimento dei suddetti obiettivi.
4	<p>Analisi di coerenza esterna</p> <p>A tale riguardo, si raccomanda l'opportuno allineamento e coerenza con la Direttiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino ed in particolare con le determinazioni del buono stato ambientale (GES) e dei relativi traguardi ambientali (Target) come identificati dal D.M. 15 febbraio 2019 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare relativo all'aggiornamento delle definizioni di GES e Target.</p> <p>Si raccomanda, inoltre, di tenere conto di quanto già indicato nella Osservazione n.1, relativamente alla Pianificazione dello spazio marittimo (PSM).</p> <p>Relativamente alla programmazione delle politiche di coesione, si suggerisce di valutare l'opportunità di integrare l'analisi di coerenza esterna in relazione agli strumenti di programmazione dei Fondi SIE 2014-2020, anche con riferimento alle risorse del Fondo di Sviluppo e Coesione e a una più ampia coerenza con la EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region.</p> <p>In considerazione della presenza di aree di interesse naturalistico nell'ambito territoriale potenzialmente interessato dalle azioni del PRP oggetto di valutazione, si consiglia di considerare nell'analisi di coerenza esterna anche il Piano di Gestione della Riserva naturale controllata Borsacchio e del Sito di Interesse Comunitario Torre del Cerrano e le relative Misure di Conservazione, fornendo indicazioni sugli obiettivi specifici relativi alla componente biodiversità, relativi a specie ed habitat e, in particolare, alla componente avifaunistica.</p>	SI	Si rimanda alle controdeduzioni trasmesse dall'Autorità Procedente (Prot. n. 356654 del 02.11.2020) riportate da pag. 65 dell'All. 2 per le quali il soggetto proponente dovrà darne esplicito riferimento all'interno del Rapporto Ambientale.
5	<p>Analisi di coerenza interna</p> <p>Procedere alla individuazione e descrizione delle sinergie tra il sistema degli obiettivi ambientali specifici e il sistema delle azioni del PRP, al fine di valutare i contenuti del Piano in base a criteri di sostenibilità</p>	SI	Nel comprendere l'importanza della natura progettuale che il Piano propone si ritiene che la stessa non possa essere prevalente rispetto alla Pianificazione ma include in se tutti gli aspetti legati agli sviluppi dell'area portuale. Per questo motivo si ritiene utile procedere alla definizione della coerenza interna come previsto dall'All. VI alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006.
7	<p>Coerenza con il PAES di Giulianova</p> <p>Precisare in che modo il PRP si collochi in coerenza con il PAES, se per effetto della scarsa rilevanza dei consumi energetici del porto o per effetto delle scelte di piano.</p>	SI	Si rimanda alle controdeduzioni trasmesse dall'Autorità Procedente (Prot. n. 356654 del 02.11.2020) riportate da pag. 65 dell'All. 2 per le quali il soggetto proponente dovrà darne esplicito riferimento all'interno del Rapporto Ambientale.
8	<p>Individuazione delle azioni di Piano e valutazione dei relativi effetti ambientali</p> <p>Precisare quali siano le azioni previste dal PRP e procedere ad una loro attualizzazione alla luce delle considerazioni sopra riportate e ad una valutazione dei relativi possibili effetti significativi, nell'ambito del processo di Valutazione Ambientale Strategica</p>	SI	<p><u>PARCHEGGI INTERRATI</u></p> <p>Relativamente alla realizzazione del parcheggio interrato, si ritiene superata alla luce delle dichiarazioni rese dal soggetto proponente nell'ambito delle controdeduzioni riportate nell'All. 2 (pag. 69): <i>“Decade comunque l'esigenza e l'interesse per le precipue attività del porto di Giulianova della presenza del parcheggio interrato. Di conseguenza dalle NTA sarà completamente stralciato l'articolo 13”.</i></p> <p>Si ritiene necessario che detta modifica venga evidenziata nel documento di Piano e nel Rapporto Ambientale.</p>

			<p>DRAGAGGI Alla luce della documentazione presentata, che prevede interventi di dragaggio dei fondali, si ritiene necessario chiarire la gestione dei sedimenti di dragaggio anche attraverso la previsione/programmazione di azioni volte alla gestione dei suddetti sedimenti.</p>									
