

REGIONE ABRUZZO

PROVINCIA di TERAMO

COMUNE di GIULIANOVA



# PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI GIULIANOVA

Valutazione Ambientale Strategica

**SINTESI NON TECNICA**

*(Direttiva europea 2001/42/CE, D.Lgs. 152/2006 e ss)*

*PROGETTISTI PROCEDURA VAS:* Ing. Paolo CONTINI

Arch. Giulia Rosaria TARASCHI

GENNAIO 2020

Sommario

<b>PREMESSE</b>	<b>1</b>
<b>1 IL PROCESSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PRP DI GIULIANOVA</b>	<b>2</b>
1.1 Quadro di riferimento Normativo per il PRP e la relativa VAS	2
1.2 Il processo metodologico di VAS	2
1.3 Redazione e condivisione del Piano Regolatore del Porto di Giulianova (2009)	4
1.4 Impostazione ed avvio della procedura di VAS per il PRP di Giulianova	7
<b>2 LE AUTORITÀ DELLA PROCEDURA DI VAS</b>	<b>10</b>
<b>3 I SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE COINVOLTI NELLA PROCEDURA DI VAS</b>	<b>11</b>
<b>4 LE FASI ED I RUOLI</b>	<b>12</b>
4.1 Le consultazioni	12
<b>5 LE AZIONI DI COINVOLGIMENTO E PARTECIPAZIONE</b>	<b>13</b>
5.1 Il coinvolgimento e la partecipazione normata nel procedimento di VAS	13
5.2 Le attività di divulgazione per il PRP del Porto di Giulianova	13
<b>6 I CONTRIBUTI E LE OSSERVAZIONI RICEVUTE NELLA FASE PRELIMINARE</b>	<b>14</b>
<b>7 IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI GIULIANOVA</b>	<b>15</b>
7.1 Obiettivi prioritari	16
7.2 Classificazione del Porto di Giulianova	17
7.3 Analisi degli obiettivi del PRP e delle relative motivazioni	18
7.4 Contenuti del PRP e previsioni di sviluppo del Porto	19
7.5 La pertinenza del PRP-2009 per l'integrazione ambientale e lo sviluppo sostenibile	22
<b>8 ANALISI DEL CONTESTO</b>	<b>23</b>
8.1 Contesto sociale ed economico	24
8.3 Contesto urbano - edilizio	34
8.4 Salute pubblica	36
8.5 Qualità delle acque superficiali	37
8.6 Qualità acque marine costiere	38
8.7 Consumo di suolo	41
<b>8.8 Linea di costa</b>	41
8.9 Paesaggio	42
8.10 Tutela Beni Culturali	44
8.11 Gestione dei rifiuti	44
8.12 Energia sostenibile	44
8.13 Mobilità sostenibile	45
8.14 Clima acustico	54
8.15 Cambiamenti climatici	54
8.16 Qualità dell'aria	55
<b>9 IL SISTEMA PIANIFICATORIO E LE VERIFICHE DI COERENZA</b>	<b>56</b>
9.1 Il sistema della pianificazione	57
<b>10 LE COMPONENTI AMBIENTALI E GLI AMBITI DI INTERAZIONE</b>	<b>59</b>
10.1 Definizione dei livelli di rapporto ed interferenza	59
10.2 Analisi delle principali criticità e vulnerabilità ambientali	60

10.3	Analisi della situazione attuale	63
10.4	Analisi dello “scenario zero”	65
10.5	Analisi dello “scenario attuativo del PRP”	68
<b>11</b>	<b>I MACROINTERVENTI DI PIANO</b>	<b>70</b>
<b>12</b>	<b>LA VERIFICA DI COMPATIBILITÀ DEL PIANO</b>	<b>72</b>
12.1	Criteri di valutazione adottati	72
12.2	La valutazione dei provabili effetti ambientali del PRP	73
12.3	Considerazioni circa i potenziali effetti ambientali riconducibili al PRP di Giulianova	75
<b>13</b>	<b>CONCLUSIONI E LE POSSIBILI RACCOMANDAZIONI E PRESCRIZIONI</b>	<b>76</b>
<b>14</b>	<b>IL SISTEMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE</b>	<b>77</b>
14.1	Le caratteristiche del sistema di monitoraggio del PRP	77
<b>15</b>	<b>STRUMENTI PER LA COMUNICAZIONE AMBIENTALE</b>	<b>78</b>
<b>16</b>	<b>INDICE DELLE FIGURE E DELLE TABELLE</b>	<b>79</b>

## PREMESSE

Ai sensi della normativa vigente in materia di tutela ambientale <sup>(1)</sup>, i Piani che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale <sup>(2)</sup> devono essere sottoposti al *processo di Valutazione Ambientale Strategica* <sup>(3)</sup> il cui esito motivato deve costituire parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione <sup>(4)</sup> dello stesso piano.

La presente *Sintesi non Tecnica* è finalizzata a fornire una sintesi del *Rapporto Ambientale* <sup>(5)</sup>, in termini semplici e facilmente comprensibili per le fasi di diffusione ed evidenza pubblica della procedura di *Valutazione Ambientale Strategica* della **proposta del Piano Regolatore Portuale del Porto di Giulianova** (di seguito indicato per brevità con l'acronimo **PRP**) predisposta dall'Ente Porto di Giulianova.

Si tratta comunque di uno strumento che illustra sinteticamente gli aspetti di possibile impatto che l'attuazione del suddetto PRP potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale con ripercussioni anche di carattere socio-economico. Pertanto per qualsiasi approfondimento degli argomenti esposti si rimanda direttamente al relativo Rapporto Ambientale nonché agli elaborati dello stesso PRP.

---

<sup>1</sup> Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" di seguito brevemente indicato come D.Lgs.152/06 il cui obiettivo primario (art. 2 comma1) è "*la promozione dei livelli di qualità della vita umana, da realizzare attraverso la salvaguardia ed il miglioramento delle condizioni dell'ambiente e l'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali*" nel rispetto (art. 3-bis) dei "*principi sulla produzione del diritto ambientale*" sanciti dagli articoli 3-ter (azione ambientale), 3-quater (sviluppo sostenibile), 3-quinquies (sussidiarietà e leale collaborazione), 3 sexies (diritto di accesso alle informazioni ambientali e collaborativa partecipazione).

<sup>2</sup> Ai sensi del D.Lgs. 152/06 art. 6 comma 1.

<sup>3</sup> Come definito ai sensi del D.Lgs. 152/06 art. 5 "Definizioni" comma 1 lett. a) e di seguito brevemente indicato come VAS, ossia: il processo che comprende lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio.

<sup>4</sup> Ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., art. 11 comma 5.

<sup>5</sup> Redatta dall'Ing. Paolo Contini incaricato a tal scopo dall'Ente Porto di Giulianova (delib. n.6 del 24/01/2013) con il supporto specialistico dell'Arch. Giulia Rosaria Taraschi per gli aspetti più meramente ambientali e procedurali.

## 1 IL PROCESSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PRP DI GIULIANOVA

### 1.1 *Quadro di riferimento Normativo per il PRP e la relativa VAS*

L'obbligo di redigere il Piano Regolatore Portuale è stato introdotto sul territorio nazionale dalla legge 84 del 28 gennaio 1994 ed in particolare dall'art. 5 <sup>(6)</sup>. Si devono attendere oltre 10 anni per l'emissione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti <sup>(7)</sup>, delle "Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali" <sup>(8)</sup> predisposte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che nel 2016, a supporto del D.Lgs 169/2016 che ha modificato sostanzialmente la legge 84/94, ha redatto anche le "Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale" <sup>(9)</sup>.

Ad oggi le modifiche alle prime disposizioni di legge e le relative linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali non hanno ancora chiarito alcuni aspetti procedurali che possono condizionare il percorso di pianificazione non solo per i contenuti progettuali e gestionali ma anche per le ripercussioni in merito agli aspetti di tutela e salvaguardia dell'ambiente, del paesaggio e dei valori socio-culturali.

Inoltre, in questi ultimi decenni anche la normativa nazionale per la tutela e salvaguardia dell'ambiente, paesaggio e valori socio-culturali si è andata affinando e perfezionando, nel rispetto delle Direttive emanate dalla Comunità Europea, contemplando la Valutazione Ambientale Strategica al fine di migliorare la qualità decisionale sull'adozione di piani e programmi secondo i principi della condivisione partecipata e dello sviluppo sostenibile.

### 1.2 *Il processo metodologico di VAS*

La procedura di VAS è identificata, in via generale dal D.Lgs 152/2006 e s.m.i., ed in modo più approfondito e con un approccio maggiormente "operativo", dalle linee guida 2016 della Task Force di supporto tecnico all'Autorità Ambientale della Regione Abruzzo.

---

<sup>6</sup> Entrata in vigore dal 19/02/1994 a seguito della pubblicazione sul Supplemento Ordinario n.21 della Gazzetta Ufficiale n.28 del 4-2-1994. L'articolo 5 originariamente intitolato "Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore portuale" e strutturato in 11 comma, è rimasto sostanzialmente immutato sino alla fine del 2006. Dal 27/12/2006 (Legge 296/2006) sino al 9/02/2018 (D.Lgs 232/2017) sono stati emessi otto disposti normativi che, oltre a variare il titolo dell'articolo 5 in "Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore di sistema portuale e piano regolatore portuale", lo hanno ristrutturato in 21 comma che però in buona parte riguardano la pianificazione per gli ambiti territoriali delle 15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Per maggiori dettagli sulla norma in questione si rimanda all'allegato I.

<sup>7</sup> Circolare n.7778 del 15/10/2004.

<sup>8</sup> Linee guida che però non sono state mai aggiornate.

<sup>9</sup> L'ultimo aggiornamento risale a marzo 2017 e quindi non è adeguato alle più recenti modifiche dell'art. 5 introdotte dal D.Lgs 232/2017 pubblicato il 9/02/2018.

Si richiede di esplicitare in modo evidente le scelte di piano effettuate nell'ottica della sostenibilità delle stesse e formulare quindi un giudizio di merito sulle stesse.

La condivisione delle regole e dei dati di base del quadro analitico viene effettuata preliminarmente alla fase di elaborazione del rapporto ambientale al fine di procedere al meglio alla valutazione su un sistema adeguato di conoscenze

Secondo le Linee Guida della Task Force della regione Abruzzo, le fasi della VAS si articolano come segue:

- Impostazione :

1) Redazione Rapporto Preliminare di scoping;

- Scoping con consultazione dei S.C.A. (durata consultazioni 45 gg. e comunque conclusione entro 90 gg dall'avvio della procedura)

2) Elaborazione del Rapporto Ambientale integrando i contributi e le osservazioni ricevute dai S.C.A.

- Adozione del Rapporto Ambientale e Sintesi Non Tecnica;
- Pubblicazione per 60gg
- Valutazione del Rapporto Ambientale con i contributi e con le osservazioni ricevute

3) Espressione del Parere Motivato

4) Approvazione del Rapporto ambientale; e Sintesi Non Tecnica

5) Redazione della Dichiarazione di Sintesi

6) Gestione:

- monitoraggio;
- valutazione periodica.

Nel presente capitolo vengono preliminarmente affrontati dal punto di vista metodologico gli steps della VAS del PRP.

La metodologia prende spunto dal progetto europeo ENPLAN e dalle esperienze di VAS in Italia, adattandone i contenuti metodologici al contesto del PRP di Giulianova.

Questi riferimenti bibliografici indicano che il principio di base su cui impostare la VAS è quello di riconoscere la sua funzione e capacità di integrare e rendere coerente con la "dimensione ambientale" gli "obiettivi e le strategie" del piano orientandone le scelte verso soluzioni di "sviluppo sostenibile".

Tenuto conto che la fase di redazione di un piano è finalizzata ad impostare strategie di interventi e di gestione da attuare nel tempo, per il perseguimento di obiettivi futuri, la VAS deve mirare all'individuazione ed analisi delle possibili relazioni future (in termini di sinergie e conflitti) tra distinti

aspetti riconducibili a tematiche ambientali sociali ed economiche. In questo modo si definisce un quadro conoscitivo più consono per un'oggettiva riflessione sul futuro pianificato aumentando sensibilmente il livello di prevenzione rispetto a scenari di impatto altrimenti negativi e controproducenti talvolta anche per gli stessi obiettivi (economici e sociali) posti alla base del piano.

A tal scopo la procedura di VAS deve essere tale da assicurare che l'integrazione della dimensione ambientale nel piano e la capacità di valutazione del suo livello di efficacia devono essere effettive e continue durante tutte le fasi principali del ciclo di vita di un piano (orientamento e impostazione; elaborazione e redazione; consultazione e adozione/approvazione; attuazione, monitoraggio e gestione).

### **1.3 Redazione e condivisione del Piano Regolatore del Porto di Giulianova (2009)**

Nel presente paragrafo sono elencate le fasi più salienti che hanno caratterizzato l'iter di redazione e condivisione del Piano Regolatore Portuale di Giulianova, oggetto attualmente della procedura di VAS, a partire dal mese di gennaio 2001 pervenendo nel mese di agosto 2018 all'intesa definitiva con il Comune di Giulianova ed alla contestuale adozione da parte dello stesso PRP da parte dell'Ufficio Circondariale Marittimo del Porto di Giulianova del Corpo della Guardia Costiera in qualità di Autorità Marittima territorialmente competente.

- La Regione Abruzzo, con l'art.1 della legge regionale n.113 del 23/11/1999, ha delegato l'Ente Porto di Giulianova per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Giulianova assegnando un apposito finanziamento.

- La prima versione della proposta del PRP in esame, è stata redatta (2001-2002) da un Gruppo di progettazione costituito da esperti appositamente incaricati dall'Ente Porto (delibera n.3 del 17/01/2000, atto n.9 del 19/02/2001).

- 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 dal Consiglio di Amministrazione (Del. 8 del 20/02/2003) e dall'Assemblea (Del. 2 del 8/4/2003) dello stesso Ente Porto e conseguentemente trasmessa agli organi competenti per l'approvazione definitiva.

- Con Prot. 1036 del 2/02/2005 l'Ufficio Circondariale Marittimo di Giulianova in qualità di Autorità Marittima territorialmente competente (L. 84/94, art. 5, comma 3) ha trasmesso la suddetta proposta di PRP-2003 al Comune di Giulianova per la preventiva intesa.

- Nella seduta del 28/06/2005 il Consiglio Comunale ha ritenuto la suddetta proposta di PRP-2003, meritevole di pieno consenso, in relazione soprattutto alle previste opere marittime, in particolare il

prolungamento del molo sopraflutto ed il molo per la delimitazione degli specchi portuali interni, deliberando però un'intesa (n.63 del 28/06/2005) "condizionata" alla eliminazione di alcune previsioni di opere e destinazioni d'uso a terra in sovrapposizione e contrasto con ambiti territoriali già contemplati dal PRG comunale.

- Con Prot. 85 del 8/02/2006 l'Ente Porto di Giulianova ha trasmesso all'Ufficio Circondariale Marittimo di Giulianova (nel seguito CIRCOMARE-Giulianova), quale Autorità Marittima territorialmente competente, gli elaborati della proposta di PRP adeguati ed integrati sulla base di quanto richiesto dal Consiglio Comunale.

- Con Prot. 1505 del 10/02/2006 il CIRCOMARE-Giulianova ha indetto specifica Conferenza dei Servizi sulla proposta di PRP-2003.

- In esito alle risultanze della Conferenza dei Servizi del 7/05/2008, il 9/01/2009 il CIRCOMARE-Giulianova ha trasmesso a tutti gli Enti interessati la proposta di PRP (nel seguito indicato come proposta di PRP-2009) conforme alle richieste del Comune di Giulianova, acquisendo anche i relativi pareri favorevoli (nota dirigenziale del 29/01/2009 n. 3869 da parte dell'Ufficio Urbanistico del Comune di Giulianova; nota del 3/12/2009 n. 13466 della Soprintendenza per i BB.AA.e PP. per l'Abruzzo).

- In ragione delle subentrante 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".

- Alla suddetta riunione, non ha fatto seguito alcun atto pubblico per l'avvio formale della procedura di VAS mentre sono intervenute modifiche da parte del Comune di Giulianova nella pianificazione urbanistica (Variante Generale al PRG approvata con Delibera del Consiglio Comunale n.7 del 20/02/2013) e nel demanio marittimo (Variante al Piano Demaniale Comunale Marittimo PDCM approvata con Delib. C.C. n.35 del 8/07/2015).

- In sintesi 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 <sup>(10)</sup>, 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. In particolare gli elaborati che componevano la proposta di PRP-2009, per la quale sino al 2009 erano già state espletate specifiche conferenze dei servizi interlocutorie per l’acquisizione dei relativi pareri positivi, sono stati aggiornati ed integrati al fine di recepire la piena intesa con il Comune di Giulianova, tenuto conto che con Delibera Consiliare n.5 del 22/01/2014 aveva espresso un nuovo parere favorevole all’intesa sulla proposta del PRP condizionandola però al preventivo aggiornamento di alcuni elaborati ed al contestuale adeguamento anche delle Norme Tecniche di Attuazione (in seguito per brevità indicate come NTA).

- Tra il 2017 ed il 2018 la proposta di PRP-2009 è stata revisionata ed aggiornata<sup>(11)</sup> per adempiere ad ulteriori richieste da parte del Comune di Giulianova senza però mutare l’assetto infrastrutturale e/o le destinazioni d’uso dei distinti ambiti portuali.

Pertanto:

- con Delibera n.35 del 10/03/2017 la Giunta Comunale di Giulianova, ritenuto espletato positivamente da parte dell’Ente Porto l’adeguamento degli elaborati ha rinnovato l’intesa di cui all’art. 5 comma 3 della L. 84/1994) e quindi in data 5 aprile 2017 ha confermato l’intesa già siglata il 2/12/2005 con il CIRCOMARE – Giulianova;

- di conseguenza con decreto n.8/2017 del 7 aprile 2017 il CIRCOMARE – Giulianova ha adottato il PRP-2009;

- più recentemente (estate 2018), su richiesta della Regione Abruzzo (Servizio Porti, Aeroporti, Trasporto merci e logistica), l’Ente Porto di Giulianova ha recepito anche la Delibera di Giunta Comunale n.48 apportando nuove modifiche ed integrazioni agli elaborati grafici ed alle NTA del PRP inerenti la regolamentazione dei “caliscendi” (esistenti o dismessi) lungo la mantellata esterna del molo sud del porto di Giulianova, e trasmettendo nuovamente al CIRCOMARE-Giulianova tutta la documentazione del PRP completa anche di tutti gli studi specialistici, compreso lo Studio di Impatto Ambientale, già in atti dal 2003.

- Infine, il 9 agosto 2018, presso la sede della Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica della Regione Abruzzo, è stata sottoscritta l’integrazione ai precedenti atti di intesa tra il Comune di Giulianova ed il CIRCOMARE-Giulianova in merito all’ultima versione della proposta del Piano Regolatore Portuale di Giulianova che di fatto aggiorna ed integra il PRP, progettato tra il 2001 ed il 2003, che lo stesso CIRCOMARE-Giulianova aveva già trasmesso a tutti gli Enti interessati nel 2005 e nel 2009.

---

<sup>11</sup> A tal scopo l’Ente Porto di Giulianova ha richiesto (marzo 2017) all’Ing. Paolo Contini, di aggiornare gli elaborati grafici del PRP (per un totale di 8 tavole) e le relative Norme Tecniche di Attuazione.

- Pertanto, 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.

#### **1.4 Impostazione ed avvio della procedura di VAS per il PRP di Giulianova**

Per dare concreto avvio alla procedura di VAS, al termine delle molteplici fasi di redazione, condivisione, aggiornamenti/integrazioni, che hanno portato alla intesa con il Comune di Giulianova ed alla adozione definitiva della proposta di PRP-2009 da parte del CIRCOMARE-Giulianova, il *Soggetto Proponente* ha trasmesso all'*Autorità Procedente*, un primo Rapporto Preliminare di Verifica (nel seguito RPV), redatto con la finalità di costituire, previa individuazione dei *Soggetti Competenti in materia Ambientale*, una base di riferimento per una prima contestualizzazione, da parte dell'*Autorità Competente* dei possibili impatti ambientali significativi riconducibili all'attuazione del PRP-2009.

Così operando, nel rispetto dei "principi sulla produzione del diritto ambientale", l'AC in collaborazione con l'AP ed il SP hanno individuato e consultato i Soggetti Competenti in materia Ambientale (nel seguito per brevità SCA) per verificare e condividere la decisione di un *concreto e definitivo avvio della VAS per il PRP del Porto di Giulianova*. Così operando si è impostata la procedura di VAS tenendo conto che alcune delle opere infrastrutturali (molo interno e nuova diga foranea nord) previste sin dalla prima stesura del PRP (nel 2001) negli anni successivi sono state poste in opera per adempiere alle improrogabili esigenze di messa in sicurezza delle imbarcazioni (per la navigazione all'imboccatura del porto e per lo stazionamento agli ormeggi).

In un secondo tempo il suddetto RPV è stato revisionato al fine di renderlo coerente con i contenuti propri della *fase di scoping* <sup>(12)</sup>, facendo quindi esplicito riferimento anche a quanto desumibile dal link <https://www.regione.abruzzo.it/content/fasi-della-vas>, emettendo il Rapporto Preliminare di Scoping (nel seguito RPS) sulla base del quale si sono acquisite dai SCA le indicazioni per la redazione del Rapporto Ambientale al fine di individuare, descrivere e valutare gli impatti significativi imputabili all'attuazione del PRP del Porto di Giulianova tenendo conto in particolare dei seguenti fattori:

- 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 Piani Regolatori Portuali (ricomprensivi anche le procedure di valutazione degli impatti ambientali);
- nel 2003, in mancanza di una specifica normativa in materia di VAS e secondo una interpretazione

---

<sup>12</sup> Nel seguito per brevità è indicato con **RPS**.

restrittiva di quanto disposto dal comma 4 dell'art. 5 della Legge 84/94 (poi smentita dagli sviluppi normativi in materia) a corredo della proposta di Piano è stato condotto uno specifico Studio di Impatto Ambientale completo di studi specialistici.

- per le esigenze di sicurezza alla navigazione e di stazionamento all'ormeggio delle imbarcazioni, nell'ultimo decennio la Regione Abruzzo ha già finanziato la realizzazione delle seguenti opere marittime previste dal PRP in questione:
  - o 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;
  - o 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.
- 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.

Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo del capitolo sul contesto "ambientale" di riferimento dove è illustrato l'attuale stato di fatto del Porto di Giulianova aggiornato in ragione dei recenti interventi strutturali (con la realizzazione del molo interno finalizzato a ridurre il moto ondoso residuo assicurando anche la delimitazione ed organizzazione delle darsene di ormeggio; con il primo stralcio della e diga foranea nord per la delimitazione dell'avamposto portuale e sono riesaminati gli obiettivi primari, delineati nell'ambito delle attività di pianificazione condotte dal 2001 al 2003, stralciate in particolare dalla Relazione Generale e dallo Studio di Impatto Ambientale redatte a suo tempo.



Figura 1 Recenti variazioni dell'assetto infrastrutturale del Porto di Giulianova attuate dalla Regione Abruzzo:  
a) 15 aprile 2004 ; b) 4 agosto 2013 ; c) 28 agosto 2017, (immagini reperite su Google Earth)

## 2 LE AUTORITÀ DELLA PROCEDURA DI VAS

Le Autorità previste dalla normativa sulla Valutazione Ambientale Strategica sono:

**AUTORITA' PROPONENTE:**

*soggetto pubblico o privato  
che elabora il piano”  
ai sensi del D.Lgs. 152/06  
art. 5 comma 1 lett. r)*

ENTE PORTO GIULIANOVA

*delegato a tal scopo dalla Regione Abruzzo  
ai sensi della L.R. n.113 del 23/11/1999.*

**AUTORITA' COMPETENTE:**

*pubblica amministrazione  
cui compete l'elaborazione  
del parere motivato della  
valutazione ambientale del piano  
ai sensi del D.Lgs. 152/06  
art. 5 comma 1 lett. p)*

REGIONE ABRUZZO

Dipartimento Ambiente e Territorio  
DPC002 - Servizio Valutazioni Ambientali

**AUTORITA' PROCEDENTE:**

*pubblica amministrazione  
che recepisce e approva  
il piano” predisposto dal  
Soggetto Proponente  
ai sensi del D.Lgs. 152/06,  
art. 5 comma 1 lett. q)*

REGIONE ABRUZZO

Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica  
DPE0003 - Servizio Porti

### 3 I SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE COINVOLTI NELLA PROCEDURA DI VAS

I soggetti con competenze ambientali, detti anche “S.C.A.”, sono stati desunti dalla circolare della Regione Abruzzo del 18 dicembre 2008 ed aggiornate, per le finalità previste dalla normativa, a seguito delle sopravvenute modifiche alle competenze e alle strutture degli enti locali e territoriali coinvolti nel procedimento in essere.

Tenuto conto che la proposta del PRP di Giulianova (2009) contemplerà la realizzazione di nuove opere che, per dimensioni e destinazioni d’uso, potrebbero essere oggetto in sede di progettazione preliminare e/o definitiva di apposite procedure di valutazione di impatto ambientale di competenza nazionale si ritiene opportuno coinvolgere e confrontarsi anche in sede di VAS con la struttura del Ministero dell’Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare.

I soggetti con competenza ambientale sono stati consultati dalla Autorità procedente, attraverso un questionario specifico con nota del 6 marzo 2019 e sono stati:

1. Ministeri:

- *Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*
- *Ministero per i beni e le Attività Culturali e del Turismo MIBACT*

2. Direzioni Generali della Regione Abruzzo con competenze ambientali

3. Autorità dei Bacini di Rilievo Regionale dell’Abruzzo

4. A.R.T.A. Abruzzo – Agenzia Regionale per la Tutela dell’ Ambiente, Direzione Centrale

5. Provincia di Teramo Settore Urbanistica e Pianificazione Territoriale

6. Azienda Sanitaria Locale n. 4 Teramo

Conclusasi il 28 maggio 2019 la consultazione dei Soggetti con Competenza Ambientale e sulla scorta dei riscontri scritti inviati da alcuni **SC.A.**, il 5 agosto 2019 l’Autorità Procedente ha trasmesso il suddetto Rapporto Preliminare di scoping anche al:

7. - Consorzio Gestione Area Marina Protetta Torre del Cerrano

8. Comune di Roseto degli Abruzzi

Con termine di conclusione della consultazione al 3 novembre 2019. (90 giorni naturali e consecutivi).

