REGIONE ABRUZZO PROVINCIA di TERAMO

COMUNE di GIULIANOVA

# PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI GIULIANOVA

## Valutazione Ambientale Strategica

## RAPPORTO AMBIENTALE

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

*PROGETTISTI PROCEDURA VAS:* Ing. Paolo CONTINI

Arch. Giulia Rosaria TARASCHI

GENNAIO 2020

Sommario

PREMESSE 1

1 IL PROCESSO METODOLOGICO DI VAS 4

1.1 Quadro di riferimento Normativo per il PRP e la relativa VAS 4

a) Ordinamento comunitario 5

b) Ordinamento nazionale 6

c) Ordinamento regionale 7

1.2 Il processo metodologico di VAS 8

2 IL PROCEDIMENTO DI VAS DEL PRP DEL PORTO DI GIULIANOVA 13

2.1 Redazione e condivisione del Piano Regolatore del Porto di Giulianova (2009) 13

2.2 Impostazione ed avvio della procedura di VAS per il PRP di Giulianova 16

3 LE AUTORITÀ DELLA PROCEDURA DI VAS 20

4 I SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE 21

5 LE FASI ED I RUOLI 22

5.1 Le consultazioni 22

5.2 Le valutazione del rapporto ambientale e degli esiti i risultati della consultazione 23

5.3 La decisione 23

5.4 Il monitoraggio ambientale 24

6 LE AZIONI DI COINVOLGIMENTO E PARTECIPAZIONE 25

6.1 Il coinvolgimento e la partecipazione normata nel procedimento di VAS 25

6.2 Le attività di divulgazione per il PRP del Porto di Giulianova 25

7 I CONTRIBUTI E LE OSSERVAZIONI RICEVUTE NELLA FASE PRELIMINARE 26

8 IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI GIULIANOVA 30

8.1 Obiettivi prioritari 31

8.2 Classificazione 32

8.3 Brevi cenni storici 32

8.4 Obiettivi del PRP **Errore. Il segnalibro non è definito.**

8.5 Contenuti del PRP e previsioni di sviluppo del Porto 37

8.6 La pertinenza del PRP-2009 per l'integrazione ambientale e lo sviluppo sostenibile 40

9 ANALISI DEL CONTESTO 42

9.1 Contesto sociale ed economico 44

9.3 Contesto urbano - edilizio 54

9.4 Salute pubblica 56

9.5 Qualità acque superficiali 57

9.6 Qualità acque marine costiere 58

9.7 Consumo di suolo 61

*9.8 Linea di costa* 61

9.9 Paesaggio 62

9.10 Tutela Beni Culturali 64

9.11 Gestione dei rifiuti 64

9.12 Energia sostenibile 64

9.13 Mobilità sostenibile 65

9.14 Clima acustico 75

9.15 Cambiamenti climatici 75

9.16 Qualità dell'aria 76

10 GLI SCHEMI DI PIANO E LE POSSIBILI ALTERATIVE 77

10.1 Le alternative di conformazione dell'imboccatura portuale 77

10.2 Le alternative di Piano per la zonizzazione delle aree interne alla struttura portuale.d 81

10.3 Conclusioni del confronto 88

11 IL SISTEMA PIANIFICATORIO E LE VERIFICHE DI COERENZA 89

11.1 Il sistema della pianificazione 90

a) IL QUADRO DI RIFERIMENTO REGIONALE (Q.R.R.) 91
b) IL PIANO REGIONALE PAESISTICO 94
c) PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO DEI BACINI 97
d) PIANO STRALCIO DI DIFESA DALLE ALLUVIONI 98
e) PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.) 99
f) PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (P.R.I.T.) 102
g) PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNE DI GIULIANOVA (P.R.G.) 102
h) PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE 103
i) PIANO DEMANIALE MARITTIMO DEL COMUNE DI GIULIANOVA 103
j) PIANO DI AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE DEL COMUNE DI GIULIANOVA 105
k) PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL COMUNE DI GIULIANOVA 107
l) PIANO DI RACCOLTA RIFIUTI PORTUALI 108
m) PIANO NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE IN ITALIA 110

11.2 Le coerenze dirette individuate 111

12 LE COMPONENTI AMBIENTALI E AMBITI DI INTERAZIONE 113

12.1 Definizione dei livelli di rapporto ed interferenza 113

12.2 Il quadro conoscitivo di riferimento 114

12.3 Analisi delle principali criticità e vulnerabilità ambientali 121

12.4 Analisi della situazione attuale 124

12.5 Analisi dello "scenario zero" 126

12.6 Analisi dello "scenario attuativo del PRP" 129

13 GLI MACROINTERVENTI DI PIANO 131

14 LA VERIFICA DI COMPATIBILITÀ DEL PIANO 133

14.1 Criteri di valutazione adottati 133

14.2 La valutazione dei provabili effetti ambientali del PRP 134

14.3 Considerazioni circa i provabili effetti ambientali riconducibili al PRP di Giulianova 136

14.4 Misure e indicatori per gli effetti del PRP 137

15 CONCLUSIONI E LE POSSIBILI RACCOMANDAZIONI E PRESCRIZIONI 141

16 IL SISTEMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE 142

16.1 Le caratteristiche del sistema di monitoraggio del PRP 142

16.2 Monitoraggio del livello di attuazione del piano 143

16.3 Monitoraggio della qualità ambientale del sito 144

17 STRUMENTI PER LA COMUNICAZIONE AMBIENTALE 146

## 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 il ***Rapporto Ambientale*** (di seguito indicato per brevità con l'acronimo **RA**) che l'Ente Porto di Giulianova, in qualità di *Soggetto Proponente* ([6]) della **proposta del Piano Regolatore Portuale del Porto di Giulianova** (di seguito indicato per brevità con l'acronimo **PRP**), ha predisposto al fine di fornire all'*Autorità Competente* ([7]) il supporto necessario per individuare e valutare nell'ambito della procedura di **Valutazione Ambientale Strategica** gli impatti significativi che l'attuazione del PRP potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale.

Ai sensi del D.Lgs. 152/06 art. 13 comma 1, la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel presente **RA** sono state definite nella fase di consultazione, avviata dall'*Autorità Procedente* ([8]),con la trasmissione del Rapporto Preliminare di scoping ([9]) e conclusa nel maggio 2019,

---

[1] 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).

[2] Ai sensi del D.Lgs. 152/06 art. 6 comma 1.

[3] 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.

[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) con il supporto specialistico dell'Arch. Giulia Rosaria Taraschi per gli aspetti più meramente ambientali e procedurali.

[6] Ai sensi del D.Lgs. 152/06, art. 5 comma 1 lett. r), il **Soggetto Proponente** è il "*soggetto pubblico o privato 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.

[7] Ai sensi del D.Lgs. 152/06 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**); per la VAS del PRP di Giulianova si individua nel 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.

[8] Ai sensi del D.Lgs. 152/06, art. 5 comma 1 lett. q), l'**Autorità Procedente** (di seguito per brevità indicata anche come **AP**) è la "pubblica amministrazione che recepisce e approva il piano" predisposto dal Soggetto Proponente); per la VAS del PRP di Giulianova si individua nell'Ufficio Porti e Aeroporti del Servizio DPE003 del Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica (DPE) della Regione Abruzzo.

[9] Redatto con la cui finalità precipua di entrare in consultazione (scoping) con l'autorità competente ed i soggetti competenti in materia ambientale (di seguito per brevità indicati anche come **SCA**) per concordare la struttura ed i contenuti del Rapporto Ambientale.

in esito alla comunicazione inviata il 31 maggio 2019 dall'**AC**, con la consultazione anche dei *Soggetti Competenti in materia Ambientale* ([10]).

Successivamente, sulla scorta dei riscontri scritti inviati da alcuni **SCA**, il 5 agosto 2019 l'**AP** ha trasmesso il suddetto Rapporto Preliminare di scoping anche al Consorzio Gestione Area Marina Protetta Torre del Cerrano ([11]) ed al Comune di Roseto degli Abruzzi ([12]).

Il presente Rapporto Ambientale costituisce la fase centrale del processo di Valutazione Ambientale Strategica nella sua accezione di formazione di un giudizio finalizzato alla sostenibilità ambientale del Piano Regolatore del Porto di Giulianova.

L'elaborazione del Rapporto Ambientale si pone in continuità con una precedente fase di valutazione preliminare che ha posto le basi per la definizione degli indirizzi strategici del PRP nel rispetto degli obiettivi di sostenibilità ambientale dettati dalle norme in materia e nel puntuale recepimento delle richieste di integrazione e di approfondimento pervenute durante il processo di consultazione con i Soggetti con Competenza Ambientale.

La riflessione metodologica disciplinare valutativa è stata sede di intervento del legislatore stesso che nel testo del correttivo al Dlgs 152/2006 all'art.6 "*Oggetto della disciplina*" al comma 3-ter ha affrontato il tema specifico dei Piani Regolatori Portuali evidenziando la necessità di considerare questo caso particolare di pianificazione in cui il progetto dell'infrastruttura e delle proprie modificazioni funzionali è preponderante sulle strategie pianificatorie generali e di sistema.

Il ***Piano Regolatore Portuale***, introdotto dalla Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (art. 5) recante "*Riordino della legislazione in materia portuale*", ***delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo del porto (comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie) e individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate***.

Il comma 3 ter dell'art.6 del suddetto D.Lgs 152/2006 prevede esplicitamente l'integrazione e la scolarità delle informazioni e delle considerazioni ambientali che, non essendo ancora esplicitate in una prassi ordinaria amministrativa, devono necessariamente trovare sintesi in una impostazione di metodo e di merito rigorosamente finalizzata.

[10] Ai sensi del D.Lgs. 152/06 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 del piano oggetto di VAS. Vengono individuati e consultati dall'Autorità Competente in collaborazione con l'Autorità Procedente sin dalle prime fasi di svolgimento della VAS.

[11] Istituita con DM-MATTM del 21/10/2009 interessando i comuni di Silvi e Pineto

[12] Nel cui territorio ricade la "Riserva Naturale guidata del Borsacchio" istituita con Legge Regionale n.6 del 8/02/2005. I confini di questa riserva naturale guidata (orientata) sono stati revisionati con Legge Regionale n.29 del 26/06/2012 mentre il Piano di Assetto Naturalistico ha iniziato il procedimento di VAS il 18/10/2016.

Pertanto è evidente che, allo stato attuale delle pratiche valutative ambientali, le scelte pianificatorie del piano regolatore saranno sede di un'analisi ambientale strategica, deficitaria ancora di uno schema di sistema portuale territoriale (regionale/macroregione adriatica centrale) su cui verificare le coerenze, mentre le impostazioni progettuali del piano saranno necessariamente esaminate nella valutazione di impatto perché solo in tale tipo di analisi possono riferirsi alle indicazioni puntuali (BAT UE e Tecniche Mitigative) e ricevere prescrizioni esecutive.

Il presente RA è quindi strumento per la valutazione ambientale delle strategie, del Piano Regolatore Portuale del Porto di Giulianova, considerandole indirizzo per le scelte progettuali, già contenute ed esplicite, che sono state sede di approfondimento puntuale e di misura.

Una delle considerazioni preliminari da porre è quella relativa alla configurazione attuale del Porto di Giulianova, che per le opere foranee, contiene già l'assetto previsto dal PRP ad eccezione delle necessarie opere di completamento per il coronamento di sommità e le testate di estremità.

Per una migliore comprensione ed introduzione alle informazioni riportate nei capitoli successivi del presente Rapporto Ambientale ([13]), nei paragrafi seguenti sono riportati non solo gli aspetti normativi di carattere generale inerenti le attività di pianificazione, adozione, valutazione ed approvazione di un PRP finalizzate a contenerne e mitigarne i possibili impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale ma vengono anche illustrate sinteticamente le fasi di redazione, condivisione ed intesa ad oggi già espletate nonché quelle che saranno da espletare per addivenire alla approvazione definitiva da parte della Regione Abruzzo del Piano Regolatore del Porto di Giulianova.

[13] I cui contenuti, sviluppati ai sensi del D.Lgs. 152/06, art. 13 comma 4 e relativo Allegato VI, sono articolati secondo la proposta di INDICE formulata al Capitolo 5 del Rapporto Preliminare di scoping.

# 1 IL PROCESSO METODOLOGICO DI VAS

## *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 ([14]). Si devono attendere oltre 10 anni per l'emissione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ([15]), delle "Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali" ([16]) 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" ([17]).

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.

Per avviare una corretta procedura di VAS è necessario richiamare gli indirizzi normativi che indicano la tipologia di attività da affrontare e che definiscono anche le metodologie principali da applicare. La normativa in materia di VAS può essere articolata su tre livelli principali: europeo, nazionale e regionale.

[14] 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.

[15] Circolare n.7778 del 15/10/2004.

[16] Linee guida che però non sono state mai aggiornate.

[17] 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.

### *a) Ordinamento comunitario*

Le principali tappe a livello europeo che conducono alla definizione normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica sono le seguenti:

- il 27 giugno 1985 viene approvata la Direttiva 85/337/CEE, relativa alla valutazione degli effetti di determinati progetti sull'ambiente (VIA), modificata dalla Direttiva 97/11/CE;
- tra il 1991 e il 1999 sono state elaborate tre proposte della Direttiva sulla valutazione ambientale dei piani e programmi, al fine di introdurre nell'ordinamento europeo uno specifico strumento di valutazione, che contemplasse le considerazioni di carattere ambientale sullo stesso livello degli aspetti tecnici ed economici. Tale esigenza è nata anche dagli effetti poco significativi dell'attuazione della 85/337/CEE e s.m.i. sui piani ed i programmi. Accanto ai piani e programmi anche le politiche erano incluse tra gli oggetti suscettibili di valutazione;
- nel 2001 è stata approvata la Direttiva 2001/42/CE, relativa alla valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (VAS).

Il recepimento nell'ordinamento giuridico della Direttiva 01/42/CE è compito di ciascun Stato membro e di ciascuna regione con competenze in materia di legislazione ambientale. Nel caso di un piano o programma di uno specifico settore, spetterà al soggetto che ha competenza sostanziale per quel piano o programma, Stato o Regione, stabilire in modo esatto i termini del recepimento, senza pregiudicare i principi fissati nella Direttiva VAS.

L'ambito di applicazione della Direttiva VAS riguarda, in generale, la elaborazione *ex novo* o la modifica dei piani o programmi suscettibili di avere effetti significativi sull'ambiente (art. 3). Essa stabilisce che debbono essere obbligatoriamente assoggettati a Valutazione Ambientale tutti i piani e programmi:

- *"elaborati per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale,* ***dei trasporti****, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, del turismo, della pianificazione del territorio o dell'uso del suolo* ***e che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della Direttiva 85/337/CEE****";*
- per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene sia necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della Direttiva 92/43/CEE (**Valutazione di incidenza**).

Per quanto riguarda il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica la Direttiva, che ha carattere prevalentemente procedimentale, non fissa contenuti metodologici. Essa lascia agli Stati membri due possibili opzioni: stabilire un nuovo procedimento specifico per la VAS, oppure adattare e integrare la VAS nei procedimenti già esistenti.

I passi del procedimento di valutazione esplicitamente fissati dalla Direttiva si limitano a prevedere che in fase di elaborazione di un piano o programma e prima della adozione, l'autorità competente dello Stato membro o della regione europea dovrà applicare la VAS e redigere un Rapporto Ambientale. Sulla proposta di piano o programma e sul Rapporto Ambientale dovranno essere consultate le autorità con specifiche competenze ambientali e il pubblico.

Dopo l'approvazione del piano o programma l'autorità responsabile deve informare le parti interessate e consultate sulle decisioni finali, mettendo a disposizione il piano o programma approvato e una Dichiarazione di Sintesi. Tale documento riporta le modalità sulla base delle quali sono stati considerati il Rapporto Ambientale e i pareri dei soggetti consultati, delle ragioni per le quali sono state scelte le soluzioni di piano rispetto alle possibili alternative e il programma di monitoraggio.

Il monitoraggio e il controllo degli effetti della attuazione del piano o programma deve condurre, ove si manifestino imprevisti effetti negativi, alla adozione di opportune misure correttive e, se del caso, a una revisione dello stesso piano o programma.

### *b) Ordinamento nazionale*

A livello nazionale l'Italia ha recepito la Direttiva Europea con il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152. Tale normativa definisce la VAS, a seguito delle modifiche ed integrazioni apportate dal D.Lgs. 4/2008, come *"l'elaborazione di un rapporto concernente l'impatto sull'ambiente conseguente all'attuazione di un determinato piano o programma da adottarsi o approvarsi, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale, e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale di approvazione di un piano o programma e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione"*.

Il 13 febbraio 2008 sono entrate in vigore le disposizioni in materia di VIA, VAS e IPPC (oltre a quelle su rifiuti ed acque) del D.Lgs. 4/2008, il "Correttivo unificato" al D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152.

Il D.Lgs. 4/2008 prevede, per la fase di cui trattasi nel presente documento, che *"l'autorità procedente trasmette all'autorità competente, su supporto cartaceo ed informatico, un* ***rapporto preliminare*** *comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi (…)"*.

Il D.Lgs. 128/2010 ha ulteriormente aggiornato il D.Lgs 152/06. In particolare ha inserito il seguente comma 3-ter per l'Art. 6 "Oggetto della disciplina" *"Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere*

*sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento."*.

### *c) Ordinamento regionale*

A livello regionale, l'Abruzzo ha recepito la normativa comunitaria e nazionale attraverso leggi e circolari regionali che illustrano le modalità di applicazione della procedura di VAS e le Autorità di Competenza Regionali (ACA); La procedura di VAS, inoltre, viene descritta dalle "*Linee Guida della Task Force*" dell'Autorità Ambientale della Regione Abruzzo.

Si riporta di seguito un breve elenco della normativa regionale in materia di VAS:

- Legge Regionale n.27 del 09/08/2006: Disposizioni in materia ambientale;
- Delibera Regionale n.148 del 19/02/2007: Disposizioni concernenti la Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi Regionali;
- Delibera del 13/08/2007, n. 842: Indirizzi concernenti la Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S) di Piani di competenza degli Enti Locali ricadenti nel territorio regionale;
- Circolare del 31/07/2008: Competenze in materia di Valutazione Ambientale Strategica. Chiarimenti interpretativi;
- Circolare 18/12/2008: Individuazione delle Autorità con competenza ambientale nella struttura regionale;
- Circolare 17/12/2010 "Chiarimenti interpretativi su alcuni aspetti del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica VAS"
- Circolare 18/01/2011 "Competenze in materia di valutazione ambientale strategica. Ulteriori chiarimenti interpretativi"
- Parere del 13/12/2011 "Strumenti urbanistici e Varianti. Valutazione Ambientale Strategica e Verifica di assoggettabilità – procedimento".

### *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.

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 lo schema della seguente **Figura 1**, desunta dalle Linee Guida della Task Force della regione Abruzzo, le fasi della VAS si articolano come segue:

- Impostazione :

1) Elaborazione del Rapporto Preliminare (art. 12 per la fase di scoping);

- Scoping con consultazione dei SCA (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 SCA.

- 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.

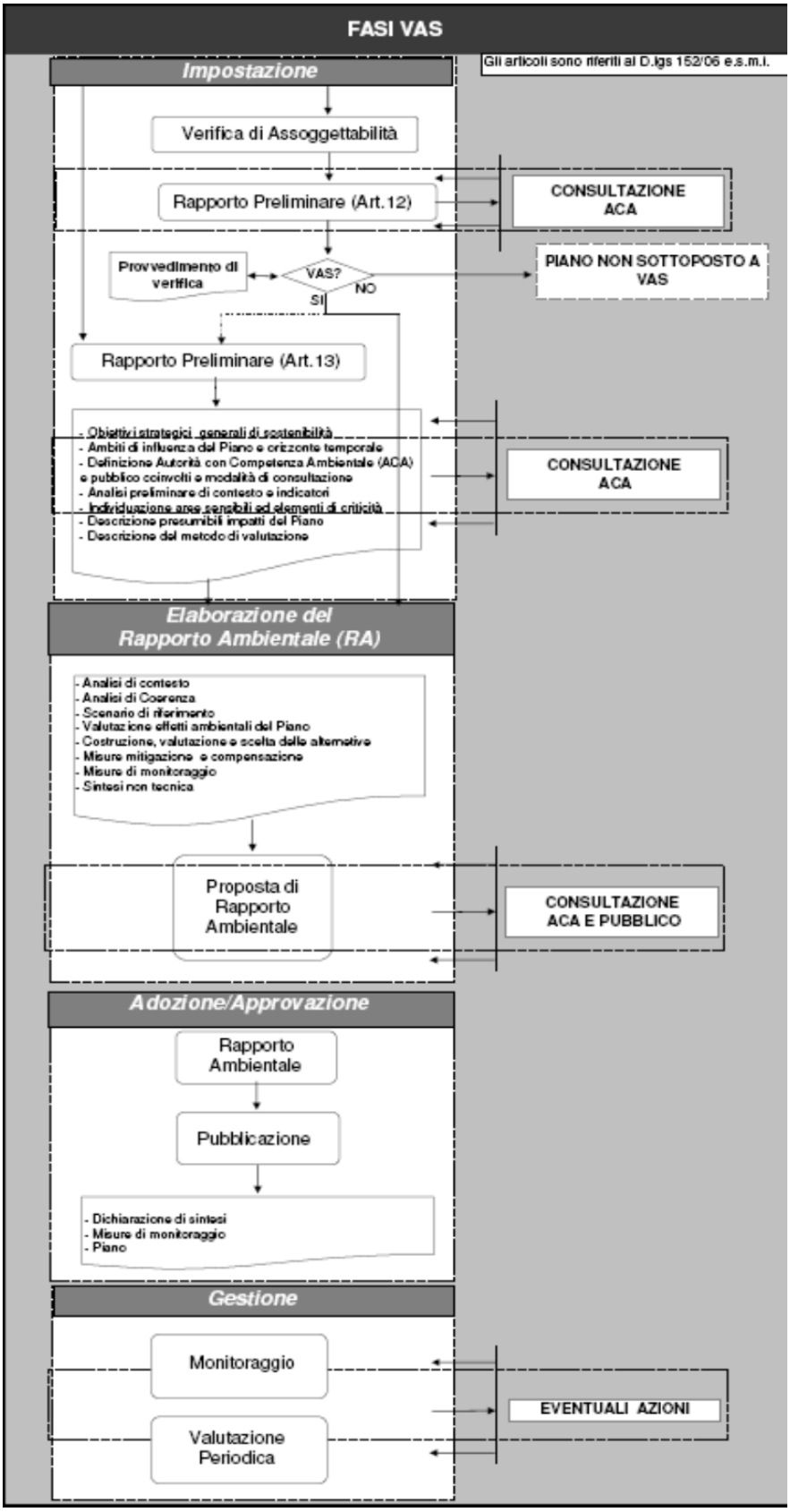



Figura 1 Schema della procedura di VAS (fonte: www.regione.abruzzo.it)

Nel presente capitolo vengono preliminarmente affrontati dal punto di vista metodologico gli step 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).

La seguente **Figura 2** illustra, indipendentemente dalle possibili articolazioni procedurali e dalle scelte metodologiche che potranno essere adottate, la sequenza delle fasi di un "processo di piano" nel quale l'elaborazione dei contenuti di ciascuna fase è sistematicamente integrata con la Valutazione Ambientale.

Tale sequenza grafica costituisce l'asse ordinatore del percorso di valutazione proposto. Il filo che collega le analisi/elaborazioni del piano e le operazioni di VAS appropriate per ciascuna fase rappresenta la dialettica tra i due processi e la stretta integrazione necessaria all'orientamento verso la sostenibilità ambientale. Tale dialettica tra analisi e proposte del piano e conseguente VAS deve essere reale: entrambe dovrebbero godere di pari autorevolezza e di comparabile capacità di determinazione.

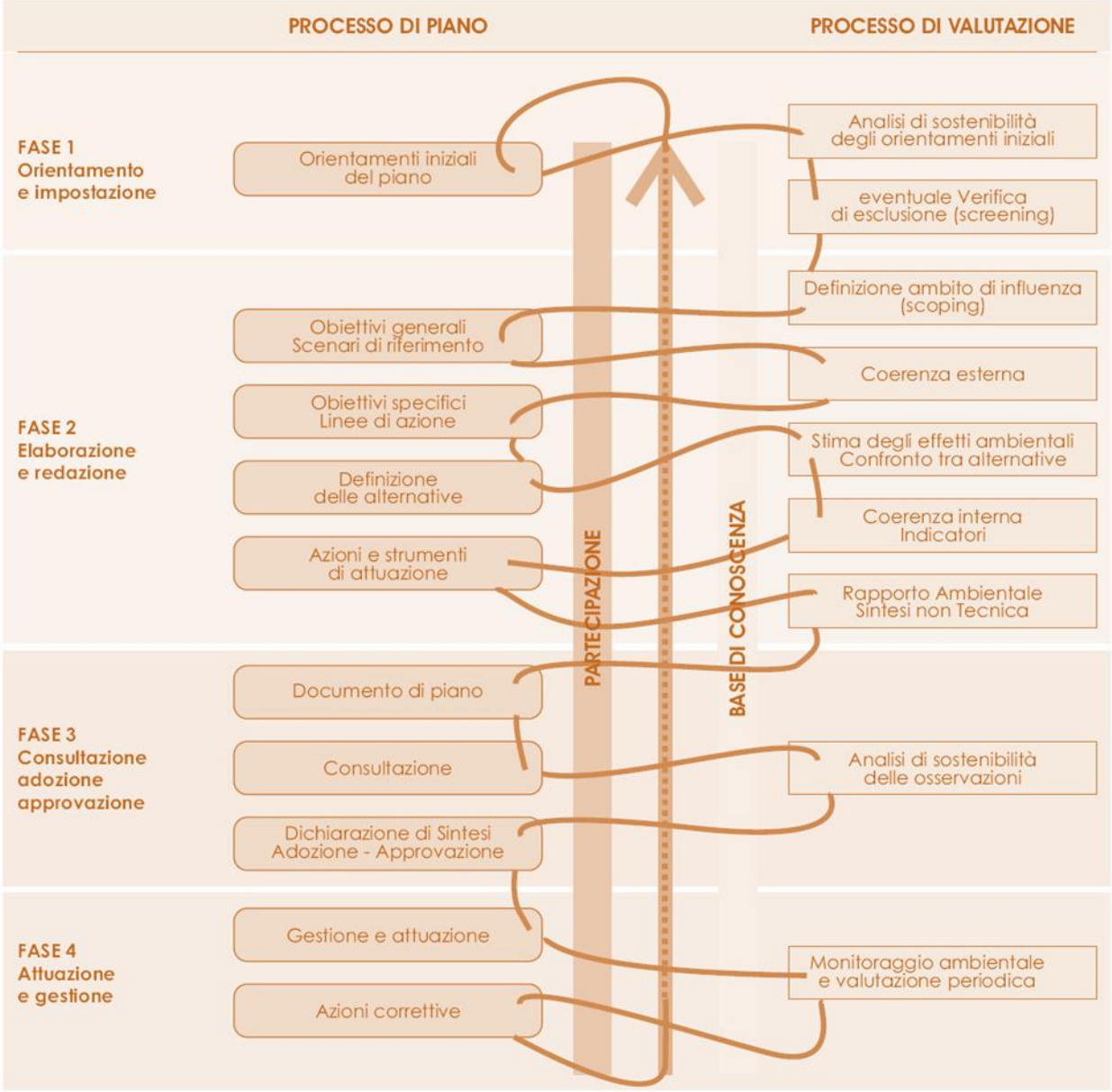



Figura 2 Schema di VAS. Articolazione delle fasi integrate di pianificazione e valutazione

Lo schema proposto, desunto dalle linee guida del progetto ENPLAN, è contraddistinto dai seguenti tre elementi:

- presenza di attività che tendenzialmente si sviluppano con continuità durante tutto l'iter di costruzione e approvazione del piano. Si tratta della "base di conoscenza" e della "partecipazione", intese in senso ampio che comprendono istituzioni, soggetti con competenze e/o conoscenze specifiche nonché il pubblico e le sue organizzazioni;
- la fase di attuazione e gestione del piano deve essere vista come parte integrante del processo di pianificazione, e anzi ne costituisce il reale "banco di prova" e pertanto deve essere scandita da attività di monitoraggio e valutazione dei risultati, da impostare e programmare sin dalle fasi di redazione del piano;

- **la circolarità del processo di pianificazione**, introdotta attraverso il monitoraggio dei risultati e la possibilità/necessità di rivedere il piano, attraverso azioni correttive appropriate, qualora tali risultati si discostino dagli obiettivi di sostenibilità che ne hanno giustificato l'approvazione.

Infine, l'applicazione della metodologia illustrata ed i risultati degli *steps* saranno esplicitati nell'ambito del Rapporto Ambientale.

Le fasi del processo di VAS ed i relativi documenti tecnici di riferimento sono riassunti nella seguente **Tabella 1**

Tabella 1 FASI DELLA VAS E RELATIVI DOCUMENTI TECNICI DI RIFERIMENTO

| FASE | RAPPORTO PRELIMINARE SCREENING | RAPPORTO PRELIMINARE SCOPING | RAPPORTO AMBIENTALE |
|---|---|---|---|
| **Riferimento normativo** | D.Lgs 4/2008 Art. 12 | D.Lgs 4/2008 Art. 13 Comma 1 | D.Lgs 4/2008 Art. 13 Comma 4 All. VI |
| 0. Verifica di assoggettabilità | X | | |
| 1. Definizione dell'ambito di influenza (scoping) | ● | X | |
| 2. Costruzione dello scenario di riferimento | | X | |
| 3. Individuazione ed analisi degli obiettivi strategici di sostenibilità | | ● | X |
| 4. Analisi di coerenza esterna | | | X |
| 5. Individuazione degli obiettivi specifici | | | X |
| 6. Analisi di coerenza interna | | | X |
| 7. Valutazione e confronto delle alternative | | | X |
| 8. Valutazione degli effetti ambientali | ● | | X |
| 9. Applicazione di un sistema di indicatori | | | X |
| 9.1 Consultazione dei S.C.A. | X | X | |
| 9.2 Consultazione del pubblico | | | X |

I risultati delle fasi sono riportati nei documenti tecnici come segue:
●: in via preliminare
**X:** in via completa e definitiva

# 2 IL PROCEDIMENTO DI VAS DEL PRP del Porto di Giulianova

## *2.1 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 subentrate disposizioni normative sulle procedura di VAS per i piani e programmi (D.Lgs 152/2006), il 2/03/2010 presso gli uffici dell'allora "Task Force dell'Autorità Ambientale Abruzzo" (convocazione con note del 20/01/2010 n. prot. 1170 e del 25/01/2010 n.prot. 1394) si è tenuta una specifica riunione, con la partecipazione dei rappresentanti del CIRCOMARE-Giulianova e dell'Ente Porto di Giulianova, finalizzata a formalizzare il procedimento amministrativo-burocratico di VAS. In quella sede "*è stato suggerito di riassumere nel Rapporto Preliminare di Scoping la procedura di pianificazione finora espletata, evidenziando i momenti e gli esiti delle consultazioni, e di riportare nel successivo Rapporto Ambientale gli studi di valutazione già eseguiti, integrandoli, eventualmente, con aggiornamento di dati*".
- 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 ([18]), del PRP del Porto di Giulianova anche per gli aspetti afferenti le valutazioni di compatibilità ambientale in merito alle condizioni di "sviluppo sostenibile" del territorio. 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 ([19]) 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.

- 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.

[19] 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.

## *2.2 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. Al riguardo il suddetto Rapporto Preliminare era stato strutturato dallo scrivente facendo esplicito riferimento all'art.12 del T.U. ed al relativo Allegato I al fine di darne evidenza pubblica, con il supporto tecnico logistico del Soggetto Proponente, sulla base di una prima consultazione tra Autorità Procedente, Autorità Competente e Soggetti con Competenze Ambientali tramite l'espletamento della procedura di verifica di assoggettabilità.

A parere dello scrivente, così operando, nel rispetto dei "principi sulla produzione del diritto ambientale", l'AC in collaborazione con l'AP ed il SP avrebbe potuto individuare e consultare i Soggetti CA per verificare e condividere la decisione di un *concreto e definitivo avvio della VAS per il PRP del Porto di Giulianova*. Così operando, oltre a riconfermare l'iter procedurale già concordato nel 2010, si sarebbe anche pattuita l'impostazione della procedura di VAS per tenere conto del fatto che alcune delle nuove opere infrastrutturali (molo interno e nuova diga foranea nord) previste sin dalla prima stesura del PRP (nel 2001) sono già state poste in opera per adempiere alle improrogabili esigenze di messa in sicurezza delle imbarcazioni (per la navigazione all'imboccatura del porto e per lo stazionamento agli ormeggi).

A seguito di un primo riscontro informale avuto dai tecnici dell'Autorità Competente, il suddetto RPV è stato aggiornato (ottobre 2018) integrandolo per gli aspetti di possibile influenza del PRP-2009 sul Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) ed il Piano di Raccolta e Gestione dei Rifiuti (PRGR) del porto.

Solo in un secondo momento (febbraio 2019) i tecnici dell'Autorità Competente hanno richiesto di acquisire in luogo del suddetto RPV un Rapporto Preliminare, redatto ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D.Lgs. 152/2007, sulla base del quale ([20]) entrare in consultazione anche con gli SCA "al fine di definire il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale".

[20] Al riguardo il comma 1 dell'art.13 menziona un generico rapporto preliminare, senza rimandare a criteri specifici per la sua redazione, la cui finalità precipua (scoping) è quella di concordare la struttura ed i contenuti del Rapporto Ambientale. Quindi anche quando non ricorrono le condizioni per l'espletamento della Verifica di Assoggettabilità, ai sensi dell'art.13 comma 1 del D.Lgs 152/06, il soggetto proponente (SP) e/o l'autorità procedente (AP) devono comunque predisporre un Rapporto Preliminare la cui finalità precipua (scoping) è quella di entrare in consultazione con l'autorità competente (AC) ed i soggetti competenti in materia ambientale (SCA).

Pertanto il suddetto RPV è stato revisionato al fine di renderlo coerente con i contenuti propri della *fase di scoping* ([21]), facendo quindi esplicito riferimento anche a quanto desumibile dal link https://www.regione.abruzzo.it/content/fasi-della-vas, emettendo di conseguenza una prima BOZZA del Rapporto Preliminare di Scoping (nel seguito RPS) che è stata condivisa nell'ambito della riunione tecnica tenutasi il **19 marzo 2019** presso la sede dell'Ente Porto di Giulianova.

In quella sede si sono acquisite indicazioni per la revisione del RPS da trasmettere alla AC ed agli SCA per indire quanto prima una riunione di consultazione finalizzata a recepire le necessarie osservazioni ed indirizzi cui fare riferimento nella successiva fase di redazione del Rapporto Ambientale.

Si precisa che nel RPS si era avuto modo di evidenziare che dovendo il Rapporto Ambientale individuare, descrivere e valutare gli impatti significativi imputabili all'attuazione del PRP del Porto di Giulianova per la definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da prendere in esame non si può prescindere dai 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 (ricomprendenti anche le procedure di valutazione degli impatti ambientali);
- nel 2003, in mancanza di una specifica normativa in materia di VAS e secondo una interpretazione 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 era stato condotto uno specifico Studio di Impatto Ambientale.
- la Regione Abruzzo, per le esigenze di sicurezza alla navigazione e di stazionamento all'ormeggio delle imbarcazioni, nell'ultimo decennio ha già dato attuazione e finanziato la realizzazione delle seguenti opere marittime, contemplate dalla proposta di PRP redatta nel 2001 e condivisa con Conferenza dei Servizi del 2008:
    - molo di delimitazione dello specchio portuale interno (inizio lavori 11/10/2007 – fine lavori 8/01/2010) per l'attenuazione del moto ondoso residuo con formazione della darsena per la pesca e relativi nuovi fronti di ormeggio;
    - nuova scogliera di prolungamento della diga foranea nord (consegna lavori del primo stralcio funzionale in data 21/05/2016) per l'attenuazione delle condizioni di esposizione al moto ondoso sull'attuale imboccatura portuale.

[21] Nel seguito per brevità è indicato con **RPS**.

Figura 3 Recenti variazioni dell'assetto infrastrutturale del porto di Giulianova:
a) 15 aprile 2004 ; b) 4 agosto 2013 ; c) 28 agosto 2017 (immagini reperite su Google Earth)

- 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 avamporto 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'avamporto 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.

# 3 LE AUTORITÀ DELLA PROCEDURA DI VAS

Le Autorità previste dalla normativa sulla Valutazione Ambientale Strategica sono:

| | |
|---|---|
| *AUTORITA' PROPONENTE:*<br>*soggetto pubblico o privato*<br>*che elabora il piano"*<br>*ai sensi del D.Lgs. 152/06*<br>*art. 5 comma 1 lett. r)* | ENTE PORTO GIULIANOVA<br>*delegato a tal scopo dalla Regione Abruzzo*<br>ai sensi della L.R. n.113 del 23/11/1999. |
| *AUTORITA' COMPETENTE:*<br>*pubblica amministrazione*<br>*cui compete l'elaborazione*<br>*del parere motivato della*<br>*valutazione ambientale del piano*<br>*ai sensi del D.Lgs. 152/06*<br>*art. 5 comma 1 lett. p)* | REGIONE ABRUZZO<br>Dipartimento Ambiente e Territorio<br>DPC002 - Servizio Valutazioni Ambientali |
| *AUTORITA' PROCEDENTE:*<br>*pubblica amministrazione*<br>*che recepisce e approva*<br>*il piano" predisposto dal*<br>*Soggetto Proponente*<br>*ai sensi del D.Lgs. 152/06,*<br>*art. 5 comma 1 lett. q)* | REGIONE ABRUZZO<br>Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica<br>DPE0003 - Servizio Porti |

# 4 I SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE

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 SCA, 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).

# 5 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 e sono evidenziate nella seguente **Tabella 2**.

In questa sede si ribadisce che il presente Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica, sono parte integrante del PRP, la cui metodologia e contenuti sono stati già condivisi con i SCA nella fase di consultazione sulla base del Rapporto Preliminare.

