



Regione lazio

Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità

Area Infrastrutture della Mobilità e Trasporto Marittimo

GR3412

OGGETTO: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), art.13 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii.

VAS-2019_41 – Regione Lazio
“Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale”

Fase di VALUTAZIONE.

PREMESSO CHE la procedura di Valutazione Ambientale Strategica, secondo quanto stabilito dall’art. 4, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. (di seguito decreto), *“ha la finalità di assicurare che l’attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un’equa distribuzione dei vantaggi connessi all’attività economica”* come ulteriormente specificato al successivo comma 4 *“(…) garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e contribuire all’integrazione di considerazioni ambientali all’atto dell’elaborazione, dell’adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile”*.

FASE DI CONSULTAZIONE

Premesso che, per la procedura in oggetto:

Autorità Competente (AC)	Regione Lazio, Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica
Autorità Procedente (AP)	Regione Lazio – Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità

Riepilogo sintetico delle attività istruttorie svolte relative al procedimento in oggetto:

Nota	Soggetto	Protocollo	Data
Avvio della Procedura	Autorità Procedente	0892841	06/11/2019
Individuazione SCA	Autorità Competente	0956615	26/11/2019
Conferenza di Consultazione - Convocazione	Autorità Competente	1035426	19/12/2019
Conferenza di Consultazione - Esiti	Autorità Competente	0101907	05/02/2020
Documento di Scoping	Autorità Competente	0499405	07/06/2020



Da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale sono pervenuti alla scrivente, ai sensi dell'art.13, comma 1 del D.Lgs. n.152/2006, i seguenti contributi:

Elenco dei contributi dei SCA	
ID	SCA
1	Segreteria Tecnica Operativa ATO2 Lazio Centrale - Roma: nota prot. n.47 del 9/1/2020, acquisita in pari data al prot. n.15256;
2	Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Frosinone, Latina e Rieti: nota prot. n.267-P del 9/1/2020, acquisita al prot. n.19168 del 10/1/2020;
3	Provincia di Latina: nota prot. n.1817 del 16/1/2020, acquisita al prot. n.45806 del 17/1/2020;
4	Comune di Ponza: nota prot. n.1451 del 18/2/2020, acquisita al prot. n.146164 del 19/2/2020;
5	Comune di Sabaudia: nota acquisita al prot. n.183254 del 2/3/2020;
6	Parco Naturale Regionale Riviera di Ulisse: nota prot. n.1031 del 2/3/2020, acquisita in pari data al prot. n.187202;
7	Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica - Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale: nota prot. n.194593 del 4/3/2020;
8	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Marittima del Lazio: nota prot. n.5834 del 3/3/2020, acquisita al prot. n.193885 del 4/3/2020;
9	Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale: nota acquisita al prot. n.201332 del 5/3/2020;
10	Comune di Formia: nota prot. n.11142 del 5/3/2020, acquisita al prot. n.204816 del 6/3/2020;
11	Città Metropolitana di Roma Capitale – Dipartimento VI “Pianificazione strategica generale” Servizio 1 “Pianificazione territoriale e della mobilità, generale e di settore. Urbanistica e attuazione PTMG”: nota n.38961 del 6/3/2020, acquisita al prot. n.209100 del 9/3/2020;
12	Parco Nazionale del Circeo: nota n.1170 del 6/3/2020, acquisita al prot. n.209119 del 9/3/2020;
13	Roma Capitale – Dipartimento di Tutela Ambientale: nota n.18795 del 6/3/2020, acquisita al prot. n.209529 del 9/3/2020;
14	ARPA Lazio: nota prot. n.18786 del 16/3/2020, acquisita in pari data al prot. n.226774;
15	Regione Lazio – Direzione Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti, Area Valutazione di Incidenza e Risorse Forestali: nota prot. n.330481 del 14/4/2020;
16	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo: nota n.29912 del 28/4/2020, acquisita al prot. n.386186 del 29/4/2020.

La AC ha emesso con nota prot. n. 0499405 del 07/06/2020 il Documento di Scoping . L'Autorità Competente, con l'emissione del Documento di Scoping ha concluso la fase di Consultazione evidenziando che:

- ✓ I contenuti minimi obbligatori del Rapporto Ambientale sono disciplinati dall'art.13 dal comma 3 e comma 4 del D.Lgs. n.152/2006 e dal relativo Allegato VI alla Parte Seconda;
- ✓ Il Rapporto Ambientale dovrà recepire le indicazioni contenute nel *Documento di scoping* formulate dalla AC e suddivise in “Indicazioni di carattere generale” e “Indicazioni di carattere specifico”;
- ✓ Il Rapporto Ambientale dovrà recepire quanto contenuto nei contributi formulati dai Soggetti Competenti in Materia Ambientale nella fase di consultazione;
- ✓ Il Rapporto Ambientale dovrà recepire gli esiti delle conferenze di consultazione.



FASE DI PUBBLICAZIONE

Adempimenti formali richiesti con Documento di Scoping:

ID	ADEMPIMENTO	RISCONTRO
1	Invio alla AC del RA, della Snt, del Piano	Nota prot. n.0516049 del 11/06/2021
2	Invio AC pubblicazione Avviso Pubblico	Nota prot. n.0549555 del 23/06/2021
3	Comunicazione a SCA dell'Avviso	Nota prot. n.0550255 del 23/06/2021
4	B.U.R.L.	B.U.R.L. n.61 del 22/06/2021

L'Avviso Pubblico presenta i contenuti di cui all'art.14 comma 1 del D.Lgs. n.152/2006	
a) la denominazione del Piano proposto e dell'Autorità procedente;	√
b) la data dell'avvenuta presentazione dell'istanza di VAS;	NON RISCONTRATO
c) una breve descrizione del Piano proposto e dei suoi possibili effetti ambientali;	NON RISCONTRATO
d) l'indirizzo <i>web</i> e le modalità per la consultazione della documentazione e degli atti predisposti dall'Autorità procedente nella loro interezza;	√
e) i termini e le specifiche modalità per la partecipazione del pubblico;	√
f) la necessità della valutazione di incidenza a norma dell'articolo 10, comma 3.	NON RISCONTRATO

Sono decorsi i 60 giorni per la presentazione delle osservazioni alla proposta di Piano ai sensi dell'art.14, comma 2 del D.Lgs. n.152/2006 (decorrenti dalla data di pubblicazione dell'Avviso <i>al pubblico</i>)	DATA PUBBLICAZIONE: 22/06/2021
--	---------------------------------------

OSSERVAZIONI

A seguito della pubblicazione del Rapporto Ambientale, della sintesi non Tecnica e della Documentazione di Piano, alla AC sono pervenute le seguenti Osservazioni:

Elenco Osservazioni		
1	Comune di Sabaudia	prot. n.36231 del 22/8/2021, acquisita al prot. n.680441 del 24/8/2021
2	Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Direzione Marittima Civitavecchia	nota prot. n.23818 del 24/8/2021, acquisita in pari data al prot. n.680803
3	Parco Nazionale del Circeo	nota prot. n. 4671 del 20/8/2021, acquisita al prot. n.685605 del 26/8/2021
4	Comitato No Parcheggio Arena Molo-Terracina	PEC acquisita al prot. n.780306 del 30/9/2021
5	Associazione Europa Verde	PEC acquisita al prot. n.774965 del 29/9/2021

La AP con nota prot. n.1000176 del 02/12/2021 ha trasmesso alla scrivente le osservazioni ricevute come di seguito elencate:



Elenco Osservazioni		
1	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale	acquisita al prot. reg. n. 0680983 del 24/08/2021;
2	Comitato no Parcheggio Arena Molo-Terracina	acquisito al prot. reg. n.0780306 del 30/09/2021;
3	Direzione Marittima di Civitavecchia	acquisito al prot. reg. 0680803 del 24/08/2021;
4	Direzione Regionale lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo – Area Attuazione Servizio Idrico Integrato e Risorse idriche	acquisito al prot. reg. n. 0563369 del 28/06/2021
5	Comune di Sabaudia	acquisito al prot. reg. n. 0680441 del 24/08/2021.

Di seguito l'elenco univoco delle osservazioni ricevute:

Elenco Osservazioni		
1	Comune di Sabaudia	prot. n.36231 del 22/8/2021, acquisita al prot. n.680441 del 24/8/2021
2	Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Direzione Marittima Civitavecchia	nota prot. n.23818 del 24/8/2021, acquisita in pari data al prot. n.680803
3	Parco Nazionale del Circeo	nota prot. n. 4671 del 20/8/2021, acquisita al prot. n.685605 del 26/8/2021
4	Comitato No Parcheggio Arena Molo-Terracina	PEC acquisita al prot. n.780306 del 30/9/2021
5	Associazione Europa Verde	PEC acquisita al prot. n.774965 del 29/9/2021
6	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale	acquisita al prot. reg. n. 0680983 del 24/08/2021;
7	Direzione Regionale lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo – Area Attuazione Servizio Idrico Integrato e Risorse idriche	acquisito al prot. reg. n. 0563369 del 28/06/2021

FASE DI VALUTAZIONE

Verifiche preliminari

Il Piano in oggetto è sottoposto a Valutazione di Incidenza	SI, con riferimento alla proposta localizzativa PM8-Ponza ed alle proposte localizzative di Tarquinia, Ladispoli e Terracina come indicato dalla Direzione regionale Ambiente con la nota prot. n. 357573 del 11/04/2022.
Il Rapporto Ambientale prevede un capitolo specifico rappresentante:	



le modalità di recepimento dei contributi dei Soggetti competenti in Materia Ambientale acquisiti nella fase di consultazione (Scorporati per punti) con indicazione delle modalità di recepimento motivate e/o della prescrizione per il Piano	Il RA prevede uno specifico paragrafo ma non fornisce riscontro delle modalità di recepimento dei contributi. AP ha integrato con nota prot. n. 0510958 del 11/05/2023. Le modalità di recepimento dalla stessa indicate sono riscontrate dalla AC nel correlato allegato.
le modalità di recepimento dei contributi della AC formulati con il Documento di Scoping (Scorporati per punti) con indicazione delle modalità di recepimento motivate e/o della prescrizione per il Piano	Il RA prevede uno specifico paragrafo ma non fornisce riscontro delle modalità di recepimento dei contributi. AP ha integrato con nota prot. n. 0510958 del 11/05/2023. Le modalità di recepimento dalla stessa indicate sono riscontrate dalla AC nel correlato allegato.