## **4 LE FASI ED I RUOLI**

Le fasi che attualmente restano da svolgere per la procedura fanno riferimento a quanto previsto dal comma 4 dell'art.13 e seguenti del DLgs 152/2006 e smi.

Il Rapporto Ambientale unitamente alla presente Sintesi non Tecnica, sono parte integrante del PRP di Giulianova, la cui metodologia e contenuti sono stati condivisi con i S.C.A. nella fase preliminare di coinvolgimento. Questi documenti costituiscono la base di riferimento per la VAS e pertanto sono messi a disposizione del Pubblico per recepire eventuali osservazioni motivate.

### **4.1 Le consultazioni**

La proposta di PRP, unitamente al Rapporto Ambientale ed alla Sintesi non Tecnica, sono trasmessi, secondo modalità concordate, all'autorità competente e pubblicati sul BURA (Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo) e sul sito web della Regione Abruzzo. Dalla data pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 14, comma 1, decorrono i tempi dell'esame istruttorio e della valutazione.

Entro il termine di 60 giorni dalla pubblicazione dell'avviso di pubblicazione, chiunque può prendere visione della proposta di piano o programma e del relativo rapporto ambientale e presentare proprie osservazioni in forma scritta, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

Perseguendo i principi di economicità e di semplificazione, le procedure di deposito, pubblicità e partecipazione, evitano duplicazioni ed assicurano il rispetto dei termini previsti dal comma 3 del dell'Art.14 e dal comma 1 dell'articolo 15 del T.U.A. Tali forme di pubblicità tengono luogo delle comunicazioni di cui all'articolo 7 ed ai commi 3 e 4 dell'articolo 8 della legge 7 agosto 1990 n. 241.

## 5 LE AZIONI DI COINVOLGIMENTO E PARTECIPAZIONE

### 5.1 *Il coinvolgimento e la partecipazione normata nel procedimento di VAS*

Le principali attività previste dalla procedura di VAS sono distinte in una prima attività di coinvolgimento istituzionale preliminare: la cosiddetta fase di definizione della portata delle informazioni. Tale percorso permette di impostare in fase preliminare i contenuti che le amministrazioni ritengono utili per svolgere una esaustiva attività di valutazione del piano. Le attività di scoping permettono di acquisire alle autorità procedente e competente i dati e le informazioni in possesso delle amministrazioni coinvolte.

Successivamente è prevista dalla norma la partecipazione ambientale di tutti i soggetti interessati. L'evidenza pubblica del rapporto ambientale, con la pubblicazione dell'avviso sul Bura e dei documenti sui siti istituzionali delle autorità garantisce, oltre a quella propria del Piano, il contributo e le osservazioni del pubblico (cittadinanza in generale) e del pubblico interessato (associazioni e portatori d'interesse)

### 5.2 *Le attività di divulgazione per il PRP del Porto di Giulianova*

Si prevede di incrementare la partecipazione e la esternalizzazione delle scelte di piano e delle valutazioni ambientali, previste dalla normativa con alcune iniziative di divulgazione delle stesse.

In particolare, dopo alla pubblicazione e almeno 30 giorni prima della fase di chiusura dei termini per le osservazioni, si prevede un incontro seminariale di presentazione/discussione del PRP e del RA da tenersi nel Comune di Giulianova al fine di facilitare la condivisione dei contenuti dei documenti tecnici del PRP e del RA e di fornire chiarimenti sulle metodologie e sulle tecniche utilizzate. Sarà un momento utile alla informazione sulle tempistiche e sulle successive modalità della procedura di VAS e di attuazione del piano.

A tale iniziativa saranno invitati a dare ulteriore contributo scientifico di settore i SCA che hanno fornito elementi durante la fase di scoping permettendo una verifica puntuale delle modalità di integrazione dei contributi ricevuti.

Gli strumenti per tali attività sono:

- Presentazioni del Piano
- Presentazioni del RA
- La Sintesi Non Tecnica del RA
- I contributi disciplinari e di approfondimento degli esperti

E' prevista la diffusione ed evidenziazione pubblica delle attività con interviste e comunicati stampa che forniscano informazioni su web e televisioni locali e regionali.



## 6 I CONTRIBUTI E LE OSSERVAZIONI RICEVUTE NELLA FASE PRELIMINARE

Durante il processo di Valutazione Ambientale Strategica, a partire dalla fase preliminare di scoping, sono state aperte le consultazioni con le Autorità con Competenze Ambientali le quali si sono espresse sul Rapporto Ambientale fornendo un parere sui contributi metodologici introdotti dal documento preliminare ed indicando gli ulteriori elementi conoscitivi e valutativi da approfondire nel presente Rapporto Ambientale.

I pareri di Soggetti con Competenza Ambientale pervenuti nella fase di consultazione e puntualmente recepiti nel presente documento sono elencati e sinteticamente descritti nella seguente tabella.

Nella fase di scoping, attivata il 6 marzo 2019, sono pervenuti i contributi e le osservazioni così distinti:

- |    |                                |   |
|----|--------------------------------|---|
| 1) | Regione Abruzzo DPC002         | rif. Prot. n. 139085 del 09 maggio 2019     |
| 2) | Provincia di Teramo            | rif. Prot. n. 0150310 del 21 maggio 2019    |
| 3) | Regione Abruzzo DPC024         | rif. Prot. n. 0152004 del 21 maggio 2019    |
| 4) | ARTA Abruzzo                   | rif. Prot. n. 0205144 del 11 luglio 19      |
| 5) | Comune di Roseto degli Abruzzi | rif. Prot. n. 0032936 del 12 settembre 2019 |

## 7 IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI GIULIANOVA

La cittadina di Giulianova, stazione di soggiorno e turismo, si è sempre distinta per una visione urbanistica rispettosa dell'ambiente e dei suoi valori, e la politica di sviluppo cittadino ha orientato le scelte strategiche in modo da evitare lo sfruttamento massiccio del suo territorio preferendo un orientamento basato su uno sviluppo controllato e mirato. Questa considerazione tenuta sempre in conto è divenuta la linea-guida principale in tutta la serie di scelte effettuate durante la pianificazione.

La presenza di una struttura portuale avente circa 100 anni di storia ha consentito lo sviluppo di attività produttive e ricreative le quali, opportunamente bilanciate tra loro e correttamente dimensionate nei confronti dell'assetto cittadino, rappresentano, insieme agli aspetti più generali legati al turismo balneare estivo, una delle risorse più valide per la città. Il porto ha infatti condizionato, anche se non sempre positivamente, lo sviluppo urbanistico–architettonico ed infrastrutturale della città, influenzandone comunque positivamente lo sviluppo economico promuovendo tutte le attività connesse con esso.

Attorno al porto si è sviluppata fin dall'origine l'attività di pesca, e per un breve periodo una modesta attività di trasporto merci. 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.

Questo aspetto rende in maggior modo necessario orientare lo sviluppo sulla linea della integrazione Città-porto vista la caratterizzazione della cittadina quale stazione di soggiorno e turismo. La nautica da diporto e la pesca sportiva si sono subito mostrate come settori particolarmente dinamici, in rapida crescita e di forte funzione di stimolo all'insediamento di attività indotte produttive, commerciali e ricreative mentre l'attività inizialmente prevalente della pesca accusava i primi segni di stasi sia a livello locale che nazionale.

Tuttavia, accanto agli aspetti positivi di traino che la struttura portuale ha rappresentato per la città, esistono alcuni aspetti negativi principalmente legati al carattere essenzialmente spontaneo ed estemporaneo di tutti gli interventi eseguiti in ambito portuale. E' infatti mancata, da sempre, qualunque forma di programmazione di attività tanto che, né le strutture a mare, né le opere a terra, né le infrastrutture di servizio e collegamento hanno seguito, nel tempo, alcun filo conduttore e gli interventi sono stati in genere episodici e legati, più che altro, ad urgenze momentanee e /o alle disponibilità finanziarie di un particolare periodo.

Le attività di supporto sono insediate prevalentemente lungo la banchina di riva in modo alquanto disordinato e costituiscono, di fatto, una sorta di barriera tra città e porto per cui la sola possibilità di godimento dell'ambiente portuale risulta essere la passeggiata lungo i moli.

Il Piano Regolatore Portuale intende rispondere a tutte le esigenze di regolazione, programmazione, gestione e controllo delle strutture e delle attività di servizio alle strutture portuali in modo da consentire, nel futuro, una espansione equilibrata del sistema Città-Porto.

Nella seguente **Figura 2** è riportata la planimetria, stralciata dalla tavola 5 degli elaborati del PRP cui si rimanda per i dettagli, che meglio evidenzia come l'assetto infrastrutturale e la zonizzazione degli ambiti portuali sono stati delineati per contenere le possibili interferenze del porto con la morfodinamica delle spiagge limitrofe contenendo i fenomeni di insabbiamento migliorando le condizioni di sicurezza dei natanti nelle fasi di manovra e stazionamento all'ormeggio anche grazie ad una più razionale e funzionale zonizzazione delle destinazioni d'uso.

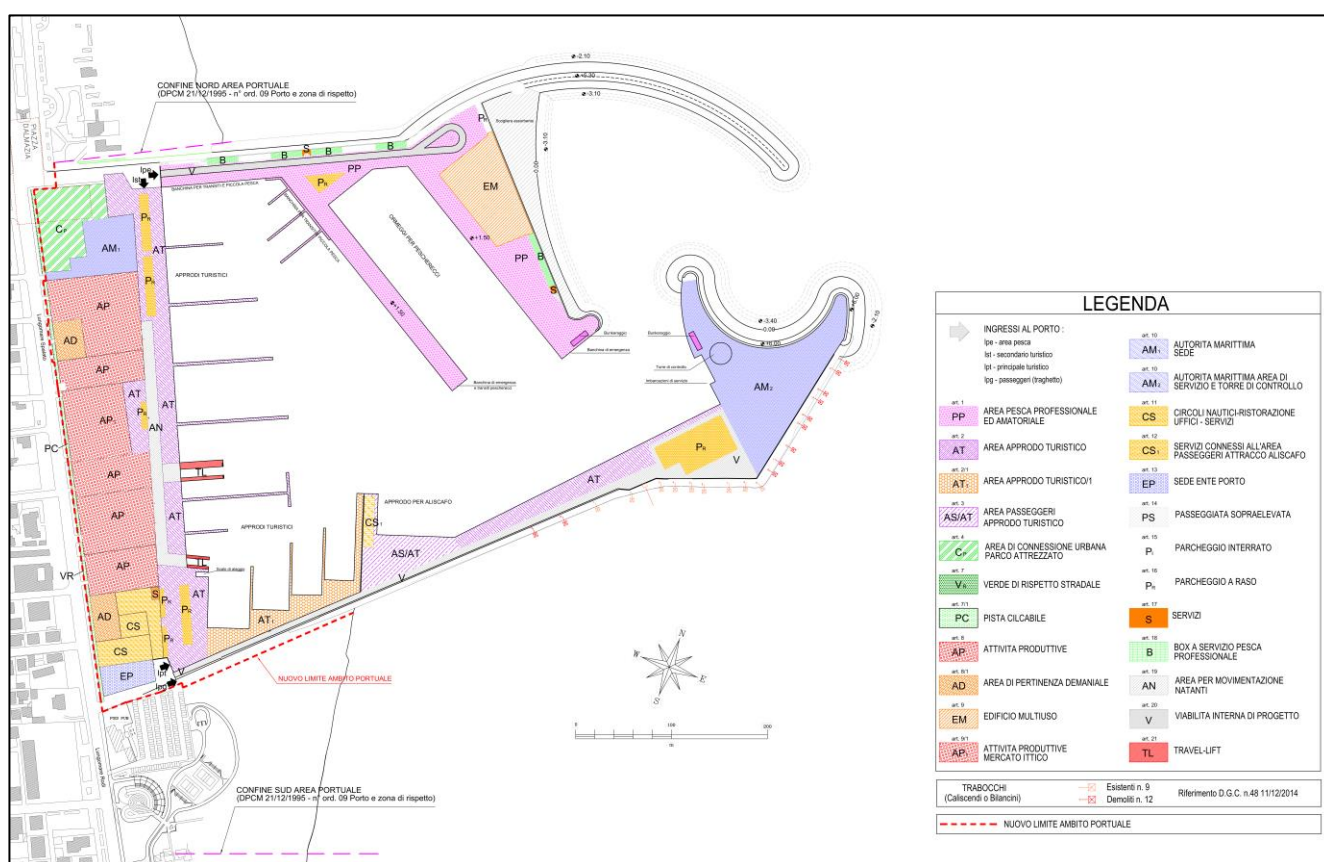


Figura 2 Assetto infrastrutturale e zonizzazione degli ambiti portuali previsti dal PRP del Porto di Giulianova

### 7.1 Obiettivi prioritari

Il Gruppo di Progettazione del Piano Regolatore Portuale, sulla base di un'analisi oggettiva dello stato di fatto del porto di Giulianova e delle relative criticità, ha delineato i seguenti quattro obiettivi prioritari, da perseguire attraverso la pianificazione e realizzazione di nuove opere infrastrutturali da combinare alla razionalizzazione ed ottimizzazione delle destinazioni d'uso del cluster portuale.

**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. Tale razionalizzazione prevede la separazione funzionale delle utenze (peschereccia, diportistica, passeggeri) anche tramite la realizzazione di opere marittime interne e connesse infrastrutture.
- 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 (mercato ittico, nuovo marina).
- OB 4** Sistemazione dell'area di 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.

## **7.2** *Classificazione del Porto di Giulianova*

Il porto di Giulianova, in base alla Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 recante "Riordino della legislazione in materia portuale", ricade nella categoria II, classe III, porti di rilevanza economica regionale e interregionale.

### 7.3 *Analisi degli obiettivi del PRP e delle relative motivazioni*

Gli obiettivi e le motivazioni che si intendono perseguire con l'attuazione del PRP sono sintetizzati in 14 punti riportati nella seguente **Tabella 1**, desunta dalla Relazione Generale del PRP.

Tabella 1– Obiettivi e motivazioni delle attività di pianificazione portuale considerate nella redazione del PRP-2009

OBIETTIVI	MOTIVAZIONI
1. Prevedere uno sviluppo delle distinte attività portuali comunque sostenibile e compatibile con le peculiarità ambientali del posto.	La città di Giulianova gode di un particolare equilibrio ambientale che è reputato un bene primario da tutelare.
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.	La conservazione della costa di Giulianova e dei comuni limitrofi è un bene ambientale e socioeconomico primario da salvaguardare.
3. Migliorare il trasporto litoraneo dei sedimenti mediante conformazioni ottimali delle opere esterne portuali.	La stabilità delle coste è direttamente legata al trasporto solido litoraneo e le nuove opere non devono peggiorare la condizione attuale.
4. Ridurre la penetrazione del moto ondoso all'interno dello specchio d'acqua portuale.	Il bacino portuale non fornisce la adeguata protezione per le mareggiate provenienti dal I quadrante.
5. Contenere i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale.	Esiste un pericolo di manovrabilità all'imboccatura legato ai fenomeni di insabbiamento dei fondali.
6. Ottimizzare in via prioritaria l'utilizzo dello specchio d'acqua portuale esistente senza includere nuovi specchi d'acqua nel perimetro portuale.	L'area portuale pur essendo di notevoli dimensioni è mal utilizzata (scarso banchinaggio interno).
7. Separare fisicamente le diverse attività che svolte nel porto evitando possibili interferenze tra di esse.	Le interferenze sono causa di scarsa efficienza e possibili incidenti
8. Assicurare adeguati spazi a terra per le attività connesse alla pesca e migliorare le attuali condizioni di ormeggio dei pescherecci senza prevederne l'aumento numerico stante la attuale condizione di stasi della attività a livello nazionale.	Ottimizzare i percorsi, lo scarico, il trattamento e la vendita del pescato assicura una maggiore efficienza della attività.
9. Assicurare spazi adeguati all'attività cantieristica riducendo l'attuale livello di rischio di incidenti.	La attività cantieristica deve essere proporzionata al numero di posti barca
10. Puntare alla realizzazione di un sistema integrato porto-città-territorio attraverso una risistemazione del "waterfront" cittadino.	La città deve prolungarsi con continuità verso il bacino portuale
11. Migliorare la viabilità esterna ed interna.	I percorsi devono essere ottimizzati
12. Garantire la possibilità di un contenuto sviluppo dell'attività passeggeri prevedendo l'utilizzo anche di traghetti veloci caratterizzati da un modesto pescaggio.	Incentivare la attività dei traghetti leggeri verso la Croazia migliorando i servizi ad essa connessi
13. Tenere conto delle necessità della nautica "minore" attraverso la massima facilitazione del terra-mare.	Garantire la fruibilità del porto a tutti gli utenti
14. Prevedere che le nuove opere possano essere realizzate per stati di avanzamento tali da non causare interferenze con le attività attualmente presenti nel porto.	L'attività di pianificazione ipotizza interventi realizzabili in tempi successivi per diversi stati di avanzamento.

#### 7.4 *Contenuti del PRP e previsioni di sviluppo del Porto*

Per il perseguimento degli obiettivi del PRP il Gruppo di Progettazione ha individuato un nuovo assetto delle opere portuali ed una rimodulazione delle destinazioni d'uso del porto verificandone la funzionalità, anche con il supporto di studi specialistici nel campo dell'ingegneria marittima e costiera e dell'architettura urbana e del paesaggio, comunque nel rispetto dei requisiti di minimo impatto ambientale, paesaggistico e socio-culturale.

Come evidenziato nella **Figura 3** <sup>(13)</sup>, che riporta l'assetto planimetrico delle nuove infrastrutture marittime previste dal PRP in sovrapposizione con le opere attuali, per gli aspetti infrastrutturali il PRP:

- mantiene l'attuale assetto d'insieme senza "invadere" la limitrofa fascia litoranea con "consumo zero" del suolo terrestre e occupazione dei fondali più prossimi all'imboccatura portuale ed alle attuali dighe foranee del porto di fatto già interclusi nella fascia di rispetto ed uso dell'ambito portuale;
- contempla la riqualificazione dell'imboccatura portuale e dell'avamposto, secondo la tipologia a moli convergenti, tramite la 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;
- prevede la realizzazione di un molo interno per la delimitazione di una darsena dedicata ai pescherecci consentendo così un uso più razionale della banchina di riva per la nautica da diporto (intervento già finanziato ed attuato dalla Regione Abruzzo per adempiere alle esigenze di messa in sicurezza delle imbarcazioni agli ormeggi);
- contempla la realizzazione, dal gomito della diga foranea nord, di un nuovo braccio foraneo di forma planimetrica semicircolare per assicurare una maggiore protezione dagli stati di mare provenienti dal I quadrante realizzando così anche la delimitazione di un avamposto adeguato per le esigenze di sicurezza alla navigazione.

Più in generale il PRP, anche in ragione delle integrazioni ed aggiornamenti richiesti dal Comune di Giulianova e concordati con l'Ente Porto e l'Autorità Marittima, oltre alla definizione del nuovo assetto infrastrutturale è finalizzato a:

- aggiornare il confine dell'ambito portuale ridefinendo i limiti lungo il margine esterno delle dighe foranee e la "dividente demaniale" lungo il margine del fronte del porto lato terra;
- suddividere fisicamente lo specchio portuale attraverso la realizzazione di un molo interno che consente di riqualificare gli specchi portuali più interni, a servizio della nautica e della cantieristica, dedicando per la flotta peschereccia la darsena delimitata tra il molo interno e diga nord storica;

---

<sup>13</sup> Stralciata dalla Tavola 8 del PRP-2009 cui si rimanda per i dettagli

- preservare le attività produttive e ricreative esistenti lasciandole, per quanto possibile nell'attuale posizione, perseguendo però una migliore razionalizzazione ed ottimizzazione degli spazi disponibili in particolare di quelli posti a tergo della banchina di riva dove le attività della cantieristica coesistono con quelle della nautica da diporto; in questo contesto si è anche pianificata la tutela dei "caliscendi" storicamente presenti lungo il molo sud rispondendo così anche alle esigenze di sistemazione urbanistica richieste dal Comune come evidenziato nella **Figura 4** **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** (14).

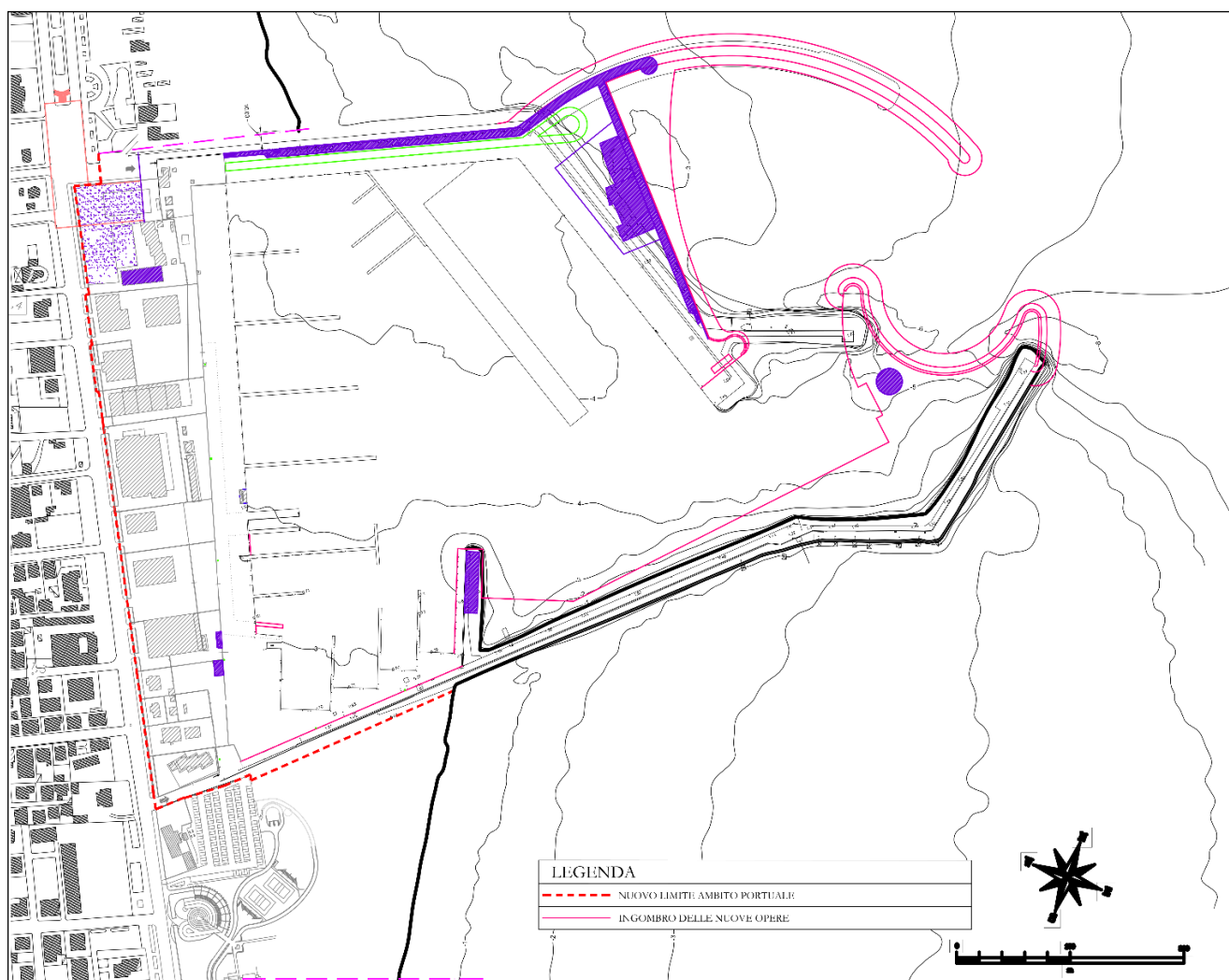


Figura 3 Sovrapposizione delle nuove opere portuali del PRP-con l'attuale assetto (2019) del Porto di Giulianova

<sup>14</sup> Stralciata dalla Tavola 6 del PRP-2009 cui si rimanda per i dettagli





### **7.5 La pertinenza del PRP-2009 per l'integrazione ambientale e lo sviluppo sostenibile**

Sin dalle prime fasi di impostazione del PRP-2009 il gruppo di lavoro ha perseguito i principi di tutela ambientale e recupero del paesaggio con consapevolezza culturale che nel contesto territoriale di Giulianova l'ambiente è la risorsa principale di cui si dispone per attivare uno sviluppo turistico sostenibile da tramandare alle generazioni future.

In termini più generali lo studio delle componenti ambientali è comunque imprescindibile per affrontare e sviluppare correttamente la progettazione di un piano di sviluppo di sistema portuale con tutti i servizi ad esso annessi non fosse altro per la collocazione di qualsiasi porto marittimo insito nella fascia litoranea che costituisce l'elemento di confine ed interscambio tra la terraferma ed il mare. Nel caso specifico di una realtà portuale come quella di Giulianova, che vanta ormai una secolare tradizione nelle attività della pesca e più recentemente ha avviato iniziative di sviluppo della cantieristica e nautica da diporto, 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 non solo delle attività della pesca ma anche della nautica da diporto.

Le opere marittime contemplate dal PRP-2009 sono contraddistinte da una conformazione planometrica d'insieme tali da ridurre le interferenze negative delle opere foranee del porto con la morfodinamica litoranea perseguendo nel contempo gli obiettivi di salvaguardia e di godimento del patrimonio paesaggistico - ambientale prevedendo per le dighe foranee opere a gettata con quote di sommità delle berme tali da perseguire il giusto compromesso di un limitato impatto visivo assicurando nel contempo una adeguata funzionalità nei confronti dei fenomeni di tracimazione del moto ondoso associato alle mareggiate più intense.