9	<p>Analisi del contesto In riferimento al contesto ambientale analizzato, i dati non risultano sempre aggiornati. Si raccomanda di tener conto di tutte le informazioni attualmente disponibili e di utilizzare dati quanto più recenti al fine di pervenire ad analisi e stime maggiormente attendibili con esplicito riferimento alle seguenti raccomandazioni specifiche:</p> <p>a) Ambito di influenza territoriale. Considerare l'estensione dell'ambito territoriale in cui possono manifestarsi gli effetti ambientali del PRP, soprattutto per effetto dei flussi turistici potenzialmente attratti dallo sviluppo del porto;</p> <p>b) Siti di bonifica (trattati nella tematica "salute pubblica"). In relazione alla presenza nell'elenco dei siti a "rischio potenziale di contaminazione" da sottoporre a verifiche ambientali il sito denominato "Porto Molo Nord - Molo Nord Giulianova API-AGIP"</p> <p>c) Qualità delle acque marine costiere. Da aggiornare la caratterizzazione mediante l'esame dei dati dei controlli effettuati periodicamente da ARTA Abruzzo anche in attuazione della WFD.</p> <p>d) Aria e Clima</p> <p>e) Biodiversità. Si ritiene opportuno provvedere ad un approfondimento in relazione alla possibile presenza di habitat e specie di ambiente marino protetti. Si raccomanda di inserire la "Biodiversità" come aspetto ambientale a cui correlare gli opportuni indicatori e, di conseguenza, la "frequenza di monitoraggio del dato" e la "frequenza di condivisione", come riportato nella tabella del RA</p> <p>f) Paesaggio.</p>	SI	<p>Relativamente agli ambiti specificati dal Ministero si rappresenta quanto segue:</p> <p>a) Il soggetto proponente prevede future possibilità di sviluppo del porto (sviluppo del diporto nautico, della pesca sportiva, sviluppo di rotte verso paesi balcanici). Si ritiene che il soggetto proponente chiarisca ulteriormente quelli che saranno gli ambiti territoriali del piano alla luce dei futuri sviluppi e gli effetti ambientali che questi sviluppi potrebbero avere (soprattutto in considerazione di eventuali sviluppi turistici);</p> <p>b) Nel Rapporto Ambientale deve essere evidenziato/verificato che le opere/attività previste nella pianificazione proposta (non solo quelle relative alla realizzazione delle infrastrutture ma anche di quelle relative alla fase di esercizio e di funzionamento del Porto) non interferiscano con le future attività di bonifica delle aree evidenziate a pagg 57 e 58 del R.A. "Porto Molo Nord – Molo Nord Giulianova API-AGIP" che risultano essere ricomprese nell'<u>anagrafe regionale</u> dei siti sottoposti a procedura di bonifica e nell'elenco dei siti a rischio potenziale di contaminazione;</p> <p>c) Si conviene con quanto rappresentato nelle osservazioni del Ministero in esito alle quali si chiede di prevedere, nelle fasi di monitoraggio, non solo il controllo di qualità delle acque di balneazione ma anche delle acque marine costiere che, rispetto alle precedenti, richiedono la considerazione di ulteriori parametri microbiologici. (https://www.artaabruzzo.it/applications/balneazione/) (http://www.portaleacque.salute.gov.it/PortaleAcquePubblico/mappa.do). (https://www.artaabruzzo.it/acque-mc.php).</p> <p>d) Inserire nel Rapporto Ambientale, i riferimenti al Piano di Qualità dell'Aria. Inoltre considerati i futuri sviluppi del porto di cui alla lettera a) nonché l'attuazione dell'obiettivo 12 si chiede di considerarne l'aspetto ambientale correlato alla qualità dell'aria. Implementare il piano di monitoraggio con i seguenti indicatori:</p> <table border="1" data-bbox="1296 1115 2002 1327"> <thead> <tr> <th>Indicatore</th> <th>Frequenza di monitoraggio del dato</th> <th>Frequenza condivisione</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zona IT1306 in superamento o meno rispetto ad uno o più dei valori limite previsti dal d.lgs. 155/2010</td> <td>annuale</td> <td>triennale</td> </tr> <tr> <td>Zona IT1306 in superamento o meno rispetto ad uno o più dei valori obiettivo previsti dal d.lgs. 155/2010</td> <td>annuale</td> <td>triennale</td> </tr> </tbody> </table> <p>e) Si rimanda alle controdeduzioni trasmesse dall'Autorità Procedente (Prot. n. 356654 del 02.11.2020) riportate da pag. 65 dell'Al. 2 per le</p>	Indicatore	Frequenza di monitoraggio del dato	Frequenza condivisione	Zona IT1306 in superamento o meno rispetto ad uno o più dei valori limite previsti dal d.lgs. 155/2010	annuale	triennale	Zona IT1306 in superamento o meno rispetto ad uno o più dei valori obiettivo previsti dal d.lgs. 155/2010	annuale	triennale
