



GIUNTA REGIONALE
DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, TRASPORTI
MOBILITÀ, RETI E LOGISTICA

Servizio Genio Civile TERAMO

Via Cerulli Irelli n. 17/19 - C.A.P. 64100 - C.F. 80003170661 - ☎ (0861) 245641/42 - 📠 (0861) 241824
dpe014@pec.regione.abruzzo.it

Prot. n. RA/ _____

Teramo, li _____

Rif. Prot. n. 14685 del 19.05.2020

**AL DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
DPE003 SERVIZIO PORTI, AEROPORTI E DIGHE
UFFICIO PORTI E AEROPORTI
VIA CATULLO, 39 - PESCARA
dpe003@pec.regione.abruzzo.it**

OGGETTO: Piano Regolatore Portuale di Giulianova. Avvio della fase di consultazione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 152/2006.

In riferimento all'istanza del Servizio Porti, Aeroporti e Dighe della Regione Abruzzo, prot. n. 14686 del 19.05.2020 del Dipartimento Infrastrutture e Trasporti, pervenuta a questo Servizio il 19.05.2020 con prot. RA/146868:

VISTA la L. 2-2-1974 n. 64, art. 13 come modificata dal D.P.R. 6-6-2001 n. 380, art. 89;

VISTO il R.D. 25-7-1904 n. 523, art. 96;

VISTO il D.M. 11-03-1988;

VISTO il D.M. 17.01.2018 e la Circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 21 gennaio 2019 n.7 e la normativa sismica vigente;

VISTO il Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico "Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi" (PAI) approvato con deliberazione del Consiglio Regionale 29/01/2008 n° 94/5, pubblicata sul BURA n°12 Speciale del 01/02/2008;

VISTO il Piano Stralcio "Difesa Alluvioni" (PSDA) approvato con deliberazione del Consiglio Regionale 29/01/2008 n° 94/7, pubblicata sul BURA n°12 Speciale del 01/02/2008;

VISTI gli elaborati progettuali di cui si compone la proposta di Piano Regolatore Portuale di Giulianova e alla proposta di Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica (VAS);

VALUTATO che il territorio di intervento non è interessato da pericolosità da scarpata (PS) da zone classificate a pericolosità moderata (P1), elevata (P2), molto elevata (P3) di cui al PAI;

VALUTATO che il territorio di intervento non è interessato da zona di pericolosità idraulica;

VALUTATO che il Piano regolatore Portuale si sviluppa tutto in area demaniale marittima e non si rilevano occupazioni di aree del demanio fluviale, né interferenze con corsi d'acqua di competenza regionale;

VALUTATO che, ai sensi dell'art. 5 lett. s) del D.Lgs. 152/2006 i soggetti competenti in materia ambientale 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 dei piani, programmi o progetti”*;

Si comunica che le specifiche competenze dello scrivente Servizio non risultano essere interessate dall'attuazione del piano in oggetto.

Resta salvo che l'adozione di nuovi strumenti urbanistici generali, o di loro varianti generali, è preceduta dalla validazione regionale dello studio di microzonazione sismica e dall'adozione della carta delle microaree a comportamento sismico omogeneo.

L'ISTRUTTORE TECNICO
(Geom. Ernesto CENTINARO)
firmato elettronicamente

IL RESPONSABILE DELL'UFFICIO
(Ing. Mario CERRONI)
firmato elettronicamente

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO
(Ing. Giancarlo MISANTONI)
firmato digitalmente



AREA 4 - TECNICA
 Edilizia - S.U.A. - Appalti - Urbanistica

Il presente documento, trasmesso a norma dell'art. 45 del D.Lgs 82/2005, in quanto inviato con mezzo idoneo ad accertare la fonte di provenienza, soddisfa il requisito della forma scritta e alla sua trasmissione non seguirà quella del documento cartaceo

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
 DEL TERRITORIO E DEL MARE
 DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI
 Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale**
 Viale Cristoforo Colombo, 44
 00147 ROMA
dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

**MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI MIBAC
 Direzione Regionale Beni Culturali e Paesaggistici d'Abruzzo**
 Via dell'Industria - Nucleo Industriale di Bazzano
 67100 L'Aquila
mbac-sr-abr@mailcert.beniculturali.it

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO DELL'ABRUZZO
 EX CONVENTO DI S. FRANCESCO
 Ufficio operativo
 Corso de' Michetti, 1
 64100 TERAMO
mbac-sabap-abr@mailcert.beniculturali.it

**DPE - DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
 DPE003 Servizio Porti, Aeroporti e Dighe**
dpe003@pec.regione.abruzzo.it

**DPC - DIPARTIMENTO GOVERNO DEL TERRITORIO
 E POLITICHE AMBIENTALI
 DPC002 – SERVIZIO VALUTAZIONI AMBIENTALI**
dpc002@pec.regione.abruzzo.it

**DPC - DIPARTIMENTO GOVERNO DEL TERRITORIO
 E POLITICHE AMBIENTALI
 DPC024 - SERVIZIO GESTIONE E QUALITÀ DELLE ACQUE**
 Via Portici di San Bernardino
 67100 L'Aquila
dpc024@pec.regione.abruzzo.it

**DPC - DIPARTIMENTO GOVERNO DEL TERRITORIO E POLITICHE AMBIENTALI
 DPC025 - SERVIZIO POLITICA ENERGETICA, QUALITÀ DELL'ARIA, S.I.N.A. E
 RISORSE ESTRATTIVE DEL TERRITORIO**
 Via Passolanciano, 75
 65100 Pescara
dpc025@pec.regione.abruzzo.it

**DPC - DIPARTIMENTO GOVERNO DEL TERRITORIO E POLITICHE AMBIENTALI
 DPC026 - SERVIZIO GESTIONE DEI RIFIUTI**
 Via Passolanciano, 75
 65100 Pescara
dpc026@pec.regione.abruzzo.it

DPD - DIPARTIMENTO POLITICHE DELLO SVILUPPO RURALE E DELLA PESCA

Via Catullo, 17

65100 Pescaradpd@pec.regione.abruzzo.it**DPE - DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, TRASPORTI,
MOBILITÀ, RETI E LOGISTICA****DPE012 - SERVIZIO OPERE MARITTIME**

Via Catullo

65129 PESCARA

dpe012@pec.regione.abruzzo.it**DPE - DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, TRASPORTI,
MOBILITÀ, RETI E LOGISTICA****DPE014 - SERVIZIO GENIO CIVILE TERAMO**

Via Cerulli Irelli, 19

64100 TERAMO

dpe014@pec.regione.abruzzo.it**DPF - DIPARTIMENTO PER LA SALUTE E IL WELFARE
SERVIZIO DELLA PREVENZIONE E TUTELA SANITARIA**

Via Conte di Ruvo

65100 Pescara

dpf@pec.regione.abruzzo.it**DPH - DIPARTIMENTO TURISMO, CULTURA E PAESAGGIO
DPH004 - SERVIZIO GOVERNO DEL TERRITORIO, BENI AMBIENTALI, AREE
PROTETTE E PAESAGGIO**

Via Salaria Antica Est

Palazzo T.A.R.

67100 L'Aquila

dph@pec.regione.abruzzo.itdph004@pec.regione.abruzzo.it**AUTORITÀ DEI BACINI DI RILIEVO REGIONALE
DELL'ABRUZZO E DEL BACINO
INTERREGIONALE DEL FIUME SANGRO**

Via Salaria Antica Est

Palazzo T.A.R. - 67100 L'Aquila

autoritadibacino@pec.regione.abruzzo.it**A.R.T.A. ABRUZZO****Area Tecnica - Gruppo di Lavoro V.A.S.****SEDE CENTRALE**

Via G. Marconi, 178

65100 Pescara

sede.centrale@pec.artaabruzzo.it**ASL TERAMO****DIREZIONE SERVIZIO PREVENZIONE E PROTEZIONE**

Circ.ne Ragusa, 1

64100 Teramo

aslteramo@raccomandata.eu**COMUNE DI GIULIANOVA**protocollogenerale@comunedigiulianova.it**COMUNE DI ROSETO DEGLI ABRUZZI**
protocollogenerale@pec.comune.roseto.te.it**AREA MARINA PROTETTA****"TORRE CERRANO"**torredelcerrano@pec.it

ENTE PORTO GIULIANOVA
enteportogiulianova@pec.it

**ALL'UFFICIO CIRCONDARIALE
MARITTIMO DI GIULIANOVA**
cp-giulianova@pec.mit.gov.it

Oggetto: Comune di Giulianova. Piano Regolatore Portuale. Avvio della fase di consultazione ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 152/2006. Invio parere.

Si invia, in allegato, copia della Determina Dirigenziale n. 761 del 05/06/2020 relativa al parere in oggetto.

Cordiali saluti.

Il Responsabile del Servizio
Arch. Giuliano Di Flavio

Firmato digitalmente da

GIULIANO DI FLAVIO

CN = DI FLAVIO
GIULIANO
C = IT

Copia analogica a stampa tratta da documento informatico sottoscritto con firma digitale

Area 4

Pianificazione Territorio - Urbanistica - Piste Ciclo-pedonali

**DETERMINA DIRIGENZIALE NR. 761 DEL
05/06/2020**

Proposta di determina Nr. 902 del 03/06/2020

OGGETTO: SETTORE 4.4 - PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO, URBANISTICA, PISTE CICLO-PEDONALI.
SERVIZIO URBANISTICO PROVINCIALE.
REGIONE ABRUZZO - COMUNE DI GIULIANOVA - ENTE PORTO. PIANO REGOLATORE PORTUALE.
PROCEDURA DI CONSULTAZIONE AI SENSI DELL'ART. 13, COMMA 1, D.LGS. 152/2006 E S.M.I.
OSSERVAZIONI.

IL DIRIGENTE

PREMESSO che:

- la Provincia di Teramo, con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 143 del 18/12/1998, ha adottato e con successiva deliberazione di C.P. n. 20 del 30/03/2001 ha approvato il Piano Territoriale Provinciale;
- con deliberazione n. 20 del 29/05/2014 il Consiglio Provinciale ha adottato, e con successiva deliberazione di C.P. n. 50 del 20/10/2017 ha approvato, gli "Indirizzi strategici per la Pianificazione Territoriale in materia di sostenibilità costituiti dai seguenti elaborati: "Variante N.T.A. del P.T.C.P" e "Piano strategico per la sostenibilità ambientale e il contenimento del consumo del suolo";

DATO ATTO del Decreto Presidenziale n. 9 del 28/04/2020 con il quale è stato conferito, allo scrivente dirigente, l'incarico delle funzioni dirigenziali aventi ad oggetto l'Area 4 "Area Tecnica – Edilizia – SUA – Appalti - Urbanistica" e, per l'effetto, la responsabilità gestionale dei settori e servizi tutti ivi indicati, nel cui ambito sono ricomprese anche le competenze del servizio in oggetto;

VISTA la nota prot. 014686 del 19/05/2020, acquisita al protocollo provinciale al n. 0010635/2020 in data 19/05/202, inviata dalla Regione Abruzzo, (DPE) Dipartimento Infrastrutture e Trasporti - (DPE003) Servizio Porti, Aeroporti e Dighe - Ufficio Porti e Aeroporti, con la quale si dà avviso dell'avvio della fase di consultazione ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 152/2006;

VISTA la nota prot. 85 del 20/05/2020, acquisita al protocollo provinciale al n. 0010648/2020 in data 19/05/2020, inviata dall'Ente Porto di Giulianova, con la quale si indica il link dove reperire la documentazione relativa alla valutazione ambientale strategica del Piano Regolatore Portuale del porto di Giulianova;

VISTO il Rapporto preliminare di V.A.S. ex art. 12 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.,

RICHIAMATA la Determina Dirigenziale Area 4 della Provincia di Teramo, n. 548 del 13/05/2019, inviata alla Regione Abruzzo - (DPE) Dipartimento Infrastrutture e Trasporti - (DPE003) Servizio Porti, Aeroporti e Dighe - Ufficio Porti e Aeroporti con nota prot. 0012619/2019 del 16/05/2019 ed acquisita al protocollo regionale al n. 0150310 in data 21/05/2019, con la quale si esprimevano osservazioni in merito alla Valutazione Ambientale Strategica in oggetto;

VISTO il Rapporto ambientale di V.A.S. aggiornato a gennaio 2020;

VISTA la Relazione d'Ufficio del Servizio Urbanistico Provinciale prot. 0011551/2020 del 03/06/2020, che allegata al presente atto ne forma parte integrante e sostanziale, nella quale si propone di esprimere le seguenti osservazioni:

1) si evidenzia che il Piano Regolatore Portuale è normato dall'art. 5 della legge n. 84/1994. In tale articolo, al comma 2, è stabilito che le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti. Si evidenzia che il P.R.G. di Giulianova prevede, per il fronte verso la città, diverse destinazioni urbanistiche, e in particolare:

- F4-AREE PER SPAZI PUBBLICI ATTREZZATI A PARCO E PER IL GIOCO E LO SPORT:
- F2-ATTREZZATURE PUBBLICHE DI LIVELLO LOCALE E SOVRACOMUNALE
- G2-ATTREZZATURE ED IMPIANTI PRODUTTIVI AL SERVIZIO DEL PORTO
- AREE PER LA VIABILITÀ

I contrasti con il P.R.G. rilevati sono i seguenti:

a) Il Piano Regolatore portuale ricalca, in parte, la destinazione a verde dell'attuale Piazza del Mare che, pur essendo individuata dal PR.G. come zona *F4-Aree per spazi pubblici attrezzati per il parco e per il gioco e lo sport*, attualmente è destinata a piazza. Per tale zona il P.R.P. prevede una *AREA DI CONNESSIONE URBANA – PARCO ATTREZZATO* (art. 4 Norme Tecniche di Attuazione P.R.P.). Tale destinazione, seppur coordinata con quella del P.R.G., confligge con l'attuale destinazione d'uso dell'area, che risulta pavimentata ed arredata con destinazione a piazza e sarà difficilmente convertibile a spazio verde.

Si ricorda che, come anche precisato dal Consiglio di Stato (Sez. IV, sent. n. 4148, del 6.8.2013), che *“nelle aree ricadenti in zona F e destinate dallo strumento urbanistico a verde pubblico attrezzato, il verde, vale a dire la presenza di vegetazione distribuita sul territorio secondo modalità indicate, costituisce esso stesso la “attrezzatura pubblica o privata di uso pubblico” a cui tali zone sono riservate e la fruizione del verde da parte della collettività ne è la funzione tipica nell'ambito dell'organizzazione generale del territorio comunale”*; pertanto, qualsiasi altro utilizzo di tali aree (in particolare per eventuali strutture edilizie di supporto) non potrà che essere marginale rispetto alla loro attrezzatura a verde.

Pertanto 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.

b) Le aree che il Comune di Giulianova destina a *F2 – attrezzature pubbliche di livello locale e sovracomunale* vengono equiparate tutte alle aree destinate dallo strumento comunale a *G2 – attrezzature ed impianti produttivi al servizio del Porto*. Scompaiono le *“aree per la viabilità”* che collegavano l'area portuale alla viabilità comunale, costituendo un unico fronte compatto verso la città, con destinazione di P.R.P. di *“Aree produttive”*. Viene eliminata l'area che il P.R.G. destina a *F4-Aree per spazi pubblici attrezzati per il parco e per il gioco e lo sport* nell'area adiacente la sede dell'Ente Porto.

Andranno quindi 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..

c) La previsione di un parcheggio interrato, oltre ad interessare un'area posta al di fuori dell'area di competenza portuale (Piazza Dalmazia), interessa anche una parte dell'area da destinare a verde pubblico attrezzato (attuale Piazza del Mare). Tale previsioni, oltre a non essere contemplata nell'attuale P.R.G. andrebbe a rendere inefficace la destinazione di verde pubblico attrezzato, oltre a impermeabilizzare una parte di territorio già oggetto di una progettazione relativa alla realizzazione di una piazza pedonale con ampie aree verdi. Inoltre la realizzazione di un'opera interrata andrebbe ad interferire con la falda acquifera, che in zona è superficiale, con conseguenti problemi di gestione e manutenzione della struttura.

La previsione di parcheggio pubblico attrezzato, per quanto sopra, 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..

d) 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.

e) All'art. 5 e 5/1 delle 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.

2) 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 (che nelle progettualità in atto da parte del Comune dovrà essere destinata a Piazza/verde pubblico) 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 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.).

3) 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).

VERIFICATO che, sulla possibilità di trasformazione urbanistica dell'area di intervento, era già stato espresso il parere di compatibilità con le previsioni insediative e normative del vigente P.T.C.P. in sede di esame del vigente P.R.G. del Comune di Teramo e, pertanto, l'area è da

ritenersi a tutti gli effetti trasformabile secondo le indicazioni urbanistiche fornite dallo strumento comunale;

CONSIDERATE le previsioni di piano e i loro impatti dal punto di vista ambientale e considerato, in particolare, che il P.R.G. del Comune di Giulianova norma solo il fronte dell'area portuale, non individuando i bracci a mare ed il bacino portuale in alcuna destinazione urbanistica. In particolare le aree del fronte verso la città sono individuate:

-in parte (attuale piazza del Mare e lotto a sud adiacente l'anfiteatro in legno), in F4-AREE PER SPAZI PUBBLICI ATTREZZATI A PARCO E PER IL GIOCO E LO SPORT;

-in parte (lotti compresi tra le due aree destinate ad F4), in F2-ATTREZZATURE PUBBLICHE DI LIVELLO LOCALE E SOVRACOMUNALE e G2-ATTREZZATURE ED IMPIANTI PRODUTTIVI AL SERVIZIO DEL PORTO;

EVIDENZIATO che il Piano Regolatore Portuale è regolamentato dall'art. 5 della legge n. 84/1994. In tale articolo, al comma 2, è stabilito che le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti;

DATO ATTO che il Piano Regolatore Portuale, per le parti normate dal P.R.G. del Comune di Giulianova, modifica in parte le destinazioni urbanistiche di quest'ultimo;

VISTI:

- lo Statuto dell'Ente;
- il D.Lgs. 18/08/2000, n. 267 nel testo vigente;
- la L.R. 12/04/1983, n. 18 nel testo vigente;
- il D.Lgs. 03/04/2006, n. 152 nel testo vigente;
- il Regolamento in materia di Pianificazione Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato dal Consiglio Provinciale con atto n. 43 del 29/06/2015;

DATO ATTO che il procedimento di cui alla presente determinazione non rientra nell'ambito di operatività di cui agli articoli 15, 26 e 27 del d.lgs. n. 33/2013;

ATTESTATA la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi dell'art. 147 bis del D.Lgs 267/2000;

ATTESTATO altresì che il presente atto non comporta impegno di spesa e non presenta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico finanziaria dell'Ente;

RITENUTO altresì che non necessiti il parere della Commissione Consultiva per la Pianificazione Territoriale (CoPiT), ex art. 12 del Regolamento in materia di Pianificazione Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato dal Consiglio Provinciale con atto n. 43 del 29/06/2015, essendo sufficiente, per le caratteristiche e la complessità della pratica in oggetto, il solo parere del Servizio Urbanistico Provinciale;

RILEVATO che:

- il presente procedimento ed il relativo provvedimento finale, con riferimento all'Area funzionale di appartenenza, sono classificati nell'ambito del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPC), con il seguente livello di rischio: basso;
- sono state rispettate le misure di prevenzione generali e specifiche previste dal Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione dell'Ente e dalle Direttive interne del RPC con riferimento al presente procedimento e al conseguente provvedimento finale;

- è stata verificata, nei confronti del responsabile del procedimento, dei soggetti tenuti a rilasciare pareri endo-procedimentali nonché nei confronti del soggetto tenuto ad adottare il provvedimento finale, l'osservanza dei doveri di astensione, in conformità a quanto previsto dagli artt. 6 e 7 del Codice di comportamento dell'Ente adottato con deliberazione della G.P. n.191 del 16/04/2014;

RICHIAMATE, per quanto necessario:

- la Delibera di Consiglio n. 23 del 16/07/2019 dall'oggetto: documento unico di programmazione (DUP) 2019 – 2021;

- la Delibera di Consiglio n. 26 del 19/07/2019 dall'oggetto: approvazione definitiva del bilancio di previsione 2019/2021 e dei relativi allegati - artt. 162 e seguenti del D.Lgs n. 267/2000 e art.1, c. 55, della L. 56/2014;

- la Delibera di Consiglio n. 27 del 01/08/2019 dall'oggetto: salvaguardia degli equilibri per l'esercizio 2019-2021 ai sensi dell'art. 193 del D.Lgs. n. 267/2000 e variazione delle dotazioni di cassa (art. 175, comma 5-BIS, T.U.E.L) del bilancio di previsione 2019-2021;

- la Delibera del rendiconto 2018 approvata con la Delibera di Consiglio n. 49 del 18/12/2019 dall'oggetto: AREA 2 - APPROVAZIONE DEL RENDICONTO DELLA GESTIONE PER L'ESERCIZIO 2018 AI SENSI DELL'ART. 227 DEL D.LGS. N.267/000;

-la Deliberazione del Presidente n. 259 del 06/11/2019 di approvazione del Piano esecutivo di gestione 2019/2021;

-la Delibera n. 1 del 13/01/2020 con la quale questo Ente ha disposto l'esercizio provvisorio del Bilancio;

VERIFICATO che risulta rispettato il termine di conclusione del procedimento, in relazione a quanto previsto dall'art. 2 della Legge n. 241/90 testo vigente;

DICHIARATO che non sussistono relazioni di parentela o affinità, o situazioni di convivenza o frequentazione abituale tra lo stesso e i Dirigenti, responsabili di settore e gli altri dipendenti della Provincia di Teramo;

per tutto quanto sopra,

D E T E R M I N A

RITENERE la premessa parte integrante e sostanziale del presente atto costituendone motivazione ai sensi dell'art. 3 della L. 07/08/1990 n° 241 e s.m.i.;

DARE ATTO E RITENERSI, in conformità di quanto espressamente indicato nella Relazione d'Ufficio del Servizio Urbanistico Provinciale, prot. n. 0011551/2020 del 03/06/2020, che si allega al presente atto a farne parte integrante e sostanziale, che sulla Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano Regolatore Portuale del porto di Giulianova, vadano formulate le seguenti osservazioni:

1) si evidenzia che il Piano Regolatore Portuale è normato dall'art. 5 della legge n. 84/1994. In tale articolo, al comma 2, è stabilito che le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti. Si evidenzia che il P.R.G. di Giulianova prevede, per il fronte verso la città, diverse destinazioni urbanistiche, e in particolare:

- F4-AREE PER SPAZI PUBBLICI ATTREZZATI A PARCO E PER IL GIOCO E LO SPORT
- F2-ATTREZZATURE PUBBLICHE DI LIVELLO LOCALE E SOVRACOMUNALE
- G2-ATTREZZATURE ED IMPIANTI PRODUTTIVI AL SERVIZIO DEL PORTO
- AREE PER LA VIABILITÀ

I contrasti con il P.R.G. rilevati sono i seguenti:

a) Il Piano Regolatore portuale ricalca, in parte, la destinazione a verde dell'attuale Piazza del Mare che, pur essendo individuata dal PR.G. come zona *F4-Aree per spazi pubblici attrezzati per il parco e per il gioco e lo sport*, attualmente è destinata a piazza. Per tale zona il P.R.P. prevede una **AREA DI CONNESSIONE URBANA – PARCO ATTREZZATO** (art. 4 Norme Tecniche di Attuazione P.R.P.). Tale destinazione, seppur coordinata con quella del P.R.G., confligge con l'attuale destinazione d'uso dell'area, che risulta pavimentata ed arredata con destinazione a piazza e sarà difficilmente convertibile a spazio verde.

Si ricorda che, come anche precisato dal Consiglio di Stato (Sez. IV, sent. n. 4148, del 6.8.2013), che *“nelle aree ricadenti in zona F e destinate dallo strumento urbanistico a verde pubblico attrezzato, il verde, vale a dire la presenza di vegetazione distribuita sul territorio secondo modalità indicate, costituisce esso stesso la “attrezzatura pubblica o privata di uso pubblico” a cui tali zone sono riservate e la fruizione del verde da parte della collettività ne è la funzione tipica nell’ambito dell’organizzazione generale del territorio comunale”*; pertanto, qualsiasi altro utilizzo di tali aree (in particolare per eventuali strutture edilizie di supporto) non potrà che essere marginale rispetto alla loro attrezzatura a verde.

Pertanto 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;

b) Le aree che il Comune di Giulianova destina a *F2 – attrezzature pubbliche di livello locale e sovracomunale* vengono equiparate tutte alle aree destinate dallo strumento comunale a *G2 – attrezzature ed impianti produttivi al servizio del Porto*. Scompaiono le *“aree per la viabilità”* che collegavano l'area portuale alla viabilità comunale, costituendo un unico fronte compatto verso la città, con destinazione di P.R.P. di *“Aree produttive”*. Viene eliminata l'area che il P.R.G. destina a *F4-Aree per spazi pubblici attrezzati per il parco e per il gioco e lo sport* nell'area adiacente la sede dell'Ente Porto.

Andranno quindi 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.;

c) La previsione di un parcheggio interrato, oltre ad interessare un'area posta al di fuori dell'area di competenza portuale (Piazza Dalmazia), interessa anche una parte dell'area da destinare a verde pubblico attrezzato (attuale Piazza del Mare). Tale previsioni, oltre a non essere contemplata nell'attuale P.R.G. andrebbe a rendere inefficace la destinazione di verde pubblico attrezzato, oltre a impermeabilizzare una parte di territorio già oggetto di una progettazione relativa alla realizzazione di una piazza pedonale con ampie aree verdi. Inoltre la realizzazione di un'opera interrata andrebbe ad interferire con la falda acquifera, che in zona è superficiale, con conseguenti problemi di gestione e manutenzione della struttura.

La previsione di parcheggio pubblico attrezzato, per quanto sopra, 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.;

d) 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.

e) All'art. 5 e 5/1 delle 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.

2) 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 (che nelle progettualità in atto da parte del Comune dovrà essere destinata a Piazza/verde pubblico) 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 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.);

3) 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).