Nei capitoli che seguono del Rapporto Ambientale saranno esaminati questi elementi al fine di poter definire nella fase di consultazione della procedura di VAS le eventuali misure di compensazione e mitigazione che potranno essere studiate e messe in nelle successive fasi di progettazione, realizzazione e gestione di queste opere. In particolare si individueranno le possibili misure di mitigazione da adottate per rendere pienamente compatibili gli interventi con il contesto paesaggistico perché proprio l'estetica del paesaggio è il "marchio personale" delle caratteristiche essenziali del capitale turistico e socio-culturale di una località marina.

## 8 ANALISI DEL CONTESTO

In questo capitolo si procede alla definizione dell'ambito di influenza al fine di porre in evidenza gli elementi posti a fondamento della base di conoscenza necessaria per perseguire gli obiettivi generali del Piano Portuale di Giulianova.

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 con particolare riferimento ai seguenti fattori di valutazione:

- aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;
- caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e dalla flora e della fauna selvatica;
- gli aspetti da considerare quando si verificano le possibili interazioni del piano con l'ambiente nell'area interessata: la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio.

Per ciascuna componente ambientale sono fornite le seguenti indicazioni:

- 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 la componente;
- gli indicatori, dati, informazioni disponibili che possono supportare la caratterizzazione.

I Settori antropici considerati sono individuati con riferimento all'art. 6 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e sono:

Rifiuti, Pesca, Turismo, Trasporti, Attività produttive e Servizi, Energia, Gestione delle acque, Assetto territoriale.

Le questioni ambientali, che derivano dalla interazione tra i settori antropici e gli aspetti dello stato della componente, costituiscono la chiave di lettura della caratterizzazione, peculiare della VAS, in quanto permettono di evidenziare le criticità e/o “questioni” peculiari per l'ambito territoriale di influenza del piano sulle quali lo stesso piano potrebbe incidere agendo sui fattori d'impatto nonché direttamente sulla qualità ambientale, tenendo sempre in riferimento i principali obiettivi ambientali.

Di seguito si individuano le componenti prese in considerazione:

- ✓ *CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO;*
- ✓ *CONTESTO URBANO - EDILIZIO*
- ✓ *SALUTE PUBBLICA;*
- ✓ *QUALITÀ ACQUA SUPERFICIALI;*
- ✓ *QUALITÀ ACQUA MARINE COSTIERE;*
- ✓ *CONSUMO DI SUOLO;*
- ✓ *LINEA DI COSTA;*
- ✓ *PAESAGGIO;*
- ✓ *TUTELA BENI CULTURALI;*
- ✓ *GESTIONE DEI RIFIUTI;*
- ✓ *ENERGIA SOSTENIBILE;*
- ✓ *MOBILITÀ SOSTENIBILE;*
- ✓ *CLIMA ACUSTICO;*
- ✓ *QUALITÀ DELL'ARIA*

### **8.1    *Contesto sociale ed economico***

Il comune di Giulianova è fra i più popolosi e densamente popolato della Regione Abruzzo, terzo comune più grande per numero di abitanti della provincia di Teramo, ed al 1 gennaio 2019 la popolazione residente a Giulianova era superiore alle 23.000 unità, mostrando un incremento continuo a partire dal 2000.

Attraverso l'analisi dell'evoluzione demografica si vogliono evidenziare le tendenze o gli squilibri in atto per ciò che concerne sia il movimento della popolazione sia la sua struttura e tali dati provengono dalla rilevazione della "Popolazione residente comunale per sesso, anno di nascita e stato civile" condotta dall'ISTAT dal 1992 presso le Anagrafi dei comuni.

	▼ Comune		▼ Popolazione residenti	▼ Superficie km <sup>2</sup>	▼ Densità abitanti/km <sup>2</sup>	▼ Altitudine m s.l.m.
1.	<b>PESCARA</b>	PE	119.297	34,36	3.472	4
2.	<b>L'AQUILA</b>	AQ	69.478	473,91	147	714
3.	<b>TERAMO</b>	TE	54.343	152,84	356	432
4.	Montesilvano	PE	54.258	23,57	2.302	5
5.	<b>CHIETI</b>	CH	50.646	59,57	850	330
6.	Avezzano	AQ	42.486	104,09	408	695
7.	Vasto	CH	41.489	71,35	582	144
8.	Lanciano	CH	34.899	66,94	521	265
9.	Francavilla al Mare	CH	25.877	23,09	1.121	3
10.	Roseto degli Abruzzi	TE	25.853	53,27	485	5
11.	Sulmona	AQ	23.861	57,93	412	405
12.	Giulianova	TE	23.728	28,00	847	68
13.	Ortona	CH	22.947	70,88	324	72
14.	San Salvo	CH	20.171	19,70	1.024	100
15.	Spoltore	PE	19.214	37,01	519	185
16.	Martinsicuro	TE	16.121	14,66	1.100	2
17.	Silvi	TE	15.731	20,63	763	2
18.	Città Sant'Angelo	PE	15.057	62,02	243	317
19.	Pineto	TE	14.944	38,11	392	4
20.	San Giovanni Teatino	CH	14.412	17,73	813	15

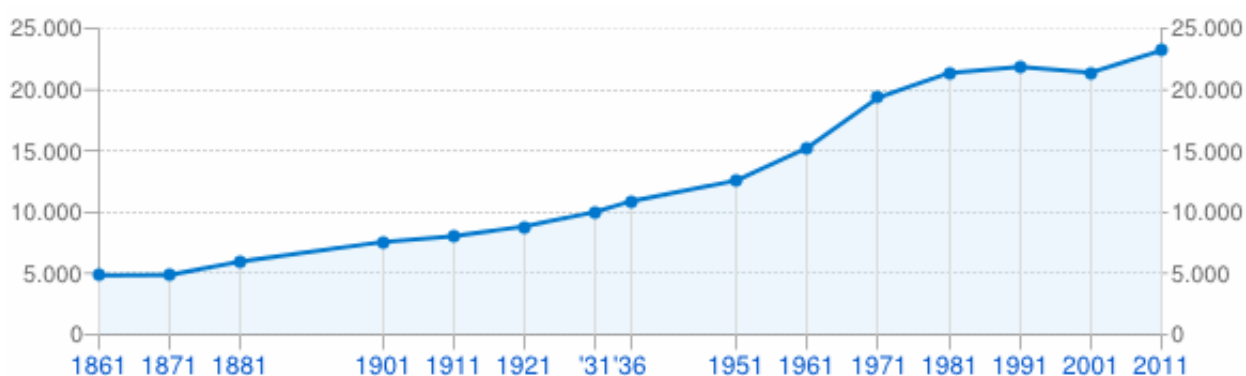
Tabella 2 Classifica dei primi e degli ultimi 50 Comuni dell'Abruzzo ordinata per popolazione.  
In MAIUSCOLO i comuni capoluogo di provincia. Dati aggiornati al 01/01/2019 (ISTAT).

	▼ Comune		▼ Popolazione residenti	▼ Superficie km <sup>2</sup>	▼ Densità abitanti/km <sup>2</sup>	▼ Altitudine m s.l.m.
1.	<b>TERAMO</b>		54.343	152,84	356	432
2.	Roseto degli Abruzzi		25.853	53,27	485	5
3.	Giulianova		23.728	28,00	847	68

Tabella 3 Classifica dei comuni della Provincia di Teramo ordinata per popolazione residente.  
I dati sono aggiornati al 01/01/2019 (ISTAT)

### CENSIMENTI POPOLAZIONE GIULIANOVA 1861-2018

Andamento demografico della popolazione residente nel comune di Giulianova dal 2001 al 2018. Grafici e statistiche su dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno. Il comune ha avuto in passato delle variazioni territoriali. I dati storici sono stati elaborati per renderli omogenei e confrontabili con la popolazione residente nei nuovi confini. In Italia i censimenti della popolazione hanno cadenza decennale a partire dal 1861 ad oggi, con l'eccezione del censimento del 1936 che si tenne dopo soli cinque anni per regio decreto n.1503/1930. Inoltre, non sono stati effettuati i censimenti del 1891 e del 1941 per difficoltà finanziarie il primo e per cause belliche il secondo.



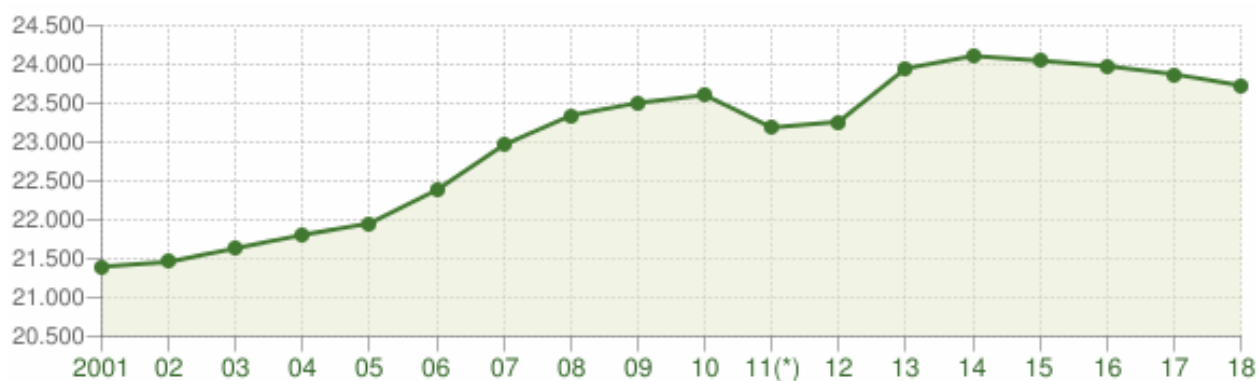
Popolazione residente ai censimenti

COMUNE DI GIULIANOVA (TE) - Dati ISTAT - Elaborazione TUTTITALIA.IT

### ANDAMENTO DEMOGRAFICO

Per quanto riguarda la popolazione, dall'analisi dei grafici e delle tabelle che seguono, si osserva che la popolazione residente ha avuto un andamento oscillatorio e due picchi maggiori (2010 e 2014).

La popolazione residente a Giulianova al Censimento 2011, rilevata il giorno 9 ottobre 2011, è risultata composta da 23.199 individui, mentre alle Anagrafi comunali ne risultavano registrati 23.786. Si è, dunque, verificata una differenza negativa fra popolazione censita e popolazione anagrafica pari a 587 unità (-2,47%).



### Andamento della popolazione residente

COMUNE DI GIULIANOVA (TE) - Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(\*) post-censimento

Anno	Data rilevamento	Popolazione residente	Variazione assoluta	Variazione percentuale	Numero Famiglie	Media componenti per famiglia
2001	31 dicembre	21.398	-	-	-	-
2002	31 dicembre	21.459	+61	+0,29%	-	-
2003	31 dicembre	21.634	+175	+0,82%	7.695	2,80
2004	31 dicembre	21.806	+172	+0,80%	8.604	2,53
2005	31 dicembre	21.955	+149	+0,68%	8.692	2,52
2006	31 dicembre	22.383	+428	+1,95%	8.872	2,51
2007	31 dicembre	22.963	+580	+2,59%	9.045	2,53
2008	31 dicembre	23.343	+380	+1,65%	9.158	2,54
2009	31 dicembre	23.505	+162	+0,69%	9.334	2,51
2010	31 dicembre	23.606	+101	+0,43%	9.449	2,49
2011 (*)	8 ottobre	23.786	+180	+0,76%	9.573	2,48
2011 (*)	9 ottobre	23.199	-587	-2,47%	-	-
2011 (*)	31 dicembre	23.188	-418	-1,77%	9.571	2,42
2012	31 dicembre	23.263	+75	+0,32%	9.649	2,41
2013	31 dicembre	23.949	+686	+2,95%	9.712	2,46
2014	31 dicembre	24.110	+161	+0,67%	9.818	2,45
2015	31 dicembre	24.050	-60	-0,25%	9.893	2,43
2016	31 dicembre	23.980	-70	-0,29%	9.936	2,41
2017	31 dicembre	23.875	-105	-0,44%	10.134	2,35
2018	31 dicembre	23.728	-147	-0,62%	10.050	2,36

(\*) popolazione anagrafica al 8 ottobre 2011, giorno prima del censimento 2011.

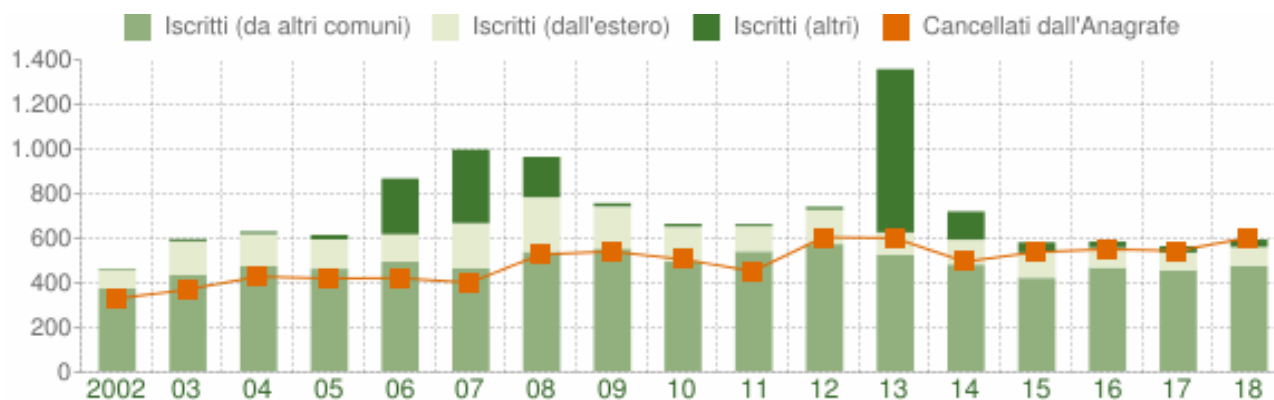
(\*) popolazione censita il 9 ottobre 2011, data di riferimento del censimento 2011.

(\*) la variazione assoluta e percentuale si riferiscono al confronto con i dati del 31 dicembre 2010.

### FLUSSO MIGRATORIO

Il grafico in basso visualizza il numero dei trasferimenti di residenza da e verso il comune di Giulianova negli ultimi anni. I trasferimenti di residenza sono riportati come iscritti e cancellati dall'Anagrafe del comune.

Fra gli iscritti, sono evidenziati con colore diverso i trasferimenti di residenza da altri comuni, quelli dall'estero e quelli dovuti per altri motivi (ad esempio per rettifiche amministrative)

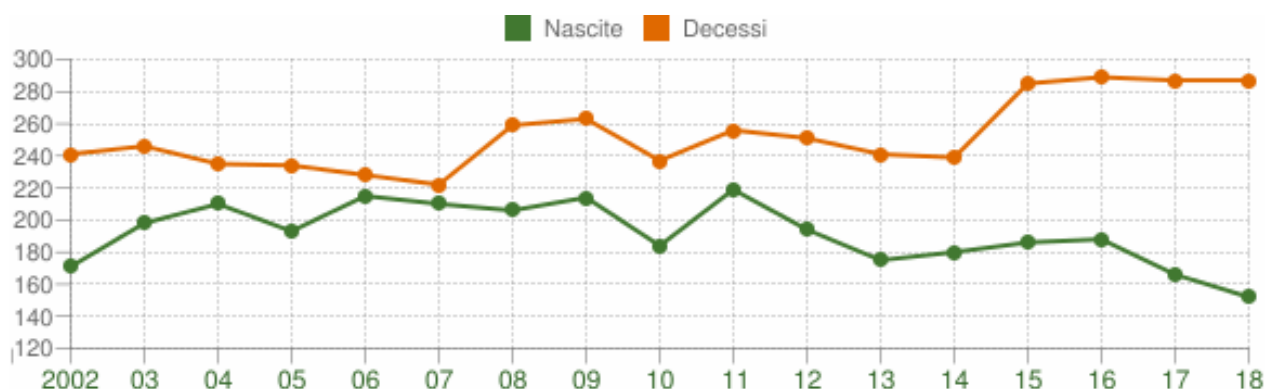


Flusso migratorio della popolazione

COMUNE DI GIULIANOVA (TE) - Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic) - Elaborazione TUTTITALIA.IT

### MOVIMENTO NATURALE

Il movimento naturale di una popolazione in un anno è determinato dalla differenza fra le nascite ed i decessi ed è detto anche saldo naturale. Le due linee del grafico in basso riportano l'andamento delle nascite e dei decessi negli ultimi anni. L'andamento del saldo naturale è visualizzato dall'area compresa fra le due linee.

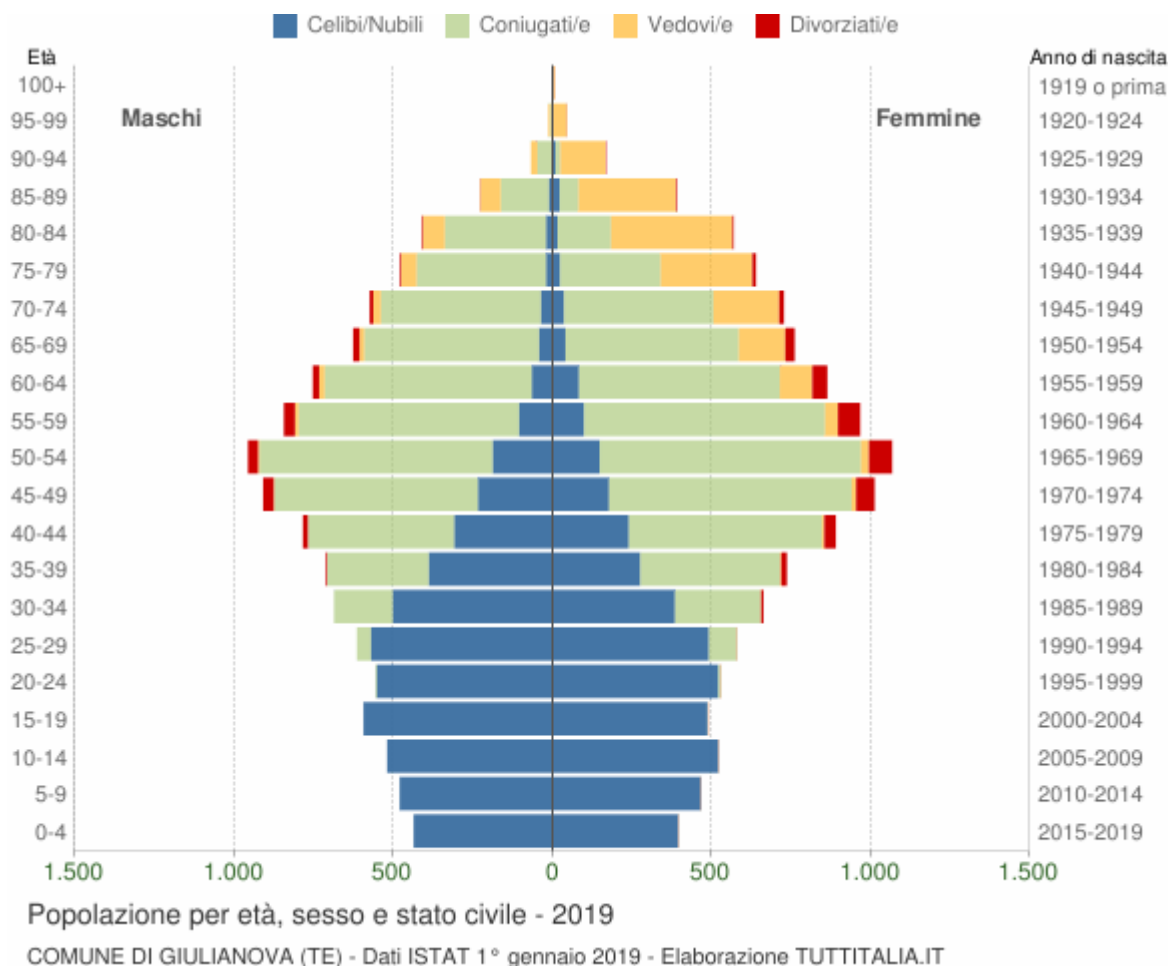


Movimento naturale della popolazione

COMUNE DI GIULIANOVA (TE) - Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic) - Elaborazione TUTTITALIA.IT

### POPOLAZIONE PER ETÀ, SESSO E STATO CIVILE 2018

Il grafico in basso, detto Piramide delle Età, rappresenta la distribuzione della popolazione residente a Giulianova per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2019. La popolazione è riportata per classi quinquennali di età sull'asse Y, mentre sull'asse X sono riportati due grafici a barre a specchio con i maschi (a sinistra) e le femmine (a destra). I diversi colori evidenziano la distribuzione della popolazione per stato civile: celibi e nubili, coniugati/e, vedovi/e e divorziati/e.



In generale, la forma di questo tipo di grafico dipende dall'andamento demografico di una popolazione, con variazioni visibili in periodi di forte crescita demografica o di cali delle nascite per guerre o altri eventi.

In Italia ha avuto la forma simile ad una piramide fino agli anni '60, cioè fino agli anni del boom demografico.

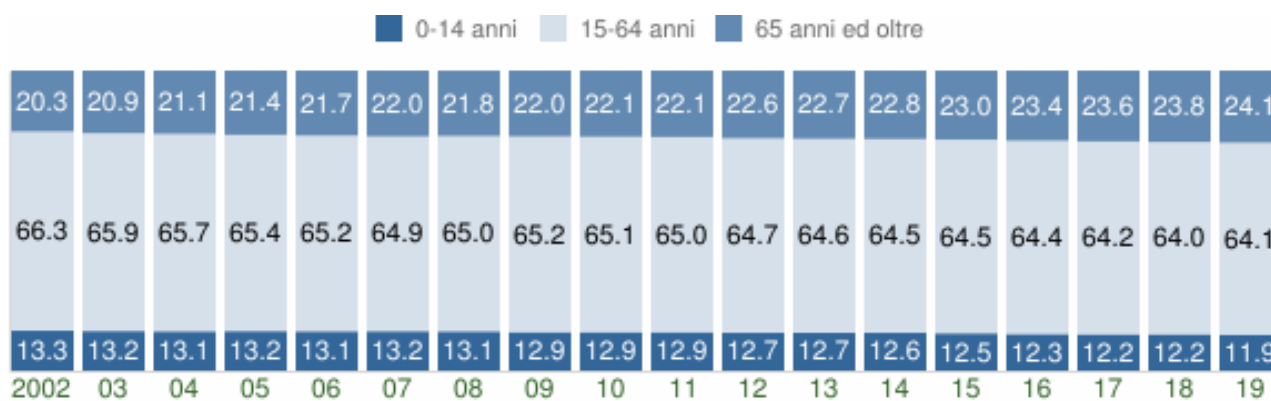
Gli individui in unione civile, quelli non più uniti civilmente per scioglimento dell'unione e quelli non più uniti civilmente per decesso del partner sono stati sommati rispettivamente agli stati civili 'coniugati/e', 'divorziati/e' e 'vedovi/e'.



### STRUTTURA DELLA POPOLAZIONE DAL 2002 AL 2019

L'analisi della struttura per età di una popolazione considera tre fasce di età: giovani 0-14 anni, adulti 15-64 anni e anziani 65 anni ed oltre. In base alle diverse proporzioni fra tali fasce di età, la struttura di una popolazione viene definita di tipo progressiva, stazionaria o regressiva a seconda che la popolazione giovane sia maggiore, equivalente o minore di quella anziana.

Lo studio di tali rapporti è importante per valutare alcuni impatti sul sistema sociale, ad esempio sul sistema lavorativo o su quello sanitario.

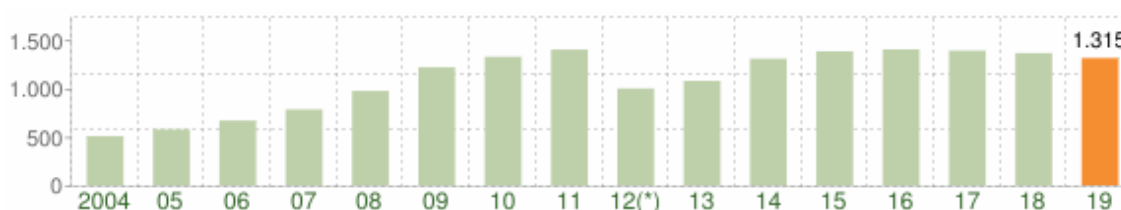


Struttura per età della popolazione (valori %)

COMUNE DI GIULIANOVA (TE) - Dati ISTAT al 1° gennaio di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

### CITTADINI STRANIERI GIULIANOVA 2019

Popolazione straniera residente a Giulianova al 1° gennaio 2019. Sono considerati cittadini stranieri le persone di cittadinanza non italiana aventi dimora abituale in Italia. La comunità straniera più numerosa è quella proveniente dalla Romania con il 28,7% di tutti gli stranieri presenti sul territorio, seguita dall'Albania (25,2%) e dalla Polonia (6,2%).