Indicatore	Frequenza di monitoraggio del dato	Frequenza condivisione										
Zona IT1306 in superamento o meno rispetto ad uno o più dei valori limite previsti dal d.lgs. 155/2010	annuale	triennale										
Zona IT1306 in superamento o meno rispetto ad uno o più dei valori obiettivo previsti dal d.lgs. 155/2010	annuale	triennale										

			<p>quali il soggetto proponente dovrà darne esplicito riferimento all'interno del Rapporto Ambientale. Resta inteso che le valutazioni di merito sono rimandate necessariamente alla realizzazione dei singoli progetti.</p> <p>f) Si rimanda alle controdeduzioni trasmesse dall'Autorità Procedente (Prot. n. 356654 del 02.11.2020) riportate da pag. 65 dell'Al. 2 per le quali il soggetto proponente dovrà darne esplicito riferimento all'interno del Rapporto Ambientale. Resta inteso che le valutazioni di merito sono rimandate necessariamente alla realizzazione dei singoli progetti.</p>
10	<p>Valutazione degli effetti Riconsiderare tale analisi alla luce dell'osservazione n. 3 (Obiettivi generali di sostenibilità ambientale e obiettivi ambientali specifici) e dell'osservazione n. 9 (Analisi del contesto). Si ritiene opportuno estendere l'analisi di valutazione dei possibili effetti significativi del Piano anche alle azioni strategiche previste dal piano e rivalutarla alla luce della rivisitazione del livello di relazione tra gli obiettivi del PRP e le componenti ambientali</p>	SI	Si vedano le osservazioni di cui al p.to 3 e p.to 9.
11	<p>Analisi degli scenari Si ritiene pertanto opportuna una attualizzazione dell'analisi degli scenari alla luce delle osservazioni riportate.</p>	NO	Alla luce di quanto riportato nel R.A. e nelle successive controdeduzioni del soggetto proponente, considerata la particolare procedura che ha visto il susseguirsi della attività all'interno del Porto sembra intendersi che lo scenario zero (stato attuale) non sia stato considerato quale scenario analizzabile in quanto non rappresentativo di una soluzione/conformazione permanente, infatti, per motivi di sicurezza l'attuale configurazione del porto sarà soggetta ad immediate modifiche (layout 1).
12	<p>Sistema degli indicatori di monitoraggio Alla luce delle osservazioni sopra riportate, si ritiene opportuno riconsiderare il sistema di indicatori proposto, individuando indicatori in grado di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - descrivere l'evoluzione del contesto ambientale interessato dal Piano (indicatori di contesto); - misurare il grado di attuazione delle azioni del piano (indicatori di processo); misurare gli effetti significativi sull'ambiente positivi e negativi dovuti all'attuazione delle azioni del piano (indicatori di contributo), esplicitando le relazioni esistenti tra le diverse tipologie di indicatori individuati. 	SI	<p><u>CONTROLLO QUALITA' DELLE ACQUE (pag. 139 del R.A.)</u> Gli obiettivi n. 3 e n. 6, relativamente al controllo della qualità delle acque marino costiere, prevedono lo stesso indicatore volto al monitoraggio della qualità delle acque di balneazione. Come osservato in precedenza (osservazione n. 9 p.to c.) la qualità delle acque di balneazione riguarda i soli parametri microbiologici Enterococchi intestinali ed Escherichia coli e pertanto non può essere considerata esaustiva per descrivere la qualità delle acque marino-costiere per le quali è necessario considerare di ulteriori parametri microbiologici. Per l'<u>obiettivo 5</u> viene indicato, come indicatore per il monitoraggio della qualità delle acque costiere, "l'analisi della colonna d'acqua", mentre per gli <u>obiettivi 9 e 11</u> viene riportata "l'analisi dell'acqua all'interno del bacino portuale". E' necessario chiarire:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. in relazione a quali parametri e rispetto a quale riferimento normativo vengono proposti tali indicatori, dal momento che la componente ambientale è trattata solo in relazione alle acque di balneazione; 2. se si tratti dello stesso indicatore. <p><u>GESTIONE DEI RIFIUTI (pag. 140 del R.A.)