REGIONE ABRUZZO

CAPITANERIA DI PORTO DI PESCARA

COMUNE DI GIULIANOVA

PIANO REGOLATORE PORTUALE

PROPONENTE: ENTE PORTO DI GIULIANOVA

LUNGOMARE SPALATO PORTO MOLO SUD - GIULIANOVA LIDO (TE)

Titolo:

RAPPORTO PRELIMINARE DI V.A.S.
(ex art. 12 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.)

Progetto	Febbraio 2003		Relazione: 3p
Revisione	Gennaio 2009		
Aggiornamento per VAS	Marzo 2017		
Emissione per VAS	Agosto 2018		

Redattori della proposta di PRP-2003 e relativi aggiornamenti:
prof. Ing. Francesco Benedettini (Capogruppo) Ing. Mario Branella prof. Ing. Paolo De Girolamo

Ing. Gabriele De Vincentiis arch. Alida Di Francesco arch. Silvio Ferretti dott. Dimitri Pepe

Revisioni ed aggiornamenti per la procedura di VAS
e per le fasi di intesa, adozione ed approvazione:
Ing. Paolo Contini

COMUNE DI GIULIANOVA ENTE
PORTO DI GIULIANOVA

Piano Regolatore del Porto di Giulianova

Rapporto Preliminare

Fase di verifica di assoggettabilità per la Valutazione Ambientale Strategica
(ex art.12 D.Lgs. 152/2006)

Agosto 2018

Dott. Ing. Paolo CONTINI

INDICE

1 PREMESSE 3

1.1 Analisi dello stato di fatto del Porto di Giulianova 7

2 CARATTERISTICHE DEL PIANO 13

2.1 Quadro di riferimento del PRP-2009 per progetti ed altre attività 13

2.2 Influenza del PRP-2009 su altri Piani o Programmi 15

2.2.1 Il Quadro di Riferimento Regionale 15

2.2.2 Il Piano Paesistico Regionale 16

2.2.3 Piano Territoriale Provinciale 16

2.2.4 Il Piano Regolatore Generale del Comune di Giulianova 18

2.2.5 Analisi di congruenza del PRP-2009 con i pre-vigenti Piani e Programmi 18

2.3 La pertinenza del PRP-2009 per l'integrazione ambientale e lo sviluppo sostenibile 19

2.4 Problematiche ambientali riconducibili all'attuazione del PRP 20

3 CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE INTERESSATE 22

3.1 Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti 22

3.2 Carattere cumulativo degli impatti 23

3.3 Natura transfrontaliera degli impatti 24

3.4 Rischi per la salute umana o per l'ambiente 24

3.5 Entità ed estensione nello spazio degli impatti 26

3.6 Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata dal PiRP 26

3.7 Impatti su aree e paesaggi protetti a livello Nazionale e Comunitario 26

1 Premesse

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

La presente relazione ([5]) costituisce la prima emissione del *Rapporto Preliminare* sui *possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione* della proposta di Piano Regolatore Portuale del Porto di Giulianova (di seguito indicato per brevità con l'acronimo PRP) trasmessa nel 2009 dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Giulianova a tutti gli Enti interessati ([6]).

Si precisa che dal 2009 al 2018 sono stati espletati diversi momenti di valutazione, condivisione ed intesa, al fine di perseguire l'adozione ed approvazione del PRP da parte della Regione Abruzzo ([7]).

---

[1] Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" (successivamente modificato sino al D.Lgs n.104 del 16 giugno 2017) di seguito brevemente indicato come "D.Lgs.152/06 e ss.mm.ii." e/o "T.U. Ambiente".

[2] Ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., art. 6 comma 1.

[3] Come definito ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., art. 5 comma 1 lett. a) e di seguito brevemente indicato come VAS.

[4] Ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., art. 11 comma 5.

[5] Redatta dall'Ing. Paolo Contini incaricato a tal scopo dall'Ente Porto di Giulianova (delib. n.6 del 24/01/2013)

[6] Al riguardo la Regione Abruzzo, con l'art.1 della legge regionale n.113 del 23/11/1999, ha delegato l'Ente Porto di Giulianova a redigere il nuovo Piano Regolatore Portuale assegnando un apposito finanziamento straordinario. La prima versione della proposta di PRP in esame, è stata redatta (2001-2002) dal gruppo di 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 SIA) questa proposta di PRP 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. Nel 2005 l'Ufficio Circondariale Marittimo di Giulianova in qualità di Autorità Marittima competente (L. 84/94) ha trasmesso la suddetta proposta di PRP (di seguito brevemente indicato come PRP-2003) al Comune di Giulianova. 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 opere a mare, deliberando però un'intesa (n.63 del 28/06/2005) "condizionata" alla eliminazione di alcune difformità inerenti le previsioni di opere e le destinazioni d'uso a terra in sovrapposizione e contrasto con ambiti contemplati dal PRG comunale. Nel 2006 l'Ente Porto di Giulianova ha trasmesso all'Autorità Marittima (CIRCOMARE – Giulianova) gli elaborati del PRP adeguati ed integrati sulla base di quanto richiesto dal Consiglio Comunale. In esito alle risultanze della Conferenza dei Servizi del 7/05/2008, il 9/01/2009 l'Autorità Marittima ha trasmesso la proposta di PRP (2006) a tutti gli Enti interessati acquisendo di conseguenza gli ultimi definitivi 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).

[7] In ragione delle nuove disposizioni normative sulla procedura di adozione ed approvazione dei PRP (L. 84/1994 e D.Lgs 152/2006), il 2/03/2010 si è tenuta 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) una specifica riunione con la partecipazione dei rappresentanti dell'Autorità Marittima CIRCOMARE-Giulianova e dell'Ente Porto di Giulianova (vd. allegato 1) finalizzata a definire i dettagli operativi della procedura di VAS.
Nel contempo sono anche intervenute modifiche nella pianificazione urbanistica generale (variante generale al PRG. approvata con Delib. del Consiglio Comunale n.7 del 20/02/2013) e nel demanio marittimo (variante al PDCM adottata con atto consiliare n.50 del 2/07/2012). Pertanto con Delibera n.5 del 22/01/2014 il Consiglio Comunale ha espresso parere favorevole all'intesa sulla proposta del PRP-2009 condizionandola però al preventivo aggiornamento di alcuni elaborati del PRP e contestuale adeguamento anche delle Norme Tecniche di Attuazione (in seguito per brevità indicate come NTA).

Gli elaborati che compongono la proposta di PRP–2009, per la quale a suo tempo sono già state espletate specifiche conferenze dei servizi interlocutorie acquisendo tutti i necessari pareri positivi, recentemente sono stati revisionati ed aggiornati ulteriormente ([8]) per adempiere alle specifiche richieste avanzate dal Comune di Giulianova senza però mutare l'assetto infrastrutturale e/o la destinazione d'uso dei distinti ambiti portuali.

In data 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 e l'Ufficio Circondariale Marittimo di Giulianova in merito alla proposta di PRP-2009.

Questo Rapporto Preliminare ([9]), redatto dal *soggetto proponente* ([10]) e condiviso con l'*autorità procedente* ([11]), costituisce la base di riferimento per una prima verifica, da parte dell'*autorità competente* ([12]) e degli altri *soggetti competenti in materia ambientale* ([13]), degli impatti significativi sull'ambiente riconducibili all'attuazione del PRP-2009, espletando così la fase di verifica di assoggettabilità che sarà contraddistinta dai seguenti momenti salienti:

- avvio formale da parte dell'Autorità Procedente (AP) della procedura di VAS;
- individuazione da parte dell'Autorità Competente (AC), in collaborazione con l'AP e

[8] 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 (in seguito per brevità indicate come NTA). Con Delibera n.35 del 10/03/2017 la Giunta Comunale, ritenuto espletato positivamente da parte dell'Ente Porto l'adeguamento degli elaborati ha rinnovato e confermato l'intesa di cui all'art. 5 comma 3 della L. 84/1994) e pertanto in data 5 aprile 2017 ha rinnovato l'intesa già siglata il 2/12/2005 con l'Autorità Marittima (CIRCOMARE – Giulianova). Con decreto n.8/2017 del 7 aprile 2017 l'Autorità Marittima (CIRCOMARE – Giulianova) ha adottato il PRP. Più recentemente (estate 2018) su richiesta della Regione Abruzzo (Servizio Porti, Aeroporti, Trasporto merci e logistica) si è recepita la Delib. n.48 della Giunta Comunale e pertanto sono state apportate nuove modifiche ed integrazioni agli elaborati grafici ed alle NTA del PRP-2009 inerenti la regolamentazione dei "caliscendi" (esistenti e dismessi) lungo la mantellata esterna del molo sud del porto di Giulianova.