Andamento della popolazione con cittadinanza straniera - 2019

COMUNE DI GIULIANOVA (TE) - Dati ISTAT 1° gennaio 2019 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(\*) post-censimento

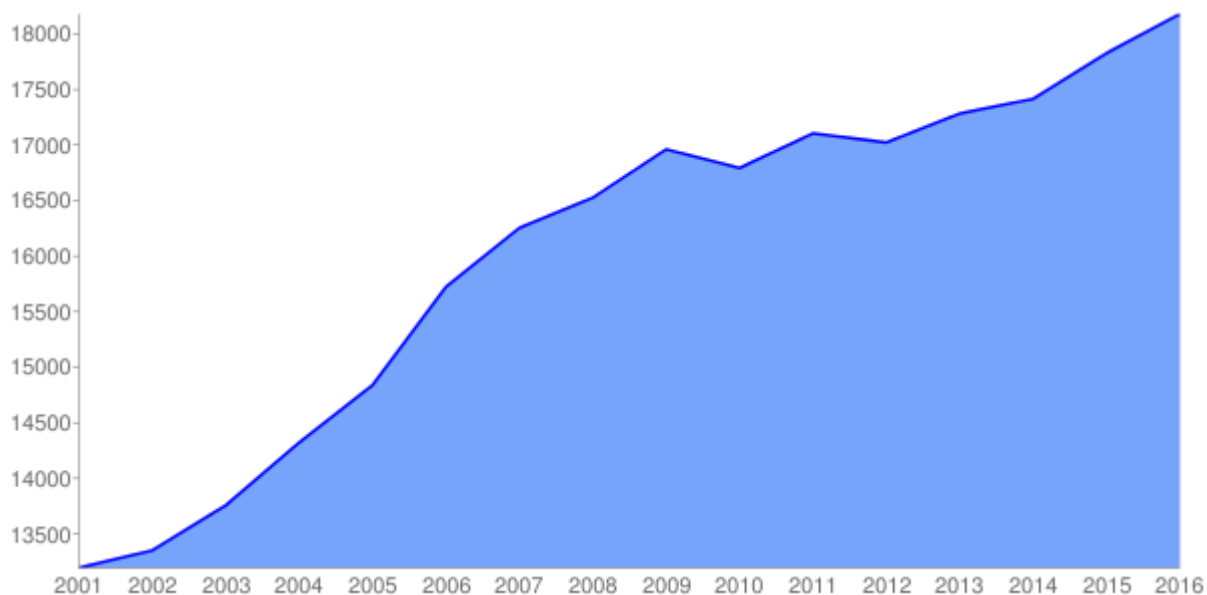


Figura 5 Comune di Giulianova reddito medio 2001-2016 Dati Istat

<b>Giulianova - Redditi Irpef</b>						
<b>Anno</b>	<b>Dichiaranti</b>	<b>Popolazione</b>	<b>%pop</b>	<b>Importo</b>	<b>Media/Dich.</b>	<b>Media/Pop.</b>
<b>2001</b>	15.450	21.398	72,2%	203.850.209	13.194	9.527
<b>2002</b>	15.654	21.459	72,9%	208.997.903	13.351	9.739
<b>2003</b>	16.112	21.634	74,5%	221.659.358	13.757	10.246
<b>2004</b>	16.157	21.806	74,1%	231.382.614	14.321	10.611
<b>2005</b>	16.157	21.955	73,6%	239.749.227	14.839	10.920
<b>2006</b>	16.159	22.383	72,2%	254.072.545	15.723	11.351
<b>2007</b>	16.771	22.963	73,0%	272.585.265	16.253	11.871
<b>2008</b>	16.774	23.343	71,9%	277.183.457	16.525	11.874
<b>2009</b>	16.721	23.505	71,1%	283.607.641	16.961	12.066
<b>2010</b>	16.827	23.606	71,3%	282.551.704	16.792	11.969
<b>2011</b>	16.843	23.188	72,6%	288.074.277	17.104	12.423
<b>2012</b>	16.657	23.263	71,6%	283.541.204	17.022	12.189
<b>2013</b>	16.567	23.949	69,2%	286.329.305	17.283	11.956
<b>2014</b>	16.310	24.110	67,6%	284.040.470	17.415	11.781
<b>2015</b>	16.215	24.050	67,4%	289.049.139	17.826	12.019
<b>2016</b>	16.243	23.980	67,7%	295.273.908	18.179	12.313

Numero di contribuenti per il comune di Giulianova: 16.442

CATEGORIA	CONTRIBUENTI	REDDITO	MEDIA ANNUALE	MEDIA MENSILE	ANNO PRECEDENTE	VARIAZIONI
Reddito da fabbricati	6.927	€ 9.866.110	€ 1.424,30	€ 118,69	€ 123,58	€ -4,89
Reddito da lavoro dipendente	8.153	€ 146.924.847	€ 18.020,96	€ 1.501,75	€ 1.467,71	€ 34,03
Reddito da pensione	6.112	€ 92.090.641	€ 15.067,19	€ 1.255,60	€ 1.235,78	€ 19,82
Reddito da lavoro autonomo	442	€ 12.612.316	€ 28.534,65	€ 2.377,89	€ 2.208,54	€ 169,34
Imprenditori in cont. ordin.	95	€ 2.079.633	€ 21.890,87	€ 1.824,24	€ 1.840,12	€ -15,88
Imprenditori in cont. sempl.	642	€ 9.620.027	€ 14.984,47	€ 1.248,71	€ 1.105,91	€ 142,79
Redditi da partecipazione	962	€ 10.675.813	€ 11.097,52	€ 924,79	€ 892,39	€ 32,40

Tabella 4 Redditi e contribuenti per tipo di reddito Dati Istat

CATEGORIA	CONTRIBUENTI	REDDITO	MEDIA ANNUALE	MEDIA MENSILE	ANNO PRECEDENTE	VARIAZIONE
Reddito imponibile	15.887	€ 276.625.781	€ 17.412,08	€ 1.451,01	€ 1.416,87	€ 34,14
Reddito imp. addizionale	11.574	€ 253.737.690	€ 21.923,08	€ 1.826,92	€ 1.792,72	€ 34,21
Imposta netta	11.859	€ 48.976.599	€ 4.129,91	€ 344,16	€ 334,06	€ 10,10
Addizionale comunale	10.585	€ 1.619.851	€ 153,03	€ 12,75	€ 12,52	€ 0,24
Addizionale regionale	11.373	€ 4.359.917	€ 383,36	€ 31,95	€ 30,56	€ 1,38

Tabella 5 Redditi, imposte e addizionali comunali e regionali Dati Istat

CATEGORIA	CONTRIBUENTI	REDDITO	MEDIA ANNUALE	MEDIA MENSILE	ANNO PRECEDENTE	VARIAZIONI
Reddito complessivo minore di zero euro	86	€ -1.143.992	€ -13.302,23	€ -1.108,52	€ -766,22	€ -342,30
Reddito complessivo da 0 a 10.000 euro	5.612	€ 27.892.514	€ 4.970,16	€ 414,18	€ 416,44	€ -2,26
Reddito complessivo da 10.000 a 15.000 euro	2.683	€ 33.213.124	€ 12.379,10	€ 1.031,59	€ 1.031,31	€ 0,29
Reddito complessivo da 15.000 a 26.000 euro	4.644	€ 93.734.823	€ 20.184,07	€ 1.682,01	€ 1.676,21	€ 5,80
Reddito complessivo da 26.000 a 55.000 euro	2.689	€ 91.080.452	€ 33.871,50	€ 2.822,62	€ 2.822,39	€ 0,24
Reddito complessivo da 55.000 a 75.000 euro	256	€ 16.371.728	€ 63.952,06	€ 5.329,34	€ 5.325,57	€ 3,77
Reddito complessivo da 75.000 a 120.000 euro	180	€ 16.377.125	€ 90.984,03	€ 7.582,00	€ 7.496,09	€ 85,91
Reddito complessivo oltre 120.000 euro	65	€ 11.523.365	€ 177.282,54	€ 14.773,54	€ 14.056,12	€ 717,42

Tabella 6 Redditi e contribuenti per fasce di reddito Dati Istat

Un'analisi della struttura del tessuto produttivo locale può essere effettuata attraverso il calcolo di dell'Indice di Specializzazione Produttiva (ISP) uno specifico indicatore sul grado di specializzazione produttiva del Comune rispetto alle varie attività economiche nell'ambito del contesto locale (in questo caso il confronto è stato effettuato su base provinciale e regionale).

Tab. 2.3 SPECIALIZZAZIONE PRODUTTIVA, BILANCIA COMMERCIALE E OCCUPAZIONE NEI SISTEMI LOCALI DEL LAVORO\* ABRUZZESI.

Sistema locale del lavoro	Specializzazione produttiva prevalente	Bilancia commerciale	Dinamica della propensione a export **	Variazione occupaz. 2008-14 e 2013-14
Agnone	Non specializzato	Forte prevalenza import	Positiva	calo in entrambi i periodi
Ascoli Piceno	Tessile e abbigliamento	Prevalenza export	Positiva	calo nei 6 anni e aumento nell'ultimo
Atessa	Mezzi di trasporto	Prevalenza export	Stabile	calo nei 6 anni e aumento nell'ultimo
Avezzano	Urbano pluri-specializz.	Forte prevalenza export	Negativa	calo in entrambi i periodi
Castel di Sangro	Turismo	Forte prevalenza import	Negativa	calo in entrambi i periodi
Celano	Turismo	Forte prevalenza export	Positiva	calo in entrambi i periodi
Chieti	Urbano pluri-specializz.	Prevalenza export	Negativa	calo nei 6 anni e aumento nell'ultimo
Giulianova	Agro-alimentare	Prevalenza export	Positiva	calo in entrambi i periodi
Guardafiume	Agro-alimentare	Prevalenza export	Positiva	calo in entrambi i periodi
L'Aquila	Urbano pluri-specializz.	Prevalenza import	Positiva	calo in entrambi i periodi
Martinsicuro	Pelli e cuoio	Prevalenza export	Negativa	calo in entrambi i periodi
Ortona	Agro-alimentare	Prevalenza export	Positiva	calo nei 6 anni e aumento nell'ultimo
Penne	Tessile e abbigliamento	Forte prevalenza export	Positiva	calo in entrambi i periodi
Pescara	Urbano non specializz.	Equilibrio	Positiva	calo in entrambi i periodi
Pescasseroli	Turismo	Prevalenza import	Negativa	calo in entrambi i periodi
Pineto	Legno e mobili	Prevalenza export	Positiva	calo in entrambi i periodi
San Salvo	Materiali da costruzione	Forte prevalenza export	Stabile	calo nei 6 anni e aumento nell'ultimo
Sora	Agro-alimentare	Prevalenza export	Positiva	calo in entrambi i periodi
Sulmona	Mezzi di trasporto	Prevalenza import	Positiva	calo in entrambi i periodi
Teramo	Tessile e abbigliamento	Forte prevalenza export	Positiva	calo in entrambi i periodi
Vasto	Agro-alimentare	Equilibrio	Stabile	aumento in entrambi i periodi

\* I sistemi locali sono quelli individuati dall'Istat nel 2011 che modificano quelli identificati nel 2001.

\*\* variazione tra 2008 e 2012 del valore delle esportazioni per addetto

Fonte: Istat

Tabella 7 Specializzazione produttiva, bilancia commerciale e occupazione nei sistemi locali del lavoro abruzzese

Sistema locale del lavoro	2011	2013	var. % 2013-11	peso % 2013
Agnone	45.978.883	46.395.661	0,9	0,2
Ascoli Piceno	424.838.164	424.795.063	0,0	1,5
Atessa	2.378.675.844	2.356.031.223	-1,0	8,6
Avezzano	2.277.189.564	2.065.800.293	-9,3	7,5
Castel di Sangro	354.089.131	349.711.225	-1,2	1,3
Celano	308.355.721	292.781.991	-5,1	1,1
Chieti	2.008.173.059	2.062.608.220	1,0	10,1
Giulianova	1.343.323.605	1.338.030.581	-0,4	4,9
Guardafiume	792.954.188	782.552.498	-0,8	2,8
L'Aquila	2.155.204.041	2.212.973.820	2,7	8,0
Martinsicuro	1.387.831.488	1.372.796.117	-1,1	5,0
Ortona	747.833.074	729.961.120	-2,4	2,7
Penne	847.713.528	836.344.817	-1,3	3,0
Pescara	5.816.203.475	5.586.171.984	-4,0	20,3
Pescasseroli	132.443.680	118.936.962	-10,2	0,4
Pineto	721.858.139	706.630.160	-2,1	2,6
San Salvo	782.487.988	763.664.851	-2,4	2,8
Sora	75.682.911	72.113.153	-4,7	0,3
Sulmona	1.300.885.681	1.137.349.734	-12,6	4,1
Teramo	2.344.092.016	2.374.770.122	1,3	8,6
Vasto	1.085.506.464	1.090.721.964	0,5	4,0

\* I sistemi locali sono quelli individuati dall'Istat nel 2011 che modificano quelli identificati nel 2001.

Fonte: elaborazioni CRESA

Tabella 8 Valore aggiunto totale nei sistemi locali del lavoro abruzzese

### 8.3 Contesto urbano - edilizio

Il Porto di Giulianova si colloca, in asse con il nucleo storico di Giulianova, e ricade nella fascia litoranea che si estende per circa 5 km tra la foce del fiume Tordino (posta circa 1,3 km a sud) e quella del fiume Salinello (posta circa 3,2 km a nord) che delimitano i confini amministrativi del comune di Giulianova rispettivamente con i comuni di Tortoreto Lido e Roseto degli Abruzzi.



Figura 6 – Inquadramento generale del porto di Giulianova (fonte Google Earth, immagine del 28/8/2017)

Questa infrastruttura portuale, classificata come porto di “II Categoria, III Classe”, è territorialmente di competenza della Regione Abruzzo e l’Ente Porto di Giulianova <sup>(15)</sup> assolve alle funzioni di gestione e manutenzione del porto.

L’Autorità Marittima che ha competenze sul porto di Giulianova è l’Ufficio Circondariale Marittimo (istituito dal 1992) le cui strutture logistiche principali ricadono all’interno dello stesso ambito portuale.

<sup>15</sup> Consorzio di enti pubblici (ex art. 31 del D.Lgs. n267/2000): Regione Abruzzo; Provincia di Teramo; Comune di Giulianova; Camera di Commercio I.A.A. di Teramo; Comune di Teramo; Comune di Tortoreto; Comune di Alba Adriatica; Comuni del BIM Vomano-Tordino.

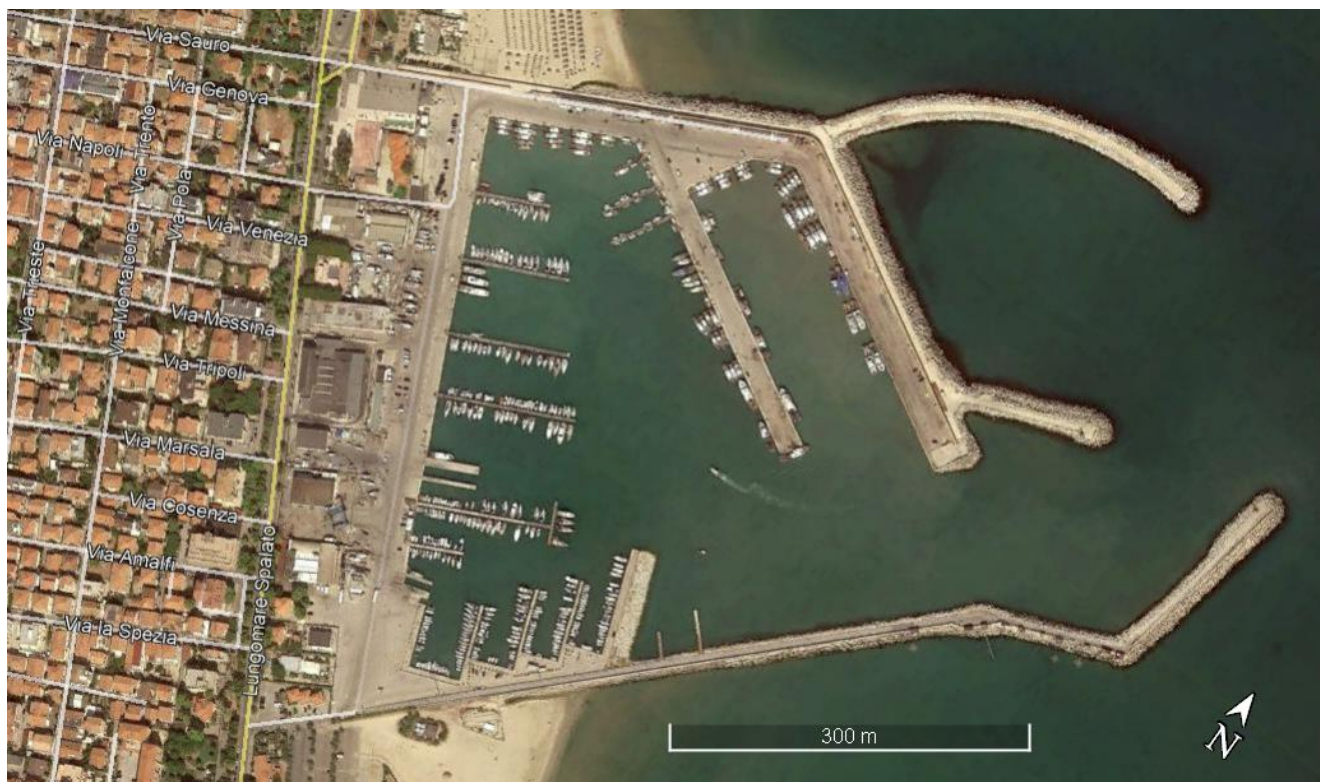


Figura 7 – Vista d’insieme del Porto di Giulianova e del limitrofo contesto di Giulianova Lido (estate 2017).

Il fronte del porto a terra si sviluppa per circa 580 m gravando direttamente sul Lungomare Spalato compreso tra gli incroci con via N. Sauro (in asse con l’ingresso nord del porto) e circa 65 m a sud dell’incrocio con via La Spezia.

Il Gruppo di Progettazione che ha redatto la proposta di PRP-2009, tenendo conto delle linee guida approvate dalla Regione Abruzzo (2001) nell’ambito dello *“Studio di fattibilità per la razionalizzazione ed il potenziamento del sistema portuale regionale”*, aveva condotto un’attenta analisi dello stato di fatto del sistema portuale di Giulianova individuando gli obiettivi e le relative motivazioni da perseguire nell’ambito dell’attività di pianificazione evidenziando le criticità principali elencate nei punti seguenti.

- 1 Le opere foranee del porto non configuravano (2001-2009) un bacino sicuro: l’imboccatura portuale presentava una apertura esposta direttamente alle mareggiate provenienti dal 1° quadrante (nord-est) e, in tali condizioni climatiche, l’approdo all’interno del bacino portuale non è sicuro. A testimonianza di ciò nel recente passato, alcune mareggiate invernali avevano prodotto danni di notevole entità alle imbarcazioni presenti in porto.
- 2 Lo specchio d’acqua delimitato dalle opere foranee pur essendo di notevoli dimensioni (circa 15 ha) non era ben utilizzato; l’agitazione ondosa residua a causa dell’eccessiva penetrazione del moto ondoso limitava l’uso degli specchi liquidi portuali in particolare lungo il molo Sud (banchinato solo per un breve tratto alla radice) mentre l’utilizzo del molo Nord e della banchina di riva, allora

contraddistinti da una sovrapposizione di funzioni e carenza di pontili interni di attracco, richiedeva una generale riorganizzazione.

- 3 Le aree a terra sono estremamente esigue nei confronti dello specchio d'acqua interno (molto lontane dal rapporto ideale di 1:1) e peraltro erano utilizzate anch'esse con confusione e sovrapposizione funzionale.
- 4 La città di Giulianova può godere marginalmente della struttura portuale poiché una cortina pressoché continua di edifici adibiti ad attività diverse ricopre la zona di intersezione Città-Porto (area compresa tra i 2 moli, la banchina di riva ed il lungomare).

Queste criticità che erano state delineate dal Gruppo di Progettazione del PRP nella fase di stesura (2001-2003) sono praticamente ancora in essere.

#### 8.4 Salute pubblica

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" – fonte DGR n. 1529 del 27 dicembre 2006, aggiornata.

n.	Codice Scheda	Comune	Località	Denominazione sito	Coord. Lat.	Coord. Long.	Indice di priorità norm.	BONIFICA /MISP/MISO REALIZZATI O DA REALIZZARE	SOGGETTI CUI COMPETE LA BONIFICA	REGIONE INTENDE AVVALERSI IN CASO DI INADEMPIENZA DEI SOGGETTI OBBLIGATI
1	TE100012	GIULIANOVA	-	ADS Acciaierie del sud	42°44'45" N	13°58'18" E	n.p.	Bonifica	PRIVATO	Comune
2	TE100035	GIULIANOVA	-	Foma	n.d.	n.d.	n.p.	Bonifica	PRIVATO	Comune
3	TE100045	MARTINSICURO	-	Deposito Autoveicoli sottoposti a sequestro giudiziale	n.d.	n.d.	n.p.	BONIFICA	PRIVATO	Comune
4	TE210024	CASTELLALTO	Colle Coccu	-	42°39'15" N	13°50'17" E	67,19	MISP	COMUNE	Regione
5	TE210028	MONITORIO AL VOMANO	Altavilla	-	42°35'48" N	13°34'32" E	75	MISP	COMUNE	Regione
6	TE210037	TERAMO	La Torre	-	42°39'38" N	13°45'20" E	n.d.	Bonifica/MISP	COMUNE	Regione
7	TE220011	ROSETO DEGLI ABRUZZI	Colle Quattrino	-	42°41'28" N	13°59'45" E	90,63	Bonifica/MISP	COMUNE	Regione
8	TE230013	ROSETO DEGLI ABRUZZI	Fiume Vomano	-	42°38'24" N	13°59'25" E	87,5	MISP	COMUNE	Commissario "ad acta"
9	TE900006	SILVI	Torre Cerrano Ovest	Distributore Esso 5664 Torre Cerrano Ovest	42°31'49.5" N	14°07'28.6" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
10	TE900007	MORRO D'ORO	Contrada Sacchetti	Punto vendita ERG - Vomano Est	42°40'10" N	13°56'32" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
11	TE900010	SILVI	Contrada Piomba	Punto vendita carburanti Agip - Torre Cerrano Est	42°31'53" N	14°07'29" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
12	TE900011	MOSCIANO SANT'ANGELO	Zona Industriale	Lareg 2	42°42'09" N	13°50'50" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
13	TE900022	CORROPOLI	Via Piane	Eddy Spinosi	n.d.	n.d.	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
14	TE900029	ROSETO DEGLI ABRUZZI	Via Nazionale, 4	Teleco Cavi S.p.a.	42°43'43" N	13°58'44" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
15	TE900032	MOSCIANO SANT'ANGELO	Zona Industriale	ALL.COOP - AMADORI	42°42'26" N	13°54'50" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
16	TE900034	MOSCIANO SANT'ANGELO	Zona Industriale	ADRIAOLI	42°42'10" N	13°50'50" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
17	TE900043	TORTORETO	S.S. 16, Km 403 +150	Ex P.v.c. AVIA IP - Di Battista	42°48'11,4" N	13°56'08" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
18	TE900045	CORROPOLI	Gabbiano - Santa Scolastica	LOBOTEC - SOMEA	42°49'54" N	13°52'45" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
19	TE900049	ROCCA SANTA MARIA	Imposte	Distributore IP	42°41'13" N	13°31'40" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
20	TE900051	COLONNELLA	Contrada San Giovanni - Via	Petroliocena	42°53'09" N	13°52'07" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
21	TE900052	GIULIANOVA	porto molo nord	Molo Nord Giulianova API - AGIP	42°45'08" N	13°58'19" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
22	TE900061	VIBRATA	Piazza Duca degli Abruzzi	Esso Italiana	42°49'34,2" N	13°42'56,6" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
23	TE900151	CORROPOLI	Zona Industriale Santa Scolastica	Zona Industriale Santa Scolastica	n.d.	n.d.	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
24	TE900160	MARTINSICURO	Villarosa di Martinsicuro	sito fra la chiesa di S Gabriele e via di Vittorio	42°51'03,2" N	13°55'22,5" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
25	TE900162	MARTINSICURO	Villa Rosa	P.V. AGIP 7365	43°50'16,6" N	13°55'07,4" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
26	TE900198	CIVITELLA DEL TRONTO	Ripe	Poligono di Tiro	n.d.	n.d.	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune
27	TE900201	MARTINSICURO	Via Roma 559/A	P.V. IP n.41496	42°51'00,25" N	13°54'59,92" E	n.p.	in via di definizione	PRIVATO	Comune

Tabella 9 Provincia di Teramo – Censimento regionale dei siti a rischio potenziale sottoposti a verifiche ambientali

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"

n.	Codice Scheda	Comune	Località	Denominazione sito	Coord. Lat.	Coord. Long.	Indice di priorità norm.
1	TE100001	BASCIANO	-	ISA srl	42°36'32" N	13°43'04" E	n.p.
2	TE100002	CASTELLI	-	SPICA srl	42°29'45" N	13°42'32" E	n.p.
3	TE100007	CORROPOLI	-	Ex Conceria (PUGLIA ALFREDO)	42°49'32" N	13°53'30" E	n.p.
4	TE100008	GIULIANOVA	-	SAIG S.P.A.	42°43'24" N	13°57'17" E	n.p.
5	TE100010	GIULIANOVA	-	Fornace di Giampietro	42°45'51" N	13°57'19" E	n.p.
6	TE100011	GIULIANOVA	-	Oleificio Scibilia	42°45'51" N	13°57'23" E	n.p.
7	TE100013	ISOLA DEL GRAN SASSO D'ITALIA	-	Ex cantiere Cogefar	42°28'48" N	13°36'27" E	n.p.
8	TE100014	ISOLA DEL GRAN SASSO D'ITALIA	-	Prefabbricati Gran Sasso	42°32'15" N	13°41'24" E	n.p.
9	TE100016	MARTINSICURO	-	Cooperativa (ex fungaia)	42°51'33" N	13°54'51" E	n.p.
10	TE100017	MONTORIO AL VOMANO	-	Di Carlantonio	42°34'44" N	13°35'48" E	n.p.
11	TE100018	NERETO	-	Briko S.p.a.	42°49'44" N	13°47'50" E	n.p.
12	TE100019	NERETO	-	Albatex	42°48'19" N	13°49'53" E	n.p.
13	TE100020	NERETO	-	Otherline	42°48'43" N	13°49'34" E	n.p.
14	TE100023	ROSETO DEGLI ABRUZZI	-	Laterizi Branella sas	42°40'24" N	14°00'53" E	n.p.
15	TE100025	ROSETO DEGLI ABRUZZI	-	Prefabbricati Modulardiodoro	42°41'18" N	14°00'04" E	n.p.
16	TE100026	SANT'EGIDIO ALLA VIBRATA	-	CNG	42°49'24" N	13°43'07" E	n.p.
17	TE100027	SANT'EGIDIO ALLA VIBRATA	-	Val Vibrata Manifatture	42°49'30" N	13°42'37" E	n.p.
18	TE100028	SANT'EGIDIO ALLA VIBRATA	-	Consorzio Agrario	42°48'54" N	13°44'23" E	n.p.

Tabella 10 Censimento regionale dei siti a rischio potenziale sottoposti a verifiche ambientali Provincia di Teramo

### 8.5 Qualità delle acque superficiali

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.