</u> Per l'<u>obiettivo 5</u> il fattore "gestione dei rifiuti" viene monitorato attraverso "Metri cubi di sedimenti di tipo C, D (DM173.16)" mentre per l'<u>obiettivo 9</u> lo stesso fattore viene monitorato attraverso "Analisi dei sedimenti all'interno del bacino portuale fino a 0,5 m di profondità".</p>

			<p>Non è chiara la relazione esistente tra l'aspetto ambientale "gestione dei rifiuti" ed i sedimenti marini.</p> <p>Infatti i sedimenti in situ non hanno un'aprioristica natura giuridica di rifiuti, neppure in diretta relazione con la loro classe di qualità. La condizione di rifiuto per i sedimenti si determina unicamente in base alla scelta di gestire i sedimenti, una volta rimossi, mediante conferimento in discarica, ma tale aspetto non viene in alcun modo trattato nella relazione di piano e nel RA.</p> <p>Per quanto riguarda poi l'indicatore "analisi dei sedimenti", si rappresenta che la caratterizzazione dei sedimenti in un contesto portuale viene effettuata in relazione ad interventi di dragaggio ed azioni di monitoraggio delle attività di dragaggio. Non è quindi chiaro come sia possibile monitorare il raggiungimento dell'<u>obiettivo 9</u> in assenza di tali condizioni.</p> <p><u>SALUTE PUBBLICA (pag. 140 del R.A.)</u></p> <p>Per quanto riguarda l'<u>obiettivo 11</u>, in relazione all'aspetto "salute pubblica", che nell'analisi del contesto (pag. 57 del R.A.) viene trattato unicamente come presenza di siti di bonifica, viene individuato l'indicatore "n. di superamenti dei livelli attesi". Non è chiaro in che modo tale indicatore sia in relazione con gli effetti ambientali del piano, dal momento che nella relazione di piano e nel RA non vengono esplicitate azioni che coinvolgano il sito di bonifica presente.</p> <p><u>ENERGIA E MOBILITÀ SOSTENIBILE (pag. 141 del R.A.)</u></p> <p>In merito poi agli aspetti ambientali "energia sostenibile" e "mobilità sostenibile", nel documento di piano e nel RA non sono stati individuati obiettivi specifici né sono state definite azioni specifiche. Sarebbe necessario chiarire il ruolo degli indicatori individuati.</p>
13	<p>Gestione dei rifiuti in ambito portuale</p> <p>Si invita il Proponente ad aggiornare i contenuti e le analisi condotte nel RA, anche alla luce del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del porto di Giulianova, approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 49/2019, richiamato anche dal Proponente a pag. 109 del RA. In particolare, si ritiene opportuno verificare ed aggiornare (rispetto a quanto riportato nella fig. 31 a pag. 110 del RA, riferita alla precedente configurazione del porto) la presenza in porto di isole ecologiche per lo smaltimento delle batterie e degli oli esausti nonché le modalità di recupero e smaltimento dei residui del carico dei pescherecci.</p>	SI	<p>Si accoglie la richiesta del ministero in merito all'aggiornamento dei contenuti del R.A. al Piano Rifiuti del Porto di Giulianova approvato con DGR 49/2019.</p>
14	<p>Energia sostenibile in ambito portuale</p> <p>In particolare sarebbe di interesse sapere se e come viene strutturata l'illuminazione degli spazi portuali, se sono state adottate politiche di risparmio ed efficientamento energetico, se è stato adottato un Piano Energetico Portuale, se è prevista l'installazione di fonti di energia rinnovabile (pannelli fotovoltaici, mini eolico, ecc.).</p> <p>Si ritiene pertanto opportuno aggiornare i contenuti e le analisi condotte nel RA, anche al fine di motivare/argomentare quanto affermato dal proponente in merito alla coerenza del PRP con il Piano di azione per l'energia sostenibile del comune di Giulianova (pag. 108 del RA)</p>	SI	<p>Si accoglie la richiesta del Ministero. Si ritiene che il proponente evidenzi, a livello di pianificazione e quindi di ricaduta ambientale, in che modo ritenga strutturare l'illuminazione degli spazi portuali, se sono state adottate politiche di risparmio ed efficientamento energetico.</p>