<table>
<tr><th>Documentazione di PRP e di VAS</th><th colspan="2">Fasi di VAS</th><th>Tempi</th></tr>
<tr><td rowspan="4">Rapporto Preliminare (di scoping) RPS</td><td colspan="2">Trasmissione da parte del SP e/o AP del RPS alla AC</td><td rowspan="3">Time zero</td></tr>
<tr><td colspan="2">Individuazione degli SCA</td></tr>
<tr><td colspan="2">Invio del RP agli SCA</td></tr>
<tr><td colspan="2">Fase di CONSULTAZIONE<br>Riunioni tra SP, AP, AC e SCA<br>Invio pareri scritti sul RPS</td><td>Entro 90 giorni</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Rapporto Ambientale (RA) e Sintesi non Tecnica (SnT)</td><td colspan="2">Redazione del RA e della SnT sulla base delle indicazioni e informazioni dei pareri inviati dai SCA</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">FASE DI CONSULTAZIONE</td><td>COMUNICAZIONE del PRP e del RA con SnT da parte del SP e/o AP alla AC</td><td rowspan="3">60 giorni<br>Avvio esame istruttorio e valutazione</td></tr>
<tr><td>DEPOSITO del PRP e del RA</td></tr>
<tr><td>PUBBLICAZIONE AVVISO sul BURA</td></tr>
<tr><td></td><td>MESSA A DISPOSIZIONE del Pubblico dei documenti di PRP – RA - SnT</td><td>60 giorni<br>Presa visione e trasmissione osservazioni</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">VALUTAZIONE con PARERE MOTIVATO</td><td>90 giorni</td></tr>
<tr><td>EMISSIONE del PRP REVISIONATO</td><td></td><td>REVISIONE del PRP sulla base delle RISULTANZE del PARERE MOTIVATO (PM)</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Trasmissione del PRP , RA , PM e documentazione all'organo che ADOTTA o APPROVA</td></tr>
<tr><td colspan="4">PUBBLICAZIONE della DECISIONE FINALE</td></tr>
<tr><td colspan="4">Avvio del MONITORAGGIO</td></tr>
</table>

Tabella 2 Le fasi della procedura di VAS

## *5.1 Le consultazioni*

Per l'espletamento della Fase di Consultazione la proposta di PRP, unitamente al Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica sono trasmessi, anche secondo modalità concordate, all'Autorità Competente e viene pubblicato 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 sul BURA, 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.

### *5.2 Le valutazione del rapporto ambientale e degli esiti i risultati della consultazione*

L'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, svolge le attività tecnico-istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ed esprime il proprio parere motivato entro il termine di novanta giorni a decorrere dalla scadenza di tutti i termini di cui all'articolo 14. La tutela avverso il silenzio dell'Amministrazione è disciplinata dalle disposizioni generali del processo amministrativo.

L'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente revisiona, tenendo conto delle risultanze del parere motivato, il piano e successivamente si dispone per l'approvazione dello stesso.

### *5.3 La decisione*

Gli articolo 16 e 17 del T.U.A. definiscono le modalità per rendere espilciti i giudizi di sostenibilità e le scelte del piano. Le decisioni prese circa le revisioni conseguenti ai contributi ricevuti e le prescrizioni inserite nelle successive fasi procedimentali di attuazione.

Il piano ed il rapporto ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, sono trasmessi e messi a disposizione attraverso la pubblicazione sul sito istituzionale all'organo competente all'adozione o approvazione del piano.

La decisione finale è pubblicata sui siti web delle autorità interessate indicando la sede ove si possa prendere visione del piano adottato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria. Sono inoltre rese pubbliche, attraverso la pubblicazione sui siti web della autorità interessate:

a) il parere motivato espresso dall'autorità competente;

b) una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni delle alternative e delle scelte effettuate;

c) le misure adottate in merito al monitoraggio nella fase attuativa.

### *5.4 Il monitoraggio ambientale*

Al fine di assicurare il controllo sugli effetti significativi sull'ambiente individuati dalla procedura di VAS, derivanti dall'attuazione del piano, e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati è previsto dalla procedura una successiva e specifica attività di monitoraggio ambientale.

Il monitoraggio in itinere permette inoltre di individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da effettuare una valutazione ambientale periodica ed adottare le opportune misure correttive. Sempre tema del monitoraggio ambientale è la verifica dell'attuazione e del raggiungimento delle performance ambientali del piano e delle prescrizioni inserite nel parere motivato della VAS.

Il monitoraggio è effettuato dall'Autorità procedente in collaborazione con l'Autorità competente anche avvalendosi dei dati e delle attività istituzionali svolte dall'ARTA.

# 6 LE AZIONI DI COINVOLGIMENTO E PARTECIPAZIONE

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

Le principali attività previste dalla procedura 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 un'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)

## *6.2 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 deii 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 informazione su web e televisioni locali e regionali.

# 7 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.

I contributi e le osservazioni ricevute nella fase di scoping, attivata il 6 marzo 2019, sono state:

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

Si riportano di seguito, organizzate per i temi principali del procedimento di VAS, le formulazioni dei contributi ricevuti e delle indicazioni di controdeduzione.

| REGIONE ABRUZZO DPC002 |
|---|
| **Osservazione/parere** |
| Il Servizio Valutazioni Ambientali, in merito alla procedura di coinvolgimento art,13 Fase di Scoping ha trasmesso all'autorità procedente parere positivo alla stesura del RA proposto. Si riporta estratto del parere rilasciato: "(…) *esaminato il Rapporto Ambientale non si rilevano elementi specifici riferiti strettamente alle competenze dello scrivente Servizio DPC 002 pertanto non si rilevano contributi da poter fornire per la valutazione degli effetti ambientali del Piano su tali componenti. Ad avviso della scrivente pertanto può considerarsi conclusa la fase relativa all'acquisizione dei contributi e delle osservazioni sul Rapporto Preliminare di Scoping."* |
| **Controdeduzione** |
| Il presente Rapporto viene redatto nella metodologia e nei contenuti presentati nella fase di scoping. Si considera, fin da ora, che le successive fasi realizzative delle strutture portuali dovranno essere sottoposte a procedura di Valutazione di Impatto ambientale con la considerazione degli effetti cumulo sia per le strutture già realizzate che considerando le relazioni con il complessivo delle opere previste dal PRP. Solo in questa fase successiva si potranno considerare i dati quantitativi di misura, le misure di stato e pressione ed i riferimenti |

| |
|---|
| alle BAT, potendo sottoporre alla valutazione ambientale le elaborazioni progettuali, tecniche e tipologiche, degli elementi/strutture. |

| PROVINCIA DI TERAMO | |
|---|---|
| **Osservazioni inerenti la metodologia generale di valutazione** | |
| Contributo / Osservazione | Controdeduzione |
| **Nessuna** | **Nessuna** |
| **Contributi e osservazioni in riferimento alle azioni di coinvolgimento dei SCA (art.13 C.1)** | |
| Contributo / Osservazione | Controdeduzione |
| **Nessuna** | **Nessuna** |
| **Contributi circa le azioni di consultazione, di pubblicazione e di informazione (art.14 c.3 e art. 17)** | |
| Contributo / Osservazione | Controdeduzione |
| **Nessuna** | **Nessuna** |
| **Contributi e osservazioni in riferimento alle valutazioni di coerenza obiettivo/scenario (all. VI)** | |
| Contributo / Osservazione | Controdeduzione |
| 1) Inserire un approfondimento circa il *Piano strategico per la sostenibilità ambientale e il contenimento del consumo di suolo* del PTCP della Provincia di Teramo<br>2) Approfondire la coerenza con il Piano Demaniale Marittimo del Comune di Giulianova<br>3) Valutare le integrazioni/interferenze con la pista ciclabile costiera del Piano Nazionale Ciclovie Turistiche, Progetto Bike to Coast Regione Abruzzo | Sono stati effettuati gli approfondimenti sugli strumenti segnalati in merito al confronto di obiettivi e la verifica di coerenza. |
| **Contributi e osservazioni in riferimento alle tecniche valutative e ai dati analitici utilizzati (all. VI)** | |
| Contributo / Osservazione | Controdeduzione |
| Considerare la tematica nella valutazione degli effetti del Piano:<br>**Atmosfera,** veicoli ad alimentazione elettrica<br>**Paesaggio,** visuali paesaggistiche<br>**Beni Culturali archeologici**, salvaguardia dei saliscendi<br>**Rifiuti**, Raccolta rifiuti in mare | I temi sono stati inseriti nella fase di valutazione degli effetti e quindi come variabili di controllo nel piano di monitoraggio del rapporto. |
| **Contributi e osservazione in riferimento al sistema di monitoraggio ambientale** | |
| Contributo / Osservazione | Controdeduzione |
| **Nessuna** | **Nessuna** |

| REGIONE ABRUZZO DPC024 |
|---|
| **Osservazione/parere** |
| Il Servizio Qualità Gestione e Qualità delle Acque, in merito alla procedura di coinvolgimento art,13 Fase di Scoping ha trasmesso all'autorità procedente il presente parere che si riporta estratto del parere rilasciato: "(…) *esaminato il rapporto preliminare aggiornato… non si rilevano elementi specifici riferiti alle acque interne pertanto non si rilevano contributi da poter fornire per la valutazione degli effetti ambientali del piano su tali componenti, salvo suggerire di fare riferimento al Piano di Tutela delle Acque Regionale(…). Per quanto attiene alle acque marino-costiere si rimanda alle specifiche competenze in materia del Servizio Regionale Opere Marittime e Acque Marine."* |
| **Controdeduzione** |
| Si prende atto del contributo e il presente rapporto ambientale considera le tematiche della qualità delle acque marine e della balneazione a partire dai dati elaborati dalla Regione Abruzzo e da Arta su tali tematiche.<br>Tali parametri di qualità delle acque di balneazione saranno riferimento iniziale per le successive analisi di monitoraggio. |

| ARTA ABRUZZO | |
|---|---|
| **Osservazioni inerenti la metodologia generale di valutazione** | |
| Contributo / Osservazione | Controdeduzione |
| Nessuna | Nessuna |
| **Contributi e osservazioni in riferimento alle azioni di coinvolgimento dei SCA (art.13 C.1)** | |
| Contributo / Osservazione | Controdeduzione |
| Inserire tra i soggetti SCA<br>• AMP Torre del Cerrano<br>• Riserva Naturale del Borsacchio | L'autorità procedente ha ritenuto di coinvolgere i SCA indicati da ARTA riaprendo i termini della procedura. La riserva del Borsacchio, Comune di Roseto degli Abruzzi ha fornito il proprio contributo alla procedura come nel box seguente viene riportato. |
| **Contributi circa le azioni di consultazione, di pubblicazione e di informazione (art.14 c.3 e art. 17)** | |
| Contributo / Osservazione | Controdeduzione |
| Nessuna | Nessuna |
| **Contributi e osservazioni in riferimento alle valutazioni di coerenza obiettivo/scenario (all. VI)** | |
| Contributo / Osservazione | Controdeduzione |
| Considerare i rapporti e le eventuali interferenze con:<br>Il Piano Demaniale Marittimo Comunale<br>Il Piano Urbano della Mobilità | L'aggiornamento del Rapporto Ambientale ha considerato tali piani nella fase di verifica delle relazioni/obiettivi e delle coerenze |

| Contributi e osservazioni in riferimento alle tecniche valutative e ai dati analitici utilizzati (all. VI) | |
|---|---|
| Contributo / Osservazione | Controdeduzione |
| Considerare la tematica nella valutazione degli effetti del Piano:<br>**Paesaggio,** visuali paesaggistiche<br>**Rifiuti**, Raccolta rifiuti in mare<br>Vengono proposti nuovi indicatori ambientali sui vari temi e componenti ambientali del RA. | Il rapporto ambientale considera gli indicatori ambientali proposti, che fanno riferimento a misure e dati attualmente non disponibili, utili per il controllo degli effetti e nella fase di monitoraggio pertanto in tale parte del RA sono stati inseriti. Si consideri che le successive attività di valutazioni di impatto sulle opere necessiteranno evidentemente di realizzare tali misure e analisi ambientali rendendole disponibili per la fase di controllo in itinere.<br>Si è reperito il Piano di Classificazione acustica Comunale e i dati disponibili delle presenze in porto delle unità da pesca. |
| **Contributi e osservazione in riferimento al sistema di monitoraggio ambientale** | |
| Contributo / Osservazione | Controdeduzione |
| **Nessuna** | **Nessuna** |

| RISERVA NATURALE BORSACCHIO – Comune di Roseto degli Abruzzi |
|---|
| **Osservazione/parere** |
| Il Comune di Roseto degli Abruzzi richiede di definire in modo più dettagliato gli eventuali impatti ambientali del PRP sulla costa comunale ed in particolare sulla frazione di Cologna Spiaggia dove insiste la riserva naturale del Borsacchio |
| **Controdeduzione** |
| La tematica è inserita nel RA a partire dall'analisi dei dati del Piano di Assetto Naturalistico della Riserva che sta svolgendo le procedure di approvazione. |

# 8 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 4** 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.

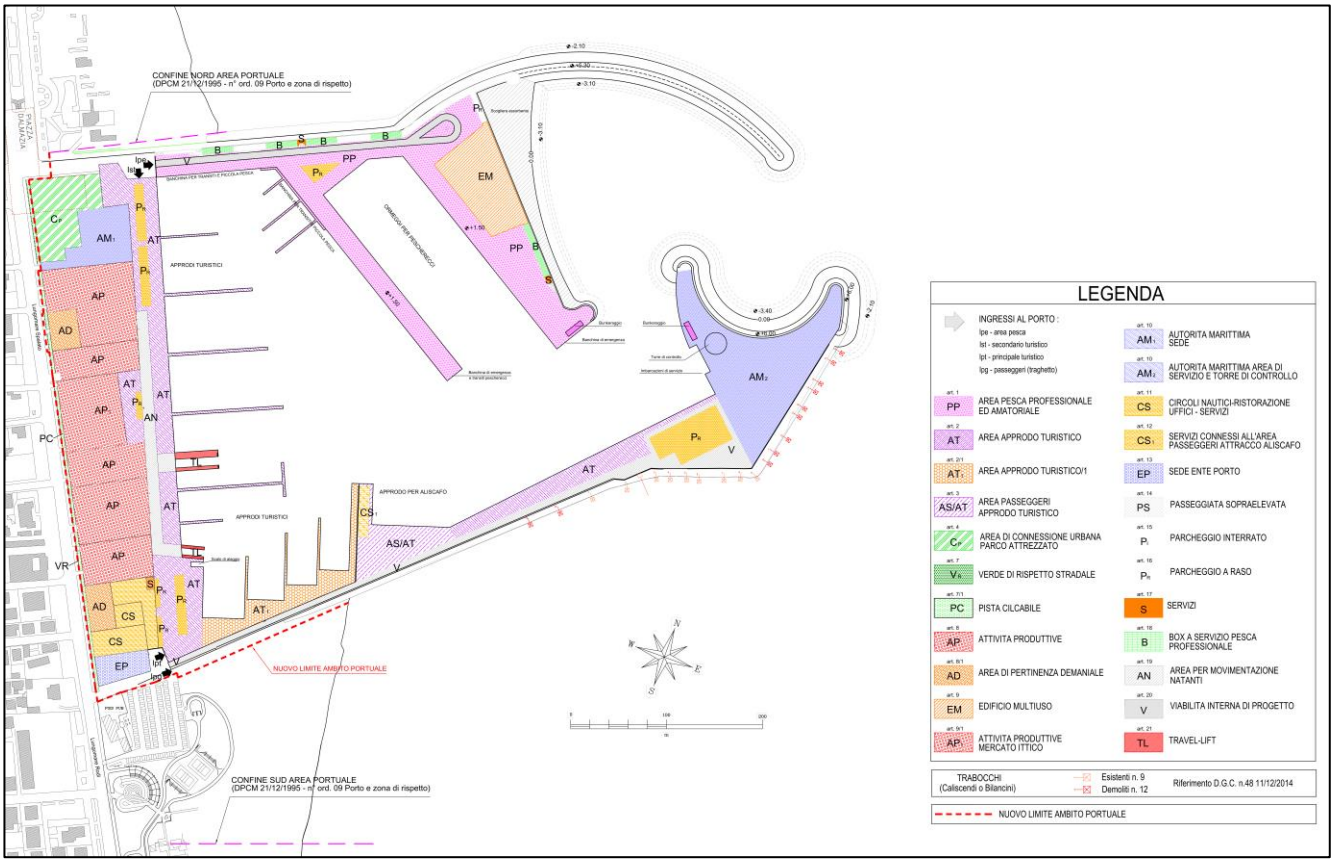



Figura 4 Assetto infrastrutturale e zonizzazione degli ambiti portuali previsti dal PRP del Porto di Giulianova

### *8.1 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.

### *8.2 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.

### *8.3 Brevi cenni storici*

La prima opera relativa al porto venne realizzata nel 1913 e consisteva nella realizzazione di un pennello disposto ortogonalmente alla linea di costa della lunghezza di circa 180 m, costruzione del molo sud, conosciuto come —porto vecchio".

Nel 1915 fu necessario redigere una variante per danni prodotti sulla scogliera appena realizzata ad opera delle intense mareggiate e nell'ottobre 1916 furono iniziati dall'impresa Giraldi Alessandro i lavori di prolungamento del pennello, lavori che furono ultimati nel gennaio del 1919. Nel novembre del 1917 fu prodotto dall'ing. Zanter un primo progetto di massima del porto di Giulianova che prevedeva il prolungamento del molo sud e la costruzione di un antemurale a 100 m di distanza, lungo 300 m per costituire riparo e consentire l'approdo sul molo stesso. Il progetto non ebbe seguito. Nel frattempo il pennello-scogliera realizzato si rivelò efficace per il contenimento della ghiaia del fiume Tordino. A nord del pennello ed in adiacenza ad esso, presso la sua radice, si ottenne un piccolo avanzamento della linea di battigia, mentre, purtroppo, ancora più a nord i fenomeni di erosione arrivarono a minacciare la strada per cui si decise di costruire un secondo pennello (attuale molo nord), dello stesso tipo di quello sud, ad una distanza di 543m. I lavori furono eseguiti negli anni 1922-1923.

In questo scorcio di tempo si manifestò un ulteriore avanzamento della linea di battigia prossima alla radice del molo sud di circa 50m. Grazie ad un Decreto Luogotenenziale del 1917, ricadendo le opere di difesa costiera realizzate in prossimità di uno scalo ferroviario, fu possibile considerare il complesso dei due pennelli come base per la creazione di un approdo del quale fu redatto un progetto di massima nel febbraio 1924, che prevedeva un ulteriore prolungamento di altri 50m del molo sud e prolungamento con deviazione del molo nord per 690m complessivi.

In tal progetto di massima l'approdo aveva la bocca rivolta a scirocco. Su questo progetto il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici non si pronunciò favorevolmente e suggerì un modesto prolungamento del molo nord , appena costruito, piegandolo nella direzione di scirocco in modo da contenere nella parte protetta un rifugio su fondali di 2,5 m. Sul successivo progetto, rielaborato secondo i suggerimenti sopra riportati, dette parere sospensivo il Consiglio di Stato nel giugno 1925 per il fondato timore che le opere così realizzate avrebbero avuto limitatissima utilizzazione ed avrebbero pregiudicato la definitiva sistemazione dello specchio d'acqua. Istituiti i Provveditorati delle Opere Pubbliche, un'apposita Commissione compilò il primo Piano Regolatore di massima del porto di Giulianova in data 30.04.1927 con le seguenti previsioni: Prolungamento del molo sud e suo ripiegamento con direzione pressoché perpendicolare alla traversia principale di greco-levante in modo da costituire il molo di sopraflutto; Prolungamento rettilineo del molo nord sul proprio asse, senza ripiegamenti, in modo da lasciare una imboccatura larga 150 m orientata a nord e costituire il molo di sottoflutto; Con questa soluzione si ritenevano raggiungibili fondali di 5 m contro i previsti fondali di 3 m corrispondenti alla imboccatura a scirocco. Il predetto Piano Regolatore Portuale fu così applicato:

- anni 1928-30 : esecuzione dell'intero prolungamento del molo sud
- anni 1932-35 prolungamento rettilineo del molo nord di 208 m

A questo punto si ritenne di non seguire più il Piano Regolatore e di ripiegare il molo nord verso scirocco per circa 300 m, cercando di fare —il meglio con i fondi rimasti" come testualmente citato nella documentazione tecnico-amministrativa dell'epoca. In questo modo al molo nord veniva data la funzione di molo di sopraflutto senza essere comunque idoneo a difendere, se non in modo imperfetto, l'approdo dai mari di traversia principale ( greco-levante ). Effetti conseguiti: specchio d'acqua spesso agitato perché poco protetto dal mare di traversia intenso insabbiamento, documentato da grafici chiari e minuziosi, della parte di specchio d'acqua interno prossima al molo nord fortemente ridossata. (Una relazione tecnica dell'epoca spiega il fenomeno di intenso insabbiamento come conseguenza del forte trasporto solido del fiume Tordino forzato all'interno del bacino portuale dai mari di traversia). In una relazione del Genio Civile di Teramo presumibilmente del 1940, alla luce di quanto sopra esposto, si segnala che le opere di completamento del porto avrebbero, in futuro, dovuto tendere a: difendere lo

specchio d'acqua dall'agitazione della traversia principale e, possibilmente, anche da quella secondaria di tramontana; impedire, per quanto possibile, l'ingresso di materiali solidi sospinti nell'approdo dalle mareggiate, tenendo conto che, pur nelle incertezze tipiche di queste valutazioni, la maggior causa dell'insabbiamento del porto è costituita dal trasporto solido imputabile al fiume Tordino sia per la sua vicinanza ( 2 km ) che per l'entità dei volumi solidi riversati in mare; costruire una imboccatura di non eccessiva larghezza atta a rendere agevole l'ingresso in porto. Per raggiungere detti fini vennero, all'epoca, ipotizzate le seguenti due soluzioni alternative: la prima, ritenuta "*radicale*" che prevedeva il prolungamento del molo sud in direzione N-E seguito da un primo ripiegamento perpendicolare alla traversia principale di greco-levante e da un successivo a nord-ovest per difesa anche dalla traversia secondaria. Il molo nord sarebbe dovuto rimanere invariato e quindi a questo modo il molo sud sarebbe diventato nuovamente di sopraflutto e quello nord di sottoflutto; la imboccatura avrebbe avuto così una larghezza di circa 110 m e si sarebbe creato un piccolo avamporto di circa 0,5 ha. La seconda consistente nel prolungamento del molo nord per altri 180 m e del molo sud di altri 50 m, ciascuno secondo la direzione già acquisita (1940). A questo modo il molo nord sarebbe di sopraflutto e quello sud di sottoflutto e la imboccatura sarebbe stata orientata a scirocco con fondale più basso di quello della prima soluzione. La Relazione conclude con la netta preferenza per la prima soluzione, anche se più dispendiosa, perché avrebbe consentito il raggiungimento di fondali più alti in corrispondenza dell'imboccatura ed il pericolo di insabbiamento ne sarebbe, coerentemente risultato nettamente inferiore, giacché l'orientamento della imboccatura secondo la ordinaria corrente litoranea non avrebbe potuto recare pregiudizio, essendo questa, come noto, debolissima e posizionata molto più a largo della massima prominenza del Porto di Giulianova. Nella Relazione si segnala anche che la prima soluzione gode del parere nettamente favorevole della gente di mare che fonda il proprio convincimento sull'esperienza maturata in molti anni di navigazione.

Sulla base delle considerazioni svolte, il Ministero dei Lavori Pubblici suggerisce di disporre l'imboccatura portuale in modo che sia possibile spostarla via via verso il largo man mano che le spiagge laterali avanzano verso l'imboccatura così come è di consuetudine per porti su spiaggia in avanzamento.

Gli anni 50-60 corrispondono ad una fase di relativa stasi dei lavori di sistemazione e/o ampliamento delle strutture portuali.

Successivamente, attorno agli anni '70 è iniziato, di fatto, il nuovo corso per lo sviluppo del porto di Giulianova. In tale periodo e, fino agli inizi degli anni 90, sono stati eseguiti lavori generali di miglioramento dello stato di fatto prevalentemente costituiti da:

- Piccoli ritocchi all'imboccatura portuale.

- Allargamento a 25 metri della banchina del molo Nord.
- Costruzione della banchina di riva e dello scalo di alaggio.
- Costruzione dei pontili interni costituenti oggi l'approdo turistico.
- Costruzione di opere a terra a servizio delle attività portuali tra cui:
    - Mercato ittico
    - Capannone servizi
    - Palazzina in zona Nord (Autorità militare)
    - Palazzina in zona Sud (sede Ente Porto)

Figura 5 Cartolina dell'agosto 1923

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

Gli obiettivi che si intendono perseguire con l'attuazione del PRP sono riportati nella seguente

**Tabella 3**, stralciata dalla Relazione Generale del PRP cui si rimanda per i dettagli.

Da questa tabella si evidenzia che i redattori del PRP hanno sintetizzato in 14 punti i criteri formatori che hanno orientato le scelte di pianificazione in termini di obiettivi e motivazioni considerate dal gruppo di lavoro nella redazione del Piano Regolatore Portuale.

Tabella 3– 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. |

### *8.5 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 6** ([22]), 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'avamporto, 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 avamporto 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;

[22] Stralciata dalla Tavola 8 del PRP-2009 cui si rimanda per i dettagli

- 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;
- 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 7** ([23]).

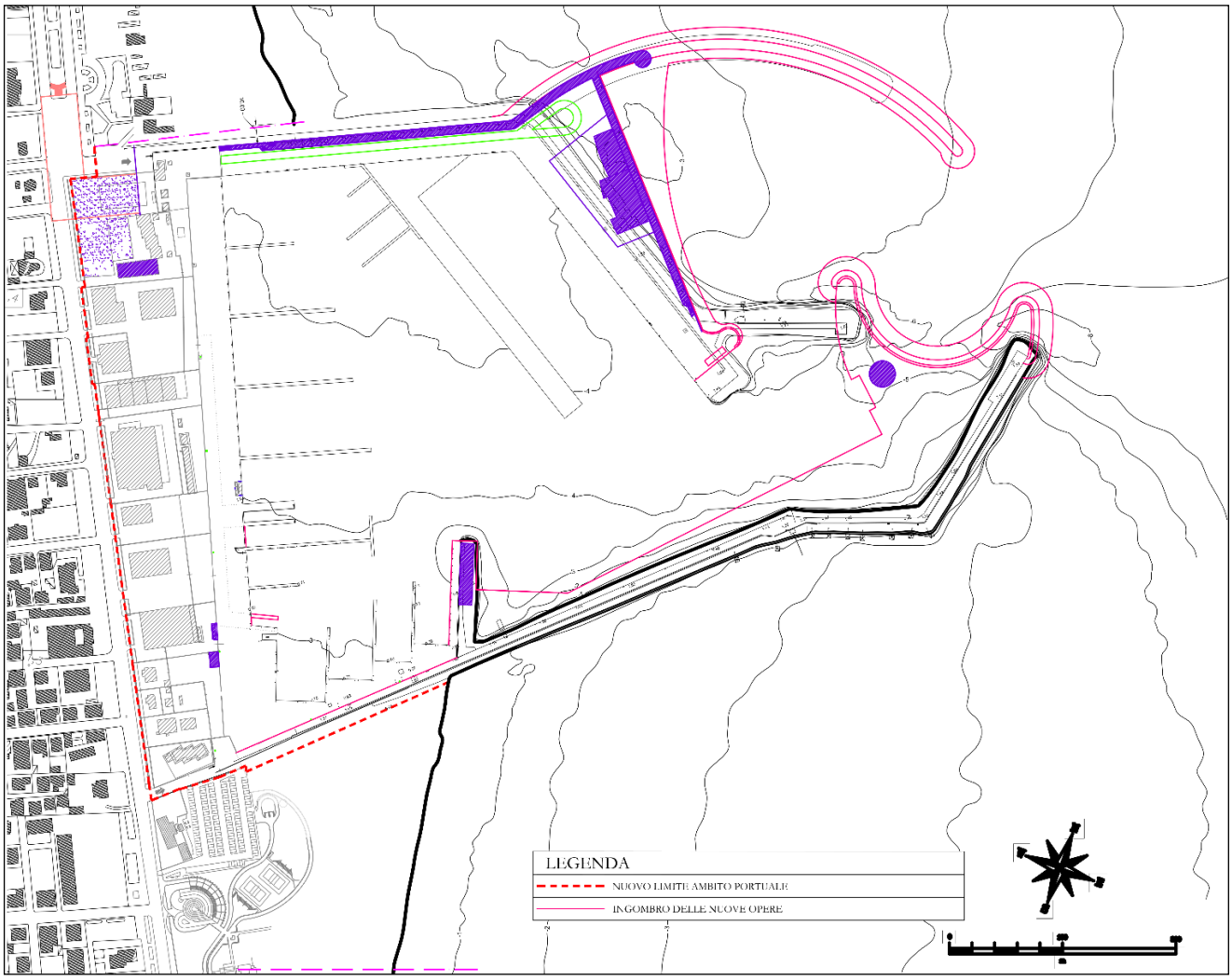



Figura 6 Sovrapposizione delle nuove opere portuali del PRP-con l'attuale assetto (2019) del Porto di Giulianova

[23] Stralciata dalla Tavola 6 del PRP-2009 cui si rimanda per i dettagli

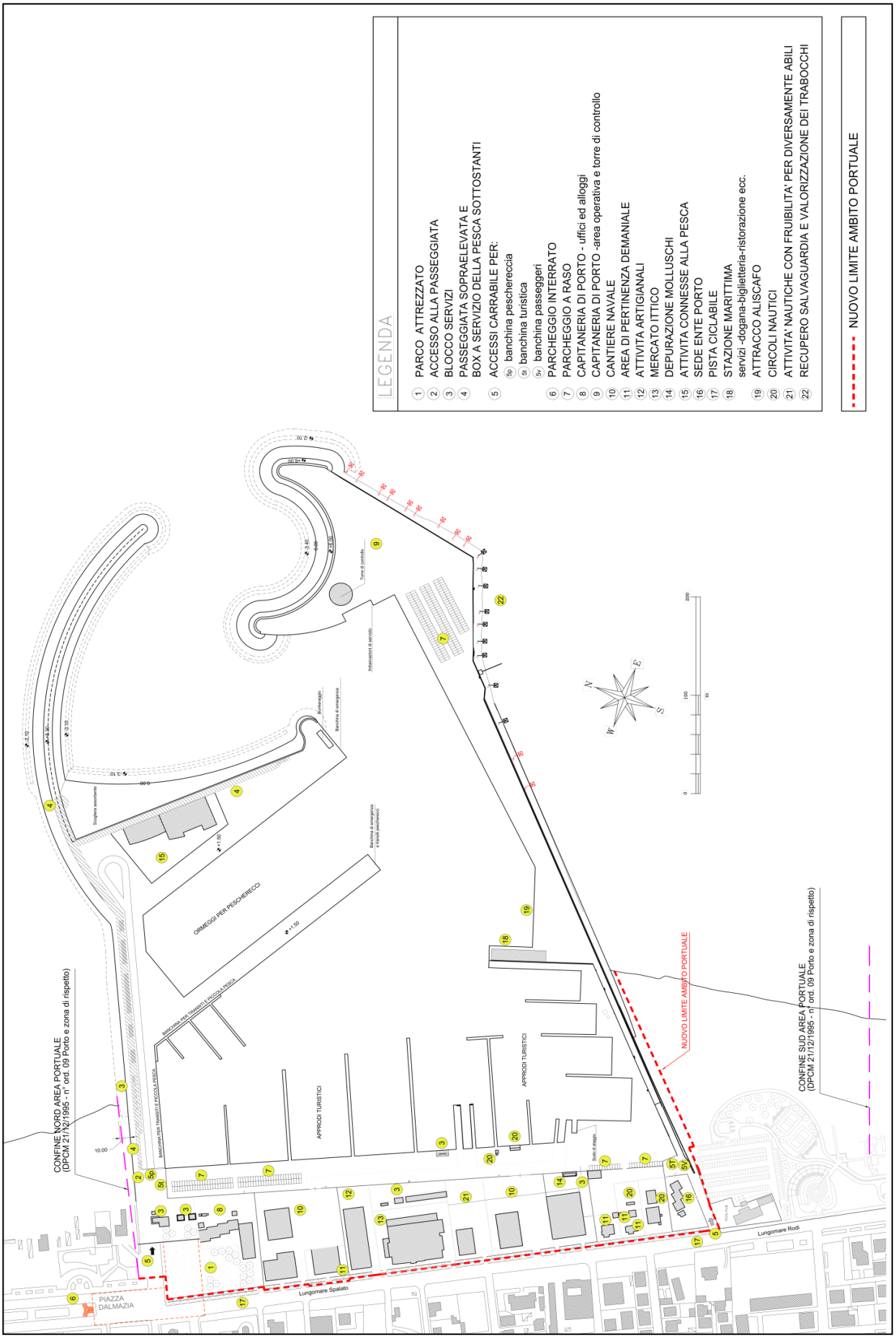



Figura 7 Sistemazione infrastrutturale ed urbanistica dell'ambito portuale prevista dal PRP-2009

Gli studi specialistici condotti hanno indicato, sulla base di dati oggettivi, che il nuovo assetto planimetrico delineato dalle opere foranee previste dal PRP (in particolare la nuova diga curvilinea del molo nord) è pienamente compatibile con i processi di idrodinamica e morfodinamica litoranea favorendo il naturale "bypass" della componente longitudinale del trasporto solido litoraneo.

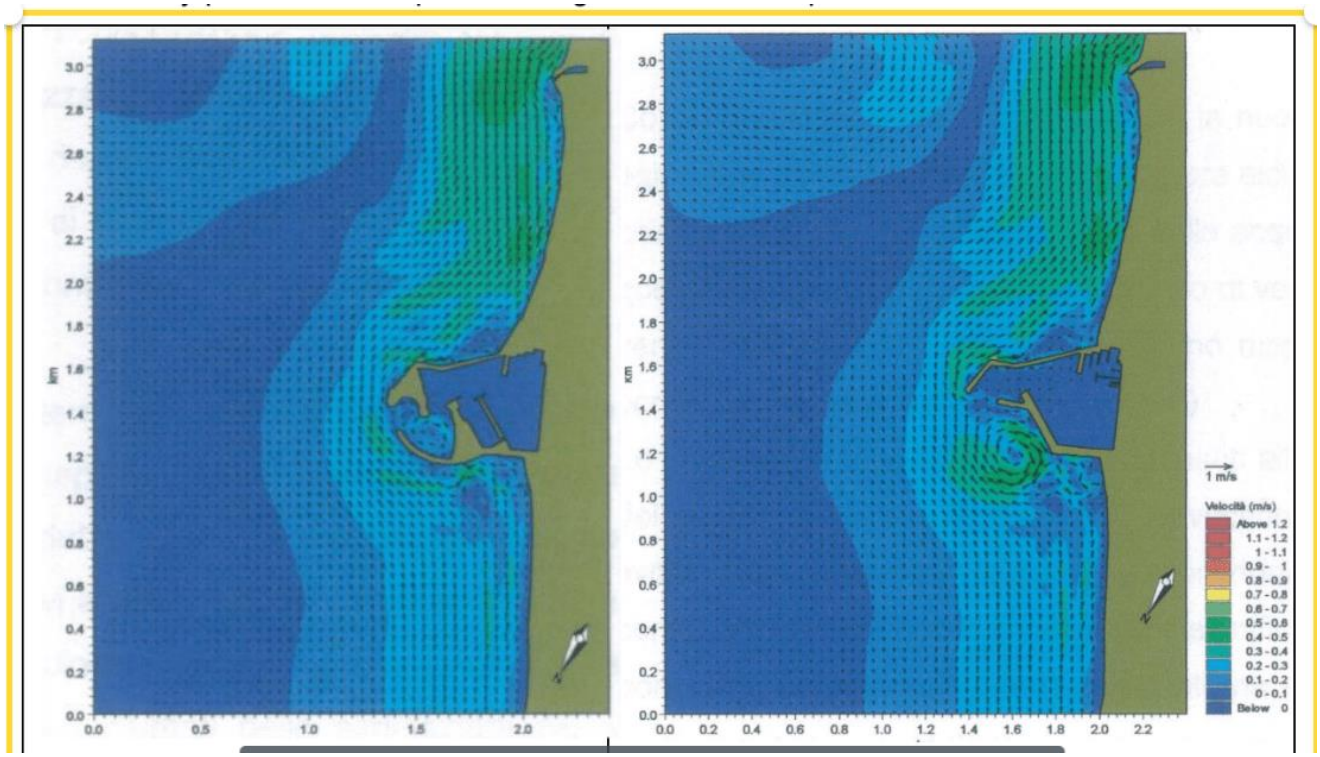



Figura 8 Analisi del trasporto litoraneo dei sedimenti in relazione alle strutture portuali

L'assetto infrastrutturale e la razionalizzazione delle destinazioni d'uso del porto di Giulianova contemplati dal PRP, per ubicazione e dimensioni costituiscono un valido riferimento anche per lo sviluppo di progetti ed attività che gravitano lungo tutto l'ambito litoraneo della provincia di Teramo e che sono 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.

### *8.6 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.

Nei seguenti capitoli 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.

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.