Svolgimento delle attività tecnico istruttorie di cui all'art.15, comma 1 decreto

- ✓ Con nota prot. n. 0995511 del 01/12/2021 la AC ha convocato una riunione di valutazione per il giorno 13/12/2021;
- ✓ Con nota prot. n.1046134 del 16/12/2021 la AC ha rinviato la sopra richiamata riunione per il giorno 10/01/2022;
- ✓ Con nota prot. n. 0192297 del 25/02/2022 la AC ha inviato gli esiti della conferenza sopra richiamata;
- ✓ Con nota prot. n.0223139 del 04/03/2022 la AC ha inviato una Errata-corrige della nota sopra richiamata;
- ✓ Con nota prot. n. 0229785 del 08/03/2022 la AP ha inviato alla AC il verbale di valutazione sottoscritto;
- ✓ Con nota prot. n. 0326578 del 01/04/2022 la AP ha inviato le integrazioni richieste ad esito della conferenza di valutazione svoltasi in data 10/01/2022 (Studio Incidenza localizzazione PM8-Ponza);
- ✓ Con nota prot. n.0357573 del 11/04/2022 la Regione Lazio, Direzione Regionale Ambiente ha richiesto l'inclusione di uno Studio di Incidenza nel RA relativamente alle proposte localizzative di Tarquinia, Ladispoli e Terracina;
- ✓ Con nota prot. n. 0871890 del 13/09/2022 la AP comunica alla AC di aver proceduto all'affidamento di incarico per la redazione dello Studio di Incidenza impegnandosi ad inviare alla AC il RA integrato;
- ✓ Con nota prot. n. 0999356 del 12/10/2022 la AP ha comunicato alla AC l'invio dello Studio di Incidenza alla competente struttura regionale per l'acquisizione del relativo parere di competenza relativamente alle proposte localizzative di Tarquinia, Ladispoli e Terracina;
- ✓ Con nota prot. n. 1192173 del 25/11/2022 la competente struttura regionale in materia di VINCA ha inviato alla AC il proprio parere di competenza con esito favorevole ad eccezione della proposta localizzativa PM7(Minturno) per il quale il parere è negativo, e a condizione per la proposta localizzativa PM8 (Ponza -Cala dell'Acqua);
- ✓ Con nota prot. n. 0510958 del 11/05/2023 la AP, ad esito di incontri informali con la AC nel corso dei quali quest'ultima ha richiesto approfondimenti in ordine alle modalità di recepimento dei contributi pervenuti in fase di scoping, chiarimenti in merito alla procedura di adozione/approvazione del piano, nonché in ordine alla norma istitutiva al fine di identificare il campo di applicazione dello stesso, anche in considerazione delle ripercussioni sulle modalità di definizione del RA, ha inviato alla AC, ad integrazione delle note prot. n.0326578 del 01/04/2022 e della nota prot. n. 223139 del 04/03/2022, una scheda riepilogativa relativa unicamente alle modalità di recepimento dei contributi SCA, in



ottemperanza a quanto richiesto dal Documento di Scoping ed alle modalità di recepimento delle Osservazioni pervenute.

Al fine di ottemperare alle disposizioni di cui all'art.15 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. la AC ha:

- ✓ Verificato le modalità di recepimento dei contributi forniti dalla AC in fase di scoping (ALLEGATO 1);
- ✓ Verificato le modalità di recepimento dei contributi forniti dai SCA in fase di scoping (ALLEGATO 2);
- ✓ Verificato le modalità di recepimento delle osservazioni (ALLEGATO 3);

Secondo quanto disposto all'art.18, comma 2-bis e comma 2-ter, comma 3 e comma 3-bis ha verificato le modalità di redazione del Piano di Monitoraggio.

Nel RA il Piano di Monitoraggio dovrà essere aggiornato al fine di rispondere ai seguenti obblighi normativi di cui all'art. 18:

- il Piano di Monitoraggio deve fornire un riscontro in merito alla sussistenza delle risorse finanziarie e disponibilità delle stesse
- il Piano di Monitoraggio deve individuare le figure responsabili
- il Piano di Monitoraggio deve assicurare il controllo sugli impatti significativi
- il Piano di Monitoraggio deve assicurare la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità
- il Piano di Monitoraggio deve assicurare l'individuazione degli impatti negativi imprevisti
- il Piano di Monitoraggio deve individuare le misure correttive da adottare
- il Piano di Monitoraggio deve descrivere le modalità di raccolta dei dati
- il Piano di Monitoraggio deve descrivere le modalità di elaborazione degli indicatori
- il Piano di Monitoraggio deve indicare la periodicità di produzione del rapporto di monitoraggio contenente i risultati della valutazione e le misure correttive da adottare;

Con la formulazione del presente verbale la AC ritiene concluse le attività tecnico-istruttorie di cui all'art.15, comma 1 del D.Lgs. 152/06.

Nel caso si evidenzino eventuali errori materiali e/o criticità da sottoporre ad ulteriore confronto tecnico, o laddove si ravveda la necessità di fornire ulteriori considerazioni utili all'istruttoria, si invita la AP a fornire adeguata comunicazione alla scrivente entro 30 giorni dal ricevimento del presente verbale.

In assenza di riscontro, l'AC procederà con la formulazione del Parere Motivato di cui al richiamato art.15, comma1.

l'istruttore

Marco Stradella

Il Responsabile del Procedimento

arch. Roberto Brunotti

Il Dirigente

ing. Ilaria Scarso

ALLEGATO N.1			
RECEPIMENTO CONTRIBUTI AC DOCUMENTO DI SCOPING			
	SINTESI CONTRIBUTO	RECEPIMENTO AP	VERIFICA AC
a	a) con riferimento all'Allegato VI del D.Lgs. n.152/2006, il quadro conoscitivo del Rapporto Ambientale, dovrà sviluppare, con particolare attenzione, l'analisi degli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente (caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate) e la sua probabile evoluzione senza l'attuazione del Piano;	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali e nello specifico Paragrafi 5 e 6.	RECEPITO
b	b) nel Rapporto Ambientale dovranno essere indicati gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o nazionale pertinenti al Piano esplicitando il modo in cui, durante la sua elaborazione, se ne è tenuto conto;	Si veda <i>Rapporto Ambientale REV.1_Parte I_10662</i> Paragrafo 6 e le singole schede Paragrafi 4 e 9.	RECEPITO
c	c) nel Rapporto Ambientale è necessario specificare la correlazione tra obiettivi generali (discendenti dalla normativa di riferimento), obiettivi specifici e singole azioni previste dal Piano in riferimento agli obiettivi di protezione ambientale di cui al punto b). Per la lettura di tale sistema di correlazione si potranno utilizzare i sistemi più opportuni (tabelle, grafici, ecc.). Tale sistema individuato di correlazione obiettivi - azioni sarà posta alla base dei successivi punti di approfondimento del Piano (valutazione della coerenza esterna e interna, di valutazione degli impatti, e per la definizione del piano di monitoraggio);		La AP ha riscontrato. Non risulta indicata la normativa di riferimento del piano, nonché l'indicazione delle azioni dallo stesso previste. Tale aspetto si ripercuote come indicato con le successive analisi di coerenza interna, esterna e con la definizione del piano di monitoraggio. Il RA dovrà fornire indicazione in merito.
d	d) la suddetta analisi di coerenza esterna dovrà essere descritta sulla base di una matrice di correlazione in cui per ogni azione di Piano sia verificata la coerenza con ognuno degli obiettivi di sostenibilità derivanti da altri strumenti di pianificazione sovraordinati;	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al Paragrafo 4- 4.1- 4.2.	La AP ha riscontrato. Vedasi tuttavia quanto indicato al punto c.

e	e) nel Rapporto Ambientale dovrà essere verificata l'analisi di coerenza interna, considerando che la stessa deve essere finalizzata ad assicurare la coerenza tra obiettivi specifici del Piano e tra le azioni proposte per conseguirli;		La AP ha riscontrato.
f	f) nel Rapporto Ambientale deve essere enunciata e successivamente applicata la metodologia di determinazione delle scelte del Piano, al fine della determinazione degli impatti, delle componenti ambientali su cui si evidenziano ricadute significative e delle misure di mitigazione;	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali Paragrafo 6.	Il RA dovrà fornire riscontro dell'indicazione fornita.
g	g) nel Rapporto Ambientale l'analisi della significatività dell'impatto deve essere valutata anche in relazione al contesto territoriale ed ambientale di riferimento e alla sensibilità e criticità dello stesso;		Il RA dovrà fornire riscontro dell'indicazione fornita.
h	h) nel Rapporto Ambientale per ognuno degli elementi di Piano va evidenziato il metodo e la procedura di valutazione che, tra le alternative considerate, consenta di arrivare alla scelta di maggior sostenibilità da riportare nello schema di Piano;	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali Paragrafo 7.	Il RA dovrà fornire riscontro dell'indicazione fornita.
i	i) qualora nel Rapporto Ambientale si evidenziassero, a motivo delle scelte del Piano individuate, significativi impatti sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nel Piano dovranno essere individuate le opportune misure di compensazione;		Il RA dovrà fornire riscontro dell'indicazione fornita.
j	j) il piano di monitoraggio dovrà assicurare il controllo sugli impatti significativi derivanti dall'attuazione del Piano con la scelta di indicatori che dovranno scaturire dal sistema valutativo individuato nel Rapporto Ambientale e dovrà garantire la verifica degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive. Nel piano dovranno essere identificati gli enti preposti all'effettuazione delle azioni di monitoraggio, le risorse finanziarie necessarie al suo svolgimento, i tempi e le modalità, i metadati degli indicatori e i responsabili dell'attuazione;	Si veda <i>Rapporto Ambientale REV.1_Parte I_10662</i> Paragrafo 11.	Nel RA il Piano di Monitoraggio dovrà essere aggiornato secondo quanto disposto dall'art. 18 del d.lgs. 152/2006.