Il funzionario P.O.
Arch. Giuliano Di Flavio

IL FUNZIONARIO DELEGATO
Melozzi Dario



**Al Dirigente Area 4
Provincia di Teramo**

SEDE

OGGETTO: Settore 4.4 - Pianificazione del Territorio, Urbanistica, Piste ciclo-pedonali.
Servizio Urbanistico Provinciale.
Regione Abruzzo - Comune di Giulianova - Ente Porto. Piano Regolatore Portuale.
Procedura di consultazione ai sensi dell'art. 13, comma 1, D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Questo servizio,

VISTA la nota prot. 014686 del 19/05/2020, acquisita al protocollo provinciale al n. 0010635/2020 in data 19/05/2020, inviata dalla Regione Abruzzo, (DPE) Dipartimento Infrastrutture e Trasporti - (DPE003) Servizio Porti, Aeroporti e Dighe - Ufficio Porti e Aeroporti, con la quale si dà avviso dell'avvio della fase di consultazione ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 152/2006;

VISTA la nota prot. 85 del 20/05/2020, acquisita al protocollo provinciale al n. 0010648/2020 in data 19/05/2020, inviata dall'Ente Porto di Giulianova, con la quale si indica il link dove reperire la documentazione relativa alla valutazione ambientale strategica del Piano Regolatore Portuale del porto di Giulianova;

VISTO il Rapporto preliminare di V.A.S. ex art. 12 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.,

RICHIAMATA la Determina Dirigenziale Area 4 della Provincia di Teramo, n. 548 del 13/05/2019, inviata alla Regione Abruzzo - (DPE) Dipartimento Infrastrutture e Trasporti - (DPE003) Servizio Porti, Aeroporti e Dighe - Ufficio Porti e Aeroporti con nota prot. 0012619/2019 del 16/05/2019 ed acquisita al protocollo regionale al n. 0150310 in data 21/05/2019, con la quale si esprimevano osservazioni in merito alla Valutazione Ambientale Strategica in oggetto;

VISTO il Rapporto ambientale di V.A.S. aggiornato a gennaio 2020;

CONSIDERATA la necessità di verificare le informazioni e considerazioni contenute nel suddetto Rapporto Ambientale aggiornato alla luce del vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Teramo;

EVIDENZIATO che, ai sensi dell'art. 7, comma 3, della L.R. 18/83, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale:

- individua le zone da sottoporre a speciali misure di salvaguardia dei valori naturalistici, paesistici, archeologici, storici, di difesa del suolo, di protezione delle risorse idriche, di tutela del preminente interesse agricolo;
- fornisce, in relazione alle vocazioni del territorio ed alla valorizzazione delle risorse, le fondamentali destinazioni e norme d'uso: per il suolo agricolo e forestale; per la ricettività turistica e gli insediamenti produttivi industriali e artigianali; per l'utilizzazione delle acque; per la disciplina dell'attività estrattiva;

PRESO ATTO delle previsioni di piano e dei loro impatti dal punto di vista ambientale e considerato, in particolare, che il P.R.G. del Comune di Giulianova norma solo il fronte dell'area portuale, non individuando i bracci a mare e il bacino portuale in alcuna destinazione urbanistica. In particolare le aree del fronte verso la città sono individuate:

- in parte (attuale piazza del Mare e lotto a sud adiacente l'anfiteatro in legno), in F4-AREE PER SPAZI PUBBLICI ATTREZZATI A PARCO E PER IL GIOCO E LO SPORT;
- in parte (lotti compresi tra le due aree destinate ad F4), in F2-ATTREZZATURE PUBBLICHE DI LIVELLO LOCALE E SOVRACOMUNALE e G2-ATTREZZATURE ED IMPIANTI PRODUTTIVI AL SERVIZIO DEL PORTO;

EVIDENZIATO che il Piano Regolatore Portuale è regolamentato dall'art. 5 della legge n. 84/1994. In tale articolo, al comma 2, è stabilito che le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti;

DATO ATTO che il Piano Regolatore Portuale, per le parti normate dal P.R.G. del Comune di Giulianova, modifica in parte le destinazioni urbanistiche di quest'ultimo;

RICHIAMATI:

- il P.R.G. vigente del Comune di Giulianova;
- il 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;
- il Regolamento per l'accesso, la circolazione veicolare e pedonale nel porto di Giulianova, approvato con Ordinanza M_INF.CPGIU.CPGIU_ORDINANZE.R.0000003.28-02-2020 del Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Giulianova;

DATO ATTO che, per quanto riguarda il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Teramo il fronte verso la città, attualmente edificato, ricade in "insediamenti recenti consolidati" (art. 18) mentre parte dell'area portuale è individuata in "aree ed oggetti interesse bio-ecologico – aree di tutela della costa e dell'arenile" (art. 5);

PRESO ATTO della documentazione relativa al Piano Regolatore Portuale del porto di Giulianova, come di seguito elencata:

RELAZIONI:

1. NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE
2. RELAZIONE GENERALE
3. RAPPORTO PRELIMINARE DI VAS
4. STRALCIO NORME TECNICHE ATTUAZIONE P.R.G. COMUNE DI GIULIANOVA
5. STRALCIO NORME TECNICHE ATTUATIVE P.T.P. PROVINCIA DI TERAMO
6. NORME TECNICHE COORDINATE P.P.R. REGIONE ABRUZZO
7. RELAZIONE GEOLOGICA E GEOTECNICA

TAVOLE GRAFICHE:

1. COROGRAFIA
2. PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE ESISTENTE
3. PLANIMETRIA DELLO STATO ATTUALE
4. STRALCIO PIANO REGOLATORE URBANISTICO GIULIANOVA
5. ZONIZZAZIONE PORTUALE E VIABILITA' INTERNA
6. PROPOSTA DI SISTEMAZIONE URBANISTICA
7. VIABILITA' DI ACCESSO ALL'AREA PORTUALE
8. SOVRAPPOSIZIONE DELLA PLANIMETRIA DI PROGETTO ALLA SITUAZIONE ATTUALE
9. OPERE MARITTIME - PLANIMETRIE
 - 9.a PLANIMETRIA GENERALE
 - 9.b PLANIMETRIA DEI DRAGAGGI
 - 9.c UBICAZIONE SEZIONI TIPO
10. OPERE MARITTIME – SEZIONI TIPO
 - 10.a SEZIONE TIPO A-A
 - 10.b SEZIONI TIPO B-B / C-C
 - 10.c SEZIONE TIPO D-D / SEZIONE TIPO

11. CARATTERISTICHE GEOLOGICHE-GEOTECNICHE
 11.a UBICAZIONE SONDAGGI GEOGNOSTICI
 11.b TRACCE DI SEZIONI GEOLOGICHE 11.c SEZIONI GEOLOGICHE
12. FASI ATTUATIVE DEGLI INTERVENTI
 STUDI A SUPPORTO DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE:
 S0 - RELAZIONE DI SINTESI
 S1 - STUDIO METEOMARINO
 S2 - IMPATTO DELLE NUOVE OPERE SUI LITORALI ADIACENTI ED INTERRIMENTO DELL'IMBOCCATURA
 S3 - AGITAZIONE INTERNA PORTUALE E NAVIGABILITA' DELL'IMBOCCATURA
 S4 - QUALITA' DELLE ACQUE INTERNE
 S5 - STUDIO SOCIO-ECONOMICO
 S6 - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
 S7 - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – SINTESI NON TECNICA

tutto quanto sopra premesso

PROPONE, AL DIRIGENTE DELL'AREA 4

-di esprimere, relativamente al Piano Regolatore Portuale del porto di Giulianova, le seguenti osservazioni:

1) si evidenzia che il Piano Regolatore Portuale è normato dall'art. 5 della legge n. 84/1994. In tale articolo, al comma 2, è stabilito che le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti. Si evidenzia che il P.R.G. di Giulianova prevede, per il fronte verso la città, diverse destinazioni urbanistiche, e in particolare:

- F4-AREE PER SPAZI PUBBLICI ATTREZZATI A PARCO E PER IL GIOCO E LO SPORT:
- F2-ATTREZZATURE PUBBLICHE DI LIVELLO LOCALE E SOVRACOMUNALE
- G2-ATTREZZATURE ED IMPIANTI PRODUTTIVI AL SERVIZIO DEL PORTO
- AREE PER LA VIABILITÀ

I contrasti con il P.R.G. rilevati sono i seguenti:

a) Il Piano Regolatore portuale ricalca, in parte, la destinazione a verde dell'attuale Piazza del Mare che, pur essendo individuata dal P.R.G. come zona *F4-Aree per spazi pubblici attrezzati per il parco e per il gioco e lo sport*, attualmente è destinata a piazza. Per tale zona il P.R.P. prevede una *AREA DI CONNES-SIONE URBANA – PARCO ATTREZZATO* (art. 4 Norme Tecniche di Attuazione P.R.P.). Tale destinazione, seppur coordinata con quella del P.R.G., confligge con l'attuale destinazione d'uso dell'area, che risulta pavimentata ed arredata con destinazione a piazza e sarà difficilmente convertibile a spazio verde.

Si ricorda che, come anche precisato dal Consiglio di Stato (Sez. IV, sent. n. 4148, del 6.8.2013), che *"nelle aree ricadenti in zona F e destinate dallo strumento urbanistico a verde pubblico attrezzato, il verde, vale a dire la presenza di vegetazione distribuita sul territorio secondo modalità indicate, costituisce esso stesso la "attrezzatura pubblica o privata di uso pubblico" a cui tali zone sono riservate e la fruizione del verde da parte della collettività ne è la funzione tipica nell'ambito dell'organizzazione generale del territorio comunale"*; pertanto, qualsiasi altro utilizzo di tali aree (in particolare per eventuali strutture edilizie di supporto) non potrà che essere marginale rispetto alla loro attrezzatura a verde.

Pertanto 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;

b) Le aree che il Comune di Giulianova destina a *F2 – attrezzature pubbliche di livello locale e sovracomunale* vengono equiparate tutte alle aree destinate dallo strumento comunale a *G2 – attrezzature ed impianti produttivi al servizio del Porto*. Scompaiono le *"aree per la viabilità"* che collegavano l'area portuale alla viabilità comunale, costituendo un unico fronte compatto verso la città, con destinazione di P.R.P. di *"Aree produttive"*. Viene eliminata l'area che il P.R.G. destina a *F4-Aree per spazi pubblici attrezzati per il parco e per il gioco e lo sport* nell'area adiacente la sede dell'Ente Porto.

Andranno quindi 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 reperate 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 graticciata e normata negli elaborati di P.R.G.;

c) La previsione di un parcheggio interrato, oltre ad interessare un'area posta al di fuori dell'area di competenza portuale (Piazza Dalmazia), interessa anche una parte dell'area da destinare a verde pubblico attrezzato (attuale Piazza del Mare). Tale previsioni, oltre a non essere contemplata nell'attuale P.R.G. andrebbe a rendere inefficace la destinazione di verde pubblico attrezzato, oltre .

La previsione di parcheggio pubblico attrezzato, per quanto sopra, 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.;

d) 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.

e) All'art. 5 e 5/1 delle 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.

2) 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 (che nelle progettualità in atto da parte del Comune dovrà essere destinata a Piazza/verde pubblico) 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 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.);

3) 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).

Il tecnico istruttore
Arch. Raffaele Di Marcello

Il Responsabile del Procedimento
Arch. Giuliano Di Flavio

Firmato digitalmente da

**RAFFAELE DI
MARCELLO**

CN = RAFFAELE DI
MARCELLO
C = IT



GIUNTA REGIONALE

DIPARTIMENTO TERRITORIO - AMBIENTE
SERVIZIO GESTIONE E QUALITÀ DELLE ACQUE

Portici San Bernardino, 25 – 67100 L'Aquila

Via Catullo, 2 – 65127 Pescara

Piazza Garibaldi, 56 - 64100 Teramo

sito Web: <http://www.regione.abruzzo.it/content/gestione-e-qualita%C3%A0-acque>

e-mail: dpc024@regione.abruzzo.it

P.E.C.: dpc024@pec.regione.abruzzo.it

L'Aquila lì,

06/7/2020

Riferimento: Nota prot. n. 146868/20 del 19/05/2020

Trasmissione via: PEC/Email/Sistema Documentale documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 85/2005 e ss.mm.ii-e norme collegate

Al **DPE003 Servizio Porti, Aeroporti e Dighe**
PEO: dpe003@regione.abruzzo.it

OGGETTO: Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano Regolatore Portuale del porto di Giulianova (PRP-2009) - Avvio della consultazione ai sensi dell'art.13 comma 1 del d.lgs.152/2006 e s.m.i. - **Osservazioni.**

Con riferimento alla nota indicata a margine, relativa all'oggetto, ed esaminato il Rapporto Ambientale fornito, si comunica che non si rilevano elementi specifici riferiti alle acque interne pertanto, nel ribadire che lo strumento di riferimento è rappresentato dal Piano di Tutela delle Acque regionale, non si rilevano contributi da poter fornire per la valutazione degli effetti ambientali del Piano per quanto di competenza.

Per quanto attiene alle acque marino-costiere, si rimanda alle specifiche competenze in materia del Servizio regionale Opere Marittime e Acque Marine.

Distinti saluti.

Il Responsabile dell'Ufficio
Flussi Informativi e Programmazione Servizio Idrico Integrato
Ing. Gianluca Marchetti
FIRMATO ELETTRONICAMENTE

La Dirigente del Servizio
Gestione e Qualità delle Acque
Dott.ssa Sabrina Di Giuseppe
FIRMATO DIGITALMENTE

dott.sa Sabrina Di Giuseppe
2020.07.06 17:31:24

Regione Abruzzo

Certificatore ARUBA S.p.A
Firma Digitale n. 6130940002044003

Firmato Digitalmente



Città di GIULIANOVA

Provincia di TERAMO

AREA II - SERVIZI TECNICI

SERVIZIO GOVERNO DEL TERRITORIO
UFFICIO URBANISTICA

Prot. n. (vedi iscrizione a lato)

Giulianova, 17/07/2020

REGIONE ABRUZZO

DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE,

TRASPORTI

SERVIZIO PORTI, AEROPORTI E DIGHE

pec: dpe003@pec.regione.abruzzo.it

Oggetto: Piano Regolatore Portuale di Giulianova. Avvio fase di consultazione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 152/2006 - Osservazioni.

PREMESSO:

- che con nota prot. 0123078 del 27/04/2020, acquisita al protocollo comunale al n.0014118 del 27-04-2020 in arrivo, la Regione Abruzzo (DPE) Dipartimento Infrastrutture e Trasporti - (DPE003) Servizio Porti, Aeroporti e Dighe - Ufficio Porti e Aeroporti, ha comunicato l'avvio della fase di consultazione prevista dalle procedure ambientali di cui all'art. 14 del D. Lgs. 152/2006 (VAS), riguardanti il nuovo Piano Regolatore Portuale di Giulianova (P.R.P.);
 - che il Rapporto preliminare di V.A.S. ex art. 12 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. riguardante il nuovo Piano Regolatore Portuale di Giulianova è stato approvato dall'Ente Porto con delibera di Consiglio n.5 del 25/03/2020 e pubblicato sul B.U.R.A. N. 20 Ordinario del 20.05.2020, previa Determina di approvazione dell'Avviso di Deposito da parte del Dirigente del Servizio Regionale DPE003/12 DEL 27/04/2020;
 - che il Piano Regolatore Portuale si configura come uno strumento attuativo di programmazione urbana che determina variazione alla strumentazione urbanistica vigente, i cui contenuti ed elaborati riguardano il settore della pianificazione territoriale la cui competenza all'interno dei rispettivi confini comunali è affidata alle Amministrazioni Comunali;
 - che nonostante il Comune di Giulianova sia da annoverarsi tra le Autorità con Competenza Ambientale (ACA) coinvolte nel processo di consultazione di cui al comma 1 punto c dell'art. 11 "Modalità di svolgimento" del D.Lgs. 152/06 "Norme in materia ambientale", lo stesso non è stato inserito nell'elenco appositamente definito al fine di permettere alle SCA di esprimere la propria opinione nelle varie fasi della Valutazione Ambientale Strategica;
 - che comunque, nelle finalità della Convenzione di Aarhus, la consultazione di soggetti terzi garantisce il rispetto del diritto all'informazione e alla partecipazione alle decisioni ed in particolare il diritto:
 - all'informazione completa e accessibile
 - a esprimere pareri e osservazioni
 - a conoscere le motivazioni e le modalità con le quali tali osservazioni sono o non sono state integrate nel Piano
- e pertanto è interesse dell'Amministrazione Comunale di Giulianova intervenire nella presente fase delle consultazioni esprimendo le proprie osservazioni alla proposta di Rapporto Ambientale con l'auspicio che l'Amministrazione responsabile del Piano ne tenga doverosamente conto nella individuazione e valutazio-



Città di GIULIANOVA

Provincia di TERAMO

AREA II - SERVIZI TECNICI

SERVIZIO GOVERNO DEL TERRITORIO
UFFICIO URBANISTICA

ne delle proposte alternative e degli effetti sull'ambiente non considerati nella proposta di Piano e non evidenziati nella stessa proposta di R.A.

- che l'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, stabilisce che le previsioni del Piano Regolatore Portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

SI OSSERVA QUANTO SEGUE

1) Nel Capitolo 2 *IL PROCEDIMENTO DI VAS DEL PRP del Porto di Giulianova*, il Rapporto Ambientale (R.A.) illustra puntualmente l'iter di redazione e condivisione del Piano Regolatore del Porto di Giulianova (par.2.1) redatto tra il 2001 e il 2003 a cura dell'Ente Porto di Giulianova su delega della Regione Abruzzo, approvato con condizioni dal Comune di Giulianova (D.C.C. n.63 del 8/06/2005) e, dopo essere stato adeguato alle richieste del Comune di Giulianova, sottoposto nel 2009 all'approvazione degli Enti interessati dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Giulianova quale Autorità Marittima territorialmente competente. Il R.A. da allora, oltre alle sopravvenute disposizioni normative (D.Lgs 152/2006) riguardanti le procedure ambientali a cui sottoporre piani e programmi territoriali nel frattempo subentrati ma sostanzialmente invariate fino al 2018, nonché delle modifiche intervenute nella pianificazione urbanistica con la Variante Generale al PRG approvata con D.C.C. n.7 del 20/02/2013 e nel demanio marittimo con la Variante al Piano Demaniale Comunale Marittimo PDCM approvata con D.C.C. n.35 del 8/07/2015. Variazioni che hanno comportato ulteriori revisioni al P.R.P. in questione, favorevolmente accolte dal Comune di Giulianova con D.C.C. n. 5 del 22/01/2014 a condizione del preventivo aggiornamento di alcuni elaborati e contestuale adeguamento delle Norme Tecniche di Attuazione, effettuati dall'Ente Porto e approvati con D.G.C. n.35 del 10/03/2017.

Il PRP-2009 è stato quindi adottato dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Giulianova con decreto n. 8/2017 del 7 aprile 2017, ma successivamente di nuovo modificato su richiesta della Regione Abruzzo per recepire la Delibera di Giunta Comunale n. 48 inerente la regolamentazione dei "caliscendi" e poi, a seguito dell'intesa definitiva con il Comune di Giulianova raggiunta nel mese di agosto 2018, ri-adottato dall'Ufficio Circondariale Marittimo del Corpo della Guardia Costiera in qualità di Autorità Marittima territorialmente competente con Decreto n.14/2018 del 10/09/2018.

Tuttavia, come peraltro riportato nel R.A. (par.2.2), l'avvio della prescritta procedura ambientale entro cui si pone la presente fase delle osservazioni appare di non chiara collocazione temporale (nessun provvedimento di Verifica di Assoggettabilità a VAS sembrerebbe essere mai stato emanato dall'Autorità Competente), pur ritenendosi nel documento genericamente avvenuto con la trasmissione di un questionario specifico ai Soggetti con Competenza Ambientale da parte dell'Autorità Procedente con nota del 6 marzo 2019, quasi 5 mesi dopo l'adozione del P.R.P. in questione¹. Lo stesso R.A. che il Decreto Legislativo n. 232 del 13/12/2017, riguardante le modalità di redazione dei piani regolatori portuali ed entrato in vigore in data 24/02/2018, prevede a corredo del piano regolatore portuale nella procedura di adozione e approvazione (art. 2 quater)², è stato approvato dall'Ente Porto in data 25/03/2020, oltre un anno dopo la suddetta adozione.

¹ Cons. Stato, VI, Consiglio di Stato, Sez. IV, n. 4200, del 21 agosto 2013

(...) la valutazione ambientale strategica (VAS) di cui alla Direttiva 42/2001/CE del Parlamento europeo, è volta a garantire che gli effetti sull'ambiente di determinati piani e programmi siano considerati durante l'elaborazione e prima dell'adozione degli stessi, così da anticipare nella fase di pianificazione e programmazione quella valutazione di compatibilità ambientale che, se effettuata (come avviene per la valutazione di impatto ambientale) sulle singole realizzazioni progettuali, non consentirebbe di compiere un'effettiva valutazione comparativa, mancando in concreto la possibilità di disporre di soluzioni alternative per la localizzazione degli insediamenti e, in generale, per stabilire, nella prospettiva dello sviluppo sostenibile, le modalità di utilizzazione del territorio. Detta valutazione, si rende necessaria in armonia con il principio di "precauzione" direttamente discendente dal Trattato Ue che, per ciò solo, costituisce criterio interpretativo valido in Italia, a prescindere da singoli atti di recepimento delle direttive in cui esso si compendia (...)

² Decreto Legislativo n. 232 del 13/12/2017

Art. 2-quater. Nei porti di cui al comma 1-sexies ricompresi nelle circoscrizioni territoriali dell'Autorità di sistema portuale, il piano regolatore portuale, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e⁴.



Città di GIULIANOVA

Provincia di TERAMO

AREA II - SERVIZI TECNICI

SERVIZIO GOVERNO DEL TERRITORIO
UFFICIO URBANISTICA

Inoltre, tra i Soggetti con Competenza Ambientale consultati dalla Autorità Procedente - che oltre alle autorità di livello ministeriale, regionale e provinciale hanno compreso anche il Consorzio Gestione Area Marina Protetta Torre del Cerrano e il Comune di Roseto - non risulta coinvolta l'Amministrazione Comunale di Giulianova che, sebbene abbia condiviso in diversi passaggi il percorso di elaborazione del Piano, risulta esclusa dalla consultazione prevista dalla specifica procedura ambientale che si vuole ben distinta dall'iter amministrativo per l'adozione e approvazione dello strumento di pianificazione in oggetto.

- 2) Il R.A. nell'affrontare diverse tematiche rimanda a studi condotti nel 2003 a supporto della prima stesura del Piano Regolatore Portuale di Giulianova nella previsione di espletare una procedura di VIA, nonostante lo strumento abbia subito diverse modifiche alla stesura iniziale con importanti riflessi di carattere ambientale e urbanistico.
- 3) Più in generale il P.R.G.P., anche in ragione delle integrazioni ed aggiornamenti richiesti dal Comune di Giulianova e concordati con l'Ente Porto e l'Autorità Marittima, oltre alla definizione del nuovo assetto infrastrutturale è finalizzato a:
 - aggiornare il confine dell'ambito portuale ridefinendo i limiti lungo il margine esterno delle dighe franee e la "dividente demaniale" lungo il margine del fronte del porto lato terra;
 - preservare le attività produttive e ricreative esistenti lasciandole, per quanto possibile nell'attuale posizione, perseguendo però una migliore razionalizzazione ed ottimizzazione degli spazi disponibili in particolare di quelli posti a tergo della banchina di riva dove le attività della cantieristica coesistono con quelle della nautica da diporto; in questo contesto si è anche pianificata la tutela dei "caliscendi" storicamente presenti lungo il moio sud rispondendo così anche alle esigenze di sistemazione urbanistica richieste dal Comune.
- 4) Il R.A., procedendo nell'analisi del contesto al fine di definire l'ambito di influenza del P.R.G.P. con riferimento al Contesto urbano - edilizio (par.9.3) nel rilevare che il fronte del porto a terra si sviluppa per circa ml.580 gravando direttamente sul Lungomare Spaiato compreso tra gli incroci con via N. Sauro (in asse con l'ingresso nord del porto) e circa 65 m a sud dell'incrocio con via La Spezia, rappresenta che il Gruppo di Progettazione che ha redatto la proposta di PRP-2009, aveva condotto un'attenta analisi dello stato di fatto del sistema portuale di Giulianova individuando gli obiettivi e le relative motivazioni da perseguire nell'ambito dell'attività di pianificazione evidenziando tra l'altro le seguenti criticità ancora in essere:
 - a. Le aree a terra sono estremamente esigue nei confronti dello specchio d'acqua interno (molto lontane dal rapporto ideale di 1:1) e peraltro erano utilizzate anch'esse con confusione e sovrapposizione funzionale.
 - b. La città di Giulianova può godere marginalmente della struttura portuale poiché una cortina pressoché continua di edifici adibiti ad attività diverse ricopre la zona di intersezione Città-Porto (area compresa tra i 2 moli, la banchina di riva ed il lungomare).
- 5) da un punto di vista urbanistico, sebbene come detto le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti, il R.A. elude i rilevanti contrasti del nuovo strumento con il vigente P.R.G. di Giulianova relativi a:
 - a. incongruenza della destinazione prevista dal P.R.G.P per l'attuale Piazza del Mare, ad AREA DI CONNESSIONE URBANA - PARCO ATTREZZATO (art. 4 Norme Tecniche di Attuazione P.R.P.);

- a) adottato dal Comitato di gestione di cui all'articolo 9, previa intesa con i comuni territorialmente interessati con riferimento esclusivo alla pianificazione delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città. I comuni si esprimono entro e non oltre quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto;
- b) inviato successivamente per il parere di competenza al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto;
- c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dalla regione interessata entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura VAS.