## 8.6 Qualità acque marine costiere

In base ai dati del Ministero della salute, nel Comune di Giulianova sono presenti due aree non balneabili per inquinamento poste ai margini della foce del fiume Tordino .



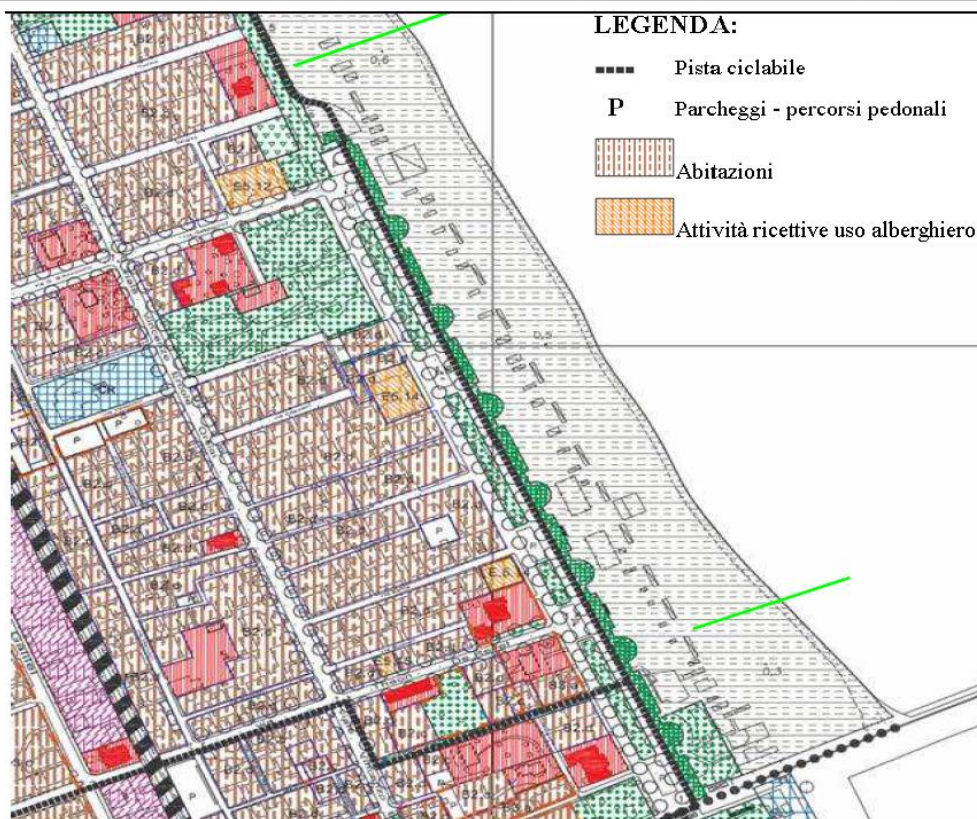
Figura 8 Fonte Portale Acque · Testata di proprietà del Ministero della Salute

Aree adibite alla balneazione	
Nome Area	Stato
360 MT A NORD FOCE F. TORDINO	Temporaneamente vietata per inquinamento
430 MT A SUD FOCE F. SALINELLO	Balneabile
LUNGOMARE ZARA 50 MT SUD VANCONA	Balneabile
LUNGOMARE ZARA CIVICO N.7	Balneabile
ZONA ANTISTANTE LUNG.RE SPALATO 80	Balneabile

S\_IT013067025002

1.1 Dati identificativi			
1	Denominazione acqua di balneazione*		<b>LUNGOMARE ZARA CIVICO n. 7</b>
4	Categoria		Acque Costiere - Pianura Litoranea - Media Stabilità - C2
5	Regione		Abruzzo
6	Provincia		Teramo
7	Comune		Giulianova
8	Corpo idrico*		IT_12_TRONTO_RICCIO
10	Informazioni ai sensi dell'Allegato III, comma 3		2015
15	Data di redazione del profilo	mm/aa	feb-2012
16	Aggiornamento e riesame	aaaa	2015

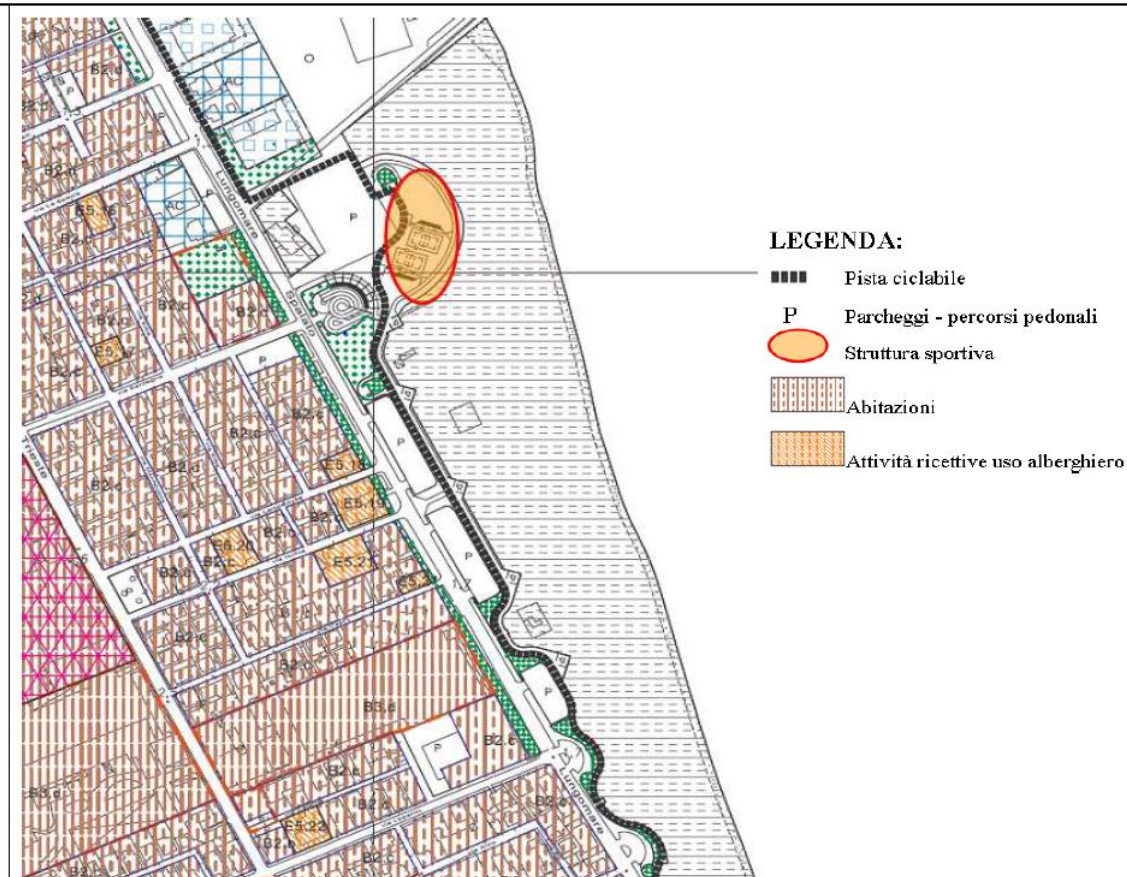
30	Estensione area	Km	Km. 0.750
31	Altitudine (solo laghi e fiumi)	m s.l.m.	////////////////////



S\_IT013067025003

1.1 Dati identificativi			
1	Denominazione acqua di balneazione*		<b>ZONA ANTISTANTE LUNG.RE SPALATO 80</b>
4	Categoria		Acque Costiere - Pianura Litoranea - Media Stabilità - C2
5	Regione		Abruzzo
6	Provincia		Teramo
7	Comune		Giulianova
8	Corpo idrico*		IT_12_TRONTO_RICCIO
10	Informazioni ai sensi dell'Allegato III, comma 3		2015
15	Data di redazione del profilo	mm/aa	feb-2012
16	Aggiornamento e riesame	aaaa	2015

2.2 Localizzazione			
30	Estensione area	Km	0,850
31	Altitudine (solo laghi e fiumi)	m s.l.m.	////////////////////
32	Mappa		



### 8.7 Consumo di suolo

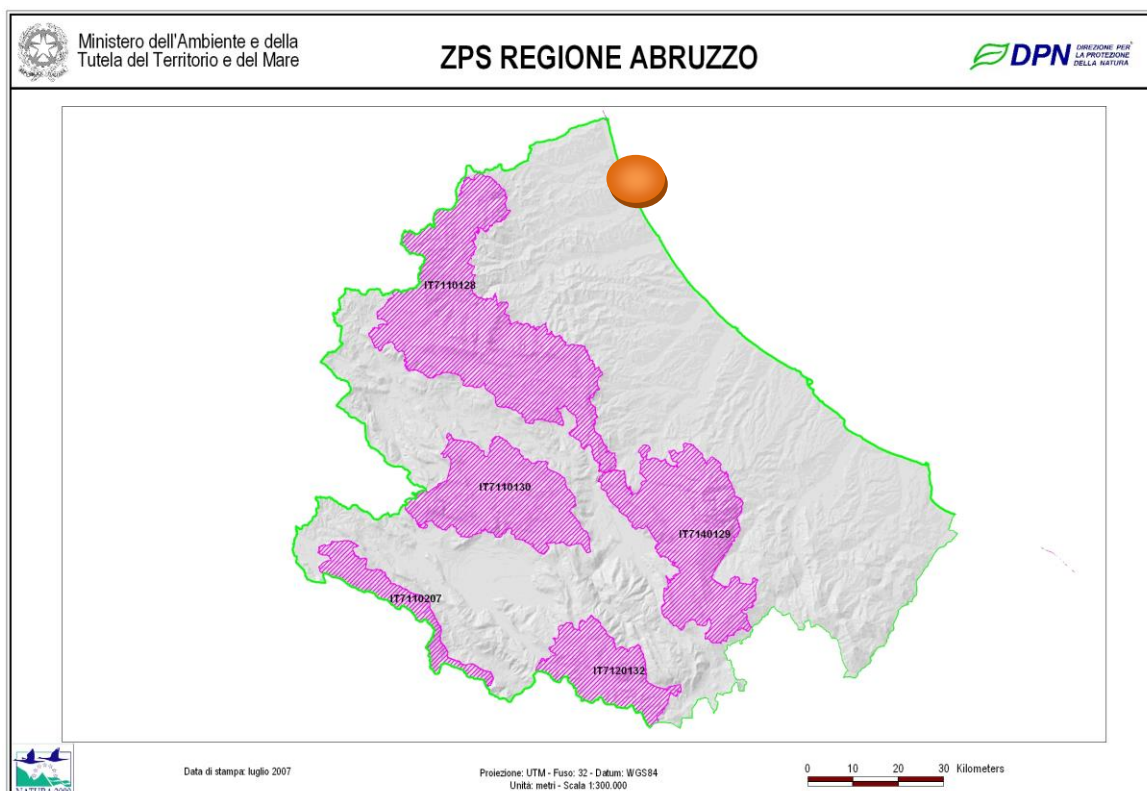
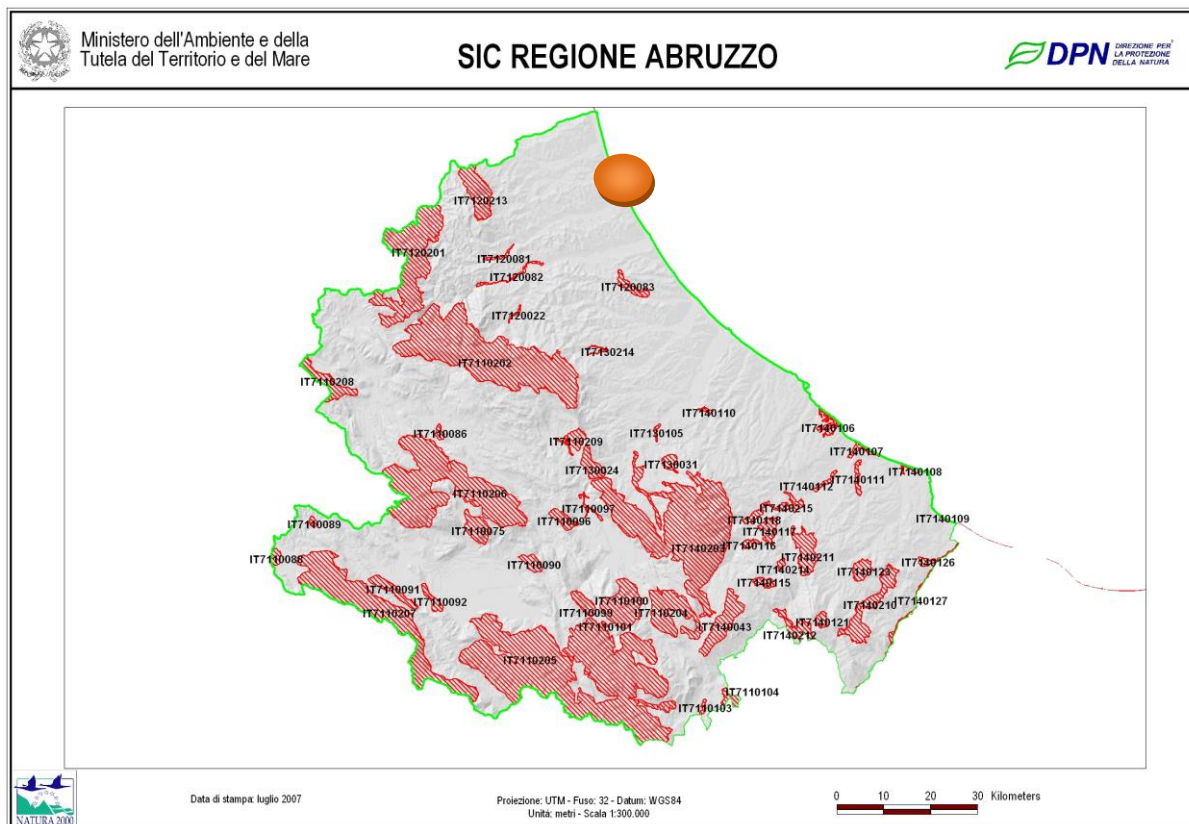
In merito a tale tematica si rimanda agli studi già condotti nel 2003 a supporto del Piano Regolatore Portuale di Giulianova del PRP nella previsione di espletare una procedura di VIA.

### 8.8 Linea di costa

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.

## 8.9 Paesaggio

Come evidenziato dai seguenti elaborati grafici desunti dal MATTM il porto di Giulianova NON è interessato da componenti ambientali sensibili.



Le aree protette più prossime sono la Riserva Naturale del Borsacchio, nel territorio del comune di Roseto degli Abruzzi ed istituita con LR n. 6 08/02/2005 poi revisionata nei confini con LR n.29, 26/06/2012, e l'area marina Protetta Torre del Cerrano, nel territorio del comune di Pineto e sito identificato dalla "Rete Natura 2000" come di Interesse Comunitario n. IT7120215, entrambi distanti a Sud dall'area di intervento dal porto di Giulianova.

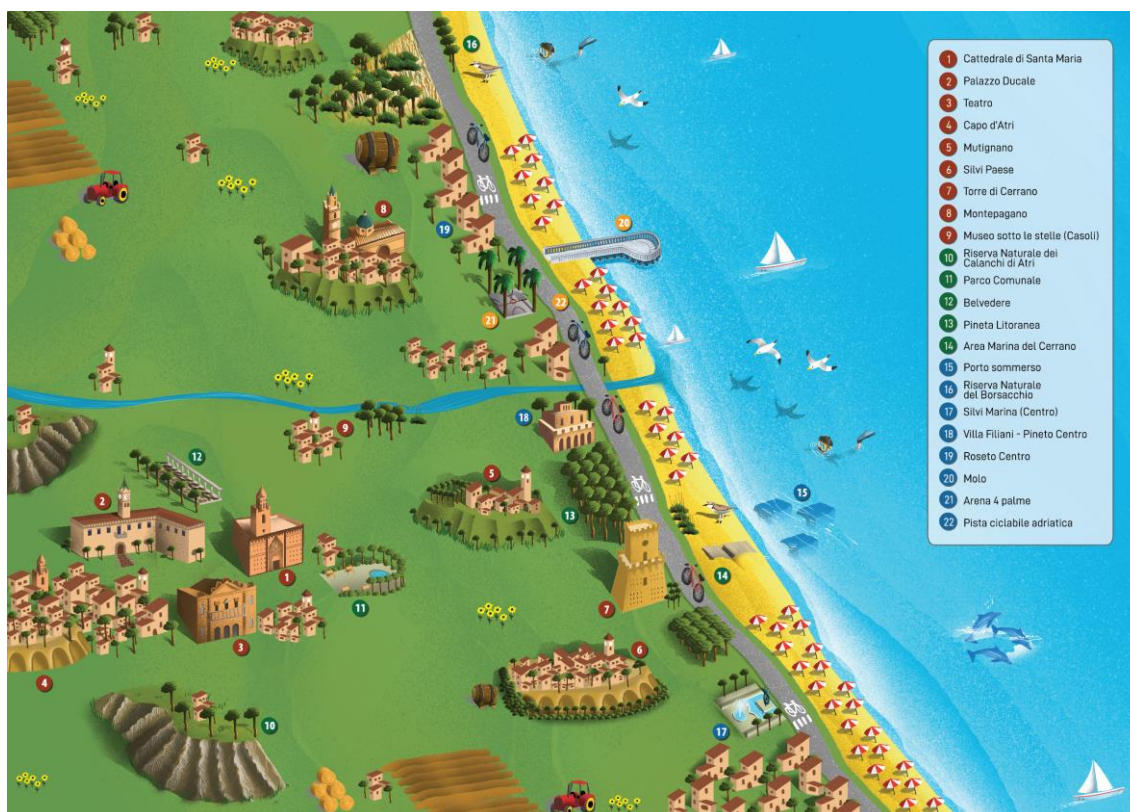
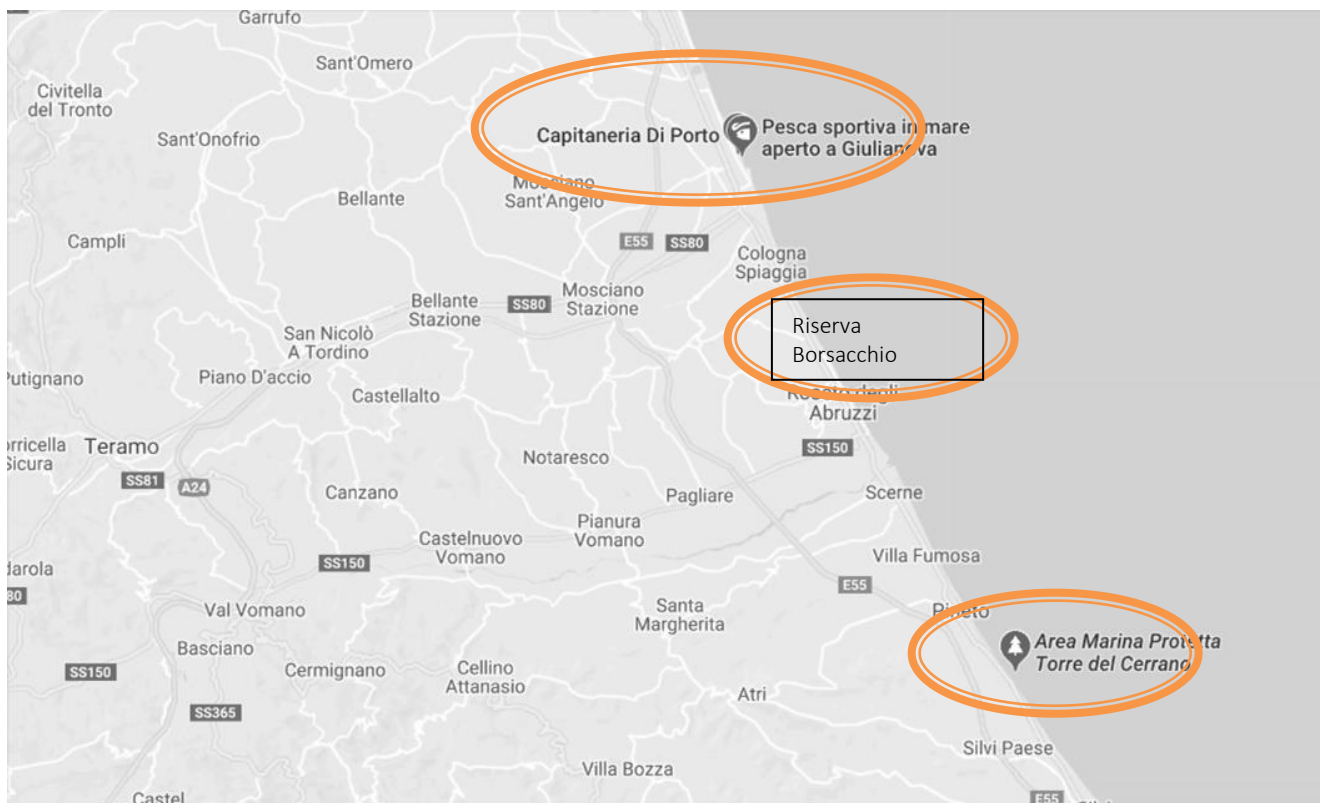


Figura 9 Mappa delle Terre del Cerrano

### **8.10 Tutela Beni Culturali**

In merito a tali tematiche si rimanda alla lettura dell' analisi e studi a supporto del piano regolatore portuale di Giulianova del PRP.

### **8.11 Gestione dei rifiuti**

In merito a tali tematiche si rimanda alla lettura dell' analisi e studi a supporto del piano regolatore portuale di Giulianova del PRP.

### **8.12 Energia sostenibile**

In merito a tali tematiche si rimanda alla lettura dell' analisi e studi a supporto del piano regolatore portuale di Giulianova del PRP.

### **8.13 Mobilità sostenibile**

Il porto di Giulianova, in base alla Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 recante “Riordino della legislazione in materia portuale”, ricade nella categoria II, classe III, porti di rilevanza economica regionale e interregionale.

Secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2006-2009), Il Diporto Nautico in Italia, Ufficio di Statistica Sistema Statistico Nazionale

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.

L’infrastruttura dispone di una serie di servizi tra cui: diporto, distributori, prese d’acqua ed energia elettrica, scivolo, scalo di alaggio, riparazioni motori, guardianaggio, sommozzatori, lubrificanti, rivendita ghiaccio, meteo, antincendio, elettromeccanica, rimessaggio, cantieri navali, circoli club, ristorazione, supermercati e mercato ittico.

All’inizio del 2005, secondo i dati del Conto Nazionale dei Trasporti, sono stati individuati 6 accosti a Giulianova (lunghezza complessiva: 1.799 metri). Mentre nel 2007 il numero di posti barca era pari all’11,2% del totale regionale. Quattro approdi effettuano servizio per il pescato, 2 per il diporto. Il movimento merci che si verifica nel porto di Giulianova è limitato esclusivamente al pescato giornaliero, costituito da pesce bianco, pesce azzurro e molluschi. Mentre il numero di posti barca nel periodo 2006-2009 è rimasto sostanzialmente invariato, circa l’11% del totale regionale.