	<p>Mobilità sostenibile</p>		

15	<p>Per una corretta gestione e funzionalità della mobilità sostenibile in entrata e uscita da un porto è sempre necessario separare i flussi di traffico urbano dai flussi portuali, evitando ogni forma di sovrapposizione da cui può conseguire solo incremento del traffico e della congestione ed aumento delle esternalità negative correlate. Tutte le più recenti opere portuali sono infatti orientate a dislocare le funzioni portuali lontano dal centro cittadino permettendo il recupero e la fruibilità del waterfront urbano da parte della cittadinanza.</p> <p>Sebbene la posizione del porto di Giulianova, situato al centro dell'agglomerato urbano, renda difficile tale separazione, sarebbe opportuno considerare un insieme di soluzioni che possano consentire di realizzare una mobilità sostenibile in grado di ridurre gli impatti sull'ambiente, quali ad esempio: un nuovo modello di viabilità extra urbana che preveda delle connessioni con la rete stradale ad alta velocità e contestualmente un modello di viabilità urbana che permetta di raggiungere il porto in sicurezza e tempi rapidi, prevedendo parcheggi e spostamenti con mezzi del trasporto pubblico locale, connessioni ferroviarie che consentano di raggiungere il porto tramite la ferrovia o con una combinazione di ferrovia e trasporto pubblico locale o sharing mobility. Nel RA andrebbero riportate le valutazioni degli effetti positivi sull'ambiente conseguenti a tali scelte.</p>	SI	<p>Si rimanda alle controdeduzioni trasmesse dall'Autorità Procedente (Prot. n. 356654 del 02.11.2020) riportate da pag. 65 dell'All. 2 per le quali il soggetto proponente dovrà darne esplicito riferimento all'interno del Rapporto Ambientale evidenziando gli effetti positivi sull'ambiente sulla base della soluzione proposta.</p>
16	<p>Traffici portuali</p> <p>Nel RA andrebbe approfondita l'analisi degli effetti degli eventuali nuovi traffici portuali per il trasporto di passeggeri (ed eventualmente merci) su tutte le componenti ambientali, ivi incluse la gestione dei rifiuti e la gestione dell'energia, oltre alla mobilità sostenibile</p>	SI	<p>Il proponente, nel R.A., introduce <u>l'obiettivo n. 12</u> che fa esplicito richiamo a sviluppi, seppur contenuti, dell'attività passeggeri per la quale l'autorità portuale si sta interessando alla realizzazione di strutture che favoriscano lo sviluppo di rotte verso i paesi balcanici.</p> <p>Per contro, nelle controdeduzioni riportate da pag. 65 dell'All. 2, si dichiara che, data l'attuale configurazione del porto, si ritiene poco significativo l'incremento degli effetti sulle componenti ambientali relativo alle potenzialità di attracco. Queste affermazioni sembrano contrastare con gli obiettivi di sviluppo prefissati che, invece, comporteranno, necessariamente, un incremento del traffico portuale con relative ricadute ambientali.</p> <p>Si ritengono opportuni chiarimenti a riguardo.</p>
17	<p>Considerazioni sugli studi 2003 di supporto al RA</p> <p>Ciò premesso, essendo trascorsi ormai quasi 20 anni dagli studi di riferimento, si ritiene opportuno:</p> <p>1. come già sottolineato nella prima osservazione di carattere generale, che il RA si avvalga di studi più aggiornati, al fine di garantire una corretta individuazione dei possibili impatti significativi che l'attuazione del nuovo PRP potrebbe avere sull'ambiente. Inoltre, un'analisi dello stato di fatto aggiornato con gli interventi già eseguiti, accompagnata da considerazioni sulla relativa efficacia ed efficienza, può costituire un valido elemento per valutare le scelte o suggerire eventuali correzioni al PRP aggiornato.</p> <p>2. consultare e riferirsi all'occorrenza alle indicazioni fornite nelle "Linee guida nazionali per la difesa della costa dai fenomeni di erosione e dagli effetti dei cambiamenti climatici" (MATTM - Regioni, 2018) per operare in coerenza tra gli obiettivi del PRP e gli obiettivi di protezione ambientale contenuti nelle recenti buone pratiche.