Città di GIULIANOVA

Provincia di TERAMO

AREA II - SERVIZI TECNICI

SERVIZIO GOVERNO DEL TERRITORIO
UFFICIO URBANISTICA

- b. incongruenza dell'assetto distributivo interno all'area portuale con le previsioni di PRG a causa dell'eliminazione degli assi di raccordo con la viabilità comunale che prefigura un fronte compatto e impenetrabile di "attività produttive" precludendo ogni possibile interazione porto-città;
- c. difformità dal P.R.G. del parcheggio interrato previsto nell'area di Piazza Dalmazia, collocato peraltro all'esterno della nuova perimetrazione dell'Ambito portuale proposta dallo stesso P.R.G.P.; previsione che interessa anche una parte dell'area da destinare a verde pubblico attrezzato (attuale Piazza del Mare) rendendo inattuabile la destinazione urbanistica prevista e che comporterebbe l'impermeabilizzazione dell'area, in evidente contrasto con la suddetta destinazione;
- d. incongruenza della previsione di aree a "verde di rispetto stradale" e "pista ciclabile" (artt. 5 e 5/1 delle N.T.A. del P.R.G.P.), poste peraltro esternamente alla nuova perimetrazione dell'Ambito portuale proposta dallo stesso P.R.G.P., con lo stato dei luoghi in quanto già attrezzati con un percorso ciclabile e pedonale avente caratteristiche differenti da quelle individuate nel P.R.G.P., nonché interessati da recinzioni esistenti realizzate sia da privati sia da enti ed organismi pubblici.
- 6) Da un punto di vista ambientale, considerato che la valutazione delle opere a mare sono oggetto di una specifica procedura di V.I.A., il R.A. appare non approfondire a sufficienza le implicazioni ambientali derivanti dalla previsione del parcheggio interrato di Piazza Dalmazia che, 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 con l'impermeabilizzazione di un'ampia area destinata a Piazza/verde pubblico;
 - importanti interferenze con la falda acquifera, che in zona è superficiale, con conseguenti problemi anche di gestione dell'opera;
 - notevole incremento dei flussi di traffico in zona, in entrata ed in uscita, con importanti impatti sulla viabilità del lungomare, anche in rapporto agli effetti del traffico derivante dalle attività portuali e produttive in genere previste nell'area del porto
- 7) Per quanto riguarda l'apparato normativo del P.R.G.P., il R.A. appare non evidenziare le seguenti criticità delle Norme Tecniche di Attuazione:
- assenza di riferimenti al 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;
 - assenza di riferimenti 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;
 - assenza di riferimenti al Regolamento per l'accesso, la circolazione veicolare e pedonale nel porto di Giulianova (approvato con Ordinanza n. 3/2020 del Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Giulianova);
 - assenza di coordinamento con le NTA del vigente PRG Comunale in merito ai parametri insediativi ed edilizi, nonché alle modalità attuative.

Per quanto osservato in merito alla proposta di Rapporto Ambientale in considerazione delle previsioni del P.R.G.P. e dei loro impatti dal punto di vista ambientale e urbanistico, con particolare riferimento al P.R.G. del Comune di Giulianova;

SI CHIEDE

che il Rapporto Ambientale proposto, relativo al Piano Regolatore Portuale del porto di Giulianova, sia integrato nei seguenti aspetti:

- 1) inclusione del Comune di Giulianova nella consultazione prevista dalla specifica procedura ambientale, di cui alla Direttiva 42/2001/Ce, che si vuole propedeutica e ben distinta dall'iter amministrativo per



Città di GIULIANOVA

Provincia di TERAMO

AREA II - SERVIZI TECNICI

SERVIZIO GOVERNO DEL TERRITORIO
UFFICIO URBANISTICA

l'adozione e approvazione dello strumento di pianificazione in oggetto, al quale ci si riserva di intervenire qualora attivato nei modi e nei tempi previsti dalla legge.

- 2) adeguata valutazione della conformità delle previsioni del P.R.G.P. con le destinazioni d'uso dei suoli previste dal P.R.G. 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;
- 3) adeguata 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.R.G.P. con il vigente P.R.G.;
- 4) adeguata valutazione della eliminazione degli accessi fronteggianti lungomare Spalato, che il vigente P.R.G. 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 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.
- 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.
- 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;
- 8) adeguata valutazione della coerenza delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G.P. con le N.T.A. del P.R.G. comunale e conseguenti indicazioni per il raggiungimento della coerenza tra i due strumenti anche con il recepimento di norme e regolamenti generali e comunali volti ad assicurare la sostenibilità ambientale degli interventi quali:
 - L.R. 3 marzo 2005, n. 12 in merito al rispetto per l'illuminazione pubblica e delle zone di uso pubblico;
 - D.Lgs. n. 232 del 13/12/2017, Art. 4-bis. (Sostenibilità energetica)
 - 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;
 - 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)

Il Dirigente dell'Area II

P. Ing. Mazzimiliano Gramenzi

IL FUNZIONARIO T.p.O.

Ing. Riccardo Malatesta



[Handwritten signature]

All'Autorità Competente
Regione Abruzzo
DPC002-Servizio Valutazioni Ambientali

All'Autorità Procedente
Ente Porto di Giulianova

Alla Regione Abruzzo
DPE003 - Servizio Porti, Aeroporti, Dighe

**e p.c. ai Soggetti con Competenze Ambientali individuati
dalle Autorità Procedente e Competente**

**Oggetto: Piano Regolatore Portuale di Giulianova. Fase di consultazione artt. 13 e 14 del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.
Invio parere.**

Nella relazione allegata si riportano le considerazioni effettuate da questa Agenzia per l'Ambiente sul Rapporto Ambientale del Piano Regolatore Portuale di Giulianova, ai sensi degli artt. 13 e 14 del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.

Cordiali saluti.

Il Direttore dell'Area Tecnica
Dott.ssa Luciana Di Croce*

*

Il documento è firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.

Valutazione Ambientale Strategica – Artt. 13 e 14
Piano Regolatore Portuale di Giulianova

RELAZIONE TECNICA

In relazione alla procedura richiamata in epigrafe, il Dipartimento Infrastrutture e Trasporti - Servizio Porti, Aeroporti e Dighe ha trasmesso, ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 1532/06 e ss.mm.ii., l'avviso di deposito relativo al PRP in oggetto, registrato al protocollo ARTA con n. 20883 del 19/5/2020.

Premessa.

La valutazione del Rapporto Ambientale (RA) è stata effettuata sulla base di quanto previsto dall'Allegato VI alla parte seconda del D. Lgs. 152/06 e di quanto richiesto nella precedente fase di consultazione del rapporto preliminare (art. 13 - scoping).

Analisi dei documenti.

Il documento, fin dalle prime pagine, specifica come le impostazioni e le conseguenze progettuali saranno valutate all'interno del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, mentre il Rapporto Ambientale costituirà lo strumento per la valutazione delle strategie del Piano Regolatore Portuale e, quindi, di quelli che sono gli indirizzi programmatici delle successive scelte progettuali.

Il RA, nelle pagine da 26 a 29, dà evidenza della precedente fase di consultazione, riportando un estratto dei pareri ricevuti dai diversi Soggetti con Competenze Ambientali ai sensi dell'art. 13 e illustrando una sintesi del contributo/osservazione pervenuto e le eventuali controdeduzioni.

Da pagina 31 sono descritti gli obiettivi prioritari del PRP e da pagina 35 è stata effettuata una analisi degli obiettivi di piano e indicate le motivazioni che hanno portato alla necessità di tali previsioni.

Gli interventi, così come l'assetto delle nuove infrastrutture, sono ricompresi all'interno dell'area portuale e indicati in *figura 7 - Sistemazione infrastrutturale ed urbanistica dell'ambito portuale prevista dal PRP 2009* (pag. 40).

Nel testo non si rinvergono informazioni su caratteristiche, considerazioni e valutazioni ambientali per le quali si rimanda a studi esterni spesso datati 2003.

Il rapporto ambientale, a pagina 78, prevede uno specifico paragrafo sugli schemi di piano e le alternative nel quale, essendo già stati effettuati alcuni lavori per la realizzazione dei moli che hanno dato l'attuale conformazione al porto, pur confermando la valutazione positiva dell'impostazione, si anticipa che ciò riduce i gradi di libertà delle scelte successive e della funzionalità del piano. La valutazione delle alternative vagliate è stata effettuata considerando i seguenti criteri: *impatto sulle spiagge adiacenti, Interferenza con la fruibilità turistica delle spiagge, Impatto visivo, sedimentazione dell'imboccatura portuale, navigabilità, sicurezza/comfort delle barche all'ormeggio e costi di costruzione.*

Sulla base delle scelte già poste in essere e almeno parzialmente realizzate, sono stati proposti cinque layouts alternativi.

La scelta è poi caduta sulla proposta n.1. Essa prevede: il prolungamento del molo Nord a forma semicircolare emanante dal punto in cui attualmente esso devia verso Est; la demolizione di parte del molo nord convergente verso il molo sud; il prolungamento del molo sud con forma circolare, convergente verso il molo nord; una nuova suddivisione degli spazi interni al bacino portuale lasciando alla marineria peschereccia l'attracco sulla parte di molo Nord situata ad Est dell'innesto della nuova opera di protezione e una nuova darsena ad esso parallela; lo spostamento degli uffici dell'Ente Porto e tutti i Club Nautici all'esterno del molo Sud, riorganizzati in un unico edificio ed annesse aree di servizio; lo spostamento del mercato ittico sul molo Nord; la creazione di due ampi parchi di 10000 e 6000 metri quadrati, dove saranno inserite anche attività ricreative e turistico-commerciali, al posto degli uffici e delle attività spostati.



Le scelte di zonizzazione interna delle aree del porto sono state invece effettuate sulla base di fattori di tipo tecnico, di tipo urbanistico e di tipo ambientale (*risparmio suolo e superfici marine, riutilizzo materiali provenienti dal dragaggio portuale, inquinamento acustico*), sulla base dei quali tale area è stata così riorganizzata: spostamento del mercato ittico e attività connesse al trattamento dei molluschi dalla banchina di riva al molo nord; spostamento della stazione di rifornimento carburante dalla banchina di riva alla testata del tratto terminale del molo nord; previsione di attività turistico ricreative sul terrapieno esistente all'esterno del molo sud; localizzazione del diporto nautico (marina) sulla banchina di riva; localizzazione dell'ormeggio dell'aliscafo sul prolungamento del piccolo terrapieno esistente a delimitazione dell'attuale bacino turistico; creazione di tre zone dette "*di connessione urbana*" localizzate a nord, in posizione centrale e a sud della banchina di riva.

L'alternativa zero non è stata presa in considerazione se non per le sole fasi 3 e 4, ritenendo i lavori ultimati per quanto attiene alla fase 1 e da attuare con urgenza per quelli della fase 2.

La verifica di coerenza esterna con i piani ordinati è descritta a partire da pagina 91 e non evidenzia incongruenze.

Sono descritte le modalità di monitoraggio e proposti degli indicatori per la valutazione dello stato di avanzamento dei lavori di completamento e altri definiti di stato ambientale.

Considerazioni

Il rapporto ambientale redatto in merito al PRP di Giulianova, come anche specificato al suo interno, avrebbe dovuto valutare le strategie del Piano e le relative scelte che successivamente costituiranno gli indirizzi per le opzioni progettuali, a loro volta valutate poi in sede di Valutazione di Impatto Ambientale. Tuttavia, quello che appare evidente è come le scelte progettuali effettuate oltre quindici anni fa e che non hanno mai compiuto un percorso completo di Valutazione ambientale, condizionino in maniera significativa le scelte e le valutazioni che potevano essere sviluppate per il Porto di Giulianova con il procedimento di VAS. Infatti, parte degli interventi allora proposti sono stati attuati senza una pianificazione che abbia valutato le diverse soluzioni e indagato possibili interferenze e impatti ambientali. Ciò, ha poi imposto la necessità di non considerare alternative che prevedano soluzioni in contrasto con quanto già attuato.

In questo senso, la VAS del PRP di Giulianova appare pertanto un procedimento limitato se non anomalo.

I contenuti del Rapporto Ambientale, in parte assenti e in parte non adeguati, rendono ulteriormente difficile effettuare considerazioni ambientali. Infatti, come accennato nell'analisi documentale sopra riportata, per le informazioni su caratteristiche, considerazioni e valutazioni ambientali (es. acque superficiali, consumo di suolo, linea di costa, gestione rifiuti, energia sostenibile e clima acustico) si rimanda agli studi a supporto del PRP nell'espletazione della procedura di VIA, dati non propriamente aggiornati e comunque non riportati all'interno del RA, risultando di difficile reperimento specie per il pubblico. 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.

Infatti, i quattro obiettivi prioritari elencati a pagina 31 del Rapporto (Ridisegnare l'imboccatura portuale, Razionalizzare l'uso dello specchio d'acqua portuale, Spostamento di talune attività presenti, Sistemazione dell'area di intersezione Città-porto) non hanno valenza ambientale. Allo stesso modo, le azioni descritte nel paragrafo 8.6 "*pertinenza del PRP 2009 per l'integrazione ambientale e lo sviluppo sostenibile*" (altezza limitata delle strutture a mare, quasi totale sovrapposizione delle strutture previste dal PRP 2009 con quelle esistenti) appaiono più azioni di mitigazione (se non conseguenze dell'aver attuato già almeno in parte quanto proposto nel 2001) che integrazione di obiettivi e valutazioni ambientali all'interno del Piano Regolatore in oggetto.

Anche i criteri presi in considerazione per la scelta delle alternative sono fattori antropici ed economici.

Relativamente alla scelta della soluzione denominata Layout 1 ed allo spostamento delle attività previste dal molo di riva a quello nord o quello sud, alcuni aspetti non sembrano essere stati descritti o presi in considerazione. Tutto il Rapporto Ambientale è volto a evidenziare la assenza di impatti ambientali e sottolineare solo gli aspetti positivi in termini di sicurezza della navigazione e ormeggio, possibilità di sviluppo futuro e altro, senza valutare le possibili ripercussioni a livello ambientale delle scelte effettuate. Anche solamente spostare il mercato ittico e le attività connesse al trattamento dei



molluschi dalla banchina di riva al molo nord o traslare la stazione di rifornimento carburante dalla banchina di riva alla testata del tratto terminale del molo nord potrebbe avere ripercussioni ambientali significative in termini di inquinamento derivato, ma tali proposte non sono state valutate in questo senso.

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 se non in vista dello spostamento di attività sul primo e di future possibilità di sviluppo sul secondo. Lo studio della dinamica dei sedimenti relativamente alla conformazione proposta, non appare giustificare la necessità delle due strutture citate. Per quanto riguarda gli studi di agitazione interna portuale e navigabilità dell’imboccatura, non sono state fornite simulazioni che quantifichino l’efficacia di tale soluzione rispetto ad una priva della spiaggia assorbente e del confronto con altre soluzioni (ad es. analogo risultato si potrebbe ottenere lasciando il braccio trasversale del molo Nord nelle condizioni attuali che, nella relativa simulazione, mostra lo stesso coefficiente di riflessione, 0.35). L’assenza del terrapieno, se non necessario, aumenterebbe lo specchio d’acqua portuale e di conseguenza le dimensioni del cerchio di evoluzione pur risultando comunque in linea con le raccomandazioni dell’AIPCN. Il terrapieno sul molo sud non trova motivazioni all’interno del Rapporto Ambientale dato che non sono addotte motivazioni in merito alla sicurezza per la navigazione e l’ormeggio e sono state scartate le possibilità di allocarvi attività produttive e altre attività portuali. Inoltre, nonostante nella descrizione delle alternative e, in particolare di quella scelta (Layout 1), vengano, come già accennato, scartate le possibilità di sviluppo e di installazione di possibili attività antropiche sul terrapieno del molo sud, nella *figura 7 - Sistemazione infrastrutturale ed urbanistica dell’ambito portuale prevista dal PRP 2009*, sono indicati parcheggi a raso proprio su tale area.

Infine, come specificato nel documento pubblicato, “*il Piano Regolatore Portuale, introdotto dalla Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (art. 5) recante “Riordino della legislazione in materia portuale”, delimita e disegna l’ambito e l’assetto complessivo del porto (comprese le aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie) e individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate*” mentre le previsioni del PRP di Giulianova sembrano estendersi anche oltre i confini demaniali ed andare a sovrapporsi alle aree normate dal PRG. Sempre in figura 7 infatti, è indicata l’area sulla quale dovrà sorgere un parcheggio interrato a servizio del porto e delle relative attività. Anche tale azione e le relative interferenze ambientali non sono state descritte all’interno del Rapporto Ambientale pubblicato.

Per quanto attiene al monitoraggio, viene proposto un set di 42 indicatori (numerati da 1 a 43) che si ritiene andrebbero integrati per consentire un migliore monitoraggio degli aspetti ambientali. Infatti, alcuni degli indicatori proposti si ripetono (1=9; 2=10; 5=18, 22 e 23; 8=14 e 24; 12=13 e 21; 27=37; 36=42), manca l’indicatore n.11 e il n.29 (*realizzazione isola dedicata alla raccolta dei rifiuti in mare*) non possiede le caratteristiche di un indicatore (variabilità nel tempo che permetta di seguire gli sviluppi delle grandezze ad esso associato). Anche altri indicatori andrebbero modificati in modo da esprimere le performance del piano in termini di prestazioni realmente fornite dalle strategie con esso sviluppate (es. sostituire l’indicatore n.38, *numero di postazioni di ricarica mezzi elettrici con kWh erogati dalle colonnine di ricarica/anno*).

In merito agli esiti del monitoraggio, essi andranno trasmessi a questa Agenzia per l’Ambiente, ai sensi dell’art. 18 c.3 del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.

Conclusioni.

Sulla base delle caratteristiche del rapporto ambientale sopra evidenziate, si rilevano carenze di informazioni e l’assenza di valutazioni ambientali che avrebbero dovuto guidare e aiutare la scelta delle diverse soluzioni e alternative possibili, in parte limitate dall’avvenuta attuazione delle previsioni del PRP prima della sua approvazione. Le valutazioni e le caratteristiche ambientali a cui si rimanda, avrebbero dovuto trovare posto all’interno del RA, anche in forma di sintesi delle informazioni contenute negli studi specifici.

La previsione di azioni non debitamente motivate (presenza dei terrapieni sul molo nord, “*spiaggia assorbente*”, e sul molo sud) non permette di comprendere le eventuali scelte strategiche che ne sono alla base.

Il risultato complessivo che ne deriva è la valutazione di un piano i cui gradi di libertà sono ridotti dalle previsioni in parte già attuate e per il quale alcune scelte sono presentate o solo cartografate senza illustrare le motivazioni e gli obiettivi che tali azioni dovrebbero permettere di raggiungere. Obiettivi tra i quali non emergono traguardi e finalità di natura strategica e ambientale.



In definitiva, come accennato all'inizio del paragrafo antecedente, la conclusione di questo iter è una Valutazione Ambientale Strategica che appare necessariamente legata e vincolata a scelte precedenti e che non permette di effettuare tutte le valutazioni del caso.

L'assenza di una analisi approfondita degli aspetti ambientali, della valutazione delle diverse possibili alternative e di sviluppo sostenibile integrato nella politica di potenziamento del porto contenuta nel PRP, non permette una valutazione e una analisi complete ed esaustive tali da consentire l'applicazione dell'art. 6 c. 3-ter del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii nelle successive fasi di Valutazione di Impatto Ambientale delle opere previste.

Il Coll. Tecnico Prof.le

*Dott. Sergio Croce**

La Resp. della P.O.

*Ing. Simonetta Campana**

Il Direttore dell'Area Tecnica

*Dott.ssa Luciana Di Croce**

*

Il documento è firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.



DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Al Dipartimento infrastrutture e trasporti
DPE003 Servizio Porti, Aeroporti e Dighe
Ufficio Porti e Aeroporti
dpe003@pec.regione.abruzzo.it

e p.c. Alla Direzione generale per il mare e le coste
MAC-UDG@minambiente.it

OGGETTO: [ID_VIP:5394] GTI VAS PIANI E PROGRAMMI REGIONALI/LOCALI - PIANO REGOLATORE PORTUALE DI GIULIANOVA. AVVIO DELLA FASE DI CONSULTAZIONE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D.LGS. 152/2006 – OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE.

In riscontro alla nota di codesta Regione, acquisita al protocollo della Scrivente al prot. n. MATTM.I.38351 del 26-05-2020, relativamente alla procedura di VAS della proposta di Piano in oggetto, si trasmette il documento delle osservazioni al Rapporto ambientale e Sintesi non tecnica, prodotte dal Gruppo Tecnico Interdirezionale per le procedure di VAS regionali di questo Ministero, con la collaborazione dell'ISPRA.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

Allegati:

(1) Osservazioni MATTM_RA_PR_Porto Giulianova_Regione Abruzzo

ID Utente: 347

ID Documento: CreSS_05-Set_06-347_2020-0021

Data stesura: 10/09/2020



Resp.Set: Maggiore A.M.

Ufficio: CreSS_05-Set_06

Data: 10/09/2020

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

PIANO REGOLATORE PORTUALE DI GIULIANOVA

Osservazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sul Rapporto ambientale, Sintesi non tecnica ed altri documenti in consultazione.

<p>SOGGETTO COMPETENTE MATERIA AMBIENTALE</p> <p style="text-align: right;">IN</p>	<p>MATTM - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE Le osservazioni riportate sono il risultato della consultazione tra le Direzioni generali del MATTM, attraverso il lavoro del Tavolo interdirezionale VAS, costituitosi ad hoc per partecipare alla consultazione in ambito di VAS laddove il MATTM è individuato come Soggetto competente in materia ambientale. Il coordinamento del Tavolo viene effettuato dalla Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (CRESS) - Divisione V. Il tavolo è supportato dall'ISPRA - Servizio Valutazioni Ambientali.</p>
<p>COMPILATORE SCHEDA (NOME E COGNOME)</p>	<p>arch. ANNA MARIA MAGGIORE / arch. SERENA D'AMORA</p>
<p>TELEFONO</p>	<p>06 5722 5968 / 5905 SEGR. CRESS - DIV 5: 06 5722 5903</p>
<p>E-MAIL</p>	<p>CRESS@pec.minambiente.it CRESS-5@minambiente.it maggiore.annamaria@minambiente.it/ damora.serena@minambiente.it</p>
<p>SITO INTERNET AUTORITÀ PROCEDENTE / AUTORITÀ COMPETENTE</p>	<p>Ente Porto di Giulianova – Regione Abruzzo Rapporto ambientale, Sintesi non tecnica e altri documenti di riferimento. La documentazione in consultazione è disponibile sul portale on-line della Regione, al seguente indirizzo: http://www2.regione.abruzzo.it/xAmbiente/index.asp?modello=vasSportelloInfo&servizio=xList&stileDiv=mono&template=default&b=valAmbSt11 unitamente ad altri documenti correlati.</p>
<p>LUOGO E DATA</p>	<p>ROMA, 21/07/2020</p>

INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE/METODOLOGIA.....	4
3	OSSERVAZIONI RELATIVE A MISURE DI SVILUPPO E GESTIONE SOSTENIBILE DEL PORTO 27	
4	OSSERVAZIONI RELATIVE A DINAMICA LITORANEA E GESTIONE DEI FENOMENI DI EROSIONE COSTIERA.....	30

1 PREMESSA

La Regione Abruzzo ha comunicato a questa Direzione l'avvio delle consultazioni sul Rapporto ambientale di VAS e sulla Sintesi non tecnica (ex art. 14 del D.Lgs. 152/2006) della proposta di Piano Regolatore (PRP) del Porto di Giulianova. Il porto di Giulianova rientra tra i porti di rilevanza economica regionale e interregionale.

Nel maggio 2019 si è conclusa la fase di scoping sul Rapporto preliminare di detto Piano, ai sensi del D.Lgs. 152/06 art. 13 comma 1, la quale ha determinato la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni incluse nel Rapporto ambientale oggetto della presente consultazione.

La fase di *scoping* ha posto le basi per la definizione degli indirizzi strategici del PRP nel rispetto degli obiettivi di sostenibilità ambientale dettati dalle norme in materia e nel puntuale recepimento delle richieste d'integrazione e di approfondimento pervenute durante il processo di consultazione con i Soggetti con competenza ambientale (SCA).

Gli obiettivi prioritari del PRP, saranno perseguiti attraverso la pianificazione e realizzazione di nuove opere infrastrutturali da combinare alla razionalizzazione e ottimizzazione delle destinazioni d'uso del cluster portuale. Tali opere riguardano:

- il ridisegno dell'imboccatura portuale, anche con nuove opere marittime, per mettere in sicurezza il bacino in ogni condizione di esposizione climatica (stati di mare e vento);
- la razionalizzazione dell'uso dello specchio d'acqua portuale che, in ragione del ridisegno dell'imboccatura, diviene totalmente fruibile. Tale razionalizzazione prevede la separazione funzionale delle utenze (peschereccia, diportistica, passeggeri) anche tramite la realizzazione di opere marittime interne e connesse infrastrutture;
- lo spostamento di attività presenti nell'area retrostante la banchina di riva e l'individuazione di nuove aree di espansione per le attività di servizio al porto (mercato ittico, nuovo marina);
- la sistemazione dell'area d'intersezione città-porto con creazione di ampie aree di penetrazione che consentano la prosecuzione della città nel porto con parziale eliminazione delle barriere attualmente presenti.

La fase di consultazione sul RA, consente di determinare le eventuali misure di compensazione e mitigazione da applicare alle successive fasi di progettazione, realizzazione e gestione delle opere suddette, anche mediante il ricorso di Criteri Ambientali Minimi (CAM), con l'obiettivo di *"individuare e promuovere modelli di produzione e consumo più sostenibili favorendo il decoupling ovvero la riduzione del tasso di utilizzo delle risorse naturali per un corretto sviluppo economico e contestuale riduzione del degrado ambientale"*.