# 9 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*

## *9.1 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 km² | Densità abitanti/km² | Altitudine m s.l.m. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | **PESCARA** | PE | 119.297 | 34,36 | 3.472 | 4 |
| 2. | **L'AQUILA** | AQ | 69.478 | 473,91 | 147 | 714 |
| 3. | **TERAMO** | TE | 54.343 | 152,84 | 356 | 432 |
| 4. | Montesilvano | PE | 54.258 | 23,57 | 2.302 | 5 |
| 5. | **CHIETI** | 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 |

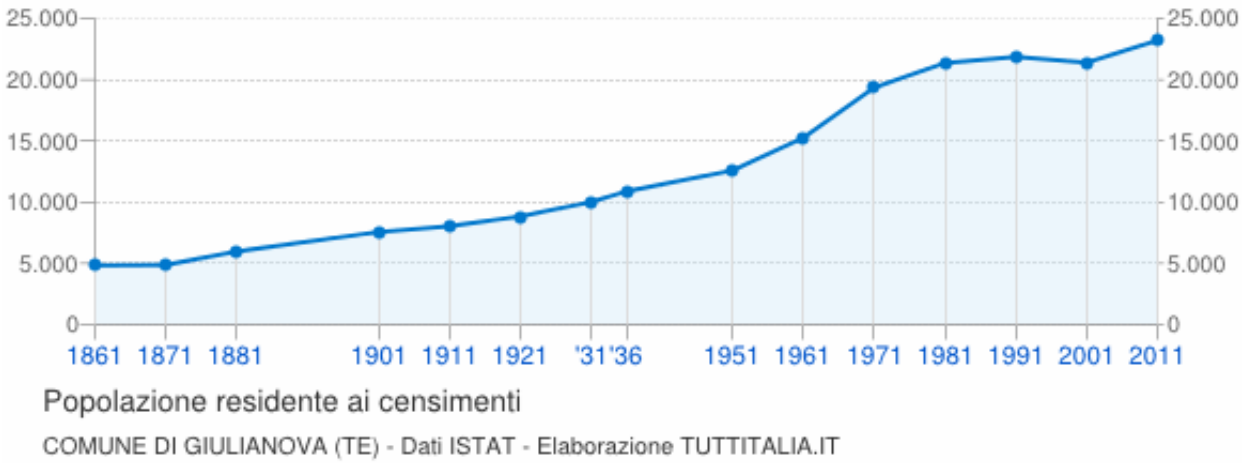
Tabella 4 Classifica dei primi e degli ultimi 50 Comuni dell'Abruzzo ordinata per popolazione.
In MAIUSCOLO i comuni capoluogo di provincia. Dati aggiornati al 01/01/2019 (ISTAT).

| | Comune | Popolazione residenti | Superficie km² | Densità abitanti/km² | Altitudine m s.l.m. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | **TERAMO** | 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 5 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

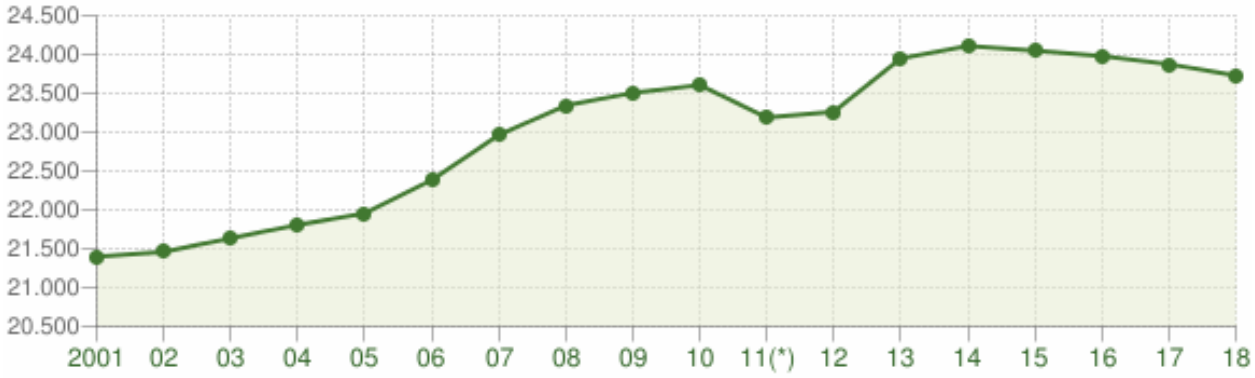
Andamento demografico della popolazione residente nel comune di Giulianova dal 2001 al 2018. Grafici e statistiche su dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno. Il comune ha avuto in passato delle variazioni territoriali. I dati storici sono stati elaborati per renderli omogenei e confrontabili con la popolazione residente nei nuovi confini. In Italia i censimenti delle 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.




ANDAMENTO DEMOGRAFICO

Per quanto riguarda la popolazione, dall'analisi de i 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*** *(1)* | *8 ottobre* | ***23.786*** | *+180* | *+0,76%* | *9.573* | *2,48* |
| ***2011*** *(2)* | *9 ottobre* | ***23.199*** | *-587* | *-2,47%* | - | - |
| **2011** (3) | 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 |

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

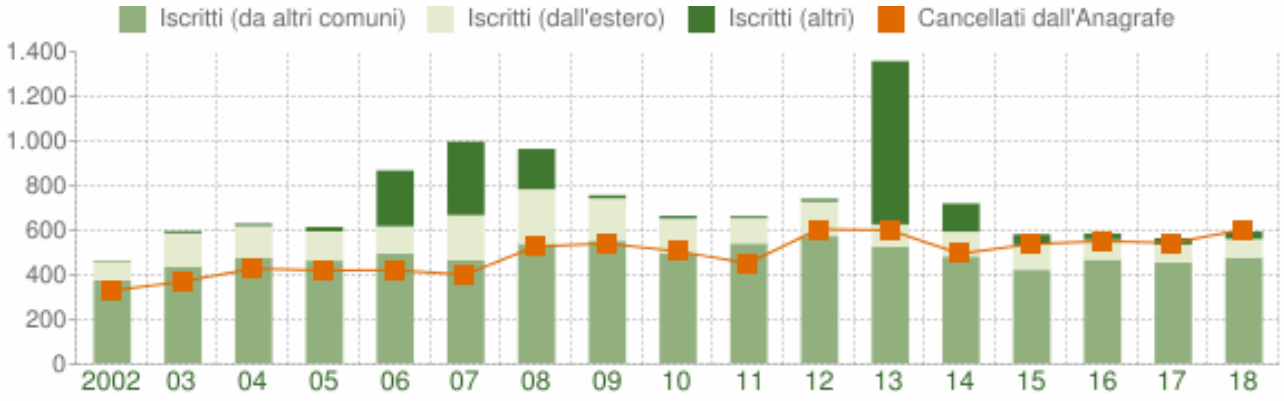
(2) popolazione censita il 9 ottobre 2011, data di riferimento del censimento 2011.

(3) 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)

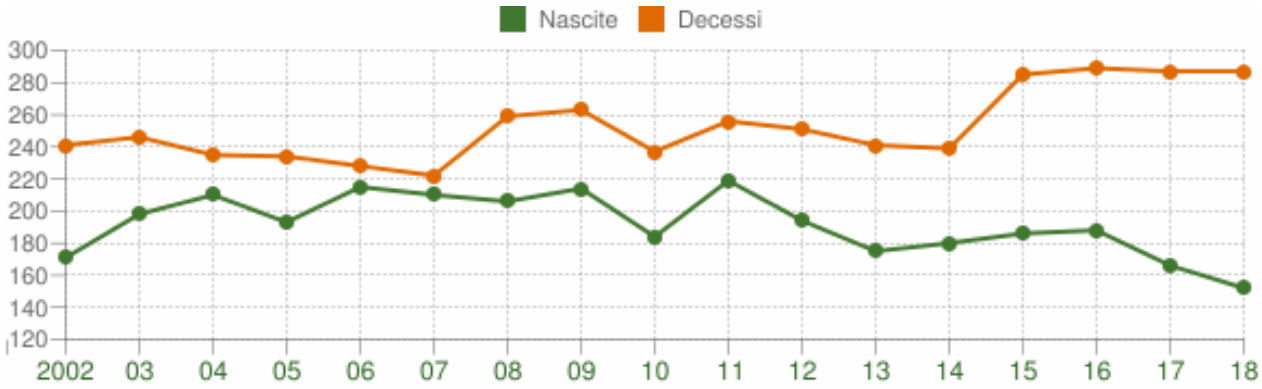



Flusso migratorio della popolazione

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.

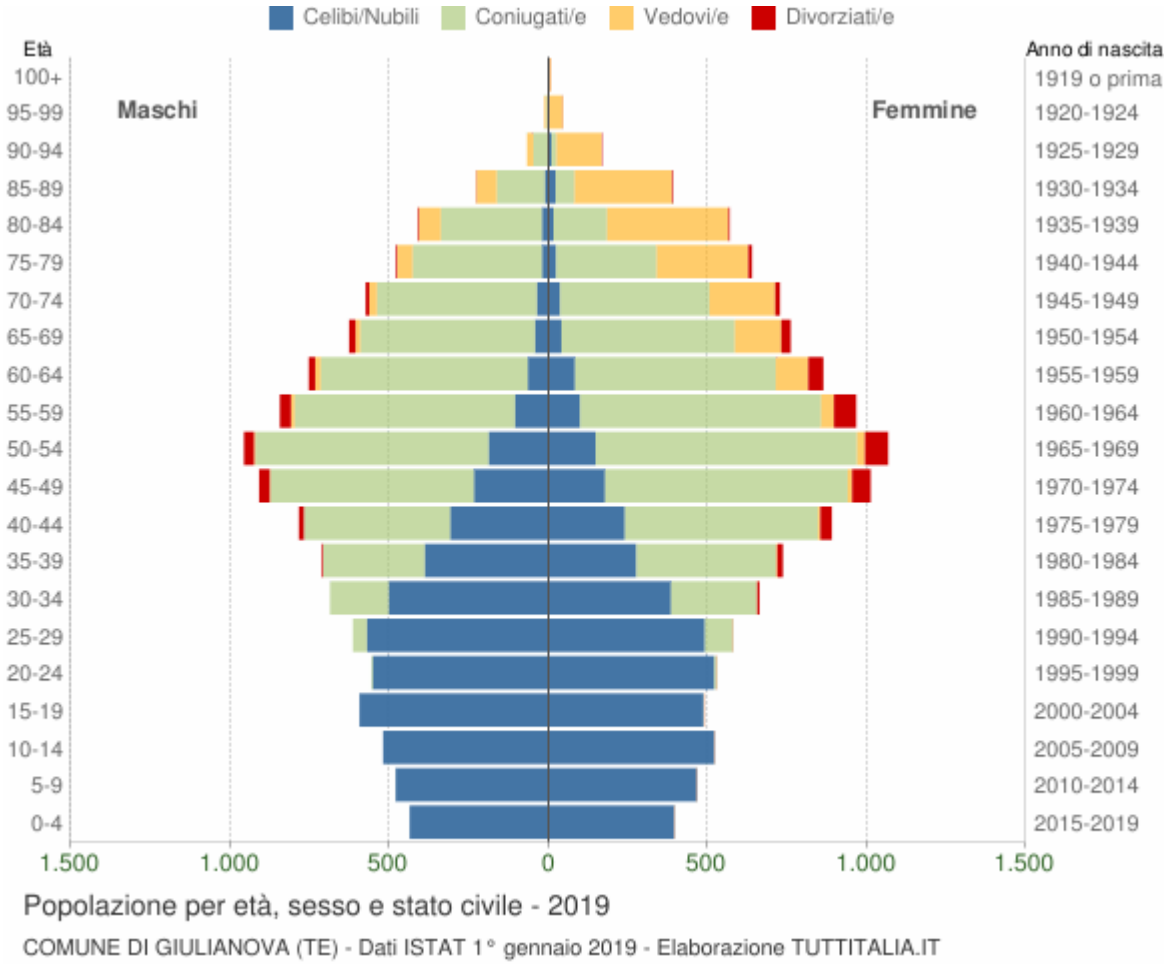



Movimento naturale della popolazione

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, vedovi e divorziati.




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.

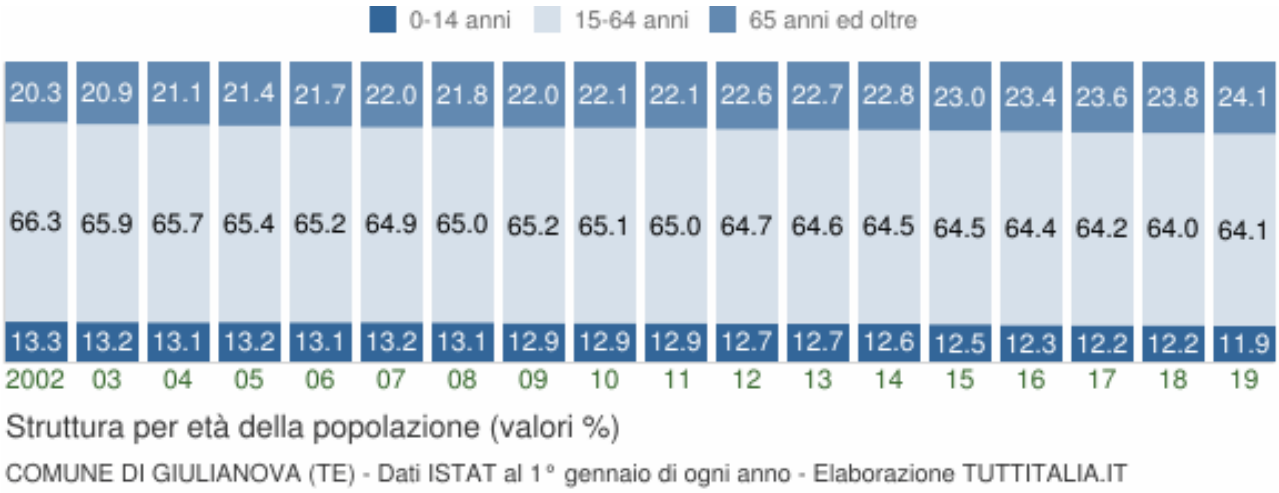
In Italia ha avuto la forma simile ad una piramide fino agli anni '60, cioè fino agli anni del boom demografico.

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

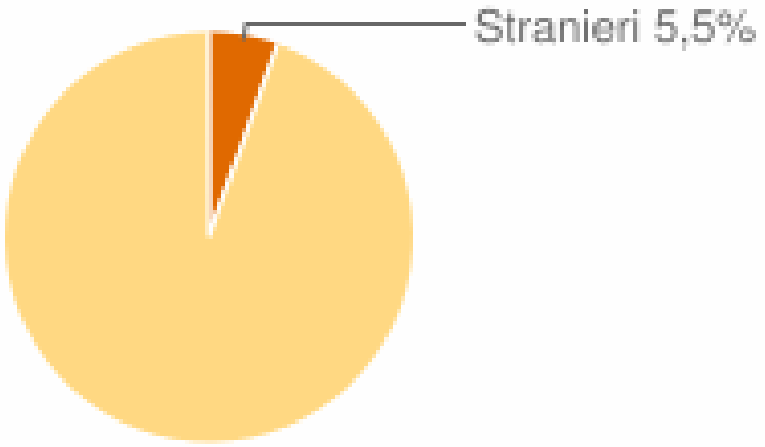
L'analisi della struttura per età di una popolazione considera tre fasce di età: giovani 0-14 anni, adulti 15-64 anni e anziani 65 anni ed oltre. In base alle diverse proporzioni fra tali fasce di età, la struttura di una popolazione viene definita di tipo progressiva, stazionaria o regressiva a seconda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

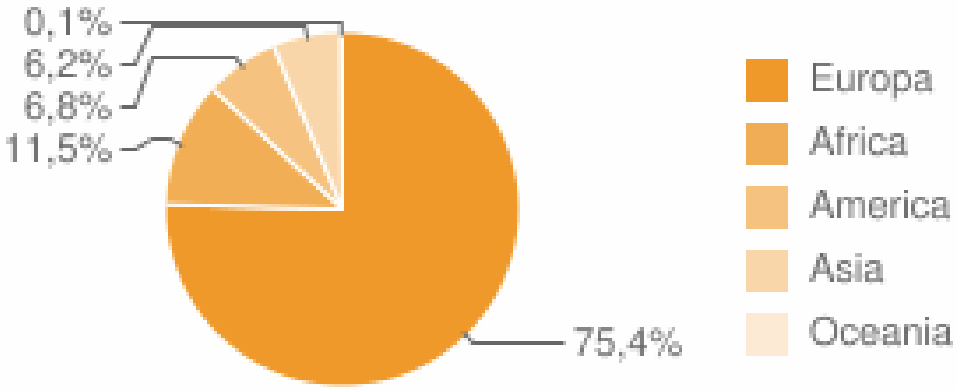
Lo studio di tali rapporti è importante per valutare alcuni impatti sul sistema sociale, ad esempio sul sistema lavorativo o su quello sanitario.

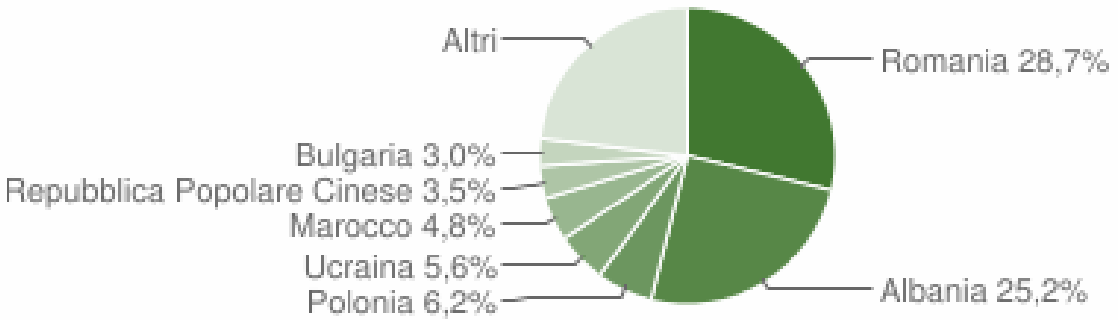



## CITTADINI STRANIERI GIULIANOVA 2019

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%).


Stranieri 5,5%


0,1%
6,2%
6,8%
11,5%
75,4%
Europa
Africa
America
Asia
Oceania


Altri
Romania 28,7%
Bulgaria 3,0%
Repubblica Popolare Cinese 3,5%
Marocco 4,8%
Ucraina 5,6%
Polonia 6,2%
Albania 25,2%

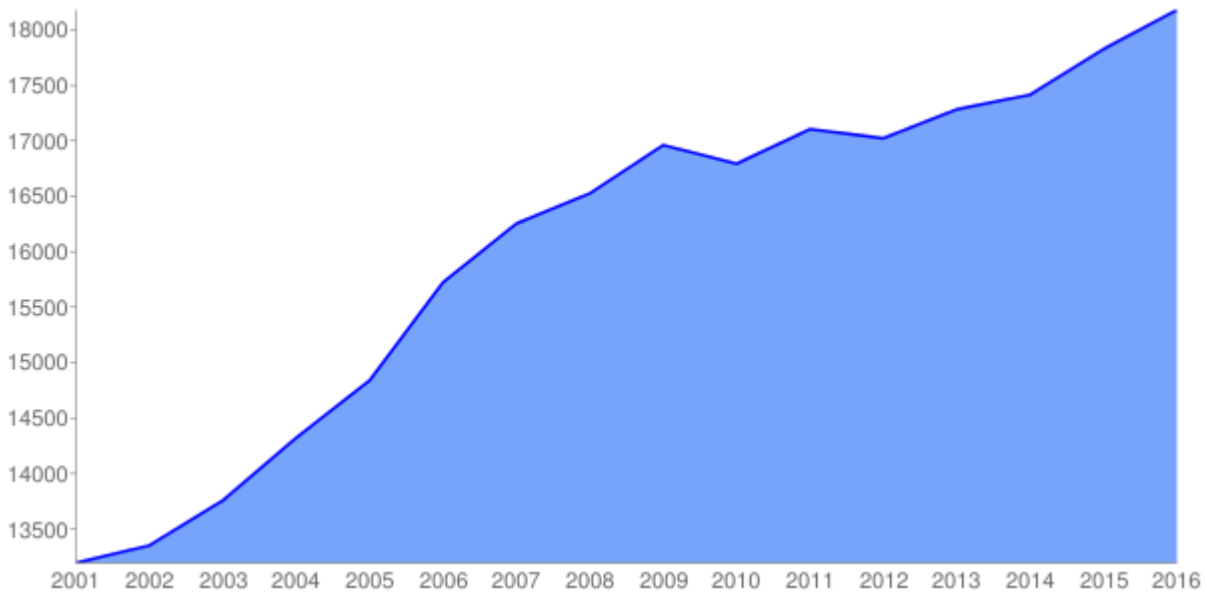



Figura 9 Comune di Giulianova reddito medio 2001-2016 Dati Istat

**Giulianova - Redditi Irpef**

| Anno | Dichiaranti | Popolazione | %pop | Importo | Media/Dich. | Media/Pop. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2001 | 15.450 | 21.398 | 72,2% | 203.850.209 | 13.194 | 9.527 |
| 2002 | 15.654 | 21.459 | 72,9% | 208.997.903 | 13.351 | 9.739 |
| 2003 | 16.112 | 21.634 | 74,5% | 221.659.358 | 13.757 | 10.246 |
| 2004 | 16.157 | 21.806 | 74,1% | 231.382.614 | 14.321 | 10.611 |
| 2005 | 16.157 | 21.955 | 73,6% | 239.749.227 | 14.839 | 10.920 |
| 2006 | 16.159 | 22.383 | 72,2% | 254.072.545 | 15.723 | 11.351 |
| 2007 | 16.771 | 22.963 | 73,0% | 272.585.265 | 16.253 | 11.871 |
| 2008 | 16.774 | 23.343 | 71,9% | 277.183.457 | 16.525 | 11.874 |
| 2009 | 16.721 | 23.505 | 71,1% | 283.607.641 | 16.961 | 12.066 |
| 2010 | 16.827 | 23.606 | 71,3% | 282.551.704 | 16.792 | 11.969 |
| 2011 | 16.843 | 23.188 | 72,6% | 288.074.277 | 17.104 | 12.423 |
| 2012 | 16.657 | 23.263 | 71,6% | 283.541.204 | 17.022 | 12.189 |
| 2013 | 16.567 | 23.949 | 69,2% | 286.329.305 | 17.283 | 11.956 |
| 2014 | 16.310 | 24.110 | 67,6% | 284.040.470 | 17.415 | 11.781 |
| 2015 | 16.215 | 24.050 | 67,4% | 289.049.139 | 17.826 | 12.019 |
| 2016 | 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 6 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 7 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 | 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 8 Redditi e contribuenti per fasce di reddito Dati Istat

Un'analisi della struttura del tessuto produttivo locale può essere effettuata attraverso il calcolo di uno specifico indicatore, l'Indice di Specializzazione Produttiva (ISP) che permette di avere informazioni 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 |
| Guardiagrele | 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 9 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 | 2.908.173.958 | 2.862.608.220 | -4,8 | 10,4 |
| Giulianova | 1.343.323.605 | 1.338.030.581 | -0,4 | 4,9 |
| Guardiagrele | 792.954.180 | 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 10 Valore aggiunto totale nei sistemi locali del lavoro abruzzese

### *9.3 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 10 – 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 ([24]) 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.

[24] 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 11 – 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 egli 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.

## *9.4 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 - M*olo 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 | MONTORIO 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 [illegible] | Petrolpicena | 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 11 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 - M*olo 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 | TE10001G | 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 12 Censimento regionale dei siti a rischio potenziale sottoposti a verifiche ambientali Provincia di Teramo

## *9.5 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.

## *9.6 Qualità acque marine costiere*

In base ai dati del Ministero della salute, nel Comune di Giulianova sono presenti ben due aree non balneabili per inquinamento.

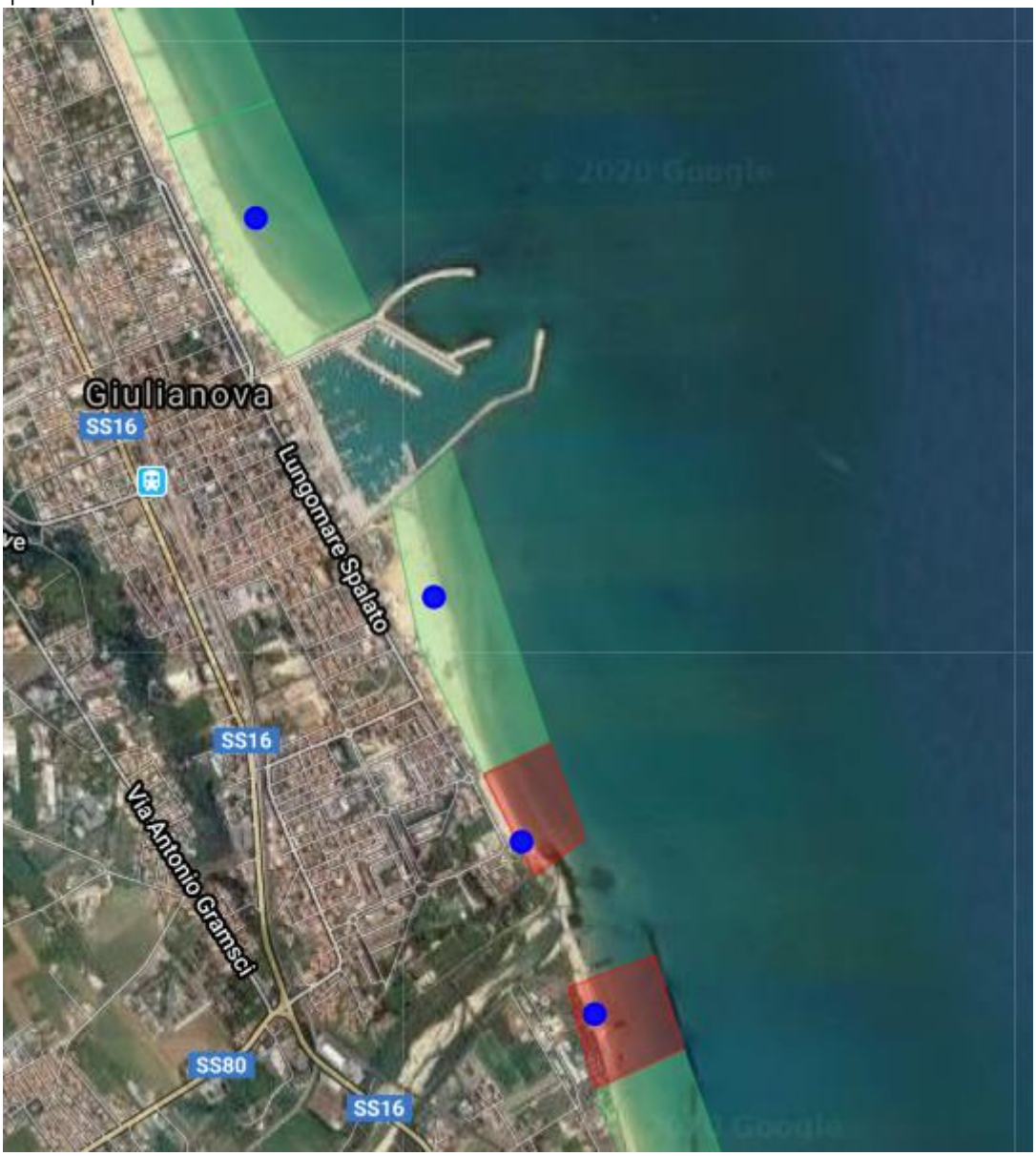



Figura 12 Fonte Portale Acque · Testata di proprietà del Ministero della Salute

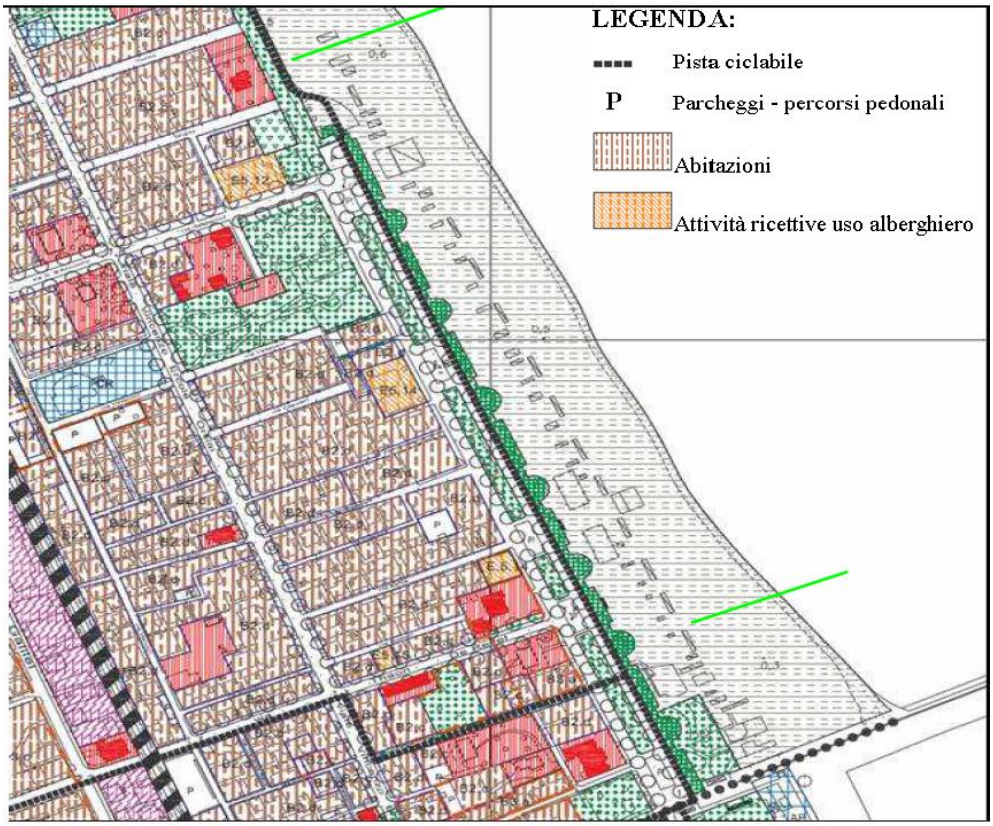
**Aree adibite alla balneazione**

| 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 V.ANCONA | 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* | | **LUNGOMARE ZARA CIVICO n. 7** |
| 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. | ////////////////// |

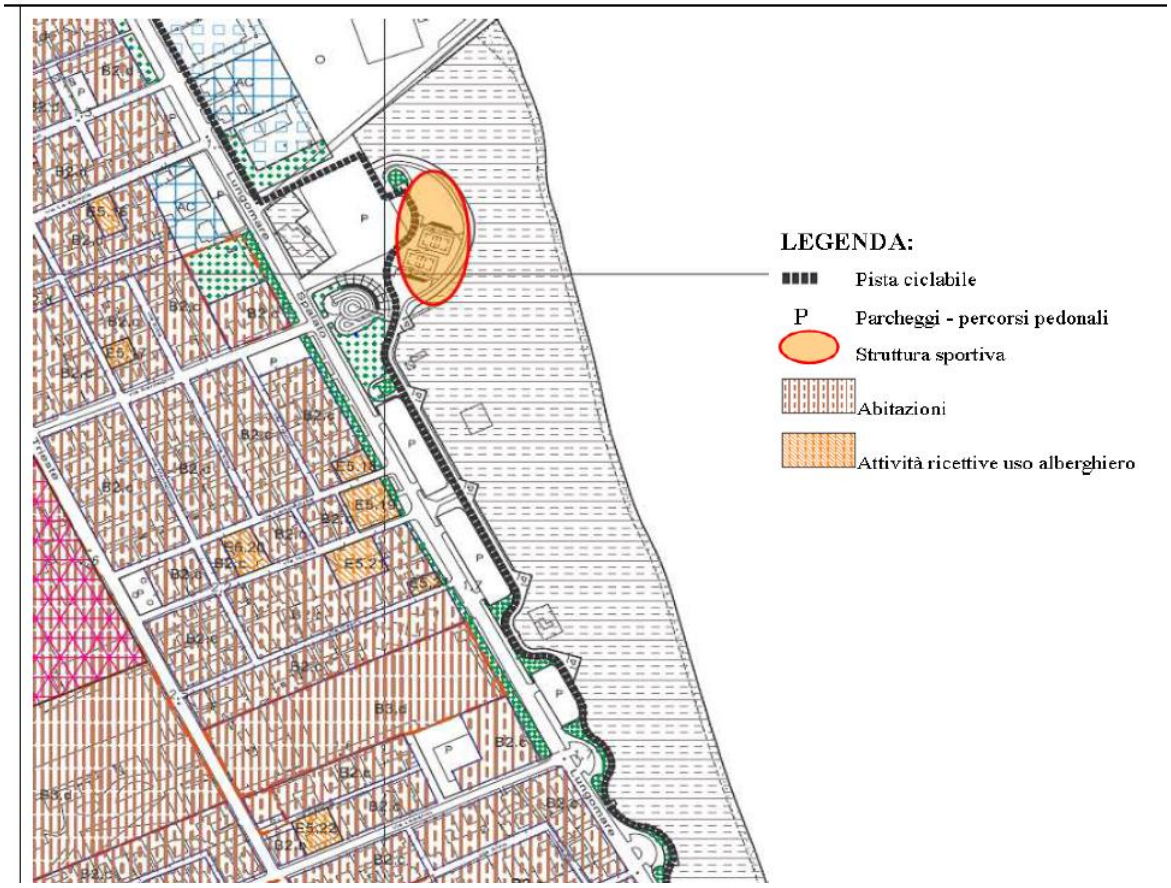


S_IT013067025003

| 1.1 | Dati identificativi | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Denominazione acqua di balneazione* | | **ZONA ANTISTANTE LUNG.RE SPALATO 80** |
| 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 | | |





### *9.7 Consumo di suolo*

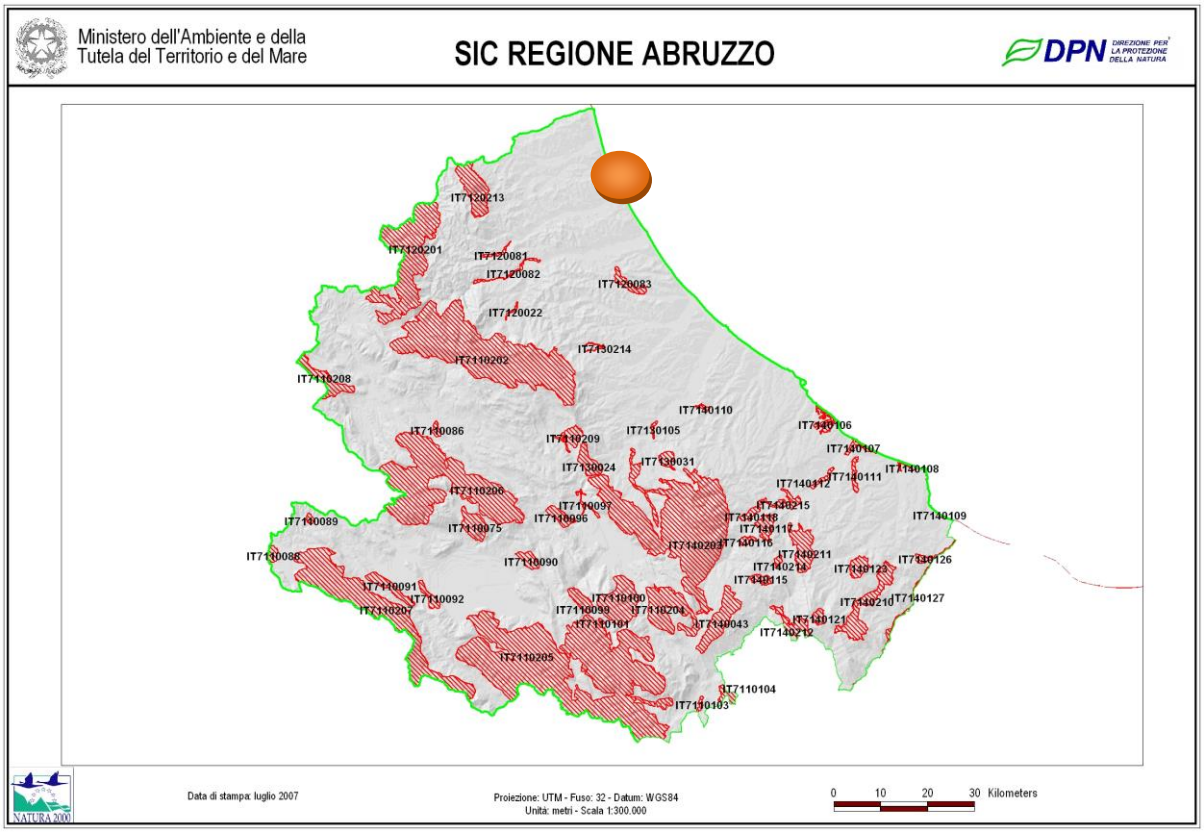
In merito a tale tematica si rimanda agli studi già condotti nel 2003 a supporto del Piano Regolatore Portuale di Giulianova del PRP nella previsione di espletare una procedura di VIA.

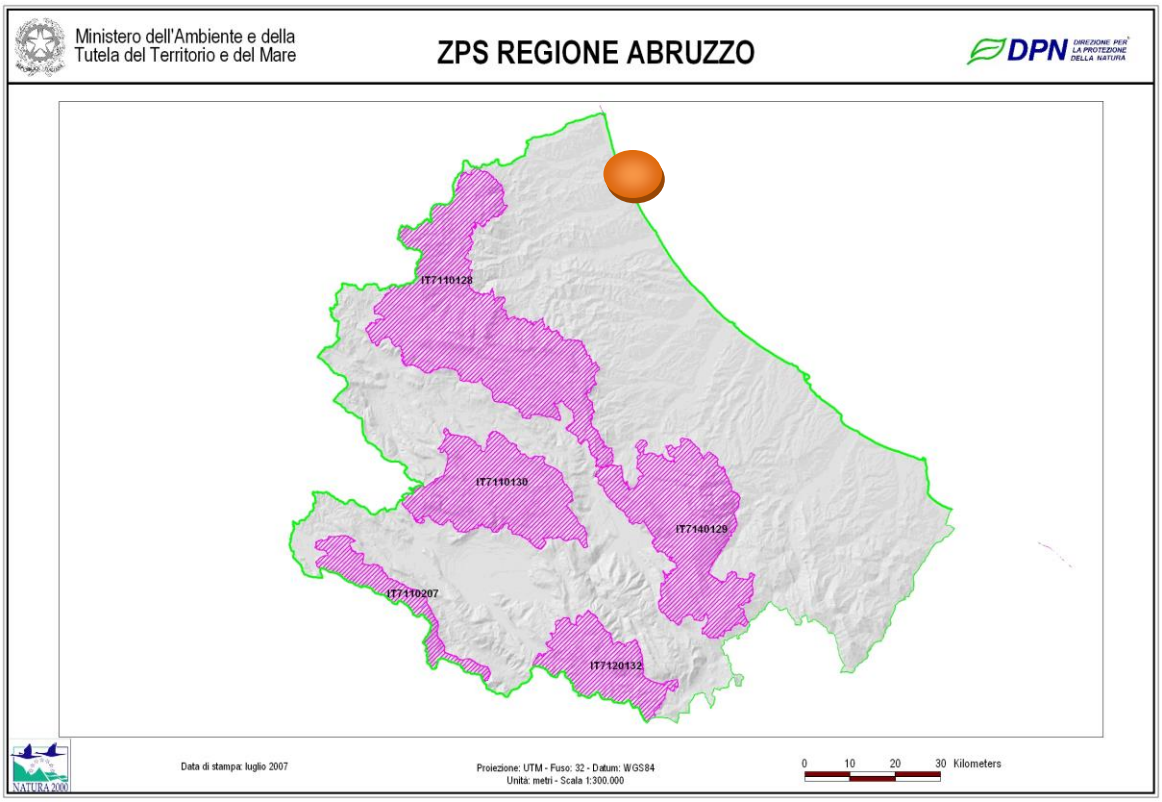
### *9.8 Linea di costa*

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.