</p>	SI	<p>Relativamente agli studi effettuati nel 2003 si evidenzia quanto riportato dai chiarimenti presentati dal Soggetto Proponente secondo cui gli studi eseguiti nel 2003 risultano essere ancora adeguati. Infatti a pag. 73 dell'All. 2 si riporta che "Ad oggi non esistono elementi che portano a considerare che lo schema di PRP, in particolare quanto già attuato negli ultimi anni, eserciti interazioni sulle componenti ambientali che non corrispondano a quanto già indicato dagli studi condotti nel 2003." Successivamente, a Pag. 79 "Si rimanda a quanto già riscontrato nelle premesse e al punto 9 e al punto 2, precisando che, come dimostrato anche dai recenti studi specialistici condotti dal DISAT dell'Università degli Studi dell'Aquila nell'ambito del Progetto AnCoRa, i risultati degli studi specialistici condotti nel 2003 sono più che attuali trovando riscontro e conferma proprio dai processi evolutivi in atto anche a seguito della realizzazione della nuova diga nord delineata dal PRP."</p> <p>Si ritiene necessario che detta modifica venga evidenziata nel documento di Piano e nel Rapporto Ambientale.</p>

18	<p>Schemi di Piano e possibili alternative</p> <p>Per una migliore condivisione e valutazione degli stessi, sarebbe auspicabile una definizione dei criteri di attribuzione</p>	SI	Si rimanda alle controdeduzioni trasmesse dall'Autorità Procedente (Prot. n. 356654 del 02.11.2020) riportate da pag. 65 dell'All. 2 per le quali il soggetto proponente dovrà darne esplicito riferimento all'interno del Rapporto Ambientale.
	<p>Studio Meteomarinò</p> <p>A tal proposito, nell'ottica di disporre di studi più aggiornati (vedasi precedente osservazione n. 17), si segnala la disponibilità attuale, nell'ambito della piattaforma Copernicus, dei dati ondametrici di ERA5, aggiornati in tempo quasi-reale a partire dal 1 gennaio 1979</p>	SI	Si rimanda alle controdeduzioni trasmesse dall'Autorità Procedente (Prot. n. 356654 del 02.11.2020) riportate da pag. 65 dell'All. 2 per le quali il soggetto proponente dovrà darne esplicito riferimento all'interno del Rapporto Ambientale.
19	<p>Scenari di modellazione per la scelta delle alternative progettuali</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. si richiedono chiarimenti circa la scelta di delimitare il dominio tra due corsi d'acqua, senza peraltro fornire informazioni circa le rispettive portate, e di considerare nulla la portata solida agli estremi. Si richiede, inoltre, di supportare con opportune analisi quanto asserito (pag 4, S6), ossia che oltre l'“area vasta” individuata “... secondo le informazioni disponibili, ... gli impatti di maggior intensità ed estensione si potessero esaurire o scendere a livelli del tutto trascurabili ...”. 2. per una valutazione degli impatti sulla dinamica costiera nelle sub-unità fisiografiche interessate dalle nuove opere portuali, anche a supporto delle considerazioni scaturite dal confronto con le alternative di progetto è auspicabile un aggiornamento degli scenari di modellazione che includa anche il nuovo scenario 0, ossia rappresentativo dell'attuale configurazione portuale e dell'attuale stato dei litorali aggiornato con le ultime modifiche apportate. 3. nel periodo intercorso dall'esecuzione degli studi sono stati eseguiti ulteriori interventi di difesa a Sud del porto di Giulianova (nel tratto di litorale a sud del fiume Tordino), per cui andrebbe esclusa l'insorgenza di fenomeni erosivi in seguito all'interferenza delle nuove strutture portuali sulla dinamica litoranea. 	SI	Relativamente agli scenari di modellazione il soggetto proponente ritiene adeguata la scelta fatta citando anche i recenti studi del Piano di Difesa della Costa. Questo, però, non chiarisce gli aspetti sollevati dal MiTE relativamente alla scelta di delimitare il dominio di calcolo tra due corsi senza fornire informazioni sulle rispettive portate e di considerare nulla la portata solida. Infine si ritiene di accogliere l'osservazione nella parte relativa alla verifica dell'insorgenza di eventuali fenomeni erosivi in seguito alle interferenze tra le nuove strutture portuali e la dinamica litoranea per le quali si ritengono necessari chiarimenti da parte del soggetto proponente.