Sono stati in particolare esaminati i seguenti elaborati:

- RAPPORTO AMBIENTALE PRP-GIULIANOVA rev GRT 7_PC1 (2020)
- SNT PRP GIULIANOVA GRT2_PC1 (2020)
- RELAZIONE GENERALE (2018)
- S1 - Studio METEOMARINO (2003)
- S2 - Studio IMPATTO OPERE e INTERRIMENTO IMBOCCATURA (2003)
- S3 - Studio AGITAZIONE ONDOSA (2003)
- S4 - Studio QUALITÀ ACQUE (2003)
- S6 - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (2003)
- Tavola-08-SOVRAPPOSIZIONE-DELLA-PLANIMETRIA-DI-PROGETTO-ALLA-SITUAZIONE-ATTUALE
 - Tavola-09a-OPERE-MARITTIME-PLANIMETRIA-GENERALE
 - Tavola-09b-OPERE-MARITTIME-PLANIMETRIA-DEI-DRAGAGGI

Nei casi in cui, per maggior chiarezza espositiva, si è ritenuto opportuno riportare le esatte parole contenute nei documenti presentati, esse sono state evidenziate nella forma “*corsivo - virgolettata*”.

Tra parentesi sono riportate le pagine di riferimento.

Le osservazioni sono riportate in **neretto**.

Di seguito con PRP si intende il Piano in oggetto, con RP si intende “Rapporto Preliminare”, con RA “Rapporto Ambientale”.

2 OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE/METODOLOGIA

Osservazione n. 1: Aspetti normativi e di pianificazione portuale

L'analisi normativa, congiuntamente a quella del quadro programmatico e pianificatorio pertinente, è quella che consente l'individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti al Piano.

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 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.

Occorre segnalare che negli ultimi anni, i settori della portualità e della logistica hanno visto l'ingresso di numerosi provvedimenti, una riforma del settore e decreti di attuazione che, anche se interessano principalmente i porti di interesse nazionale ed internazionale, riguardano anche aspetti amministrativi dei porti turistici regionali e introducono principi (come una maggiore attenzione alla riduzione delle emissioni di CO₂) che potrebbero incidere su ogni livello di pianificazione portuale.

In particolare, con la riforma della legislazione portuale introdotta dal D.Lgs. 4 agosto 2016, n. 169 “*Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124*” e dal D.Lgs 13 dicembre 2017, n.232 “*Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali*”, in Italia nasce dall'esigenza di aumentare la competitività del sistema portuale italiano, modernizzandone l'assetto, anche su impulso della nuova pianificazione europea 2014-2020 in materia di Rete Trans-europea dei Trasporti (TEN-T - Regolamento UE n. 1315/2013).

Entrambi i decreti trovano origine nel Piano Strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL) approvato dal Consiglio dei Ministri il 3 luglio 2015 e adottato il 6 agosto 2015 con Decreto del Presidente del Consiglio ai sensi dell'art. 29 comma 1 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del DL n. 133 dell'11 settembre 2014 “Sblocca Italia”, al fine “*di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti*”.

Per i porti di interesse economico regionale, l'obiettivo 7 del PSNPL mira a creare una “*crescita del Sistema Mare e la massimizzazione del suo valore aggiunto nel rispetto del principio della sostenibilità*” con specifico riferimento all'efficientamento energetico e all'uso delle fonti rinnovabili. È per questo che l'art. 5 del D.lgs. 169/2016, ha previsto che le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) promuovano la redazione del Documento di Pianificazione Energetica e

Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), sulla base delle Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali adottate dalla Direzione Clima Energia del MATTM, di concerto con il MIT, con Decreto n. 408 del 17-12-2018.

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 una ampia sezione di indirizzi utili per la pianificazione ed i contenuti del rapporto ambientale di VAS regionale.

Le innovazioni apportate dalla c.d. Riforma portuale del 2016, hanno introdotto, per i porti di rilevanza economica nazionale, la nascita delle Autorità di Sistema Portuale (art. 6) e lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale delle suddette Autorità, ovvero il Piano regolatore di sistema portuale (PRdSP), all’art. 5, comma 1, in luogo dei vecchi Piani regolatori portuali.

In quanto alla pianificazione dei porti di rilevanza economica regionale, il piano regolatore portuale è adottato e approvato dalla Regione o, se presente, dall’Autorità di sistema portuale regionale previa intesa con il Comune o i Comuni interessati. Il PRdSP si compone di un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei Piani regolatori portuali (PRP) alla scala del singolo porto, tanti quanti sono i porti facenti parte del sistema.

Con riguardo agli aspetti ambientali, la legge ha cristallizzato il procedimento della Valutazione ambientale strategica (ai sensi del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) di competenza regionale per detti piani regolatori portuali alla scala del singolo porto.

Il D.Lgs 13 dicembre 2017, n.232, c.d. “correttivo porti”, di modifica alla L. 84/1994, ha introdotto una novità per la “ripartizione” delle competenze in materia di pianificazione tra porto e città. Quello che rappresenta il “sotto-ambito di interazione città-porto”, a cui sovente il RA fa riferimento definendolo di “intersezione città-porto” dove la pianificazione tende a prediligere funzioni per la nautica da diporto o funzioni per nuove attrattività urbane culturali e ricreative, con il “correttivo porti” assume un ruolo centrale per il ridisegno dei fronti d’acqua urbani.

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.

Di seguito, inoltre, si vuole fornire un inquadramento della pianificazione portuale in ragione della tipologia dell’infrastruttura, al fine di rendere più chiara l’applicabilità della norma nazionale sui porti (L. 84/94) e della norma nazionale sul procedimento di concessione demaniale per la realizzazione di porti o approdi turistici (DPR n. 509/97).

Si vuole, quindi, approfondire il tema della pianificazione portuale dei porti nazionali e regionali, ben distinti dalla portualità turistica, la quale non prevede piano regolatore portuale per il singolo porto.

Il Piano Regolatore Portuale (PRP), oggi Piano Regolatore di Sistema Portuale “è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale” ed è redatto dalla medesima Autorità.

L’ambito e l’assetto complessivo delle aree con funzioni strettamente portuali e retro-portuali, gli assi di collegamento viario e ferroviario, le aree destinate attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, all’attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal Piano Regolatore Portuale alla scala del singolo porto.

Ai sensi dell’articolo 5 comma 2-bis della Legge 84/1994, nel PRP possono essere individuati approdi turistici come definiti dall’articolo 2 del DPR 509/1997.

Ne deriva, pertanto, una configurazione di piano del tutto autonoma, scandita da precisi ambiti funzionali all’operatività portuale, individuati in attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), in conformità con le “Linee Guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale” emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Alla Commissione redattrice delle Linee Guida hanno preso parte anche rappresentanti di questo Ministero per quanto attiene la formulazione dei contenuti del Rapporto ambientale di VAS.

La legge 84/1994 individua, altresì, all’articolo 5 comma 3-bis, una diversa natura di Piano regolatore portuale, nel caso di porti di rilevanza economica regionale, escludendo quelli con destinazione turistica e per la nautica da diporto.

Nel caso dei porti di rilevanza economica regionale, qualora non sia istituita un'Autorità di Sistema portuale regionale (che adotta e approva il PRP previa intesa con il Comune o i Comuni interessati), il PRP (anch’esso con ambiti funzionali destinati alla produzione industriale, cantieristica, con individuazione della viabilità stradale e ferroviaria) è adottato e approvato dalla Regione. Le Regioni possono, peraltro, legiferare in materia di portualità regionale.

Nel caso dei porti regionali, quindi, siamo di fronte ad una pianificazione per molti aspetti simile a quella adottata per i porti nazionali, ivi compresa la procedura di Valutazione ambientale strategica ai sensi del D.lgs. 152/2006 e come correttamente recepita anche dalla Legge 84/1994 e ss.mm.ii. all’articolo 5 comma 3-ter.

Per quanto attiene i porti con funzione turistica e da diporto, la norma nazionale di riferimento è il DPR 509/1997, che disciplina il procedimento di concessione demaniale di:

- porti turistici;
- darsene turistiche all’interno di porti commerciali di rilevanza economica nazionale ed internazionale (per i quali è previsto un PRdSP);
- darsene turistiche all’interno di porti di rilevanza economica regionale (per i quali è previsto un PRP).

Negli ultimi due casi, ovviamente, ciò è possibile qualora l'atto di pianificazione preveda quella specifica destinazione funzionale.

In ultimo, si consiglia di consultare anche i seguenti testi:

- *Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale, Roma, 2017.*
- *Pavia R., Di Venosa M., Waterfront. Dal conflitto all'integrazione, Editore List, Trento, 2012.*
- *PIANC, Permanent International Association of Navigation Congresses, RecCom WG 149 (Part 4): Guidelines for Marina Design, 2017.*
- *le raccomandazioni e le buone pratiche della ESPO (European Sea Port Organization) con particolare riguardo all'iniziativa ambientale EcoPorts, nel settore portuale europeo. Ecoports è finalizzato a sensibilizzare sulla protezione ambientale attraverso la cooperazione*

e la condivisione delle conoscenze tra i porti e migliorare gestione ambientale. Si consiglia di consultare il documento fondamentale "ESPO Green Guide. Towards excellence in port environmental management and sustainability" del 2012 e le pubblicazioni più recenti reperibili al link <https://www.ecoport.com/publications>.

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.

Le finalità del Decreto Legislativo sono la definizione e l'adozione delle misure necessarie per conseguire o mantenere un buono stato ecologico dell'ambiente marino entro il 2020. Questo obiettivo è perseguito tramite la definizione e l'attuazione di Programmi di Monitoraggio e di Misure della MSFD, sviluppati a partire dagli 11 Descrittori della Strategia Marina e sulla base dei Target ambientali associati.

Le linee di indirizzo generali della Strategia Marina sono finalizzate a:

- proteggere e preservare l'ambiente marino, prevenirne il degrado o, laddove possibile, ripristinare gli ecosistemi marini nelle zone in cui abbiano subito danni;
- prevenire e ridurre gli apporti nell'ambiente marino, nell'ottica di eliminare progressivamente l'inquinamento per garantire che non vi siano impatti o rischi significativi per la biodiversità marina, gli ecosistemi marini, la salute umana o gli usi legittimi del mare.

Al fine di conseguire tali linee di indirizzo, la Strategia Marina applica l'approccio ecosistemico alla gestione delle attività umane, assicurando che la pressione collettiva di tali attività sia mantenuta entro livelli compatibili con il conseguimento di un buono stato ecologico e che la capacità degli ecosistemi marini di reagire ai cambiamenti indotti dall'uomo non sia compromessa, consentendo nel contempo l'uso sostenibile dei beni e dei servizi marini da parte delle generazioni presenti e future.

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).

Il Decreto istituisce un quadro per la PSM al fine di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime, lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine, assicurando la protezione dell'ambiente marino e costiero mediante l'applicazione dell'approccio ecosistemico, tenendo conto delle interazioni terra-mare e del rafforzamento della cooperazione transfrontaliera, in conformità alle pertinenti disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982 e ratificata con legge 2 dicembre 1994, n. 689.

Attualmente non esistono Piani Spaziali Marittimi (PSM) giuridicamente vincolanti per l'Italia. L'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.

Le linee guida indicano, in particolare, che l'attuazione dell'approccio ecosistemico nel processo di definizione dei Piani Spaziali Marittimi dovrà sostanzialmente svolgersi su due livelli:

- **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.**

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.

Si suggerisce, a titolo non esaustivo, di tenere conto anche i seguenti documenti strategici e di indirizzo in ambito comunitario:

- *Comunicazione - La politica europea per il trasporto marittimo fino al 2018* che definisce i principali obiettivi strategici della politica europea per il trasporto marittimo e raccomanda azioni per rafforzare la competitività, sostenibilità e compatibilità ambientale.

- *Comunicazione su una politica europea dei porti* del 2007 con particolare riguardo alla costruzione di nuovi impianti o al miglioramento degli impianti portuali esistenti nel rispetto dell'ambiente.

- *Piano d'azione per una politica marittima integrata per l'unione europea* per il perseguimento di obiettivi di riduzione dell'impatto dei cambiamenti climatici nelle zone costiere, favorendone l'adattamento di riduzione dell'inquinamento e delle emissioni di gas effetto serra da navi, nonché per migliorare la qualità della vita nelle regioni costiere.

Nella tabella riportata a pagina 37 relativa agli obiettivi di Piano, sarebbe opportuno considerare anche la gestione dei rifiuti portuali, attraverso il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti portuali, quale efficace strumento “per delineare un modello di gestione integrata ambientale che favorisca la riduzione degli scarichi in mare dei rifiuti prodotti dalle navi”.

In ultimo, si suggerisce di integrare il punto “1.1 Quadro di riferimento Normativo per il PRP e la relativa VAS”, lettera b) “ordinamento nazionale” con le disposizioni di cui al Dlgs 152/2006 per i profili di interesse ambientale derivanti dall'attuazione del Piano. In particolare, si ritiene necessario l'inserimento dell'art. 109, comma 2 e comma 5 - bis, del Dlgs 152/2006, e del DM 173/2016 *Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini*.

Osservazione n. 2: Stato di fatto

Al par. 2.1 del RA (pagg. 13-15) si apprende che “*La prima versione della proposta del PRP in esame, è stata redatta (2001-2002)*” a cura dell'Ente Porto di Giulianova su delega della Regione Abruzzo e che “*Unitamente ad una serie di studi specialistici (comprensivi anche dello Studio di Impatto Ambientale) questa proposta del PRP (nel seguito indicata come proposta PRP-2003) è stata recepita e condivisa*”.

A seguito delle concertazioni con l'Ufficio Circondariale Marittimo di Giulianova, quale Autorità Marittima territorialmente competente, e con il Comune di Giulianova la proposta di PRP è giunta ad una versione nel testo indicata come proposta di PRP-2009.

“*In ragione delle subentrate disposizioni normative sulle procedura di VAS per i piani e programmi (D.Lgs 152/2006), il 2/03/2010 presso gli uffici dell'allora “Task Force dell'Autorità Ambientale Abruzzo” (convocazione con note del 20/01/2010 n. prot. 1170 e del 25/01/2010 n. prot. 1394) si è tenuta una specifica riunione, con la partecipazione dei rappresentanti del*

CIRCOMARE-Giulianova e dell'Ente Porto di Giulianova, finalizzata a formalizzare il procedimento amministrativo-burocratico di VAS. In quella sede "è stato suggerito di riassumere nel Rapporto Preliminare di Scoping la procedura di pianificazione finora espletata, evidenziando i momenti e gli esiti delle consultazioni, e di riportare nel successivo Rapporto Ambientale gli studi di valutazione già eseguiti, integrandoli, eventualmente, con aggiornamento di dati"

"Dal 2010 al 2018 sono stati espletati ulteriori momenti di valutazione, di condivisione e di intesa, al fine di perseguire l'adozione ed approvazione, da parte della Regione Abruzzo (18), del PRP del Porto di Giulianova anche per gli aspetti afferenti le valutazioni di compatibilità ambientale in merito alle condizioni di "sviluppo sostenibile" del territorio" ed infine "con Decreto n.14/2018 del 10/09/2018 l'Ufficio Circondariale Marittimo ha rinnovato l'adozione della proposta del Piano Regolatore del Porto di Giulianova che nel seguito del presente documento è indicato come PRP-2009 e che riporta in allegato anche lo Studio di Impatto Ambientale redatto nel 2003"

Nel frattempo "alcune delle nuove opere infrastrutturali (molo interno e nuova diga foranea nord) previste sin dalla prima stesura del PRP (nel 2001) sono già state poste in opera per adempiere alle improrogabili esigenze di messa in sicurezza delle imbarcazioni (per la navigazione all'imboccatura del porto e per lo stazionamento agli ormeggi)" (pag. 16 del RA).

Quanto sopra riportato mette in evidenza la complessità del percorso di definizione del PRP, da cui discende la necessità che la valutazione ambientale strategica attualmente in corso accompagni la definizione di un Piano complessivo che chiaramente ricomprenda tutti i contenuti di pianificazione strategica e tutte le opere e interventi previsti esplicitando quali sono quelli già realizzati.

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.

Osservazione n. 3: Obiettivi generali di sostenibilità ambientale e obiettivi ambientali specifici

Ai parr. 8.1 e 8.4 del RA è affrontato il tema degli Obiettivi del PRP, inoltre a pag. 42, illustrando *"La pertinenza del PRP-2009 per l'integrazione ambientale e lo sviluppo sostenibile"*, si afferma che *"non si può prescindere da principi di tutela e protezione ambientale adeguati per preservare la qualità e quantità delle risorse naturali dell'ambiente marino indispensabili per un corretto e duraturo sviluppo"*.

Nella Tabella 3 a pag. 37 del RA sono riportati gli obiettivi considerati nella attività di pianificazione, tra i quali figurano, per la natura stessa del PRP, anche obiettivi di carattere ambientale, quali ad es. l'obiettivo n. 2 *"Evitare che il nuovo assetto portuale possa innescare fenomeni erosivi e modificare negativamente la forma planimetrica e la estensione delle spiagge adiacenti e limitrofe"* e l'obiettivo n. 3 *"Migliorare il trasporto litoraneo dei sedimenti mediante conformazioni ottimali delle opere esterne portuali"*.

Figura poi l'obiettivo 1 *"Prevedere uno sviluppo delle distinte attività portuali comunque sostenibile e compatibile con le peculiarità ambientali del posto"*, che però è espresso in modo generico, senza esplicitare come esso venga sostanziato, attraverso quali azioni e quali componenti ambientali/fattori antropici siano interessati. Tale obiettivo infatti non compare più nella analisi di valutazione dei possibili effetti del piano e nella individuazione degli indicatori per il monitoraggio degli effetti del PRP (cap. 14 del RA).

Non è stato quindi condotto un percorso esplicito di individuazione di ulteriori obiettivi generali di sostenibilità ambientale pertinenti al Piano, desunti dalla normativa ambientale e dalla

pianificazione/programmazione pertinente, e di ulteriori obiettivi ambientali specifici, oltre a quelli caratteristici del PRP, che il Piano può contribuire a perseguire, come ad esempio in tema di energia ed emissioni in atmosfera, qualità delle acque marino-costiere e biodiversità, con particolare riguardo all'ambiente marino.

Si ritiene pertanto auspicabile riconsiderare il percorso di definizione di obiettivi ambientali specifici per il PRP, evidenziando quali azioni e come concorrono al perseguimento di tali obiettivi al fine di assicurare che il PRP contribuisca alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

Osservazione n. 4: Analisi di coerenza esterna

La coerenza esterna tiene in considerazione le relazioni tra gli obiettivi del PRP e quelli degli altri piani e programmi pertinenti, al fine di verificare la compatibilità, l'integrazione ed il raccordo degli obiettivi rispetto alle linee generali della programmazione settoriale ed intersettoriale. Infatti, coerentemente con quanto stabilito dall'Allegato VI di cui all'art. 13 del D.Lgs. 152/2006 e smi, l'analisi di coerenza esterna deve essere svolta in considerazione di tutti quegli obiettivi di sostenibilità ambientale stabiliti dalle politiche internazionali, comunitarie e nazionali e dagli strumenti di pianificazione e programmazione del settore Ambiente.

In tale contesto, relativamente alla pianificazione e alle politiche ambientali in ambito marino, il RA non prende in considerazione la Direttiva Quadro sulla Strategia Marina 2008/56/UE (recepita in Italia con D.Lgs 190/2010) né la Pianificazione Spaziale Marittima Direttiva 2014/89/UE (recepita in Italia con D.Lgs 201/2016), i cui obiettivi di protezione ambientale devono essere considerati nella pianificazione del nuovo PRP.

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.

Si raccomanda, inoltre, di tenere conto di quanto già indicato nella Osservazione n.1, relativamente alla Pianificazione dello spazio marittimo (PSM).

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.

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.

Osservazione n. 5: Analisi di coerenza interna

In assenza di un percorso di definizione di obiettivi ambientali specifici per il piano (Osservazione n. 3), non è stata condotta una analisi di coerenza tra questi e le azioni del PRP.

Si ritiene pertanto auspicabile 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.

Osservazione n. 6: Coerenza con la SNSvS

Con specifico riguardo a quanto riportato al Capitolo 8.6 del RA, il Piano Regolatore Portuale (PRP) ha il compito di rispondere a tutte le esigenze di regolazione, programmazione, gestione e controllo, impostando strategie di interventi e di gestione da attuare nel tempo, per il perseguimento di obiettivi futuri indirizzati verso uno sviluppo sostenibile. A sostegno di quanto detto, il primo obiettivo ambientale del Piano ribadisce: *“Prevedere uno sviluppo delle distinte attività portuali comunque sostenibile e compatibile con le peculiarità ambientali del posto”* considerando l’equilibrio ambientale un bene primario.

In linea con le politiche nazionali ed europee in materia di strategie di interventi e gestione il Piano si articola in quattro obiettivi prioritari, tre macro-interventi ed infine 14 obiettivi ambientali che hanno orientato le scelte di pianificazione.

In generale, il contributo del PRP risulta positivo, maggiore attenzione dovrà essere messa in campo rispetto agli interventi, in fase di attuazione, delle azioni compatibili con il contesto paesaggistico. Si auspica che per quanto riguarda lo smaltimento del materiale residuo, si possa attuare, come evidenziato nel Piano, il riutilizzo del materiale in loco per la realizzazione dei nuovi terrapieni gestendo la porzione rimanente nel massimo rispetto dell’ambiente.

Aspetto sicuramente positivo è l’utilizzo dei Criteri Ambientali Minimi (CAM) che hanno l’obiettivo di individuare e promuovere modelli di produzione e consumo più sostenibili favorendo la riduzione del tasso di utilizzo delle risorse naturali per un corretto sviluppo economico e la contestuale riduzione del degrado ambientale (decoupling).

Le Aree interessate della Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile sono:

- Area Persone, dove si individua una scelta strategica “Promuovere la salute e il benessere”
- Area Pianeta, con due scelte strategiche, la prima “Garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali”, la seconda “Creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali”.
- Area Prosperità, con due scelte strategiche, la prima “Affermare modelli sostenibili di produzione e consumo” e la seconda “Decarbonizzare l’economia”.

Gli indicatori individuati nel Piano connessi agli aspetti ambientali messi in relazione agli obiettivi e ai relativi interventi di Piano risultano essere raggruppati in 3 set “Riqualficazione dell’imboccatura attuale”, “Razionalizzazione delle strutture interne” e “Aumento sicurezza portuale”, in totale gli indicatori presi in considerazione sono 43. Il Piano prevede una serie di strumenti di supporto alle attività di comunicazione ambientale, quali Siti web e workshop ed un report di monitoraggio con cadenza triennale.

Si raccomanda di utilizzare in fase di attuazione del Piano gli indicatori di monitoraggio individuati nel Rapporto Ambientale.