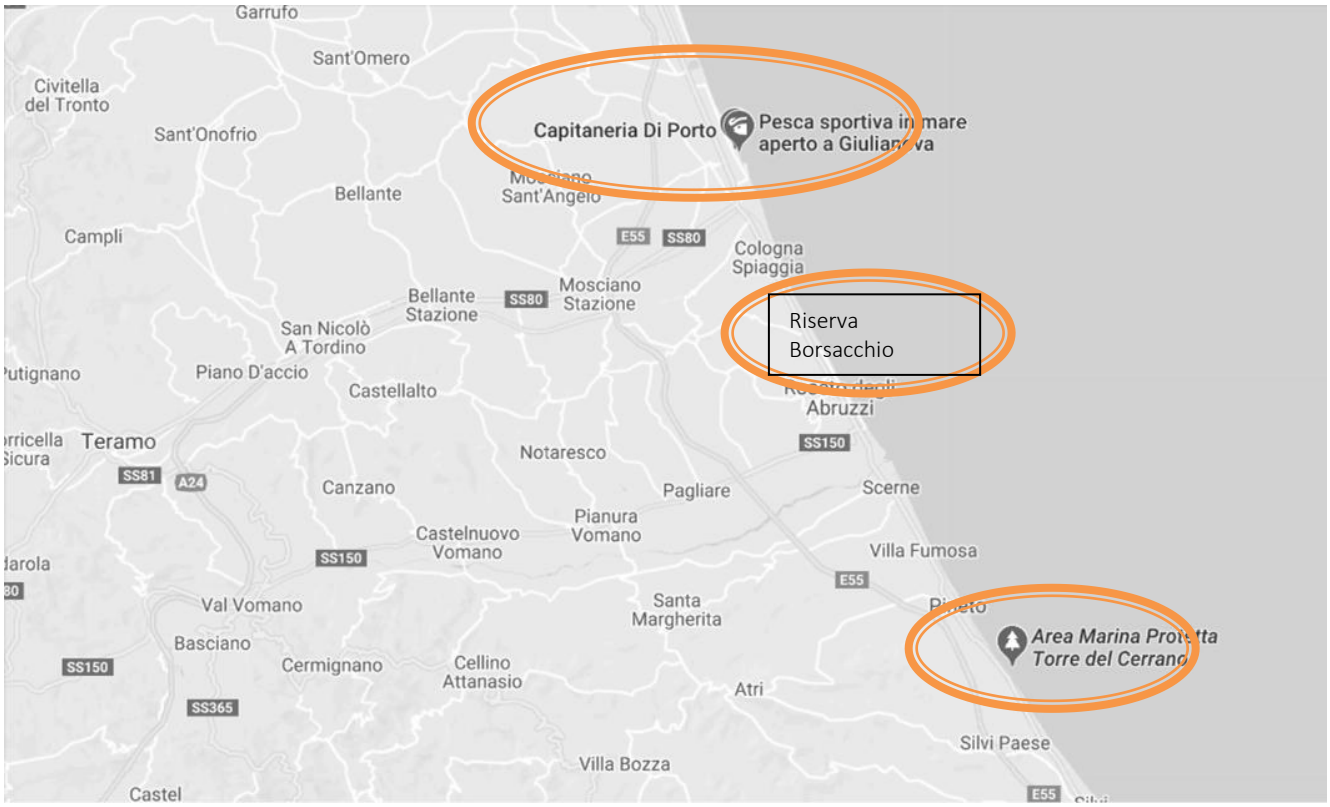
## *9.9 Paesaggio*

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.



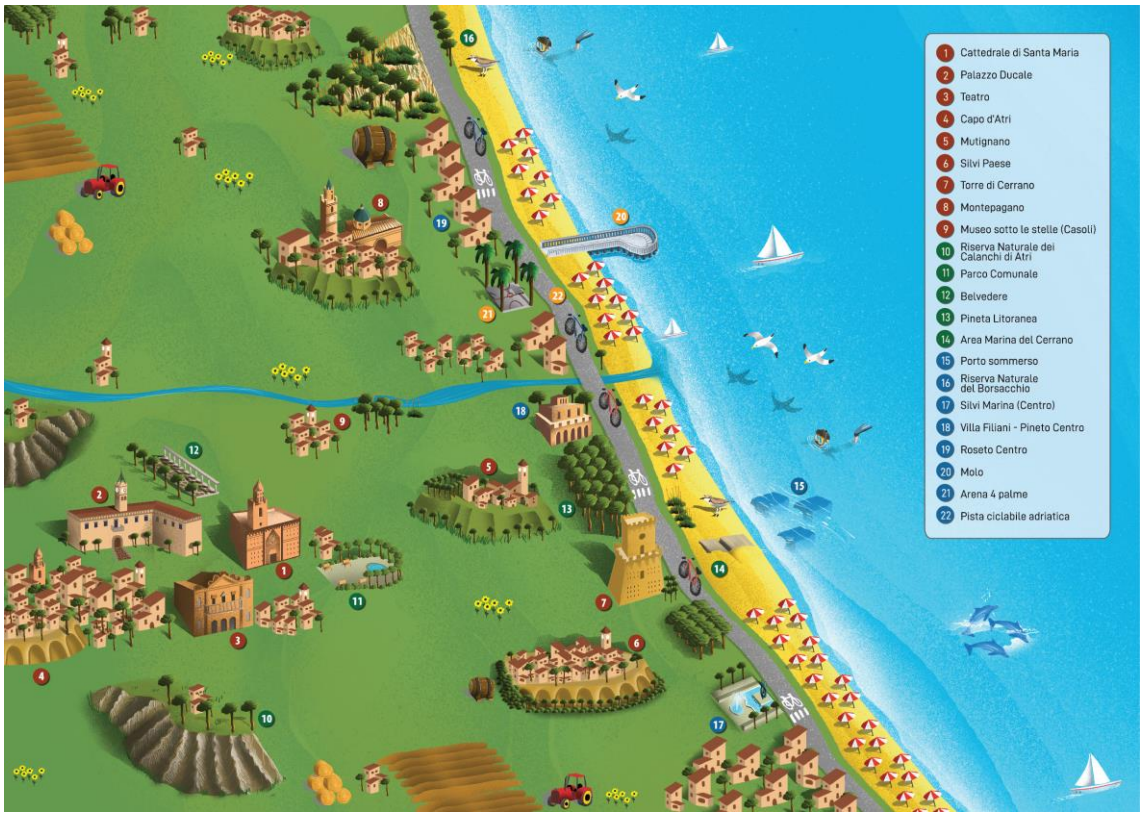




Figura 13 Mappa delle Terre del Cerrano

### *9.10 Tutela Beni Culturali*

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.

### *9.11 Gestione dei rifiuti*

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.

### *9.12 Energia sostenibile*

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.

### *9.13 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). Nel 2007 il numero di posti barca era pari all'11,2% del totale regionale, sul periodo 2006-2009 è rimasto sostanzialmente invariato, circa l'11% 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.

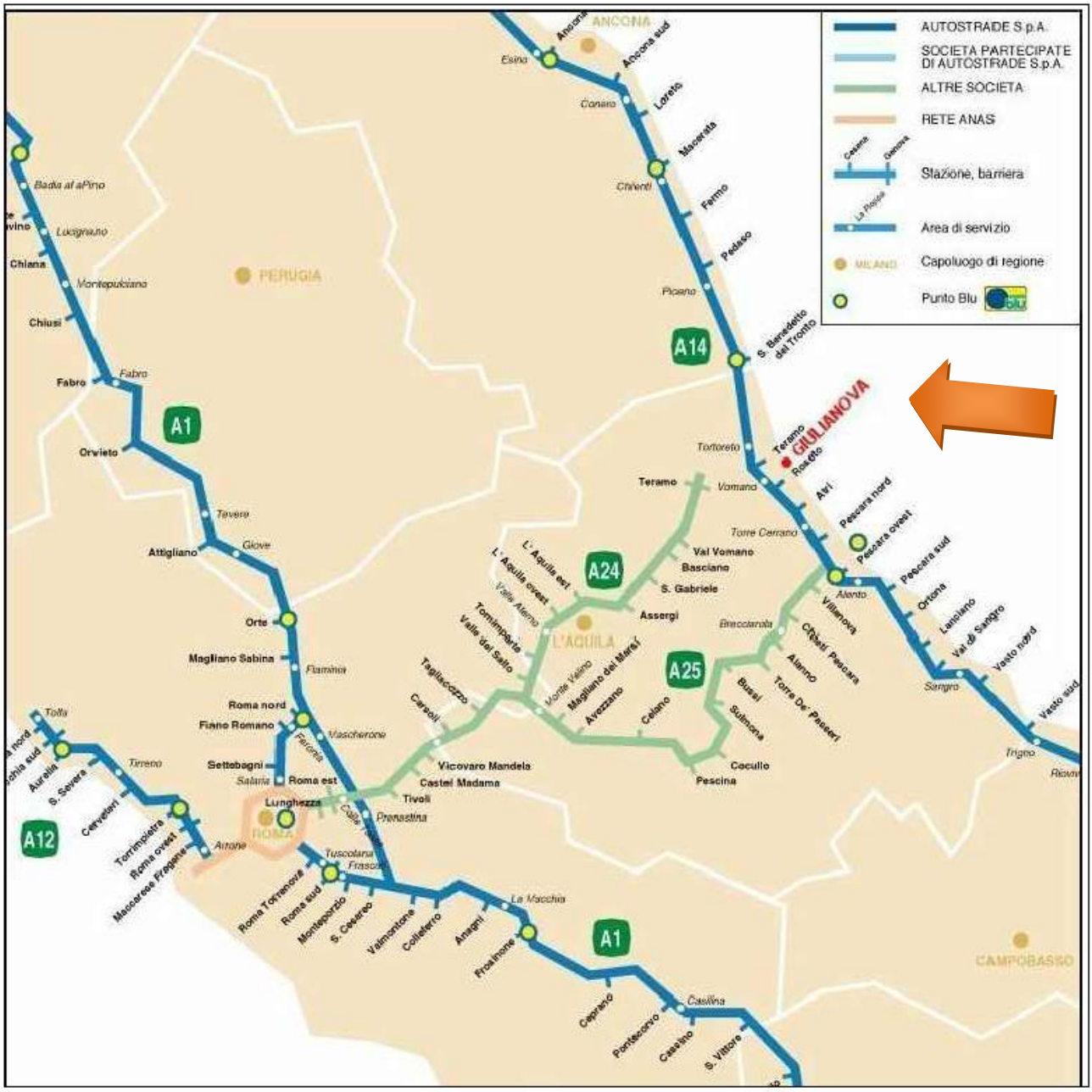



Figura 14 Sistema Autostradale di trasporto PRP 2003

Figura 15 Sistema stradale provinciale e statale PRP 2003

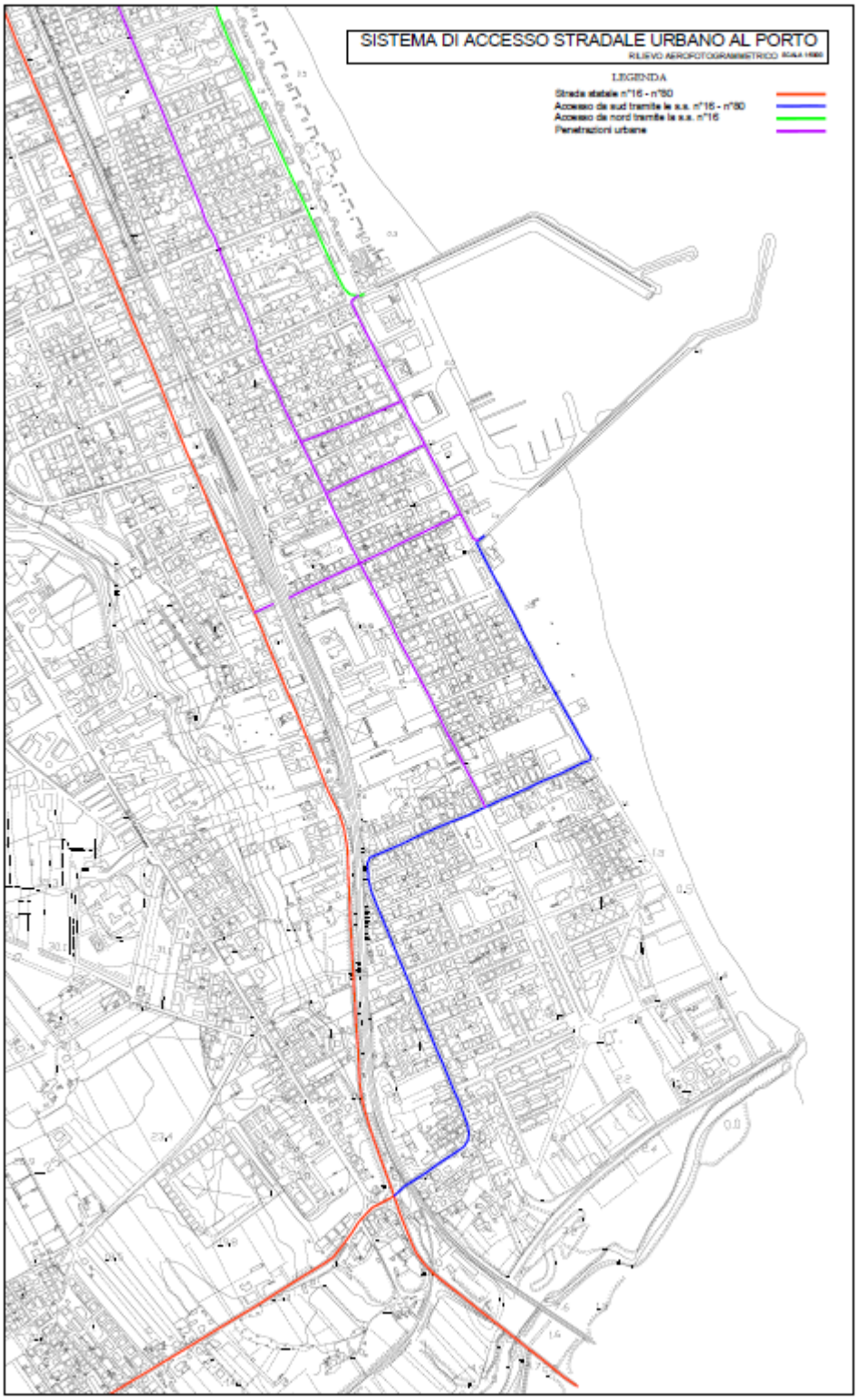



Figura 16 Viabilità di accesso all'area portuale PRP 2003

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 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Sale d'attesa | | Piazzali parcheggio | | Aree commerciali "duty free" | |
| | dalla stazione ferroviaria più vicina | dall'aeroporto più vicino | dal casello autostradale più vicino | 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 13 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 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Serbatoi | | Oleodotti | Serbatoi | | Oleodotti | Silos |
| | | | Numero | Capacità (metri cubi) | Presenza (sì / no) | Numero | Capacità (metri cubi) | Presenza (sì / no) | Numero |
| 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 | - | - | 3 | 80 | no | 4 | 40 | no | 5 |

Tabella 14 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 | Transtainer gommata | Transtainer 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 | - | 7 | 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 15 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 | Lunghezza complessiva (metri) | Superficie totale delle banchine (metri quadrati) | passeggeri | prodotti petroliferi | altre merci liquide | merci secche alla rinfusa | merci in colli | container | RO/RO | altre merci | pescato | diporto | 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 | - | - | - | 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 16 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 IIIª* | 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 |
| 8PC | 525 | *SAN GABRIELE PRIMO* | 9,96 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 529 | *MIRAGE* | 9,92 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 530 | *MORGAN* | 9,84 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 535 | *PLAY BOY* | 9,98 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 538 | *SERENA I^* | 9,97 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 549 | *PAOLO I°* | 9,54 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | -553 | *TONIA III* | 13,39 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 555 | *SANTA RITA II^* | 14,82 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 557 | *ANTEA* | 14,96 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 561 | *SPARVIERO* | 14,75 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 562 | *PIRATA* | 9,89 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 564 | *FANTASTICO* | 14,8 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 565 | *ODISSEA* | 14,52 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 567 | *TONIA* | 9,89 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 570 | *VALENTINO* | 14,2 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 574 | *RAMBO* | 14,93 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | -577 | *SIMONA I* | 14,94 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 578 | *MINERVA II^* | 14,77 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 579 | *LIBECCIO II* | 14,6 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 580 | *SANDOKAN II°* | 14,82 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 586 | *SPEEDY* | 14,75 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 593 | *ADUA* | 14,91 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 601 | *LUIGI PADRE* | 9,95 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 613 | *PUMA* | 9,21 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 614 | *IMPETUOSO* | 9,91 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 628 | *VINCENZO PADRE* | 9,34 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 8PC | 634 | *ZEFIRO* | 9,86 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 9PC | 585 | *MARIA BRUNI* | 9,91 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 9PC | 639 | *MADAME* | 7,32 | X | X | X | X | VONGOLARA |
| 9PC | 592 | *SPARVIERO* | 40,49 | X | X | X | X | STRASCICO |
| 4PC | 607 | *FARO* | 56,75 | X | X | X | X | STRASCICO |
| 4PC | 636 | *SILVIA GIAN* | 13,80 | | | X | X | STRASCICO |
| 4PC | 545 | *VICHINGO* | 70,36 | X | X | X | X | STRASCICO |
| 4PC | 637 | *CAPO HORN* | 9,93 | | | X | X | STRASCICO |
| 4PC | 636 | *SCARAZZA* | 34,99 | | | X | X | STRASCICO |
| 4PC | 621 | *COLUMBIA II* | 7,13 | X | X | X | X | STRASCICO |
| PC | 1221 | *MARLIN BLU* | 29,2 | X | X | X | X | STRASCICO |
| 4PC | 638 | *ROSSELLA* | 14,92 | | | X | X | STRASCICO |
| 9PC | 688 | *ZINGARO* | 6,76 | X | X | X | X | STRASCICO |
| 4PC | 625 | *SIRIO* | 9,90 | X | X | X | | STRASCICO |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 8PC | 585 | *ROBERTA MAURO* | 14,97 | X | X | X | | STRASCICO |
| 4PC | 626 | *DELIO* | 49,96 | X | X | X | | STRASCICO |
| 4PC | 620 | *MARIA LUCIANO* | 8,09 | X | X | X | | STRASCICO |
| 4PC | 385 | *NUOVA GIOVANNA* | 1.70 | X | X | X | X | PICCOLA PESCA |
| 4PC | 407 | *ANGELA* | 1.58 | X | X | X | X | PICCOLA PESCA |
| 4PC | 614 | *TABO'* | 1.47 | X | X | X | X | PICCOLA PESCA |
| 4PC | 603 | *TRINITA'* | 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 | *CAPOCCETTO 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 17 Fonte: Capitaneria di porto, aggiornamento al 30 ottobre 2019.

## *9.14 Clima acustico*

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

## *9.15 Cambiamenti climatici*

**GIULIANOVA**

| Media annuale (1951-2000) | | |
|---|---|---|
| **TEMPERATURA** | | |
| Giorni con gelo | (n°) | **6** |
| Massima assoluta | (°C) | **35.5** |
| Media giornaliera | (°C) | **15.0** |
| Media massime | (°C) | **18.7** |
| Media minime | (°C) | **11.3** |
| Minima assoluta | (°C) | **-5.3** |
| **PRECIPITAZIONE** | | |
| Pioggia totale | (mm) | **639.5** |
| Massima in 1 ora | (mm) | **80.0** |
| Massima in 24 ore | (mm) | **228.0** |
| Giorni piovosi | (n°) | **73** |

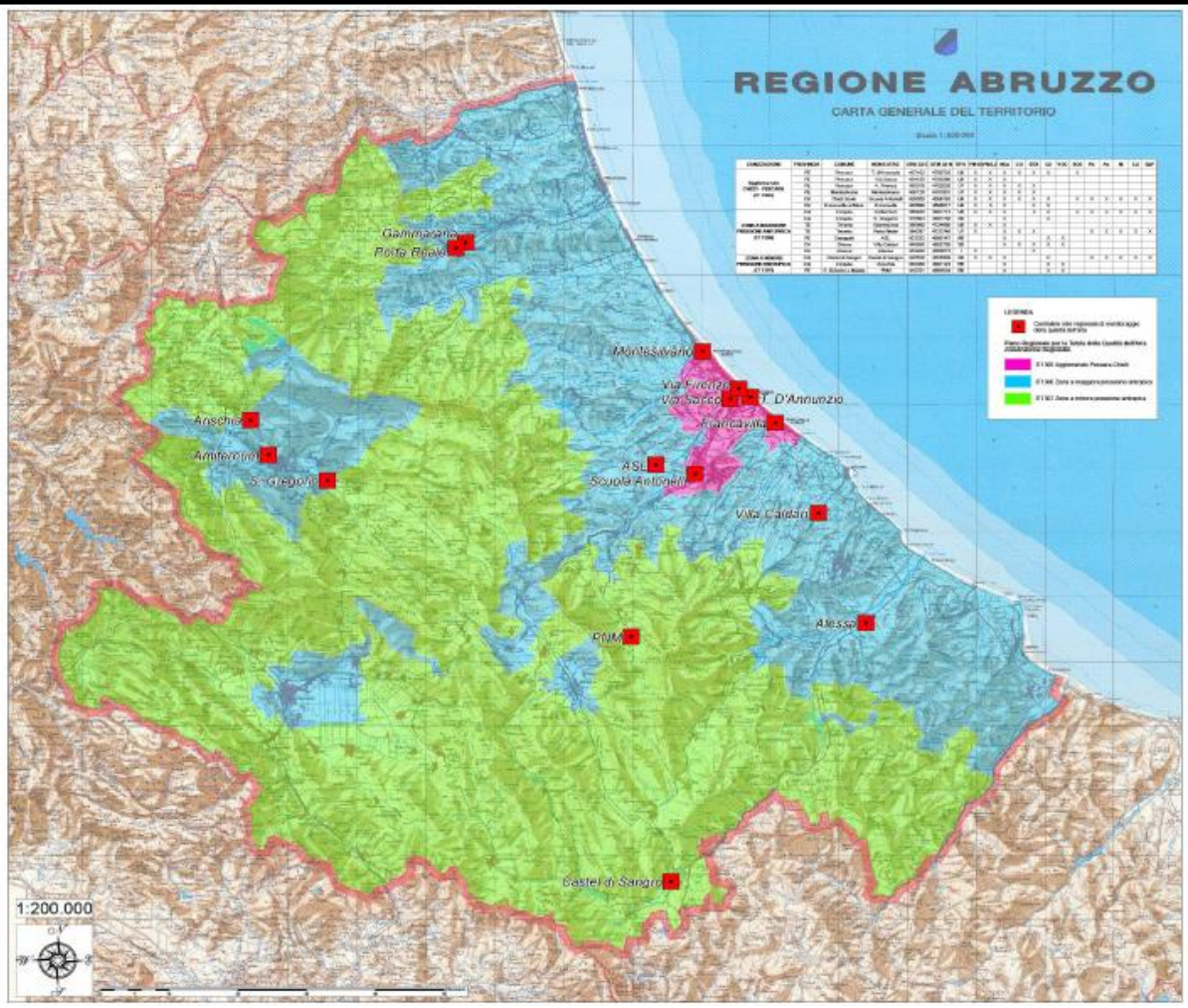
| Media mensile *(1951-2000)* | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **TEMPERATURA** | | | | | | | | | | | | | |
| | | Gen | Feb | Mar | Apr | Mag | Giu | Lug | Ago | Set | Ott | Nov | Dic |
| Giorni con gelo | (n°) | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Massima assoluta | (°C) | 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) | 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) | 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) | 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) | -4.3 | -5.3 | -4.0 | 0.9 | 4.5 | 9.7 | 11.4 | 12.2 | 7.5 | 4.5 | -0.3 | -3.5 |
| **Precipitazione** | | | | | | | | | | | | | |
| | | Gen | Feb | Mar | Apr | Mag | Giu | Lug | Ago | Set | Ott | Nov | Dic |
| Pioggia totale | (mm) | 53.8 | 45.0 | 54.7 | 53.3 | 38.8 | 43.8 | 35.2 | 43.4 | 59.4 | 74.1 | 68.6 | 69.4 |
| Giorni piovosi | (n°) | 6.2 | 6.3 | 6.7 | 6.5 | 5.6 | 5.4 | 4.1 | 4.3 | 5.7 | 6.6 | 7.8 | 8.2 |

Tabella 18 VALORI MEDI CLIMATICI dal 1951 al 2000 a Giulianova

## *9.16 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 | | | | | |
| Agglomerato | PE | Pescara | *Via Sacco* | N 4700366 m | E 434150 m | UB | X | | X | | | | | | | | | |
| CHIETI - PESCARA | PE | Pescara | *V. Firenze* | N 4702020 m | E 435376 m | UT | X | X | X | X | X | | | | | | | |
| (IT 1305) | 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 | | | | | | |
| | AQ | L'Aquila | *Amiternum* | N 4691713 m | E 366938 m | UB | X | X | X | | X | X | X | X | X | X | X | X |
| ZONA A | AQ | S Gregorio | *S Gregorio* | N 4687738 m | E 375604 m | SB | | | X | | X | X | | | | | | |
| MAGGIORE | TE | Teramo | *Gammarana* | N 4724660 m | E 395690 m | UB | | X | X | | X | | | | | | | |
| PRESSIONE ANTROPICA | TE | Teramo | *Porta Reale* | N 4723748 m | E 394297 m | UT | X | | X | X | | | | X | X | X | X | X |
| (IT 1306) | 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 | | | | | | | |
| ZONA A MINORE | AQ | Castel di Sangro | *Castel di Sangro* | N 4625609 m | E 425526 m | SB | X | X | X | X | | X | | X | X | X | X | X |
| PRESSIONE ANTROPICA | AQ | L'Aquila | *Arischia* | N 4697123 m | E 364389 m | RB | | | X | | X | X | | | | | | |
| (IT 1307) | PE | S.Eufemia a Maiella | *PNM* | N 4663534 m | E 419701 m | RB | | | X | | X | X | | | | | | |



# 10 GLI SCHEMI DI PIANO E LE POSSIBILI ALTERATIVE

Nella scelta della impostazione pianificatoria per il Piano Regolatore Portuale di Giulianova, in prima istanza è stata considerata la strutturazione dell'imboccatura portuale come elemento direttrice del sistema di sviluppo dell'intera infrastruttura. In questa sede si tralascia l'approfondimento di tali riflessioni (**vedasi Relazione Generale**) che hanno portato alla definizione della soluzione tecnica e della configurazione scelta (a moli convergenti, soluzione C) in quanto tale impostazione attualmente è realizzata e quindi non appartiene all'ambito delle alternative su cui impostare la riflessione. E' evidente considerare che lo schema attualmente realizzato, di cui si valuta positivamente l'impostazione, riduce i gradi di libertà della scelta successiva della zonizzazione funzionale del piano.

## *10.1 Le alternative di conformazione dell'imboccatura portuale*

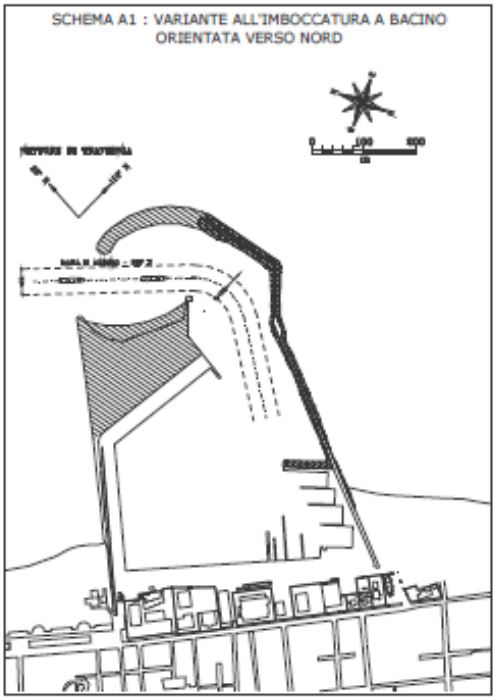
La scelta solutiva dell'imboccatura e della conformazione esterna della struttura portulale ha affrontato e comparato comunque le tematiche ambientali, tecniche ed economiche effettuando la scelta tra 5 modelli possibili.

- Schema A: Imboccatura a bacino orientata verso nord;
- Schema A1: Variante allo schema A
- Schema B: Imboccatura a bacino orientata verso sud;
- Schema C: Imboccatura a moli convergenti;
- Schema C1: Variante allo schema C (Imboccatura a moli convergenti protetta da antemurale)

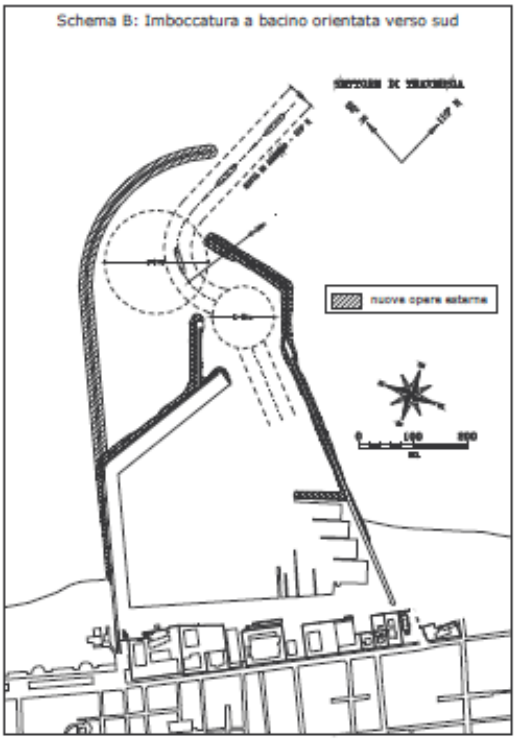
Si riportano di seguito le impostazioni planimetriche descrittive delle soluzioni alternative per la definizione della imboccatura del Porto e la tabella dei pesi che parametrizza i criteri di scelta

Come si evince dalla tabella che segue, la configurazione C a moli convergenti risulta la migliore nel caso si prendano in esame i soli fattori ambientali, i soli fattori economici o tutti i fattori contemporaneamente con peso unitario.

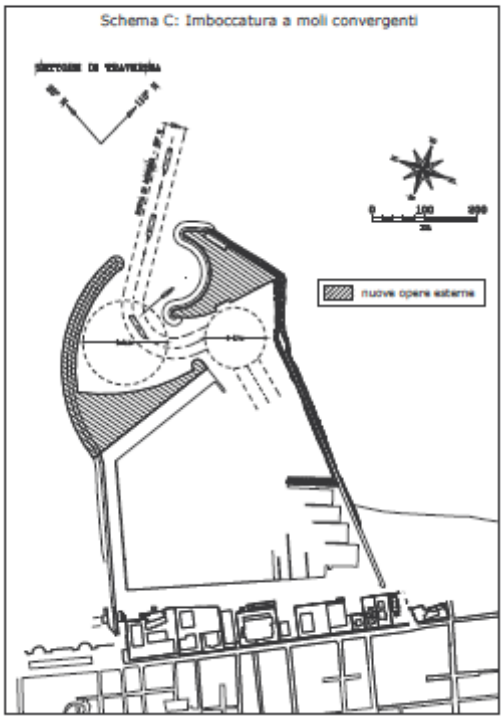
*Schema A1: Variante allo schema A*



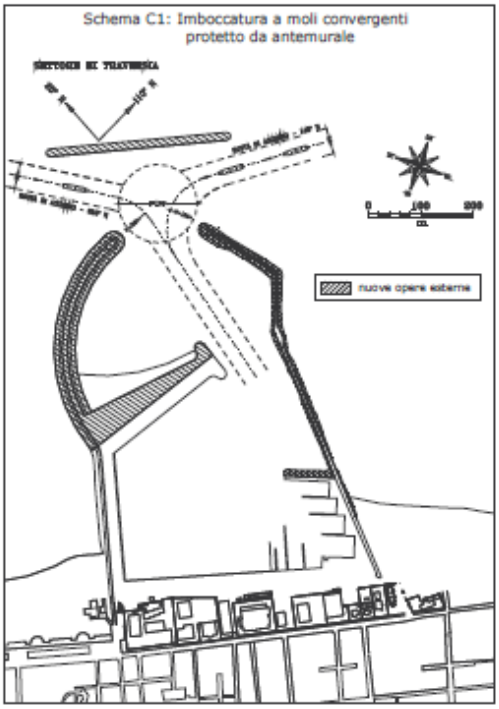

*Schema B: Imboccatura a bacino orientata verso sud*



*Schema C: Imboccatura a moli convergenti*




*Schema C1: Variante allo schema C (Imboccatura a moli convergenti protetta da antemurale)*




I criteri presi in considerazione sono stati:

- Impatto del porto sulla spiagge adiacenti, inteso come possibili modifiche che il porto può indurre sul trasporto solido costiero e quindi sulla forma planimetrica delle spiagge. Nell'ambito di questo fattore si deve tenere conto anche della possibilità che i sedimenti, messi in sospensione dalle mareggiate di maggiore intensità, possano aggirare le opere portuali.

- Interferenza del porto con la fruizione turistica delle spiagge, intesa come interferenza tra le rotte di accesso al porto e l'utilizzo balneare delle spiagge. c) Impatto del porto sulla qualità delle acque costiere, inteso come possibili modifiche che il porto può indurre alla qualità delle acque costiere.
- Impatto visivo, inteso come la limitazione del campo visivo di un osservatore posto sulle spiagge adiacenti al porto esercitata dalle nuove opere esterne portuali. Si è ritenuto opportuno in questa fase prendere in esame solo questo aspetto dell'impatto visivo rimandando a quella successiva una valutazione di impatto visivo di tipo complessivo.
- Sedimentazione dell'imboccatura portuale
- Navigabilità, intesa come la difficoltà che incontrano le imbarcazioni a compiere le manovre di ingresso ed uscita dal porto anche con condizioni meteo-marine avverse.
- Sicurezza/confort delle imbarcazioni all'ormeggio, determinata dal livello di penetrazione del moto ondoso all'interno dello specchio d'acqua portuale. Nell'ambito di questo fattore si deve tenere conto anche della risacca portuale che può essere generata dalle onde lunghe riflesse dalla spiagge limitrofe al porto.
- Costo di costruzione delle opere esterne portuali.

*Risultati analitici del confronto*

| | Fattori Ambientali | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Fattore** | a: Impatto spiaggia | | b: Interferenza fruizione | | c: Impatto acqua | | d: Impatto visivo | | **Risultato** |
| **Soluzione** | Valut. | Peso | Valut. | Peso | Val. | Peso | Val. | Peso | |
| A | -1.71 | 1 | -0.43 | 1 | -1.28 | 1 | -1.14 | 1 | -4.56 |
| A1 | 0.71 | 1 | 0.14 | 1 | -0.57 | 1 | -0.28 | 1 | 0,0 |
| B | -2.00 | 1 | -0.86 | 1 | 0.00 | 1 | -1.43 | 1 | -4,29 |
| C | 1.00 | 1 | 0.71 | 1 | 1.00 | 1 | -0.57 | 1 | 2,14 |
| C1 | -1.71 | 1 | -0.85 | 1 | -1.00 | 1 | -1.14 | 1 | -4,70 |

| | Fattori Tecnici | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Fattore** | e: Sedimen. | | f: Navigabilità | | g: Sic. Ormeggio | | **Risultato** |
| **Soluzione** | Val. | Peso | Val. | Peso | Val. | Peso | |
| A | -1.28 | 1 | 0.00 | 1 | 1.43 | 1 | 0,15 |
| A1 | 0.14 | 1 | -0.14 | 1 | 1.21 | 1 | 1,21 |
| B | -0.28 | 1 | 0.71 | 1 | 2.00 | 1 | 2,43 |
| C | 0.85 | 1 | -1.14 | 1 | 1.28 | 1 | 0,99 |
| C1 | -1.00 | 1 | -0.57 | 1 | 2.00 | 1 | 0,43 |

| | Fattori Economici | | |
|---|---|---|---|
| **Fattore** | h: Costo | | **Risultato** |
| **Soluzione** | Val. | Peso | |
| A | -0.14 | 1 | -0.14 |
| A1 | -0.85 | 1 | -0.85 |
| B | -2.00 | 1 | -2.00 |
| C | -1.28 | 1 | -1.28 |
| C1 | -2.00 | 1 | -2.00 |

| **Soluzione** | **Risultato complessivo** |
|---|---|
| A | -4.55 |
| A1 | 0.36 |
| B | -3.86 |
| C | 1.85 |
| C1 | -6.27 |

Tab. 1 – Ottimizzazione dell'imboccatura portuale. Risultati del confronto nel caso di pesi unitari

### *10.2 Le alternative di Piano per la zonizzazione delle aree interne alla struttura portuale.d*

Per la scelta della zonizzazione delle opere interne portuali il PRP ha preso ha effettuato la comparazione tra 5 impostazioni (lay out) alternative.

Per la comparazione delle soluzioni si sono presi in considerazione i seguenti fattori che vengono distinti per tipologia

Fattori di tipo tecnico

- Sicurezza delle attività che vengono svolte all'interno dell'area portuale. Con tale fattore si intende evidenziare la necessità di delimitare fisicamente le aree portuali ove vengono svolte attività che possono costituire un pericolo per i non addetti alle stesse attività (zona cantieri, zona pesca e travel-lift) o che per motivi di sicurezza devono essere dotate di accessi controllati (varco doganale nella zona passeggeri, varchi veicolari marina, ecc.).
- Interferenza tra le varie attività che si esplicano nel porto, intesa come possibili sovrapposizioni tra attività non compatibili tra di loro che potrebbero causare problemi di gestione delle attività portuali. Ad esempio interferenza tra travel-lift e marina, interferenza tra scalo di alaggio pubblico e marina, ecc..
- spazi dedicati alle attività connesse con la pesca. d) Spazi dedicati all'attività cantieristica. e) Spazi dedicati al diporto nautico (marina). f) Spazi dedicati al traffico passeggeri. g) Capacità della nuova disposizione delle opere interne portuali di far fronte a possibili sviluppi

Fattori di tipo urbanistico

- Integrazione porto-città (waterfront). Tale fattore tiene conto anche degli spazi dedicati alla fruizione pubblica con l'obiettivo di integrare il porto nella vita cittadina.
- Ottimizzazione e potenziamento Viabilità interna e parcheggi.
- Efficienza del raccordo con la viabilità esterna.
- Equilibrio tra lo sviluppo portuale e le vocazioni della città.
- Conservazione di elementi portuali di interesse storico.