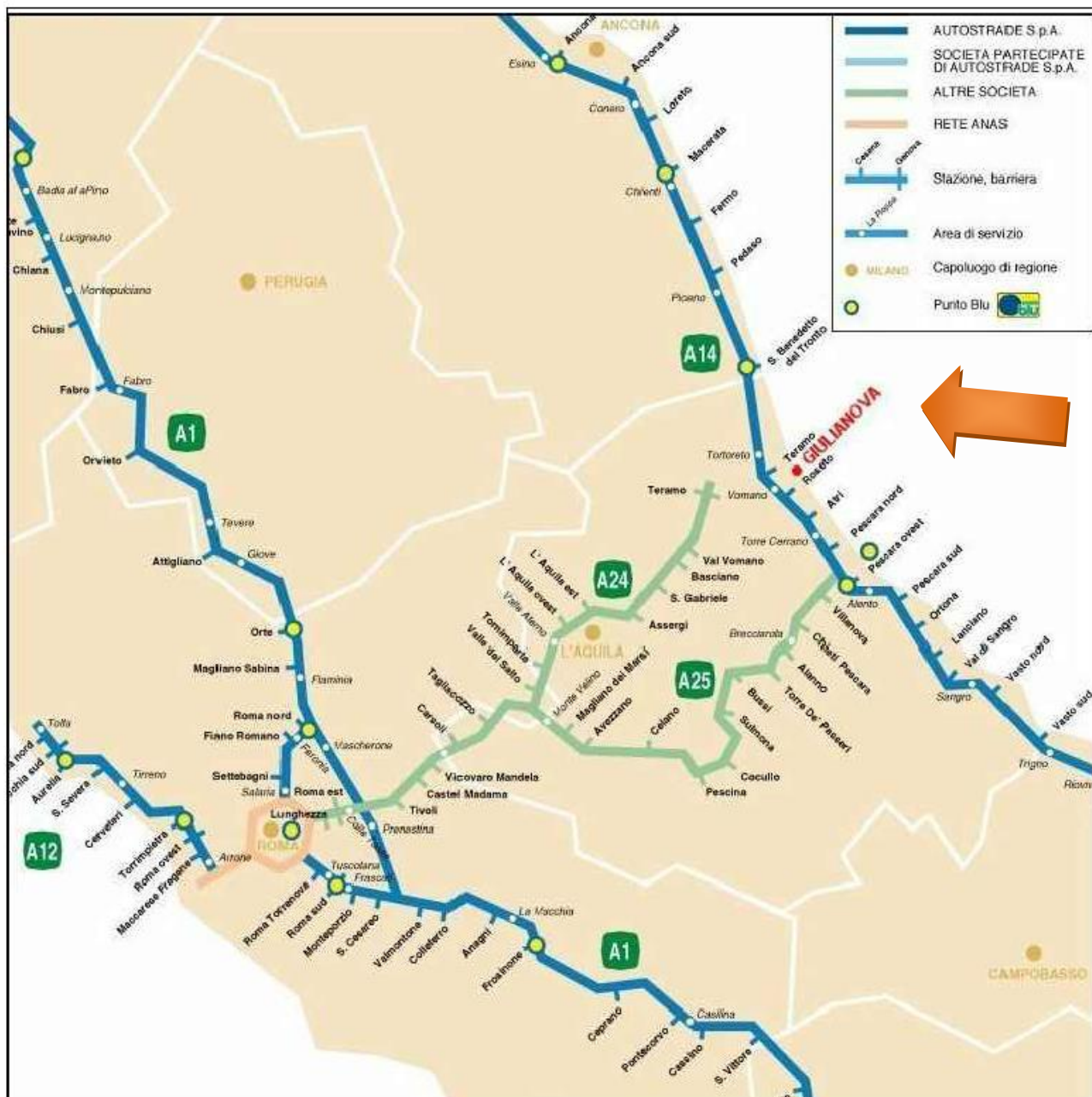


Figura 10 Sistema Autostradale di trasporto PRP 2003



Figura 11 Sistema stradale provinciale e statale PRP 2003

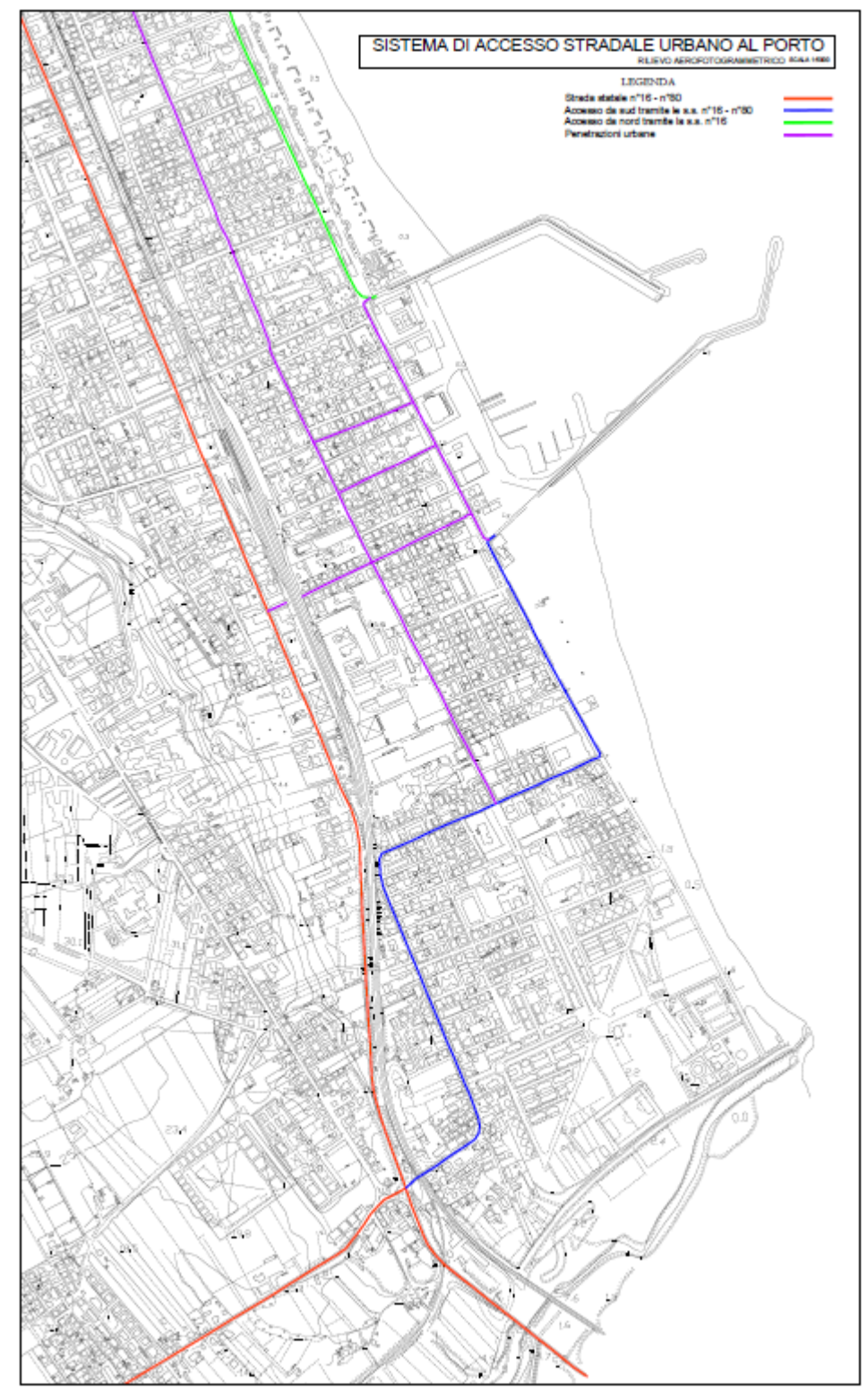


Figura 12 Viabilità di accesso all'area portuale PRP 2003

Strada statale n°16 - n°80

Accesso da sud tramite le s.s. n°16 - n°80

Accesso da nord tramite la s.s. n°16

Penetrazioni urbane



Dal Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti – ufficio di statistica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anni 2017-2018, si evince che

Porto	Distanze medie dei porti (km)			Aree di transito passeggeri					
	dalla stazione ferroviaria più vicina	dall'aeroporto più vicino	dal casello autostradale più vicino	Sale d'attesa		Piazzali parcheggio		Aree commerciali "duty free"	
				Numero	Superficie complessiva (metri quadrati)	Numero	Superficie complessiva (metri quadrati)	Numero	Superficie complessiva (metri quadrati)
Giovinazzo	1,5	15,0	8,0	-	-	-	-	-	-
Barletta	1,5	50,0	10,0	-	-	-	-	-	-
Bisceglie	1,5	35,0	10,0	-	-	-	-	-	-
Margherita di Savoia	16,0	68,0	22,0	-	-	-	-	-	-
Trani	2,0	38,0	7,0	-	-	-	-	-	-
Manfredonia	40,0	50,0	34,0	-	-	2	1.500	-	-
Mattinata	18,0	74,0	55,0	-	-	-	-	-	-
Vieste	30,0	184,0	100,0	-	-	-	-	-	-
Rodi Garganico	0,2	200,0	60,0	-	-	-	-	-	-
Foce Varano	1,0	200,0	70,0	-	-	-	-	-	-
Capojale	15,0	180,0	40,0	-	-	-	-	-	-
Termoli	1,0	100,0	4,0	-	-	2	2.200	-	-
Campomarino	5,0	110,0	15,0	-	-	-	-	-	-
Isole Tremiti	50,0	150,0	55,0	-	-	-	-	-	-
Montenero di Bisaccia	8,0	75,0	5,0	-	-	-	-	-	-
Ortona	1,0	30,0	5,0	-	-	-	-	-	-
Vasto	2,2	72,4	7,0	-	-	-	-	-	-
Pescara	2,0	7,0	12,0	1	400	1	n.d.	-	-
Giulianova	1,5	60,0	9,0	-	-	-	-	-	-

Tabella 11 Tav VI.2.1.1A - Opere ed infrastrutture portuali per Porto - Terminal passeggeri per traghetti (cabotaggio) e navi da crociera al 30/09/2018

Porto	Numero totale	Superficie complessiva (metri quadrati)	Per prodotti petroliferi			Per altri prodotti liquidi			Silos
			Serbatoi		Oleodotti	Serbatoi		Oleodotti	
			Numero	Capacità (metri cubi)	Presenza (sì/ no)	Numero	Capacità (metri cubi)	Presenza (sì/ no)	
Giovinazzo	-	-	-	-	no	-	-	no	-
Barletta	1	28.000	21	13.910	sì	1	1.500	sì	22
Bisceglie	-	-	-	-	no	-	-	no	-
Margherita di Savoia	-	-	-	-	no	-	-	no	-
Trani	n.d.	44	-	-	no	-	-	no	-
Manfredonia	10	48.681	-	-	no	-	-	no	-
Mattinata	-	-	-	-	no	-	-	no	-
Vieste	-	-	-	-	no	-	-	no	-
Rodi Garganico	-	-	-	-	no	-	-	no	-
Foce Varano	-	-	-	-	no	-	-	no	-
Capojale	-	-	-	-	no	-	-	no	-
Termoli	-	-	-	-	no	-	-	no	-
Campomarino	-	-	-	-	no	-	-	no	-
Isole Tremiti	-	-	-	-	no	-	-	no	-
Montenero di Bisaccia	-	-	-	-	no	-	-	no	-
Ortona	3	29.000	-	-	sì	-	-	no	-
Vasto	4	36.000	-	-	no	-	-	no	-
Pescara	1	8.968	-	-	sì	-	-	no	-
Giulianova	1	-	3	80	no	4	40	no	5

Tabella 12 Tab. VI.2.1.2A - Opere ed infrastrutture portuali per Porto - Numero e superficie

Porto	Impianti di gestione e smaltimento degli scarichi e dei rifiuti di carico delle navi		Numero di attrezzature per carico e scarico container					Numero di attrezzature per carico e scarico merce non containerizzata				Capitaneria di Porto		
	Numero	Superficie complessiva (metri quadrati)	Portainer	Transstainer gommata	Transstainer su ferro	Ralla	Reachstacker	Stradale carrier	Altro	Gru di vario genere	Torri di aspirazione, torri carica sacchi, ecc.		Motrici per posizionamento semirimorchi	Altro
Monopoli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	18	Bari
Molfetta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	Molfetta
Giovinazzo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Molfetta
Barletta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2	-	-	Barletta
Bisceglie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Barletta
Margherita di Savoia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Barletta
Trani	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Barletta
Manfredonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	Manfredonia
Mattinata	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Manfredonia
Vieste	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Manfredonia
Rodi Garganico	1	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Manfredonia
Foce Varano	1	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Manfredonia
Capojale	1	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Manfredonia
Termoli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Termoli
Campomarino	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Termoli
Isole Tremiti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Termoli
Montenero di Bisaccia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Termoli
Ortona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	2	-	-	Ortona
Vasto	-	-	-	-	-	-	1	-	-	3	-	-	36	Ortona
Pescara	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Pescara
Giulianova	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Pescara

Tabella 13 Tab. VI.2.1.3A - Opere ed infrastrutture portuali per Porto – Impianti e attrezzature al 30/09/2018

Porto	Accosti		Numero di accosti che effettuano servizio di:											Numero di accosti dotati di binari:	Capitaneria di Porto			
	Numero	Superficie totale delle banchine (metri quadrati)	passaggeri	prodotti petroliferi	altre merci liquide	merci secche alla rinfusa	merci in colli	container	RO/RO	altre merci	pescato	dipporto	mezzi di servizio			ormeggio navi militari	collegati alla rete ferroviaria	non collegati alla rete ferroviaria
Molfetta	9	1.604	10.300	-	-	-	3	3	-	-	-	6	2	-	-	-	9	Molfetta
Giovinazzo	9	247	1.115	-	-	-	-	-	-	-	-	4	9	-	-	-	-	Molfetta
Barletta	7	1.280	44.537	2	2	2	3	3	-	1	1	3	2	1	2	-	1	Barletta
Bisceglie	4	2.270	n.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	Barletta
Margherita di Savoia	4	1.010	2.310	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2	-	-	-	-	Barletta
Trani	4	645	5.050	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3	2	-	-	-	Barletta
Manfredonia	11	3.453	57.130	2	-	4	5	6	4	-	5	6	3	3	3	7	-	Manfredonia
Mattinata	1	150	n.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	Manfredonia
Vieste	4	1.980	7.900	2	-	-	-	-	-	-	-	2	3	2	-	-	-	Manfredonia
Rodi Garganico	12	919	2.276	1	-	-	-	-	-	-	-	1	10	-	-	-	-	Manfredonia
Foce Varano	2	400	1.200	1	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	Manfredonia
Capojale	2	1.000	4.000	1	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	Manfredonia
Termoli	5	1.419	47.662	2	-	-	-	1	-	1	1	5	1	1	1	-	5	Termoli
Campomarino	1	350	8.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	Termoli
Isole Tremiti	3	140	2.200	2	1	1	-	2	-	3	3	2	-	-	2	-	3	Termoli
Montenero di Bisaccia	1	280	4.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	Termoli
Ortona	8	1.937	49.520	-	1	3	4	4	2	3	4	3	1	1	2	2	-	Ortona
Vasto	6	1.225	61.005	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	4	-	-	6	Ortona
Pescara	2	334	8.968	2	2	2	2	2	-	2	2	2	-	2	2	-	2	Pescara
Giulianova	7	2.250	42.513	-	2	-	-	-	-	-	-	6	1	1	-	-	7	Pescara

Tabella 14 Tab. VI.2.1.4A - Opere ed infrastrutture portuali per Porto – Numero e caratteristiche degli accosti al 30/09/2018

ANDAMENTO NUMERICO DEI PESCHERECCI PRESENTI IN PORTO

Elenco Unità Da Pesca presenti nel Porto a Giulianova

SIGLA	N°	NOME	T.S.L.	2016	2017	2018	2019	attrezzo principale
1BL	417	NUOVA REBECCA	59,68	X	X	X	X	VOLANTE
1BL	429	NUNZIA	58,33	X	X	X	X	VOLANTE
1BL	407	CISKY	59,95	X	X	X	X	VOLANTE
1BL	408	FRECCIA DEL SUD	59,95	X	X	X	X	VOLANTE
2BL	817	GIMMJ ENDRI	101,68	X	X	X	X	VOLANTE
2BL	808	VENERE	39,94	X	X	X	X	VOLANTE
ML	1200	BOUNTY	78,83			X	X	VOLANTE
SB	542	F,LLI RAFFAELE	59,66			X	X	VOLANTE
2BL	712	SHAULA	48,83	X	X	X		VOLANTE
2BL	813	NUOVA SANTA BARBARA	69,04	X	X	X		VOLANTE
ML	1004	SANTA GRAZIA SECONDA	141,02	X	X	X	X	LAMPARA
2BL	791	LUNA NUOVA	56,73	X	X	X	X	LAMPARA
7PC	399	PELAGOS	9,97	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	443	VITTORIO VENETO	13,38	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	475	LO SCERIFFO	9,77	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	477	PAPA MATTEO	9,84	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	478	SPUNTA L'ALBA	13,39	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	481	GLADIATORE	14,24	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	484	SANTA MARIA IV	9,46	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	486	FRANCA II	9,94	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	488	AZZURRA I	9,53	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	489	TEO	9,89	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	491	PINTA II	9,95	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	497	CATIA MAURO 2°	13,47	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	498	FABRIZIO PRIMO	24,45	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	513	SURPRISE II	9,91	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	540	RAMBO	9,33	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	545	VICHINGO	70,36	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	574	ESTER III <sup>a</sup>	14,04	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	576	STELLA D'ARGENTO	14,79	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	601	EDIANA	9,1	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	602	KAROL	9,97	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	618	GARDENIA	8,87	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	622	EL COBRA	9,91	X	X	X	X	VONGOLARA
4PC	624	PERSEO	10,37	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	453	FURIA	14,37	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	496	ANITA	9,89	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	502	LORENA	17,48	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	503	GIULIA	9,69	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	513	CAPITAN FABRIZIO	8,69	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	523	MICHELANGELO	9,12	X	X	X	X	VONGOLARA

Piano Regolatore del Porto di Giulianova  
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA – SINTESI NON TECNICA

8PC	525	<b>SAN GABRIELE PRIMO</b>	9,96	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	529	<b>MIRAGE</b>	9,92	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	530	<b>MORGAN</b>	9,84	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	535	<b>PLAY BOY</b>	9,98	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	538	<b>SERENA I<sup>A</sup></b>	9,97	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	549	<b>PAOLO I<sup>o</sup></b>	9,54	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	-553	<b>TONIA III</b>	13,39	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	555	<b>SANTA RITA II<sup>A</sup></b>	14,82	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	557	<b>ANTEA</b>	14,96	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	561	<b>SPARVIERO</b>	14,75	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	562	<b>PIRATA</b>	9,89	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	564	<b>FANTASTICO</b>	14,8	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	565	<b>ODISSEA</b>	14,52	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	567	<b>TONIA</b>	9,89	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	570	<b>VALENTINO</b>	14,2	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	574	<b>RAMBO</b>	14,93	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	-577	<b>SIMONA I</b>	14,94	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	578	<b>MINERVA II<sup>A</sup></b>	14,77	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	579	<b>LIBECCIO II</b>	14,6	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	580	<b>SANDOKAN II<sup>o</sup></b>	14,82	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	586	<b>SPEEDY</b>	14,75	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	593	<b>ADUA</b>	14,91	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	601	<b>LUIGI PADRE</b>	9,95	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	613	<b>PUMA</b>	9,21	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	614	<b>IMPETUOSO</b>	9,91	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	628	<b>VINCENZO PADRE</b>	9,34	X	X	X	X	VONGOLARA
8PC	634	<b>ZEFIRO</b>	9,86	X	X	X	X	VONGOLARA
9PC	585	<b>MARIA BRUNI</b>	9,91	X	X	X	X	VONGOLARA
9PC	639	<b>MADAME</b>	7,32	X	X	X	X	VONGOLARA
9PC	592	<b>SPARVIERO</b>	40,49	X	X	X	X	STRASCICO
4PC	607	<b>FARO</b>	56,75	X	X	X	X	STRASCICO
4PC	636	<b>SILVIA GIAN</b>	13,80			X	X	STRASCICO
4PC	545	<b>VICHINGO</b>	70,36	X	X	X	X	STRASCICO
4PC	637	<b>CAPO HORN</b>	9,93			X	X	STRASCICO
4PC	636	<b>SCARAZZA</b>	34,99			X	X	STRASCICO
4PC	621	<b>COLUMBIA II</b>	7,13	X	X	X	X	STRASCICO
PC	1221	<b>MARLIN BLU</b>	29,2	X	X	X	X	STRASCICO
4PC	638	<b>ROSSELLA</b>	14,92			X	X	STRASCICO
9PC	688	<b>ZINGARO</b>	6,76	X	X	X	X	STRASCICO
4PC	625	<b>SIRIO</b>	9,90	X	X	X		STRASCICO
8PC	585	<b>ROBERTA MAURO</b>	14,97	X	X	X		STRASCICO
4PC	626	<b>DELIO</b>	49,96	X	X	X		STRASCICO
4PC	620	<b>MARIA LUCIANO</b>	8,09	X	X	X		STRASCICO
4PC	385	<b>NUOVA GIOVANNA</b>	1,70	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
4PC	407	<b>ANGELA</b>	1,58	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
4PC	614	<b>TABO'</b>	1,47	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
4PC	603	<b>TRINITA'</b>	5,76	X	X	X	X	PICCOLA PESCA



4PC	548	NADIA	2,56	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
4PC	566	AIRONE	3,76	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
4PC	572	GALLIANO	2,00	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
4PC	598	CAPOCETTO I°	1,87	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
4PC	600	BORA	3	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
4PC	611	CICO I°	1,76	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
4PC	613	ADRIANA	1,6	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
4PC	615	FRANCESCO	0,97	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
4PC	616	CARONTE I	3,46	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
4PC	593	FEDERICO I	2,14	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
8PC	468	ROBERTO SECONDO	2,5	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
8PC	-547	ANDROMEDA	2,79	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
8PC	624	CIUPPI II°	0,82	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
8PC	625	ASCARO I°	3,23	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
8PC	627	SCILLA II^	2,84	X	X	X	X	PICCOLA PESCA
4PC	570	RITA	1,2	X	X	X	X	PICCOLA PESCA

Tabella 15 Fonte: Capitaneria di porto, aggiornamento al 30 ottobre 2019.

#### 8.14 Clima acustico

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.

#### 8.15 Cambiamenti climatici

##### GIULIANOVA

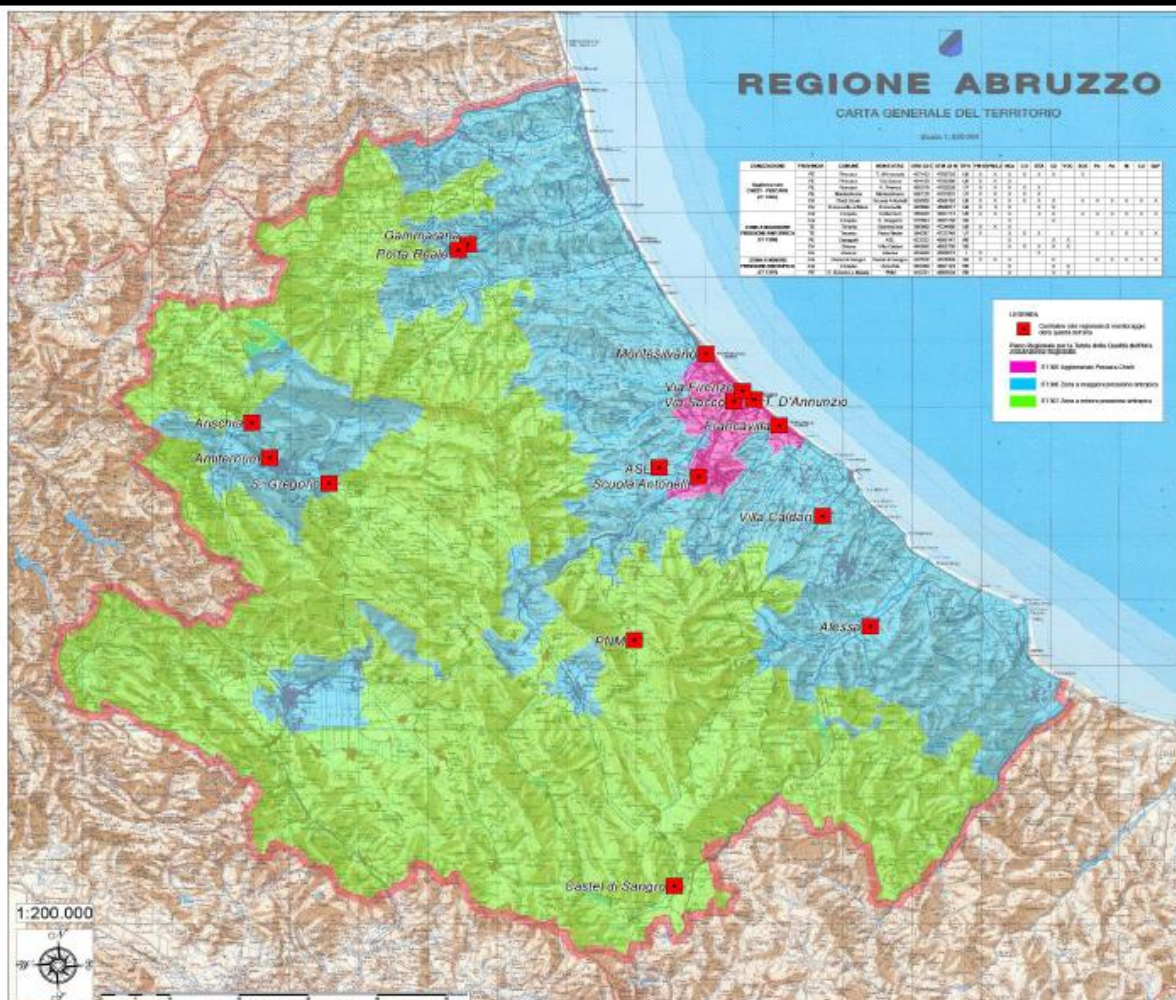
Media annuale (1951-2000)		Media mensile (1951-2000)											
<b>TEMPERATURA</b>		<b>TEMPERATURA</b>											
Giorni con gelo (n°)	6	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Massima assoluta (°C)	35.5	20.7	23.7	25.5	25.3	29.5	34.1	35.5	34.5	33.5	31.7	27.2	22.9
Media giornaliera (°C)	15.0	6.9	7.3	9.5	12.7	17.2	21.2	24.3	24.5	20.6	16.8	11.3	7.7
Media massime (°C)	18.7	9.8	10.6	13.1	16.5	21.3	25.5	28.7	29.0	24.8	20.5	14.5	10.6
Media minime (°C)	11.3	3.9	4.0	5.9	8.8	13.1	16.8	19.8	20.1	16.5	13.2	8.1	4.8
Minima assoluta (°C)	-5.3	-4.3	-5.3	-4.0	0.9	4.5	9.7	11.4	12.2	7.5	4.5	-0.3	-3.5
<b>PRECIPITAZIONE</b>		<b>Precipitazione</b>											
Pioggia totale (mm)	639.5	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Massima in 1 ora (mm)	80.0	53.8	45.0	54.7	53.3	38.8	43.8	35.2	43.4	59.4	74.1	68.6	69.4
Massima in 24 ore (mm)	228.0	6.2	6.3	6.7	6.5	5.6	5.4	4.1	4.3	5.7	6.6	7.8	8.2
Giorni piovosi (n°)	73												

Tabella 16 VALORI MEDI CLIMATICI dal 1951 al 2000 a Giulianova

### 8.16 Qualità dell'aria

IL RAPPORTO SULLA QUALITA' DELL'ARIA DELLA REGIONE ABRUZZO, anno di riferimento 2018, redatto da Arta Abruzzo - Distretto Provinciale di Chieti Sezione Emissioni in atmosfera e Qualità dell'aria, riporta la tabella riassuntiva degli analizzatori presenti all'interno delle centraline di rilevamento della qualità dell'aria della Regione Abruzzo mentre la figura seguente evidenzia che nella zona di Giulianova non sono presenti centraline di monitoraggio.