20	<p>Linea di costa</p> <p>È evidente che l'analisi storiografica della linea di riva debba essere aggiornata per consentire, attraverso la modellistica, un'analisi di previsione dell'evoluzione della linea di riva nel medio termine (2020-2030), anch'essa aggiornata con le diverse soluzioni progettuali. A tal proposito, si segnala che sono disponibili le linee di costa per gli anni 2000 e 2007 del Sistema Informativo Geografico Costiero (SIGC) – ISPRA. Inoltre, si precisa che al momento ISPRA è impegnata nell'aggiornamento 2019 dei dati di erosione/accrescimento, che potrebbero essere disponibili verso la fine di quest'anno. Si richiede, altresì, di verificare la disponibilità di ulteriori fonti di dati. Pertanto, nell'ottica di disporre di studi più aggiornati (vedasi precedenti osservazioni n. 17, 19 e 20), è consigliabile utilizzare modelli in grado di riprodurre i fenomeni diffrattivi con un livello di accuratezza idoneo a supportare le ipotesi progettuali in esame.</p>	SI	Nel prendere atto delle controdeduzioni fornite dal Soggetto proponente riportate da pag. 65 dell'All. 2 si ritiene che se ne debba dare contezza all'interno del Rapporto Ambientale nel quale dovranno essere meglio esplicitati gli studi presi a supporto della Pianificazione oggetto di approvazione (Progetto AnCoRa, lo studio condotto dal Comune di Giulianova, ecc..) e in che modo siano in grado di affrontare adeguatamente l'analisi dell'evoluzione della linea di costa e dei fenomeni diffrattivi.
	<p>Trasporto solido</p>		Alla luce delle informazioni rese dal soggetto proponente nel Rapporto Ambientale (pag. 41) si evidenzia un insabbiamento del porto di circa 1000

21	Si osserva pertanto che nel budget di sedimenti non sembra essere presa in considerazione la quantità di sedimenti che raggiunge l'imboccatura del porto, stimata, secondo le informazioni riportate nella sopra richiamata pag. 41, in una media annua di circa 1000 m3. Sebbene tale quantità sia modesta, il trasporto di sedimenti all'imboccatura del porto è confermato anche dalle simulazioni del modello idrodinamico; per tale motivo, viste le esigenze di sicurezza della navigazione che hanno portato alla realizzazione della nuova scogliera di prolungamento della diga foranea e alla necessità di nuove opere portuali come da PRP, è necessario tenerne conto nel calcolo del budget di sedimenti.	SI	mc/anno. Per quanto sollevato dal MiTE, al fine di garantire la sicurezza alla navigazione all'interno del porto, si suggerisce di tener conto di questi quantitativi nel calcolo del budget dei sedimenti.
22	Profondità delle testate dei moli Ciò premesso, sarebbe opportuno precisare se tale profondità sia stata mantenuta anche nella configurazione attuale del Porto (aggiornata alle ultime modifiche del 2016) e se si intenda conservarla, come veniva suggerito nello studio S2, anche nella configurazione prevista dal PRP aggiornato.	SI	Si rimanda alle controdeduzioni trasmesse dall'Autorità Procedente (Prot. n. 356654 del 02.11.2020) riportate da pag. 65 dell'All. 2 per le quali il soggetto proponente dovrà darne esplicito riferimento all'interno del Rapporto Ambientale.
23	Monitoraggio acque A tal proposito, sarebbe opportuno valutare la possibilità di non limitarsi ad un unico monitoraggio annuale ma di effettuare campionamenti con cadenza semestrale, ed in particolare: sia nel periodo estivo (periodo di massima stratificazione della colonna d'acqua) che nel periodo invernale. Inoltre, si fa presente che per la valutazione della qualità delle acque può risultare utile avvalersi dell'utilizzo di specifici modelli matematici di dispersione aggiornati. A tal proposito, si segnalano le linee di indirizzo ISPRA "La modellistica matematica nella valutazione degli aspetti fisici legati alla movimentazione dei sedimenti in aree marino-costiere (Lisi, et al 2017)" e "Valutazione dell'impatto di inquinanti sulle acque di balneazione tramite l'utilizzo di metodi numerici (Bruschi, et al 2010)".	SI	In merito al monitoraggio delle acque si evidenzia la necessità di non limitarsi ad un unico monitoraggio annuale ma di effettuare campionamenti con cadenza semestrale, ed in particolare: sia nel periodo estivo (periodo di massima stratificazione della colonna d'acqua) che nel periodo invernale.