Fattori di tipo ambientale

- Risparmio di suolo e di nuove superfici marine;
- Riutilizzo dei materiali provenienti dal dragaggio portuale; riduzione dell'impatto visivo delle opere, inteso come visione di insieme del porto;
- Inquinamento acustico, inteso come impatto delle attività più rumorose che si esplicano all'interno del porto sulla vita cittadina

In primo luogo si è ritenuto concordemente che fosse necessario separare l'area da destinare alla pesca da quella da destinare al diporto nautico. Tale necessità deriva dal fatto che i due tipi di attività, pur utilizzando imbarcazioni di dimensioni paragonabili, hanno esigenze completamente differenti difficilmente conciliabili tra loro. Tale separazione è stata effettuata destinando il molo nord alla pesca e la banchina di riva al diporto nautico. La scelta di collocare sulla banchina di riva il diporto nautico è scaturita dalla considerazione che tale tipo di attività è quella che si concilia meglio con la fruizione turistica dei visitatori esterni al porto. Infatti l'area pesca per motivi di sicurezza deve necessariamente

essere interdetta ai visitatori esterni. Si sono valutate anche soluzioni alternative come ad esempio quella di spostare la pesca sul molo sud. Tali soluzioni sono state scartate a priori perché avrebbero richiesto una considerevole modifica delle opere portuali esistenti con conseguenti elevati costi di intervento.

Allo scopo di risolvere i problemi attualmente lamentati dai pescatori, che essenzialmente riguardano la necessità di assicurare ad ogni peschereccio un fronte di accosto indipendente con la possibilità di effettuare in modo autonomo e in un qualsiasi momento della giornata operazioni di carico e scarico delle imbarcazioni, è risultato necessario aumentare lo sviluppo dei fronti di accosto da destinare alla zona pesca. Ciò è stato ottenuto realizzando un nuovo terrapieno disposto parallelamente all‘attuale tratto terminale del molo nord. Nell‘area pesca ciascun posto barca verrà dotato di un pontile laterale (—finger“) che consentirà di effettuare anche lateralmente le operazioni di carico e scarico delle imbarcazioni. Si evidenzia inoltre che i finger, non richiedendo l‘impiego di corpi morti per l‘ormeggio delle imbarcazioni, semplificano enormemente le operazioni di accosto dei pescherecci migliorandone la sicurezza dell‘ormeggio.

Sulla base di questa scelta sono state elaborate le cinque soluzioni alternative di layouts:

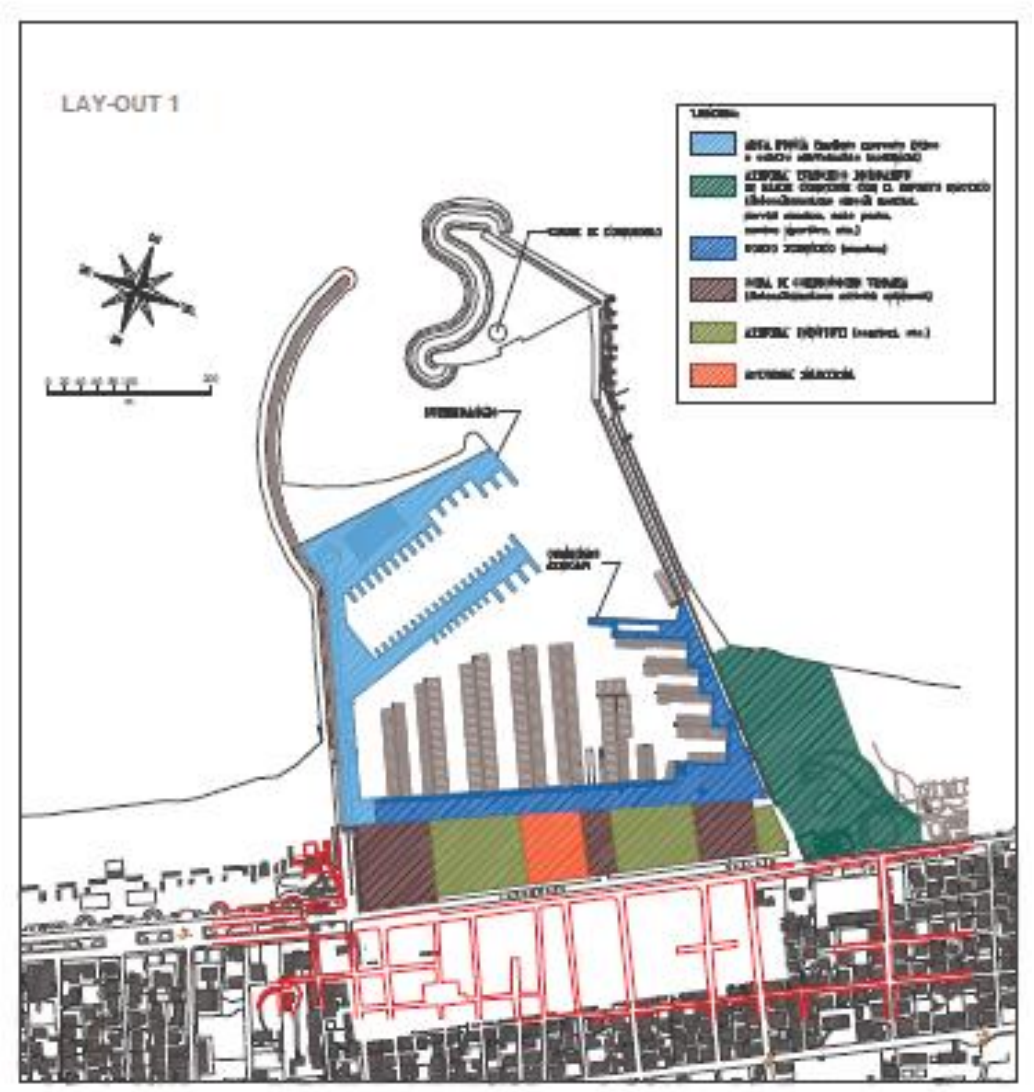
- Lay-out 1;
- Lay-out 2;
- Lay-out 2a;
- Lay-out 3;
- Lay-out 3a;

In sintesi, tutti i lay-out presentano i seguenti elementi comuni:

- imboccatura portuale del tipo a moli convergenti, che include un terrapieno localizzato sul tratto terminale del molo sud, ove viene ubicata la torre di controllo del porto;
- localizzazione della pesca professionale e amatoriale nell‘area nord-ovest del porto. Questa area comprende tutto il molo nord (incluso l‘allargamento dell‘attuale tratto terminale del molo) e un nuovo terrapieno di forma rettangolare disposto parallelamente all‘esistente tratto terminale del molo nord; spostamento del mercato ittico e delle attività connesse al trattamento dei molluschi dalla banchina di riva alla zona destinata alla pesca;
- spostamento della stazione di rifornimento del carburante (bunkeraggio) dalla banchina di riva alla testata del tratto terminale del molo nord;
- localizzazione del diporto nautico (marina) sulla banchina di riva;
- localizzazione dell‘ormeggio dell‘aliscafo sul prolungamento del piccolo terrapieno esistente a delimitazione dell‘attuale bacino turistico;

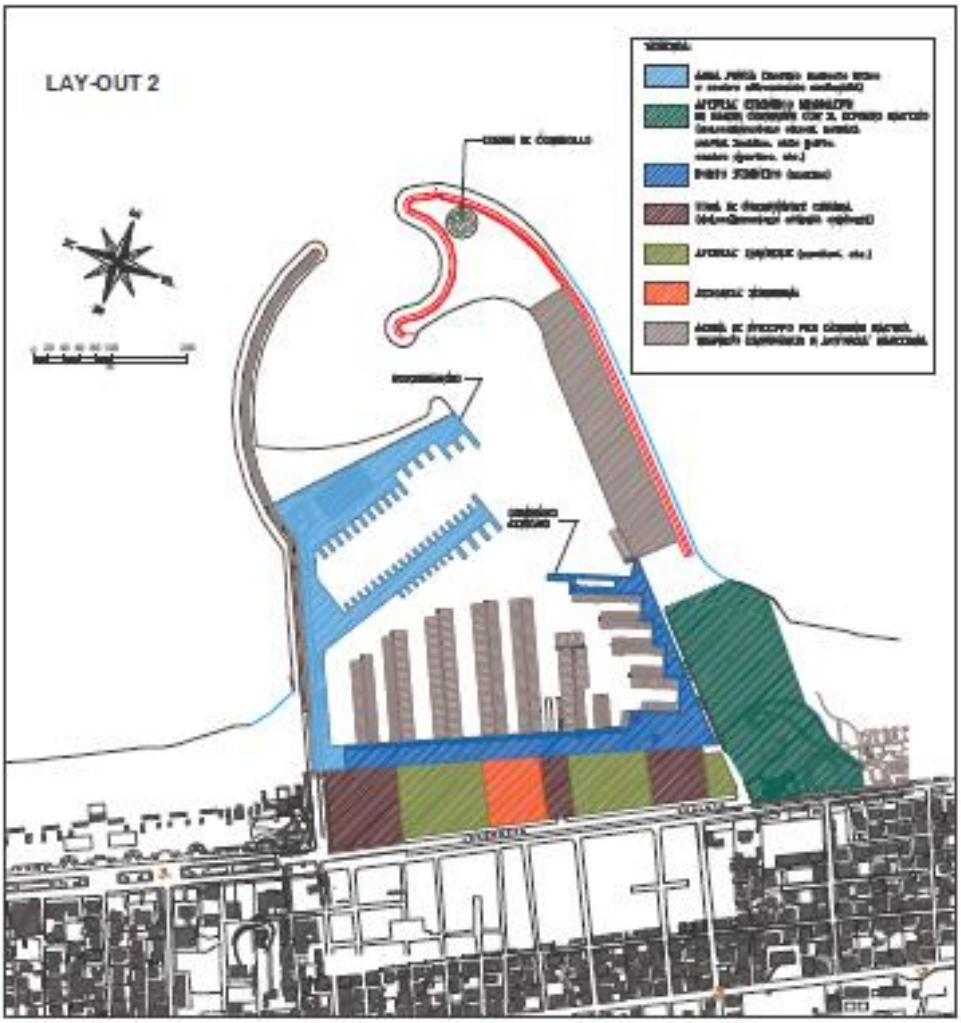
- localizzazione di attività turistico-ricreative in parte connesse al diporto nautico, sul terrapieno esistente sito all'esterno del molo Sud (servizi a supporto del marina, circoli nautici, centro sportivo, ecc.).
- creazione di tre zone dette di —connessione urbana" localizzate a nord, in posizione centrale e a sud della banchina di riva.

*Lay-out 1.*



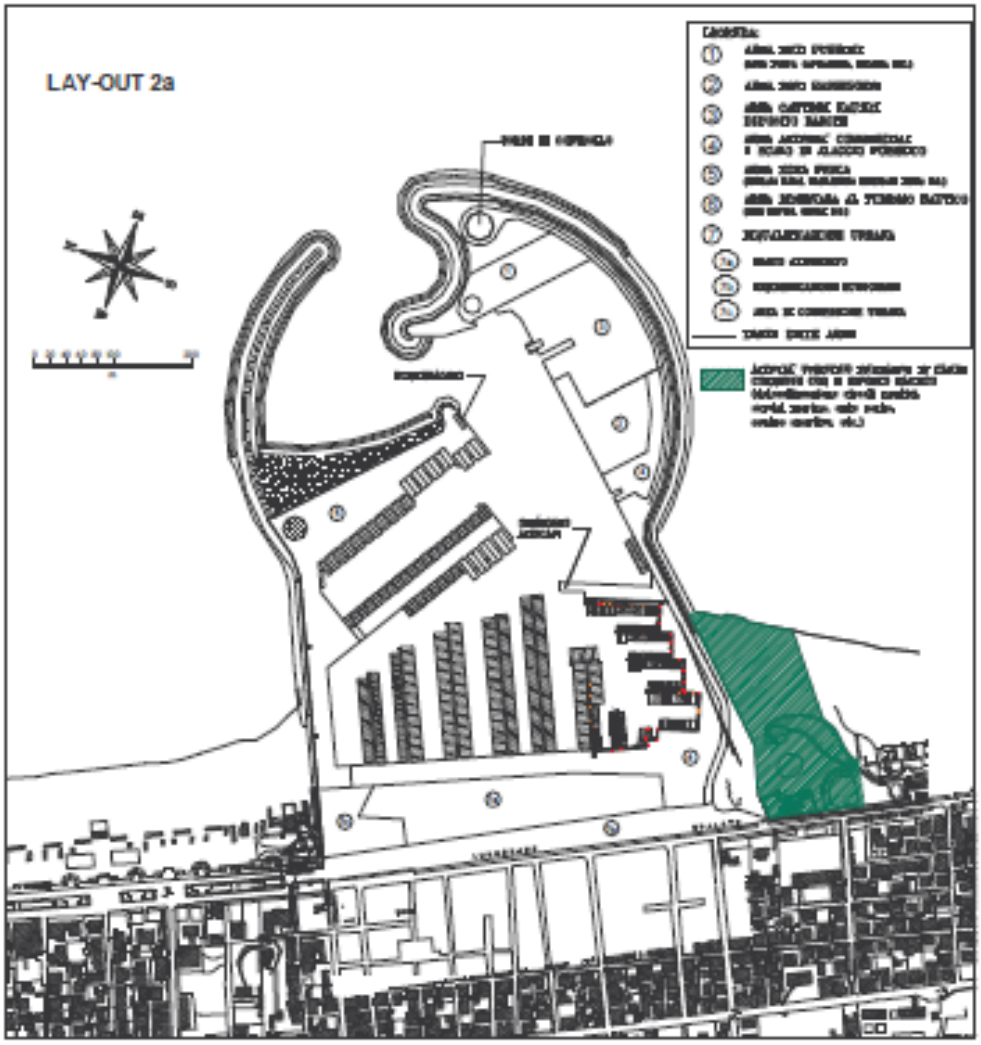

Oltre ad essere caratterizzato dagli elementi comuni sopra descritti, prevede che gran parte del molo sud rimanga nella situazione attuale. A causa della modesta larghezza del molo sud non è possibile realizzare la viabilità di collegamento tra la radice e il terrapieno posto in corrispondenza della sua testata.

## Lay-out 2.




Rispetto al lay-out 1, è prevista la realizzazione di un terrapieno di forma rettangolare in corrispondenza del molo sud avente una profondità utile di circa 50-60 m. La realizzazione di tale terrapieno consente di creare la viabilità di collegamento tra la radice del molo sud ed il terrapieno posto in corrispondenza del suo tratto terminale. Il nuovo terrapieno potrà inoltre essere destinato a potenziare attività esistenti che oggi gravano esclusivamente sulla banchina di riva e che non dispongono di aree di sviluppo (cantieri nautici, traffico passeggeri (aliscafo), ormeggio delle imbarcazioni di servizio delle autorità marittime). Si evidenzia che il nuovo terrapieno localizzato sul molo sud consentirà di utilizzare gran parte del materiale proveniente dal dragaggio dell'avamporto e dello specchio d'acqua interno per realizzare la colmata relativa allo stesso terrapieno.

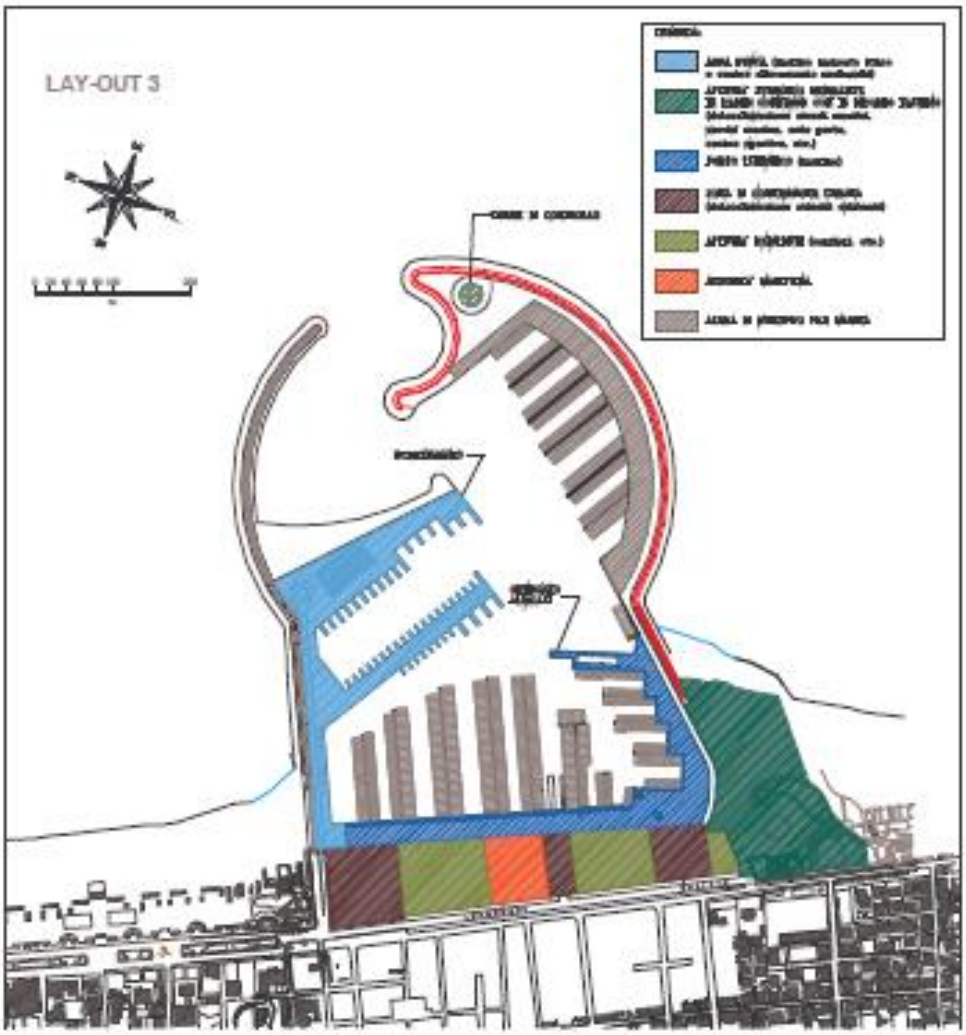
## *Lay-out 2a.*




Questa soluzione, simile a quella elaborata nell'ambito del P.R.U.S.S.T., risulta di poco differente rispetto alla 2. Ne differisce esclusivamente per la forma (a settore di cerchio) e la superficie del nuovo terrapieno localizzato sul molo sud. La maggiore superficie del terrapieno consente il trasferimento su di esso di tutti i cantieri nautici e dello scalo di alaggio oggi posizionati sulla banchina di riva oltre alla creazione di un idoneo piazzale da destinare al potenziamento del traffico passeggeri (traghetti veloci con trasporto auto). Queste attività disporrebbero di vaste aree da destinare a parcheggi. In tal modo si eliminerebbero tutti i problemi attualmente esistenti connessi alla sicurezza delle operazioni di alaggio e varo delle imbarcazioni, poiché i cantieri disporrebbero di una propria banchina con accesso interdetto ai non addetti. Inoltre lo spostamento dei cantieri eliminerebbe i problemi di interferenza tra le diverse attività (gestione del marina, gestione dei cantieri nautici, banchina autorità marittime) oltre ad offrire la possibilità di destinare ulteriori spazi per servizi-pubblici (parco attrezzato, riqualificazione del lungomare e parcheggi). L'allontanamento

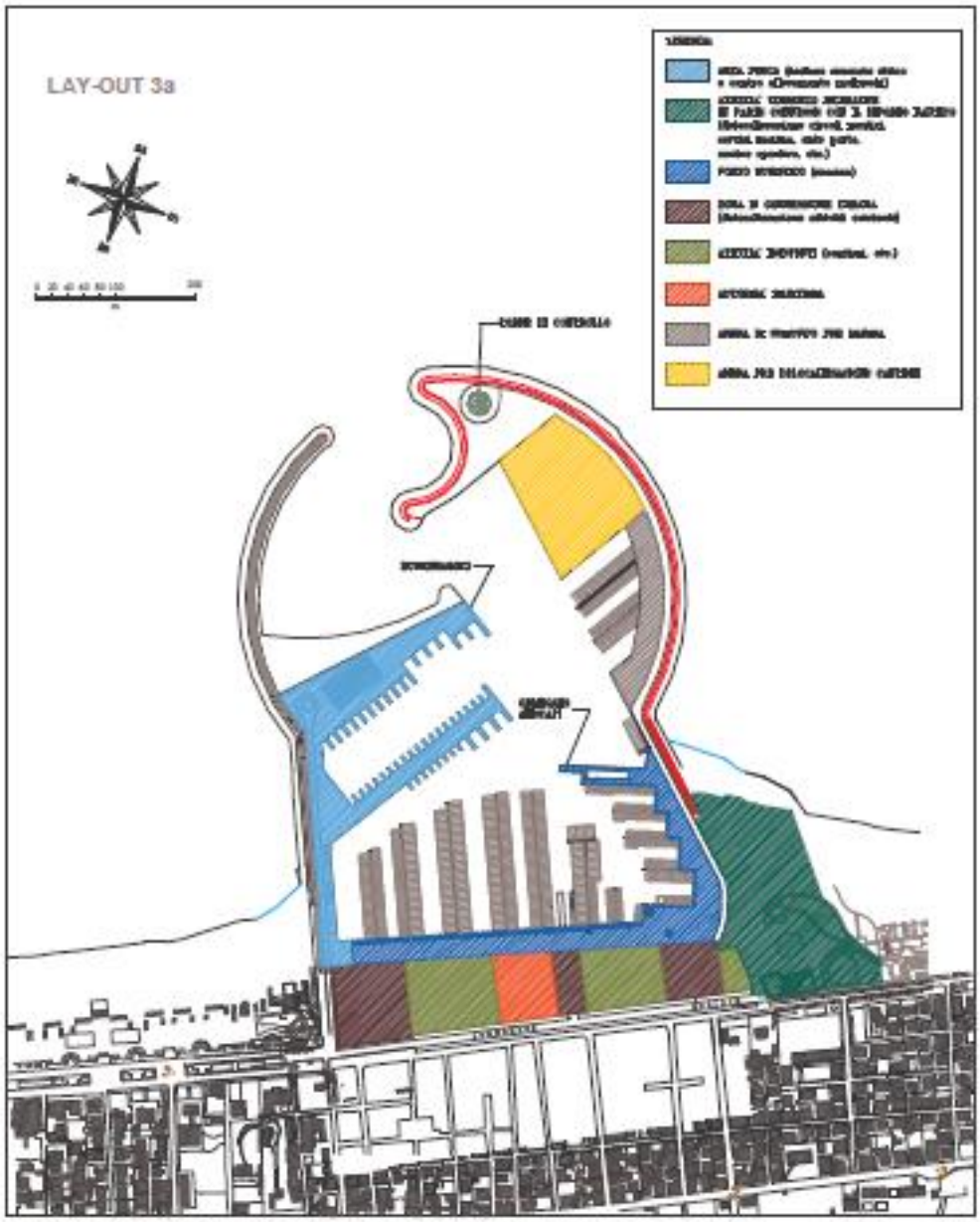
dalla banchina di riva delle attività maggiormente rumorose ed inquinanti normalmente espletate dai cantieri nautici, offrirebbe inoltre un ulteriore vantaggio per la città.

*Lay-out 3.*




Questa soluzione è un compromesso tra quelle previste dal lay-out 1 e dai lay-out 2 e 2a. La forma planimetrica del molo sud è simile a quella prevista nel lay-out 2a, però rispetto ad esso viene contenuta la superficie del terrapieno mentre si aumenta la superficie dello specchio d'acqua portuale che viene destinata ad incrementare la flotta diportistica.

## Lay-out 3a.




Schema planimetrico del lay-out 3a. Prendendo spunto dalla soluzione 3, si possono elaborare ulteriori varianti, come quella proposta nella variante 3a ove si limita lo sviluppo diportistico sul molo sud a favore della cantieristica che potrebbe essere completamente spostata sullo stesso molo offrendo in tal modo parte dei vantaggi descritti per la soluzione 2a.

Si osserva che tutte le soluzioni elaborate, ad eccezione di quella prevista nel lay¬out 1, prevedono lo spostamento dei trabocchi attualmente localizzati sul molo sud. Essi potrebbero essere spostati sulla parte esterna dello stesso molo od eventualmente nella parte interna del molo nord (avamporto) ove il moto ondoso incidente risulta notevolmente attenuato.

### *10.3 Conclusioni del confronto*

Un allargamento del molo Sud modificherebbe sostanzialmente l'assetto portuale aumentando fortemente l'impatto visivo delle strutture (vista a raso e soprattutto vista dal belvedere di Giulianova Paese).

Da un punto di vista strettamente tecnico sarebbe stato utile poter prevedere lo spostamento in altro sito delle attività produttive e militari attualmente insediate nella fascia tra i due moli, la banchina di riva ed il lungomare qualora fossero esistite, nelle immediate vicinanze del porto, aree disponibili. La assenza di tali aree ha fatto prendere in considerazione la possibilità di ubicarle su terrapieni da realizzare sul molo Sud secondo possibili differenti configurazioni. In tal senso le soluzioni 2 e 2a offrono i vantaggi di consentire l'allontanamento delle attività produttive dalla banchina di riva. Tuttavia ad un intervento di tale entità si è ritenuto di preferire una soluzione più conservativa quale quella rappresentata nel lay-out 1.

Questa soluzione non pregiudica ipotesi future più radicali da attuare con un nuovo Piano Regolatore qualora maturassero condizioni ad esse favorevoli.

Appare non del tutto banale ricordare come, solo a seguito di una analisi dettagliata a posteriori di quanto la nuova pianificazione comporterà relativamente ad i rapporti con il territorio, tali interventi più incisivi potranno essere orientati nel senso della soluzione 2 (allargamento della attuale banchina del molo Sud) o 2a (realizzazione di un arco semicircolare sul molo Sud e realizzazione di un ampio piazzale atto ad accogliere tutte le attività attualmente svolte nella fascia tra i 2 moli, la banchina di riva ed il lungomare) o nel senso della soluzione 3 (realizzazione di un arco semicircolare sul molo sud con ampliamento rivolto, questa volta, all'aumento ulteriore dei posti barca all'interno del bacino portuale.

In definitiva, la scelta del lay-out 1 pur garantendo comunque un notevole miglioramento rispetto alla soluzione attuale, non pregiudica la possibilità di sviluppare in seguito il porto secondo descritto al precedente capoverso.

E' infine importante evidenziare che le modellazioni matematiche eseguite hanno mostrato che l'allargamento del molo Sud secondo il profilo semicircolare congruente alle soluzioni 2a e 3 non ha alcuna controindicazione dal punto di vista della stabilità delle spiagge adiacenti al porto.

# 11 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.

### *11.1 Il sistema della pianificazione*

Il sistema della pianificazione su cui verranno effettuate le verifiche è il seguente:

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' SOSTENIBILE
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

## a) IL QUADRO DI RIFERIMENTO REGIONALE (Q.R.R.)

Il Q.R.R. della Regione Abruzzo [25]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 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

[25] 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

infrastrutture portuali e tra queste quella del porto di Giulianova costituiscono i nodi di interfaccia tra il trasporto terrestre e quello marittimo.

Gli obiettivi specifici indicati nel Q.R.R. per le verifiche di coerenza per la redazione dei Piano Regolatore Portuale possono essere quelli di:

- Razionalizzare e potenziare il sistema della portualità.

Nello specifico per il Porto di Giulianova lo strumento identifica la specializzazione principale nel comparto della pesca.

Gli obiettivi generali del Piano Regolatore Portuale di Giulianova si pongono pertanto in coerenza con il QRR.

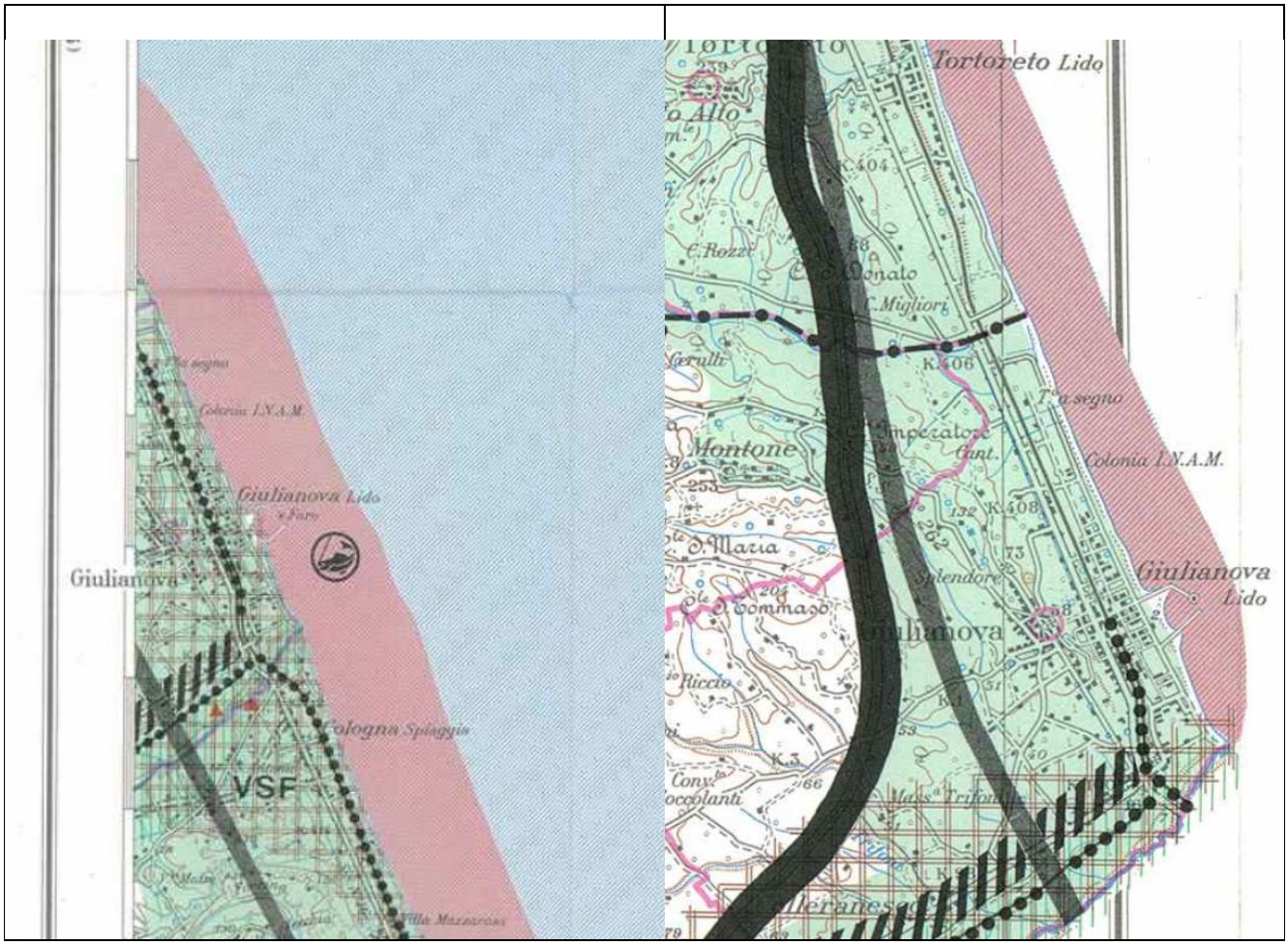



Figura 17 Estratto del QRR della Regione Abruzzo

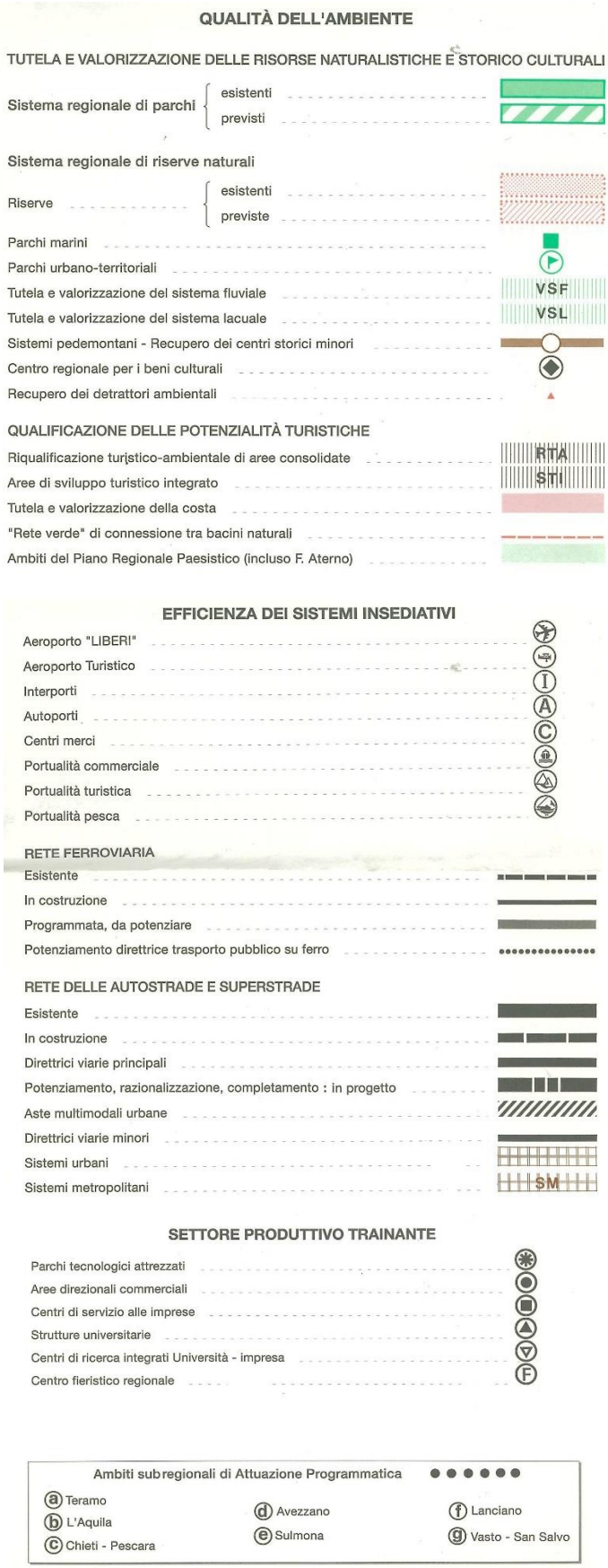



Figura 18 Legenda del Quadro di Riferimento Regionale

## b) IL PIANO REGIONALE PAESISTICO

In conformità ai principi e obiettivi dell'art. 4 della Regione Abruzzo e ai sensi dell'art. 6 L.R. 12.04.83 n° 18 e L. 8.8.1985 n. 431, il P.R.P. vigente è volto alla tutela del paesaggio naturale, storico ed artistico, al fine di promuovere l'uso sociale, la razionale utilizzazione delle risorse e la piena valorizzazione dell'ambiente.

Il PRP, attualmente in vigore, individua alcuni obiettivi generali di valorizzazione rispondenti anche a razionali esigenze di sviluppo economico e sociale. Gli obiettivi del PRP condivisi per l'elaborazione del piano, soggetto a valutazione, sono:

- Tutelare il Paesaggio.
- Tutelare il patrimonio, naturale, storico e artistico.
- Promuovere l'uso sociale e la razionale utilizzazione delle risorse.
- Difendere e valorizzare in maniera attiva e nel suo complesso l'ambiente.

Il Piano Paesaggistico Regionale della Regione Abruzzo è lo strumento di pianificazione paesaggistica attraverso cui la Regione definisce gli indirizzi e i criteri relativi alla tutela, alla pianificazione, al recupero e alla valorizzazione del paesaggio e ai relativi interventi di gestione.

Sulla base delle caratteristiche morfologiche, ambientali e storico-culturali e in riferimento al livello di rilevanza e integrità dei valori paesaggistici, il Piano ripartisce il territorio in ambiti omogenei, a partire da quelli di elevato pregio paesaggistico fino a quelli compromessi o degradati.

Il PPR[26] 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.

Esaminando il rapporto di tale piano regionale con il Piano Regolatore del Porto di Giulianova si evidenzia che lo stesso non norma le aree e le strutture a mare mentre definisce a "regime ordinario" e quindi non sottoposte a vincoli di trasformazione le aree della banchina di riva.

[26] 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.

Pertanto i due piani e i relativi obiettivo si possono considerare coerenti.