	PROV.	COMUNE	NOME STAZ	UTM-X	UTM-Y	TIPO	PM10	PM2,5	NOx	CO	BTX	O3	SO2	Pb	As	Ni	Cd	BaP
	PE	Pescara	T. D'Annunzio	N 4700733 m	E 437102 m	UB	X	X	X	X	X	X	X					
<b>Agglomerato</b>	PE	Pescara	Via Sacco	N 4700366 m	E 434150 m	UB	X		X									
<b>CHIETI - PESCARA</b>	PE	Pescara	V. Firenze	N 4702020 m	E 435376 m	UT	X	X	X	X	X							
<b>(IT 1305)</b>	PE	Montesilvano	Montesilvano	N 4707801 m	E 430126 m	UT	X	X	X	X	X							
	CH	Chieti Scalo	Scuola Antonelli	N 4688783 m	E 429050 m	UB	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
	CH	FrancaVilla al Mare	FrancaVilla	N 4697015 m	E 429050 m	UB	X	X	X		X	X						
<b>ZONA A</b>	AQ	L'Aquila	Amiternum	N 4691713 m	E 366938 m	UB	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
	AQ	S Gregorio	S Gregorio	N 4687738 m	E 375604 m	SB			X		X	X						
<b>MAGGIORE</b>	TE	Teramo	Gammarana	N 4724660 m	E 395690 m	UB		X	X		X							
<b>PRESSIONE ANTROPICA</b>	TE	Teramo	Porta Reale	N 4723748 m	E 394297 m	UT	X		X	X				X	X	X	X	X
<b>(IT 1306)</b>	PE	Cepagatti	ASL	N 4690147 m	E 423332 m	RB			X		X	X						
	CH	Ortona	Villa Caldari	N 4682708 m	E 446950 m	SB			X	X	X	X						
	CH	Atessa	Atessa	N 4665673 m	E 453840 m	I	X			X	X							
<b>ZONA A MINORE</b>	AQ	Castel di Sangro	Castel di Sangro	N 4625609 m	E 425526 m	SB	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X
<b>PRESSIONE ANTROPICA</b>	AQ	L'Aquila	Arischia	N 4697123 m	E 364389 m	RB			X		X	X						
<b>(IT 1307)</b>	PE	S.Eufemia a Maiella	PNM	N 4663534 m	E 419701 m	RB			X		X	X						



## 9 IL SISTEMA PIANIFICATORIO E LE VERIFICHE DI COERENZA

Nelle città pre-industriali, le aree affacciate sull'acqua erano caratterizzate da una forte presenza dell'uomo e delle sue attività, venendo intensamente utilizzate sia come luoghi abitativi sia come sedi di attività produttive. L'insediamento, nel tempo, delle attività industriali ha spesso reso impossibile il semplice accesso all'acqua, sia perché ingombre di arterie di traffico sia per la presenza di infrastrutture legate alla produzione. Le innovazioni intercorse negli ultimi decenni (cfr. container), applicate ai trasporti marittimi e la loro conseguente crescita, hanno modificato le esigenze funzionali delle aree portuali (spesso ubicate nel cuore degli organismi urbani), richiedendone il trasferimento in aree periferiche rispetto al nucleo urbano. La nuova disponibilità di aree a stretto contatto con l'acqua ha portato le città alla riscoperta dei propri waterfront, anche alla luce di una crescente sensibilità verso l'ambiente. L'evoluzione descritta nel rapporto città-porto è stata sintetizzata dal modello Anyport (Bird, 1963), che teorizza tre fasi distinte (Posizionamento, Espansione, Specializzazione) in cui avvengono le interazioni tra i due soggetti.

Il modello di previsione dello sviluppo porto-città distingue, all'interno delle tre fasi citate, delle sottofasi relative all'innovazione ed alla modifica del layout portuale: 1. Posizionamento; 2. Espansione delle banchine; 3. Costruzione di bacini per la cantieristica/rimessaggio; 4. Costruzione di banchine/terminal specialistici; 5. Riconversione dei waterfront. Le maggiori città portuali europee ed internazionali hanno dimostrato come crescita urbana e crescita delle infrastrutture portuali non confliggano, anzi, si auto-alimentino vicendevolmente, patto di saper gestire e soddisfare le diverse necessità nel corso del tempo; In particolare, politiche di recupero e rivitalizzazione dei waterfront urbani tutelano l'ambiente e valorizzano l'acqua in prossimità del centro cittadino come spazio pubblico, creando una nuova centralità urbana, economica e turistica. Delocalizzare le funzioni più impattanti del porto fuori dall'ambito urbano, sviluppando maggiormente le funzioni turistiche e di movimento passeggeri, consente il recupero di aree, spazi aperti e visuali, capaci di attirare investimenti e innalzare la qualità della vita senza perderne in competitività, la vera sfida, oggi, dello sviluppo sostenibile (Fusco Girard e Nijkamp, 2006).

Sulla base dell'analisi condotta di seguito e in merito al quadro di riferimento programmatico vigente si può confermare che il PRP-2009 contempla e rispetta gli obiettivi previsti dai piani di programmazione territoriale gerarchicamente superiori, soprattutto per quanto riguarda l'incremento delle potenzialità di sviluppo delle attività portuali e alla riqualificazione dell'area urbana più a diretto contatto con l'ambito portuale.

Per esplicita volontà del Comune di Giulianova dall'originaria stesura del PRP-2009 sono state stralciate tutte le proposte di nuove aperture degli spazi portuali verso la città, che erano finalizzate a

garantire una maggiore integrazione fra porto ed area urbana per incentivare uno sviluppo turistico di questa porzione di città che attualmente si trova isolata dal contesto delle attività turistiche balneari e nautiche. In definitiva i punti di penetrazione della città con il porto rimarranno quelli degli attuali ingressi posti in corrispondenza del molo Nord, e quindi al margine sud del lungomare monumentale di Giulianova Lido, e del molo sud in prossimità della palazzina dell'Ente Porto.

Si riportano nei paragrafi che seguono le descrizioni delle finalità e degli obiettivi generali dei piani individuati come sistema pianificatorio interagente con il Piano Regolatore Portuale del Porto di Giulianova.

Su tali strumenti è effettuata la verifica di coerenza esterna che è evidentemente di livello verticale, per i livelli di pianificazione territoriale sovraordinati, mentre ha definizione orizzontale per le verifiche effettuate con i piani di natura generale e attuativi di livello comunale.

### **9.1 Il sistema della pianificazione**

Il sistema della pianificazione su cui verranno effettuate le verifiche di coerenza del PRP è così distinto:

- a) QUADRO DI RIFERIMENTO REGIONALE (Q.R.R.)
- b) PIANO REGIONALE PAESISTICO (PRP)
- c) PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO DEI BACINI (P.A.I.)
- d) PIANO STRALCIO DI DIFESA DELLE ALLUVIONI (P.S.D.A.)
- e) PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.)
- f) PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (P.R.I.T.)
- g) PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNE DI GIULIANOVA (P.R.G.)
- h) . PIANO URBANO DELLA MOBILITA'
- i) PIANO DEMANIALE MARITTIMO DEL COMUNE DI GIULIANOVA
- j) PIANO DI AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE DEL COMUNE DI GIULIANOVA
- k) PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL COMUNE DI GIULIANOVA
- l) PIANO DI RACCOLTA RIFIUTI PORTUALI
- m) PIANO NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE NAZIONALI E ABRUZZO BIKE TO COAST

La tabella seguente evidenzia le coerenze dirette individuate tra gli obiettivi del PRP di Giulianova e gli obiettivi e le finalità dei piani del sistema della pianificazione di contesto. Le relazioni che risultano non direttamente in coerenza sono considerabili ai fini della presente sintesi come neutrali. Si evince che il PRP proposto si pone in relazione di coerenza con quasi la totalità dei propri obiettivi con quelli esterni ad esso, seguendo le specifiche settorialità dei piani. Fa eccezione l'obiettivo 4 che ha una spiccata natura tecnica prestazionale.

	OBIETTIVI DI PIANO	SISTEMA PIANIFICAZIONI													
		QRR	PRP	PAI	PSDA	PTA	PRIT	PS PTC	PTCP	PRG	PDMC	PAES	PCA	PRRP	PNCT e BTC
1	Prevedere uno sviluppo sostenibile delle attività portuali.														
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.														
3	Migliorare il trasporto litoraneo dei sedimenti mediante l'impiego di forme ottimali per le opere esterne portuali.														
4	Ridurre la penetrazione del moto ondoso all'interno dello specchio d'acqua portuale.														
5	Contenere i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale.														
6	Ottimizzare in via prioritaria l'utilizzo dello specchio d'acqua portuale esistente senza includere nuovi specchi d'acqua nel perimetro portuale.														
7	Separare fisicamente le diverse attività che svolte nel porto evitando possibili interferenze tra di esse.														
8	Assicurare adeguati spazi a terra per le attività connesse alla pesca e migliorare le attuali condizioni di ormeggio dei pescherecci senza prevederne l'aumento numerico stante la attuale condizione di stasi della attività a livello nazionale.														
9	Assicurare spazi adeguati all'attività cantieristica riducendo l'attuale livello di rischio di incidenti.														
10	Puntare alla realizzazione di un sistema integrato porto-città-territorio attraverso una risistemazione del "waterfront" cittadino.														
11	Migliorare la viabilità esterna ed interna.														
12	Garantire la possibilità di un contenuto sviluppo dell'attività passeggeri prevedendo l'utilizzo anche di traghetti veloci caratterizzati da un modesto pescaggio.														
13	Tenere conto delle necessità della nautica "minore" attraverso la massima facilitazione del terra-mare.														
14	Prevedere che le nuove opere possano essere realizzate per stati di avanzamento tali da non causare interferenze con le attività attualmente presenti nel porto.														

Tabella 17 Matrice delle coerenze dirette Obiettivi PRP Giulianova e sistema della pianificazione

## 10 LE COMPONENTI AMBIENTALI E GLI AMBITI DI INTERAZIONE

### 10.1 Definizione dei livelli di rapporto ed interferenza

Si riporta nella matrice che segue l'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.

	AZIONI - OBIETTIVI DI PIANO	ASPETTI AMBIENTALI														LIVELLO RELAZIONALE	
		CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO	CONTESTO URBANO - EDILIZIO	SALUTE PUBBLICA	QUALITA' ACQUE SUPERFICIALI	QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE	CONSUMO DI SUOLO	LINEA DI COSTA	PAESAGGIO	TUTELA BENI CULTURALI	GESTIONE DEI RIFIUTI	ENERGIA SOSTENIBILE	MOBILITA' SOSTENIBILE	CLIMA ACUSTICO	QUALITA' DELL'ARIA		
1	Prevedere uno sviluppo sostenibile delle attività portuali.																14
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.																5
3	Migliorare il trasporto litoraneo dei sedimenti mediante l'impiego di forme ottimali per le opere esterne portuali.																5
4	Ridurre la penetrazione del moto ondoso all'interno dello specchio d'acqua portuale.																2
5	Contenere i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale.																5
6	Ottimizzare in via prioritaria l'utilizzo dello specchio d'acqua portuale esistente senza includere nuovi specchi d'acqua nel perimetro portuale.																5
7	Separare fisicamente le diverse attività che svolte nel porto evitando possibili interferenze tra di esse.																3
8	Assicurare adeguati spazi a terra per le attività connesse alla pesca e migliorare le attuali condizioni di ormeggio dei pescherecci senza prevederne l'aumento numerico stante la attuale condizione di stasi della attività a livello nazionale.																2
9	Assicurare spazi adeguati all'attività cantieristica riducendo l'attuale livello di rischio di incidenti.																4
10	Puntare alla realizzazione di un sistema integrato porto-città-territorio attraverso una risistemazione del "waterfront" cittadino.																4
11	Migliorare la viabilità esterna ed interna.																8
12	Garantire la possibilità di un contenuto sviluppo dell'attività passeggeri prevedendo l'utilizzo anche di traghetti veloci caratterizzati da un modesto pescaggio.																3
13	Tenere conto delle necessità della nautica "minore" attraverso la massima facilitazione del terra-mare.																3
14	Prevedere che le nuove opere possano essere realizzate per stati di avanzamento tali da non causare interferenze con le attività attualmente presenti nel porto.																5

Tabella 18 Matrice delle relazioni tra obiettivo del PRP e Aspetti Ambientali

## **10.2 Analisi delle principali criticità e vulnerabilità ambientali**

Su questo secondo punto, che rappresenta la parte fondamentale del Rapporto Ambientale, è possibile riportare una sintesi degli argomenti più significativi:

- la proposta di PRP del Porto di Giulianova programma opere infrastrutturali, prevalentemente marittime, che possono ritenersi ordinarie (per tipologie, dimensioni geometriche ed estensioni), se confrontate con gli standard dei moderni porti commerciali, ma che assumono un peso significativo se rapportate all'attuale sistema portuale; oltre alla realizzazione di una nuova diga foranea nord ed alla resecazione e riqualificazione delle attuali dighe foranee finalizzate a delimitare una nuova imboccatura con un ampio avamposto secondo la tipologia a "moli convergenti" è prevista la ridefinizione delle destinazioni d'uso delle aree di banchina anche attraverso la realizzazione di un molo per la delimitazione della darsena della pesca e a realizzazione di un edificio di pertinenza;
- la realizzazione di queste nuove opere marittime, in parte è stata già avviata dalla Regione Abruzzo, soprattutto al fine di adeguare il sistema portuale di Giulianova alle esigenze di messa in sicurezza per gli aspetti di navigazione e stazionamento all'ormeggio nonché e dei fenomeni di tracimazione del moto ondoso incidente lungo le dighe foranee e di insabbiamento dei fondali portuali;
- nelle aree immediatamente limitrofe all'ambito portuale non sono presenti emergenze ambientali sottoposte a specifici vincoli di tutela e/o di salvaguardia del paesaggio.
- Le attività antropiche afferenti al porto di Giulianova anche a seguito della piena attuazione delle previsioni di sviluppo contemplate dal PRP-2009 non riguardano attività di traffici merci e/o industriali a rischio incidente rilevante e/o insalubri.

Un aspetto, di carattere addirittura strategico, è rappresentato dalla interazione delle strutture portuali con la morfologia costiera a breve, medio e largo raggio. E' possibile affermare che la configurazione attuale, in sostanziali condizioni stazionarie visto che gli ultimi lavori che hanno modificato in misura apprezzabile la geometria portuale risalgono agli anni '70, presenta una interazione compatibile con la costa limitrofa non essendo rilevabili fenomeni macroscopici di interazione negativa con la costa circostante. Appare non ridondante ribadire che le modifiche che si proporranno alle opere a mare sono basate sul principio di garantire una sostanziale interazione zero con la costa limitrofa per il futuro.

La attività pianificatoria, relativamente ai problemi connessi con le opere a mare e con la funzionalità del bacino, è stata basata sulla ricerca ed individuazione della migliore geometria atta a garantire la necessaria sicurezza del bacino, una maggiore utilizzabilità dello stesso, il migliore assetto

possibile relativamente al fenomeno dell'insabbiamento, la conservazione del sostanziale equilibrio raggiunto relativamente ai problemi di dinamica costiera. (vedasi lo studio specialistico *Impatto delle nuove opere sui litorali adiacenti ed interrimento dell'imboccatura* allegato al PRP)

**SCHEMA DI INTERAZIONE DELLE ATTUALI STRUTTURE PORTUALI ATTUALI E I PRINCIPALI FLUSSI SEDIMENTARI COSTIERI**





Il porto si collega alla città in due soli punti rappresentati dall'ingresso del molo Nord nei pressi del Kursaal e dall'ingresso Sud nei pressi della palazzina dell'Ente Porto. Essi sono assolutamente insufficienti a garantire la corretta integrazione porto-città ed il corretto sviluppo di attività e servizi. La vasta area tra la banchina di riva ed il lungomare Spalato nel tratto tra i due moli, rappresenta una grande fascia di sovrapposizione alla quale una cittadina a vocazione turistica come è Giulianova, avrebbe dovuto riservare una valenza strategica per il sistema porto, privilegiando attività differenti da quelle al momento ivi insediate. Essa si presenta infatti come una cortina di separazione tra porto e città. Queste aree avrebbero dovuto ospitare un sistema di collegamento con la giusta localizzazione di percorsi e servizi, quale prolungamento del centro cittadino. L'operazione pianificatoria, partendo da questo dato di fatto, risolverà il nodo creatosi, riqualificando la zona correggendo od almeno attenuando l'effetto barriera tra porto e città che oggi si riscontra nella consapevolezza delle difficoltà costituite dalla presenza di aree già totalmente edificate.

### 10.3 Analisi della situazione attuale

Il Porto di Giulianova si colloca, praticamente in asse con il nucleo storico di Giulianova, e ricade quindi nella fascia litoranea che si estende per circa 5 km tra la foce del fiume Tordino (posta circa 1,3 km a sud) e quella del fiume Salinello (posta circa 3,2 km a nord) che delimitano i confini amministrativi del comune di Giulianova rispettivamente con i comuni di Tortoreto Lido e Roseto degli Abruzzi.



Figura 13 Inquadramento generale del porto di Giulianova (fonte Google Earth, immagine del 28/8/2017)

Questa infrastruttura portuale, classificata come porto di “II Categoria, III Classe”, è territorialmente di competenza della Regione Abruzzo e l’Ente Porto di Giulianova <sup>(16)</sup> assolve alle funzioni di gestione e manutenzione del porto.

L’Autorità Marittima che ha competenze sul porto di Giulianova è l’Ufficio Circondariale Marittimo (istituito dal 1992) le cui strutture logistiche principali ricadono all’interno dello stesso ambito portuale.

<sup>16</sup> Consorzio di enti pubblici (ex art. 31 del D.Lgs. n267/2000): Regione Abruzzo; Provincia di Teramo; Comune di Giulianova; Camera di Commercio I.A.A. di Teramo; Comune di Teramo; Comune di Tortoreto; Comune di Alba Adriatica; Comuni del BIM Vomano-Tordino.

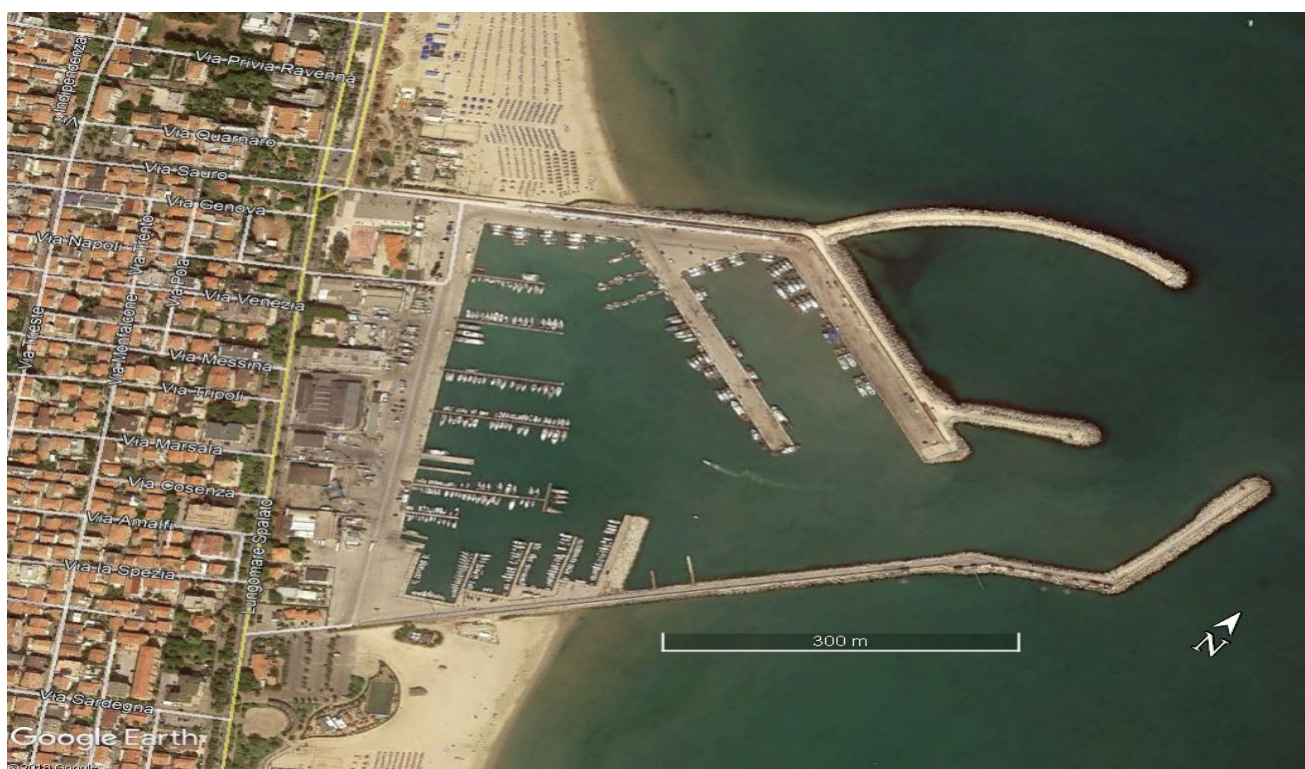


Figura 14 Vista d'insieme del Porto di Giulianova e del limitrofo contesto di Giulianova Lido (estate 2017)

Il fronte del porto a terra si sviluppa per circa 580 m gravando direttamente sul Lungomare Spalato compreso tra gli incroci con via N. Sauro (in asse con l'ingresso nord del porto) e circa 65 m a sud dell'incrocio con via La Spezia.

La proposta di PRP-2009, ha tenuto conto delle linee guida approvate dalla Regione Abruzzo (2001) nell'ambito dello "Studio di fattibilità per la razionalizzazione ed il potenziamento del sistema portuale regionale", aveva condotto un'attenta analisi dello stato di fatto del sistema portuale di Giulianova individuando gli obiettivi e le relative motivazioni da perseguire nell'ambito dell'attività di pianificazione evidenziando le criticità principali elencate nei punti seguenti.

1 Le opere foranee del porto non configuravano (2001-2009) un bacino sicuro: l'imboccatura portuale presentava una apertura esposta direttamente alle mareggiate provenienti dal 1° quadrante (nord-est) e, in tali condizioni climatiche, l'approdo all'interno del bacino portuale non è sicuro. A testimonianza di ciò nel recente passato, alcune mareggiate invernali avevano prodotto danni di notevole entità alle imbarcazioni presenti in porto.

2 Lo specchio d'acqua delimitato dalle opere foranee pur essendo di notevoli dimensioni (circa 15 ha) non era ben utilizzato; l'agitazione ondosa residua a causa dell'eccessiva penetrazione del moto ondoso limitava l'uso degli specchi liquidi portuali in particolare lungo il molo Sud (banchinato solo per un breve tratto alla radice) mentre l'utilizzo del molo Nord e della banchina di riva, allora contraddistinti da una sovrapposizione di funzioni e carenza di pontili interni di attracco, richiedeva una generale riorganizzazione.

3 Le aree a terra sono estremamente esigue nei confronti dello specchio d'acqua interno (molto lontane dal rapporto ideale di 1:1) e peraltro erano utilizzate anch'esse con confusione e sovrapposizione funzionale.

4 La città di Giulianova può godere marginalmente della struttura portuale poiché una cortina pressoché continua di edifici adibiti ad attività diverse ricopre la zona di intersezione Città-Porto (area compresa tra i 2 moli, la banchina di riva ed il lungomare).

Queste criticità che erano state delineate dal Gruppo di Progettazione del PRP nella fase di stesura (2001-2003) sono praticamente ancora in essere.

#### **10.4 Analisi dello "scenario zero"**

L'analisi dello scenario "zero" di "non intervento" deve considerare che allo stato attuale della conformazione del porto non è ammissibile considerare l'ipotesi di non completamento e coronamento delle opere attualmente in fase di realizzazione con la definizione dell'imboccatura. Deve considerarsi planimetricamente attuata la fase prima prevista dal PRP, anche se evidentemente non ci si può esprimere sulla operatività delle opere ancora in fase di completamento.

Sempre non considerabile, ormai, come possibile scenario zero è la fase seconda del PRP perché la stessa va attuata necessariamente e con urgenza. Questa considerazione deriva dal fatto che altrimenti si manterrebbero situazioni limitanti la sicurezza di accesso e la corretta operatività del porto. Tale riflessione riguarda anche la salvaguardia degli investimenti pubblici e delle opere fin qui realizzate che risentirebbero del mancato completamento.

Dall'esame dell'impianto attuale delle realizzazioni del porto di Giulianova si evince che la struttura del molo nord è quasi completamente realizzata strutturando la conclusione esterna del sistema portuale a meno di completamenti e coronamenti del molo sud, che comunque risultano con relazioni non afferenti all'esterno sia nei riguardi delle dinamiche costiere che per il trasporto solido litoraneo.

Pertanto le considerazioni dello scenario "zero" può riguardare unicamente le fasi terza e quarta del PRP.

Occorre considerare come l'assetto attuale sia stato, come descritto precedentemente, il risultato finale di una serie di interventi successivi che abbracciano un arco di circa 100 anni e che hanno conferito alla struttura la configurazione attuale che si presenta come una struttura moderna tuttavia non perfettamente funzionante e di dimensioni notevoli anche se non sfruttabili completamente al momento attuale.

**CONFRONTO TRA LE PREVISIONI DI PRP e la conformazione del Porto di Giulianova al 2019**



Figura 15 Previsioni di PRP e strutture realizzate al 2019

Per quanto concerne la operatività del porto come approdo, esso è fortemente caratterizzato dalla attuale forma planimetrica ed in particolare, da quella della sua imboccatura. La configurazione attuale cui si è arrivati, come descritto in precedenza, senza una azione programmata, presenta una imboccatura a nord-est con il molo di sopraflutto che non copre geometricamente il molo di sottoflutto

cosicché, come evidenziato anche dalla relazione sulla proposta di modifica di imboccatura, presentata dall'Ente Porto agli organi competenti all'incirca 10 anni or sono, esiste una condizione di sostanziale insicurezza dovuta alla mancanza di copertura geometrica nei confronti di mareggiate provenienti dal primo quadrante. Va tenuto in debita considerazione che la direzione non coperta appartiene al settore di traversia principale della struttura ed eventi sfortunati, ripetuti negli ultimi 20-25 anni hanno evidenziato la sostanziale mancanza di sicurezza della struttura portuale. Ciò si evidenzia con gli studi effettuati sulla penetrazione ondosa all'interno del bacino che rivelano come, proprio nella zona portuale riservata alle imbarcazioni da diporto ed al naviglio minore peschereccio esista, in concomitanza con mareggiate provenienti dal settore di traversia principale, una condizione di sostanziale insicurezza.