[9] Ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., art. 12 comma 1, il Rapporto Preliminare per la Verifica di Assoggettabilità a VAS (di seguito per brevità indicato come **RPV**) costituisce il primo documento tecnico della procedura di VAS e comprende una descrizione del piano e le informazioni e i dati necessari per la verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano, facendo riferimento ai criteri dell'Allegato I (Parte Seconda dello stesso Testo Unico).

[10] Ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., art. 5 comma 1 lett. r), il **proponente** è il "*soggetto pubblico che elabora il piano*" (di seguito per brevità indicato anche come **SP**); nel caso in esame l'Ente Porto di Giulianova, delegato a tal scopo dalla Regione Abruzzo, ai sensi della L.R. n.113 del 23/11/1999.

[11] Ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., art. 5 comma 1 lett. q), l'**autorità procedente** è la "*pubblica amministrazione che recepisce, adotta il piano*" (di seguito per brevità indicata anche come **AP**); nel caso in esame Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica (DPE) della Regione Abruzzo e più specificatamente nell'Ufficio Porti e Aeroporti del Servizio DPE003 con il supporto dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Giulianova in qualità di Autorità Marittima territorialmente competente.

[12] Ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., art. 5 comma 1 lett. p), l'**autorità competente** è la "*pubblica amministrazione cui compete l'elaborazione del parere motivato della valutazione ambientale del piano*" (di seguito per brevità indicata anche come **AC**); nel caso in esame il DPC002 – Servizio Valutazioni Ambientali del Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali (DPC) della Regione Abruzzo e più specificatamente nell'Ufficio V.A.S. e Supporto all'Autorità Ambientale.

[13] Ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., art. 5 comma 1 lett. s), i **soggetti competenti in materia ambientale** (di seguito per brevità indicati anche come **SCA**) sono "le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani"; ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., art. 12 comma 2 *sono individuati dall'AC in collaborazione con l'AP nell'ambito della fase di verifica di assoggettabilità del piano*.

sulla base delle informazioni riportate nel RPV, degli SCA da consultare nell'espletamento della procedura di VAS;

- trasmissione del RPV agli SCA per l'acquisizione (entro 30 giorni) delle osservazioni relative sulla base delle quelli l'AC emetterà il provvedimento di verifica definendo le necessarie prescrizioni cui fare riferimento nella redazione del Rapporto Preliminare e/o del Rapporto Ambientale ([14]);
- emissione da parte dell'AC del provvedimento di verifica di assoggettabilità (entro 90 giorni dall'avvio formale da parte dell'AP) contenente anche la formalizzazione della procedura di VAS specifica per il piano in esame.

Nella redazione del presente RPV si è fatto riferimento anche al verbale della riunione del 2/03/2010, tenutasi 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) con la partecipazione dei rappresentanti dell'Autorità Marittima CIRCOMARE-Giulianova e dell'Ente Porto di Giulianova (vd. allegato 1).

Inoltre si è tenuto conto che:

- nell'ambito della redazione della proposta di PRP del porto di Giulianova (sin dalla prima stesura del 2003) in ragione delle disposizioni normative allora vigenti l'Ente Porto di Giulianova aveva fatto espletare una serie di studi specialistici inerenti i possibili impatti ambientali imputabili alle infrastrutture contemplate dal PRP -2009 nonché uno specifico "Studio di Impatto Ambientale" completo anche di "Sintesi non Tecnica" cui si rimanda per i dettagli;
- per le esigenze di sicurezza alla navigazione e di stazionamento agli ormeggio, la Regione Abruzzo, tenuto conto dell'assetto infrastrutturale delineato dalla proposta di PRP-2009, ha attuato: dal 2013 la realizzazione del molo di delimitazione ed ormeggio della darsena pesca; dal 2016 il primo stralcio dei lavori della nuova diga foranea nord del porto di Giulianova.

Ne consegue che il presente Rapporto Preliminare per la Verifica di Assoggettabilità a VAS del PRP-2009 ricomprende quanto già esplicitato e pertanto già condiviso con gli organi competenti (con particolare riferimento agli aspetti ambientali, paesaggistici e socio-culturali)

[14] Ai sensi del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., art. 13 comma 1, il SP e/o l'AP "entrano in consultazione" con l'AC e i SCA sulla base di un Rapporto Preliminare sugli impatti Ambientali (di seguito per brevità indicato come RPA) significativi dell'attuazione del Piano, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale (di seguito per brevità indicato come RA) e nella Sintesi non tecnica dello stesso (di seguito per brevità indicato come SRA) che costituiscono i due documenti di base per la fase di consultazione e valutazione (rispettivamente artt. 14 e 15 del D.Lgs 152/06).

non solo in merito ai contenuti e previsioni del PRP-2009 ma soprattutto delle opere già eseguite e/o in fase di esecuzione dal 2013 sino ad oggi.

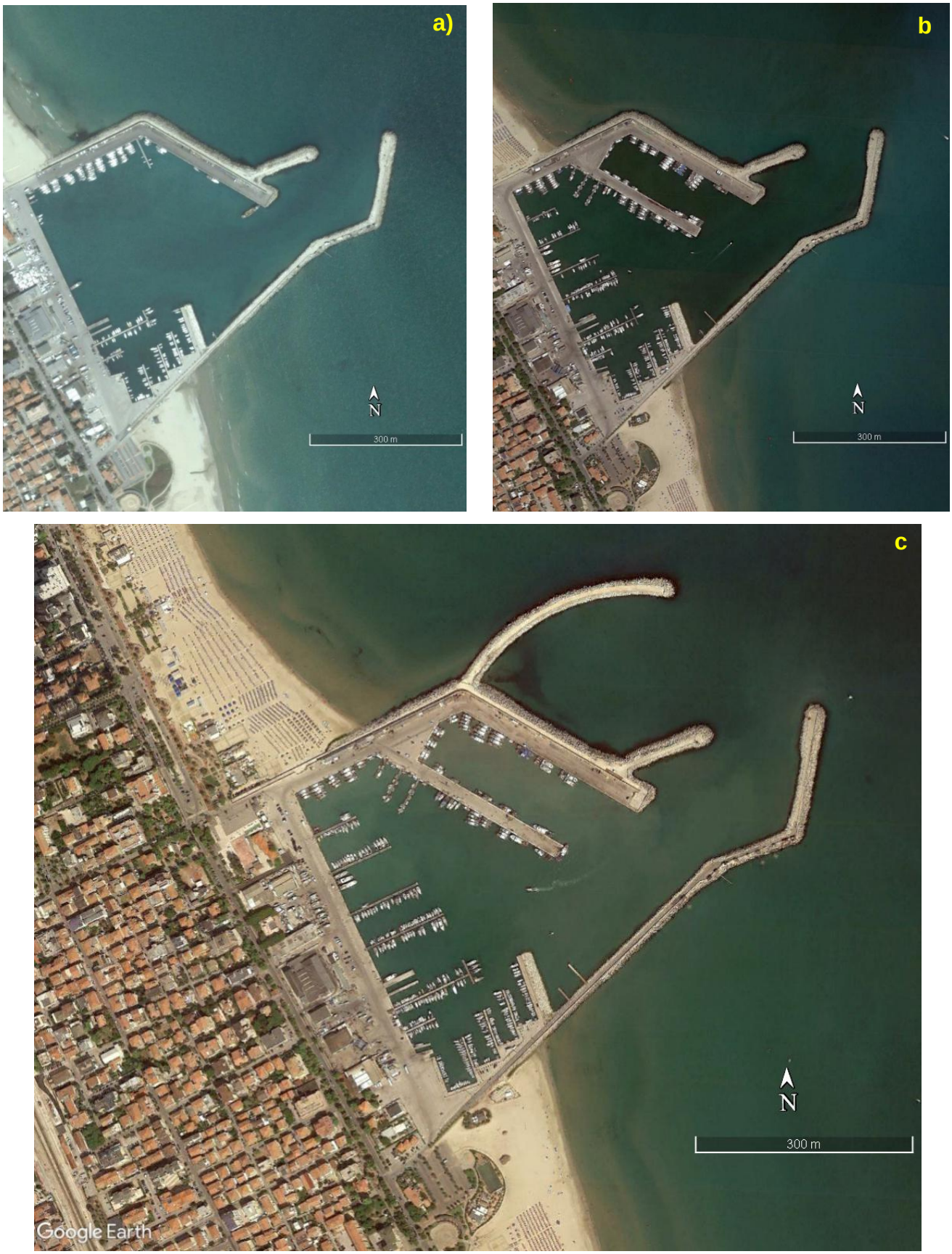

Figura 1 - Realizzazione da parte della Regione Abruzzo di infrastrutture già ricomprese nel PRP-2009. (immagini reperite su Google Earth: a) 15 aprile 2004 ; b) 4 agosto 2013 ; c) 28 agosto 2017)