1	<p>1. in merito agli aspetti ambientali, per quanto riguarda la matrice Aria, il RA dovrà esplicitare gli elementi che concorrono ad un miglioramento della qualità dell'Aria in coerenza con le norme previste dal Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria. Il RA dovrà contenere la caratterizzazione degli aspetti ambientali, riportando oltre le caratteristiche fisiche del territorio e l'urbanizzazione, le condizioni meteo-climatiche e la qualità dell'aria, anche le emissioni inquinanti in atmosfera presenti nel territorio, attraverso ad es. la produzione di informazioni quantitative sulle emissioni dei diversi tipi di sorgenti (stime derivanti da Inventari delle Emissioni o strumenti simili). Relativamente alle risorse idriche con riferimento alla matrice acqua il RA dovrà contenere informazioni in merito alle previsioni delle variazioni dello stato quali-quantitativo dei corpi idrici, superficiali e sotterranei, al fine di stabilire la compatibilità ambientale e la sostenibilità degli interventi previsti, in relazione sia agli obiettivi di qualità stabiliti dalla norma (e al loro miglioramento), sia al minimo deflusso vitale, al bilancio idrico del bacino, agli usi e ai prelievi idrici preesistenti. Il RA dovrà contenere quindi informazioni sull'attuale capacità di gestione dei reflui urbani e verificare se l'eventuale incremento dei reflui prodotti dall'attuazione dei vari interventi previsti dal Piano risulti sostenibile con il sistema previsto. Infine, si dovranno prevedere le eventuali opere di mitigazione per la minimizzazione di eventuali impatti rilevanti e le opere di compensazione ambientale necessarie nel caso di interventi a grande scala o a grande incidenza. Nel RA occorre inoltre approfondire gli impatti (rumore, rifiuti, inquinamento atmosferico, esposizione a campi elettromagnetici, radon ecc.), derivanti da possibili specifiche scelte di Piano adottando specifiche misure di mitigazione e/o prescrizioni finalizzate a garantire la compatibilità delle scelte di piano. Nel RA, per ciascuno dei progetti/soluzioni proposte</p>	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali Paragrafi 3-5-6.	Il RA dovrà fornire riscontro dell'indicazione fornita.
---	---	--	--

	dovranno essere esplicitate le misure idonee ad assicurare la salvaguardia ambientale degli ambiti considerati;		
2	2. approfondire la coerenza del Piano con quanto previsto dai Piani di Assetto Idrogeologico e con le Linee guida nazionali relative alla difesa delle coste (<i>"MATTM-Regioni, 2018. Linee Guida per la Difesa della Costa dai fenomeni di Erosione e dagli effetti dei Cambiamenti climatici. Versione 2018 - Documento elaborato dal Tavolo Nazionale sull'Erosione Costiera MATTM-Regioni con il coordinamento tecnico di ISPRA"</i>) al fine di verificare l'effetto della realizzazione delle infrastrutture portuali sulle dinamiche di trasporto ed erosione;	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali Paragrafi 3-5-6.	Il RA dovrà fornire riscontro dell'indicazione fornita.
3	3. come disposto dall'art.10 del D.Lgs. n.152/2006, si evidenzia che, vista la presenza nei territori interessati dal Piano di aree ZSC/ZPS, oltre che da Aree Naturali Protette, la procedura di VAS deve dare atto degli esiti della Valutazione di Incidenza espressa ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. n.357/1997 dalla struttura regionale competente al rilascio del relativo parere. A tal riguardo, il RA dovrà approfondire e valutare la sostenibilità in merito alle aree ZSC/ZPS ed alle Aree Naturali Protette, inserendo soluzioni alternative al fine di poter valutare differenti ipotesi. Il RA dovrà contenere apposita sezione dedicata allo "Studio d'Incidenza", attraverso l'esame delle interferenze delle azioni di Piano connesse alla conservazione degli habitat e delle specie e l'Autorità Procedente dovrà ottemperare a quanto eventualmente richiesto dalla struttura competente in materia di Valutazione di Incidenza. L'Autorità Procedente dovrà specificare nelle comunicazioni e negli avvisi che la proposta di Piano è sottoposta anche alla procedura di Valutazione d'Incidenza, specificando che il RA viene integrato dallo Studio d'Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. n.357/1997;	È stata trasmessa una Valutazione di Incidenza inerente Cala dell'Acqua così come richiesto dalla <i>Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica</i> prot. 0223139 del 04.03.2022. Sono state predisposte delle Valutazioni di incidenza per i siti di Tarquinia, Ladispoli, Terracina così come richiesto dalla Direzione Regione Ambiente della Regione Lazio con nota prot. n. 0357573 dell'11.04.2022.	RECEPITO
4	4. approfondire l'analisi dell'offerta di portualità esistente includendo quella già autorizzata e/o in via di realizzazione in modo da fornire, in relazione alla domanda attesa, un aggiornato quadro	Premesso che il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica e che restano escluse altre	La determinazione della domanda, così come da metodologia indicata al paragrafo 2 della relazione non risulta essere determinata. Il RA dovrà



	esigenziale delle nuove portualità di Piano la cui sostenibilità socio/economica dovrà essere giustificata nel RA;	infrastrutture portuali non oggetto di piano, in merito al quadro conoscitivo aggiornato della portualità regionale si veda <i>ALLEGATO Offerta della portualità regionale e nuove localizzazioni portuali_10630.</i>	fornire riscontro ed evidenziare come le scelte di piano siano congruenti rispetto ad essa in coerenza con gli stessi obiettivi di piano.
5	5. il RA dovrà approfondire la tematica relativa alle sabbie di dragaggio ed alle terre e rocce da scavo derivanti dalla realizzazione delle opere marittime, indicando specifiche disposizioni circa le modalità di gestione di detti materiali;	Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica. Gli studi saranno oggetto di fasi successive quando saranno disponibili dei progetti delle infrastrutture. Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.	La AP ha riscontrato. Si richiede di valutare la possibilità di inclusione dell'indicazione nel corpo normativo del piano.
6	6. il RA dovrà contenere un Piano di monitoraggio che preveda un sistema di indicatori tali da consentire di valutare gli effetti delle azioni del Piano. Dovrà essere proposto un sistema di indicatori che renda agevole la relativa implementazione e di conseguenza il monitoraggio degli effetti del Piano della sua efficacia. A tale scopo gli indicatori andranno calibrati ad una scala adeguata ai contenuti del Piano;	Si veda <i>Rapporto Ambientale REV.1_Parte I_10662</i> Paragrafo 11.	Il RA dovrà fornire riscontro dell'indicazione fornita.
7	7. il RA dovrà giustificare le scelte localizzative in considerazione della vincolistica presente e della classificazione paesaggistica prevista dal PTPR regionale, indicando altresì le alternative localizzative, le misure di mitigazione e la definizione delle opere accessorie necessarie;	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali Paragrafi 2-3-7-8.	La AP ha riscontrato. Il Ra dovrà fornire riscontro in ordine alla determinazione delle misure di mitigazione.

8	8. il RA dovrà approfondire gli aspetti archeologici e le potenziali modifiche dei fondali, con particolare riferimento alle possibili interferenze con le strutture archeologiche già tutelate e prossime alle aree scelte nel Piano;	Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica. Gli studi saranno oggetto di fasi successive quando saranno disponibili dei progetti delle infrastrutture.	La AP ha riscontrato. Si richiede di valutare la possibilità di inclusione dell'indicazione nel corpo normativo del piano.
9	9. il RA dovrà contenere un'analisi cumulativa degli impatti che le scelte localizzative con i progetti di rilevanza regionale già in essere nei medesimi bacini di riferimento;	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali Paragrafo 6.	La AP ha riscontrato. Si richiede di esplicitare la considerazione dei possibili cumuli di impatti nel RA.
10	10. il RA dovrà contenere un'analisi del carico urbanistico indotto dai nuovi insediamenti portuali turistici anche in considerazione di quelli esistenti;	Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica. Gli studi saranno oggetto di fasi successive quando saranno disponibili dei progetti delle infrastrutture. Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.	Il RA dovrà fornire riscontro dell'indicazione fornita.
11	11. il Piano di monitoraggio dovrà essere strutturato in modo tale da individuare le persone responsabili dell'attuazione del monitoraggio e della redazione dei report, i tempi, le modalità di attuazione e le misure correttive per ogni azione di piano interessata dal monitoraggio stesso. Il Piano di monitoraggio dovrà essere altresì corredato da un quadro economico attestante le risorse economico-finanziarie necessarie alla sua realizzazione nonché la disponibilità delle stesse;	Si veda <i>Rapporto Ambientale REV.1_Parte I_10662</i> Paragrafo 11.	Il RA dovrà fornire riscontro dell'indicazione fornita.
12	12. nel RA tutte le elaborazioni prodotte e ricavate da banche dati esistenti dovranno riportare la relativa fonte bibliografica/sitografica, al fine di ricavarne univoca identificazione;	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali.	La AP ha riscontrato. Si richiede la redazione di un indice delle fonti.



13	13. nel RA dovranno essere recepiti gli eventuali contributi pervenuti successivamente alla redazione del presente documento di scoping;		NON RICHIEDE RISCONTRO
----	--	--	-------------------------------

ALLEGATO N.2			
RECEPIMENTO CONTRIBUTI SCA PERVENUTI IN FASE DI SCOPING			
CONTRIBUTO		RECEPIMENTO AP	VERIFICA AC
1. Segreteria Tecnica Operativa ATO2 Lazio Centrale - Roma: nota prot. n.47 del 9/1/2020, acquisita in pari data al prot. n.15256;			
1	Conferma la necessità di coinvolgere il Gestore del SII ACEA ATO2 S.p.A. affinché esprima un parere sulla disponibilità idrica e soprattutto sulla capacità depurativa nelle zone interessate dal progetto in ordine alla migliore tutela dell'ambiente.	Il contributo non fornisce elementi utili ai fini della determinazione dei contenuti del RA.	La indicazione fornita potrebbe essere utilizzata nel corpo normativo del piano al fine di fornire indicazioni utili ai fini della limitazione degli impatti.
2. Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Frosinone, Latina e Rieti <i>nota prot. n.267-P del 9/1/2020, acquisita al prot. n.19168 del 10/1/2020;</i>			
1	Per tutte le opere infrastrutturali che prevedono la modificazione dell'assetto del territorio è necessaria una valutazione preventiva della presenza di eventuali beni culturali, a prescindere dalla loro natura archeologica, architettonica o storico artistica, che dovrà essere attentamente valutata in fase di definizione degli obiettivi strategici che il Piano si propone di attuare.	In merito alla <i>Verifica preliminare dell'interesse archeologico</i> ed alla <i>Verifica dell'interesse culturale</i> le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive di dimensionamento delle opere, così come controdedotto nel Paragrafo 1 delle schede relative alle singole localizzazioni portuali (Rapporto ambientale Parte II).	Fermo restando il rispetto della normativa vigente nel merito delle componenti interessate, la indicazione fornita potrebbe essere utilizzata nel corpo normativo del piano al fine di fornire indicazioni utili ai fini della limitazione degli impatti. Fornire riscontro nel RA sulle considerazioni effettuate.
2	A tale proposito si rappresenta la necessità di procedere preventivamente alla verifica preliminare dell'interesse archeologico per garantire una più efficace sistema di pianificazione del territorio che possa salvaguardare le istanze della tutela con le esigenze delle infrastrutture. Tale verifica, disciplinata dall'art. 25 del D.lgs. 50/2016, richiede che la documentazione progettuale di qualsivoglia opera pubblica o di pubblica utilità - compresa la redazione di piani di intervento e/o di programmazione territoriale e infrastrutturale- comprenda un dossier di "verifica preliminare dell'interesse archeologico", redatta da soggetti qualificati.	Si consideri infatti, come già specificato, che il Rapporto Ambientale è relativo alle sole previsioni localizzative di piano senza che siano	Considerare l'applicabilità dell'indicazione fornita e fornirne riscontro nel RA.
3	In ragione della lunga continuità di vita che caratterizza tutti i maggiori porti laziali, evidenziata dai documenti di archivio che testimoniano i numerosi rinvenimenti di elementi di interesse archeologico occorsi nei secoli, appare necessario che i diversi porti si dotino di un loro specifico documento come strumento di cooperazione interistituzionale sulla base del quale, ai sensi del summenzionato articolo di legge, possano essere resi i pareri della Soprintendenza competente, che si rammenta sono necessari per ogni opera di predisposizioni di nuove infrastrutture portuali o di modifiche a quelle esistenti sia che siano a terra sia che siano in acqua (ivi comprese le opere di dragaggio e di ripascimento)".		