PERSONE	Azioni	Macro Intervento	Obiettivi Ambientali	Indicatori
<p>PROMUOVE RE LA SALUTE E IL BENESSERE</p>	<p>A1 Riqualificazi one dell'attuale imboccatura portuale e dell'avampor to</p>	<p>MI1Demolizio ne del pennello attualmente aggettante dalla diga foranea e la costruzione di due colmate di ampliamento delle dighe foranee esistenti, aventi comunque un'estensione limitata</p>	<p>OA2Evitare che il nuovo assetto portuale possa innescare fenomeni erosivi e modificare negativament e la forma planimetrica e la estensione delle spiagge adiacenti e limitrofe.</p> <hr/> <p>OA5 Contenere fenomeni di insabbiament o dell'imboccat ura portuale</p>	<p>2. Interventi di riqualificazione/ammoderna mento hotel e/o stabilimenti balneari a sud del Porto</p> <hr/> <p>16. n. di segnalazioni di difficoltà di accesso per basso fondale</p>
	<p>A2Messa in sicurezza delle imbarcazioni agli ormeggi e uso razionale della banchina di riva per la nautica da diporto</p>	<p>MI2Realizzazi one di un molo interno per la delimitazione di una darsena dedicata ai pescherecci</p>	<p>OA9Assicurar e spazi adeguati all'attività cantieristica riducendo l'attuale livello di rischio di incidenti</p>	<p>26. n. infortuni addetti struttura portuale nelle attività cantieristiche (comprese le operazioni alaggio)</p>
			<p>OA11Migliora re la viabilità esterna ed interna</p>	<p>36. n. di superamenti dei livelli attesi (I percorsi devono essere ottimizzati</p>

PIANETA		Azioni	MacroIntervento	Obiettivi Ambientali	Indicatori
<p>GARANTIRE UNA GESTIONE SOSTENIBILE DELLE RISORSE NATURALI</p>	<p>Mantenere la vitalità dei mari e prevenire gli impatti sull'ambiente marino e costiero</p>	<p>A1 Riqualificazione dell'attuale imboccatura portuale e dell'avamposto</p>	<p>MI1 Demolizione del pennello attualmente aggettante dalla diga foranea e la costruzione di due colmate di ampliamento delle dighe foranee esistenti, aventi comunque un'estensione limitata</p>	<p>OA2 Evitare che il nuovo assetto portuale possa innescare fenomeni erosivi e modificare negativamente la forma planimetrica e la estensione delle spiagge adiacenti e limitrofe.</p>	<p>6. Avanzamento arretramento della linea di costa fino a 1000 ml a nord del porto</p> <hr/> <p>7. Avanzamento arretramento della linea di costa fino a 1000 ml a sud del porto</p>
				<p>OA3 Migliorare il trasporto litoraneo dei sedimenti mediante conformazioni ottimali delle opere esterne portuali</p>	<p>12.e 13. Qualità delle acque di balneazione nel primo punto di monitoraggio a nord del porto</p>
				<p>OA6 Ottimizzare in via prioritaria l'utilizzo dello specchio d'acqua portuale esistente senza includere nuovi specchi</p>	<p>23. (7.) Avanzamento arretramento della linea di costa fino a 1000 ml a sud del porto</p>

PIANETA	Azioni	MacroIntervento	Obiettivi Ambientali	Indicatori
			d'acqua nel perimetro portuale	
	A2 Messa in sicurezza delle imbarcazioni agli ormeggi e uso razionale della banchina di riva per la nautica da diporto	MI2 Realizzazione di un molo interno per la delimitazione di una darsena dedicata ai pescherecci	OA9 Assicurare e spazi adeguati all'attività cantieristica riducendo l'attuale livello di rischio di incidenti	27. Analisi acqua all'interno bacino portuale
			OA11 Migliorare la viabilità esterna ed interna	37. (27) Analisi acqua all'interno bacino portuale
Arrestare il consumo del suolo e combattere la desertificazione	A1 Riqualificazione dell'attuale imboccatura portuale e dell'avamposto	MI1 Demolizione del pennello attualmente aggettante dalla diga foranea e la costruzione di due colmate di ampliamento delle dighe foranee esistenti, aventi comunque un'estensione limitata	OA2 Evitare che il nuovo assetto portuale possa innescare fenomeni erosivi e modificare negativamente la forma planimetrica e la estensione delle spiagge adiacenti e limitrofe.	4. Bilancio avanzamento arretramento della linea di costa fino a 1000 ml a nord del porto 5. Bilancio avanzamento arretramento della linea di costa fino a 1000 ml a sud del porto
			OA5 Contenere i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale	17. Analisi colonna d'acqua
			OA6 Ottimizzare in via prioritaria l'utilizzo dello specchio	22. (5.) Bilancio avanzamento arretramento della linea di costa fino a 1000 ml a sud del porto

PIANETA	Azioni	MacroIntervento	Obiettivi Ambientali	Indicatori
			<p>d'acqua portuale esistente senza includere nuovi specchi d'acqua nel perimetro portuale</p> <p>OA10Puntare alla realizzazione di un sistema integrato porto-città-territorio attraverso una risistemazione e del "waterfront" cittadino</p>	<p>32. Interventi di riqualificazione edilizia e/o urbana nella zona retrostante alla fascia portuale</p>
<p>CREARE COMUNITÀ E TERRITORI RESILIENTI, CUSTODIRE I PAESAGGI E I BENI CULTURALI</p>	<p>Assicurare elevate prestazioni ambientali di edifici, infrastrutture e spazi aperti</p>	<p>MI1Demolizione del pennello attualmente aggettante dalla diga foranea e la costruzione di due colmate di ampliamento delle dighe foranee esistenti, aventi comunque un'estensione limitata</p>	<p>OA2Evitare che il nuovo assetto portuale possa innescare fenomeni erosivi e modificare negativamente la forma planimetrica e la estensione delle spiagge adiacenti e limitrofe.</p> <p>OA10Puntare alla realizzazione di un sistema integrato porto-città-territorio attraverso una risistemazione e del</p>	<p>3. Interventi riqualificazione edilizia e/o urbana a sud del porto</p> <p>31. Interventi di riqualificazione/ammodernamento edilizia e/o urbana nella zona retrostante alla fascia portuale</p>

PIANETA	Azioni	MacroIntervento	Obiettivi Ambientali	Indicatori
			“waterfront” cittadino	
Assicurare lo sviluppo del potenziale, la gestione sostenibile e la custodia dei territori, dei paesaggi e del patrimonio culturale	A2 Messa in sicurezza delle imbarcazioni agli ormeggi e uso razionale della banchina di riva per la nautica da diporto	MI2 Realizzazione di un molo interno per la delimitazione di una darsena dedicata ai pescherecci	OA11 Migliorare la viabilità esterna ed interna	35. n di attività economiche attivate nell’ambito portuale
	A1 Riqualificazione dell’attuale imboccatura portuale e dell’avamposto	MI1 Demolizione del pennello attualmente aggettante dalla diga foranea e la costruzione di due colmate di ampliamento delle dighe foranee esistenti, aventi comunque un’estensione limitata	OA2 Evitare che il nuovo assetto portuale possa innescare fenomeni erosivi e modificare negativamente la forma planimetrica e la estensione delle spiagge adiacenti e limitrofe. OA10 Puntare alla realizzazione di un sistema integrato porto-città-territorio attraverso una risistemazione e del “waterfront” cittadino	14. e 23. (8.) Visuale del mare dall’interno del porto, dalla banchina di riva 33. Interventi di riqualificazione Paesaggistica/arredo urbano

PROSPERITÀ	Azioni	Macro Interventi	Obiettivi Ambientali	Indicatori
Abbatte la produzione di rifiuti e promuove e il mercato delle materie prime seconde	A1 Riqualificazione dell'attuale imboccatura portuale e dell'avanporto	MI1 Demolizione del pennello attualmente aggettante dalla diga foranea e la costruzione di due colmate di ampliamento delle dighe foranee esistenti, aventi comunque un'estensione limitata	OA2 Evitare che il nuovo assetto portuale possa innescare fenomeni erosivi e modificare negativamente la forma planimetrica e la estensione delle spiagge adiacenti e limitrofe.	19. Metri cubi di sedimenti di tipo C, D (DM173.16)
			OA9 Assicurare spazi adeguati all'attività cantieristica riducendo l'attuale livello di rischio di incidenti	28. Analisi dei sedimenti all'interno del bacino portuale fino a 0,5 m di profondità 29. Realizzazione isola dedicata alla raccolta dei rifiuti in mare (marine litter)
Promuove e la domanda e accrescere l'offerta di turismo sostenibile	A2 Razionalizzazione delle strutture interne	MI2 Realizzazione di un molo interno per la delimitazione di una darsena dedicata ai pescherecci	OA6 Ottimizzare in via prioritaria l'utilizzo dello specchio d'acqua portuale esistente senza includere nuovi specchi d'acqua nel perimetro portuale	12. Qualità delle acque di balneazione nel primo punto di monitoraggio a sud del Porto 20 n. nuove attività attivate nell'ambito portuale
			OA3 Migliorare il trasporto litoraneo dei sedimenti mediante conformazioni ottimali delle opere esterne portuali	13. Qualità delle acque di balneazione nel primo punto di monitoraggio a nord del porto 1. Costo al mq delle abitazioni in affitto e/o in vendita nella zona tra la struttura portuale e la foce del fiume Tordino 2. Interventi di riqualificazione/ammodernamento hotel e/o stabilimenti a sud del porto

PROSPERITÀ	Azioni	Macro Interventi	Obiettivi Ambientali	Indicatori
			<p>OA5 Contenere fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale</p> <p>OA10 Puntare alla realizzazione di un sistema integrato porto-città-territorio attraverso una risistemazione del "Waterfront" cittadino</p>	<p>15. Costo complessivo interventi di dragaggio diminuzione</p> <p>30. Costo al mq delle abitazioni in affitto e/o in vendita nella zona retrostante alla fascia portuale</p>
Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci	A2 Razionalizzazione e delle strutture interne	MI1 Demolizione del pennello attualmente aggettante dalla diga foranea e la costruzione di due colmate di ampliamento delle dighe foranee esistenti, aventi comunque un'estensione limitata	OA11 Migliorare la viabilità esterna ed interna.	<p>39 Numero delle iniziative/attività connesse alla pista Biketocoast Abruzzo</p> <p>40 n. passeggeri in transito (arrivi partenze)</p> <p>41 n. di superamenti dei livelli attesi rispetto al PCA</p>

Osservazione n. 7: Coerenza con il PAES di Giulianova

Alle pagg. 107-108 del RA, relative alla verifica di coerenza del PRP con il Piano DI Azione per l'Energia Sostenibile del comune di Giulianova, si afferma che "Gli obiettivi del PAES erano ridurre le emissioni di CO2 in città, aumentare l'efficienza energetica e incentivare l'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili" e che "Le considerazioni su riportate evidenziano una trascurabile incidenza di consumo delle dinamiche portuali rispetto ai consumi energetici complessivi del territorio comunale di Giulianova. Gli Obiettivi del PRP comunque risultano in coerenza con i PAES e più in generale con le politiche di energy saving"

Non è chiaro 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, dal momento che non si riscontrano obiettivi specifici per il fattore Energia ed emissioni in atmosfera, né sono in alcun modo descritte azioni che vadano nella direzione degli obiettivi del PAES.

Si ritiene pertanto opportuno fornire tale precisazione.

Osservazione n. 8: Individuazione delle azioni di Piano e valutazione dei relativi effetti ambientali

A pag. 130 del RA si afferma che *“Un nodo fondamentale della pianificazione è rappresentato, tuttavia, dall’attuale basso rapporto aree di servizio-area di bacino che non consente la valorizzazione completa di tutte le funzioni connesse con la struttura portuale. La possibilità di creare una ampia area di servizio sul molo sud rappresenta una possibile soluzione al problema. Tuttavia per le considerazioni svolte in apertura, il gruppo di progettazione ritiene di non procedere ad una scelta in tal senso poiché valutazioni di carattere ambientale e di cultura locale suggeriscono prudenza in tal senso. Le modifiche apportate alla struttura dalla ipotesi pianificatoria andranno valutate attentamente nel corso degli anni per quanto riguarda le ripercussioni sul territorio e, solo dopo un certo tempo di riflessione si potrà eventualmente optare per soluzioni più radicali che sarebbero di sicura efficacia tecnica ma che rappresenterebbero oggi una modifica piuttosto radicale per la città di Giulianova ed il suo ambiente”*.

La considerazione riportata risulta piuttosto vaga. Si rappresenta comunque che la sede più opportuna per affrontare e valutare quelle che vengono definite “modifiche radicali” è proprio quella della Valutazione Ambientale Strategica.

A pag. 57 della Rel. Gen. si legge che *“le attività del diporto nautico e della pesca sportiva, ..., certamente determinano la necessità di prevedere aree di parcheggio adeguate sia per la sosta giornaliera che per la sosta settimanale (in relazione all’attività di crociere estive). Attualmente il dimensionamento dei parcheggi appare del tutto insufficiente e questo aspetto è stato tenuto in considerazione primaria durante il processo pianificatorio. Oltre ai 170 posti auto attualmente in via di realizzazione nelle immediate vicinanze del molo sud, ..., sono previsti ulteriori 300 posti da realizzarsi, interrati, in parte a sud nei pressi della piazza retrostante il molo sud ed in parte a nord al disotto di piazza Dalmazia”*.

A tale proposito si osserva che non risulta chiaro se tali azioni siano ricomprese tra le azioni del PRP in esame o di altra pianificazione, dal momento che di esse non si fa menzione nel RA. Qualora siano ricomprese nel PRP, si rappresenta l’importanza di inserirle, nell’ambito del percorso di Valutazione Ambientale Strategica, con particolare riguardo alla realizzazione di parcheggi sotterranei, al fine di individuarne i possibili effetti ambientali significativi.

Dalla Tavola-09b-OPERE-MARITTIME-PLANIMETRIA-DEI-DRAGAGGI si apprende che nell’ambito delle azioni delineate dal PRP sono previsti anche interventi di dragaggio e a pag. 16 del RA si legge che *“più recentemente (primavera 2018), per le finalità di lavori di ripascimento dei litorali del Comune di Alba Adriatica, conformemente alle disposizioni del DM 173/2016, sono stati eseguiti anche interventi di dragaggio dei fondali dell’area di avamposto delimitata tra il nuovo molo nord del porto e le preesistenti opere foranee del porto”*.

La tematica dei dragaggi e della gestione dei sedimenti di dragaggio non viene però affrontata nell’ambito del PRP e della relativa VAS. A tale proposito si osserva l’importanza della programmazione delle azioni di gestione dei sedimenti di dragaggio, anche al fine di corrispondere al principio dettato dalla convenzione di Londra e del relativo Protocollo di considerare il sedimento come una risorsa e non, aprioristicamente, come un rifiuto, come invece sembrerebbe dalla descrizione del sistema degli indicatori per il monitoraggio del piano (vedi osservazione n. 12), anche in sinergia con altre pianificazioni insistenti sulla costa abruzzese, quali ad esempio:

- il Piano Demaniale Marittimo della Regione Abruzzo, che tra i suoi obiettivi generali individua “Monitorare e tutelare il territorio, nelle aree a rischio di erosione, attraverso la programmazione di interventi per la protezione/recupero dell’ambiente costiero mediante opere a difesa della terra (ripascimento morbido – ...)” (OG7);
- il redigendo Piano di Difesa delle Coste della Regione Abruzzo, che tra i suoi obiettivi diretti individua la “Gestione sostenibile ed efficiente delle risorse del sistema costiero abruzzese, individuando economie di scala anche attraverso interventi innovativi” (obiettivo n. 3), con particolare riguardo a “Integrare le attività di ripascimento con le manutenzioni delle imboccature portuali e dei bacini” e “Promuovere l’economia circolare nella gestione dei sedimenti (reperimento delle sabbie, trattamento e localizzazione finale)”,

ponendo quindi attenzione alla possibilità di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio conseguenti ai possibili fenomeni di insabbiamento dell’imboccatura per compensare i possibili fenomeni erosivi lungo la costa regionale, in linea con le indicazioni fornite nelle “Linee guida nazionali per la difesa della costa dai fenomeni di erosione e dagli effetti dei cambiamenti climatici” (MATTM-Regioni, 2018) in merito ai principi e alle modalità di gestione.

Si ritiene pertanto opportuno 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.

Osservazione n. 9: Analisi del contesto

In linea generale, si ritiene opportuno riconsiderare l’analisi del contesto alla luce dell’osservazione n. 3 (e quindi a seguito della individuazione di ulteriori obiettivi ambientali specifici, oltre a quelli caratteristici del PRP, che il Piano può contribuire a perseguire, come ad esempio in tema di energia ed emissioni in atmosfera, qualità delle acque marino-costiere e biodiversità, con particolare riguardo all’ambiente marino), delle osservazioni relative ai punti di seguito riportati e delle osservazioni relative alle misure di sviluppo e gestione sostenibile del porto (sezione 3 della presente relazione).

Lo stato conoscitivo del contesto ambientale si dovrebbe basare sull’analisi di tutti i fattori ambientali significativi che potrebbero interferire anche indirettamente con l’attuazione delle azioni previste dal nuovo PRP, eseguita a differente scala di indagine (vasta e locale). Le informazioni prese in considerazione dovrebbero riguardare tutte quelle il cui reperimento sia possibile, contenute per lo più in studi bibliografici, ricerche specifiche, monitoraggi in situ, sistemi informativi territoriali, geoportali, foto aeree, cartografie di settore, strumenti pianificatori e programmatici, ecc..

Sulla base di quanto appena enunciato, relativamente al contesto dell’ambiente marino dell’area in esame, il RA analizza esclusivamente la linea di costa e la qualità delle acque costiere, quest’ultima intesa solo nei termini di “balneazione”. A tale riguardo, manca un inquadramento geologico e geomorfologico marino, con particolare riguardo alla caratterizzazione dei fondali e alle dinamiche idrografiche dell’area.

In riferimento alla trattazione delle acque costiere sarebbe opportuno riportare le informazioni desunte dal monitoraggio periodico dell’ARTA Abruzzo. Infatti, il RA riporta solo la qualità delle acque nei termini di balneazione.

Inoltre, non emerge il concetto di biodiversità marina; manca, infatti, una caratterizzazione di specie ed habitat, con particolare riguardo all'ecosistema bentonico e nectonico, anche in riferimento alla presenza nell'area in esame di aree di interesse naturalistico e conservazionistico (Siti Natura 2000, EUAP, IBA) che potrebbero essere potenzialmente interessate dalla realizzazione delle opere previste dal nuovo PRP oggetto di valutazione. Infatti, in considerazione del trasporto litoraneo che, lungo la costa adriatica è principalmente rivolto verso sud, e, considerata la distanza tra il porto di Giulianova e le aree naturali protette, dovrebbero essere caratterizzati i seguenti siti: EUAP 1202 "Riserva naturale controllata Borsacchio" e EUAP 1226 "Area marina protetta Torre del Cerrano", anche SICIT7120215. Considerata l'importanza della "Riserva naturale controllata Borsacchio" anche dal punto di vista della presenza di uccelli, dovrebbero essere analizzati i siti sensibili dell'avifauna (riproduzione, sosta, svernamento), tenendo conto dell'interesse conservazionistico delle specie presenti e della presenza dei siti di sosta per gli uccelli migratori.

I dati, in riferimento al contesto ambientale analizzato, non risultano sempre aggiornati (ad esempio, per la qualità delle acque superficiali si fa riferimento a studi del 2003). Per tale motivo, 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.

Di seguito, alcune raccomandazioni specifiche:

a) Ambito di influenza territoriale

A pag. 43 del RA si legge che *"nel Rapporto Ambientale viene effettuata una analisi sul territorio comunale, mettendo in evidenza i principali aspetti ambientali, territoriali e socio-economici che possono essere condizionati dall'attuazione del Piano Regolatore Portuale..."*.

A pag. 30 del RA si legge che *"attualmente sono per lo più le attività ricreative legate al diporto nautico ed alla pesca sportiva che risultano essere l'elemento di relativa novità che consente la previsione di futura espansione"* e a pag. 66 del RA il Proponente, in relazione al Porto di Giulianova, afferma che *"le autorità competenti si stanno interessando alla realizzazione di strutture che favoriscano lo sviluppo di rotte verso i Paesi balcanici, con la possibilità di intensificare i rapporti di cooperazione con quelle zone"*.

Alla luce di tali considerazioni appare opportuno riconsiderare 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.

b) Siti di bonifica (trattati nella tematica "salute pubblica")

Alle pagg. 57 e 58 del RA si afferma che *"Dall'allegato 1 dell'Anagrafe regionale dei siti sottoposti a procedura di bonifica ai sensi dell'art. 251 del D.Lgs. 251/06 e s-m-i., relativamente alla Provincia di Teramo ed in particolare al comune di Giulianova, si evince che è presente nell'elenco il sito denominato "Porto Molo Nord - Molo Nord Giulianova API-AGIP" e "Dall'allegato 2 "Elenco dei siti a rischio potenziale di contaminazione sottoposti o da sottoporre a verifiche ambientali", relativamente alla Provincia di Teramo ed in particolare al comune di Giulianova, si evince che è presente nell'elenco il sito denominato "Porto Molo Nord - Molo Nord Giulianova API-AGIP"."*

A tale proposito si ricorda che la gestione dei siti contaminati è regolamentata dal D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. (Parte IV, Titolo V) e che le attività che in tali siti interferiscono con le matrici ambientali (suolo, materiali di riporto, sottosuolo ed acque sotterranee) presuppongono la previa caratterizzazione delle aree interessate dagli interventi secondo le procedure definite dall'art. 242 del D. Lgs. 152/2006.

Inoltre, completata la fase di caratterizzazione che restituisce il quadro ambientale dell'area, gli interventi devono essere effettuati nel rispetto delle condizioni previste dalla sopra riportata norma e pertanto l'autorità competente deve verificare che le opere non interferiscano con le future attività di bonifica, sia assicurata la tutela sanitaria dei lavoratori e dei fruitori dell'area e non si verifichi un aumento dei livelli di inquinamento delle matrici ambientali interessate e, in particolare, delle acque sotterranee.

c) **Qualità delle acque marino costiere**

A pag. 28 del RA si legge che *“il presente rapporto ambientale considera le tematiche della qualità delle acque marine e della balneazione a partire dai dati elaborati dalla Regione Abruzzo e da Arta su tali tematiche”*.

Nel paragrafo dedicato alla descrizione della qualità delle acque marino costiere (par. 9.6 a pag. 59 del RA) vengono però illustrati i soli dati relativi al monitoraggio ai sensi della Direttiva 2006/7/CE (relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione) riferiti al periodo 2012-2015.

A tale proposito si osserva che è necessaria una attualizzazione della caratterizzazione mediante l'esame dei dati dei controlli periodicamente effettuati da ARTA Abruzzo e resi disponibili attraverso l'applicazione web sulle Acque di balneazione (<https://www.artaabruzzo.it/applications/balneazione/>) e comunicati al Ministero della Salute che li rende disponibili sul proprio Portale Acque (<http://www.portaleacque.salute.gov.it/PortaleAcquePubblico/mappa.do>).

Tuttavia si ricorda che il monitoraggio effettuato in attuazione della Direttiva sulle acque di balneazione prende in considerazione i soli parametri microbiologici Enterococchi intestinali ed *Escherichia coli* e pertanto le informazioni da esso derivanti non possono essere considerate esaustive ai fini della caratterizzazione della qualità delle acque marino-costiere.

A tale scopo si ritiene necessario prendere in considerazione anche i dati e le informazioni derivanti dai monitoraggi in attuazione della WFD che l'ARTA Abruzzo mette a disposizione sul proprio sito (<https://www.artaabruzzo.it/acque-mc.php>).

d) **Aria e Clima**

Nella descrizione dell'analisi di contesto si ritiene opportuno sviluppare maggiormente la parte relativa ai cambiamenti climatici, integrando il paragrafo con dati più recenti e la valutazione di possibili scenari che possano essere utili al fine di tener conto dell'adattamento ai cambiamenti climatici.

Relativamente al tema della qualità dell'aria, nella descrizione dell'analisi del contesto al par. 9, si specifica che per ogni componente ambientale verranno forniti:

“- la pianificazione di riferimento per la componente e per i settori antropici pertinenti dalla quale possono essere tratte informazioni utili per la caratterizzazione;

- i sistemi di tutela e/o vincoli ambientali e paesaggistici da tenere in particolare considerazione nella caratterizzazione;
- gli aspetti principali da considerare per caratterizzare lo stato della componente compresi gli eventuali elementi sensibili e vulnerabili, a causa delle speciali caratteristiche naturali e del valore ambientale e culturale;
- gli aspetti dei settori antropici che possono maggiormente influenzare lo stato della componente;
- le questioni ambientali attinenti alla componente;
- gli indicatori, dati, informazioni disponibili che possono supportare la caratterizzazione;”.

Nello stesso paragrafo si individua poi tra le componenti ambientali la “qualità dell’aria”, ma il paragrafo riguardante tale tematica (par. 9.16) presenta alcune criticità di seguito riportate:

- Mancano i riferimenti al piano di qualità dell’aria (si dovrebbe indicare quello vigente ovvero il Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell’Aria della Regione Abruzzo approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 861/c del 13/08/2007 e con Delibera di Consiglio Regionale n. 79/4 del 25/09/2007 e pubblicato sul B.U.R.A. Speciale n. 98 del 05/12/2007 e che tale Piano è in corso di aggiornamento per essere adeguato ai sensi del D.Lgs. 155/2010; tale nuovo piano è attualmente in attesa di parere motivato di VAS giusta DGR 318/18). Sulla base del Piano QA occorre implementare l’analisi di coerenza del quadro pianificatorio descritto al par. 11 e la

tabella

19.

- Mancano informazioni relative ai dati emissivi. Per questo si considerino le fonti disponibili ovvero l’inventario regionale delle emissioni e l’inventario nazionale redatto da ISPRA.
- Non risulta leggibile la cartina contenente i riferimenti alla zonizzazione e alle stazioni della rete di monitoraggio di qualità dell’aria (se ne può estrapolare una leggibile dal Rapporto qualità dell’aria Regione Abruzzo – anno 2018 di ARTA Abruzzo).
- Non si evidenzia, in aggiunta, che la definizione della qualità dell’aria del porto di Giulianova in quanto privo di stazioni di monitoraggio, ma appartenente alla zona IT1306, ovvero alla zona identificata come “Zona a maggiore pressione antropica”, è vincolata ai dati delle stazioni di monitoraggio esistenti nella zona stessa. Nello specifico lo stato di superamento della Zona sarà determinato dalle stazioni di monitoraggio che presentano i risultati peggiori, anche se localizzate in un Comune diverso. In conseguenza, occorre implementare il piano di monitoraggio al par. 16.3.

Per quel che riguarda il par. 12 sulle componenti ambientali e gli ambiti di interazione nella tabella 20 (Matrice delle relazioni tra obiettivo del PRP ed Aspetti Ambientali) si chiede di indicare la relazione di causa-effetto tra l’attuazione dell’obiettivo di piano 12 “Garantire la possibilità di un contenuto sviluppo dell’attività passeggeri prevedendo l’utilizzo anche di traghetti veloci (.)” e l’aspetto ambientale della componente qualità dell’aria.

Nel par. 16.3 in cui si indica come effettuare il monitoraggio della qualità del sito, sarebbe opportuno riportare per la componente qualità dell’aria, nella sezione indicatori, quanto segue:

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

e) Biodiversità

Nell'analisi del contesto (cap. 9 del RA) non viene presa in considerazione la tematica della biodiversità, con particolare riguardo ad habitat e specie di ambiente marino protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE (Habitat) e della direttiva 2009/147/CE (Uccelli).

Si ritiene opportuno provvedere ad un approfondimento in relazione alla possibile presenza di habitat e specie di ambiente marino protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE, anche facendo riferimento ai rapporti nazionali sull'applicazione della Direttiva Habitat e della Direttiva Uccelli ed ai documenti ISPRA, quali ad esempio:

- Genovesi P., Angelini P., Bianchi E., Duprè E., Ercole S., Giacanelli V., Ronchi F., Stoch F. (2014). *Specie e habitat di interesse comunitario in Italia: distribuzione, stato di conservazione e trend*. ISPRA, Serie Rapporti 194/2014.
- La Mesa G., Paglialonga A., Tunesi L. (2019). *Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE e Direttiva 09/147/CE) in Italia: ambiente marino*. ISPRA, Serie Manuali e linee guida, 190/2019.

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.

f) Paesaggio

Si suggerisce di suddividere l'analisi di contesto funzionale ad individuare le aree protette (SIC e ZPS), da quella relativa all'analisi del Paesaggio, in quanto esso è generalmente considerato secondo una visione inclusiva e cioè “*l'insieme della realtà visibile che riveste o compone uno spazio più o meno grande, intorno a noi: cioè una realtà materiale che si sostanzia in forme, in fattezze visibili, [...]*” (Gambi, 2000) e, quindi, una parte di territorio visibile, la cui morfologia è il prodotto delle dinamiche della natura e dell'uomo, inteso come società.

Pertanto, si ritiene che l'analisi del paesaggio, ovvero la sua “lettura” (di tipo *induttivo*, capace di evidenziare forme e morfologie e, attraverso esse, le funzioni, mediante una osservazione della realtà, una descrizione e spiegazione, una ricerca delle specificità ed una classificazione)

sia funzionale non solo ad individuare aree e sistemi con peculiarità ambientali, ma anche a definire il palinsesto entro il quale ricercare un equilibrio tra le esigenze legate allo sviluppo economico delle infrastrutture (in questo caso quella portuale) e il mantenimento della qualità dei territori che le ospitano.