I capitoli seguenti del presente Rapporto Preliminare sono strutturati, nel rispetto dei criteri di verifica indicati dall'Allegato I (Parte Seconda) del T.U. Ambiente, fornendo i seguenti elementi cui fare riferimento per una prima disamina dei contenuti del PRP-2009 e per l'impostazione e programmazione della relativa procedura di VAS:

- Caratteristiche del Piano
    - Caratteristiche di sviluppo infrastrutturale previste dal Piano
    - Conformità del Piano con gli altri strumenti di programmazione
    - Specifiche problematiche ambientali pertinenti al Piano
- Caratteristiche degli impatti che possono essere indotti dall'attuazione del Piano
    - Identificazione degli aspetti ambientali interessati (valore e vulnerabilità)
    - Tipologia (probabilità, durata, frequenza e reversibilità) degli impatti
    - Estensione e carattere cumulativo

In ragione dell'ampio lasso di tempo intercorso dalla emissione della proposta di PRP-2009 sino ad oggi si è ritenuto doveroso riportare in queste premesse uno specifico paragrafo di illustrazione e revisione dello stato di fatto e degli obiettivi primari delineati a suo tempo dalle attività di pianificazione e stralciate in particolare dalla Relazione Generale, dallo Studio di Impatto Ambientale e dalla Relazione Non Tecnica dello SIA.

1.1 Analisi dello stato di fatto del Porto di Giulianova

Il Porto di Giulianova si colloca, praticamente in asse con il nucleo storico di Giulianova, e ricade quindi (Figura 2) 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 rispettivamente con i comuni di Tortoreto Lido e Roseto degli Abruzzi.

Questa infrastruttura portuale, classificata come porto di "II Categoria, III Classe", è territorialmente di competenza della Regione Abruzzo e l'Ente Porto di Giulianova ([15]) assolve alle funzioni di gestione e manutenzione del porto.

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

[15] 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 2 – Inquadramento generale del porto di Giulianova (fonte Google Earth, immagine del 28/8/2017)

Figura 3 – 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 a partire dall'incrocio con via N. Sauro e Piazza Dalmazia (in asse con l'ingresso nord del porto) sino circa 65 m a sud dell'incrocio con via La Spezia.

Il Gruppo di Lavoro 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 tenendo conto delle criticità principali elencate nei punti seguenti.

1 Le opere foranee del porto non configuravano (2001-2009) un bacino sicuro: la 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 hanno prodotto danni di notevole entità alla flotta presente in porto.

2 Lo specchio d'acqua delimitato dalle opere foranee pur essendo di notevolissime dimensioni (circa 15 ha) non è ben utilizzato lungo il molo Sud (banchinato solo per un breve tratto alla radice) a causa della penetrazione del moto ondoso e l'utilizzo del molo Nord e della banchina di riva, allora contraddistinto 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 dall'ideale limite 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).

Per superare queste criticità il Gruppo di lavoro delineò gli obiettivi prioritari elencati nei punti seguenti da perseguire con la redazione della proposta di PRP 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.

1 Ridisegnare l'imboccatura portuale per mettere in sicurezza il bacino in ogni condizione di esposizione climatica (stati di mare e vento).

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, traghetto veloce) oltre che la previsione di opere interne connesse.

3 Spostamento di talune attività attualmente 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).

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.

La tabella riportata nella pagina seguente, stralciata dalla Relazione Generale del PRP, cui si rimanda per i dettagli, sintetizza i criteri informatori che hanno orientato le scelte di pianificazione in termini di obiettivi e motivazioni delle attività di pianificazione espletate.

L'assetto infrastrutturale che ne è scaturito, riportato nella Figura 4 (come stralcio dalla Tavola 8 del PRP-2009 cui si rimanda per i dettagli) in sovrapposizione con le opere attuali, prevedeva la realizzazione delle seguenti opere marittime:

- realizzazione di un molo interno per la delimitazione della darsena pescherecci;
- realizzazione, dal gomito della diga nord, di un nuovo braccio semicircolare per una maggiore protezione dagli stati di mare provenienti dal I quadrante;
- sistemazione dell'imboccatura portuale e dell'avamporto, secondo la tipologia a moli convergenti, tramite la demolizione del pennello attualmente aggettante verso mare dalla diga nord e la costruzione di due colmate di ampliamento delle dighe foranee esistenti.

Più in generale la proposta di PRP (Figura 5, stralciata dalla tavola 6), 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 stata finalizzata a:

- aggiornare il confine dell'ambito portuale ridefinendo sia i limiti lungo il margine esterno delle dighe foranee sia la "dividente demaniale" lungo il margine del fronte del porto lato terra;
- riqualificare gli specchi portuali più interni a servizio della nautica e della cantieristica dedicando per la flotta peschereccia la darsena delimitata dal nuovo molo interno;
- 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 su esplicita richiesta del Comune di Giulianova, si è anche pianificata la tutela dei trabocchi o "caliscendi" storicamente presenti lungo il molo sud.

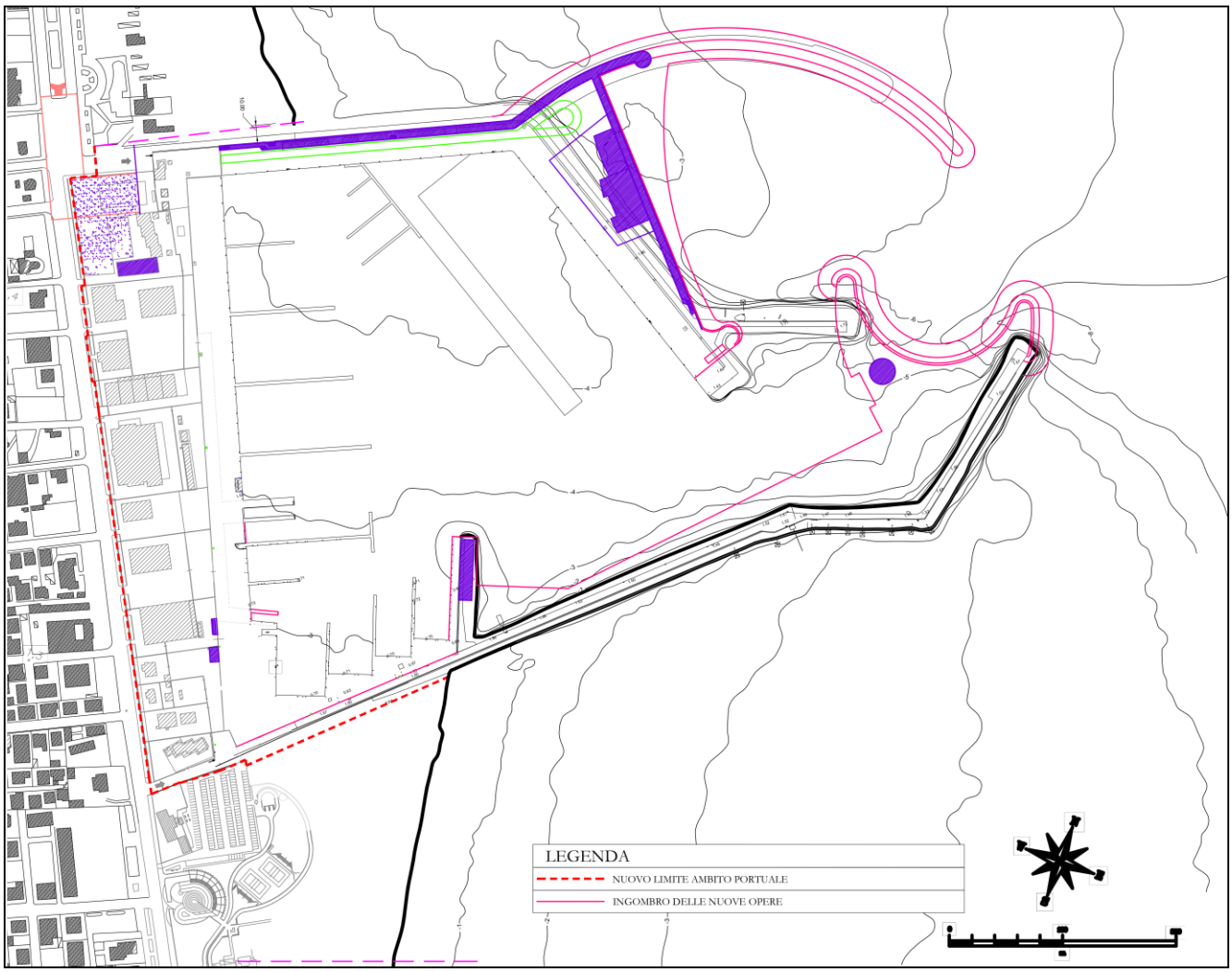

Figura 4 – Sovrapposizione delle nuove opere portuali del PRP con l'attuale assetto del Porto di Giulianova