4	<p>In relazione alla presenza di eventuali beni la cui esecuzione risalgia a oltre 70 anni, per i quali non sia stata ancora avviato o concluso l'iter relativo alla verifica di interesse culturale questa Soprintendenza raccomanda la necessità di procedere alla Verifica dell'interesse culturale dei beni eventualmente presenti sui tratti di territorio interessati dall'esecuzione delle opere infrastrutturali contestualmente alla valutazione strategica delle opere previste e prima dell'avvio della progettazione degli interventi vera e propria.</p> <p>A tale proposito si auspica la collaborazione dei soggetti pubblici interessati, proprietari e/o detentori dei beni medesimi.</p>	<p>state considerate valutazioni tipologiche e dimensionali rimandate a fasi successive.</p> <p>Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.</p>	<p>Si richiama quanto sopra evidenziato.</p>
3. Provincia di Latina <i>nota prot. n.1817 del 16/1/2020, acquisita al prot. n.45806 del 17/1/2020;</i>			
1	<p>la ricognizione del sistema paesaggistico e vincolistico, la rilevazione delle problematiche legate alla fruibilità delle strutture portuali e la previsione di ulteriori aree destinate a tale attività e/o il completamento di quelle esistenti, costituiscono l'ossatura di un Piano che risulta essere un fondamentale strumento utile non solo a fornire indicazioni e norme per uno sviluppo sostenibile del sistema portuale, ma anche ad indicare una chiara procedura cooperativa tra Pubbliche Amministrazioni ed Enti, attraverso anche lo sviluppo di un Sistema Informativo ad hoc, non tralasciando di considerare gli impatti sul regime dei litorali adiacenti.</p>	<p>Le tematiche sono state approfondite nelle schede relative alle singole localizzazioni portuali vedi Rapporto ambientale Parte II.</p>	<p>La indicazione si ritiene utile ai fini della determinazione dei contenuti del RA con particolare riferimento alla valutazione degli impatti sul regime dei litorali adiacenti e correlatamente al monitoraggio degli stessi nel piano di monitoraggio.</p>
4. Comune di Ponza <i>nota prot. n.1451 del 18/2/2020, acquisita al prot. n.146164 del 19/2/2020;</i>			
1	<p>1) relativamente al Porto di Ponza il Piano dei Porti Regionale si ritiene debba svolgere una attenta analisi delle condizioni di utilizzo dell'intero bacino portuale, soprattutto per quanto riguarda i carichi di traffico relativamente alle presenze diportistiche, al trasporto merci e passeggeri da per la terra ferma, alla marineria peschereccia, ai noleggi di imbarcazioni alla presenza dei natanti delle forze dell'ordine (carabinieri, Finanza, Capitaneria di Porto, protezione Civile).</p> <p>Ciò al fine di caratterizzare puntualmente gli attuali impatti più significativi sull'ambiente e di comprendere quali potranno essere quelli futuri in un'ottica di razionalizzazione dell'utilizzo degli</p>	<p>Si consideri che il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano e nello specifico al nuovo Porto Turistico di Cala dell'Acqua.</p> <p>Inoltre, in sede di RA non sono state considerate</p>	<p>La indicazione in merito alla considerazione dei carichi di traffico e delle presenze diportistiche, tenuto conto degli obiettivi di piano, si ritiene debba essere recepita in ordine alle determinazioni di piano</p>

	specchi acquei, tenuto conto, altresì, che è in corso, per iniziativa della Regione stessa, una rivisitazione del Piano Regolatore Portuale già adottato dall'Amministrazione negli anni 2003/2004 il cui iter di approvazione è in corso e per il quale, questa Amministrazione ha provveduto a redigere il Rapporto Preliminare Ambientale, già trasmesso all'autorità competente (Ministero Infrastrutture) giusta nota prot. 4900 del 13.06.2019 ..	valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive. Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.	nonché in ordine alle correlate ripercussioni sul sistema di monitoraggio. Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
2	2) relativamente al Porto Turistico in località Cala dell'Acqua è tutt'ora sospesa dall'anno 2017 la conferenza di servizi indetta ai sensi dell'art. 6 del D.P.R. 509/97 per l'approvazione del progetto definitivo, causa la mancata produzione del rapporto ambientale preliminare da parte del proponente. Detto progetto risulta altresì trasmesso all'area regionale in indirizzo, per cui, dalla visione dello stesso, indipendentemente dalle soluzioni progettuali, è possibile ricavare i dati essenziali per una previsione circa un possibile dimensionamento e capacità ricettiva, peraltro prevista per circa 460 posti barca.	Il contributo è attinente alle fasi successive, il RA è relativo alla sola scelta localizzativa.	Tenere conto dell'indicazione fornita in ordine alla determinazione del quadro regionale dell'offerta nel RA.
5. Comune di Sabaudia: nota acquisita al prot. n.183254 del 2/3/2020;			
1	Tenerne in debito conto, data la rilevanza, delle osservazioni per il mantenimento della duna costiera di Sabaudia e il contrasto all'erosione, divenuta emergenza esiziale.	Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM4Latina_10635</i> ed in particolare i paragrafi 7.2 e 8, che evidenziano come a causa delle criticità rilevate la proposta localizzativa di Foce Verde non sia compatibile con lo stato dei luoghi.	La AP ha riscontrato.



2	<p>Appare opportuno far notare che considerare separatamente i “porti minori” dalla portualità generale, rende priva tale programmazione di qualsiasi visione di sviluppo prospettico della portualità minore, trascurandone i maggiori punti di forza che sono nell’interconnessione delle linee marittime.</p> <p>Si ritiene necessario segnalare come sia indispensabile ripensare alla programmazione portuale in chiave di sviluppo integrato e sinergico di tutte le strutture marittime (esistenti e programmate), e puntare su siti idonei per caratteristiche geomorfologiche e con spazi disponibili, dove allestire le indispensabili strutture retroportuali, e che garantiscano l’accessibilità alle necessarie reti di mobilità.</p> <p>La scelta di considerare separatamente i “porti minori” avulsi dal sistema marittimo nella sua integrità appare una soluzione non condivisibile e quindi sbagliata e inconcludente ai fini della completa pianificazione della portualità del Lazio.</p> <p>Si dovrebbe sviluppare le reti di trasporto, integrare le linee marittime, garantire lo sviluppo di porti ed approdi in aree geomorfologicamente stabili a terra ed in mare, dotate degli spazi per operare e crescere, e collegare le aree turistiche in un sistema di attrattori naturalistico-ambientali e storico-culturali, tali da conservare e valorizzare le nostre risorse.</p>	<p>Come già sottolineato nel RA (Par.5 Parte I) il Piano Porti riguarderà solo le nuove portualità minori a carattere turistico da inserire sulla costa laziale, e che nel Piano stesso, il tema e l’analisi della portualità esistente o già autorizzata o in ordine di realizzazione verrà evidenziato solo al fine di fornire un quadro esigenziale di partenza finalizzato a richiedere /giustificare anche dal punto di vista della sostenibilità socio/economica queste nuove portualità riportate nel Piano.</p>	<p>L’indicazione fornita appare utile ai fini della determinazione della sostenibilità del piano nonché della riduzione dei possibili impatti da esso derivanti. Il RA dovrà fornire riscontro in merito.</p>
<p>6. Parco Naturale Regionale Riviera di Ulisse nota prot. n.1031 del 2/3/2020, acquisita in pari data al prot. n.187202;</p>			
1	<p>In riferimento al “Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale” e nello specifico per la Macroarea Sud, in considerazione dell’ampliamento previsto nel Comune di Formia e della previsione ex novo nel Comune di Minturno, si precisa che sarà necessario approfondire e giustificare nel successivo Rapporto Ambientale, con apposita analisi, la sostenibilità socio-economica delle portualità e soprattutto la sostenibilità ambientale degli interventi, con specifico riferimento ai fenomeni delle correnti marine, deposito dei sedimenti ed erosione costiera.</p> <p>Inoltre, si segnala che l’Ente scrivente è capofila del Contratto di Costa “Riviera di Ulisse Foce del Fiume Garigliano” pertanto potrà contribuire fattivamente alla rigenerazione socio economica della Costa.</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui</p>	<p>L’approfondimento delle analisi in ordine alla sostenibilità socio-economica ed alla sostenibilità ambientale degli interventi, con specifico riferimento ai fenomeni delle correnti marine, deposito dei sedimenti ed erosione costiera appare congruente con le finalità del piano. Il RA</p>



		seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.	dovrà fornire riscontro della considerazione di quanto richiesto in ordine alle determinazioni assunte nonché in ordine alla valutazione degli impatti.
7. Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica - Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negozziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale: nota prot. n.194593 del 4/3/2020;			
1	<p>l) esplicitare se le proposte di ampliamento o di nuove localizzazioni previste nel Piano esauriscono la domanda di mercato ipotizzata dal Piano, sicché richieste di completamento di interventi avviati e/o interrotti o di ulteriori interventi da parte di altre Amministrazioni comunali configurerebbero:</p> <p>a) proposte improcedibili b) proposte che non rivestono interesse economico regionale c) proposte di variante al Piano regionale; oppure:</p> <p>2) prevedere e disciplinare il completamento e/o l'eventuale successiva possibilità di ulteriori interventi in altri Comuni individuando idonei parametri (posti barca, estensione, dimensioni di bacino, ecc ..) e condizioni per escludere univocamente il ricadere delle richieste nelle fattispecie di cui alle precedenti lettere a)-e);</p>	<p>Come già sottolineato nel RA (Par.5 Parte I) il Piano Porti riguarderà solo le nuove portualità minori a carattere turistico da inserire sulla costa laziale, e che nel Piano stesso, il tema e l'analisi della portualità esistente o già autorizzata o in ordine di realizzazione verrà evidenziato solo al fine di fornire un quadro esigenziale di partenza finalizzato a richiedere /giustificare anche dal punto di vista della sostenibilità socio/economica queste nuove portualità riportate nel Piano.</p>	<p>L'indicazione fornita deve essere considerata e riscontrata nel RA. Anche tenuto conto di quanto indicato al paragrafo 2 dell'allegato "Stato attuale dei porti Laziali: Rapporto Fase III" ed alla indicata metodologia di stima della domanda futura.</p>
2	<p>3) correlare attraverso apposite norme o prescrizioni la realizzazione dei previsti nuovi impianti/ampliamenti portuali alle indicazioni contenute nello "Stato infrastrutturale di progetto", al</p>	<p>Il contributo non fornisce elementi utili ai fini della</p>	<p>LA AP ha riscontrato. Si invita a tenere conto della</p>