Osservazione n. 10: Valutazione degli effetti

Nella Tabella 20 a pag. 114 del RA è riportata *“la matrice di analisi delle relazioni di effetti tra l’attuazione dei 14 obiettivi di piano e gli aspetti ambientali individuati come interagenti. Vengono individuati gli obiettivi di alto (14-9), medio (8-5) e basso (4-0) livello relazionale”*, che fornisce un giudizio qualitativo sul livello di relazione esistente tra gli obiettivi del PRP e le componenti ambientali.

Si ritiene opportuno 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).

Quando poi viene affrontata la valutazione qualitativa degli effetti del Piano (cap. 14 del RA), essa è effettuata solo per i *“macro-interventi di attuazione per il PRP del Porto di Giulianova, ... collegati alle principali azioni di piano e agli obiettivi individuati come ambientali per le finalità del PRP”*, vale a dire per le azioni necessarie per il completamento degli interventi strutturali previsti dal PRP, mentre non sono individuate e valutate azioni collegate ad obiettivi strategici per il porto, quali ad esempio l’obiettivo n. 12 *“Garantire la possibilità di un contenuto sviluppo dell’attività passeggeri prevedendo l’utilizzo anche di traghetti veloci caratterizzati da un modesto pescaggio”* e l’obiettivo n. 13 *“Tenere conto delle necessità della nautica “minore” attraverso la massima facilitazione del terra-mare”*.

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.

Poiché le azioni del PRP interesseranno l’ambito marino-costiero, nel RA dovranno essere presi in considerazione anche gli effetti dello stesso su habitat e specie marini, anche di interesse conservazionistico, data la presenza nell’area in esame di aree naturali protette, sebbene non direttamente interessate dal piano. Come detto nei punti precedenti, il contesto ambientale non prende in considerazione il fattore “Biodiversità” e, di conseguenza, tale fattore non viene analizzato nella parte dedicata alle interazioni del piano con le componenti ambientali. Come esplicitato nel RA, le azioni previste dal PRP determinano la realizzazione di opere che andranno ad occupare suolo marino con possibili ripercussioni sul trasporto litoraneo dei sedimenti e sulla variazione della linea di costa.

In particolare, le opere portuali dovranno essere compatibili con quanto previsto dai traguardi ambientali del Descrittore 7 della Direttiva Quadro sulla Strategia Marina che prevede che *“La modifica permanente delle condizioni idrografiche non influisca negativamente sugli ecosistemi marini”*.

In tale contesto, si rende necessaria un’analisi dei potenziali effetti sulla biodiversità e, in maniera indiretta, sulle aree marine protette site a sud del porto, quali ad esempio: sottrazione di habitat marino, modifica dell’equilibrio dell’ecosistema marino, interazione con aree di valore naturale, ecc..

Osservazione n. 11: Analisi degli scenari

Ai par. 12.5 e 12.6 del RA (pagg. 127-131) sono riportate le analisi degli scenari “zero” e “attuativo del PRP” rispettivamente. Tali analisi sono costituite per la quasi totalità dalla descrizione della evoluzione della conformazione del porto e del suo lay-out interno, salvo concludere, nel caso dello scenario zero, che *“Lo scenario zero è valutato negativamente dal punto di vista ambientale, essendo essenzialmente riservato a localizzazioni interne, risulta è non influente su il sistema esterno della dinamica costiera e del risparmio di suolo ma pregiudica la razionalizzazione delle funzioni con effetti negativi sui seguenti aspetti ambientali:*

- *Rischio incidenti per mancanza di adeguati spazi funzionali (salute umana e inquinamenti);*
- *Disturbo acustico e ambientale alla fascia urbana a ridosso della banchina di riva;*
- *Bassa produttività economica delle strutture portuali per le attività di pesca e lavorazioni cantieristiche;*
- *Difficoltà nella gestione degli ormeggi e controllo dei mezzi;*
- *Difficoltà nella corretta gestione dei rifiuti;*
- *Scarsa accessibilità e capacità per la mobilità sostenibile;*
- *Mancanza di connessione urbana con la città”.*

A tale proposito si osserva che gli scenari dovrebbero essere accompagnati da una valutazione dei possibili effetti ambientali sulle componenti e sui fattori ambientali interessati.

Non risulta poi chiara la menzionata *“Difficoltà nella corretta gestione dei rifiuti”* in relazione allo scenario zero, dal momento che nel RA (pagg. 109-110 del RA) si richiama la coerenza con il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del Porto di Giulianova, elaborato sulla precedente configurazione del porto, come si evince dalla fig. 31 a pag. 110 del RA.

Si ritiene pertanto opportuna una attualizzazione dell’analisi degli scenari alla luce delle osservazioni riportate.

Osservazione n. 12: Sistema degli indicatori di monitoraggio

Al par. 14.4 del RA, relativo a *“misure e indicatori per gli effetti del Piano”*, si afferma che *“vengono riportati gli indicatori, raggruppati in set (Riqualificazione dell’imboccatura attuale, Razionalizzazione delle strutture interne, Aumento sicurezza portuale) specifici connessi agli aspetti ambientali riconosciuti come in relazione con gli obiettivi e i relativi interventi di piano”* e che *“A questi set di indicatori si aggiunge un set di indicatori di stato ambientale che saranno utili a monitorare qualità convergenti alla completa descrizione del sito”*.

In relazione agli indicatori proposti, si osserva che, non essendo stato seguito un percorso chiaro ed esaustivo di individuazione degli obiettivi ambientali specifici per il piano (osservazione n. 3), di definizione delle azioni di piano (osservazione n. 8), di caratterizzazione del contesto ambientale (osservazione n. 9) e di valutazione degli effetti ambientali del PRP (osservazione n. 10), non risultano pienamente comprensibili le relazioni tra le azioni di piano, gli aspetti ambientali considerati e gli indicatori scelti.

Ad esempio, per gli obiettivi 3 e 6 viene individuata come indicatore per il monitoraggio della qualità delle acque costiere la qualità rilevata nelle stazioni di monitoraggio delle acque di balneazione, così come per la linea di costa dell’obiettivo 3.

Come osservato in precedenza (osservazione n. 9) 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 in relazione

ai possibili effetti ambientali del piano. Inoltre non risulta chiara la relazione di tale indicatore con l'aspetto ambientale "linea di costa".

Ancora, per l'obiettivo 5 viene richiamata come indicatore per il monitoraggio della qualità delle acque costiere "*l'analisi della colonna d'acqua*", mentre per gli obiettivi 9 e 11 viene riportata l'"*analisi dell'acqua all'interno del bacino portuale*".

Non è chiaro in relazione a quali parametri e rispetto a quale riferimento normativo vengano proposti tali indicatori, dal momento che la componente ambientale è trattata solo in relazione alle acque di balneazione, e se si tratti dello stesso indicatore.

Per l'obiettivo 5 il fattore "*gestione dei rifiuti*" viene monitorato attraverso "*Metri cubi di sedimenti di tipo C, D (DM173.16)*" mentre per l'obiettivo 9 lo stesso fattore viene monitorato attraverso "*Analisi dei sedimenti all'interno del bacino portuale fino a 0,5 m di profondità*".

Non è chiara la relazione esistente tra l'aspetto ambientale "*gestione dei rifiuti*" ed i sedimenti marini, dal momento che i sedimenti *in situ* non hanno una 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.

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'obiettivo 9 in assenza di tali condizioni.

Per quanto riguarda l'obiettivo 11, in relazione all'aspetto "*salute pubblica*", che nell'analisi del contesto 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. In merito poi agli aspetti ambientali "*energia sostenibile*" e "*mobilità sostenibile*", nel documento di piano e nel RA non sono stati individuati obiettivi specifici (osservazione n. 3) né sono state definite azioni specifiche (osservazioni sezione 3): non è quindi chiaro il ruolo degli indicatori individuati.

Infine, non è chiaro a cosa si faccia riferimento quando si afferma che "*A questi set di indicatori si aggiunge un set di indicatori di stato ambientale che saranno utili a monitorare qualità convergenti alla completa descrizione del sito*".

Alla luce delle osservazioni sopra riportate, si ritiene opportuno riconsiderare il sistema di indicatori proposto, individuando indicatori in grado di:

- **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.

3 OSSERVAZIONI RELATIVE A MISURE DI SVILUPPO E GESTIONE SOSTENIBILE DEL PORTO

Osservazione n. 13: Gestione dei rifiuti in ambito portuale

A pag. 64 del RA il Proponente dichiara che *“In merito a tale tematica si rimanda agli studi già condotti nel 2003 a supporto del Piano Regolatore Portuale di Giulianova del PRP nella previsione di espletare una procedura di VIA”*.

A tale riguardo si osserva che i richiamati studi non sono reperibili al link messo a disposizione per l'esame della documentazione nell'ambito del processo di VAS, riportato in premessa alla presente relazione.

Ad ogni modo, la gestione dei rifiuti portuali non può essere ricondotta ad un documento che risale al 2003, poiché nel corso degli ultimi 17 anni, il panorama legislativo in materia di raccolta e gestione dei rifiuti portuali è profondamente cambiato. Di seguito si riportano alcune delle leggi emanate:

- Legge n. 39 del 1 marzo 2002, in particolare l'art. 32 e l'allegato B, che conferisce delega al Governo per il recepimento e per l'attuazione della Direttiva CE n. 2000/59 finalizzata a ridurre gli scarichi in mare di rifiuti prodotti dalle navi imponendo a tutte le navi di conferire i loro rifiuti agli impianti portuali di raccolta prima di lasciare il porto. La recente Direttiva 2019/883 del 17 aprile 2019 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE;
- Decreto Legislativo n. 182 del 24.06.2003 recante *“Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico”*;
- Legge n. 47 del 27 febbraio 2004, art. 10 bis, che differisce l'entrata in vigore dell'art. 2, comma 2 del D.Lgs. n. 182/2003;
- Decreto Legislativo n. 152 del 03.04.2006 recante *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.;
- Decreto del Ministero della Difesa del 19 marzo 2008 recante *“Misure necessarie per il conferimento da parte delle navi militari da guerra e ausiliarie dei rifiuti e dei residui del carico negli appositi impianti portuali, ai sensi dell'articolo 3, commi 1 e 2 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182”*;
- Circolare del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio n. UL/2004/1825, del 9 marzo 2004 recante *“Chiarimenti ed applicazione delle modifiche introdotte con la Legge n. 47/2004”*;
- Legge 166 del 20.11.2009 art. 4bis, che modifica l'art.5, comma 4 del D. Lgs. n. 182/2003; - L.R. 30 giugno 2011, n.12 *“Disposizioni nei vari settori di intervento”*, nella quale, all'art.18, comma 16, lettera c, punto 2 viene stabilito che i Comuni territorialmente competenti curano le procedure relative all'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti di cui all'art. 5, comma 4 del D. Lgs. 182/2003, così come modificato dall'art. 4 bis della L. 166/2009; l'art. 5 comma 4 del D. Lgs. n. 182/2003 è stato successivamente modificato dal comma 3 dell'art. 27 della Legge 221 del 28.12.2015 con l'attribuzione della competenza delle predette procedure ai Comuni;

Si invita pertanto 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.

Osservazione n. 14: Energia sostenibile in ambito portuale

A pag. 64 del Rapporto Ambientale il Proponente dichiara che *“In merito a tale tematica si rimanda agli studi già condotti nel 2003 a supporto del Piano Regolatore Portuale di Giulianova del PRP nella previsione di espletare una procedura di VIA”*.

Come per la tematica rifiuti, il Proponente rimanda a documenti datati al 2003 che non sono reperibili al link messo a disposizione per l'esame della documentazione nell'ambito del processo di VAS e che non consentirebbero comunque di comprendere se negli ultimi 17 anni sono state attivate nuove procedure per la gestione sostenibile dell'energia in ambito portuale.

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.).

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): “Gli Obiettivi del PRP comunque risultano in coerenza con i PAES e più in generale con le politiche di energy saving” (vedi osservazione n. 7).

Osservazione n. 15: Mobilità sostenibile

A pag. 25 dello Studio di Impatto Ambientale redatto nel 2003 ed allegato al PRP-2009 il Proponente riporta che *“Durante il “Forum struttura urbana, mobilità, trasporti”, tenutosi il 10 ottobre 2002, è stato più volte sottolineato come la direttrice Teramo-Giulianova sia attualmente caratterizzata da traffico molto intenso, intasato negli orari di punta coincidenti con gli orari scolastici. Risulta quindi necessario sia una riorganizzazione del sistema viario, in modo da alleggerire tale direttrice, sia un potenziamento del trasporto pubblico ed in particolare di quello ferroviario, il tutto con la necessità di pianificare l'offerta in funzione dell'utenza, delle direttrici di traffico e del parco mezzi circolante.*

Dalle stime effettuate si può comunque affermare che l'incremento del numero di veicoli derivante dallo sviluppo dell'attività portuale inciderà solo minimamente sui problemi di traffico attualmente esistenti e tipici delle località di riviera intensamente frequentate durante i mesi estivi, nonché già oggetto di specifici programmi e progetti atti a migliorare la rete di connessione di Giulianova”.

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.

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.

Osservazione n. 16: Traffici portuali

Nella tab. 3 a pag. 37 del RA viene elencato tra gli obiettivi del Piano quello di “*garantire la possibilità di un contenuto sviluppo dell'attività passeggeri prevedendo l'utilizzo anche di traghetti veloci caratterizzati da un modesto pescaggio*” (obiettivo n. 12) e a pag. 66 del RA il Proponente riporta che “*il porto di Giulianova viene classificato come porto peschereccio, anche se negli ultimi anni è stata istituita una linea passeggeri di collegamento con la Croazia, che costituisce l'attività di trasporto da promuovere per una diversificazione nello sviluppo dell'infrastruttura. In tal senso le autorità competenti si stanno interessando alla realizzazione di strutture che favoriscano lo sviluppo di rotte verso i Paesi balcanici, con la possibilità di intensificare i rapporti di cooperazione con quelle zone*”.

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.

4 OSSERVAZIONI RELATIVE A DINAMICA LITORANEA E GESTIONE DEI FENOMENI DI EROSIONE COSTIERA

Il Gruppo di Progettazione del Piano Regolatore Portuale, sulla base di un'analisi dello stato di fatto del porto di Giulianova e delle relative criticità, ha delineato quattro obiettivi prioritari, da perseguire attraverso la pianificazione e realizzazione di nuove opere infrastrutturali (pag. 31, RA):

- **OB 1** *Ridisegnare l'imboccatura portuale, anche con nuove opere marittime, per mettere in sicurezza il bacino in ogni condizione di esposizione climatica (stati di mare e vento).*
- **OB 2** *Razionalizzare l'uso dello specchio d'acqua portuale che, in ragione del ridisegno dell'imboccatura, diviene totalmente usufruibile [...].*
- **OB 3** *Spostamento di talune attività presenti nell'area retrostante la banchina di riva ed individuazione di nuove aree di espansione per le attività di servizio al porto [...].*
- **OB 4** *Sistemazione dell'area di intersezione Città-porto [...].*

Di seguito si esprimono osservazioni di carattere generale in relazione agli obiettivi prioritari **OB 1** e **OB 2** ed ai relativi criteri che hanno orientato le scelte di pianificazione considerate nella redazione del Piano Regolatore Portuale, come di seguito sintetizzati (pag. 37, RA):

- *Evitare che il nuovo assetto portuale possa innescare fenomeni erosivi e modificare negativamente la forma planimetrica e la estensione delle spiagge adiacenti e limitrofe.*
- *Migliorare il trasporto litoraneo dei sedimenti mediante conformazioni ottimali delle opere esterne portuali.*
- *Ridurre la penetrazione del moto ondoso all'interno dello specchio d'acqua portuale.*
- *Contenere i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale.*

Osservazione n. 17: Considerazioni sugli studi 2003 di supporto al RA

Presa visione dei seguenti fattori:

- *“l’RA costituisce la fase centrale del processo di VAS nella sua accezione di formazione di un giudizio finalizzato alla sostenibilità ambientale del PRP del Porto di Giulianova”* (pag. 2, RA);
- *“l’ampio lasso di tempo intercorso dalla prima redazione della proposta di PRP (2001), durante il quale sono subentrate anche nuove disposizioni normative in materia di redazione, approvazione ed adozione dei PRP...”*;
- *“nel 2003, mancava una specifica normativa in materia di VAS...”*;
- *“la Regione Abruzzo, per le esigenze di sicurezza alla navigazione e di stazionamento all’ormeggio delle imbarcazioni, nell’ultimo decennio ha già dato attuazione e finanziato la realizzazione di opere marittime, contemplate dalla proposta di PRP redatta nel 2001 e condivisa con Conferenza dei Servizi del 2008:*
 - *molo di delimitazione dello specchio portuale interno (inizio lavori 11/10/2007 – fine lavori 8/01/2010) per l’attenuazione del moto ondoso residuo con formazione della darsena per la pesca e relativi nuovi fronti di ormeggio;*
 - *nuova scogliera di prolungamento della diga foranea nord (consegna lavori del primo stralcio funzionale in data 21/05/2016) per l’attenuazione delle condizioni di esposizione al moto ondoso sull’attuale imboccatura portuale”* (pag.17, RA);
- *adozione definitiva della proposta di PRP 2009 e relativi aggiornamenti 2018;*

si legge che il RA 2020 rimanda allo studio del 2003 per diversi approfondimenti (es. *la qualità delle acque marino costiere; il consumo di suolo; l’evoluzione della linea di costa* (pag. 58-62, RA).

Ciò premesso, essendo trascorsi ormai quasi 20 anni dagli studi di riferimento, si ritiene opportuno:

- 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.**
- 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.**
- 3.**

Osservazione n. 18: Schemi di Piano e possibili alternative

Nella tabella dei pesi (pag. 81, RA), che parametrizza i criteri di scelta tra 5 possibili modelli di conformazione dell’imboccatura portuale, non è chiara e motivata la modalità di attribuzione dei valori dei pesi per i diversi fattori considerati (ambientali, tecnici ed economici) alla base del confronto delle alternative di conformazione dell’imboccatura portuale.

Per una migliore condivisione e valutazione degli stessi, sarebbe auspicabile una definizione dei criteri di attribuzione.

Osservazione n. 16: Studio Meteomarinio

Lo studio meteomarinio (pag. 2-3, S1-2003) al fine di ricostruire il clima ondoso al largo si basa sull'utilizzo di due categorie differenti di dati: 1) boe ondametriche della Rete Ondametrica Nazionale (RON) delle vicine stazioni di Ancona e di Ortona (Pescara); 2) dati meteorologici rilevati dall'ECMWF.

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.

Osservazione n. 19: Scenari di modellazione per la scelta delle alternative progettuali

Relativamente allo “*Studio degli impatti delle nuove opere sui litorali adiacenti e all'interrimento della imboccatura portuale*” (S2), si prende atto che tale analisi è stata effettuata a partire dallo scenario del 2003 che fa riferimento alla configurazione del Porto di Giulianova prima della realizzazione del “*molo di delimitazione dello specchio portuale interno... (2007-2010) e della nuova scogliera di prolungamento della diga foranea nord... (2016)*” (pag.17, RA).

Si osserva, inoltre, quanto segue:

- il dominio di calcolo per lo studio della dinamica litoranea non appare sufficientemente esteso e la scelta non è motivata e circostanziata in relazione alle dinamiche proprie dell'Unità Fisiografica (UF) e delle sub-Unità Fisiografiche (o Unità Gestionali) in cui l'intervento in esame si inserisce (in accordo con quanto riportato nelle Linee guida MATTM - Regioni, 2018). In particolare, il proponente estende il dominio nel tratto di litorale tra la foce del Torrente Salinello, a Nord, fino a quella del Torrente Tordino, a Sud, per circa 3.2 km di costa a Nord del porto e circa 1.3 km a Sud.
- **a tal proposito, 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 ...”.**
- nel redigendo Piano di Difesa Coste della Regione Abruzzo (che sta svolgendo il percorso di VAS), sulla base delle caratteristiche morfologiche del litorale, l'area in esame è inserita nelle sub-unità fisiografiche definite come UF1 (dalla Foce del Tronto al Porto di Giulianova) e UF 2 (dal Porto di Giulianova alla Foce del Vomano).
- **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.**

- 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.

Osservazione n. 20: Linea di costa

Relativamente all'analisi dell'evoluzione della linea di costa si legge che:

- *“l'analisi dell'attuale andamento evolutivo dell'area è stato svolto sulla base delle linee di costa relative agli anni 1984, 1994, derivate da rilievo aerofotogrammetrico e 2001, da rilievo topografico”* (pag. 67, S2).
- per lo *“Studio evolutivo dei litorali adiacenti e del fondale limitrofo al porto”* è stato impiegato un *“codice di calcolo di evoluzione morfologica ad una linea LITPACK”* (pag. 63, S2);
- *“il modello è stato applicato nell'analisi dell'evoluzione della linea di riva sul medio termine, cioè al 2011, dopo 10 anni dall'ipotetica realizzazione delle soluzioni progettuali”* (pag. 77, S2).

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/accrecimento, che potrebbero essere disponibili verso la fine di quest'anno. Si richiede, altresì, di verificare la disponibilità di ulteriori fonti di dati.

I modelli impiegati per la propagazione delle onde (modulo PMS della suite numerica MIKE21 di DHI) e il modello monodimensionale impiegato per lo studio dell'evoluzione della linea di riva (LITPACK) non sono in grado di riprodurre adeguatamente i fenomeni diffrattivi nelle aree interessate dalla presenza di barriere frangiflutti e di moli (pag. 67, S2). Non si ritiene quindi motivata la scelta di tali modelli per l'analisi dei processi litoranei in prossimità delle strutture. **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.**

Osservazione n. 21: Trasporto solido

È stato stimato che *“il trasporto solido litoraneo netto presente nell'area è pari a circa 50.000 m³/anno ed è diretto verso Sud; che l'attuale conformazione del porto ha determinato un accumulo di materiale nel tratto a Nord del porto stimabile in circa 35.000 m³/anno, con un by-pass di sedimenti attorno ai moli di 15.000 m³/anno. Di questi 15.000 m³, circa 5.000 m³ sono dispersi verso il largo a causa delle correnti di ritorno che si formano in corrispondenza della testata del molo sud, come rilevato dalla presenza di un piccolo canyon in quest'area”* (pag. 83, S2).

A pag. 41 dello studio S2 si afferma però che *“Si è inoltre rilevato come l'insabbiamento del porto sia stato molto limitato. Dalle informazioni ottenute presso l'Ente Porto si è infatti appreso che nell'ultimo ventennio si sono dragati circa 20.000 m³ di materiale, che è una quantità sostanzialmente molto modesta”*.

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.

Osservazione n. 22: Profondità delle testate dei moli

A pag. 56 dello studio S2 si afferma che, dalle simulazioni di circolazione idraulica, indotte dal moto ondoso, il porto nella configurazione del 2003 non si comportava come un ostacolo al trasporto litoraneo e consentiva il passaggio di una certa quantità di materiale da Nord verso Sud e in parte anche da Sud verso Nord. Il motivo per cui la dinamica era in equilibrio era dovuto al fatto che l'aggetto del porto verso largo fosse limitato e che il canyon sviluppato a partire dalla testata del molo sud fosse una conferma alla forte interazione che le correnti avevano con la struttura. Di conseguenza è stato dedotto che alla profondità cui si fondavano le testate dei moli nella precedente configurazione, le maggiori ondate erano in grado di movimentare il materiale che si trovava sul fondo (pag. 56, S2).

A tale affermazione seguiva l'importanza di riconoscere la profondità alla quale versavano le testate dei moli della configurazione 2003 come un *“punto fermo nello sviluppo del layout portuale”*, in quanto a profondità maggiori si sarebbe *“corso il rischio di ridurre, se non di bloccare del tutto, il trasporto solido rompendo quell'equilibrio di sedimenti che permette alle spiagge meridionale e settentrionale di godere di “buona salute” dal punto di vista morfologico”*.

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.

Osservazione n. 23: Monitoraggio acque

Relativamente al tema del monitoraggio della qualità delle acque destinate alla balneazione, si osserva (pag.143-146, RA) che i *“dati monitorati saranno diffusi con cadenza annuale”* e che sarà annuale la frequenza di monitoraggio del dato relativa ai seguenti indicatori:

- 12. Qualità delle acque di balneazione nel primo punto di monitoraggio a nord del Porto;*
- 17. Analisi colonna d'acqua all'imboccatura;*
- 12. Qualità delle acque di balneazione nel primo punto di monitoraggio a sud del Porto;*
- 27. Analisi acqua all'interno bacino portuale.*

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)".

Osservazione n.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.

Osservazione n. 25: Refusi nei documenti

Nel RA (pag.78) relativamente al paragrafo sulle "*Alternative di conformazione dell'imboccatura portuale*", si cita una configurazione secondo lo "*Schema A: Imboccatura a bacino orientata verso nord*", ma di fatto, manca l'immagine corrispondente ed è riportato solo lo "*Schema A1: Variante allo schema A*", non rendendo possibile un confronto/verifica con il "*layout A*" mostrato nella relazione: "*Impatto delle nuove opere sui litorali adiacenti ed interrimento dell'imboccatura*" (pag. 4).

**PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI GIULIANOVA**

RISCONTRI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE ALL'AUTORITÀ COMPETENTE

Riferimenti: Riunione del 8/10/2020 e relativa trasmissione telematica della documentazione afferente le osservazioni pervenute ed elencate nella tabella seguente

OSSERVAZIONI PERVENUTE DAI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (S.C.A.)				
ID	Nominativo Ente	PROTOCOLLI di riferimento		NOTE PRELIMINARI
		INVIO	ARRIVO	
A1	Servizio Genio Civile Teramo DPC	Prot. 0155241 del 27/05/2020	Prot. 0155241 del 27/05/2020	Pervenuta nei termini di legge
A2	Provincia di Teramo	Prot. 0011551 del 03/06/2020 e prot. 0011682 del 05/06/2020	Prot. 0171836 del 08/06/2020 e prot. 0170611 del 05/06/2020	Pervenuta nei termini di legge
A3	Servizio Gestione Qualità delle Acque – DPC024	Prot. 00204271 del 07/07/2020	Prot. 206021 del 08/07/2020	Pervenuta nei termini di legge
A4	Comune di Giulianova	Prot. 0026423 del 17/07/2020	Prot. 017904 del 20/07/2020	Inviata nei termini di legge Pervenuta OLTRE i termini di legge
A5	ARTA Abruzzo AGENZIA REGIONALE PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE	Prot. 030790 del 20/07/2020	Prot. 219412 del 21/07/2020 e prot. 217965 del 20/07/2020	Inviata e Pervenuta OLTRE i termini di legge
A6	MATTM MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI	Prot. 0070560 del 11/09/2020	Prot. 265411/20 del 11/09/2020	Inviata e Pervenuta OLTRE i termini di legge Con e-mail del 07/07/2020, l'Arch. Serena D'Amora (referente del Ministero), ha comunicato che la Direzione avrebbe inviato le osservazioni entro il mese di luglio. Il documento riporta la data 21/07/2020
OSSERVAZIONI PERVENUTE DAI SOGGETTI PRIVATI				
N	Nominativo Ente	PROTOCOLLI di riferimento		NOTE
		INVIO	ARRIVO	
P1	Soc. Elisabetta S.r.L.	PEC del 07/07/2020	Prot. 0205989 del 08/07/2020	Pervenuta nei termini di legge
P2	Circolo Nautico "Migliori"	PEC del 07/07/2020	Prot. 0205595 del 07/07/2020 e prot. 205958 del 08/07/2020	Pervenuta nei termini di legge
P2	Igor Cartone	Pec del 15/07/2020	Prot. 0214467 del 16/07/2020 e prot. 0215856 del 16/07/2020	Pervenuta nei termini di legge
P3	Società F.lli Attanasii Servizi Portuali Snc di Attanasii Giancarlo & C.	Pec del 16/07/2020	Prot. 0215912 del 16/07/2020	Pervenuta nei termini di legge
P4	Gruppo Consiliare Il Cittadino Governante e l'Associazione di cultura politica il Cittadino Governante	PEC del 20/07/2020	Prot. 0219084 del 21/07/2020	Inviata e Pervenuta OLTRE i termini di legge
P5	Marà Piergiorgio	Pec del 21/07/2020	Prot. 0220869 del 22/07/2020	Inviata e Pervenuta OLTRE i termini di legge

PREMESSE

Si ritiene doveroso premettere che, in termini generali, le pianificazioni/programmazioni e/o progettazioni di interventi antropici devono essere inquadrare secondo le finalità ed i principi posti alla base dell'intera materia delle valutazioni ambientali, delineata dalla Comunità Europea e disciplinata dalla normativa nazionale in particolare con la Seconda Parte del D.Lgs. 152/2006 (nel seguito per brevità TUA¹). A tal scopo, l'obiettivo primario delle valutazioni ambientali strategiche è proprio quello di perseguire lo sviluppo socio-economico sostenibile⁽²⁾ secondo i principi di prevenzione, precauzione ed integrazione. Questi principi, ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs. 152/2006, devono essere finalizzati alla promozione del miglioramento dei livelli di qualità della vita umana, da realizzare attraverso la salvaguardia ed il miglioramento delle condizioni dell'ambiente e l'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali. Al riguardo nella Prima Parte del TUA sono puntualizzati i principi generali (gli articoli dal 3-bis al 3-sexies³), di base la cui applicazione, pertanto, si intende estesa alle singole "parti" che compongono la norma e quindi anche alla presente procedura di Valutazione Ambientale Strategica (nel seguito VAS) della proposta di Piano Regolatore Portuale (nel seguito PRP) del Porto di Giulianova la cui finalità primaria è quella di confermare l'assetto infrastrutturale, delineato ed in buona parte già finanziato ed attuato negli ultimi decenni dalla Regione Abruzzo, razionalizzando gli ambiti portuali e le destinazioni d'uso anche secondo i moderni indirizzi di salvaguardia e miglioramento dell'ambiente litoraneo in cui insiste questo cluster marittimo.

Nelle pagine seguenti, in riscontro alle osservazioni e/o pareri pervenuti all'Autorità Competente e/o all'Autorità Procedente nell'ambito del procedimento di Verifica Ambientale Strategica del Piano in epigrafe, sono riportate le relative risposte quali controdeduzioni ed integrazioni fornite dal sottoscritto Ing. Paolo CONTINI, per quanto di competenza, in qualità di consulente per conto dell'Ente Porto di Giulianova (Soggetto Proponente) con la collaborazione dell'Arch. Giulia TARASCHI.

Si evidenzia che le consultazioni pubbliche, attivate con BURA Ordinario n.20 del 20/05/2020, avevano termine il 19/07/2020 e pertanto alcune delle osservazioni sono pervenute all'Autorità Competente e/o all'Autorità Procedente oltre i termini di legge. In particolare quelle emesse dal MATTM riportano la data del 21/07/2020 ma risultano ricevute con PEC dall'Autorità Competente e dall'Autorità Procedente in data 11/09/2020. Le stesse sono state poi condivise con il Proponente Ente Porto di Giulianova solo in data 08/10/2020 e pertanto le attività di controdeduzione hanno inevitabilmente avuto un evidente ritardo.

Sulla base del complesso delle osservazioni ricevute per una migliore comprensione della finalità della procedura di Valutazione Ambientale Strategica della proposta di PRP⁽⁴⁾ è doveroso chiarire e richiamare quanto già espresso nel Rapporto Preliminare Ambientale e ribadito nel Rapporto Ambientale in merito al fatto che, molte delle scelte (non solo di tipo infrastrutturale ma anche di zonizzazione delle destinazioni d'uso), delineate e contemplate dal Piano Regolatore Portuale del porto di Giulianova che ha iniziato il suo iter approvativo nel 2005, sono state almeno in parte già attuate ad opera dei vari soggetti istituzionali coinvolti (in primis l'Ente Porto di Giulianova ma da ultimo il MIT per il tramite del Provveditorato territorialmente competente).

Per gli aspetti infrastrutturali, in ragione delle esigenze di sicurezza connesse con la navigazione e con lo

¹ Il Decreto Legislativo n.152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.88 del 14 aprile 2006 è anche noto come Testo Unico in materia Ambientale o Codice dell'Ambiente.

² Introdotti nell'ordinamento della Comunità Europea con il trattato di Maastricht del 1992 (art. 2 CE) e, dopo il trattato di Lisbona, è enunciato dal comma 3 dell'art. 3 del Trattato sull'Unione Europea (TUE): "L'Unione instaura un mercato interno. Si adopera per lo sviluppo sostenibile dell'Europa, basato su una crescita economica equilibrata e sulla stabilità dei prezzi, su un'economia sociale di mercato fortemente competitiva, che mira alla piena occupazione e al progresso sociale, e su un *elevato livello di tutela e di miglioramento della qualità dell'ambiente*. Essa promuove il progresso scientifico e tecnologico".

³ Si rimanda al D.Lgs 152/2006 per la lettura integrale degli articoli elencati di seguito: 3-bis. Principi sulla produzione del diritto ambientale; 3-ter. Principio dell'azione ambientale; 3-quater. Principio dello sviluppo sostenibile; 3-quinquies. Principi di sussidiarietà e di leale collaborazione; 3-sexies. Diritto di accesso alle informazioni ambientali e di partecipazione a scopo collaborativo.

⁴ Come riepilogato anche dallo stesso Comune di Giulianova, nelle sue osservazioni cui si rimanda per i dettagli, la redazione del PRP è avvenuta dal 2001 al 2003 mentre l'avvio della procedura di intesa-adozione-approvazione risale al 2005 quando non era ancora entrata in vigore la normativa per le procedure di VAS. Peraltro l'ultima delibera del Consiglio Comunale di Giulianova per l'atto di intesa è del 2/08/2017 cui ha fatto seguito il nuovo decreto di adozione da parte dell'Autorità Marittima il 10/09/2018.

stazionamento all'ormeggio delle imbarcazioni in occasione delle mareggiate più intense, sarebbe opportuno completare quanto prima la nuova diga nord assicurando anche la riqualificazione della diga sud delineando così il nuovo assetto planimetrico dell'imboccatura portuale previsto dal PRP in esame.

Pertanto data l'operatività del porto e la conformazione d'insieme già raggiunta, per quanto riguarda i possibili effetti ambientali esterni, che la valutazione ambientale strategica si propone di prevedere, essi sono riconducibili unicamente collegati alle fasi di realizzazione delle infrastrutture portuali mancanti con evidenti contenuti e finalità progettuali più che di pianificazione e quindi con ricadute valutative che si ritiene più consono gestire e quindi rinviare in ambito di procedura di assoggettabilità a VIA o successivamente di VIA.

Le considerazioni circa la rispondenza, la coerenza e la compatibilità con le strategie generali legate al rapporto con i Siti Natura 2000, agli usi del mare e della strategia portuale della Regione Abruzzo e della costa adriatica, di cui comunque durante la valutazione si è verificato un riscontro positivo e di sostenibilità, sono attualmente ultronee alle definizioni delle possibili indicazioni di impostazione del Piano.

Le indicazioni possibili sono realisticamente individuabili unicamente nella zonizzazione interna del porto ai fini della sostenibilità delle scelte e della sicurezza di navigazione e della efficienza della infrastruttura portuale di fatto dedicata alle attuali consolidate attività della pesca e del turismo nautico.

Da evidenziare che, al riguardo, la legislazione nazionale ha più volte affrontato il tema della pianificazione regolativa portuale ribadendo l'adesione del tipo di valutazione ai contenuti stessi del Piano che, quando risultano connotati da elementi più propri alla progettazione che alla pianificazione vanno valutati nei successivi approfondimenti valutativi della valutazione d'impatto ambientale. Ciò anche al fine di poter individuare le possibili prescrizioni tecniche per la minimizzazione degli effetti da inserire nelle fasi realizzative e di esercizio.

Volendo considerare inoltre gli aggiornamenti lessicali richiesti, riferiti al piano che, per i contenuti tecnici è datato 2003, lo stato di definizione attuale impone la chiusura dell'iter procedimentale approvativo e quindi successivamente un pronto aggiornamento.

Nel prosieguo del presente documento al fine di consentire una più rapida ed esaustiva lettura comparata tra le osservazioni/pareri e le relative controdeduzioni e riscontri, in analogia con la tabella riportata all'inizio del presente documenti che elenca le osservazioni pervenute, si è strutturata la seguente tabella riportando in colonne: codice alfanumerico identificativo del soggetto ; nominativo del soggetto (Ente pubblico/privato) che ha inviato le osservazioni; data e protocollo della trasmissione; sintesi dei pareri/osservazioni; risposte ovvero controdeduzioni e riscontri alle osservazioni.

Al riguardo si sono contemplate tutte le osservazioni, comprese quelle pervenute oltre i termini di legge.

In fede



The image shows a handwritten signature in blue ink over a circular professional stamp. The stamp contains the text: "Ord. Ingeg. PAOLO CONTINI", "ORDINE INGEGNERI ROMA", and "N° 15173".

TABELLA SINTETICA DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE CON LE RELATIVE RISPOSTE (CONTRODEDUZIONI E RISCONTRI)

OSSERVAZIONI PERVENUTE DAI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (S.C.A.)				
ID	Nominativo Ente	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri	RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)
A1	Servizio Genio Civile Teramo DPC	27/05/2020	<p>Si comunica che le specifiche competenze dello scrivente Servizio non risultano essere interessate dall'attuazione del piano in oggetto.</p> <p>Resta salvo che l'adozione di nuovi strumenti urbanistici generali, o di loro varianti generali, è preceduta dalla validazione regionale dello studio di microzonazione sismica e dall'adozione della carta delle microaree a comportamento sismico omogeneo</p>	<p>PER LE SPECIFICHE COMPETENZE NON HA OSSERVAZIONI E COMUNQUE NON RILEVA PARTICOLARI CRITICITÀ OSTATIVE</p>
A2	Provincia di Teramo	05/06/2020	<p>Determina Dirigenziale che esprime le seguenti osservazioni sulla base della relazione d'ufficio del Servizio Urbanistico Provinciale.</p> <p>1) Contrasti del PRP con le destinazioni urbanistiche previste dal PRG di Giulianova per la soluzione dei quali la Provincia richiede di:</p> <p>a) chiarire con il Comune di Giulianova, la destinazione urbanistica dell'attuale Piazza del Mare inserendo nelle norme tecniche di attuazione (NTA) del PRP gli indici di edificabilità dell'area destinata a verde pubblico attrezzato;</p> <p>b) uniformare le previsioni di PRP con quelle del PRG anche aumentando la fascia di verde, con funzioni di filtro, prevista tra il lungomare e la zona portuale;</p> <p>c) rivisitare il parcheggio pubblico interrato 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 PRP con il vigente PRG;</p> <p>d) coordinare il PRP con le previsioni del PRG inerenti gli aspetti di accessibilità, pedonale,</p>	<p>1) Molti dei contrasti rilevati dalla Provincia possono essere facilmente superati attraverso una nuova delimitazione (georeferenziata) del margine dell'ambito portuale. In pratica detto limite coinciderà con le attuali recinzioni che delimitano edifici ed aree da sempre di pertinenza delle attività portuali oppure dell'Autorità Marittima. Ciò comporterà: l'aggiornamento degli elaborati grafici (in particolare la Tavola 5); la soppressione nelle Norme Tecniche di Attuazione del PRP degli articoli predisposti per quelle aree e destinazioni d'uso. Questa più razionale e dettagliata definizione del limite dell'ambito portuale rimette di fatto formalmente nelle pertinenze del Comune di Giulianova molte delle aree demaniali marittime per le quali il PRG comunale ha ormai già delineato e previsto specifiche destinazioni urbanistiche. Le motivazioni riportate nell'osservazione 1) della Provincia di fatto decadono e con l'aggiornamento degli elaborati grafici (in particolare la Tavola 5), e contestuale eliminazione degli relativi articoli delle Norme Tecniche di Attuazione del PRP inerenti aree e pertinenze che con la nuova delimitazione dell'ambito portuale, pur permanendo nella fascia demaniale marittima divengono di esclusiva pertinenza e competenza dell'amministrazione comunale.</p>

			<p>ciclabile e veicolare, dell'area portuale, con particolare riferimento agli accessi fronteggianti lungomare Spalato che PRG individua come viabilità;</p> <p>e) dettagliare meglio la tipologia, localizzazione e dimensioni del "verde di rispetto" e "pista ciclabile" previsti dagli artt. 5 e 5/1 delle NTA</p> <p>2) Il parcheggio interrato che il PRP colloca parzialmente nella zona di Piazza Dalmazia e Piazza del Mare e quindi al margine della fascia litoranea per gli aspetti ambientali potrebbe condizionare la falda ed incidere sulla viabilità e traffico cittadino con ripercussioni da indagare nell'ambito delle pianificazioni di PUT e/o PUMS.</p> <p>3) Inserire nelle NTA del PRP specifici riferimenti a</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Regolamento del verde" approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.25/2010 - "Inquinamento luminoso e risparmio energetico" di cui alla L.R. 12/2005 - "Regolamento viabilità portuale" di cui alla Ordinanza n.3/2020 dell'Autorità Marittima 	<p>Resterebbero da chiarire e coordinare gli aspetti degli accessi fronteggianti lungomare Spalato per i quali però è già in essere la specifica Ordinanza n.3/2020 dell'Ufficio Circondariale Marittimo del Porto di Giulianova ovvero dell'Autorità Marittima cui spettano i compiti di regolamentare e vigilare sull'accesso al porto per gli aspetti di "security" e "safety". La stessa Provincia richiede di inserire nelle NTA del PRP la suddetta Ordinanza e pertanto la problematica può ritenersi risolta almeno in termini di pianificazione e relativa VAS.</p> <p>2) Si rimanda al precedente punto 1) precisando che definendo i dettagli della nuova specifica delimitazione del margine a terra dell'ambito portuale, di fatto si rimetterà nelle competenze del Comune di Giulianova tutta l'area esterna all'attuale varco nord di accesso al porto. 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</p> <p>3) Le Norme Tecniche di Attuazione saranno aggiornate inserendo specifici riferimenti alle norme e regolamenti segnalati dalla Provincia.</p>
A3	Servizio Gestione Qualità delle Acque DPC024	08/07/2020	<p>Non si rilevano contributi da poter fornire per la valutazione degli effetti ambientali del Piano per quanto di competenza.</p> <p>Per quanto attiene alle acque marino-costiere, si rimanda alle specifiche competenze in materia del Servizio regionale Opere Marittime e Acque Marine</p>	<p>PER LE SPECIFICHE COMPETENZE NON HA OSSERVAZIONI E COMUNQUE NON RILEVA PARTICOLARI CRITICITÀ OSTATIVE</p>

Segue a pagina successiva

Segue da pagina precedente

OSSERVAZIONI PERVENTUTE DAI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (S.C.A.)			
ID	Nominativo	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri
			RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)

A4	Comune di Giulianova	20/07/2020	<p>Si chiede di integrare il Rapporto Ambientale per i seguenti aspetti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Inclusione del Comune di Giulianova tra i Soggetti con Competenza Ambientale. 2) Valutazione della conformità delle previsioni del PRP con le destinazioni d'uso dei suoli previste dal PRG del Comune di Giulianova 3) Valutazione 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 4) Valutazione dell'eliminazione degli accessi fronteggianti Lungomare Spalato auspicando la previsione di norme volte ad incentivare con interventi privati la realizzazione di attraversamenti ciclo-pedonali 5) Valutazione delle previsioni sul "verde di rispetto stradale" e "pista ciclabile" 	<p>Le integrazioni richieste per la maggior parte sono già ricomprese nelle osservazioni della Provincia e pertanto si rimanda a quanto già esposto al riguardo (ID A2) precisando quanto segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) La partecipazione del Comune di Giulianova è sempre stata garantita sin dalle prime fasi di condivisione delle scelte di pianificazione sviluppate nell'ambito delle fasi di redazione e del successivo lungo ed articolato iter procedurale per il recepimento dell'intesa e delle successive approvazioni, da ultima la procedura di VAS. Ciò è chiaramente documentato anche dagli atti ufficiali prodotti ed approvati dalla Amministrazione comunale tra cui le deliberazioni del Consiglio Comunale (63/2005 , 5/2014 e 35/2017) che hanno comportato specifici aggiornamenti di alcuni elaborati progettuali e contestuali adeguamenti delle Norme Tecniche di Attuazione. Si precisa che i suddetti aggiornamenti non hanno comunque modificato l'assetto plano-altimetrico di riqualificazione delle opere foranee del porto delineato e condiviso sin dal 2005 con il Comune di Giulianova e pertanto i relativi studi specialistici di idrodinamica e morfodinamica litoranea condotti a suo tempo sono ancora pienamente congruenti e validi. 2) Se in questa fase di valutazione ambientale viene accolta la proposta di ridefinire i limiti dell'ambito portuale mantenendoli entro l'attuale perimetrazione fisica costituita dalle recinzioni esistenti, di fatto il PRP non confligge con le destinazioni d'uso dei suoli previste dal PRG. 3) Con l'adeguamento del nuovo limite dell'ambito portuale agli attuali "confini fisici" (recinzioni), di fatto il parcheggio pubblico attrezzato non rientra più tra le aree di pertinenza del porto e pertanto viene stralciato dal PRP. 4) Si rimanda a quanto già esposto al riguardo nel riscontrare le osservazioni analoghe mosse dalla Provincia (ID A2)
----	----------------------	------------	--	--

			<p>6) Valutazione della sostenibilità ambientale del parcheggio interrato previsto dal PRP nell'area di Piazza Dalmazia</p> <p>7) Valutazione degli effetti del traffico derivante dalle attività portuali e produttive previste dal PRP nell'area del porto</p> <p>8) Valutazione delle coerenza tra le NTA del PRP e quelle del PRG comunali e recepimento delle seguenti norme e regolamenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - LR 3 marzo 2005 n.12 (illuminazione) - D.Lgs 232 del 13/12/2017 (sost. Energetica) - Delib. CC n.25/2020 "Regolamento del verde" - Ordinanza CP n.3/2020 	<p>5) Si rimanda a quanto già esposto al riguardo nel riscontrare le osservazioni analoghe mosse dalla Provincia (ID A2)</p> <p>6) Si rimanda a quanto già esposto al riguardo nel riscontrare le osservazioni analoghe mosse dalla Provincia (ID A2)</p> <p>7) Si ribadisce che l'assetto previsto dal PRP di fatto non si discosta dallo stato di fatto attuale non prevedendo incrementi sostanziali delle attuali attività portuali e produttive già in essere. In concreto l'attuazione del PRP, con il completamento delle infrastrutture già in buona parte attuate in questi ultimi decenni dalla Regione Abruzzo, di fatto è finalizzata ad ottimizzare le attività già in essere con benefici socio-economici secondo i principi di prevenzione, precauzione ed integrazione anche per gli aspetti ambientali.</p> <p>8) Si rimanda a quanto già esposto al riguardo nel riscontrare le osservazioni analoghe mosse dalla Provincia (ID A2)</p>
A5	ARTA Abruzzo AGENZIA REGIONALE PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE	20/07/2020	Si evidenzia che molte delle infrastrutture contemplate dal PRP sono in parte già state attuate e quindi la Valutazione Ambientale Strategica appare necessariamente legata e vincolata a scelte precedenti non permettendo di effettuare tutte le valutazioni del caso"	Il notevole lasso di tempo intercorso dalle prime fasi di redazione e condivisione del PRP 2003 durante il quale si sono susseguite esigenze di interventi urgenti nonché la necessità di dare seguito a finanziamenti ricevuti e la contestuale evoluzione normativa in materia di VAS e di pianificazione portuale, vari soggetti a vario titolo hanno di fatto già attuato e realizzato interventi contemplati dal suddetto PRP. Pertanto la Valutazione Ambientale Strategica non può che prendere atto di tale stato attuale rimandando agli approfondimenti valutativi legati alla realizzazione delle opere mancanti il livello di conoscenza e le prescrizioni analitiche esecutive fermo restando lo schema di assetto generale pianificatorio e strategico.

Segue a pagina successiva

Segue da pagina precedente

OSSERVAZIONI PERVENUTE DAI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (S.C.A.)				
ID	Nominativo	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri	RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)
A6	MATTM MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI	11/09/2020	<p>OSSERV. DI CARATTERE GENERALE/METODOLOGIA</p> <p>1. Aspetti normativi e di pianificazione portuale</p> <p>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 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 una ampia sezione di indirizzi utili per la pianificazione ed i contenuti del rapporto ambientale di VAS regionale</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</p>	<p>1. Le innovazioni introdotte dal D.lgs. n.104 del 2017 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" sono state considerate e verranno attuate evidentemente nelle successive fasi autorizzative delle opere restanti.</p> <p>Per quanto attiene al Decreto Legislativo del 13 dicembre 2017, n. 232 ed in particolare alle Linee Guida esse sono state prese in considerazione nella attuale fase valutativa con esito di riscontro positivo. Naturalmente restano necessari aggiornamenti lessicali dovuti al fatto che il piano è stato emesso nel 2003 e che potranno essere specificati nella prima variante di aggiornamento del PRP.</p> <p>Al riguardo per l'impostazione ed attuazione del Monitoraggio Ambientale, si auspica il fattivo supporto dell'ARTA per impostare, sulla base degli 11 descrittori qualitativi definiti dalla Decisione-UE 2017/848 una valutazione iniziale dello stato ambientale (GES) delle acque marine cui fare riferimento, per poter quantificare</p>

OSSERVAZIONI PERVENTUTE DAI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (S.C.A.)				
ID	Nominativo	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri	RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)
			<p>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>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>2. Stato di fatto 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>	<p>oggettivamente l’effettivo impatto riconducibile all’attuazione delle opere ed attività contemplate dal PRP.</p> <p>Attualmente non esiste una Pianificazione dello Spazio Marittimo (PSM) giuridicamente vincolante e neanche l’Autorità di Sistema Portuale del Medio Adriatico Centrale ha fornito indirizzi operativi utili per la definizione del ruolo strategico del Porto di Giulianova in ambito costiero adriatico anche in ragione dei limitrofi porti di San Benedetto del Tronto a nord e Pescara a sud di pertinenza della stessa AdSP-MAC. Pertanto resta unicamente l’individuazione di rango del Quadro di Riferimento Regionale della Regione Abruzzo poi ripreso dal PTCP della Provincia di Teramo. Comunque la pianificazione resta coerente e compatibile con gli schemi strategici e di gestione attuali di rango comunitario che nazionali (Direttiva 2014/89/UE, Decreto Legislativo del 13 ottobre 2010, n. 190, D.M. 15 febbraio 2019.</p> <p>2.Si ribadisce quanto espresso in premessa, ovvero, che La documentazione di piano è stata complessivamente analizzata e riferita ai possibili effetti ambientali desumibili dagli studi specialistici condotti nel 2003. 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. Ad esempio sul trasporto sedimentario longitudinale lo stesso Piano di Difesa della Costa 2020 della Regione Abruzzo evidenzia il Porto di Giulianova come “caposaldo antropico” strutturante le unità fisiografiche dal Fiume Tronto al Porto di Giulianova e da questo sino</p>