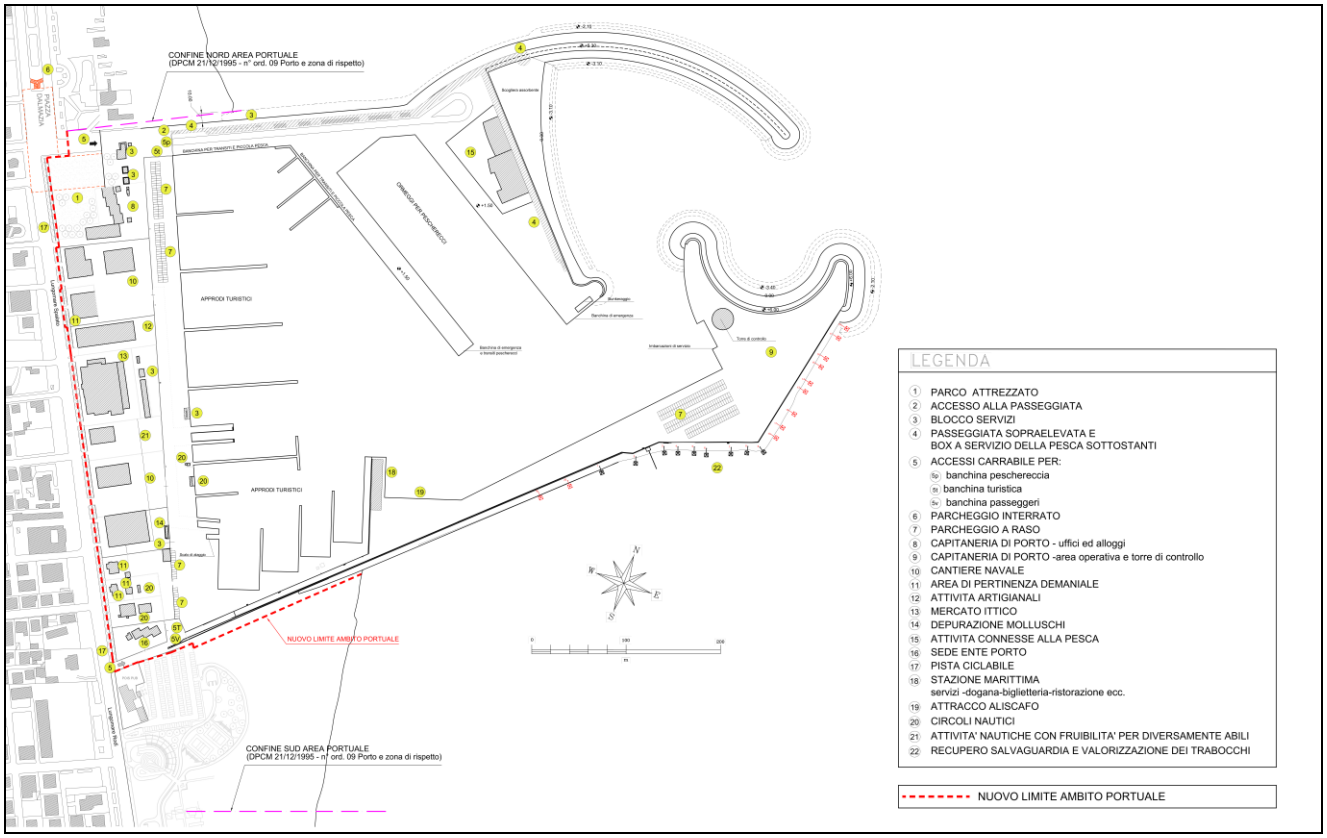

Figura 5 – Proposta di sistemazione infrastrutturale ed urbanistica del PRP-2009

OBIETTIVI	MOTIVAZIONI
1. Prevedere uno sviluppo sostenibile delle attività portuali.	La città di Giulianova gode di un particolare equilibrio ambientale che è reputata un bene primario da tutelare.
2. Evitare che il nuovo assetto portuale possa innescare fenomeni erosivi e modificare la forma planimetrica e la estensione delle spiagge adiacenti e limitrofe.	La conservazione della costa di Giulianova e dei paesi limitrofi è un bene primario da salvaguardare.
3. Migliorare il trasporto dei sedimenti in direzione NordSud-Nord mediante l'impiego di forme ottimali per le opere esterne portuali;	La stabilità delle coste è direttamente legata al trasporto solido 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 in caso di mareggiate provenienti dal I quadrante.
5. Contenere i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale;	Esiste un pericolo di manovrabilità all'imboccatura legato al fenomeno di insabbiamento.
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;	La attività pianificatoria ipotizza interventi realizzabili in tempi successivi per diversi stati di avanzamento.

2 Caratteristiche del Piano

2.1 Quadro di riferimento del PRP-2009 per progetti ed altre attività

Ai sensi del combinato normativo in materia di Pianificazione Portuale (L. 84/94) e di Valutazione Ambientale Strategica (D.Lgs. 152/06) la proposta di PRP-2009 al termine della procedura di adozione ed approvazione da parte della Regione Abruzzo, costituirà il quadro di riferimento non solo per la realizzazione delle opere portuali ([16]) ma anche per la perimetrazione e gestione dell'ambito portuale con particolare riferimento alle possibili destinazioni d'uso e zonizzazioni indicate dalle Norme Tecniche di Attuazione e delineate graficamente nella Tavole 5 stralciata nella seguente Figura 6.

In questa sede si evidenzia che tra gli obiettivi prioritari perseguiti dal PRP-2009 spiccano quello relativo alla messa in sicurezza per gli aspetti di navigazione e stazionamento all'ormeggio delle "flotte" peschereccia e diportistica nonché quello relativo alle carenze e conflittualità della ricettività e dei servizi marittimi per le distinte utenze.