24	Strategie di mitigazione e compensazione In riferimento alla parte del RA che contempla le possibili raccomandazioni e prescrizioni, sarebbe opportuno definire le "strategie" di mitigazione/compensazione in relazione alle tematiche ambientali affrontate attraverso le quali svolgere l'analisi, tenendo in considerazione gli obiettivi ambientali atti al conseguimento della tutela ambientale. In tale contesto, sarebbe opportuno evidenziare anche il tema della gestione dei sedimenti di dragaggio, ponendo attenzione alla possibilità di riutilizzo dei sedimenti da dragare per compensare (ad esempio mediante esecuzione di interventi di ripascimento) i possibili fenomeni erosivi.	SI	Si rimanda alle controdeduzioni trasmesse dall'Autorità Procedente (Prot. n. 356654 del 02.11.2020) riportate da pag. 65 dell'All. 2 per le quali il soggetto proponente dovrà darne esplicito riferimento all'interno del Rapporto Ambientale.

ARTA Prot. n. 217965 del 20.07.20 - Riportata in All. 2 – per le parti non accolte si rimanda all'All. 2bis

N.	SINTESI DELLE OSSERVAZIONI	ACCOGLIMENTO	CONTRODEDUZIONI/RACCOMANDAZIONI/PRESCRIZIONI
1	La soluzione scelta (Layout 1) presenta due "terrapieni" (spiaggia assorbente sul molo nord e terrapieno sul molo sud) la cui presenza non è stata motivata	SI	Motivare la scelta proposta relativamente ai due terrapieni.

	se non in vista dello spostamento di attività sul primo e di future possibilità di sviluppo sul secondo.		Per quanto riguarda gli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione della parte conclusiva dei lavori previsti nel Layout 1 si ritiene necessario che il soggetto Proponente provveda a presentare un'adeguata valutazione in sede di procedimento di VIA.
2	Non ha trovato riscontro, nell'elaborazione del Rapporto Ambientale, la richiesta di dettagliare gli obiettivi di sostenibilità ambientale per il PRP, già formulata in sede di incontro tecnico del 19/3/19 e contenuta anche nel parere prot. 33602 del 9/7/19 di questa Agenzia.	SI	<p>Si suggeriscono gli indicatori proposti da ARTA nella comunicazione del 09/07/2019:</p> <p><u>Suolo e sottosuolo:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. tasso di accumulo dei sedimenti all'imboccatura del porto; 2. monitoraggio geomorfologico della linea di costa a nord (2 km) e sud (2 km) del porto; 3. rilevazione batimetrica della linea di costa (2 km a nord e a sud del porto). <p><u>Acqua:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Analisi idrologica della colonna d'acqua (almeno due punti interni allo specchio d'acqua portuale); 2. Campionamento e analisi dei sedimenti (almeno due punti interni allo specchio d'acqua portuale); 3. Campionamento e analisi dei mitili per bioaccumulo metalli; <p><u>Atmosfera:</u></p> <p>In merito alle grandezze da misurare e previste dall'indicatore AT02 si chiede l'integrazione di: N02, S02, BTX, B(a)P. Inoltre, le campagne di rilevazione dovranno costituire misurazioni indicative (8 settimane nei diversi periodi dell'anno).</p> <p><u>Economia e società:</u></p> <p>Si propongono i seguenti indicatori:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. traffico imbarcazioni (n°, tipologia, dimensioni); 2. traffico passeggeri (quando verranno attivate le eventuali rotte ipotizzate nel RS); 3. monitoraggio geomorfologico della linea di costa a nord (2 km) e sud (2 km) del porto. <p><u>Rumore:</u></p> <p>Dovranno essere verificati il clima acustico dello stato attuale e futuro e la coerenza con il PCCA Comunale.</p>

**Il Responsabile dell'Ufficio
VAS e Supporto all'Autorità Ambientale**
Ing. Enzo di Placido
[Firmato Elettronicamente]