	fine di assicurare il coordinamento temporale e funzionale della realizzazione degli interventi portuali, delle infrastrutture di supporto e dei connessi irrinunciabili servizi “a terra”, soprattutto alla luce del disposto dell’art. 5, co. 2 della l. 84/94: “Le previsioni del piano regolatore portuale (adottato previa intesa con il Comune o i Comuni interessati) non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti”;	determinazione dei contenuti del RA.	indicazione ai fini delle determinazioni di piano.
3	4) verificare le condizioni di sostenibilità paesaggista correlate alla scelta dei siti indicati attraverso l’analisi puntuale delle norme e delle condizioni di tutela individuate dalla pianificazione e leggi vigenti in materia paesaggistica in riferimento ai singoli nuovi impianti/ampliamenti portuali previsti nel Piano e alle correlate eventuali funzioni di supporto. Ciò anche in relazione agli obiettivi dichiarati di “favorire la localizzazione dei porti in aree degradate dal punto di vista ambientale e urbanistico, utilizzando la nuova infrastruttura come strumento di riqualificazione della stessa area” nonché di perseguire la “protezione delle aree sensibili dal punto di vista ambientale”;	Le tematiche sono state approfondite nelle schede relative alle singole localizzazioni portuali vedi Rapporto ambientale Parte II.	La AP ha riscontrato.
4	5) in riferimento al quadro esigenziale della portualità turistica regionale, verificare il livello e la portata delle interferenze e dei rapporti che il Piano in esame stabilisce con le funzioni turistiche previste nel sistema portuale e marittimo inserito nel Piano della Mobilità Regionale in cui si rileva l’importanza economica-sociale dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, nonché in relazione alle procedure attivate e tuttora in corso relative ad ulteriori e diversi impianti per la portualità turistica;	Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica. I porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta non fanno parte del presente Piano che interessa solo la portualità turistica.	L’indicazione fornita appare congruente con le finalità del piano. Il RA dovrà fornirne riscontro.
5	6) esplicitare se le considerazioni di opportunità e/o di merito riferite ad alcune proposte di ampliamento o a iniziative in atto e/o sospese (v. ad es. Rapporto Fase II: Montalto di Castro, pag. 129, Tarquinia pag. 129, Riva di Traiano pag. 131,), costituiscono mere indicazioni e chiarire la fattibilità delle proposte cui sono riferite rispetto alle considerazioni di cui al precedente punto I).	Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.	Il contributo dovrà essere recepito e trovare riscontro nel RA.
8. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Marittima del Lazio <i>nota prot. n.5834 del 3/3/2020, acquisita al prot. n.193885 del 4/3/2020</i>			
1	Preliminarmente, si ritiene come una valutazione generale circa gli aspetti ambientali del Piano proposto non possa prescindere da una attenta analisi della normativa – nazionale e regionale -, che sovrintende la materia, con particolare riferimento alle deliberazioni regionali – da ultimo la	Le tematiche sono state approfondite nelle schede relative alle singole	La AC ha riscontrato.

	Deliberazione 10 dicembre 2019, n.922, relative alla conservazione degli Habitat naturali che hanno adottato i cd “siti natura 2000 marini”, nelle cui delimitazioni sembrano essere ricompresi alcuni porti pianificati, oggetto del presente procedimento.	localizzazioni portuali vedi Rapporto ambientale Parte II. Ove richiesto da normativa sono state predisposte le necessarie VINCA.	
2	Inoltre, non possono sottacersi le note criticità sia di erosione costiera che di insabbiamento che stanno colpendo varie zone del litorale laziale – in particolare il centro/Sud -, problematiche che andrebbero ben ponderate e risolte prima di valutare l’impatto ambientale di nuovi progetti propedeutiche alla redazione del Piano ambientale.	Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica. In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.	L’indicazione fornita deve essere considerata ai fini della determinazione degli impatti nonché, correlatamente ed in esito ad essa, nel sistema di monitoraggio del piano.
3	MACROAREA “A” che comprende la costa nord da Montalto di Castro a Ladispoli. 22. Comune di Montalto di Castro – Località Montalto Marina “Si propone di realizzare a sud dell’abitato di Montalto Marina, un porto interno ottenuto per escavazione e messo in comunicazione con il mare mediante un canale che utilizza una incisione che taglia in direzione trasversale la duna e la relativa vegetazione costiera” Lo specchio acqueo non ricade in alcuna area natura 2000 (SIC/ZPS). A giudizio dello scrivente, si ritiene opportuno che il redigendo Rapporto ambientale debba contenere specifiche disposizioni circa le modalità di gestione dei materiali provenienti dalle attività di dragaggio eventualmente necessario per la costruzione del porto.	Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM1 Montalto_10632</i> ove alla luce delle considerazioni effettuate e delle criticità emerse, la proposta di piano di realizzare il porto a sud dell’abitato non è risultata compatibile con lo stato dei luoghi.	La indicazione in merito alla disposizione di modalità di gestione dei materiali provenienti da attività di dragaggio risulta utile ai fini della riduzione degli impatti. L’apparato normativo del piano dovrebbe fornire indicazioni in merito. Il RA deve fornire riscontro in merito alle determinazioni effettuate.

		<p>È stata preferita l'alternativa di realizzarlo in riva destra del fiume Fiora.</p> <p>Eventuali attività di dragaggio sarebbero state valutate in una fase successiva, quando sarebbero stati disponibili i progetti delle strutture portuali.</p> <p>Attualmente le considerazioni sono attinenti alle sole scelte localizzative non entrando nel merito della tipologia o delle dimensioni dell'infrastruttura.</p>	
4	<p>MACROAREA "A" – 2. Comune di Tarquinia – Località Lido di Tarquinia</p> <p>"L'area individuata per la realizzazione di un porto esterno al fiume, è posta a sud della foce nella sua immediata adiacenza".</p> <p>Lo specchio acqueo antistante l'area individuata è interessato dalla presenza di un "sito Natura 2000" ai sensi della Deliberazione regionale citata – " <i>fondali tra le foci del torrente Arrone e del Fiume Marta</i>" - , con tutte le eventuali limitazioni e divieti che tale istituzione comporta in materia ambientale.</p>	<p>Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM2 Tarquinia_10633</i> che conferma l'alternativa di Piano. In merito al sito Natura 2000 " <i>fondali tra le foci del torrente Arrone e del Fiume Marta</i>" è stata predisposta una VINCA così come richiesto dalla Direzione Ambiente Regione Lazio con nota prot. 0357573 11.04.2022.</p>	<p>Il RA dovrà fornire gli esiti della procedura ed il sistema di monitoraggio tenere conto degli stessi.</p>
5	<p>MACROAREA "A" – 3. Comune di Ladispoli</p>	<p>Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM3 Ladispoli_10634</i> che</p>	<p>La AP ha riscontrato.</p>

	<p>“L’area individuata per la realizzazione di un porticciolo, detto “Porto pidocchio”, è in corrispondenza dello sbocco a mare del fosso Vaccina dove sono presenti alcune opere di difesa della spiaggia che vengono attualmente utilizzate per proteggere un porto a secco”</p> <p>Non si hanno osservazioni da formulare</p>	<p>conferma l’alternativa di Piano.</p>	
6	<p>MACROAREA “B” che comprende la fascia costiera centrale da Fiumicino a Nettuno.</p> <p>Sono in fase di realizzazione l’ampliamento del porto della Concordia nel Comune di Fiumicino, l’ampliamento del porto turistico di Roma e l’ampliamento del porto di Anzio Non si hanno osservazioni da formulare</p>	<p>I porti citati non sono oggetto di Piano.</p>	<p>Ai fini della determinazione del quadro complessivo si ritiene utile che lo stesso tenga in considerazione anche la portualità indicata.</p>
7	<p>MACROAREA “C” che comprende la fascia costiera a sud da Latina a Minturno con le isole pontine.</p> <p>Come contributo generale di carattere meramente amministrativo, si evidenzia che le proposte individuate nel rapporto preliminare inviato oggetto di valutazione sembrano in parte discostarsi da altri progetti in itinere da tempo e non ancora conclusi (si fa riferimento in particolare all’adozione dei piani regolatori di Terracina e Formia, ancora in discussione ed oggetto di recenti riunioni). Nella valutazione di questi piani sono emerse evidenti sovrapposizioni tra i progetti della Regione ed i progetti dei comuni di riferimento, che, in taluni casi, nell’ambito dell’esercizio delle deleghe di funzioni in ambito turistico-ricreativo, hanno dato in concessione aree demaniali e/o portuali o formulato proposte in apparente contrasto con le linee di indirizzo della Regione Lazio.</p>	<p>L’ampliamento del Porto di Formia oggetto di Piano non è stato previsto nel Piano Regolatore Portuale (la cui proposta di deliberazione è stata approvata con DCC n.07 del 03.03.2021) che definisce solo il riassetto delle funzioni esistenti. Si è integrato il PRP con un elaborato con l’indicazione della proposta dell’area.</p> <p>Il consiglio comunale sta adattando il PRP al Piano Porti che è lo strumento sovraordinato, con una nuova delibera.</p> <p>Inoltre, il PRP dovrà essere sottoposto ad apposita procedura di VAS che terrà conto del presente procedimento.</p> <p>La proposta di Piano relativa a Terracina è invece inserita</p>	<p>La AP ha riscontrato. Si veda quanto già rappresentato in ordine alla determinazione di un quadro complessivo dell’offerta ai fini delle determinazioni di piano.</p>

		nel PRP "Presa d'atto della proposta con D.G.C. n.283-2020.	
8	24. Comune di Latina L'area individuata per la realizzazione di un porto è in prossimità di Foce Verde.	Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM4Latina_10635</i> ed in particolare i paragrafi 7.2 e 8, che evidenziano come a causa delle criticità rilevate la proposta localizzativa di Foce Verde non sia compatibile con lo stato dei luoghi.	La AP ha riscontrato.
9	2. Comune di Terracina L'intervento proposto è localizzato in prossimità dello sbocco a mare del canale di bonifica che attraversa la città, in sinistra fluviale e occupa una zona attualmente destinata a parcheggio. Relativamente ai punti 1. E 2., si rimanda ad una attenta valutazione del documento di cui all'Annesso 1 elaborato dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Terracina che contiene valutazioni di carattere ambientale, osservazioni circa l'impatto sulla viabilità dei porti oggetto della pianificazione nonché specifiche di carattere amministrativo utili alla definizione del procedimento amministrativo <i>de quo</i> come l'inserimento nel Piano dei porti di Rio Martino e di San Felice Circeo per una loro riqualificazione ed eventuale valorizzazione.	Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM5 Terracina_10636</i> . Si fa presente che, trattasi di un canale di bonifica dove l'inserimento di un porto è consigliato e non di un corso d'acqua naturale che presenta un comportamento idraulico differente. Il porto di Rio Martino e il porto di San Felice Circeo non sono previsti nelle proposte di piano in quanto già esistenti.	La AP ha riscontrato.
10	3. Comune di Formia Il progetto prevede la creazione di una nuova grande darsena ottenuta mediante la costruzione di una diga frangiflutti a parete verticale, la cui parte foranea è disposta parallelamente a quella esistente.	L'ampliamento del Porto di Formia oggetto di Piano non è stato previsto nel Piano Regolatore Portuale (la cui proposta di deliberazione è stata approvata con DCC	La AP ha riscontrato.