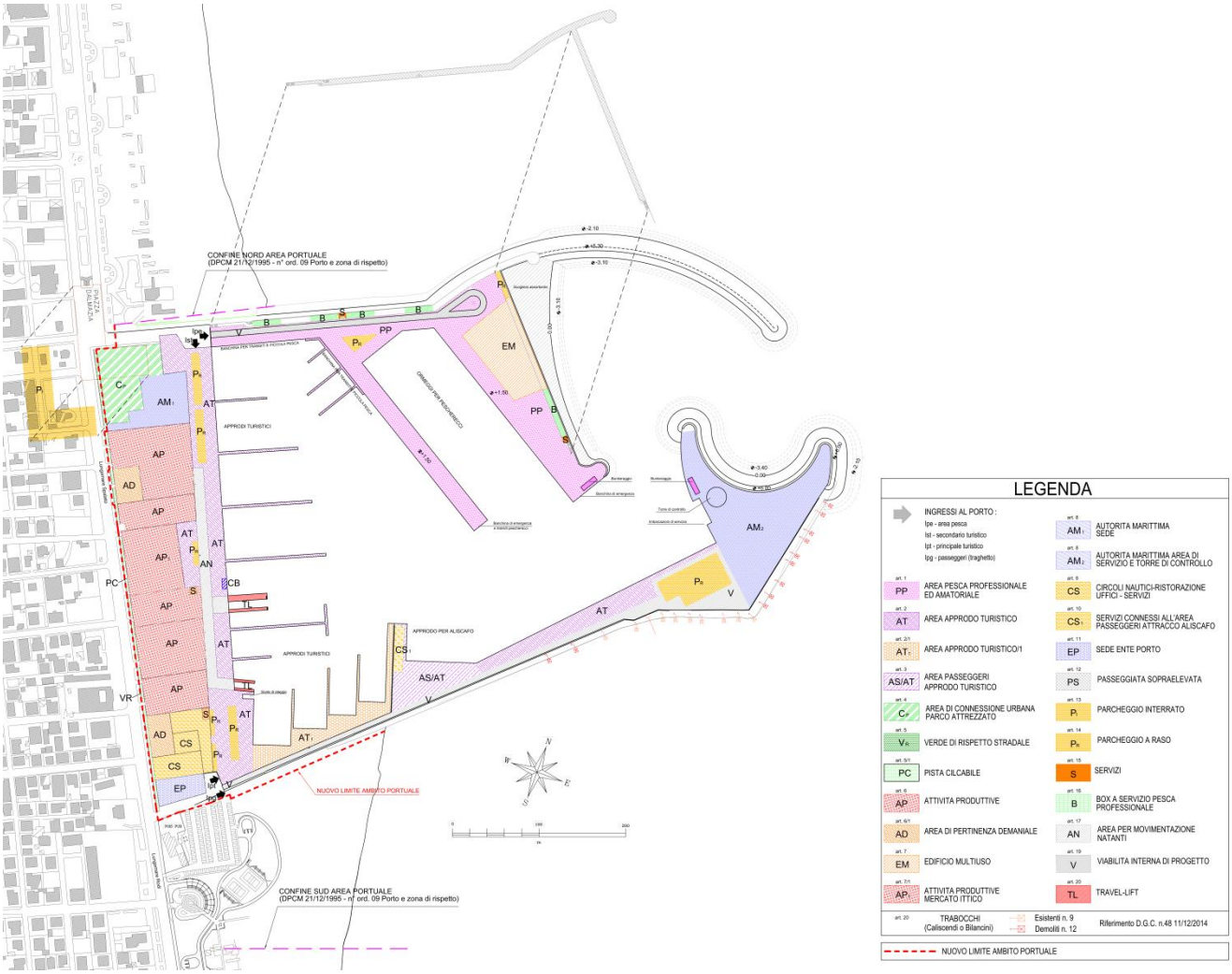

Figura 6 - Assetto infrastrutturale e zonizzazione degli ambiti portuali della proposta di PRP-2009

[16] Ai sensi del comma 7 dell'art. 5 della L.84/94 per il porto di Giulianova (categoria II, classe III) le funzioni amministrative concernenti le opere marittime sono di competenza regionale.

Come dimostrato dagli studi specialistici, condotti a suo tempo, l'assetto infrastrutturale previsto dal PRP-2009, oltre a migliorare le condizioni di sicurezza degli ormeggi e di manovra dei natanti è finalizzato anche a contenere i fenomeni di insabbiamento dell'avamporto e del bacino portuale interno secondo una conformazione planimetrica che minimizza le interferenze con i processi d trasporto solido litoraneo a beneficio del bilancio solido delle spiagge contigue migliorandone le condizioni di stabilità.

A tal riguardo si rimanda in particolare agli studi specialistici di idrodinamica e morfodinamica litoranea che sono stai sviluppati a supporto dello Studio di Impatto Ambientale condotto a suo tempo ([17]).

Come si evince anche dalla seguente Figura 7, riportata a titolo esemplificativo per documentare le numerose simulazioni numeriche condotte a suo tempo, gli studi specialistici condotti hanno indicato sulla base di dati oggettivi che il nuovo planimetrico delineato dalle opere foranee previste dal PRP-2009 (in particolare la nuova diga curvilinea del molo nord) è pienamente compatibile con i processi di idrodinamica e morfodinamica litoranea favorendo il naturale "by-pass" della componente longitudinale del trasporto solido litoraneo.

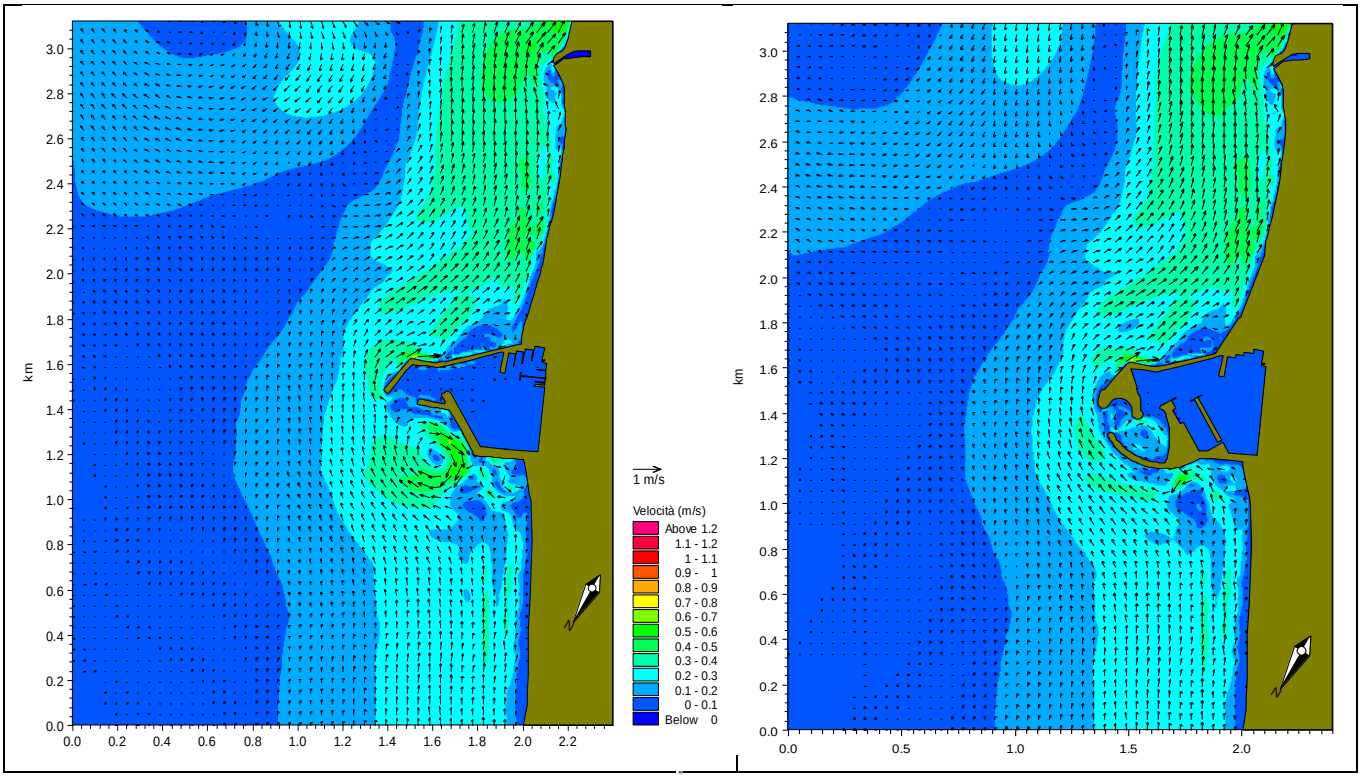

Figura 7 – Confronto dei campi di corrente generati dal moto ondoso per le configurazioni di PRP e attuale

[17] Si ribadisce che nelle fasi di redazione ed aggiornamento del PRP espletate dal 2001 al 2005 l'unica disposizione normativa vigente in materia di pianificazione portuale era sancita dall'Art.5 della L.84/94 che stabiliva la preventiva intesa con il Comune, prima dell'adozione del PRP da parte dell'Autorità Marittima competente e successivamente l'acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Esaurite queste fasi procedurali il PRP doveva essere sottoposto alla procedura per la valutazione ambientale, che allora contemplava solo la VIA sulle opere, prima di poter essere approvato dalla Regione. Pertanto l'Ente Porto di Giulianova ha conferito uno specifico incarico alle società di servizi Intecno-DHI e MedIngegneria per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale comprensivo dei necessari studi specialistici.

Il PRP-2009, per ubicazione e dimensioni costituisce un riferimento anche per lo sviluppo di futuri progetti ed attività connessi più o meno direttamente con lo sviluppo delle attività legate e correlate con la pesca e la nautica da diporto, prima fra tutti la cantieristica nautica.

2.2 Influenza del PRP-2009 su altri Piani o Programmi

Per le finalità del presente Rapporto Preliminare l'analisi del contesto programmatico ovvero dell' insieme dei piani e/o programmi che delineano le strategie delle politiche di sviluppo e governo del territorio è stata condotta essenzialmente per valutare la congruenza degli obiettivi del PRP-2009 rispetto a quelli dei piani e/o programmi vigenti.