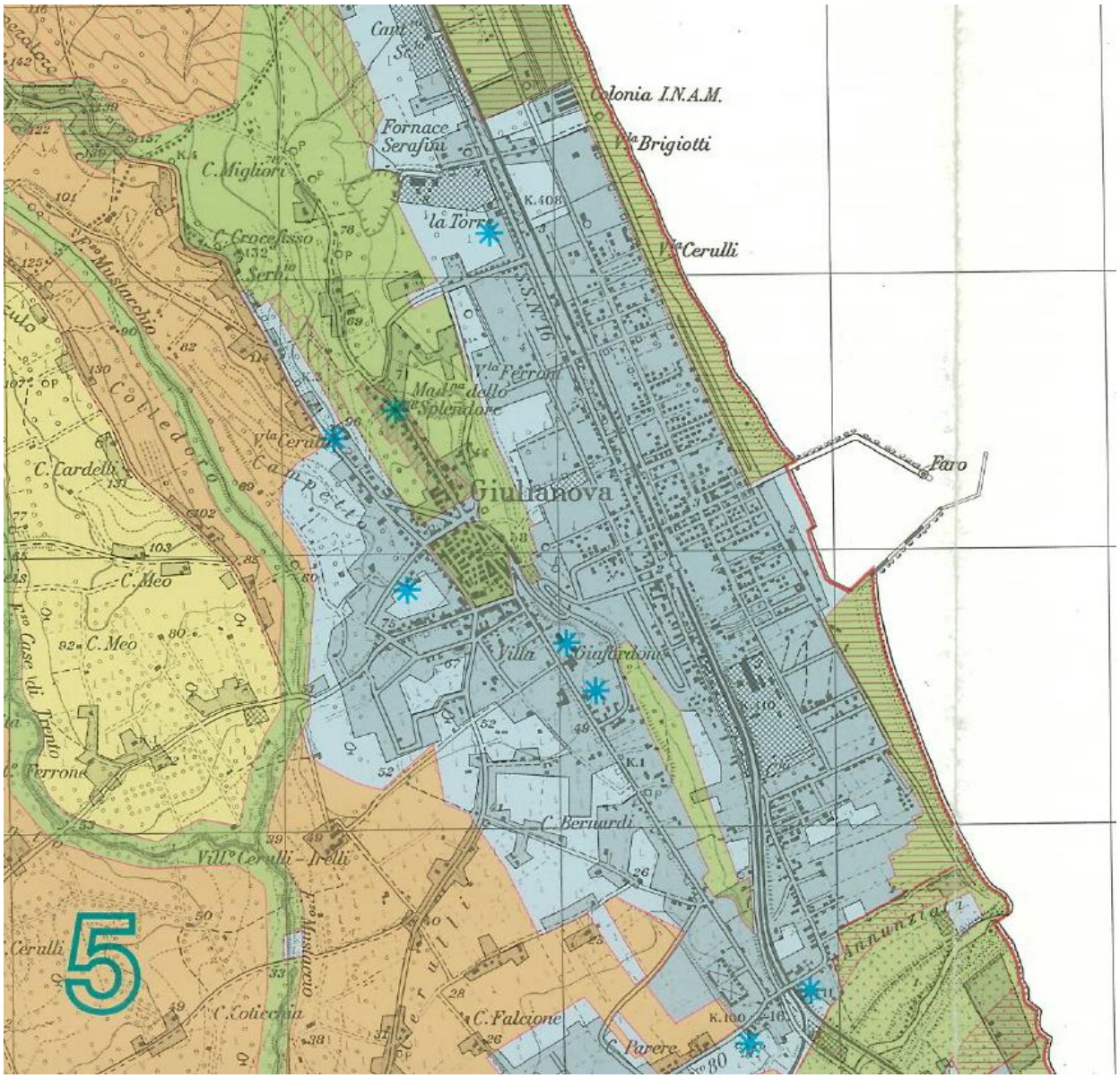



Figura 19 Stralcio del PRP della Regione Abruzzo Ed 2004

**PIANO REGIONALE PAESISTICO**

| CODIFICA CARTOGRAFICA | | CATEGORIE DI TUTELA E VALORIZZAZIONE | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Ambito montano | Ambito costiero | Ambito fluviale | |
| A | CONSERVAZIONE INTEGRALE | A1 | A1 | A1 | |
| | | — | A1c2 ambito 5 | A2 ambito 8<br>A1a-A1b ambito 9<br>OB1, OB2/OB3,<br>OC2 OD1 ambito 10<br>AO1 ambito 11 | |
| | | — | A1c3 ambito 5 | A4 ambito 11 | |
| | CONSERVAZIONE PARZIALE | A2 | A2 | A2 | |
| | | — | A1d1 ambito 5 | SA1, SB5, OC1 ambito 10 | |
| | | — | A3 | — | |
| B | TRASFORMABILITA' MIRATA | B1 | B1 | B1 | Per l'ambito Aterno B |
| | | B2 | B2 | — | |
| C | TRASFORMAZIONE CONDIZIONATA | C1 | C1 | C1 | |
| | | — | — | OC7 ambito 10 | |
| | | — | C2 | — | |
| D | TRASFORMAZIONE A REGIME ORDINARIO | D | D | D | |

Figura 20 Legenda del PRP della Regione Abruzzo Ed 2004

## c) PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO DEI BACINI

Il PAI viene definito dal legislatore quale "strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo, sulla base delle caratteristiche fisiche e ambientali del territorio interessato" (si veda l'art. 17 della L. 183/89, Legge Quadro in materia di difesa del suolo). Gli obiettivi del PAI presi in esame per il presente studio sono riportati nella seguente tabella:

- Migliorare la relazione di compatibilità tra la dinamica idro-geomorfologica naturale di bacino e le aspettative di utilizzo del territorio.
- Tutelare la sicurezza dell'ambiente.
- Tutelare la sicurezza delle popolazioni, degli insediamenti e delle infrastrutture.
- Ridurre il rischio e salvaguardare il territorio senza limitare le opportunità di sviluppo.

Il piano classifica le aree a pericolosità (P) e rischio (R) distinguendole in: pericolosità molto elevata (P3), pericolosità elevata (P2), pericolosità moderata (P1), rischio molto elevato (R4); rischio elevato (R3); rischio medio (R2); rischio moderato (R1).

Figura 21 Piano di Assetto Idrogeologico regione Abruzzo, da Geoportale Regione Abruzzo 2019

Non sono presenti tematismi del PAI nei pressi della fascia litoranea di Giulianova e quindi delle aree portuali. La relazione del PAI e del PRP del Porto di Giulianova è comunque di coerenza considerando obiettivi che mirano alla sicurezza delle infrastrutture.

## d) PIANO STRALCIO DI DIFESA DALLE ALLUVIONI

Il P.S.D.A. individua e perimetra le aree di pericolosità idraulica attraverso la determinazione dei livelli corrispondenti a condizioni di massima piena valutati con i metodi scientifici dell'idraulica. In tali aree di pericolosità idraulica il Piano ha la finalità di evitare l'incremento dei livelli di pericolo e rischio idraulico, impedire interventi pregiudizievoli per il futuro assetto idraulico del territorio, salvaguardare e disciplinare le attività antropiche, assicurare il necessario coordinamento con il quadro normativo e con gli strumenti di pianificazione e programmazione in vigore.

Gli obiettivi del piano sono:

- Evitare l'incremento dei livelli di pericolo e rischio idraulico.
- Impedire interventi pregiudizievoli per il futuro assetto idraulico del territorio.
- Salvaguardare e disciplinare le attività antropiche.
- Assicurare il necessario coordinamento con il quadro normativo e con gli strumenti di pianificazione e programmazione in vigore.
- Promuovere interventi di riqualificazione e rinaturalizzazione che favoriscano la riattivazione e l'avvio dei processi naturali e il ripristino degli equilibri ambientali e idrologici.

L'area del Piano Regolatore Portuale non è interessata dalle aree sottoposte di rischio idraulico del PSDA che sono localizzate presso la foce del Fiume Tordino. I piani Pertanto possono considerarsi tra loro in coerenza.

CARTA DEL RISCHIO IDRAULICO - ZONA CENTRO SUD

CARTA DELLA PERICOLOSITA' IDRAULICA - ZONA CENTRO SUD

Figura 22 Estratto del PSDA sul territorio di Giulianova

### e) PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.)

Gli obiettivi del PPR sono meglio definitivi in ambito provinciale dal Piano Territoriale Provinciale (PTP)[27] che è strettamente coerente con le finalità generali del QRR, ma anche 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:

o la riorganizzazione ed il recupero a fini turistici delle aree costiere;

o tutela e la valorizzazione delle coste poco urbanizzate e in parte ancora integre;

- efficienza dei sistemi urbani:

o porto peschereccio di Giulianova;

o linea ferroviaria interurbana Teramo-Giulianova;

o razionalizzazione della S.S. Adriatica;

o 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 dunali 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);

[27] Approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n.20 del 30/03/2001

- 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.

Il PTCP della Provincia di Teramo alla tavola B1 *Sistema della mobilità - riequilibrio e rafforzamento. Funzionale del sistema insediativo ed amministrativo*, individua il Porto di Giulianova come Porto Pescherecci (C1) mentre indentifica la città di Giulianova come centro ordinatore a livello provinciale e sede di servizi per il turismo. Confermando le previsioni del QRR della Regione Abruzzo

Figura 23 Estratto della Tavola B1 (2014) del PTCP Sistema della mobilità – riequilibrio e rafforzamento. Funzionale del sistema insediativo ed amministrativo

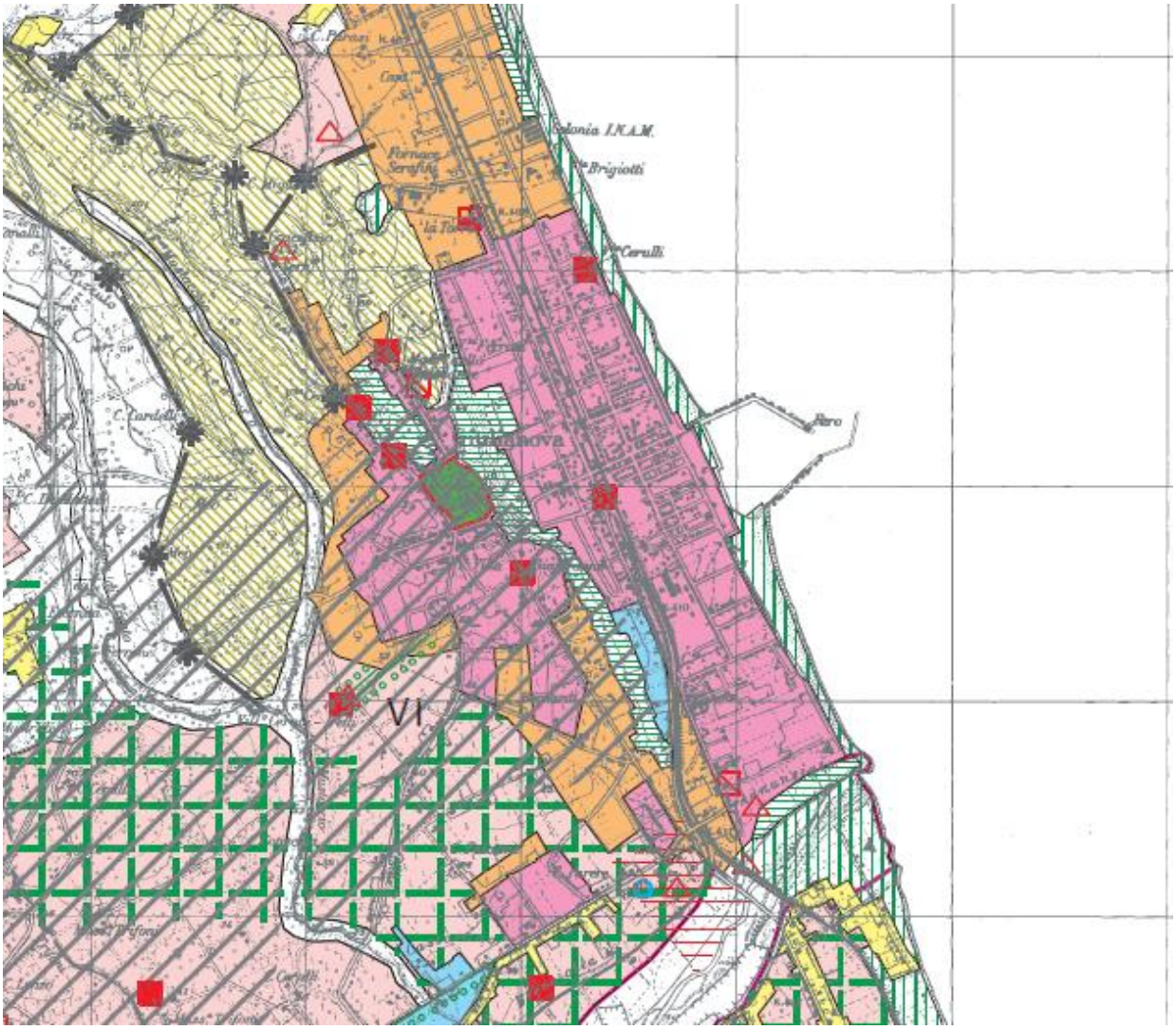



Figura 24 Estratto della tavola A3 del PTCP Sistema ambientale e insediativo

La tavola A3 relativa al Sistema ambientale e insediativo non definisce le opere portuali a mare mentre indentifica come sistema insediativo consolidato (B.2) le aree retrostanti il porto mentre classifica come aree di interesse bio-ecologico gli arenili demaniali di tutta la fascia costiera provinciale.

Dalla analisi cartografica e dalla lettura funzionale delle previsioni del PTCP della provincia di Teramo si evince che gli obiettivi e le previsioni del PRP, che comunque afferiscono a perimetrazioni esterne al PTPC, risultano coerenti con l'impostazione di sistema e di coordinamento territoriale dello strumento provinciale.

Anche la variante al PTCP del 2014 e il *Piano strategico per la sostenibilità ambientale e il contenimento del consumo di suolo* del PTCP della Provincia di Teramo risultano in coerenza con le previsioni del PRP per gli ambiti di riferimento e indirizzo.

## f) PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (P.R.I.T.)

In termini generali il Piano Regionale Trasporti – Parte Infrastrutture – Report 5 - PRIT [28] rappresenta lo strumento di pianificazione "strategica" per la programmazione degli interventi ed azioni di potenziamento ed ammodernamento della mobilità regionale nel rispetto dei vincoli finanziari, normativi ed ambientali, in linea con le indicazioni del Piano Generale dei Trasporti, in relazione alle specifiche peculiarità regionali del territorio e delle vocazioni di sviluppo sociale ed economico. In particolare per quanto concerne il settore dei collegamenti marittimi il PRIT evidenzia che, per collocazione geografica, la Regione Abruzzo può assumere un ruolo primario di "sponda" con le regioni balcaniche. In merito al porto di Giulianova, il PRIT conferma pienamente la proposta di PRP in esame concordando sugli obiettivi di pianificazione ivi delineati con particolare riferimento alla necessità di assicurare uno sviluppo organico delle attività presenti nel porto (pesca, diporto nautico, cantieristica navale). Gli obiettivi del PRP sono coerenti con gli obiettivi e l'impostazione strutturale del PRIT.

## g) PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNE DI GIULIANOVA (P.R.G.)

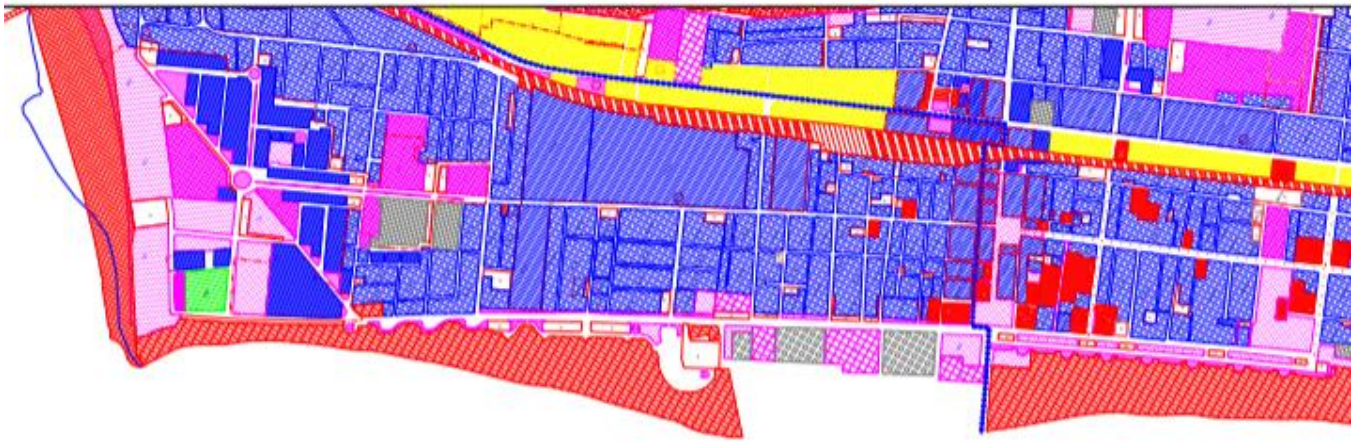


Figura 25 Stralcio PDMC 2015 elaborato C – stralcio PRG

Tutte le indicazioni sopra sinteticamente riportate sono incluse nel Piano Regolatore Generale del Comune di Giulianova, la cui adozione[29] e successiva approvazione [30]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

[28] Approvato con Delibera di Giunta Regionale nella seduta del 6/6/2016 (Delib. n. 370/C)
[29] Delibera di Consiglio Comunale n.23/1994
[30] Delibera del Consiglio Provinciale n.101 del 07/10/1997 in vigore dal 6/02/1998

gerarchicamente superiori, adottati successivamente hanno seguito la stessa linea.

## h) PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

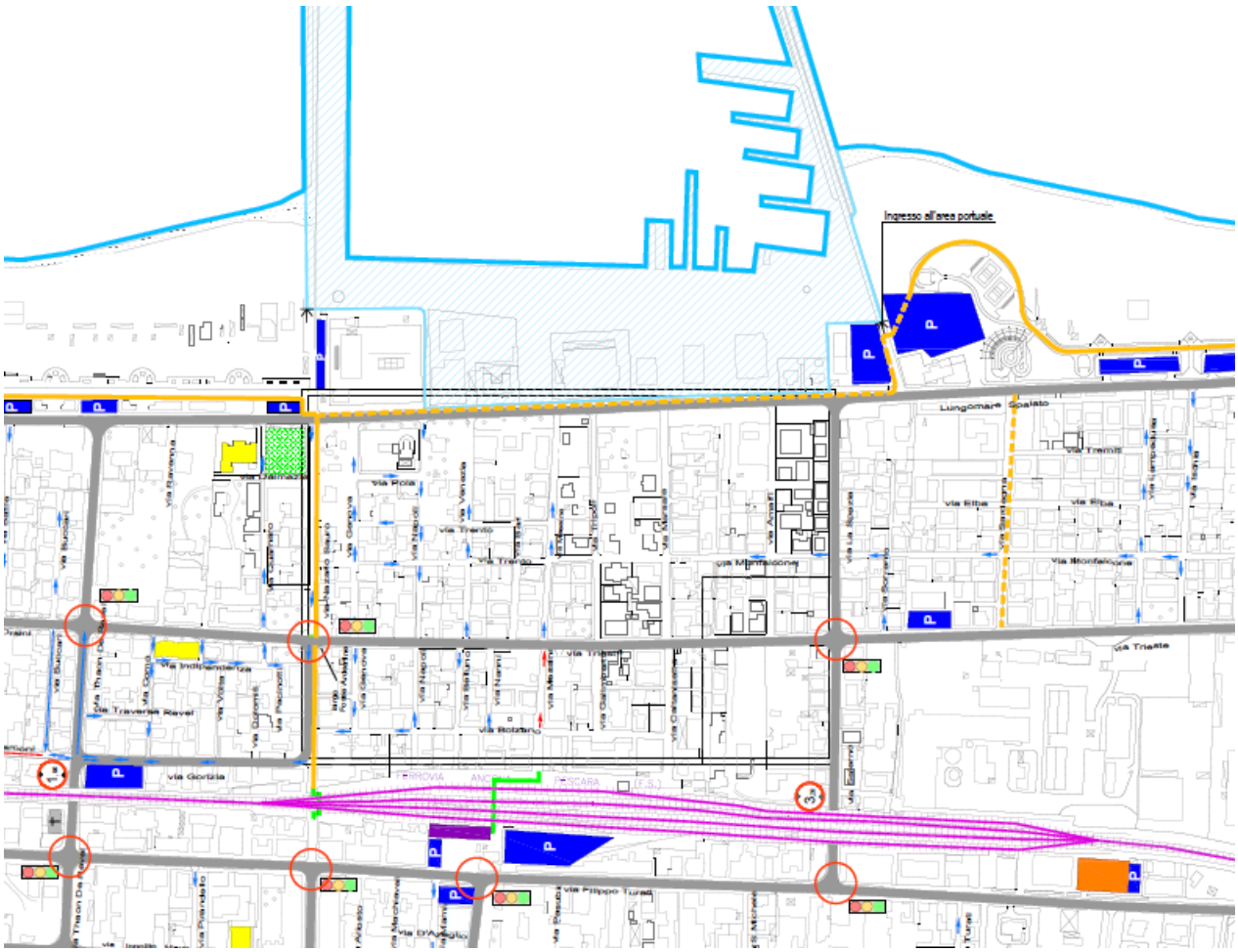



Figura 26 Estratto Tavola 11 a BIS del PUM del Comune di Giulianova – Schema di circolazione

Il PUM del Comune di Giulianova si relazione al sistema portuale organizzando parcheggi di servizio a sud e a nord lungo lungomare Spalato. L'accesso dei mezzi è previsto da sud attraverso il sovrappasso ferroviario nei pressi dell'incrocio SS16 e SS80. Il PRP del Porto di Giulianova ha la medesima impostazione per quanto riguarda la viabilità esterna al porto e struttura la propria accessibilità conformemente a quanto previsto dal PUM. Si rileva coerenza tra i due strumenti.

## i) PIANO DEMANIALE MARITTIMO DEL COMUNE DI GIULIANOVA

Il PDMC è stato approvato con deliberazione di Consiglio Comunale , approvata con delibera di Consiglio Comunale n. 150 del 07/11/2007, pubblicata sul B.U.R.A. ordinario n. 15 del 12/03/2008 e la "Variante al Piano Demaniale Marittimo Comunale - Controdeduzioni al parere della Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici dell'Abruzzo e alle osservazioni della Provincia di Teramo -

Approvazione" è stata approvata con delibera di Consiglio Comunale n. 35 dell'8/07/2015, pubblicato sul B.U.R.A. ordinario n. 31 del 26/08/2015.

Le aree demaniali marittime, che interessano la città di Giulianova, costituiscono una fascia di territorio di circa 5.000 ml., con una profondità media di 95 ml. ( circa 47 ettari ).

Il P.D.C. comprende gli arenili a nord ed a sud del porto, escludendo le aree portuali interne, in quanto non rientrano nelle competenze del Comune. L'ambito d'intervento ha un'estensione di circa 4.360 ml. di fronte mare. La fascia, orograficamente pianeggiante, è compresa fra i fiumi Salinello e Tordino, che determinano i confini comunali con le cittadine di Tortoreto a nord e Roseto degli Abruzzi a sud.

E' caratterizzata da una costituzione geologica quasi completamente sabbiosa, salvo alcuni tratti marginali, in prossimità dei due fiumi, dove lo strato ciottoloso dipende dal materiale di deposito portato da essi.

Sotto il profilo della stabilità della linea di costa, il PDMC rileva un'ottima resistenza ai fenomeni erosivi, dovuta alla presenza del porto che con i suoi bracci riesce a limitare i danni che creano il moto ondoso e le correnti marine. In particolare è rilevabile che la porzione di arenile fra il molo sud ed il fiume Tordino, negli ultimi venticinque anni, ha pressoché mantenuto una linea di costa costante, salvo che per il tratto in prossimità della foce del fiume, dove effettivamente si riscontra un'erosione consistente, che con minore evidenza si spinge fino al Lido Serenella, dovuta, al minor sedimento portato per mancanza d'acqua del fiume Tordino e per la inefficace protezione da moti ondosi non contrastati. Altri irrilevanti segni di erosione sono riscontrabili nella zona prospiciente la concessione Arlecchino e l'estremo arenile nord a ridosso del fiume Salinello.

La parte centrale, prospiciente il lungomare monumentale e la zona nord fino a via Ippodromo, è stata caratterizzata da un progressivo aumento della profondità della spiaggia che, pur considerando la variabilità della linea di costa per effetto del moto ondoso, delle maree e dei cicli stagionali, ha determinato un conseguente ampliamento della zona demaniale di circa 40 ml.. La restante porzione nord dell'arenile, anche se in consistenza più modesta, è stata interessata da una crescita media della profondità di circa 20 ml.

Oltre alla spiaggia vera e propria, le zone demaniali interessano totalmente il Lungomare di Giulianova che margina il litorale per tutta la sua lunghezza. La costruzione del lungomare, inteso come strada di supporto al sistema viario di Giulianova, ha costituito una sorta di divisione artificiale dell'ambiente marino tipico (salvaguardato in altre realtà della costa abruzzese ), che caratterizza la costa adriatica, costituito dalla pineta selvaggia di pino mediterraneo, immediatamente sequenziale alle dune sabbiose.

Anche se compromesse dall'urbanizzazione, queste zone sono ancora individuabili a Giulianova.

Giulianova è caratterizzata da un litorale quasi completamente urbanizzato per la presenza di 51 concessioni private, che coprono 82% della spiaggia.

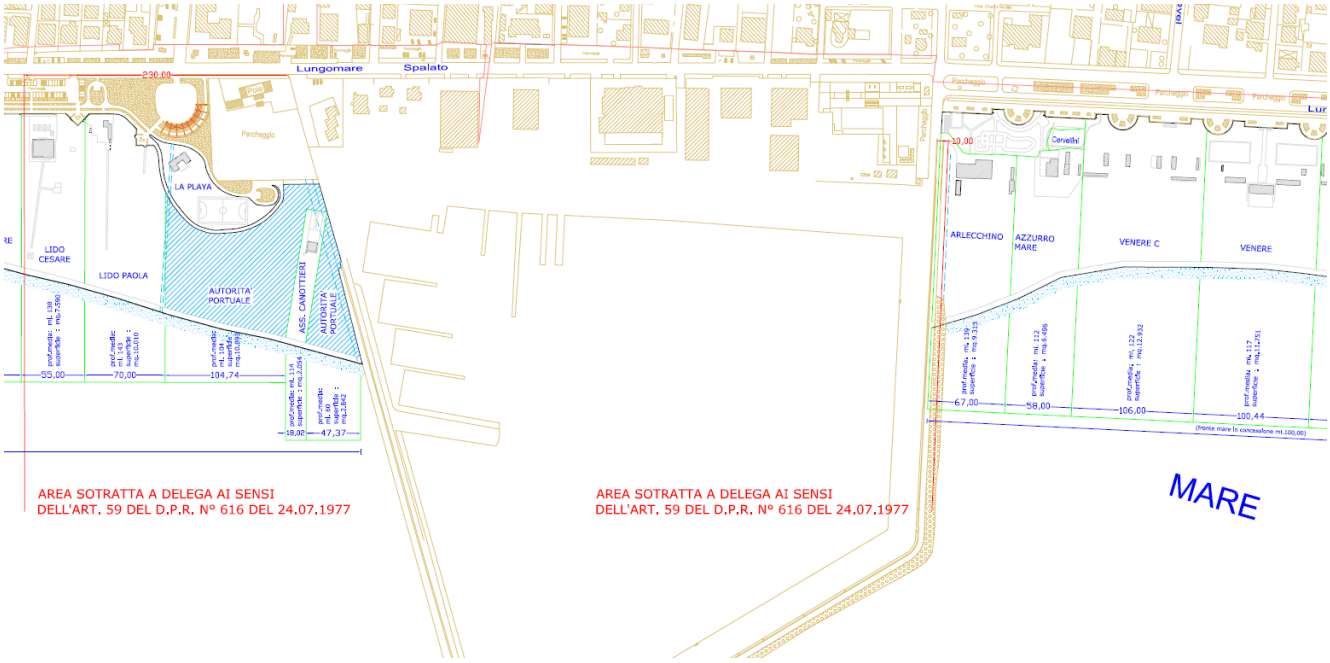



Figura 27 Estratto del Piano Demaniale Marittima Comunale di Giulianova

Per quello che concerne la coerenza tra i due strumenti di pianificazione si rileva che l'area portuale è sottratta alle aree di competenza del PDMC. Il PDMC di Giulianova e il Piano regolatore Portuale hanno finalità diverse di utilizzo delle aree che afferiscono a tipologie demaniali distinte. La complementarietà degli ambiti definisce comunque la coerenza tra i due piani.

## j) PIANO DI AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE DEL COMUNE DI GIULIANOVA

Il PAES – Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile – è lo strumento con cui il Comune di Giulianova, in collaborazione con altri soggetti della città pubblici e privati, ha inteso ridurre le emissioni di CO2 del 20% entro il 2020, come previsto dal Patto dei Sindaci promosso dalla Commissione Europea.

Gli obiettivi del PAES erano ridurre le emissioni di CO2 in città, aumentare l'efficienza energetica e incentivare l'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili.

Il PAES ha descritto il contesto territoriale, ha fatto una dettagliata lista delle emissioni di CO2 suddivise per settore, ha illustrato le attività già sviluppate e in corso e ha delineato gli obiettivi, le linee di azione e gli interventi che saranno realizzati nei prossimi anni.

Il Comune di Giulianova è inserito nella zona climatica C, zona che prevede un periodo di accensione degli impianti termici dal 15 novembre al 31 marzo (10 ore giornaliere), salvo ampliamenti disposti dal

Sindaco. I Gradi Giorno, intesi come la somma, estesa a tutti i giorni di un periodo annuale convenzionale di riscaldamento, delle sole differenze positive giornaliere tra la temperatura dell'ambiente, convenzionalmente fissata a 20°C, e la temperatura media esterna giornaliera, sono 1.319.

Il requisito fondamentale per la creazione del piano d'azione per l'energia sostenibile è l'Inventario di Base delle Emissioni (BEI). Il BEI quantifica la CO2 emessa nel territorio comunale nel 2005 e permette di identificare le principali fonti antropiche di emissioni di CO2 e quindi di assegnare l'opportuna priorità alle relative misure di riduzione.

Il modulo fornito dalla Commissione Europea e riportato di seguito è volto a riepilogare i dati principali dell'inventario e tutti i dati riportati nel seguito si riferiscono non all'intero consumo energetico del Comune, ma soltanto ai settori riferiti al SEAP.

L'inventario di base permette di esprimere alcune sintetiche considerazioni, evidenziate dalle tabelle e dai grafici riportati di seguito:

- prevalenza dei consumi del comparto civile (edifici/attrezzature/impianti delle proprietà comunali, del terziario e settore residenziale) rispetto ai trasporti;
- il gas naturale è il principale combustibile utilizzato a livello comunale;
- il principale responsabile delle emissioni di CO2 riferite ad elettricità e gas naturale è il settore residenziale;
- i consumi di energia elettrica sono maggiormente significativi nel settore residenziale;
- i maggiori consumi di gas naturale sono imputabili agli edifici residenziali.

**Modulo SEAP (Piano d'azione per l'energia sostenibile)**

INVENTARIO DI BASE DELLE EMISSIONI DEL COMUNE DI GIULIANOVA

1) Anno di inventario: 2005

I firmatari del patto che calcolano le emissioni di CO2 pro capite devono indicare qui il numero di abitanti nell'anno di inventario: 21906

2 Fattori di emissione

Barrare la casella corrispondente:
- [x] Fattori di emissione standard in linea con i principi IPCC
- [ ] Fattori LCA (valutazione del ciclo di vita)

Unità di misura delle emissioni

Barrare la casella corrispondente:
- [x] Emissioni di CO2
- [ ] Emissioni equivalenti di CO2

3 Risultati principali dell'inventario di base delle emissioni

A. Consumo energetico finale

Si segnala che per la separazione dei decimali si usa il punto [.]. Non è consentito l'uso di separatori per le migliaia.

| Categoria | CONSUMO ENERGETICO FINALE (MWh) | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Combustibili fossili | | | | | | | | Energie rinnovabili | | | | | |
| | Elettricità | Calore/Freddo | Gas naturale | Gas liquido | Olio da riscaldamento | Diesel | Benzina | Lignite | Carbone | Altri combustibili fossili | Oli vegetali | Biocarburanti | Altre biomasse | Energia solare termica | Energia geotermica | Totale |
| EDIFICI, ATTREZZATURE/IMPIANTI E INDUSTRI | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Edifici, attrezzature/impianti comunali | 952,0 | | 4915,4 | 0,0 | 0,0 | | | | | | | | | | | 5867,4 |
| Edifici, attrezzature/impianti terziari (non comunali) | 26362,8 | | 47149,1 | 361,5 | | | | | | | | | | | | 75873,4 |
| Edifici residenziali | 21396,1 | | 111962,4 | 851,8 | | | | | | | | | 5152,8 | | | 139473,1 |
| Illuminazione pubblica comunale | 6066,7 | | | | | | | | | | | | | | | 6066,7 |
| Totale parziale edifici, attrezzature/impianti e indu | 56777,6 | | 163947,0 | 1213,3 | 0,0 | | | | | | | | 5152,8 | | | 226290,7 |
| TRASPORTI | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Parco auto comunale | | | | | | 292,0 | 22,3 | | | | | | | | | 314,3 |
| Trasporti pubblici | 828,1 | | | | | 1410,9 | | | | | | | | | | 2239,0 |
| Trasporti privati e commerciali | | | 3543,1 | 2430,2 | | 24239,4 | 18371,3 | | | | | | | | | 48584,0 |
| Totale parziale trasporti | 828,1 | | 3543,1 | 2430,2 | 0,0 | 25942,4 | 18394,1 | | | | | | | | | 47937,9 |
| Totale | 57595,6 | | 163490,0 | 3643,5 | 0,0 | ##### | 18394,1 | | | | | | 5152,8 | | | 274218,5 |

| | |
|---|---|
| (Eventuali) acquisti di elettricità verde certificata da parte del comune [MWh]: | 0 |
| Fattore di emissione di CO2 per gli acquisti di elettricità verde certificata (approccio LCA): | - |

Figura 28 PAES Giulianova

**B. Emissioni di CO2 o equivalenti di CO2**

*Si segnala che per la separazione dei decimali si usa il punto [.]. Non è consentito l'uso di separatori per le migliaia.*

| Categoria | Emissioni di CO2 (t)/Emissioni equivalenti di CO2 (t) | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Combustibili fossili | | | | | | | | Energie rinnovabili | | | | | |
| | Elettricità | Calore/freddo | Gas naturale | Gas liquido | Olio da riscaldamento | Diesel | Benzina | Lignite | Carbone | Altri combustibili fossili | Oli vegetali | Biocarburanti | Altre biomasse | Energia solare termica | Energia geotermica | Totale |
| **EDIFICI, ATTREZZATURE/IMPIANTI E IND** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Edifici, attrezzature/impianti comunali | 459,8 | | 992,3 | 0,0 | 0,0 | | | | | | | | | | | 1452,1 |
| Edifici, attrezzature/impianti terziari (non comunali) | 13639,2 | | 9524,1 | 83,5 | | | | | | | | | | | | 23306,9 |
| Edifici residenziali | 10329,5 | | 22438,7 | 196,8 | | | | | | | | | 0 | | | 32964,9 |
| Illuminazione pubblica comunale | 2930,2 | | | | | | | | | | | | | | | 2930,2 |
| **Totale parziale edifici, attrezzature/impianti e in** | 27418,7 | | 32955,1 | 280,3 | 0,0 | | | | | | | | | | | 60654,1 |
| **TRASPORTI** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Parco auto comunale | | | | | | 78,0 | 5,7 | | | | | | | | | 83,7 |
| Trasporti pubblici | 400,0 | | | | | 376,7 | | | | | | | | | | 776,7 |
| Trasporti privati e commerciali | | | 69,3 | 561,4 | | 6471,9 | 4574,5 | | | | | | | | | 11677,1 |
| **Totale parziale trasporti** | 400,0 | | 69,3 | 561,4 | | 6926,6 | 4580,1 | | | | | | | | | 12537,4 |
| **ALTRO** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Smaltimento dei rifiuti | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gestione delle acque reflue | | | | | | | | | | | | | | | | |
| *Indicate qui le altre emissioni del vostro comune* | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Totale** | 27818,7 | | 33025,0 | 841,7 | 0,0 | 6926,6 | 4580,1 | | | | | | | | | 73192,1 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corrispondenti fattori di emissione di CO2** | 0,483 | | 0,202 | 0,231 | 0 | 0,267 | 0,243 | | | | | | | | | |
| **Fattore di emissione di CO2 per l'elettricità non prodotta localmente [t/MWh]** | | | | | | | | | | | | | | | | |

**C. Produzione locale di elettricità e corrispondenti er**

*Si segnala che per la separazione dei decimali si usa il punto [.]. Non è consentito l'uso di separatori per le migliaia.*

| Elettricità prodotta localmente (esclusi gli impianti ETS e tutti gli impianti/le unità > 20 MW) | Elettricità prodotta localmente | Vettore energetico utilizzato [MWh] | | | | | | | | | | | Emissioni di CO2 o equivalenti | Fattori di emissione di CO2 corrispondenti per la produzione di |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Combustibili fossili | | | | | Vapore | Rifiuti | Olio vegetale | Altre biomasse | Altre fonti | Altro | | |
| | | Gas | Gas | Olio da | Lignite | Carbone | | | | | | | | |
| **Energia eolica** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Energia idroelettrica** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Fotovoltaico** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Cogenerazione di energia elettrica e termica** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Altro** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Specificare:** _____ | | | | | | | | | | | | | | |
| **Totale** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |

**D. Produzione locale di calore/freddo (teleriscaldamento/teleraffrescamento, cogenerazione di energia elettrica e termica...) e corrispondenti emissioni di CO2**

*Si segnala che per la separazione dei decimali si usa il punto [.]. Non è consentito l'uso di separatori per le migliaia.*

| Calore/freddo prodotti localmente | Calore/freddo prodotti localmente | Vettore energetico utilizzato [MWh] | | | | | | | | | | Emissioni di CO2 o equivalenti di CO2 | Fattori di emissione di CO2 corrispondenti per la produzione |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Combustibili fossili | | | | | Rifiuti | Olio vegetale | Altre biomasse | Altre fonti rinnovabili | Altro | | |
| | | Gas | Gas | Olio da | Lignite | Carbone | | | | | | | |
| **Cogenerazione di energia elettrica e termica** | | | | | | | | | | | | | |
| **Impianto(i) di teleriscaldamento** | | | | | | | | | | | | | |
| **Altro** | | | | | | | | | | | | | |
| **Specificare:** _____ | | | | | | | | | | | | | |
| **Totale** | | | | | | | | | | | | | |

Le considerazioni su riportate evidenziano una trascurabile incidenza di consumo delle dinamiche portuali rispetto ai consumi energetici complessivi del territorio comunale di Giulianova. Gli Obiettivi del PRP comunque risultano in coerenza con i PAES e più in generale con le politiche di energy saving.