	<p>A giudizio dello Scrivente, la pianificazione in questione – e la preliminare Valutazione Ambientale Strategica -, deve essere armonizzata con il Piano Regolatore Portuale della città di Formia, in fase di redazione su incarico della stessa Regione Lazio. Risale al mese di dicembre u.s. infatti un primo incontro preliminare tenutosi presso il Comune di Formia, con l'ufficio Demanio e con il personale incaricato, durante il quale, almeno da una prima analisi della planimetria mostrata a corredo del redigendo Piano regolatore, non risulterebbe traccia della nuova opera portuale citata nel rapporto preliminare oggetto della presente valutazione, bensì solo di una diversa destinazione d'uso delle aree già attualmente disponibili all'interno dell'ambito portuale di Formia. Il tutto anche per gli aspetti ambientali che l'iter procedurale per l'approvazione del PRP prevede.</p>	<p>n.07 del 03.03.2021) che definisce solo il riassetto delle funzioni esistenti. Si è integrato il PRP con un elaborato con l'indicazione della proposta dell'area. Il consiglio comunale sta adattando il PRP al Piano Porti che è lo strumento sovraordinato, con una nuova delibera. Inoltre, il PRP dovrà essere sottoposto ad apposita procedura di VAS che terrà conto del presente procedimento.</p>	
--	--	--	--



11	<p>4. Comune di Minturno</p> <p>L'area proposta è situata all'interno del Sito di interesse comunitario Fiume Garigliano.</p> <p>Dall'esame della documentazione pervenuta, oltre ai vincoli di natura archeologica, essendo, come noto, l'area individuata adiacente al comprensorio archeologico di "Minturnae", si ritiene doveroso rappresentare la problematica relativa al ricorrente insabbiamento della foce del fiume Garigliano causata dalla formazione di una barra sabbiosa che costituisce grave pericolo per la sicurezza della navigazione degli utenti marittimi che si avvalgono delle strutture di ormeggio attualmente presenti lungo le sponde di detto fiume, criticità che dovrebbe essere prioritariamente superata al fine di non coinvolgere gli utenti della progettata struttura portuale. Premesso quanto sopra, si ritiene che la realizzazione della struttura portuale in parola possa produrre effetti positivi sulla valorizzazione e sulla riqualificazione ambientale dell'ambito individuato che, data la distanza dal centro abitato, risulta priva di ogni struttura ricettiva, in evidente stato di abbandono e scarsamente frequentata.</p> <p>Restando in tema di strutture portuali, appare opportuno evidenziare in questa sede la carenza delle stesse nel centro abitato di Scauri, atteso che solamente in località Monte d'Oro esiste una semplice scogliera frangiflutti (Molo dell'Olmo) a ridosso della quale vengono collocati, solo per il periodo estivo, n° 3 moduli galleggianti per l'ormeggio esclusivo delle imbarcazioni da diporto dei soci appartenenti alla cooperativa concessionaria (PODA). Presso detta struttura, per esplicita clausola riportata sulla concessione demaniale marittima, trovano ormeggio anche alcune delle imbarcazioni da pesca della locale marineria che ad oggi non beneficiano di alcuna apposita struttura portuale dedicata. Sempre in località Monte d'Oro di Scauri esiste una darsena turistica per l'ormeggio di piccole imbarcazioni da diporto la cui concessione demaniale marittima, per motivi di sicurezza rappresentati dall'Ufficio Genio civile OO.MM. di Roma in sede di istruttoria, è limitata all'esclusivo uso a carattere stagionale.</p> <p>Si rappresenta, infine, che sia il litorale scaurese che la zona prospiciente la foce del fiume Garigliano, nonostante gli interventi di ripascimento eseguiti dalla Regione Lazio (con la realizzazione di pennelli sommersi perpendicolari alla battigia, più precisamente con il riporto di sabbia limitatamente al litorale scaurese e la realizzazione di pennelli per il tratto a Levante di Monte d'Argento fino alla foce del fiume Garigliano), sono fortemente interessati da un fenomeno erosivo che sta rendendo inutile l'azione degli stessi pennelli e sta seriamente compromettendo le attività occupazionali e balneari presenti.</p>	<p>Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM7 Minturno_10638</i> ed in particolare i paragrafi 7.2 e 8, che evidenziano come a causa delle criticità rilevate la proposta localizzativa in destra idraulica presso la foce del fiume Garigliano non sia compatibile con lo stato dei luoghi per gravi criticità idrauliche.</p> <p>Pertanto, fermo restando la necessità che l'area venga dotata di un'infrastruttura portuale perché ne è privo un ampio tratto del litorale, si dovrà valutare un'altra ipotesi localizzativa in accordo con l'Amministrazione Comunale.</p>	<p>La AP ha riscontrato, stralciando la proposta localizzativa.</p>
----	--	--	--



12	<p>5. Cala dell'acqua – Comune di Ponza</p> <p>L'area proposta per la localizzazione del nuovo porto ricade all'interno della ZPS Isole di Ponza, Palmarola, Zannone Ventotene e s. Stefano e del SIC fondali circostanti l'isola di Ponza.</p> <p>Si rimanda ad una attenta disamina della relazione fatta pervenire dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Ponza – Annesso 2 – in cui viene evidenziato, tra l'altro, come il sito individuato è interessato dalla presenza di un "sito Natura 2000" ai sensi della Deliberazione regionale 10 dicembre 2019 n.922 – "fondali circostanti l'isola di Ponza" - , con tutte le eventuali limitazioni e divieti che tale istituzione comporta in materia ambientale.</p>	<p>E' stata trasmessa una Valutazione di Incidenza inerente Cala dell'Acqua così come richiesto dalla <i>Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica</i> prot. 0223139 del 04.03.2022.</p>	<p>La AP ha riscontrato.</p>
Annesso 1			
1	<p>Porto di Terracina</p> <p>Si premette che il Rapporto Preliminare, per come strutturato, sembrava fosse rivolto solo al diporto e alla costituzione di nuove darsene, facendo però comunque cenni sul traffico mercantile e peschereccio, senza chiarire se questi fossero o meno oggetto di un'altra pianificazione.</p> <p>Ciò anche in considerazione del fatto che il Piano manca in concreto proprio di quegli interventi rivolti ai porti di interesse regionale anche nel loro complesso polifunzionale, per i quali deve ancora essere redatto il Piano Regolatore Portuale.</p> <p>Ad esempio Terracina, non avendo uno strumento di pianificazione, ha visto nel tempo lo spaccettamento del porto in punti di ormeggio per le due darsene diportistiche esistenti e in più senza alcun servizio complementare tipico del diporto (smaltimento rifiuti, impianto antincendio fisso sulla nuova darsena, Vigilanza, Pulizia ordinaria delle aree comuni, Pulizia delle installazioni igienico-sanitarie, Raccolta e smaltimento rifiuti solidi e pulizia appositi recipienti, Installazioni igienico-sanitarie di uso comune, Cassetta di Pronto soccorso ai sensi della vigente normativa, Erogazione acqua potabile, Attrezzatura di ristoro, assistenza via mare e via terra ecc).</p> <p>Atteso poi che dal documento trasmesso dalla Regione (nota prot. n. 1322 del 05.02.2020) parrebbe essere stato chiarito in riunione che la pianificazione è rivolta inoltre a tutte le strutture portuali esistenti ed in divenire e per questo il RP, per quanto riguardo l'area di competenza, sembra piuttosto sommario e risulta difficile immaginare quali siano gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano poiché, non sembrerebbero essere indicati tutti gli interventi da realizzare.</p> <p>A sommo avviso della scrivente, ai fini della valutazione degli effetti prodotti dal Piano dei Porti sull'ambiente interessato, sarebbe rilevante definire meglio le trasformazioni scaturenti dai pur condivisibili e chiari obiettivi strategici previsti dal Piano in specifiche misure che si intendono realizzare, fornendo un quadro completo di interventi/tipologie idoneo a consentire una adeguata</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.</p> <p>Molte osservazioni attengono ad una fase successiva non pertinente all'attuale procedura di VAS.</p> <p>Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a</p>	<p>Le indicazioni fornite appaiono utili sia in ordine alle modalità di assunzione delle determinazioni di piano che sul fronte delle valutazioni da effettuare in riferimento alle stesse. Il RA dovrà fornire riscontro della considerazione di quanto evidenziato.</p>



<p>Valutazione Ambientale Strategica, che dovrebbe servire per far sì che le tematiche ambientali entrino nella fase di pianificazione. Gli unici interventi enucleati per la parte di competenza sono la costituzione di una nuova darsena dentro il canale del porto di Terracina e la costruzione di un nuovo porto in prossimità di Foce Verde.</p> <p>Per quanto attiene l'intervento a Terracina si parla di costituire una darsena al posto dell'esistente parcheggio, area tra l'altro adesso dedicata alla pesca e oggetto di riqualificazione a mezzo finanziamenti Feamp.</p> <p>La pianificazione necessaria, dovrebbe quanto meno ipotizzare di avere:</p> <ul style="list-style-type: none">- una chiara perimetrazione delle aree portuali e individuazione dell'ambito portuale vero e proprio ("<i>porto operativo</i>") e di quello di "<i>integrazione Città - Porto</i>" con particolare riferimento agli usi;- un riordino e riqualificazione degli usi esistenti del demanio a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali in essere, delle mutate esigenze (la chiusura dell'area che era dedicata alla SEP – Servizio escavazione porti – ormai fatiscente e inutilizzata) e della possibilità di ulteriori mutazioni (come l'inserimento dell'Arena del Molo, un'area in concessione al Comune di Terracina per tenere spettacoli pubblici, ma chiaramente inserita in ambito portuale) con particolare riferimento soprattutto nel settore della pesca e della cantieristica navale ivi insistente. <p>Con riferimento agli impatti sulla viabilità, atteso che il porto d'estate è congestionato dall'afflusso di auto – mezzo preferenziale per prendere il traghetto o l'aliscafo - sarebbe opportuno individuare delle prime indicazioni, ovvero indirizzi, sui necessari adeguamenti infrastrutturali per l'accessibilità al porto da adottarsi con successivi atti e progetti di competenza della pianificazione generale comunale (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione ferroviaria...) che, al momento, sono solo genericamente indicati come obiettivi strategici al paragrafo 5.1 del RP.</p> <p>Non si comprende poi se sia auspicabile avere almeno la citazione delle altre pianificazioni esistenti al momento non citate nel RP come il Piano Regionale di Assetto Idrogeologico o il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e i Piani dei Rifiuti Portuali.</p> <p>Per ciò che attiene gli impatti, è plausibile che anche solo il perseguimento dell'obiettivo generale di ripristino delle funzionalità delle diverse aree/attività insistenti nell'area portuale (adeguamento della dotazione di servizi, potenziamento della darsena turistica, riqualificazione) possono determinare una variazione degli utilizzi delle risorse idriche e della produzione dei rifiuti speciali pericolosi e assimilabili agli urbani rispetto alla situazione attuale, oltre che del carico inquinante dei reflui destinati agli impianti di depurazione e gli scarichi urbani.</p> <p>Da chiarire poi, se le previsioni del Piano possano influenzare i corpi idrici superficiali e interferire con la portata degli stessi atteso che Terracina, Rio Martino, Foce Verde, Sisto e Badino. Questi ultimi</p>	<p>VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.</p>	
--	--	--