Facendo riferimento ai Piani di programmazione già esaminati nell'ambito della redazione del PRP-2009 si è verificato che non sussistono aggiornamenti e/o integrazioni che possono in qualche misura avere introdotto elementi di non conformità o peggio ancora di conflittualità.

Pertanto nei paragrafi seguenti si riporta un riepilogo di quanto già delineato ed illustrato nell'ambito della redazione del PRP-2009

2.2.1 Il Quadro di Riferimento Regionale

Il Q.R.R. della Regione Abruzzo ([18]) fissa le strategie ed individua gli interventi mirati al perseguimento di obiettivi generali, articolati in obiettivi specifici e azioni programmatiche che possono essere riassunti come:

1. qualità dell'ambiente;
2. efficienza dei sistemi urbani;
3. sviluppo dei settori produttivi trainanti.

In particolare all'interno dell'obiettivo generale "qualità dell'ambiente", che muove dall'esigenza di salvaguardare i beni naturali e storici irriproducibili, in funzione di un "miglioramento della qualità della vita", di una "localizzazione di nuove attività produttive subordinatamente alla qualità dell'ambiente" e di uno "sviluppo anche occupazionale dei settori tradizionalmente legati all'esistenza delle risorse ambientali", uno dei problemi principali posti è proprio quello della "disciplina, il recupero e la residua salvaguardia della costa teramana e pescarese" (art. 22), comprendente quindi la parte settentrionale del litorale abruzzese, che risulta fortemente urbanizzata, in un insieme lineare di agglomerati urbani.

In particolare in materia di porti il QRR sottolinea l'importanza e l'urgenza di una politica dell'organizzazione portuale, per una razionalizzazione della destinazione d'uso dei diversi porti regionale, in un'ottica di integrazione nazionale, ma anche europea, con la direttrice

[18] Approvato con D.C.R. 147/4 del 26/01/2000 e successivamente adeguato all'intesa "Regione-Parchi" approvata con D.G.R. n.1362 del 21/12/2007

plurimodale del Corridoio Adriatico, in funzione degli scambi con l'area mediterranea centro-orientale, la Penisola Balcanica e l'Africa settentrionale.

A fianco alle attività portuali si evidenzia l'importanza di una valorizzazione ed di un utilizzo del demanio marittimo a fini turistico ricreativi, garantendo comunque l'alto valore ambientale e paesaggistico della costa abruzzese.

A questo livello, nell'ottica di una valorizzazione delle potenzialità dei singoli scali portuali regionali, il porto di Giulianova viene individuato principalmente come "porto peschereccio", tuttavia la Regione Abruzzo con il suo recente "Studio di fattibilità per la realizzazione ed il potenziamento del sistema portuale regionale"; individua chiaramente per tale struttura anche un possibile sviluppo integrato "pesca/diportismo" unito ad un parziale potenziamento dell'esistente collegamento turistico passeggeri con la Croazia.

Fra gli obiettivi principali del QRR si trova anche quello della riqualificazione urbanistica, con la finalità di riqualificare il tessuto urbano per migliorare la qualità abitativa ed ambientale.

Attenzione viene posta anche sul problema della viabilità allo scopo di aumentare la connessione complessiva del territorio e di potenziare le infrastrutture di trasporto tra cui ovviamente le infrastrutture portuali e tra queste quella del porto di Giulianova costituiscono i nodi di interfaccia tra il trasporto terrestre e quello marittimo.

2.2.2 Il Piano Paesistico Regionale

Il PPR ([19]) pone maggiormente l'accento sulla tutela naturalistica del territorio. Infatti pur riconoscendo la pressoché totale urbanizzazione dell'area costiera di Giulianova, riconosce una sostanziale salvaguardia della residua zona di spiaggia oltre che delle due foci fluviali; salvaguardia meglio definita e precisata nel locale piano territoriale della Provincia di Teramo. La fascia costiera è infatti definita come zona di conservazione integrale in cui è previsto il ripristino e una riqualificazione ambientale e paesaggistica al fine di tutelare il difficile ed instabile equilibrio che caratterizza questo ambiente. In particolare le finalità da perseguire sono la conservazione bioclimatica dell'habitat e delle condizioni idrobiologiche del mare idonee alla vita della fauna ittica, ma anche la protezione dall'erosione, la tutela e la valorizzazione dei tratti di spiaggia ancora libera.

2.2.3 Piano Territoriale Provinciale

Gli obiettivi del PPR sono meglio definitivi in ambito provinciale dal Piano Territoriale Provinciale (PTP [20]) che è strettamente coerente con le finalità generali del QRR, ma anche

[19] Quello vigente del 1990, recepito anche dal Comune di Giulianova, ha la Cartografia aggiornata al 2004. E' in fase di redazione il Nuovo PPR per l'approvazione del quale il 10/11/2010 è stata avviata la procedura di VAS.
[20] Approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n.20 del 30/03/2001,

con gli obiettivi fondamentali della tutela dell'ambiente, efficienza dei sistemi urbani e sviluppo dei sistemi produttivi trainanti.

Fra le azioni programmatiche di interesse per il progetto in esame, già previste dal QRR, confermate e specificate nel PTP si trovano:

- tutela dell'ambiente:
  - la riorganizzazione ed il recupero a fini turistici delle aree costiere;
  - tutela e la valorizzazione delle coste poco urbanizzate e in parte ancora integre;
- efficienza dei sistemi urbani:
  - porto peschereccio di Giulianova;
  - linea ferroviaria interurbana Teramo-Giulianova;
  - razionalizzazione della S.S. Adriatica;
  - realizzazione di un'asta multimodale Giulianova-Teramo;

Il PTP inserisce il comune di Giulianova nel sottosistema territoriale che comprende anche i comuni di Bellante e Mosciano S.Angelo in fase di recente sviluppo demografico. La polarità di Giulianova si pone per altro come il terminale costiero del sistema lineare della Val Tordino, il più densamente infrastrutturato della Provincia ed in via di sviluppo come "sistema urbano complesso".

Anche in questo caso la costa e l'arenile sono individuate come elementi di tutela del territorio nelle quali devono essere prioritariamente previsti:

- la salvaguardia degli impianti e degli equipaggiamenti vegetazionali esistenti;
- interventi di recupero naturalistico e rinaturalizzazione;
- interventi di difesa dai fenomeni erosivi e di ingressione marina (preferenziale la ricostituzione degli apparati dunari ed i ripascimenti);
- delocalizzazione di impianti, strutture e edifici prossimi alla fascia dell'arenile, presenti nei tratti di costa non ancora urbanizzati;

Saranno inoltre ammessi soltanto:

- l'uso balneare della fascia dell'arenile regolati appositamente (Piani spiaggia);
- l'uso turistico-ricreativo rispondente a precisi vincoli (ad esempio, esclusione di impianti sportivi e specialistici o a grosso concorso di pubblico);
- l'uso agricolo limitatamente all'ordinaria utilizzazione dei suoli, esclusa la razionalizzazione di nuove residenze.

Sono inoltre individuate come zone di riqualificazione ambientale le aree di foce dei fiumi Salinello e Tordino.

2.2.4 Il Piano Regolatore Generale del Comune di Giulianova

Tutte le indicazioni sopra sinteticamente riportate sono incluse nel Piano Regolatore Generale del Comune di Giulianova, la cui adozione ([21]) e successiva approvazione ([22]) sono precedenti rispetto a quelle dei piani gerarchicamente superiori.

Allo stesso modo infatti il PRG include l'arenile nelle "zone ed elementi di interesse storico, architettonico ed ambientale" per le quali è prevista tutela. L'area circostante il porto è adibita in parte ad attrezzature di utilizzazione collettiva e gestione pubblica ed in parte specificamente ad attrezzature ed impianti produttivi a servizio del porto.

Stante la mancanza di un piano regolatore del porto di Giulianova, il PRG vigente ha incluso nella propria programmazione anche l'area di pertinenza dell'ambito portuale e anche i piani territoriali gerarchicamente superiori, adottati successivamente hanno seguito la stessa linea.

In questa sede si evidenzia che una delle principali ostative all'acquisizione dell'intesa da parte del Comune di Giulianova è legata alla volontà di mantenere intatto l'attuale "fronte del porto" rinunciando di fatto alla creazione di ampie aree di penetrazione ed integrazione della città verso il porto. Nella revisione ed integrazione del PRP-2009 le richieste espresse dall'Ufficio Tecnico, dalla Giunta e dal Consiglio Comunale hanno di fatto portato a confermare l'attuale assetto mantenendo quindi l'attuale parata di edifici che per destinazione d'uso e tipologie e conformazioni strutturali costituiscono una cortina di separazione tra il porto e la città.