OSSERVAZIONI PERVENUTE DAI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (S.C.A.)				
ID	Nominativo	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri	RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)
			<p>3. Obiettivi generali di sostenibilità ambientale e obiettivi ambientali specifici Si auspica di riconsiderare il percorso di definizione di obiettivi ambientali specifici per il PRP, evidenziando quali azioni e come concorrono al perseguimento di tali obiettivi al fine di assicurare che il PRP contribuisca alle condizioni per uno sviluppo sostenibile</p> <p>4. Analisi di coerenza esterna Tenere in considerazione le relazioni tra gli obiettivi del PRP e quelli degli altri piani e programmi pertinenti. Rimanda all'osservazione 1 per le determinazioni del buon stato ambientale (GES) e la pianificazione dello spazio marino (PSM)</p> <p>5. Analisi di coerenza interna Procedere alla individuazione e descrizione delle sinergie tra il sistema degli obiettivi ambientali specifici e il sistema delle azioni del PRP, al fine</p>	<p>al Porto canale di Pescara e di fatto conferma quanto già sancito dagli studi specialistici condotti nel 2003. Anche i monitoraggi di Arta Abruzzo sulle acque marino costiere (ultima versione disponibile è del 2018) non evidenziano criticità con relazioni significative riconducibili allo stato attuale del porto ed al suo regime di esercizio anche in presenza delle opere già realizzate.</p> <p>3. Il piano ha come propri riferimenti di indirizzo una visione sostenibile ed integra in ogni suo obiettivo la componente ambientale. Pertanto non si ritiene necessario esplicitare gli stessi diversamente tenendo anche conto che il livello di pianificazione proprio del PRP in esame può correlarsi unicamente in termini di contributo generale positivo alle prescrizioni normative ed agli obiettivi delle politiche ambientali nazionali e comunitarie in tema di energia ed emissioni in atmosfera, qualità delle acque marino-costiere e biodiversità, con particolare riguardo all'ambiente marino.</p> <p>4. Si ribadisce l'analisi di coerenza esterna, effettuata dal Rapporto Ambientale tenendo presenti le interazioni che il PRP struttura con il quadro programmatico e di governo territoriale di riferimento. Gli strumenti citati sono di riferimento proprio per programmazioni di livello generale (Piani degli Spazi Marittimi e Piani della Portualità di Sistema). Comunque il PRP di Giulianova opera in coerenza generale ed in indirizzo con tali pianificazioni anche tenendo conto che essi restano attualmente al livello embrionale di semplice enunciazione di obiettivo. Invece, per quello che concerne il sistema della Aree Protette, delle Riserve e delle ZCS il PRP, nello schema attuale realizzato e in quello proposto da attuare, non fa registrare incidenze e relazioni con tali siti. Anche con la citata Riserva del Borsacchio non evidenzia rapporti significativi e di effetti di riduzione o disturbo con tali habitat e specie presenti.</p> <p>5. Si ribadisce quanto espresso in premessa, ovvero che nel PRP in esame l'impostazione di natura progettuale è preponderante rispetto alla natura di pianificazione. Ne consegue che, gli obiettivi di piano (sia ambientali che di operatività e sicurezza) e le azioni siano</p>

OSSERVAZIONI PERVENUTE DAI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (S.C.A.)				
ID	Nominativo	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri	RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)
			<p>di valutare i contenuti del Piano in base a criteri di sostenibilità</p> <p>6. Coerenza con la SNSS In generale, il contributo del PRP risulta positivo, maggiore attenzione dovrà essere messa in campo rispetto agli interventi, in fase di attuazione, delle azioni compatibili con il contesto paesaggistico. Si raccomanda di utilizzare in fase di attuazione del Piano gli indicatori di monitoraggio individuati nel Rapporto Ambientale.</p> <p>7. Coerenza con il PAES di Giulianova 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> <p>8. Individuazione delle azioni di Piano e valutazione dei relativi effetti ambientali 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> <p>9. Analisi del contesto In riferimento al contesto ambientale analizzato, i dati non risultano sempre aggiornati. Si raccomanda di tener conto di tutte le</p>	<p>ovviamente in diretta discendenza e pertanto risulta ultronea una verifica interna di coerenza.</p> <p>6. Per quanto riguarda gli indicatori che si riferiscono agli obiettivi del PRP che nella osservazione vengono proposti come raggruppati per i set della Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile si ritiene utile utilizzare tale impostazione nelle fasi di attuazione e pertanto si suggerisce all'Autorità Competente e Proponente una prescrizione in tal senso nel parere motivato della VAS. Anche l'utilizzo dei CAM, previsti inoltre dalla normativa degli appalti pubblici dal D.Lgs. 50/16, saranno necessariamente definiti e prescritti dalle progettazioni e valutazione delle opere nella fase attuativa.</p> <p>7. Si ribadisce la trascurabile incidenza di consumo energetico necessario per le dinamiche portuali attuali e di previsione (il porto di Giulianova infatti è un piccolo Porto di valenza regionale) rispetto ai consumi energetici complessivi del territorio comunale di Giulianova e quindi rispetto all'ambito di influenza del PAES. Inoltre la generale coerenza è stata valutata in base alla adesione ai principi generali di sostenibilità che prevedono politiche di contenimento dei consumi energetici. Già attualmente in ambito portuale valgono e si attuano le norme e soprattutto gli incentivi delle politiche nazionali di risparmio energetico e di produzione energetica da fonte rinnovabile.</p> <p>8. Si rimanda al riscontro fornito per l'osservazione 3.</p> <p>9. A seguire si riportano le considerazioni articolate in funzione delle specifiche raccomandazioni esposte dal MATTM in merito all'osservazione 9:</p>

OSSERVAZIONI PERVENUTE DAI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (S.C.A.)				
ID	Nominativo	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri	RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)
			<p>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 marino 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. Si ritiene opportuno sviluppare maggiormente la parte relativa ai cambiamenti climatici.</p>	<p>a) Le strutture cui si fa riferimento sono quelle previste dal PRP e valutate positivamente. Tali strutture permetteranno l'incremento della attrattività turistica del porto per il bacino di utenza che attualmente già gravita sul corridoio adriatico, ma che anche potenzialmente non comporterebbero carichi significativi;</p> <p>b) Attualmente non si ha riscontro di problematiche legate alla salute pubblica connessa al sito in questione. Il RA evidenzia unicamente il censimento di tale area a livello regionale. Resta evidente che nelle fasi attuative e realizzative, successive all'approvazione finale del PRP, delle strutture potranno affrontare e risolvere le evidenze di cui trattasi in adesione e nel rispetto della normativa vigente</p> <p>c) Si evidenzia che i controlli relativi alla qualità delle acque marino costiere effettuati dall'Arta Abruzzo e riferibili al bacino portuale sono relativi al transetto GIULIANOVA 500 m a Sud molo Sud porto GU01 e GU02, aggiornati ad oggi al 2017, come ultimo dato approvato dalla Regione Abruzzo. Questi dati ad oggi non evidenziano criticità o superamenti. Il dato riferito sul rapporto Ambientale (2012-2015) riguarda invece i profili di balneazione attuali disponibili in ottemperanza alla direttiva comunitaria Attuazione della direttiva 2006/7/CE recepita in Italia con il D.lgs 116/2008, a sua volta seguito dai decreti attuativi (D.M. 30 marzo 2010 e D.M. 19/04/2018). La qualità delle acque di balneazione invece è aggiornata al 2019 e corrisponde alla situazione registrata alla data dell'emissione del RA.</p> <p>d) Il Rapporto Ambientale non ha riscontrato relazioni significative dirette tra le previsioni pianificatorie di PRP, la qualità dell'Aria e i cambiamenti climatici. Resta evidente che tutte le fasi</p>

OSSERVAZIONI PERVENUTE DAI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (S.C.A.)				
ID	Nominativo	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri	RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)
			<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. Si suggerisce di suddividere l'analisi di contesto funzionale ad individuare le aree protette (SIC e ZPS), da quella relativa all'analisi del Paesaggio, in quanto esso è generalmente considerato secondo una visione inclusiva.</p> <p>10. 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).</p> <p>11. Analisi degli scenari Attualizzazione per una valutazione dei possibili effetti ambientali sulle componenti e sui fattori ambientali interessati</p> <p>12. Sistema degli indicatori di monitoraggio</p>	<p>successive di attuazione, realizzazione e gestione delle opere previste dal PRP dovranno attenersi alle normative di riduzione degli inquinamenti e dei fattori clima-alteranti. Potranno inoltre essere previsti ulteriori monitoraggi nelle fasi valutative di impatto delle opere</p> <p>e) Le attività di valutazione ambientale strategica non hanno evidenziato relazioni dirette significative ed incidenze tra i Siti natura 2000 e il PRP di Giulianova sia in considerazione del livello portuale che dalla distanza dai siti più prossimi. Ulteriore approfondimento e possibili monitoraggi ad hoc potranno essere inseriti durante i procedimenti di valutazione dei progetti delle opere.</p> <p>f) Si ribadisce che l'attuale realizzato del Porto di Giulianova ha già strutturato complessivamente la configurazione paesaggistica del PRP sia dalla costa che dal mare. Pertanto il RA ha ritenuto sufficiente l'analisi svolta per una valutazione strategica positiva in rapporto a tale componente ambientale</p> <p>10. Al riguardo si rimanda al riscontro già fornito per l'osservazione 3 e già richiamato per l'osservazione 8 nonché a quanto riportato per la precedente osservazione 9.</p> <p>11. Si ribadisce la valutazione negativa e non accettabile dello scenario zero che vedrebbe lo stato del Porto alla conformazione attuale. Gli scenari alternativi valutati sono stati trattati a pag. 78 del RA e la scelta dell'impostazione finale proposta è risultata la più coerente e compatibile. Lo scenario proposto è stato poi valutato per l'individuazione dei possibili effetti ambientali.</p> <p>12. Si rimanda ai riscontri forniti per il punto 6 ed il punto 9.</p>

OSSERVAZIONI PERVENTUTE DAI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (S.C.A.)				
ID	Nominativo	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri	RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)
			<p>Non risultano pienamente comprensibili le relazioni tra le azioni di piano, gli aspetti ambientali considerati e gli indicatori scelti.</p> <p>OSSERV. DI CARATTERE GENERALE/METODOLOGIA</p> <p>13. Gestione dei rifiuti in ambito portuale 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</p> <p>14. Energia sostenibile in ambito portuale Precisare se e come viene strutturata l'illuminazione degli spazi portuali</p> <p>15. Mobilità sostenibile considerare un insieme di soluzioni che possano consentire di realizzare una mobilità sostenibile in grado di ridurre gli impatti sull'ambiente</p> <p>16. Traffici portuali</p>	<p>13. In merito si evidenzia che la gestione dei rifiuti portuali è appunto tema di gestione, da attuare in aderenza con l'evoluzione normativa e che interessa e viene considerato nel PRP solo per quanto riguarda il tema di zonizzazione per la verifica dell'adeguatezza dimensionale delle aree individuate ad accogliere le attrezzature ed i servizi tecnologici necessari alla gestione. La verifica della proposta di PRP in relazione al sistema attuale di gestione, di cui alla Delibera di Giunta Regionale n. 49/2019, è pertanto si ritiene soddisfacente in termini dimensionali anche in relazione alle possibili evoluzioni normative e tecniche riguardanti le gestioni future della tematica dei rifiuti portuali.</p> <p>14. In relazione alla tematica e soprattutto alla strutturazione dei sistemi tecnologici delle reti energetiche e di illuminazione si rimanda ai successivi livelli progettuali e di conseguenza alle relative valutazioni ambientali previste. Per quello che attiene alla tematica del rapporto del PRP di Giulianova con il PAES del Comune di Giulianova si rimanda alla trattazione del punto 7</p> <p>15. 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.</p> <p>16. Data la configurazione di bacino attuale che già realizza l'ampiezza del Porto, anche per quanto attiene la disponibilità di posti barca, si</p>

OSSERVAZIONI PERVENUTE DAI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (S.C.A.)				
ID	Nominativo	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri	RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)
			<p>Analisi degli effetti degli eventuali nuovi traffici portuali per il trasporto di passeggeri (ed eventualmente merci) su tutte le componenti ambientali</p> <p>OSSERV. SULLA GESTIONE DEI BENOMENI EROSVI</p> <p>17. Considerazioni sugli studi 2003 di supporto al RA Essendo trascorsi ormai quasi 20 anni dagli studi di riferimento (<i>studi specialistici condotti nel 2003 nell'ambito dello Studio Ambientale redatto a supporto del PRP</i>) si ritiene opportuno avvalersi di studi aggiornati</p> <p>18. Schemi di Piano e possibili alternative Definizione dei criteri di attribuzione dei pesi per i fattori ponderali</p> <p>16 (<i>errata numerazione</i>) Studio Meteomarina. Considerazioni su un eventuale aggiornamento utilizzando i dati ondametrici di ERA5</p> <p>19. Scenari di modellazione per la scelta delle alternative progettuali 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.</p>	<p>ritiene che sia poco significativo l'incremento dei possibili effetti sulle componenti ambientali relativo agli incrementi di potenzialità di attracco. La riorganizzazione e la differenziazione delle funzioni portuali previste dal PRP contribuirà, in qualsiasi caso, ad una più razionale gestione della struttura con ricadute positive sulla funzionalità del Porto.</p> <p>17. 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>18. La valutazione è stata effettuata attraverso l'attribuzione di pesi agli scenari alternativi dopo aver definito i criteri di prestazione attesi.</p> <p>16 (<i>errata numerazione</i>) Gli studi specialistici condotti per la definizione del PRP risultano adeguati e strutturati sulle medesime basi di rilevazioni e dati indicati. Nel caso specifico dello Studio Meteomarina la sua validità ed attualità trova piena conferma dal confronto dei risultati forniti dallo studio meteomarina condotta dalla Regione Abruzzo nell'ambito del Piano di Difesa della Costa utilizzando proprio i dati ondametrici ERA5.</p> <p>19. L'impostazione di riferimento per la modellazione tra il torrente Salinello e Fiume Tordino si ritiene adeguata alla descrizione dei fenomeni in atto. A tal riguardo anche il recente Piano di Difesa della Costa (PDC) della Regione Abruzzo e le correlate attività di ricerca del Progetto AnCoRa, condotte dal DISAT dell'Università degli Studi dell'Aquila, per le tematiche proprie dell'analisi di Rischio della costa abruzzese definisce, sulla scorta dei risultati di studi specialistici condotti utilizzando idonea modellistica numerica e le banche dati di ERA5 e del SIGC, il Porto di Giulianova come limite delle sub unità fisiografiche. L'insieme di questi studi ribadisce che</p>

OSSERVAZIONI PERVENTUTE DAI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (S.C.A.)				
ID	Nominativo	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri	RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)
			<p>20. Linea di costa 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. 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> <p>21. Trasporto solido Nel budget dei sedimenti (<i>effettuato dallo studio specialistico S2 condotto nel 2003</i>) 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 1.000 m³. Sebbene tale quantità sia modesta, il trasporto di sedimenti all'imboccatura del porto è confermato anche</p>	<p>la conformazione delle opere foranee del porto di Giulianova come costituisce un elemento di discontinuità al trasporto solido litoraneo confermando di fatto le previsioni ed i risultati degli studi specialistici di idrodinamica e morfodinamica litoranea condotti nel 2003 per il PRP di Giulianova.</p> <p>20. Anche sulla base delle considerazioni esposte al punto precedente sulla scorta degli studi specialistici condotti nell'ambito del nuovo PDC regionale, si rappresenta che la conformazione attuale del Porto costituisce da sempre un limite fisico per le componenti del trasporto longitudinale dei sedimenti provenienti, in particolare per quella proveniente da nord come oggettivamente documentato dall'accrescimento a ridosso del molo nord. La configurazione del nuovo molo nord, già realizzata, definisce quindi lo scenario futuro anche per le previsioni di PRP come già ampiamente ed esaurientemente dimostrato dagli studi specialistici condotti sin dal 2003 i cui risultati sono stati confermati anche dai più recenti studi del progetto AnCoRa. Come dimostrato anche da un recente studio morfologico condotto dal Comune di Giulianova per il tratto di litorale compreso tra il molo sud del Porto di Giulianova le variazioni diacroniche della linea di riva dell'ultimo decennio presentano lo stesso trend evolutivo dei decenni passati confermando di fatto la piena validità degli studi specialistici condotti nel 2003 a supporto dello Studio Ambientale.</p> <p>21. Si rimanda ai punti 19 e 20 precisando che, anche sulla base dei recenti riscontri diretti effettuati dalla stessa struttura tecnica dell'Ufficio Circondariale Marittimo del Porto di Giulianova (Guardia Costiera), attualmente non si riscontrano problematiche riconducibili a fenomeni significativi di insabbiamento dei fondali portuali.</p>

OSSERVAZIONI PERVENUTE DAI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (S.C.A.)				
ID	Nominativo	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri	RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)
			<p>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.</p> <p>22. Profondità delle testate dei moli 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</p> <p>23. Monitoraggio acque 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.</p> <p>24. Strategie di mitigazione e compensazione 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.</p> <p>25. Refusi nei documenti</p>	<p>22. La conformazione delle attuali opere foranee del porto di Giulianova coincide di fatto con la profondità di riferimento dell'imboccatura portuale prevista dall'assetto finale delineato dal PRP. I completamenti che in base al PRP andranno effettuati non modificano le profondità degli attuali bracci ma si limitano a renderli più funzionali in termini di riduzione degli attuali fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura e dell'avamposto portuale a beneficio quindi del bilancio solido litoraneo rispetto alle attuali condizioni al contorno per i litorali a sud e a nord del Porto.</p> <p>23. Il monitoraggio proposto con le relative frequenze è congruente per registrare l'insorgere di possibili effetti ambientali dovuti all'attuazione del PRP. Si potranno definire ulteriori tipologie di indagine o aumentare la cadenza di rilievo, se del caso, nelle procedure autorizzative della fase progettuale degli interventi (VA e VIA).</p> <p>24. Si condivide pienamente l'opportunità di utilizzare i sedimenti di dragaggio per interventi di ripascimento dei litorali a beneficio del bilancio litoraneo oggi penalizzato dai minori apporti solidi alle foci dei corsi d'acqua. Si precisa però che le strategie di mitigazione e compensazione riguardano il livello esecutivo degli interventi e andranno definite nelle procedure autorizzative della fase progettuale degli interventi (VA e VIA).</p> <p>25. Si provvederà alla verifica e all'aggiornamento del refuso. Si evidenzia che comunque nella documentazione di PRP vengono riportati correttamente gli schemi e pertanto la lettura in combinato del RA e della proposta di PRP risolve la problematica evidenziata</p>

OSSERVAZIONI PERVENUTE DAI SOGGETTI PRIVATI

ID	Nominativo	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri	RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)
P1	Soc. Elisabetta S.r.L.	08/07/2020	L'osservante ha attualmente in concessione un'area adibita a chiosco-bar che si colloca nella zona mediana della banchina di riva e che nella zonizzazione del PRP (Tavola 5 e Art.2 delle NTA) è di pertinenza per le attività dell'Approdo Turistico. Si chiede di contemplare tra le attività consentite anche quella di "somministrazione alimenti e bevande (per le attività che già svolgono queste funzioni)" consentendo anche "la realizzazione di un piccolo portico in struttura leggera amovibile a servizio del manufatto esistente" con superficie massima pari al "30% dell'area in concessione"	L'OSSERVAZIONE NON È PERTINENTE PER GLI ASPETTI AMBIENTALI MENTRE PER LE RIPERCUSSIONI SULLO SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO SOSTENIBILE CONNESSI CON IL PRP IN ESAME SI PONE IN CONTRASTO CON LO SCENARIO DI RAZIONALIZZAZIONE ED OTTIMIZZAZIONE DEGLI AMBITI PORTUALI PERSEGUITI DAL PRP ANCHE AL FINE DI MIGLIORARE LE DESTINAZIONI D'USO E LA RELATIVA VIABILITÀ INTERNA DEL PORTO NONCHÉ I PUNTI DI ACCESSO E COMUNICAZIONE CON IL RETROSTANTE WATERFRONT CITTADINO.
P2	Circolo Nautico "Migliori"	08/07/2020	Sulla base di una puntuale analisi comparata delle zonizzazioni e delle norme tecniche di attuazione del PRP del Porto di Giulianova e del Piano Regolatore Generale PRG del Comune di Giulianova si osservano contrasti rilevanti chiedendo di conseguenza che le trasformazioni fisiche e funzionali dettate dalle NTA del PRP siano adeguate a quelle del PRG del Comune di Giulianova	Si rimanda a quanto già esposto per le osservazioni della Provincia (A2). Si precisa che comunque la compatibilità tra le NTA del PRP del porto di Giulianova e del PRG del Comune di Giulianova sono state oggetto sin dal 2005 di molteplici analisi e riscontri da parte dell'Ufficio Tecnico comunale nell'ambito delle fasi di confronto che hanno portato all'intesa, già sancita dalla Delibera di Consiglio Comunale n.5 del 22/01/2014, rinnovata e confermata con la Delibera di Consiglio Comunale n.35 del 10/03/2017.
P2	Igor Cartone	16/07/2020	Segnalando la presenza in passato di un caliscendi "di famiglia" sul vecchio molo nord documentando con immagini fotografiche che di questo ormai permane solo la "base di appoggio", chiede di prendere in considerazione l'assegnazione sul molo sud di una delle "concessioni ancora libere, non assegnate per mancanza di interesse"	Si precisa che il "caliscendi" in questione non è più presente in loco da decenni ma è impropriamente riportato come mero simbolo grafico nella Tavola 3 "Planimetria dello stato attuale" del PRP. Pertanto la TAVOLA 3 del PRP DEVE ESSERE AGGIORNATA ELIMINANDO IL SIMBOLO GRAFICO DEL CALISCENDI PRESENTE SUL MOLO NORD. L'OSSERVAZIONE NON È PERTINENTE PER GLI ASPETTI AMBIENTALI E/O PER LE RIPERCUSSIONI SULLO SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO SOSTENIBILE CONNESSI CON IL PRP IN ESAME.

Segue a pagina successiva

Segue da pagina precedente

OSSERVAZIONI PERVENTUTE DAI SOGGETTI PRIVATI

ID	Nominativo	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri	RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)
P3	Società F.lli Attanasii Servizi Portuali Snc di Attanasii Giancarlo & C.	16/07/2020	Con esplicito riferimento alle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) ed alla Tavola 05 "Zonizzazione" si richiede di "specificare la possibilità di insediare all'interno delle strutture esistenti produttive attività di ricettività e foresteria destinate in particolar modo agli addetti alla cantieristica e agli operatori portuali" con la motivazione di "voler garantire una gestione efficace e maggiormente competitiva delle attività produttive insediate valorizzando le strutture esistenti con aliquote di ricettività destinate soprattutto agli operatori del settore portuale e cantieristico" rilevando peraltro che nelle suddette NTA sono già consentiti gli alloggi per custodia (sorveglianza).	L'OSSERVAZIONE SEPPURE NON È PERTINENTE PER GLI ASPETTI AMBIENTALI PUÒ ESSERE CONDIVISIBILE IN TERMINI DI BENEFICI PER LO SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO SOSTENIBILE CONNESSO CON L'ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE IN ESAME.
P4	Gruppo Consiliare Il Cittadino Governante e l'Associazione di cultura politica il Cittadino Governante	21/07/2020	<p>1. Per l'area di "connessione urbana – parco attrezzato" prevista dal PRP è richiesta un'attenta progettazione prevedendo anche la "delocalizzazione dei due manufatti che si trovano all'imbocco del molo" al fine di riacquistare lo scorcio panoramico sul porto</p> <p>2. Per il waterfront di ponente (Lungomare Spalato) prevedere l'arretramento delle recinzioni esistenti al fine di un "maggiore decoro" al lungomare e per eliminare il presunto "pericolo sia per i pedoni che per i ciclisti" lungo la ciclovvia Adriatica e l'adiacente marciapiede "caratterizzati da spazi angusti"</p>	<p>1. Questa osservazione è congruente con le previsioni del PRP per la riqualificazione dell'area di Ingresso Nord ma riguarda i dettagli esecutivi di specifici progetti ed interventi che comunque dovranno essere oggetto di specifica approvazione da parte del Comune di Giulianova.</p> <p>2. Si precisa che nell'ambito dell'impostazione del PRP e della relativa procedura di VAS, si è accertato che la "dividente demaniale" ricomprende tutto il Lungomare Spalato. Di conseguenza il PRP è stato aggiornato arretrando il limite dell'ambito portuale sino al limite delle recinzioni esistenti poste lungo il margine (lato mare) di levante del Lungomare Spalato e di Piazza del Mare</p> <p>QUESTE OSSERVAZIONI NON SONO PERTINENTI PER GLI ASPETTI AMBIENTALI E/O PER LE RIPERCUSSIONI SULLO SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO SOSTENIBILE CONNESSI CON IL PRP IN ESAME</p>

Segue a pagina successiva

Segue da pagina precedente

OSSERVAZIONI PERVENUTE DAI SOGGETTI PRIVATI				
ID	Nominativo	DATA ARRIVO	Sintesi delle Osservazioni/Pareri	RISPOSTE alle Osservazioni (controdeduzioni ed integrazioni)
P5	Marà Piergiorgio	22/07/2020	Le osservazioni riguardano l'area "sita nel versante nord del molo sud ed in particolare definita dalla scogliera posta a ridosso della banchina turistica, sita nel versante nord del molo sud ed in particolare definita dalla scogliera posta a ridosso della banchina turistica, e dello specchio d'acqua ad est dello stesso". Nel PRP detta area contempla la zona CS ₁ (NTA, art. 10, SERVIZI CONNESSI ALL'AREA PASSEGGERI) ed in parte la zona AS (NTA, art. 3, AREA PASSEGGERI). Si chiede che per tali aree siano contemplate anche le attività turistico ricettive e che le opere realizzabili siano svincolate dall'obbligo della realizzazione dell'intero sistema connesso al servizio passeggeri e comunque possano essere realizzate con modalità e tempi di intervento scindibili. Per la sicurezza delle costruzioni consentite "altezza massima di 4 m "venga calcolata dal punto di massima onda"	L'OSSERVAZIONE ANCORCHÉ PERVENUTA OLTRE I TERMINI DI LEGGE, NON È PERTINENTE PER GLI ASPETTI AMBIENTALI MA PUÒ ESSERE CONDIVISIBILE IN TERMINI DI BENEFICI PER LO SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO SOSTENIBILE CONNESSO CON IL PRP IN ESAME. SI RILEVA CHE PER L'UBICAZIONE DELL'AREA ED IN PARTICOLARE PER L'ATTUALE ESPOSIZIONE AI FENOMENI DI SOVRALZO DEL LIVELLO MARINO E DI AGITAZIONE ONDOSA RESIDUA LE INFRASTRUTTURE IVI REALIZZABILI SONO CONDIZIONATE ALLA PRELIMINARE COMPLETA ESECUZIONE DEL NUOVO ASSETTO DELLE OPERE FORANEE DEL PORTO.