## k) PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL COMUNE DI GIULIANOVA

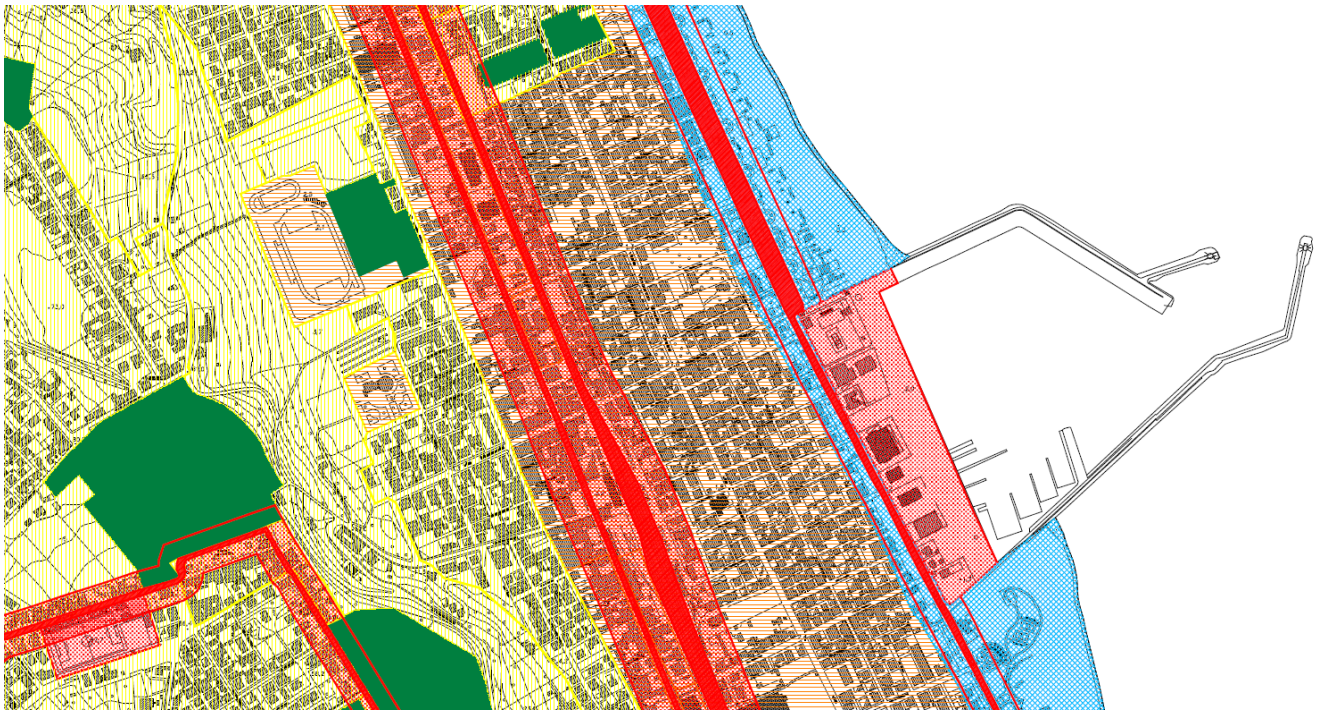


Figura 29 Carta delle infrastrutture dei trasporti - stralcio
classificazione delle aree prospicienti le infrastrutture stradali e ferroviarie

| *Classe acustica* | *Descrizione* | *Valori Limite in LAeq dB(A) in periodo diurno e notturno* | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Emissione | Immissione | Qualità |
| I | **AREE PARTICOLARMENTE PROTETTE**<br>Rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione. Aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc. | 45 \| 35 | 50 \| 40 | 47 \| 37 |
| II | **AREE DESTINATE AD USO PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE**<br>Rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali ed artigianali. | 50 \| 40 | 55 \| 45 | 52 \| 42 |
| III | **AREE DI TIPO MISTO**<br>Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza i attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici. | 55 \| 45 | 60 \| 50 | 57 \| 47 |
| IV | **AREE DI INTENSA ATTIVITA' UMANA**<br>Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali; le aree con limitata presenza di piccole industrie. | 60 \| 50 | 65 \| 55 | 62 \| 52 |
| V | **AREE PREVALENTEMENTE INDUSTRIALI**<br>Rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni. | 65 \| 55 | 70 \| 60 | 67 \| 57 |
| VI | **AREE ESCLUSIVAMENTE INDUSTRIALI**<br>Rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi. | 65 \| 65 | 70 \| 70 | 70 \| 70 |
| III<br>IV | **DOPPIA ZONIZZAZIONE**<br>CLASE IV (Periodo estivo)<br>CLASSE III (Periodo invernale) | | | |

Figura 30 Legenda della classi acustiche

Gli ambiti a terra del PRP del Porto di Giulianova sono normati dal Piano di Classificazione Acustica Comunale con la Classe acustica IV che contraddistingue aree che, per valori limite, sono destinate ad ospitare attività intense. Gli obiettivi e le previsioni del PRP, in particolare quelle della banchina di riva sono quindi coerenti con il Piano di Classificazione Acustica Comunale.

## l) PIANO DI RACCOLTA RIFIUTI PORTUALI

Il Piano di raccolta dei rifiuti portuali di Giulianova è stato approvato con DGR n. 49 del 25 gennaio 2019, Circondario Marittimo di Giulianova ed afferisce ai Piani di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dai residui di scarico (D.Lgs 182 del 2003, Decreto emanato al fine di dare attuazione alla Direttiva CE n. 2009/59 relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico).

Al Servizio Gestione Rifiuti della Regione Abruzzo, ai sensi dell'art. 5 co.6 del D.Lgs 182/06, spetta l'approvazione dei Piani di raccolta rifiuti portuali, con l'obiettivo di integrare la programmazione regionale di cui all'art. 199 del D.Lgs 152/06 e s.m.i. (PRGR). Inoltre è competenza della Regione e del SGR, provvedere alla predisposizione dello studio di cui al comma 2 dell'art. 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 nonché provvedere all'acquisizione di ogni altra valutazione di compatibilità ambientale inerente al piano di raccolta.

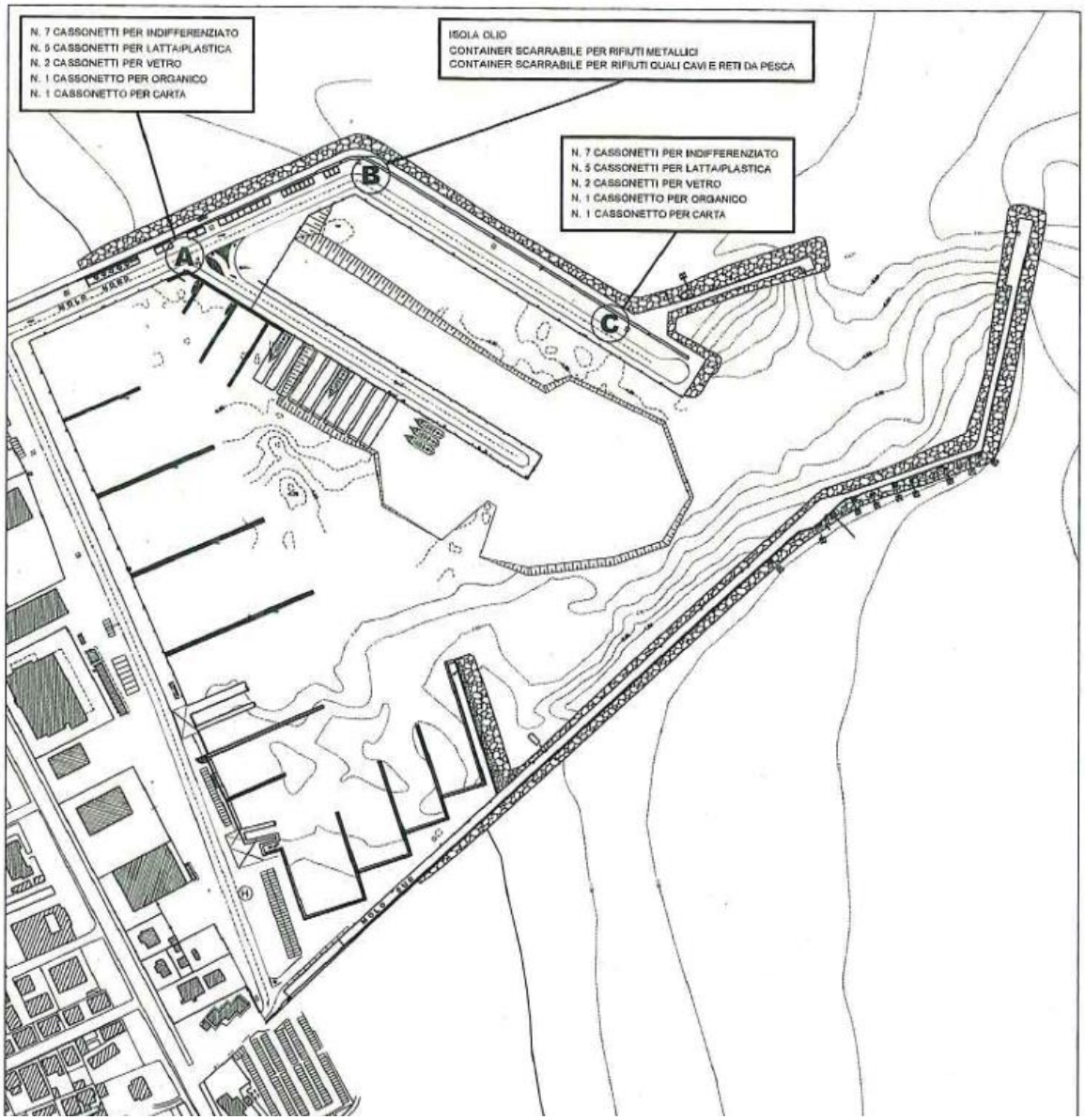



Figura 31 Planimetria piano raccolta rifiuti – localizzazione apprestamenti per la raccolta

Il Servizio Gestione Rifiuti proprio per garantire una corretta gestione dei rifiuti provenienti dalle attività marittime, in particolare nei porti di Giulianova, Pescara, Ortona e Vasto ha sperimentato negli anni 2010/2011 uno specifico protocollo d'intesa insieme alla Direzione marittima regionale, ai Comuni di Pescara, Ortona, Vasto e Giulianova, ai rispettivi gestori dei servizi rifiuti, all'Ente Porto di Giulianova, al COBAT (Consorzio Obbligatorio Batterie al Piombo Esauste e Rifiuti Piombosi), al COUU (Consorzio obbligatorio degli oli usati).

La stipula dell'accordo, in linea con quanto previsto dal decreto legislativo 182/03, ha avuto l'obiettivo di ridurre gli scarichi a mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi, promuovere la raccolta ed il corretto smaltimento dei rifiuti, non pericolosi e pericolosi, prodotti nell'ambito delle aree portuali, promuovere una diffusa coscienza ambientale degli operatori marittimi sulla corretta gestione dei rifiuti. Anche per gli anni 2016-18 si è riproposto tale accordo.

### m) PIANO NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE IN ITALIA

L'Italia come un paesaggio da attraversare a bassa velocità, pedalando tra borghi, siti archeologici, strade storiche, fiumi e colli, fino a monumenti come il Colosseo, sostando lungo il percorso. E' il modo di viaggiare proposto dal sistema delle ciclovie turistiche, progetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) e del Ministero dei Beni Artistici, Culturali e Turistici (Mibact), tra il 2015 e il 2018.

L'obiettivo è di offrire 10 ciclovie nazionali sicure e di qualità, per un turismo sostenibile che valorizzi gli itinerari storici, culturali e ambientali lungo tutta la penisola. Le ciclovie sono state individuate su proposte dei territori e delle associazioni del settore e raggiungeranno un'estensione di circa 6.000 chilometri, richiamandosi al progetto "EuroVelo", i 15 corridoi ciclistici che attraversano il continente europeo. I tracciati sono in parte esistenti e percorribili: il progetto ne prevede il completamento o l'intera realizzazione, come percorsi dolci di alta qualità, riservati esclusivamente per viaggi non motorizzati, rispettosi di ambiente e paesaggio, user friendly, con segnaletica e servizi ad hoc, per un ciclismo non professionistico ma per gli utenti di tutte le abilità. Un tassello, questo, di una strategia complessiva verso una mobilità dolce e alternativa, di cui è parte fondamentale la nuova legge sulla mobilità ciclistica. La bicicletta assume pari dignità rispetto agli altri mezzi in città, in periferia e nei percorsi turistici, e si inserisce anche nella programmazione delle infrastrutture attraverso l'approvazione del nuovo Piano della mobilità turistica, come asset strategico di sviluppo del Paese. Sempre in questo quadro si è inserito nel 2017 il bando "Cammini e percorsi", nell'ambito del progetto "Valore Paese-Cammini e Percorsi", iniziativa dell'Agenzia del Demanio, sostenuta dal Mibact e dal Mit per assegnare immobili pubblici in concessione di valorizzazione a chi proporrà un valido programma di investimento e riqualificazione per recuperare castelli, ville, masserie ed edifici rurali distribuiti sui percorsi ciclopedonali e sui tracciati storico-religiosi italiani. Il sistema nazionale nasce con l'individuazione delle prime quattro ciclovie turistiche nella Legge di Bilancio 2016: la Ciclovia del Sole, la Ven-To, il Grab e la Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese, individuate in accordo con la rete ciclabile EuroVelo e tenendo conto dei suggerimenti di piani già redatti da associazioni e enti locali. Nel 2016 sono stati firmati i protocolli d'intesa tra Mit e enti attuatori. Nel 2017 il sistema ciclabile nazionale è stato portato a dieci ciclovie con altre sei ciclovie di interesse nazionale e, per tre di queste, sono stati sottoscritti i Protocolli di intesa con le rispettive regioni: Ciclovia del Garda, Ciclovia della Magna Grecia e Ciclovia della Sardegna. A queste si aggiungeranno i Protocolli d'intesa di prossima stipula per gli ultimi tre percorsi: Ciclovia Venezia–Trieste, Ciclovia Tirrenica, Ciclovia Adriatica. Dopo la firma del protocollo tra il Mit e tutti i soggetti coinvolti, tra i quali il capofila, e lo stanziamento delle risorse statali per la progettazione, gli enti procedono alla preparazione del progetto per l'affidamento e per realizzare i lavori. La Ciclovia Adriatica da Venezia al Gargano attraversa per circa 700 chilometri le regioni Veneto, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo e Molise. Il percorso coincide con il ramo n. 6 della grande rete

ciclabile nazionale (BicItalia) proposta dalla FIAB, la Federazione italiana amici della bicicletta, in parte in fase di progetto e in parte già realizzata, che si integra con la più ampia rete ciclabile europea denominata EuroVelo. Il percorso preventivato è internamente litoraneo e corre parallelamente all'itinerario della E55; alla Romea scendendo nella parte centrale e alla SS16 Adriatica scendendo verso sud.

Figura 32 Piano Nazionale delle ciclovie turistiche in Italia

La Regione Abruzzo, con il progetto Bike to Coast, ha finanziato il proprio tratto di ciclovia lungo la fascia adriatica, da Martinsicuro (Te) a San Salvo (Ch) con un investimento di circa 32 M€. Anche il comune di Giulianova è stato interessato dall'intervento e ha realizzato la propria parte di pista ciclabile che costeggia il perimetro dell'ambito portuale. La connessione all'infrastruttura portuale è garantita a nord e a sud in corrispondenza degli accessi carrabili. La connessione, per motivi di controllo, è consentita in maniera regolamentata. L'impostazione del PRP è coerente in generale con il piano nazionale delle ciclovie e con le strutture già realizzate in Abruzzo.

### *11.2 Le coerenze dirette individuate*

Le coerenze dirette tra gli obiettivi del PRP di Giulianova e gli obiettivi e le finalità dei piani del sistema della pianificazione di contesto sono sintetizzate nella seguente **Tabella 19**.

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 la quasi 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.

| | | SISTEMA PIANIFICAZIONI | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | OBIETTIVI DI PIANO | QRR | PRP | PAI | PSDA | PTA | PRIT | PS PTCP | 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 19 Matrice delle coerenze dirette Obiettivi PRP Giulianova e sistema della pianificazione

# 12 LE COMPONENTI AMBIENTALI E GLI AMBITI DI INTERAZIONE

## *12.1 Definizione dei livelli di rapporto ed interferenza*

Nella seguente **Tabella 20** è riportata la matrice di analisi delle relazioni di effetti tra l'attuazione dei 14 obiettivi di piano e gli aspetti ambientali individuati come interagenti. Vengono individuati gli obiettivi di alto (14-9) , medio (8-5)e basso (4-0) livello relazionale.

| | | ASPETTI AMBIENTALI | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | AZIONI - OBIETTIVI DI PIANO | 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 | LIVELLO RELAZIONALE |
| 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 20 Matrice delle relazioni tra obiettivo del PRP e Aspetti Ambientali

### *12.2 Il quadro conoscitivo di riferimento*

Il Quadro Conoscitivo serve a descrivere il territorio secondo le categorie di Vincoli, Valori, Rischi, Degrado, Abbandono, Frattura, Conflittualità.

Tale impostazione permette di evidenziare degli areali di Criticità e sensibilità funzionali alla definizione e alla verifica delle scelte nella valutazione ambientale strategica.

I suoli sono così classificati:

a) Areali di Valore (AV), parti di territorio caratterizzate da particolari e specifiche qualità naturalistico-ambientali, paesaggistiche, storico-artistiche, archeologiche ed agronomiche che singolarmente o nel loro insieme contribuiscono alla definizione della identità territoriale;

b) Areali di Rischio (AR), parti di territorio caratterizzate dalla presenza di fattori di instabilità, fragilità e perdita di qualità riconosciute, che ne compromettono una o più caratteristiche costitutive;

c) Areali di Vincolo (AW), parti del territorio per le quali sono già vigenti azioni di tutela derivanti dalla applicazione di Leggi;

d) Areali di Abbandono e di Degrado (AAD), parti di territorio caratterizzate da fenomeni di abbandono (degli usi antropici) e dal conseguente degrado dei fattori costitutivi;

e) Areali di Frattura (AF), interruzioni della continuità e/o della omogeneità morfologico ambientale; essi sono caratterizzati dalla presenza di situazioni di trasformazione e/o degrado.

- **LA CARTA DEI VALORI** descrive il territorio dal punto di vista naturalistico-ambientale: vengono individuate le aree caratterizzate da Valore Geobotanico e da Valore Agronomico, secondo una rilevanza che distingue areali di Alto, Medio e Basso valore.

L'area del **Piano Regolatore Portuale** non è inquadrata in un'area di valore del territorio dal punto di vista naturalistico-ambientale

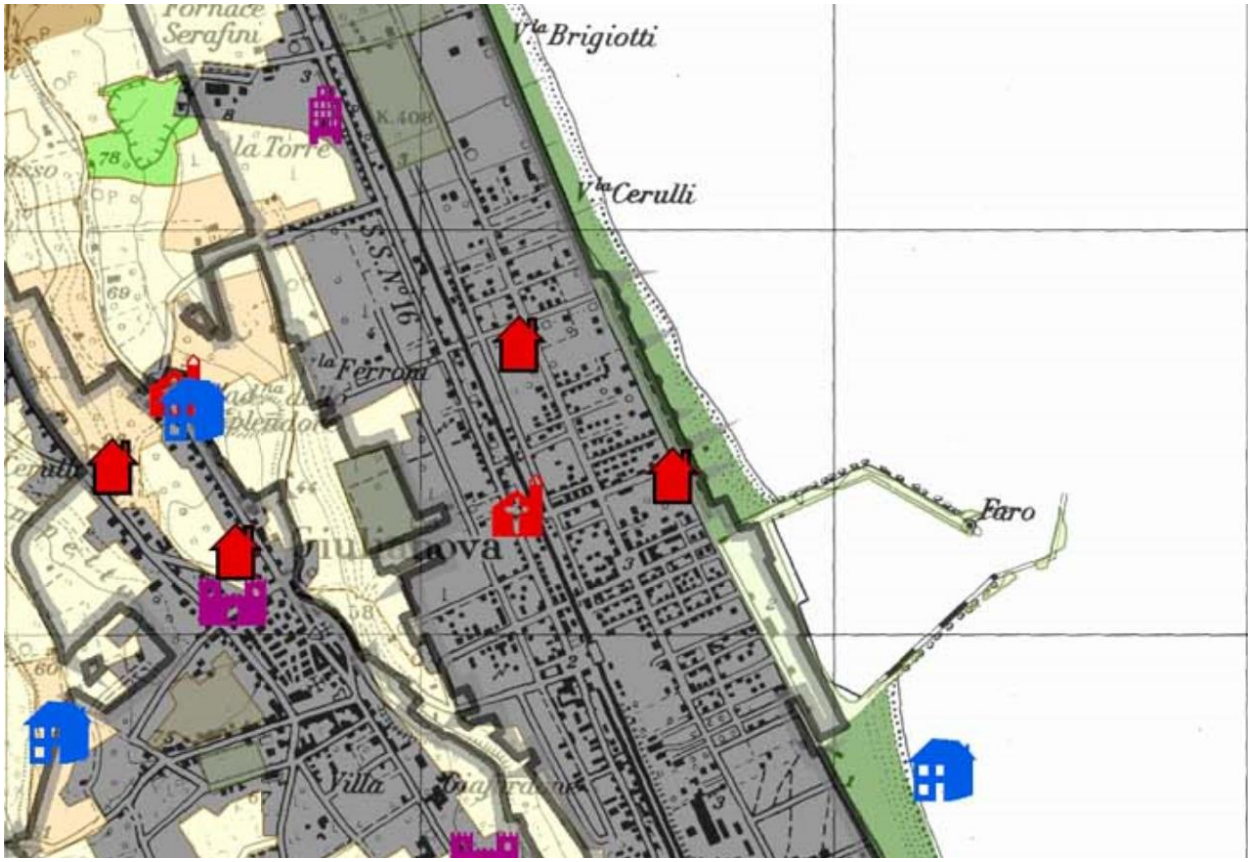



Figura 33 Estratto della Carta dei Valori , Foglio 339 Est

Perimetro dei suoli urbani
*(perimetro dei suoli urbanizzati e da urbanizzare desunti dai PRG)*

Suoli urbanizzati

## Valore Geobotanico

| LIVELLO DELLE CLASSI D'USO DEL SUOLO | | | | VALORE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 2° | 3° | 4° | Basso | Medio | Alto |
| TERRITORI BOSCATI E AMBIENTI SEMINATURALI | AREE BOSCATE | Boschi di latifoglie | Boschi di alto fusto | | | |
| | | | Cedui semplici | | | |
| | | | Cedui matricinati | | | |
| | | Boschi di conifere | | | | |
| | | Boschi misti di conifere e latifoglie | | | | |
| | AMBIENTI SEMINATURALI CARATTERIZZATI DA VEGETAZIONE ARBUSTIVA E/O ERBACEA | Aree a pascolo naturale e praterie d'alta quota (fino a 1800 m) | | | | |
| | | Aree a pascolo naturale e praterie d'alta quota (1800-2300) | | | | |
| | | Aree a pascolo naturale e praterie d'alta quota (>2300) | | | | |
| | | Brughiere e cespuglieti (<1800 m) | | | | |
| | | Brughiere e cespuglieti (>1800 m) | | | | |
| | | Aree a vegetazione sclerofilla | | | | |
| | | Aree a vegetazione arbustiva e boschiva in evoluzione e boscaglie radi | Aree a rinaturalizzazione naturale | | | |
| | | | Aree a rinaturalizzazione artificiale (rimboschimenti nella fase di novellato) | | | |
| | | Formazioni riparie | | | | |
| | ZONE APERTE CON VEGETAZIONE RADA O ASSENTE | Spiagge, dune e sabbie | | | | |
| | | Rocce nude, falesie, rupi o affioramenti | | | | |
| | | Aree con vegetazione rada (< 1500 m) | | | | |
| | | Aree con vegetazione rada (>1500 m) | | | | |
| | | Aree percorse da incendi | Boschi percorsi da incendi | | | |
| | | | Altre aree della classe III percorse da incendi | | | |
| | | Nevi perenni | | | | |
| AMBIENTE UMIDO | ZONE UMIDE INTERNE | Paludi interne | | | | |
| | | Torbiere | | | | |
| | ZONE UMIDE MARITTIME | Paludi salmastre | | | | |
| | | Saline | | | | |
| | | Zone intertidali | | | | |
| AMBIENTE DELLE ACQUE | ACQUE CONTINENTALI | Corsi d'acqua, canali | Fiumi, torrenti e fossi | | | |
| | | | Canali e idrovie | | | |
| | | Bacini d'acqua | | | | |
| | ACQUE MARITTIME | Lagune | | | | |
| | | Estuari | | | | |
| | | Aree oltre il limite della marea più bassa | | | | |

## Valore Agronomico

| LIVELLO DELLE CLASSI D'USO DEL SUOLO | | | | VALORE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 2° | 3° | 4° | Basso | Medio | Alto |
| SUPERFICI AGRICOLE UTILIZZATE | SEMINATIVI | Seminativi in aree non irrigue | | | | |
| | COLTURE PERMANENTI | Seminativi in aree irrigue | Seminativi semplici | | | |
| | | | Vivai | | | |
| | | | Colture orticole in pieno campo, in serra e sotto plastica | | | |
| | | Vigneti | | | | |
| | | Frutteti e frutti minori | | | | |
| | | Oliveti | | | | |
| | | Altre colture permanenti | Arboricoltura da legno | | | |
| | | | Formazioni forestali a prevalente produzione di frutti | | | |
| | | | Altre colture arboree | | | |
| | PRATI STABILI | Prati stabili | | | | |
| | ZONE AGRICOLE ETEROGENEE | Colture temporanee associate a colture permanenti | | | | |
| | | Sistemi colturali e particellari complessi | | | | |
| | | Aree prevalentemente occupate da colture agrarie con presenza di spazi naturali imp. | | | | |
| | | Aree agroforestali | | | | |

## Valore Vegetazionale

| | |
|---|---|
| Geosigmeti | |
| Emergenze floristiche e Vegetazioni rare | |

## Aree Protette

| | |
|---|---|
| Parchi | |
| Riserve | |
| Siti di Importanza Comunitaria | |
| Zone di Protezione Speciale | |

## Valore Archeologico

| | |
|---|---|
| Zone di interesse archeologico - *Prov. PE (PTCP)* | |
| Centro abitato | |
| Centro fortificato | |
| Grotta e riparo di interesse archeologico | |
| Manufatto isolato - villa - santuario | |
| Necropoli | |
| Presenza isolata | |
| Tratturo | |

## Valore Storico, Artistico e Monumentale

| | |
|---|---|
| Tholos (elementi Areali) | |
| Tholos (elementi puntuali) | |
| Case in terra | |
| Architettura Religiosa | |
| Architettura Civile | |
| Trabocchi | |
| ***Opere fortificate*** | |
| Borgo o Città Fortificata | |
| Castelliere | |
| Castello | |
| Fortezza | |
| Edificio religioso fortificato | |
| Palazzo Fortificato | |
| Torre | |
| Recinto | |

Figura 34 Legenda della Carta dei Valori

- LA CARTA DEI RISCHIO IDROGEOLOGICO inquadra le situazioni di Rischio/Pericolosità desumibili dai Piani di Assetto Idrogeologico (Rischio/Pericolosità Frane) e dai Piani Stralcio Difesa Alluvioni (Rischio/Pericolosità Alluvioni) approvati dalle Autorità di Bacino Regionali, Interregionali e Nazionali. Si distinguono tre livelli di Rischio: Alto, Medio e Basso. Nel caso in cui le classi originali siano quattro, nella classe "Alto" vengono accorpati sia il Rischio/Pericolosità Elevato che il Rischio/Periscolosità Elevatissimo.

L'area del Piano Regolatore Portuale NON è inquadrata in un'area di Rischio

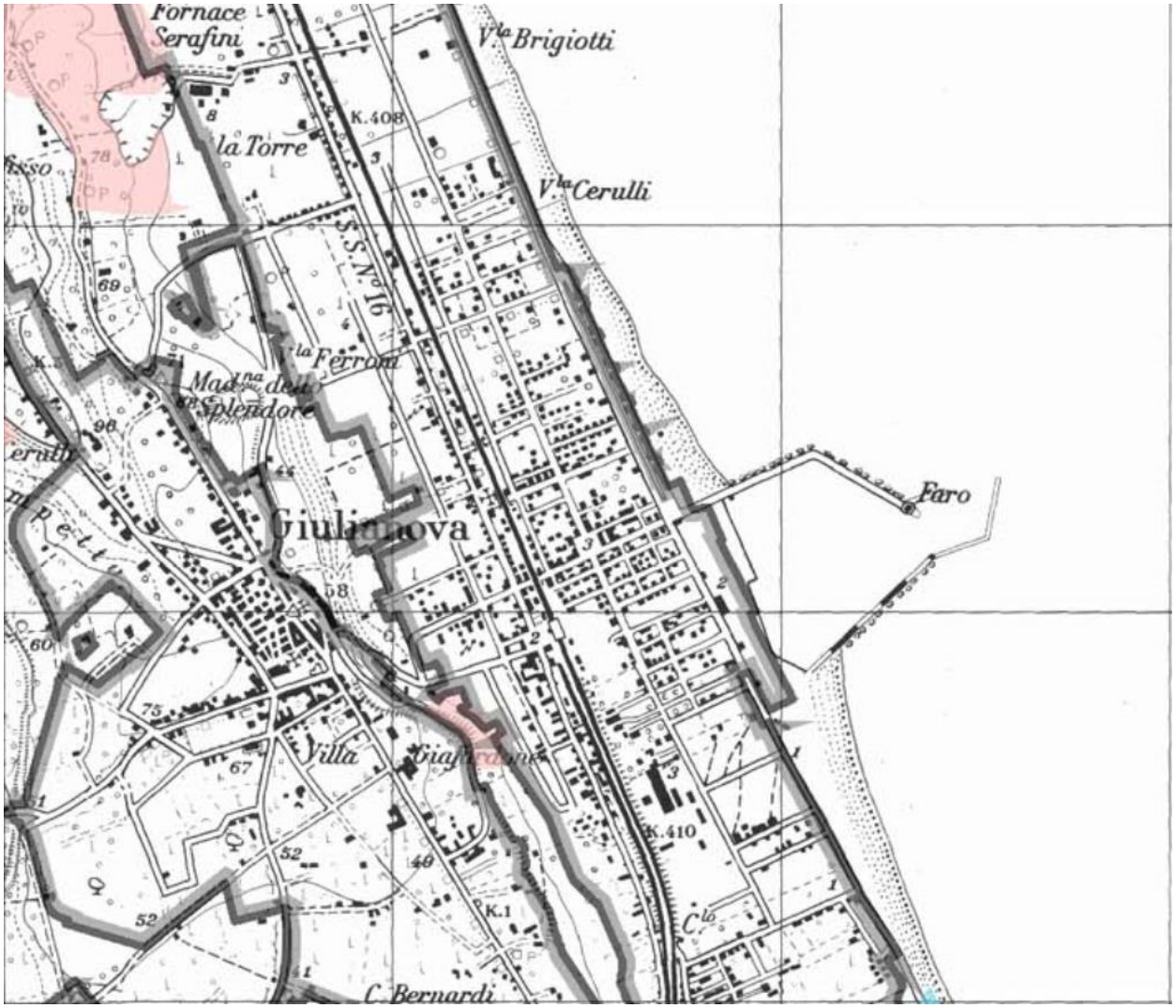



Figura 35 Estratto della Carta dei Rischi, Foglio 339 Est

Perimetro dei suoli urbani *(perimetro dei suoli urbanizzati e da urbanizzare desunti dai PRG)*

**Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico di Bacino**

*Autorità di Bacino Regione Abruzzo, Autorità di Bacino del fiume Tronto, Autorità di Bacino del fiume Trigno, Autorità di Bacino dei fiumi Liri, Garigliano e Volturno, Autorità di Bacino del fiume Tevere*

| | | | |
|---|---|---|---|
| Rischio Frane Basso | | Rischio Esondazione Basso | |
| Rischio Frane Medio | | Rischio Esondazione Medio | |
| Rischio Frane Alto | | Rischio Esondazione Alto | |

- LA CARTA DELL'ABBANDONO E DEL DEGRADO riporta tutte quelle situazioni di abbandono dei suoli produttivi che derivano dal confronto tra la carta dell'Uso del suole del 1987 e quella del 2000. Gli areali di Degrado sono stati, invece, desunti da fonti Istituzionali (Regionali e Provinciali) e riportano il sistema delle Cave e delle Discariche censite dai diversi piani di settore ai diversi livelli. Non si riscontrano molte aree abbandonate o di degrado nel territorio comunale.

L'area del Piano Regolatore Portuale NON è inquadrata in un'areale di degrado e abbandono

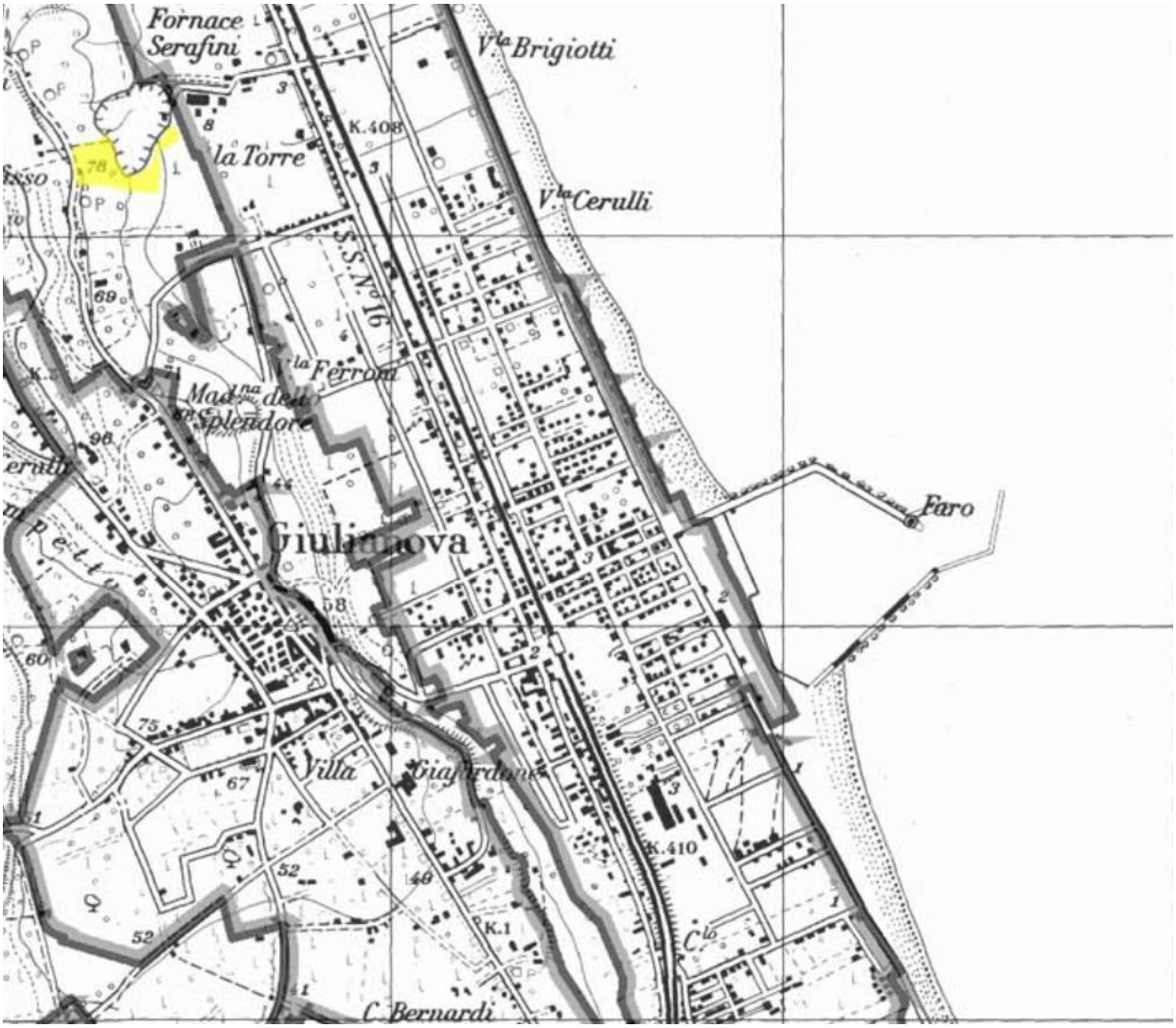



Figura 36 Estratto della Carta del Degrado, Foglio 339 Est

**Figura 37** Legenda della Carta del Degrado e dell'Abbandono

- LA CARTA DEI VINCOLI riporta tutto il sistema dei vincoli "ricognitivi", cioè disposti dalle leggi, inclusi nel Codice Urbani e derivanti dalla L. 1497/39 (Vincolo Paesaggistico) - vincoli di tipo areale e

puntuale, dalla L. 431/85 (Legge Galasso) - rispetto dei fiumi, dei boschi, aree e zone archeologiche, e dalla definizione del sistema delle Aree Protette – Parchi, Riserve, Siti di Interesse Comunitario e Zone a Protezione Speciale. Per quanto riguarda i vincoli che derivano dall'istituzione dei Piani Paesistici, sono stati inseriti solo quelli che rappresentano una notevole limitazione alla trasformazione del territorio.