2.2.5 Analisi di congruenza del PRP-2009 con i pre-vigenti Piani e Programmi

Sulla base dell'analisi condotta in merito al quadro di riferimento programmatico vigente al 2018 si può confermare che il PRP-2009 rispetta gli obiettivi previsti dai piani di programmazione territoriale gerarchicamente superiori, soprattutto relativamente all'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.

[21] Delibera di Consiglio Comunale n.23/1994
[22] Delibera del Consiglio Provinciale n.101 del 07/10/1997 in vigore dal 6/02/1998

Comunque così operando sono state superate le incongruenze e lacune che l'originario assetto del PRP-2009 presentava non solo rispetto al PRG ma anche nei confronti del PPR e PTP.

Si conferma mancanza di un Piano Urbano del Traffico mentre nel 2013 è stato approvato il Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale cui si potrà fare riferimento nelle attività di monitoraggio ambientale.

2.3 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 plano-altimetrica 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.

Nella fase di redazione del Rapporto Ambientale saranno esaminate ed illustrate con maggiore dovizia di particolari 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.

A tal scopo si farà ricorso anche ai Criteri Ambientali Minimi (CAM) di recente introduzione nella normativa sui lavori pubblici, con l'obiettivo di individuare e promuovere modelli di produzione e consumo più sostenibili favorendo il decoupling ovvero la riduzione del tasso di utilizzo delle risorse naturali per un corretto sviluppo economico e contestuale riduzione del degrado ambientale.

2.4 Problematiche ambientali riconducibili all'attuazione del PRP

Come già evidenziato, nella pianificazione di un sistema portuale non si può prescindere dal principio di porre alla base delle scelte da operare il rispetto delle risorse e valenze ambientali che contraddistinguono in senso lato la fascia litoranea in cui ricade l'insediamento portuale. Nel caso specifico del Porto di Giulianova la sua ambizione di potenziamento e sviluppo delle nautica da diporto, preservando comunque la secolare tradizione per le attività della pesca, non può prescindere dal fatto che i moderni standard della nautica da diporto puntano ad assicurare elevati livelli di qualità e sostenibilità ambientale cui non possono sentirsi esonerati nemmeno gli altri utenti del porto sia quelli della cantieristica della nautica per le disposizioni normative sulla salute ed igiene dei luoghi di lavoro e tantomeno quelli afferenti alle attività della pesca per le esigenze dettate dalla normativa in materia di igiene dei prodotti della pesca.

In termini generali gli impatti sull'ambiente per una struttura portuale sono riconducibili oltre che alla presenza "fisica" della struttura e la conseguente convivenza con i fenomeni naturali che la coinvolgono ([23]) anche a tutte le attività antropiche necessarie per la realizzazione, esercizio, gestione e manutenzione della stessa opera portuale.

Nel caso in esame le infrastrutture marittime contemplate dal PRP-2009 non comportano incrementi sostanziali dell'attuale "impronta" planimetrica del sistema portuale. Riguardano la riqualificazione funzionale ed il completamento delle attuali opere foranee da abbinare ad interventi di banchinamento e colmate che possono essere contestualizzati ed associati ai dragaggi dei fondali i cui sedimenti almeno allo stato attuale non lasciano sospettare particolari criticità ambientali ([24]).

Sulla base degli elementi ad oggi disponibili si ritiene che l'attuazione del PRP-2009 è finalizzata ad assicurare una migliore e più razionale utilizzazione dell'attuale struttura portuale senza comportare un incremento significativo delle utenze attuali e di conseguenza

[23] Si citano ad esempio le interferenze con: il moto ondoso incidente; le correnti litoranee; il trasporto solido; l'agitazione ondosa residua; il ricambio naturale delle acque invasate

[24] Ne è una testimonianza il recente dragaggio dell'avamporto (estate 2018) autorizzato dalla Regione Abruzzo ai sensi del DM 173/2016 con il riutilizzo dei sedimenti per il ripascimento del litorale di Alba Adriatica.

il carico antropico atteso nella fase di esercizio sarà comunque contenuto e ambientalmente sostenibile.

Tenuto conto della tipologia e destinazione d'uso delle opere si ritiene che anche per le fasi di gestione e manutenzione i livelli di impatto ambientale attesi saranno comunque contenuti e comunque saranno investigati e quantificati con l'attuazione del Piano di Monitoraggio.

Per una disamina più operativa di questi aspetti si rimanda al capitolo seguente.

3 Caratteristiche degli impatti e delle aree interessate

3.1 Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti

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

Per la selezione e rappresentazione degli impatti la metodologia più utilizzata e di più facile applicazione è quella relativa all'utilizzo di matrici di riferimento "azioni antropiche - componenti ambientali" dove le azioni generate da ciascuna fase dell'attività antropica sono combinate con componenti ed aspetti ambientali che meglio contraddistinguono e caratterizzano il contesto territoriale di riferimento.

In termini generali, gli impatti indotti da una struttura sull'ambiente, sono dovuti oltre che dalla presenza della struttura e dai fenomeni da essa indotti, da tutte quelle attività operative messe in essere per realizzare e gestire la struttura stessa.

Tali attività, chiamate anche "fattori causali d'impatto", variano in funzione della tipologia del sito, del programma e delle relative opere da realizzare e delle scelte tecnologiche adottate.

Anche nel caso degli impatti imputabili all'attuazione di un Piano Regolatore Portuale si è soliti identificare le azioni antropiche con riferimento alle seguenti due fasi significative:

- costruzione delle infrastrutture previste dal PRP;
- entrata in esercizio dell'opera (presenza fisica e gestione della struttura portuale).

Intersecando le azioni antropiche con le componenti ambientali e sociali, si identificano gli impatti ambientali attesi attraverso una valutazione anche solo qualitativa ma comunque il più possibile oggettiva della probabilità, durata, frequenza e reversibilità di detti impatti.

In termini generali l'attuazione di un Piano Regolatore Portuale si articola in fasi di realizzazione delle nuove opere e/o riqualificazione di quelle esistenti (comprese quelle anche esterne all'ambito portuale come i collegamenti stradali e/o ferroviari) e fasi di esercizio e sviluppo delle attività antropiche che insistono direttamente sul sistema portuale (utenze del porto) o possono essere ricollegate alla presenza del porto (indotto).

Nel caso del Porto di Giulianova l'attuazione del PRP-2009 prevede sostanzialmente la riqualificazione delle opere foranee esistenti finalizzate a migliorare le condizioni di sicurezza alla navigazione ed allo stazionamento all'ormeggio delle "flotte" della pesca e della nautica da diporto che già attualmente insistono su questo sistema portuale.

Gli impatti associati alle fasi di esecuzione delle opere previste dal PRP-2009 sono già stati esaminati nello Studio di Impatto Ambientale redatto nel 2003 ed allegato al PRP.

Peraltro alcune opere previste dal PRP-2009 sono già state realizzate e/o in fase di realizzazione. In dettaglio il molo di delimitazione della darsena per l'ormeggio dei pescherecci è stato realizzato nel 2010 mentre dal 2016 è stato avviato il primo stralcio dei lavori per la realizzazione del nuovo molo curvilineo di riqualificazione della diga foranea nord.

Per quanto riguarda gli impatti associati all'esercizio delle attività antropiche riconducibili all'attuazione del PRP-2009 per la stessa peculiarità di una struttura portuale le attività di traffico marittimo generano effetti ambientali strettamente connessi alla durata dell'esercizio e pertanto sostanzialmente reversibili al suo termine. Inoltre nel caso in esame gli elaborati del PRP-2009 non prevedono lo sviluppo di una nuova significativa offerta e/o utenza del cluster marittimo ma sostanzialmente l'ottimizzazione ed il parziale potenziamento delle destinazioni d'uso attuali (in prevalenza pesca, cantieristica e nautica da diporto).

Ovviamente la trasformazione eventualmente indotta dalla realizzazione delle nuove opere sulla fascia litoranea limitrofa può essere di tipo irreversibile anche se gli studi specialistici condotti in tal senso non hanno evidenziato modifiche significative. Al riguardo saranno individuati a concordati specifici indicatori cui fare riferimento nelle attività di monitoraggio i cui dettagli operativi saranno oggetto della fase di consultazione.

