

**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 reazione 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.

