

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>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 prorogabili 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>Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico</p>	<p>A1 Riqualificazione dell'attuale imboccatura portuale e dell'avampor to</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>OA5 Contenere fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale</p>	<p>2. Interventi di riqualificazione/ammodernamento hotel e/o stabilimenti balneari a sud del Porto</p> <p>16. n. di segnalazioni di difficoltà di accesso per basso fondale</p>
	<p>A2 Messa in sicurezza delle imbarcazioni agli ormeggi e uso razionale della banchina di riva per la nautica da diporto</p>	<p>MI2 Realizzazione di un molo interno per la delimitazione di una darsena dedicata ai pescherecci</p>	<p>OA9 Assicurare 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>OA11 Migliorare 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>M1 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.) Bilancioavanzamentoarretramento 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 promuovere 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)
Promuovere 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 a 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 ondometriche della Rete Ondometrica 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 ondometrici 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).