	tre approdi non inseriti nel piano sono tutti canali di bonifica e direttrici dei canali a vario genere dell'Agropontino.		
2	<p>Porto di Foce Verde</p> <p>Si premette che Foce Verde, ad oggi, non è né un porto né un approdo autorizzato (diversamente a quanto indicato a pag.26) ed è privo del segnalamento previsto (c'è solo un fanale verde che non si capisce da chi sia stato messo).</p> <p>Foce Verde è solamente il terminale di un canale di bonifica dove in assenza di alcuna concessione demaniale marittima si sono introdotte nel tempo alcune unità, oggetto spesso di attività di indagine da parte delle forze di polizia operanti sul territorio.</p> <p>La navigabilità del canale non è ad oggi in alcun modo disciplinata e comprende il transito sotto un ponte aperto alla pubblica via ma oggetto di ordinanza del comune di limitazioni di passaggio per motivi di sicurezza (senso unico alternato per non appesantire troppo la struttura). Oltre a ciò, i limiti del demanio marittimo coincidono con i terminali delle dighe foranee (a monte) mentre l'intero canale rientra tra le opere e gli impianti di bonifica di preminente interesse regionale, giusta Delibera n. 4314 datata 27.07.1999 della Giunta Regionale del Lazio.</p> <p>Si specifica che questo Ufficio ha avuto notizia che l'area era già stata individuata, nel P.U.A., dall'attuale amministrazione del Comune di Latina per la creazione di approdo turistico in mare aperto, sotto l'azione dei marosi, per la cui fattibilità si auspicherebbe ad un preliminare studio visto le forti mareggiate a cui il sito è esposto che creano un fenomeno di basso fondale limitandone la navigazione soprattutto nelle manovre di ingresso e uscita dallo stesso.</p> <p>Da un punto di vista di impatto ambientale, va detto che creare un nuovo approdo, per il quale necessiterebbe comunque dei servizi complementari di cui sopra comporterebbe, nella maggior parte dei casi, l'eliminazione di una spiaggia o comunque di una porzione di litorale, antropizzando ulteriormente il fronte mare che, nell'area specifica, soffre anche di problematiche di delimitazione demaniale, oltre ad una occupazione di specchio acqueo per gli ormeggi e servizi con conseguente utilizzo di cemento/laterizi su zona demaniale marittima, già gravata dalla presenza della centrale nucleare inattiva che ha usato tale "approdo" come scarico delle acque di raffreddamento.</p> <p>Da non sottovalutare sono gli aspetti connessi all'alterazione dell'ambiente marino, quali inquinamento, modificazione dei fondali (inseriti all'interno di aree SIC per la presenza di praterie di Posidonia), alterazione del moto ondoso con relativi riflessi sull'orografia della costa già oggetto di fenomeni erosivi di una prevalente importanza.</p> <p>Un fenomeno enorme, quindi, che interessa costa e mare.</p>	<p>Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM4Latina_10635</i> ed in particolare i paragrafi 7.2 e 8, che evidenziano come a causa delle criticità rilevate la proposta localizzativa di Foce Verde non sia compatibile con lo stato dei luoghi.</p> <p>In relazione alle considerazioni fatte l'alternativa 1 proposta a quella di Piano, di riqualificazione del Porto Canale esistente di Rio Martino, è stata prescelta poiché in grado di superare le criticità rilevate.</p> <p>La riqualificazione del Porto Canale di Rio Martino, infatti, fornirebbe senza alcuna nuova realizzazione portuale gravante su un sistema costiero già in crisi, l'opportunità di soddisfare l'esigenza del Comune di Latina e di Sabaudia di incrementare la disponibilità di posti barca.</p>	<p>L'AP ha riscontrato, anche in sede di conferenza di valutazione.</p>



Rispetto a Foce Verde preme evidenziare che su Latina esiste già un porto che oggi come noto è abbandonato ai fenomeni di insabbiamento.

Il porto canale di Rio Martino, infatti, differentemente da quanto avviene per Foce Verde, non viene indicato nel Rapporto con la denominazione di porto.

A tal riguardo preme evidenziare, come già segnalato alla Regione Lazio in pregressa corrispondenza, che la foce del canale di Rio Martino è, secondo una vecchia classificazione (D.P.C.M. 21 dicembre 1995 "Identificazione delle aree demaniali marittime escluse dalla delega alle Regioni ai sensi dell'art.59 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n.616"), un porto di IV classe II categoria, ovvero un ambito portuale di interesse locale e regionale che è stato oggetto di una procedura di limitazione ex art. 31 C.N. recepita con decreto 16.11.1995 dall'allora Ministro dei Trasporti e della Navigazione, di concerto con i Ministri delle Finanze, dei Lavori Pubblici e delle Risorse Agricole, Alimentari e Forestali.

Il suddetto decreto ha stabilito il confine tra il limite delle acque del demanio marittimo e quelle del demanio idrico, limite individuato fisicamente dalla diga posta allo sbarramento "Foselle", posizionata alla distanza di poco più di un chilometro dallo sbocco a mare dello stesso: per questi motivi la porzione di specchio acqueo ricompresa tra la foce e lo sbarramento sopracitato è assoggettata alla disciplina della navigazione marittima.

In data 22.01.2013, in esito alla conferenza di servizi decisoria, a cura della Provincia di Latina, inerente all'approvazione di un progetto di adeguamento tecnico funzionale del progetto definitivo generale del Porto Canale di Rio Martino, fu previsto di procedere alla realizzazione di vari interventi suddivisi in tre stralci progressivi.

L'Amministrazione Marittima ha formalizzato, nell'ambito di tale procedura, n. 2 successive consegne ex art. 34 C.N. a favore dell'Amministrazione Provinciale, aventi ad oggetto ambiti demaniali marittimi, specchio acqueo e zone demaniali interessate dagli interventi previsti dal primo e secondo stralcio del progetto approvato:

- Lavori I stralcio: Verbale di consegna n. 273 del 22.07.2011 della Capitaneria di porto di Roma e successivo verbale di riconsegna n. 246 del 14.06.2016 della Capitaneria di porto di Gaeta;

- Lavori II stralcio: Verbale di consegna n. 247 del 18.07.2016 e successivo verbale di riconsegna n. 251 del 06.11.2018 della Capitaneria di porto di Gaeta.

Al momento si è in attesa della richiesta di nuova consegna ai fini della realizzazione degli interventi del III stralcio già approvati.

La mancata realizzazione del III stralcio induce la Regione ad affermare che Rio Martino non sia un porto, preme però evidenziare che, per quanto finora realizzato, il porto Canale di Rio Martino è, ad



oggi, uno specchio acqueo riparato ed attrezzato per l'attracco e la sosta di unità navali, dotato di tutti i segnalamenti marittimi ottici, internazionalmente riconosciuti come tali, che ne indicano l'imboccatura tramite le torrette di colore rosso a sinistra e verde a dritta, nonché provvisto di banchine operative e di uno scivolo di alaggio e varo frequentemente utilizzato.

Come da recenti sopralluoghi esperiti da personale in forza a questo Comando, risultano infatti presenti ed ormeggiati presso il porto alla ex "banchina Mussolini", 9 (nove) motobarche da pesca professionale in attività – con un significativo risvolto anche sotto i profili occupazionali delle imprese della piccola pesca coinvolte e del relativo indotto - oltre che 5 (cinque) natanti da diporto.

Parrebbero invece assenti, come verificato sul posto, ulteriori 4 (quattro) unità navali che avrebbero recentemente lasciato l'ormeggio proprio per l'aggravarsi della problematica dei bassi fondali, specialmente in occasione di bassa marea.

In questa situazione, come è noto, il porto Canale di Rio Martino è costantemente interessato da importanti e persistenti fenomeni di insabbiamento potenzialmente pericolosi per la sicurezza della navigazione delle unità navali in transito.

I suddetti fenomeni hanno indotto questo Comando ad eseguire in data 28 ottobre 2019 aggiornati rilevamenti batimetrici dei fondali presenti all'interno del porto Canale, rilievi che hanno portato all'emanazione dell'Avviso di Pericolosità numero 12/2019.

Tali rilievi sono stati eseguita dall'ISPRA nello scorso mese di gennaio, confermando le batimetrie rilevate precedentemente.

Ad oggi, nonostante la previsione di fondi regionali alla Provincia per effettuare un dragaggio in urgenza e i numerosi sopralluoghi congiunti con personale della Provincia di Latina e dello scrivente Comando, per meglio definire le attività propedeutiche necessarie e la tipologia di dragaggio da compiere, nessuna azione concreta è stata posta in essere.

Per quanto sopra, si auspicherebbe all'inserimento di Rio Martino nella Pianificazione regionale dei Porti, non condividendo la tesi che lo stesso ad oggi non lo sia.

In relazione al Rapporto si ritiene ipotizzabile quantomeno verificare l'impatto ambientale di tale opera, in caso dell'evidente abbandono.

Trovando soluzioni alternative, come la concessione a titolo oneroso per la realizzazione dell'opera pubblica attualmente abbandonata e pericolante.

Si ritiene doveroso segnalare infine che nella pianificazione manca totalmente il porto di San Felice Circeo, anch'esso porto di collegamento con le isole pontine durante il periodo estivo svolto con la M\N Hipponion, costituito di una darsena e diversi pontili galleggianti per il diporto in concessione alla Società Circeo I, oltre che un'area destinata alla piccola pesca.