3.2 Carattere cumulativo degli impatti

Per un'analisi esaustiva del carattere cumulativo degli impatti sarebbe opportuno considerare tutte le tre componenti della struttura concettuale:

- fonti multiple di impatti ambientali cumulativi,
- processi additivi o iterativi di accumulo
- possibili tipi e combinazioni degli effetti cumulativi.

Questi aspetti costituiscono le basi per sei criteri di valutazione dell'effetto cumulato su ciascuna componente ambientale:

1) accumulo temporale;
2) accumulo spaziale;
3) tipo di perturbazione;
4) processi di accumulo;
5) effetti funzionali;
6) effetti strutturali.

In questa sede si propone di sviluppare un'analisi qualitativa dei possibili effetti cumulativi degli impatti riconducibili all'attuazione del PRP-2009 cui fare riferimento nella progettazione

del Piano di Monitoraggio ambientale per la concreta quantificazione degli effetti cumulati.

3.3 Natura transfrontaliera degli impatti

Allo stato attuale il porto di Giulianova non è sede stabile di traffico passeggeri anche se in passato sono state avviate iniziative in tal senso e pertanto nella redazione del PRP-2009 si è prevista la destinazione d'uso del porto anche per questa attività. Pertanto non si può escludere che, soprattutto a seguito della realizzazione delle infrastrutture portuali previste dal PRP-2009 possa insediarsi e svilupparsi nel porto di Giulianova un'attività di traffico passeggeri e/o merci con la costa balcanica in particolare con la Croazia.

Allo stato attuale non insistono sul porto di Giulianova linee di collegamento con l'estero ma non si può escludere che in futuro possa svilupparsi un'attività antropica in tal senso con conseguente possibile generazione di impatti rilevanti sull'ambiente di un'altra nazione. Si ritiene quindi questa tematica sulla natura transfrontaliera degli impatti possa essere esclusa dalla fase di VAS demandandone la sua disamina nelle successive fasi di progettazione delle opere ed infrastrutture marittime che saranno adibite al traffico passeggeri.

3.4 Rischi per la salute umana o per l'ambiente

Per l'analisi dei rischi significativi per la salute umana o per l'ambiente, riconducibili all'attuazione del PRP-2009, si propone di fare riferimento ai seguenti principali elementi di impatto, rinvenibili e quantificabili a scala globale/regionale ([25]):

- **Consumo di risorse energetiche**– riconducibili alle seguenti categorie
  - Fonti NON rinnovabili
    - combustibili fossili;
    - energia nucleare;
  - Fonti RINNOVABILI;
    - combustibili vegetali e biomasse;
    - energia solare
      - Fotovoltaico
      - Termico
      - Termodinamico;
    - energia eolica
    - energia idroelettrica
    - energia geotermica

[25] Come delineati nel SEA Manual (Strategic Environmental Assessment) redatto nell'ambito del progetto BEACON (Building Environmental Assessment Conasensus) avvianto nel 2003 dalla Direzione Generale per l'Energia ed i Trasporti della Comunità Europea per l'analisi dei rischi sulla salute umana e sull'ambiente associati ai piani e programmi delle infrastrutture di trasporto.

  - energia marina o oceanica

- **Cambiamenti climatici** ovvero le variazioni a diverse scale spaziali (regionale, continentale, emisferica e globale) e storico-temporali (decennale, secolare, millenaria e ultramillenaria) dei valori medi, massimi e minimi di uno o più parametri ambientali e climatici (temperatura, precipitazioni, nuvolosità, intensità dei venti e degli stati di mare) a causa di influenze esterne (attività solare impatto di asteroidi, variazioni orbitali) o interne (correnti oceaniche, attività vulcaniche, deriva dei continenti, composizione atmosferica, attività antropiche).
- **Acidificazione** ovvero i processi chimici, causati dall'eccessiva emissione di sostanze gassose (in particolare di anidride carbonica) che dall'atmosfera entrano in soluzione nell'idrosfera trasformandosi in acidi aggredendo ed alterando chimiche degli ecosistemi (acquatici e terrestri) alterandone la funzionalità
- **Smog fotochimico** ovvero l'insieme delle reazioni fotochimiche indotte, in occasione di condizioni di stabilità meteorologica e forte insolazione, dalla luce ultravioletta dell'irraggiamento solare sugli ossidi di azoto ed i composti organici volativi emessi in quantità elevate nell'atmosfera. Le reazioni fotochimiche che si innescano portano alla formazione di ozono e altre sostanze tossiche per gli animali ed i vegetali.
- **Eutrofizzazione** ovvero una presenza eccessiva di sostanze nutrienti (in particolare nitrati e fosfati) in un ambiente acquatico che alimenta un'eccessiva proliferazione degli organismi vegetali innescando un ciclo di maggiore attività batterica e consumo globale dell'ossigeno rendendo asfittico l'ambiente idrico.

Con riferimento allo schema **DPSIR** (Driving forces, Pressure, State, Impact, Response) il manuale SEA evidenzia che la "Determinate" (driving force) Trasporto può produrre "Impatti" (emissioni di gas serra e inquinamenti atmosferici) anche significativi con "Pressioni" che alterano lo "Stato" dell'ambiente anche sino a livelli di criticità e rischio della salute umana e per il cui contenimento è necessario attuare per tempo specifiche "Risposte" di controllo:

Attraverso il controllo degli elementi di impatto, come i consumi energetici da fonti non rinnovabili e/o la misurazione di parametri chimici che consentono di monitorare le emissioni di gas serra o di altri inquinanti atmosferici, nonché il controllo e l'analisi di dati statistici sulla produzione dei rifiuti e/o incidentalità nelle diverse categorie e attività afferenti le attività portuali è possibile definire in termini oggettivi il livello degli impatti attesi con l'attuazione del PRP-2009.

Questa metodologia di analisi è già stata adottata per la procedura di VAS del PRP del Porto di Termoli cui si potrebbe fare riferimento per la selezione dei parametri di controllo e delle relative soglie di attenzione.

3.5 Entità ed estensione nello spazio degli impatti

Come già evidenziato, l'attuazione di un Piano Regolatore Portuale per la connotazione stessa di un porto che costituisce l'elemento infrastrutturale cardine di connessione ed interscambio del trasporto terrestre con quello marittimo nonché di contatto a terra delle attività marittime (pesca in senso lato ; turismo e sport nautici) può essere contraddistinto da scale territoriali anche molto vaste.

Pertanto oltre a controllare e valutare i possibili impatti locali è necessario estendere l'analisi quanto meno ad un livello di rilevanza interregionale per gli aspetti di natura economica e commerciale.

Ne consegue che, nell'ambito della redazione del Rapporto Ambientale e nella successiva fase di consultazione si porrà particolare attenzione alla individuazione ed analisi dei parametri di riferimento per la corretta valutazione dei possibili impatti e per l'impostazione del piano di monitoraggio.

3.6 Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata dal PRP

Verificato che nell'ambito territoriale direttamente condizionato dalla presenza del porto di Giulianova e dalle attività antropiche ad esso afferenti non ricadono aree di particolare valore naturalistico. Si rileva che non solo il centro storico di Giulianova ed il più prossimo lungomare monumentale di Giulianova Lido ma anche i trabocchi (ovvero i "caliscendi") presenti lungo la mantellata esterna del molo sud del porto costituiscono una risorsa di carattere storico e socio-culturale.

Nell'ambito della redazione del Rapporto Ambientale saranno approfondite le tematiche inerenti le specifiche caratteristiche dell'attuale patrimonio socio-culturale nonché i livelli di qualità ambientale da perseguire e i valori limite di utilizzo del territorio riconducibili all'attuazione del PRP-2009 nello spirito di perseguire un concreto e duraturo sviluppo socio-culturale dell'ambito territoriale assicurando la tutela dell'ambiente.

Al riguardo si propone di utilizzare il sistema TERM creato dall'Agenzia Europea dell'Ambiente per il monitoraggio della sostenibilità delle politiche dei trasporti secondo lo schema utilizzato dall'ISPRA per l'annuario dei dati ambientali ed utilizzato anche nell'ambito della procedura di VAS per il PRP del Porto di Termoli.

3.7 Impatti su aree e paesaggi protetti a livello Nazionale e Comunitario

Allo stato attuale nell'ambito territoriale del Comune di Giulianova non sono ricomprese Zone di Protezione Speciale (ZPS), Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e/o Aree Protette pertanto nell'ambito della procedura di VAS per il PRP-2009 del porto di Giulianova non è necessario analizzare questa tematica di impatto ambientale e paesaggistico.