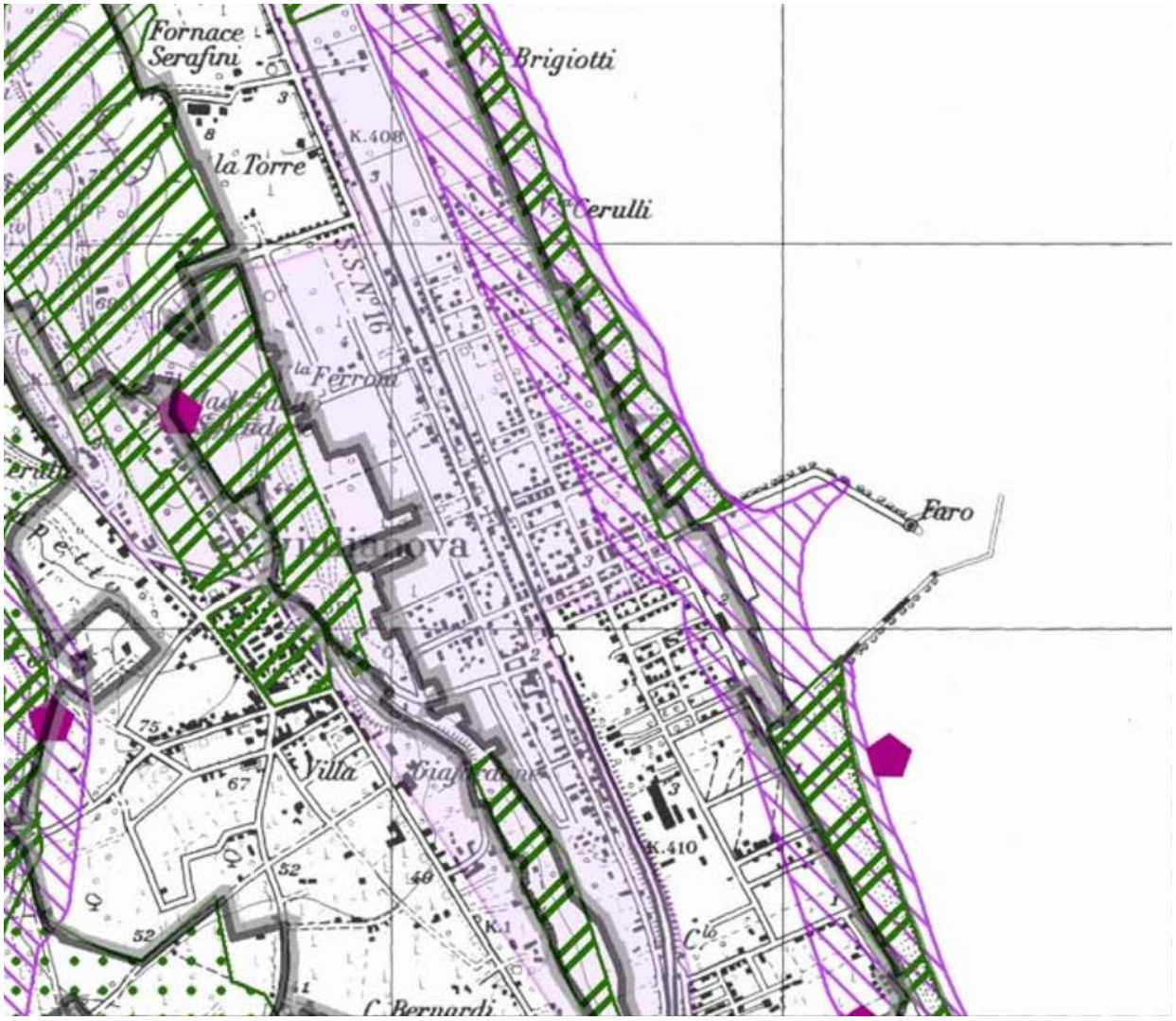



Figura 38 Estratto della Carta dei Vincoli , Foglio 339 Est

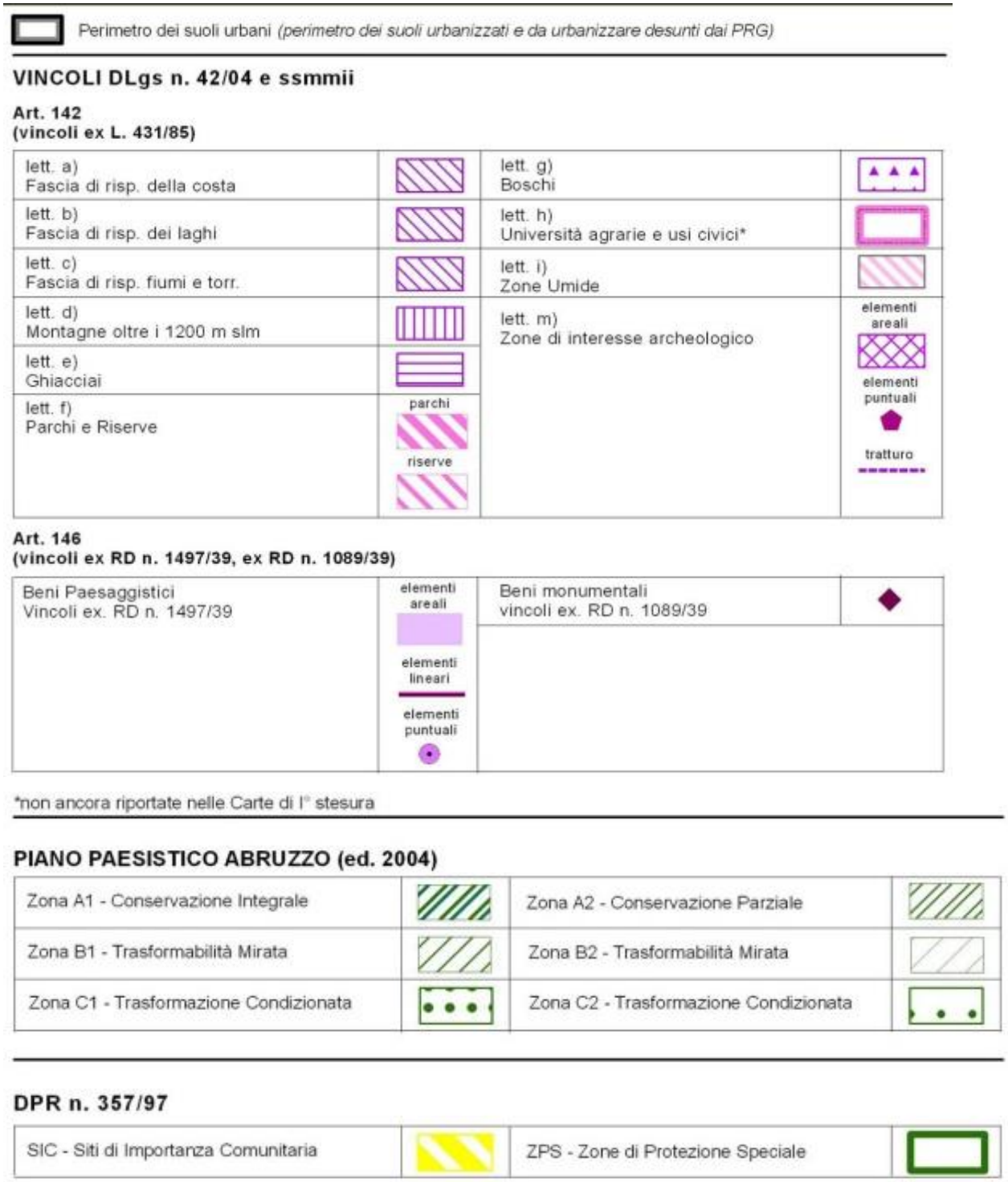



Figura 39 Legenda della Carta dei Vincoli

L'area del Porto è esterna alle aree di conservazione integrale degli arenili normata dal Piano Paesaggistico Regionale. E' a zona sottoposta a vincolo DLgs 42/2004 art. 142 lett a) in quanto zona costiera.

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

Su questo secondo punto, che rappresenta la parte fondamentale del documento, 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 avamporto 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 relazione *Impatto delle nuove opere sui litorali adiacenti ed interrimento dell'imboccatura*)

**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.

### *12.4 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 40 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 ([31]) 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.

[31] 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.

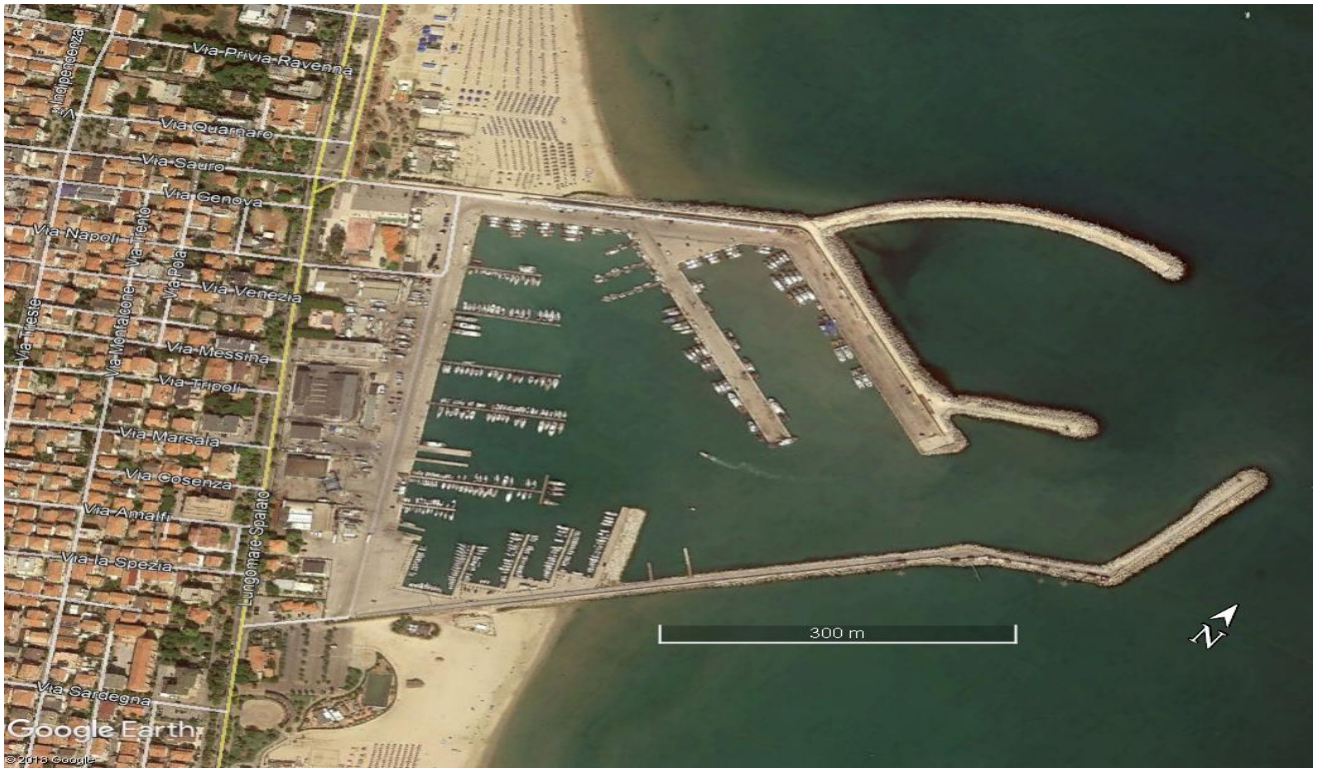



Figura 41 Vista d'insieme del Porto di Giulianova e del limitrofo contesto di Giulianova Lido (estate 2017).

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 egli 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.

### *12.5 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 42 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.

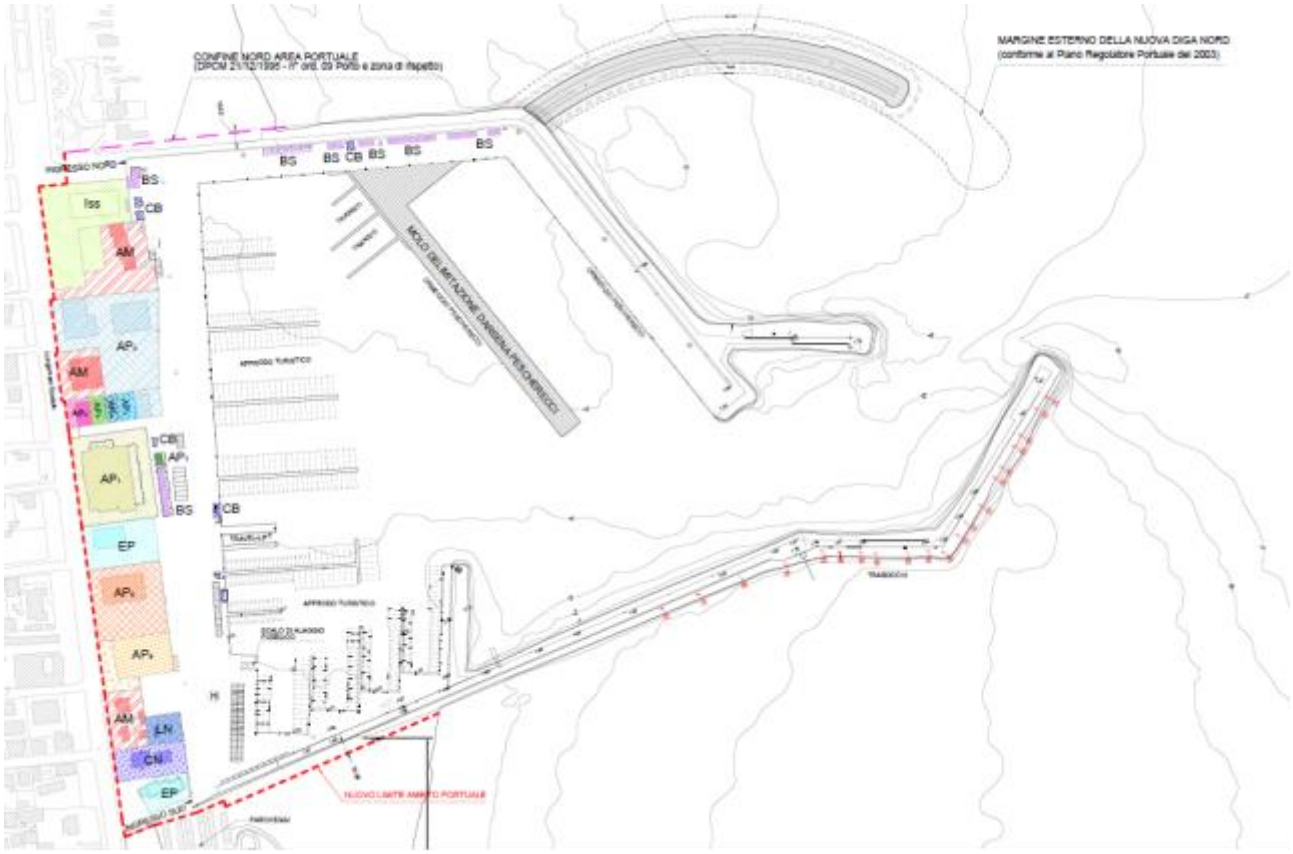



Figura 43 Sovrapposizione delle previsioni di PRP e delle strutture attuali

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 è non influente su il sistema esterno della dinamica costiera e del risparmio di suolo ma pregiudica la razionalizzazione delle funzioni con effetti negativi sui seguenti aspetti ambientali:

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

### *12.6 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.

# 13 GLI 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'avamporto | 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 |
| | | | GESTIONE DEI RIFIUTI |
| | | 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 |
| | | | 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 |
| | | | PAESAGGIO |
| | | 11. Migliorare la viabilità esterna ed interna. | 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 avamporto adeguato per le esigenze di sicurezza alla navigazione. | Realizzazione, dal gomito della diga foranea nord, di un nuovo braccio foraneo di forma planimetrica semicircolare | | |

.

# 14 La verifica di compatibilità del piano

## *14.1 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

## *14.2 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'avamporto | 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 avamporto 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 |

.

### *14.3 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'avamporto 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 sul 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.

### *14.4 Misure e indicatori per gli effetti del PRP*

In questa sezione vengono riportati gli indicatori, raggruppati in set (*Riqualificazione dell'imboccatura attuale, Razionalizzazione delle strutture interne, Aumento sicurezza portuale*) specifici connessi agli aspetti ambientali riconosciuti come in relazione con gli obiettivi e i relativi interventi di piano. La selezione si completa con l'indicazione della variazione tendenziale attesa all'attuazione del piano. Il popolamento quantitativo dei dati sarà sede di attività di monitoraggio ambientale dalla approvazione del piano fino alla attuazione di tutti gli interventi previsti e sarà la base descrittiva e previsiva delle successive valutazioni di impatto previste sui progetti delle opere.

A questi set di indicatori si aggiunge un set di indicatori di stato ambientale che saranno utili a monitorare qualità convergenti alla completa descrizione del sito.

#### SET 1 Riqualificazione dell'imboccatura attuale

| OBIETTIVO AMBIENTALE | ASPETTO AMBIENTALE IN RELAZIONE | EFFETTO | INDICATORE | U.M. | $\Delta$ |
|---|---|---|---|---|---|
| 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 | Indiretto | 1. Costo al mq delle abitazioni in affitto e/o in vendita nella zona tra la struttura portuale e la foce del fiume Tordino. | €/mq | $\Delta = 0$ |
| | CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO | Indiretto | 2.Interventi di riqualificazione/ammodernamento hotel e/o stabilimenti balneari a sud del Porto | n | $\Delta = 0$ |
| | CONTESTO URBANO - EDILIZIO | Indiretto | 3. Interventi di riqualificazione edilizia e/o urbana a sud del Porto | n | $\Delta = 0$ |
| | CONSUMO DI SUOLO | Diretto | 4. Bilancio avanzamento arretramento della linea di costa fino a 1000 ml a nord del porto | mq | $\Delta +$ |
| | CONSUMO DI SUOLO | Diretto | 5. Bilancio avanzamento arretramento della linea di costa fino a 1000 ml a sud del porto | mq | $\Delta = 0$ |
| | LINEA DI COSTA | Diretto | 6. Avanzamento arretramento della linea di costa fino a 1000 ml a nord del porto | m | $\Delta +$ |
| | LINEA DI COSTA | Diretto | 7. Avanzamento arretramento della linea di costa fino a 1000 ml a sud del porto | m | $\Delta = 0$ |
| | PAESAGGIO | Diretto | 8. Visuale del mare dall'interno del porto, dalla banchina di riva. | % | $\Delta -$ |

| OBIETTIVO AMBIENTALE | ASPETTO AMBIENTALE IN RELAZIONE | EFFETTO | INDICATORE | U.M. | Δ |
|---|---|---|---|---|---|
| 3. Migliorare il trasporto litoraneo dei sedimenti mediante l'impiego di forme ottimali per le opere esterne portuali. | CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO | Indiretto | 9.: 10. Vedi indicatori 1. e 2. | n | Δ=0 |
| | QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE | Diretto | 12. Qualità delle acque di balneazione nel primo punto di monitoraggio a nord del Porto | Classe | Δ=0 |
| | LINEA DI COSTA | Diretto | 13. Qualità delle acque di balneazione nel primo punto di monitoraggio a nord del Porto | Classe | Δ+ |
| | PAESAGGIO | Diretto | 14. Vedi indicatore 8. | | Δ− |
| 5. Contenere i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale. | CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO | Diretto | 15. Costo complessivo interventi di dragaggio diminuzione | € | Δ− |
| | SALUTE PUBBLICA | Diretto | 16. Numeri di segnalazioni di difficoltà di accesso per basso fondale | n. | Δ− |
| | QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE | Indiretto | 17. Analisi colonna d'acqua | Classi | Δ+ |
| | LINEA DI COSTA | Indiretto | 18. Vedi indicatore 5. | mq | Δ=0 |
| | GESTIONE DEI RIFIUTI | Indiretto | 19. Metri cubi di sedimenti di tipo C, D (DM173.16) | mc | Δ− |
| 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 | Indiretto | 20. numero di nuove attività attivate nell'ambito portuale | n. | Δ+ |
| | QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE | Indiretto | 12. Qualità delle acque di balneazione nel primo punto di monitoraggio a sud del Porto | classe | Δ+ |
| | CONSUMO DI SUOLO | Indiretto | 22. vedi indicatore n. 5 | | Δ=0 |
| | LINEA DI COSTA | Indiretto | 23. vedi indicatore n.7 | | Δ=0 |
| | PAESAGGIO | Indiretto | 24. vedi indicatore n. 8 | | Δ− |

## SET 2 Razionalizzazione delle strutture interne

| OBIETTIVO AMBIENTALE | ASPETTO AMBIENTALE IN RELAZIONE | EFFETTO | INDICATORE | U.M. | Δ |
|---|---|---|---|---|---|
| 9. Assicurare spazi adeguati all'attività cantieristica riducendo l'attuale livello di rischio di incidenti. | CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO | Indiretto | 25. Numero annuo di incidenti registrati nelle attività cantieristiche (comprese le operazioni di alaggio) | n. | Δ− |
| | SALUTE PUBBLICA | Indiretto | 26. Numero infortuni addetti struttura portuale nelle attività cantieristiche (comprese le operazioni alaggio) | n. | Δ− |
| | QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE | Indiretto | 27. Analisi acqua all'interno bacino portuale | Classi | Δ+ |
| | GESTIONE DEI RIFIUTI | Indiretto | 28. Analisi dei sedimenti all'interno del bacino portuale fino a 0,5 m di profondità | Classi | Δ+ |
| | GESTIONE DEI RIFIUTI | Indiretto | 29. Realizzazione isola dedicata alla raccolta dei rifiuti in mare (marine litter) | n. | Δ+ |
| 10. Puntare alla realizzazione di un sistema integrato porto-città-territorio attraverso una risistemazione del "waterfront" cittadino. | CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO | Diretto | 30. Costo al mq delle abitazioni in affitto e/o in vendita nella zona retrostante alla fascia portuale | €/mq | Δ+ |
| | CONTESTO URBANO - EDILIZIO | Diretto | 31 .Interventi di riqualificazione/ammodernamento hotel e ristoranti nella fascia urbana immediatamente retrostante il Porto | n. | Δ+ |
| | CONSUMO DI SUOLO | Diretto | 32. Interventi di riqualificazione edilizia e/o urbana nella zona retrostante alla fascia portuale | n. | Δ+ |
| | PAESAGGIO | Diretto | 33. Interventi di riqualificazione paesaggistica / arredo urbano | n | Δ+ |
| 11. Migliorare la viabilità esterna ed interna. | CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO | Indiretto | 34 Numero di attività economiche attivate nel ambito portuale | n | Δ+ |
| | CONTESTO URBANO - EDILIZIO | Indiretto | 35 Numero di attività economiche attivate nel a ridosso dell' ambito portuale | n. | Δ+ |
| | SALUTE PUBBLICA | Indiretto | 36 n. di superamenti dei livelli attesi | n. | Δ− |

| OBIETTIVO AMBIENTALE | ASPETTO AMBIENTALE IN RELAZIONE | EFFETTO | INDICATORE | U.M. | Δ |
|---|---|---|---|---|---|
| | QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE | Indiretto | 37 Vedi indicatore 27 | | Δ+ |
| | ENERGIA SOSTENIBILE | Diretto | 38 Numero di installazione postazioni per ricarica mezzi elettrici | n. | Δ+ |
| | MOBILITA' SOSTENIBILE | Diretto | 39 Numero delle iniziative/attività connesse alla pista Biketocoast Abruzzo | n. | Δ+ |
| | MOBILITA' SOSTENIBILE | Diretto | 40 n. passeggeri in transito (arrivi partenze) | n. | Δ+ |
| | CLIMA ACUSTICO | Diretto | 41 n. di superamenti dei livelli attesi rispetto al PCA | n. | Δ− |
| | QUALITA' DELL'ARIA | Diretto | 42 Vedi indicatore 36 | n. | Δ− |

## SET 2 Aumento sicurezza portuale

| OBIETTIVO AMBIENTALE | ASPETTO AMBIENTALE IN RELAZIONE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Assicurare la protezione delle strutture portuali dagli stati del mare provenienti dal I quadrante realizzando così anche la delimitazione di un avamporto adeguato per le esigenze di sicurezza alla navigazione | Tutti | Indiretto | 43 Numero di eventi che hanno determinato situazioni di interdizione delle strutture portuali all'accesso | N. | Δ− |

# 15 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 delle sicurezza operativa del porto durante le lavorazioni
- Gestione della sicurezza della mobilità esterna al porto durante le lavorazioni

# 16 IL SISTEMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

## *16.1 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.

### *16.2 Monitoraggio del livello di attuazione del piano*

AZIONE
Riqualificazione dell' attuale imboccatura portuale e dell'avamporto
MACRO - INTERVENTO
Demolizione del pennello attualmente aggettante dalla diga foranea e la costruzione di due colmate di ampliamento delle dighe foranee esistenti

| INTERVENTO | Indicatore | Frequenza monitoraggio del dato | Frequenza Condivisione |
|---|---|---|---|
| Demolizione del pennello attualmente aggettante dalla diga foranea | % di attuazione | annuale | annuale |
| Costruzione dell'ampliamento della diga foranea a nord | % di attuazione | annuale | annuale |
| Costruzione dell'ampliamento della diga foranea a sud | % di attuazione | annuale | annuale |

AZIONE
Messa in sicurezza delle imbarcazioni agli ormeggi e uso più razionale della banchina di riva per la nautica da diporto
MACRO - INTERVENTO
Realizzazione di un molo interno per la delimitazione di una darsena dedicata ai pescherecci

| INTERVENTO | Indicatore | Frequenza monitoraggio del dato | Frequenza Condivisione |
|---|---|---|---|
| Realizzazione di un molo interno per la delimitazione di una darsena dedicata ai pescherecci | % di attuazione | annuale | annuale |

AZIONE
Assicurare una maggiore protezione all'imboccatura portuale
MACRO - INTERVENTO
Realizzazione, dal gomito della diga foranea nord, di una nuovo braccio foraneo di forma planimetrica semicircolare

| INTERVENTO | Indicatore | Frequenza monitoraggio del dato | Frequenza Condivisione |
|---|---|---|---|
| Realizzazione, dal gomito della diga foranea nord, di un nuovo braccio foraneo di forma planimetrica semicircolare | % di attuazione | annuale | annuale |

## *16.3 Monitoraggio della qualità ambientale del sito*

| ASPETTO AMBIENTALE IN RELAZIONE | INDICATORE | Frequenza monitoraggio del dato | Frequenza Condivisione |
|---|---|---|---|
| CONTESTO SOCIALE ED ECONOMICO | 1. Costo al mq delle abitazioni in affitto e/o in vendita nella zona tra la struttura portuale e la foce del fiume Tordino. | Triennale | Triennale |
| | 2.Interventi di riqualificazione/ammodernamento hotel e/o stabilimenti balneari a sud del Porto | Triennale | Triennale |
| | 15. Costo complessivo interventi di dragaggio | Triennale | Triennale |
| | 20. numero di nuove attività attivate nell'ambito portuale | Triennale | Triennale |
| | 25. Numero annuo di incidenti registrati nelle attività cantieristiche (comprese le operazioni di alaggio) | Triennale | Triennale |
| | 26. Numero infortuni addetti struttura portuale nelle attività cantieristiche (comprese le operazioni alaggio) | Triennale | Triennale |
| | 30. Costo al mq delle abitazioni in affitto e/o in vendita nella zona retrostante alla fascia portuale | Triennale | Triennale |
| | 34 Numero di attività economiche attivate nel ambito portuale | Triennale | Triennale |
| | 35 Numero di attività economiche attivate nel a ridosso dell'ambito portuale | Triennale | Triennale |
| CONTESTO URBANO - EDILIZIO | 3. Interventi di riqualificazione edilizia e/o urbana a sud del Porto | Triennale | Triennale |
| | 31 .Interventi di riqualificazione/ammodernamento hotel e ristoranti nella fascia urbana immediatamente retrostante il Porto | Triennale | Triennale |
| CONSUMO DI SUOLO | 4. Bilancio avanzamento arretramento della linea di costa fino a 1000 ml a nord del porto | Annuale | Triennale |
| | 5. Bilancio avanzamento arretramento della linea di costa fino a 1000 ml a sud del porto | Annuale | Triennale |
| | 32. Interventi di riqualificazione edilizia e/o urbana nella zona retrostante alla fascia portuale | Annuale | Triennale |
| LINEA DI COSTA | 6. Avanzamento arretramento della linea di costa fino a 1000 ml a nord del porto | Annuale | Triennale |
| | 7. Avanzamento arretramento della linea di costa fino a 1000 ml a sud del porto | Annuale | Triennale |
| | 13. Qualità delle acque di balneazione nel primo punto di monitoraggio a nord del Porto | Annuale | Triennale |

| ASPETTO AMBIENTALE IN RELAZIONE | INDICATORE | Frequenza monitoraggio del dato | Frequenza Condivisione |
|---|---|---|---|
| PAESAGGIO | 8. Visuale del mare dall'interno del porto, dalla banchina di riva | Triennale | Triennale |
| | 33. Interventi di riqualificazione paesaggistica / arredo urbano | Triennale | Triennale |
| QUALITA' ACQUE MARINE COSTIERE | 12. Qualità delle acque di balneazione nel primo punto di monitoraggio a nord del Porto | Annuale | Triennale |
| | 17. Analisi colonna d'acqua all'imboccatura | Annuale | Triennale |
| | 12. Qualità delle acque di balneazione nel primo punto di monitoraggio a sud del Porto | Annuale | Triennale |
| | 27. Analisi acqua all'interno bacino portuale | Annuale | Triennale |
| SALUTE PUBBLICA | 16. Numeri di segnalazioni di difficoltà di accesso per basso fondale | Triennale | Triennale |
| | 36 n. di superamenti dei livelli attesi | Triennale | Triennale |
| | 43 Numero di eventi che hanno determinato situazioni di interdizione delle strutture portuali all'accesso | Triennale | Triennale |
| GESTIONE RIFIUTI | 19. Metri cubi di sedimenti di tipo C, D (DM173.16) | Triennale | Triennale |
| | 28. Analisi dei sedimenti all'interno del bacino portuale fino a 0,5 m di profondità | Triennale | Triennale |
| | 29. Realizzazione isola dedicata alla raccolta dei rifiuti in mare (marine litter) | Triennale | Triennale |
| ENERGIA SOSTENIBILE | 38 Numero di installazione postazioni per ricarica mezzi elettrici | Triennale | Triennale |
| MOBILITA' SOSTENIBILE | 39 Numero delle iniziative/attività connesse alla pista Biketocoast Abruzzo | Triennale | Triennale |
| | 40 n. passeggeri in transito (arrivi partenze) | Annuale | Triennale |
| CLIMA ACUSTICO | 41 n. di superamenti dei livelli attesi rispetto al PCA | Triennale | Triennale |
| QUALITA' DELL'ARIA | 36 n. di superamenti dei livelli attesi | Triennale | Triennale |

# 17 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 | **Sintesi non Tecnica** | Coinvolgimento ed evidenza pubblica | **1** | alla pubblicazione de RA |
| Workshop territoriali | **Presentazione** | Informazione e partecipazione | **1** | Prima dell scadenza dei 60 gg per osservazioni |
| Sito web | **Relazione di Controdeduzione** | Coinvolgimento ed evidenza pubblica | **1** | Prima approvazione definitiva |
| Sito web | **Dichiarazione di Sintesi** | Evidenza pubblica | **1** | Dopo approvazione definitiva |
| Sito web e workshop | **Report di monitoraggio** | Informazione | **Triennale** | Triennale |

## Indice delle figure

FIGURA 1 SCHEMA DELLA PROCEDURA DI VAS (FONTE: WWW.REGIONE.ABRUZZO.IT) ..... 9
FIGURA 2 SCHEMA DI VAS. ARTICOLAZIONE DELLE FASI INTEGRATE DI PIANIFICAZIONE E VALUTAZIONE ..... 11
FIGURA 3 RECENTI VARIAZIONI DELL'ASSETTO INFRASTRUTTURALE DEL PORTO DI GIULIANOVA: ..... 18
FIGURA 4 ASSETTO INFRASTRUTTURALE E ZONIZZAZIONE DEGLI AMBITI PORTUALI PREVISTI DAL PRP DEL PORTO DI GIULIANOVA ..... 31
FIGURA 5 CARTOLINA DELL'AGOSTO 1923 ..... 35
FIGURA 6 SOVRAPPOSIZIONE DELLE NUOVE OPERE PORTUALI DEL PRP-CON L'ATTUALE ASSETTO (2019) DEL PORTO DI GIULIANOVA ..... 38
FIGURA 7 SISTEMAZIONE INFRASTRUTTURALE ED URBANISTICA DELL'AMBITO PORTUALE PREVISTA DAL PRP-2009 ..... 39
FIGURA 8 ANALISI DEL TRASPORTO LITORANEO DEI SEDIMENTI IN RELAZIONE ALLE STRUTTURE PORTUALI ..... 40
FIGURA 11 COMUNE DI GIULIANOVA REDDITO MEDIO 2001-2016 DATI ISTAT ..... 51
FIGURA 10 – INQUADRAMENTO GENERALE DEL PORTO DI GIULIANOVA (FONTE GOOGLE EARTH, IMMAGINE DEL 28/8/2017) ..... 54
FIGURA 11 – VISTA D'INSIEME DEL PORTO DI GIULIANOVA E DEL LIMITROFO CONTESTO DI GIULIANOVA LIDO (ESTATE 2017). ..... 55
FIGURA 12 FONTE PORTALE ACQUE · TESTATA DI PROPRIETÀ DEL MINISTERO DELLA SALUTE ..... 58
FIGURA 13 MAPPA DELLE TERRE DEL CERRANO ..... 63
FIGURA 14 SISTEMA AUTOSTRADALE DI TRASPORTO PRP 2003 ..... 66
FIGURA 15 SISTEMA STRADALE PROVINCIALE E STATALE PRP 2003 ..... 67
FIGURA 16 VIABILITÀ DI ACCESSO ALL'AREA PORTUALE PRP 2003 ..... 68
FIGURA 17 ESTRATTO DEL QRR DELLA REGIONE ABRUZZO ..... 92
FIGURA 18 LEGENDA DEL QUADRO DI RIFERIMENTO REGIONALE ..... 93
FIGURA 19 STRALCIO DEL PRP DELLA REGIONE ABRUZZO ED 2004 ..... 95
FIGURA 20 LEGENDA DEL PRP DELLA REGIONE ABRUZZO ED 2004 ..... 96
FIGURA 21 PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO REGIONE ABRUZZO, DA GEOPORTALE REGIONE ABRUZZO 2019 ..... 97
FIGURA 22 ESTRATTO DEL PSDA SUL TERRITORIO DI GIULIANOVA ..... 98
FIGURA 23 ESTRATTO DELLA TAVOLA B1 (2014) DEL PTCP SISTEMA DELLA MOBILITÀ – ..... 100
FIGURA 24 ESTRATTO DELLA TAVOLA A3 DEL PTCP SISTEMA AMBIENTALE E INSEDIATIVO ..... 101
FIGURA 25 STRALCIO PDMC 2015 ELABORATO C – STRALCIO PRG ..... 102
FIGURA 26 ESTRATTO TAVOLA 11 A BIS DEL PUM DEL COMUNE DI GIULIANOVA – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE ..... 103
FIGURA 27 ESTRATTO DEL PIANO DEMANIALE MARITTIMA COMUNALE DI GIULIANOVA ..... 105
FIGURA 28 PAES GIULIANOVA ..... 106
FIGURA 29 CARTA DELLE INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI - STRALCIO ..... 107
FIGURA 30 LEGENDA DELLA CLASSI ACUSTICHE ..... 108
FIGURA 31 PLANIMETRIA PIANO RACCOLTA RIFIUTI – LOCALIZZAZIONE APPRESTAMENTI PER LA RACCOLTA ..... 109
FIGURA 32 PIANO NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE IN ITALIA ..... 111
FIGURA 33 ESTRATTO DELLA CARTA DEI VALORI , FOGLIO 339 EST ..... 115
FIGURA 34 LEGENDA DELLA CARTA DEI VALORI ..... 116
FIGURA 35 ESTRATTO DELLA CARTA DEI RISCHI, FOGLIO 339 EST ..... 117
FIGURA 36 ESTRATTO DELLA CARTA DEL DEGRADO, FOGLIO 339 EST ..... 118
FIGURA 47 LEGENDA DELLA CARTA DEL DEGRADO E DELL'ABBANDONO ..... 118
FIGURA 38 ESTRATTO DELLA CARTA DEI VINCOLI , FOGLIO 339 EST ..... 119
FIGURA 39 LEGENDA DELLA CARTA DEI VINCOLI ..... 120
FIGURA 40 INQUADRAMENTO GENERALE DEL PORTO DI GIULIANOVA (FONTE GOOGLE EARTH, IMMAGINE DEL 28/8/2017) ..... 124
FIGURA 41 VISTA D'INSIEME DEL PORTO DI GIULIANOVA E DEL LIMITROFO CONTESTO DI GIULIANOVA LIDO (ESTATE 2017). ..... 125
FIGURA 42 PREVISIONI DI PRP E STRUTTURE REALIZZATE AL 2019 ..... 127
FIGURA 43 SOVRAPPOSIZIONE DELLE PREVISIONI DI PRP E DELLE STRUTTURE ATTUALI ..... 128

# Indice delle tabelle

TABELLA 1 FASI DELLA VAS E RELATIVI DOCUMENTI TECNICI DI RIFERIMENTO ..... 12
TABELLA 2 LE FASI DELLA PROCEDURA DI VAS ..... 22
TABELLA 3– OBIETTIVI E MOTIVAZIONI DELLE ATTIVITÀ DI PIANIFICAZIONE PORTUALE CONSIDERATE NELLA REDAZIONE DEL PRP-2009 ..... 36
TABELLA 4 CLASSIFICA DEI PRIMI E DEGLI ULTIMI 50 COMUNI DELL'ABRUZZO ORDINATA PER POPOLAZIONE. ..... 44
TABELLA 5 CLASSIFICA DEI COMUNI DELLA PROVINCIA DI TERAMO ORDINATA PER POPOLAZIONE RESIDENTE. ..... 44
TABELLA 6 REDDITI E CONTRIBUENTI PER TIPO DI REDDITO DATI ISTAT ..... 52
TABELLA 7 REDDITI, IMPOSTE E ADDIZIONALI COMUNALI E REGIONALI DATI ISTAT ..... 52
TABELLA 8 REDDITI E CONTRIBUENTI PER FASCE DI REDDITO DATI ISTAT ..... 52
TABELLA 9 SPECIALIZZAZIONE PRODUTTIVA, BILANCIA COMMERCIALE E OCCUPAZIONE NEI SISTEMI LOCALI DEL LAVORO ABRUZZESE ..... 53
TABELLA 10 VALORE AGGIUNTO TOTALE NEI SISTEMI LOCALI DEL LAVORO ABRUZZESE ..... 53
TABELLA 11 PROVINCIA DI TERAMO – CENSIMENTO REGIONALE DEI SITI A RISCHIO POTENZIALE SOTTOPOSTI A VERIFICHE AMBIENTALI ..... 56
TABELLA 12 CENSIMENTO REGIONALE DEI SITI A RISCHIO POTENZIALE SOTTOPOSTI A VERIFICHE AMBIENTALI PROVINCIA DI TERAMO ..... 57
TABELLA 13 TAV VI.2.1.1A - OPERE ED INFRASTRUTTURE PORTUALI PER PORTO - TERMINAL PASSEGGERI PER TRAGHETTI (CABOTAGGIO) E NAVI DA CROCIERA AL 30/09/2018 ..... 69
TABELLA 14 TAB. VI.2.1.2A - OPERE ED INFRASTRUTTURE PORTUALI PER PORTO - NUMERO E SUPERFICIE ..... 70
TABELLA 15 TAB. VI.2.1.3A - OPERE ED INFRASTRUTTURE PORTUALI PER PORTO – IMPIANTI E ATTREZZATURE AL 30/09/2018 ..... 70
TABELLA 16 TAB. VI.2.1.4A - OPERE ED INFRASTRUTTURE PORTUALI PER PORTO – NUMERO E CARATTERISTICHE DEGLI ACCOSTI AL 30/09/2018 71
TABELLA 17 FONTE: CAPITANERIA DI PORTO, AGGIORNAMENTO AL 30 OTTOBRE 2019. ..... 74
TABELLA 18 VALORI MEDI CLIMATICI DAL 1951 AL 2000 A GIULIANOVA ..... 75
TABELLA 19 MATRICE DELLE COERENZE DIRETTE OBIETTIVI PRP GIULIANOVA E SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE ..... 112
TABELLA 20 MATRICE DELLE RELAZIONI TRA OBIETTIVO DEL PRP E ASPETTI AMBIENTALI ..... 113