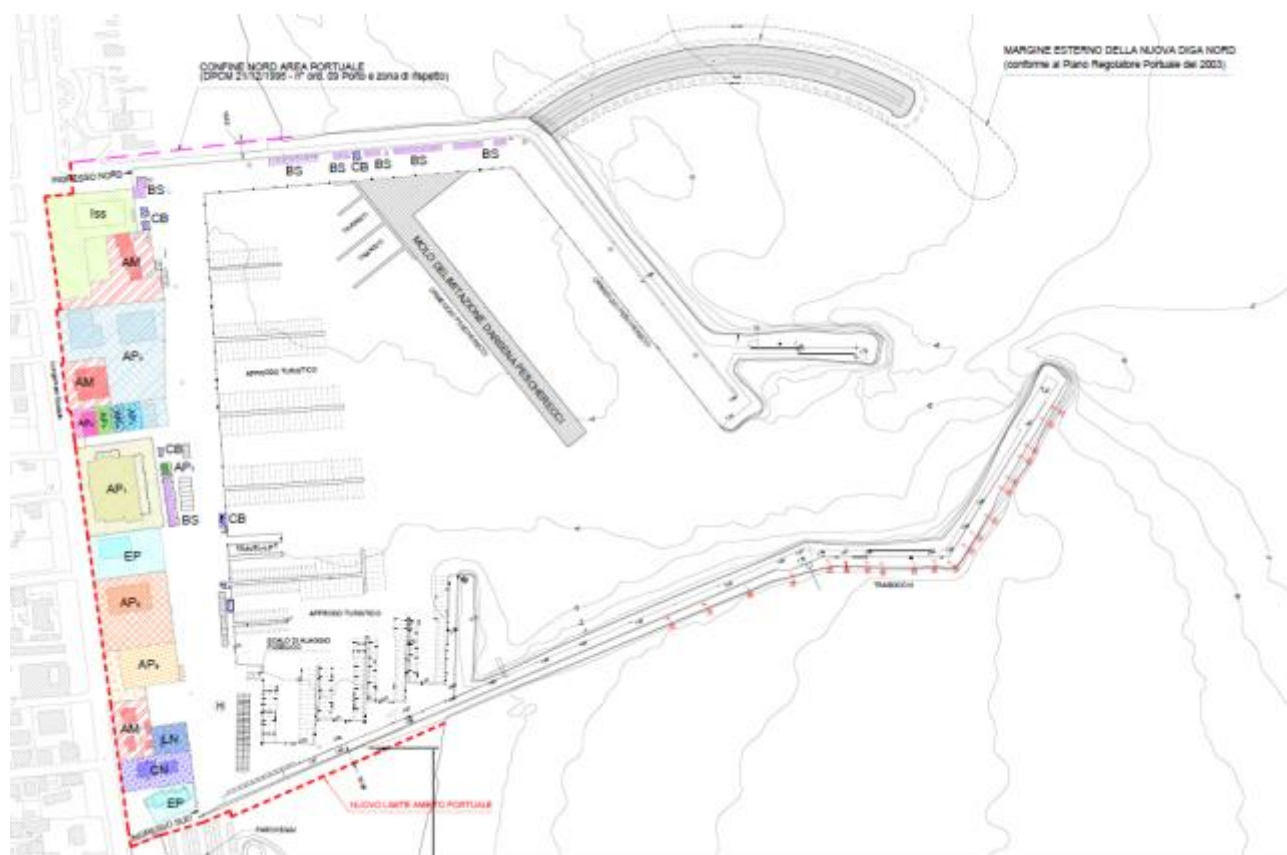


Figura 16 Sovrapposizione delle previsioni di PRP e delle strutture attuali

Un altro rilevante problema connesso con la geometria dell'imboccatura portuale è quello del suo insabbiamento e di quello dell'intero bacino portuale. L'insabbiamento dell'imboccatura, alzando i fondali, provoca come effetto immediato il maggiore frangimento di onde e la principale conseguenza è quella di una diminuzione, man mano che l'insabbiamento aumenta, delle condizioni di sicurezza dell'approdo.

Inoltre una ulteriore conseguenza è quella che lega la funzionalità portuale ai frequenti ed onerosi lavori di dragaggio: agli atti dell'Ente Porto, esiste una dettagliata documentazione che evidenzia le date e le quantità di materiale dragato.

Pertanto lo scenario zero è valutato possibile ma non positivamente perché non permetterebbe di massimizzare gli investimenti realizzati per strutturare adeguatamente l'ampio bacino portuale a disposizione. Lo scenario zero è valutato negativamente dal punto di vista ambientale, essendo essenzialmente riservato a localizzazioni interne, risulta essere 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.

### **10.5 Analisi dello "scenario attuativo del PRP"**

L'attuazione del PRP realizzerà un prolungamento del molo Nord a forma semicircolare emanante dal punto in cui attualmente esso devia verso Est e che segue il bordo dell'area si creerà così una imboccatura a moli convergenti che, protetta all'interno del porto da un diaframma emanante dal molo Sud permetterà di mettere in sicurezza il bacino per mareggiate provenienti da tutti i settori e permetterà l'utilizzo attivo del lato interno del molo Sud il quale, conseguentemente, potrà anche essere banchinato. (vedasi relazione generale ed allegati tecnici).

Gli spazi interni al bacino portuale verranno suddivisi lasciando alla marineria peschereccia l'attracco sulla parte di molo Nord situata ad Est dell'innesto della nuova opera di protezione descritta in apertura di paragrafo e su una nuova darsena ad esso parallela.

Gli uffici dell'Ente Porto e tutti i Club Nautici verranno spostati nell'area all'esterno del molo Sud e verranno riorganizzati in un unico edificio ed annesse aree di servizio che costituiranno il cuore del Nuovo Marina di Giulianova.

Lo spostamento del mercato ittico sul molo Nord e quello delle attività di cui al punto precedente lasceranno spazio per creare due ampi parchi ricreativi di 10000 e 6000 metri quadrati rispettivamente in prossimità del radicamento a terra dei due moli. Sono previste, in questi spazi, strutture ricreative e turistico-commerciali.

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.



## 11 I MACROINTERVENTI DI PIANO

Si riportano di seguito i macro-interventi di attuazione per il PRP del Porto di Giulianova, essi sono collegati alle principali azioni di piano e agli obiettivi individuati come ambientali per le finalità del PRP. La tabella riporta quindi gli aspetti ambientali connessi ad essi dalla tabella che ne esplicita la relazione (al paragrafo 12.1).

### 1

AZIONE	MACRO - INTERVENTO	OBIETTIVO AMBIENTALE	ASPETTO AMBIENTALE IN RELAZIONE
Riqualificazione dell'attuale imboccatura portuale e dell'avamposto	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	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.	CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO
			CONTESTO URBANO - EDILIZIO
			CONSUMO DI SUOLO
			LINEA DI COSTA
			PAESAGGIO
		3. Migliorare il trasporto litoraneo dei sedimenti mediante l'impiego di forme ottimali per le opere esterne portuali.	CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO
			QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE
			LINEA DI COSTA
			PAESAGGIO
		5. Contenere i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale.	CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO
			SALUTE PUBBLICA
			QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE
			LINEA DI COSTA
		6. Ottimizzare in via prioritaria l'utilizzo dello specchio d'acqua portuale esistente senza includere nuovi specchi d'acqua nel perimetro portuale.	GESTIONE DEI RIFIUTI
			CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO
			QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE
CONSUMO DI SUOLO			
LINEA DI COSTA			
PAESAGGIO			

2

AZIONE	INTERVENTO	OBIETTIVO AMBIENTALE	ASPETTO AMBIENTALE IN RELAZIONE
Messa in sicurezza delle imbarcazioni agli ormeggi e uso più razionale della banchina di riva per la nautica da diporto	Realizzazione di un molo interno per la delimitazione di una darsena dedicata ai pescherecci	9. Assicurare spazi adeguati all'attività cantieristica riducendo l'attuale livello di rischio di incidenti.	CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO
			SALUTE PUBBLICA
			QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE
			GESTIONE DEI RIFIUTI
		10. Puntare alla realizzazione di un sistema integrato porto-città-territorio attraverso una risistemazione del "waterfront" cittadino.	CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO
			CONTESTO URBANO - EDILIZIO
			CONSUMO DI SUOLO
		11. Migliorare la viabilità esterna ed interna.	PAESAGGIO
			CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO
			CONTESTO URBANO - EDILIZIO
			SALUTE PUBBLICA
			QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE
ENERGIA SOSTENIBILE			
MOBILITA' SOSTENIBILE			
CLIMA ACUSTICO			
QUALITA' DELL'ARIA			

3

AZIONE	INTERVENTO	OBIETTIVO AMBIENTALE	ASPETTO AMBIENTALE IN RELAZIONE
Assicurare una maggiore protezione dagli stati di mare provenienti dal I quadrante realizzando così anche la delimitazione di un avamposto adeguato per le esigenze di sicurezza alla navigazione.	Realizzazione, dal gomito della diga foranea nord, di un nuovo braccio foraneo di forma planimetrica semicircolare		

## 12 La verifica di compatibilità del piano

### 12.1 Criteri di valutazione adottati

I criteri che si sono utilizzati per l'identificazione dei possibili effetti ambientali degli obiettivi e degli interventi del PRP si riferiscono alla attribuzione delle seguenti caratteristiche: T(E), M(E), C(E), D(E), A(E)

**T:** Tipologia dei probabili effetti:

**EP** Effetti Positivi

**EN** Effetti Negativi

**EI** Effetti Indeterminati

**M:** Magnitudine dei provabili Effetti

**SA** Significatività alta

**SB** Significatività bassa

**C:** Caratteristiche degli effetti

**D** Effetti diretti

**I** Effetti indiretti

**D:** Durata dei provabili effetti

**Rev** Effetti Reversibili

**Irr** Effetti Irreversibili

**A:** Ambito dei provabili effetti

**Int** Effetti Interni

**Est** Effetti Esterni

Si riporta di seguito la matrice di valutazione dei macro interventi e degli obiettivi del PRP

## 12.2 La valutazione dei provabili effetti ambientali del PRP

1

AZIONE	MACRO - INTERVENTO	OBIETTIVO AMBIENTALE	ASPETTO AMBIENTALE IN RELAZIONE	PROVABILE EFFETTO
Riqualificazione dell'attuale imboccatura portuale e dell'avamposto	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	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.	CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO	EP, SA, I, IRR, EST
			CONTESTO URBANO - EDILIZIO	EP, SA, D, IRR, EST
			CONSUMO DI SUOLO	EP, SA, I, IRR, EST
			LINEA DI COSTA	EP, SA, D, IRR, EST
			PAESAGGIO	EN, SA, D, IRR, INT
		3. Migliorare il trasporto litoraneo dei sedimenti mediante l'impiego di forme ottimali per le opere esterne portuali.	CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO	EP, SA, I, IRR, EST
			QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE	EP, SB, D, REV, EST
			LINEA DI COSTA	EP, SA, D, IRR, EST
			PAESAGGIO	EN, SA, D, IRR, INT
		5. Contenere i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale.	CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO	EP, SA, D, REV, EST
			SALUTE PUBBLICA	EP, SA, D, REV, EST
			QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE	EP, SA, I, REV, EST
			LINEA DI COSTA	EP, SA, I, REV, EST
			GESTIONE DEI RIFIUTI	EP, SA, I, REV, EST
		6. Ottimizzare in via prioritaria l'utilizzo dello specchio d'acqua portuale esistente senza includere nuovi specchi d'acqua nel perimetro portuale.	CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO	EP, SA, I, REV, EST
			QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE	EP, SA, I, REV, EST
			CONSUMO DI SUOLO	EP, SA, I, REV, EST
			LINEA DI COSTA	EP, SA, I, REV, EST
			PAESAGGIO	EP, SA, I, REV, EST

2

AZIONE	INTERVENTO	OBIETTIVO AMBIENTALE	ASPETTO AMBIENTALE IN RELAZIONE	PROVABILE EFFETTO
Messa in sicurezza delle imbarcazioni agli ormeggi e uso più razionale della banchina di riva per la nautica da diporto	Realizzazione di un molo interno per la delimitazione di una darsena dedicata ai pescherecci	9. Assicurare spazi adeguati all'attività cantieristica riducendo l'attuale livello di rischio di incidenti.	CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO	EP, SA, I, REV, EST
			SALUTE PUBBLICA	EP, SA, I, IRR, EST
			QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE	EP, SA, I, REV, EST
			GESTIONE DEI RIFIUTI	EP, SB, I, REV, EST
		10. Puntare alla realizzazione di un sistema integrato porto-città-territorio attraverso una risistemazione del "waterfront" cittadino.	CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO	EP, SB, D, REV, EST
			CONTESTO URBANO - EDILIZIO	EP, SA, D, REV, EST
			CONSUMO DI SUOLO	EP, SA, D, REV, EST
			PAESAGGIO	EP, SB, D, REV, INT
		11. Migliorare la viabilità esterna ed interna.	CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO	EP, SA, I, REV, EST
			CONTESTO URBANO - EDILIZIO	EP, SA, I, REV, EST
			SALUTE PUBBLICA	EP, SA, I, REV, EST
			QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE	EP, SA, I, REV, EST
			ENERGIA SOSTENIBILE	EP, SA, D, REV, EST
			MOBILITA' SOSTENIBILE	EP, SA, D, REV, EST
			CLIMA ACUSTICO	EP, SA, D, REV, EST
QUALITA' DELL'ARIA	EP, SA, D, REV, EST			

3

AZIONE	INTERVENTO	OBIETTIVO AMBIENTALE	ASPETTO AMBIENTALE IN RELAZIONE
Assicurare una maggiore protezione dagli stati di mare provenienti dal I quadrante realizzando così anche la delimitazione di un avamposto adeguato per le esigenze di sicurezza alla navigazione.	Realizzazione, dal gomito della diga foranea nord, di un nuovo braccio foraneo di forma planimetrica semicircolare	tutti	EI

### **12.3 Considerazioni circa i potenziali effetti ambientali riconducibili al PRP di Giulianova**

Nei paragrafi precedenti si è proceduto a individuare sulla struttura relazionale Azione-Macro intervento-Obiettivo di PRP il presumibile effetto ambientale atteso.

Dall'analisi comparativa eseguita in base ai criteri si registra una generale positività degli effetti attesi su tutte le componenti/ aspetti ambientali individuati. A questo fanno eccezione le ripercussioni dell'attuazione del PRP sul paesaggio. In effetti la soluzione individuata può causare effetti negativi sulle visuali dal porto verso il mare. Per questa ragione agli interventi di realizzazione dell'imboccatura del porto è stata assegnata l'incidenza negativa per le aree interne al porto che potrebbero aver compromessa la componente paesaggio dalla realizzazione delle strutture di chiusura del porto.

Tale effetto negativo è ampiamente compensato da una serie importante di effetti positivi legati alla scelta pianificatoria effettuata. Aver scelto di limitare la superficie portuale esterna a quella oggi realizzata produce importanti benefici sull'idrodinamica costiera esterna e il trasporto solido.

La sistemazione dell'imboccatura portuale permette di minimizzare la tendenza all'insabbiamento dell'avamposto e dell'imboccatura realizzando un risparmio economico sugli interventi di dragaggio e sul sistema dei trattamenti/smaltimento dei sedimenti e indirettamente contribuisce a mantenere la linea di costa in particolare a sud dell'infrastruttura portuale.

La realizzazione dei moli e delle banchine permette una razionalizzazione degli spazi e delle funzioni all'interno del porto con benefici in termini di:

- maggiore sicurezza lavorativa delle maestranze,
- minor probabilità di incidenti sul lavoro,
- maggiore produttività delle attività di cantieristica
- minor disturbo sonoro alla città
- maggiore appetibilità turistica del porto e dell'indotto
- maggiore connessione con modalità sostenibile

La valutazione delle strategie ambientali del PRP ha qui il limite prevedibile della natura altamente progettuale del piano e pertanto ha contribuito a costruire il quadro delle informazioni e l'apparato di giudizio ambientale che sarà poi ripresa e conclusa negli altri livelli della valutazione che affronteranno il tema del progetto, della fase di realizzazione e della fase della gestione.

### 13 CONCLUSIONI E LE POSSIBILI RACCOMANDAZIONI E PRESCRIZIONI

Dalle analisi svolte e dalla stima dei possibili effetti sul contesto ambientale realizzabili si può ritenere che non ci siano fattori negativi all'attuazione del PRP di Giulianova.

Si ritiene che il piano persegua, attraverso i suoi obiettivi, azioni ed interventi, una strategia di sviluppo sostenibile.

Le analisi e quindi il rapporto ambientale non hanno evidenziato raccomandazioni o prescrizioni specifiche in relazione all'attuazione del piano e alla relazione con gli aspetti ambientali e gli effetti attesi.

La redazione dei successivi approfondimenti di valutazione di impatto delle opere che attueranno il piano sono il livello in cui si definiranno tali indicazioni attuative mirate alla mitigazione degli effetti e degli impatti.

In questa fase valutativa può comunque segnalarsi la necessità di approfondire gli studi di inquadramento paesaggistico delle opere che saranno progettate provvedendo in particolare a gestire le visuali all'interno del porto anche con strumenti di rappresentazione e simulazione adeguati alle opere di progetto e al contesto.

Per quello che concerne le indicazioni di carattere generale si possono elencare:

- Tempistiche celeri per le attività di completamento e protezione delle opere già realizzate
- Tempistiche celeri di realizzazione delle opere necessarie alla sicurezza dell'accesso portuale
- Mitigazione degli impatti nella fase di cantiere sulla fascia residenziale retrostante il porto (livelli rumore e qualità dell'aria)
- Mitigazione degli impatti nella fase di cantiere sulle componenti ambientali (acque, linea di costa, aria, suolo)
- Gestione della sicurezza operativa del porto durante le lavorazioni
- Gestione della sicurezza della mobilità esterna al porto durante le lavorazioni

## 14 IL SISTEMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

### 14.1 *Le caratteristiche del sistema di monitoraggio del PRP*

Come principio di base, la quantificazione degli impatti ambientali imputabili ad una generica attività pianificata, deriva dall'analisi delle interazioni, certe e probabili, tra le *azioni* della suddetta attività e gli *effetti sulle componenti ambientali* che meglio caratterizzano e rappresentano l'ambito territoriale di riferimento in cui è ricompresa più o meno direttamente la stessa attività antropica.

Il sistema di monitoraggio ambientale del PRP del Porto di Giulianova, che ha la finalità di controllare gli effetti che l'attuazione del piano e il raggiungimento degli obiettivi prefissati ha sulle componenti ambientali, per proporre ed introdurre le opportune misure correttive, ha due ambiti principali:

- **il livello di attuazione del piano**, che è il riferimento di tutti gli indicatori di cui si prevedono effetti positivi,
- **la qualità ambientale del sito** che analizza gli indicatori natura strettamente ambientale per il controllo dei livelli attesi sia positivi che negativi.

Il sistema di monitoraggio ambientale che la VAS sul PRP introduce sono la base condivisa, descrittiva dello stato di riferimento, per le valutazioni di impatto successive degli elementi progettuali che saranno progettati e finanziati. Questa impostazione di approfondimento successivo è legata all'oggetto stesso della valutazione che, a partire dalla valutazione degli obiettivi, arriva alla valutazione degli effetti antecedentemente all'attuazione degli elementi strutturali.

I dati monitorati saranno diffusi con cadenza annuale e verrà pubblicato un report complessivo di attuazione con cadenza triennale.

Si riporta di seguito la tabella degli indicatori da popolare nella fase di monitoraggio ambientale del PRP.



## 15 STRUMENTI PER LA COMUNICAZIONE AMBIENTALE

La divulgazione e la diffusione del quadro conoscitivo, delle valutazioni svolte e delle argomentazioni sulle scelte fatte sono elementi fondamentali del procedimento di VAS.

Si descrivono di seguito i principali strumenti di supporto alle attività di comunicazione ambientale che saranno svolte nei vari momenti previsti dalla normativa per garantire prestazioni di coinvolgimento, partecipazione e informazione pubblica.

Contesto	Strumenti	Tipologia	N. previsti	Tempistiche
Sito web e Bura	<b>Sintesi non Tecnica</b>	Coinvolgimento ed evidenza pubblica	<b>1</b>	alla pubblicazione de RA
Workshop territoriali	<b>Presentazione</b>	Informazione e partecipazione	<b>1</b>	Prima della scadenza dei 60 gg per osservazioni
Sito web	<b>Relazione di Controdeduzione</b>	Coinvolgimento ed evidenza pubblica	<b>1</b>	Prima approvazione definitiva
Sito web	<b>Dichiarazione di Sintesi</b>	Evidenza pubblica	<b>1</b>	Dopo approvazione definitiva
Sito web e workshop	<b>Report di monitoraggio</b>	Informazione	<b>Triennale</b>	Triennale

## 16 INDICE DELLE FIGURE E DELLE TABELLE

### Indice delle figure

FIGURA 1 RECENTI VARIAZIONI DELL'ASSETTO INFRASTRUTTURALE DEL PORTO DI GIULIANOVA ATTUATE DALLA REGIONE ABRUZZO: .....	9
FIGURA 2 ASSETTO INFRASTRUTTURALE E ZONIZZAZIONE DEGLI AMBITI PORTUALI PREVISTI DAL PRP DEL PORTO DI GIULIANOVA.....	16
FIGURA 3 SOVRAPPOSIZIONE DELLE NUOVE OPERE PORTUALI DEL PRP-CON L'ATTUALE ASSETTO (2019) DEL PORTO DI GIULIANOVA.....	20
FIGURA 4 SISTEMAZIONE INFRASTRUTTURALE ED URBANISTICA DELL'AMBITO PORTUALE PREVISTA DAL PRP-2009 .....	21
FIGURA 6 COMUNE DI GIULIANOVA REDDITO MEDIO 2001-2016 DATI ISTAT.....	31
FIGURA 6 – INQUADRAMENTO GENERALE DEL PORTO DI GIULIANOVA (FONTE GOOGLE EARTH, IMMAGINE DEL 28/8/2017) .....	34
FIGURA 7 – VISTA D'INSIEME DEL PORTO DI GIULIANOVA E DEL LIMITROFO CONTESTO DI GIULIANOVA LIDO (ESTATE 2017) .....	35
FIGURA 8 FONTE PORTALE ACQUE · TESTATA DI PROPRIETÀ DEL MINISTERO DELLA SALUTE .....	38
FIGURA 9 MAPPA DELLE TERRE DEL CERRANO .....	43
FIGURA 10 SISTEMA AUTOSTRADALE DI TRASPORTO PRP 2003 .....	46
FIGURA 11 SISTEMA STRADALE PROVINCIALE E STATALE PRP 2003.....	47
FIGURA 12 VIABILITÀ DI ACCESSO ALL'AREA PORTUALE PRP 2003 .....	48
FIGURA 14 INQUADRAMENTO GENERALE DEL PORTO DI GIULIANOVA (FONTE GOOGLE EARTH, IMMAGINE DEL 28/8/2017) .....	63
FIGURA 15 VISTA D'INSIEME DEL PORTO DI GIULIANOVA E DEL LIMITROFO CONTESTO DI GIULIANOVA LIDO (ESTATE 2017).....	64
FIGURA 16 PREVISIONI DI PRP E STRUTTURE REALIZZATE AL 2019 .....	66
FIGURA 17 SOVRAPPOSIZIONE DELLE PREVISIONI DI PRP E DELLE STRUTTURE ATTUALI .....	67

### Indice delle tabelle

TABELLA 1– OBIETTIVI E MOTIVAZIONI DELLE ATTIVITÀ DI PIANIFICAZIONE PORTUALE CONSIDERATE NELLA REDAZIONE DEL PRP-2009 .....	18
TABELLA 2 CLASSIFICA DEI PRIMI E DEGLI ULTIMI 50 COMUNI DELL'ABRUZZO ORDINATA PER POPOLAZIONE. ....	25
TABELLA 3 CLASSIFICA DEI COMUNI DELLA PROVINCIA DI TERAMO ORDINATA PER POPOLAZIONE RESIDENTE.....	25
TABELLA 4 REDDITI E CONTRIBUENTI PER TIPO DI REDDITO DATI ISTAT .....	32
TABELLA 5 REDDITI, IMPOSTE E ADDIZIONALI COMUNALI E REGIONALI DATI ISTAT .....	32
TABELLA 6 REDDITI E CONTRIBUENTI PER FASCE DI REDDITO DATI ISTAT .....	32
TABELLA 7 SPECIALIZZAZIONE PRODUTTIVA, BILANCIA COMMERCIALE E OCCUPAZIONE NEI SISTEMI LOCALI DEL LAVORO ABRUZZESE .....	33
TABELLA 8 VALORE AGGIUNTO TOTALE NEI SISTEMI LOCALI DEL LAVORO ABRUZZESE .....	33
TABELLA 9 PROVINCIA DI TERAMO – CENSIMENTO REGIONALE DEI SITI A RISCHIO POTENZIALE SOTTOPOSTI A VERIFICHE AMBIENTALI.....	36
TABELLA 10 CENSIMENTO REGIONALE DEI SITI A RISCHIO POTENZIALE SOTTOPOSTI A VERIFICHE AMBIENTALI PROVINCIA DI TERAMO .....	37
TABELLA 11 TAV VI.2.1.1A - OPERE ED INFRASTRUTTURE PORTUALI PER PORTO - TERMINAL PASSEGGERI PER TRAGHETTI .....	49
TABELLA 12 TAB. VI.2.1.2A - OPERE ED INFRASTRUTTURE PORTUALI PER PORTO - NUMERO E SUPERFICIE .....	50
TABELLA 13 TAB. VI.2.1.3A - OPERE ED INFRASTRUTTURE PORTUALI PER PORTO – .....	50
TABELLA 14 TAB. VI.2.1.4A - OPERE ED INFRASTRUTTURE PORTUALI PER PORTO – .....	51
TABELLA 15 FONTE: CAPITANERIA DI PORTO, AGGIORNAMENTO AL 30 OTTOBRE 2019.....	54
TABELLA 16 VALORI MEDI CLIMATICI DAL 1951 AL 2000 A GIULIANOVA.....	54
TABELLA 17 MATRICE DELLE COERENZE DIRETTE OBIETTIVI PRP GIULIANOVA E SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE .....	58
TABELLA 18 MATRICE DELLE RELAZIONI TRA OBIETTIVO DEL PRP E ASPETTI AMBIENTALI.....	59