Annesso 2

1	<p>Porto di Cala dell'Acqua RISCHIO IDROGEOLOGICO</p> <p>Il primo elemento rilevante da evidenziare è che la zona individuata per la realizzazione del polo diportistico, così come anche evidenziato nel "rapporto preliminare" in esame, rientra in quelle aree individuate nel Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dall'Autorità dei bacini della Regione Lazio come aventi rischio R4 (rischio molto elevato), a causa della presenza di costoni rocciosi a picco sul mare, caratteristica quest'ultima che contraddistingue quasi tutta la totalità del periplo dell'Isola di Ponza.</p> <p>In relazione a tale peculiarità, la realizzazione di infrastrutture dedicate alla nautica da diporto, qualora realizzate, andrebbe attentamente valutata in riferimento al predetto rischio, non solo per ciò che attiene alla pericolosità dell'area stessa ma anche in rapporto all'impatto che tali infrastrutture potrebbero avere nei confronti della zona costiera/marittima in esame. Inoltre, le infrastrutture portuali e le unità da diporto, per come rappresentato nel progetto, andrebbero a trovarsi in stretta prossimità di aree a mare e a terra (zona costiera) che, all'attualità, sono interamente interdette ad ogni attività.</p> <p>MORFOLOGIA DELL'AREA – CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI</p> <p>La zona di Cala dell'Acqua è situata a N-N/W dell'Isola di Ponza e gode di una protezione pressoché naturale dai venti e dal moto ondoso; ad oggi non presenta alcuna opera di difesa e l'area è caratterizzata da costoni rocciosi a picco sul mare nonché rocce/scogli affioranti; in relazione alle caratteristiche morfologiche della costa adiacente al porto in esame e tenuto conto del regime dei venti e del moto ondoso derivato (sia a largo che sotto costa), la progettualità del polo dedicato alla nautica da diporto richiederebbe un attento studio dei pontili, delle opere di difesa e dell'ubicazione della bocca di porto.</p> <p>1.1 La zona individuata risulta, infatti, nel complesso, particolarmente esposta ai venti di ponente, e per quanto le infrastrutture portuali, per come rappresentato nel progetto, appaiano efficaci per la protezione delle unità all'ormeggio e degli altri arredi portuali, tuttavia si evidenzia che la presenza di un'imboccatura nella zona nord del porto a ridosso di una zona rocciosa, potrebbe determinare, in presenza di forte vento e moto ondoso consistente, difficoltà nelle manovre in un contesto di acque ristrette (soprattutto per l'ingresso/uscita delle unità di grosse dimensioni dal momento che il progetto prevede infatti la possibilità di ospitare navi da diporto fino a 50 mt); anche tale circostanza andrebbe attentamente valutata, ciò al fine di</p>	<p>Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM8 Ponza_10639</i> che conferma l'alternativa di Piano.</p> <p>Sebbene l'area risulti in zone a pericolosità frana con rischio R4, l'opera portuale potrebbe trascinare con sé importanti interventi di messa in sicurezza dei fronti di frana incidendo positivamente.</p> <p>Attualmente l'Isola di Ponza, una delle principali mete turistiche del centro Italia, risulta priva di un vero e proprio Porto Turistico, nonostante sia altissima la richiesta di posti barca.</p> <p>La proposta di intervento di Piano prevede la realizzazione di un polo diportistico sul lato Nord Ovest dell'isola in località Cala dell'Acqua presso l'abitato de Le Forna.</p> <p>La posizione presenta le caratteristiche di un "porto naturale" godendo di una protezione dai venti e dal moto ondoso e garantendo approdo a tutte le imbarcazioni ormeggiate in</p>	<p>Il RA dovrà fornire riscontro delle valutazioni in merito alla problematica afferente il rischio idrogeologico atte a garantire la completa sicurezza degli interventi previsti.</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza della considerazione di quanto rappresentato con particolare riferimento alle problematiche evidenziate</p>
---	--	---	---



	<p>evitare potenziali eventi pregiudizievoli per la sicurezza della navigazione (ex. sinistri marittimi) nonché per il pregiato ambiente marino e costiero di quell'area.</p> <p>Si evidenzia, altresì, che una portualità legata alla presenza di piccoli e medi natanti influirebbe in maniera ridotta sia sui potenziali pericoli per la sicurezza della navigazione sia sull'ambiente (minor impatto degli idrocarburi – emissioni o sversamenti accidentali - sugli ecosistemi che caratterizzano quella zona). Sarebbe auspicabile, pertanto, che le opere marittime, sulla base delle considerazioni sopra esposte, consentissero, nel complesso, uno svolgimento ottimale ed in sicurezza delle attività portuali e della salvaguardia ambientale.</p> <p>DISSALATORE</p> <p>1.2 L'altro elemento da evidenziare riguarda la futura creazione di un dissalatore (nell'area cd. ex cava di bentonite), la cui gestione sarà affidata alla Soc. Acqualatina Spa; anche in riferimento a tale contingenza, per quanto vi siano stati degli incontri tra i rappresentanti della Regione Lazio ed i funzionari della predetta società, si renderà necessario valutare i potenziali rischi interferenziali legati alla compresenza delle due strutture e le possibili iterazioni con il traffico diportistico e l'utenza marittima tutta (zona particolarmente frequentata dai turisti nel corso della stagione estiva).</p> <p>VICINANZA zona ZPS</p> <p>1.3 Con delibera del 10 dicembre 2019 n.922 (pubblicata sul BURL il 09.01.2020), la Regione Lazio ha individuato le aree dell'isola di Ponza rientranti nella "Rete Europea Natura 2000" e le conseguenti speciali misure di conservazione ambientale; per quanto l'area di Cala dell'Acqua risulti parzialmente esclusa dalla perimetrazione delle predette aree, le opere che saranno oggetto del progetto si troveranno in stretta vicinanza alle dette zone di protezione speciale; è infatti ben noto che i fondali dell'Isola di Ponza siano particolarmente pregiati dal punto di vista naturalistico per la presenza di specie protette molto diffuse (quali ad esempio <i>Posidonia Oceanica</i> e <i>Pinna Nobilis</i>); pertanto, anche questo fattore è da considerarsi in seno al potenziale impatto/interferenza ambientale. La presenza di un traffico diportistico incrementato, a seguito della costruzione di un polo turistico, potrebbe incidere od avere un impatto sugli ecosistemi marini e costieri che caratterizzano quelle aree dall'elevato pregio ambientale; inoltre, un altro aspetto meritevole di attenzione concerne l'impatto che le strutture portuali potrebbero avere sui fondali di quell'area isolana, sia per ciò che attiene alla</p>	<p>rada quando il vento di levante rende insicuro il lato est dell'isola.</p> <p>La nuova opera portuale, potrebbe ospitare le imbarcazioni che all'oggi in rada, ostruisce quasi completamente Cala Feola, ridonando a quest'ultima la piena fruizione e proteggendone i fondali dagli impatti causati dalle ancore di ormeggio.</p> <p>Relativamente al porto Turistico di Cala dell'Acqua, nel 2009 è stata avviata una procedura concorsuale per la realizzazione di una infrastruttura su aree demaniale dedicata alla nautica da diporto, a seguito del successivo confronto istruttorio nel 2016/2017 è stato protocollato dal proponente il progetto definitivo ed è stato avviato il procedimento di VIA e di VINCA. Tutta la procedura è stata sospesa con determinazione n. G07204 del 2/06/2018 a seguito dell'accertamento della</p>	<p>affidenti la presenza di scogli affioranti.</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>L'AP ha acquisito il parere VINCA favorevole a condizioni</p>
--	---	---	--



	<p>presenza di opere di difesa fisse in muratura sia in relazione all'eventuale presenza di sistemi di ormeggio (pontili galleggianti) ancorati sul fondo. Per di più si aggiunge che gli eventuali e necessari interventi per la manutenzione del fondale del porto (prevalentemente sabbioso ed in parte roccioso), andrebbero attentamente valutati, sempre in considerazione dell'alta valenza naturalistica della zona in esame.</p> <p>CONSIDERAZIONI FINALI</p> <p>Per quanto la tendenza degli ultimi anni sia quella di delocalizzare le funzioni dei porti (anche quelli diportistici) al di fuori dell'ambito urbano, valorizzando, a pieno, i "waterfront" delle singole realtà locali, anche alla luce della crescente sensibilità verso l'ambiente, sarebbe opportuno valutare attentamente la posizione geografica proposta per la creazione del predetto polo diportistico, individuando, eventualmente altre aree potenziali, anche più prossime all'attuale porto di Ponza. Alcune considerazioni vanno fatte sulla effettiva strategicità della zona individuata per l'ambito isolano, sia dal punto di vista ambientale sia per ciò che attiene ai maggiori flussi di veicoli e di utenza che si andrebbero a determinare dalla zona di Cala dell'Acqua all'ambito cittadino-portuale.</p> <p>In ultimo, per completezza di trattazione, si aggiunge altresì che il Comune di Ponza, con nota n. 8584 del 03.10.2019, ha dichiarato la non procedibilità della conferenza dei servizi decisoria, determinandone l'archiviazione, per la realizzazione e la gestione del porto turistico in località Cala dell'Acqua, da parte della Soc. Marina di Cala dell'acqua srl, adducendo nelle motivazioni, tra le altre cose, la necessità di acquisire, nell'ambito della stessa conferenza, le valutazioni di carattere ambientale (VAS, VIA e VINCA), quale condizione per il prosieguo e conclusione del procedimento amministrativo in esame.</p>	<p>mancanza della VAS sul progetto proposto.</p> <p>È stata trasmessa una Valutazione di Incidenza inerente Cala dell'Acqua così come richiesto dalla <i>Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica</i> prot. 0223139 del 04.03.2022.</p>	<p>Il RA dovrà fornire riscontro di quanto evidenziato.</p>
<p>9. Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale <i>nota acquisita al prot. n.201332 del 5/3/2020</i></p>			
<p>Il RA dovrà approfondire i seguenti aspetti:</p>			
1	<p>Le scelte localizzative in considerazione della vincolistica presente e classificazione paesaggistica prevista da P.T.P.R.-Lazio;</p>	<p>Le tematiche sono state approfondite nelle schede relative alle singole localizzazioni portuali vedi Rapporto ambientale Parte II.</p>	<p>L'AP ha riscontrato</p>
2	<p>Gli aspetti archeologici e le potenziali modifiche dei fondali, con particolare riferimento alle possibili interferenze con le strutture archeologiche già tutelate e prossime alle aree scelte nel Piano;</p>	<p>Attinente alle fasi successive.</p>	<p>Il RA, al fine di motivare adeguatamente le proprie</p>

			scelte localizzative, dovrà fornire riscontro di una analisi preliminare attinente la materia in argomento finalizzata a supportare le scelte effettuate.
3	Le alternative localizzative, le misure di mitigazione e la definizione delle opere accessorie necessarie;	Le alternative sono state approfondite nelle schede relative alle singole localizzazioni portuali vedi Rapporto ambientale Parte II Paragrafo 7. Le misure di mitigazione e le opere accessorie sono attinenti a fasi successive.	Il RA dovrà fornire riscontro di quanto evidenziato.
4	analisi del carico urbanistico indotto dai nuovi insediamenti portuali turistici anche in considerazione di quelli già esistenti.	Attinente alle fasi successive, nel RA si valutano solo le scelte localizzative.	Il RA dovrà fornire riscontro di quanto evidenziato.
5	prima dell'avvio dei lavori e contestualmente alla redazione del progetto esecutivo dovrà essere previsto un sistema di monitoraggio della linea di riva che testimoni lo stato attuale e l'evoluzione della stessa.	Attinente alle fasi successive.	Il Piano dovrà prevedere le modalità di recepimento dell'indicazione nelle norme dello stesso
6	proposta relativa al comune di Montalto di Castro questa Soprintendenza non ritiene necessario chiedere ulteriori approfondimenti conoscitivi relativamente al Rapporto Preliminare e invita a valutare altre e possibili ubicazioni in grado di superare le criticità sopra indicate, oltre che l'effettiva necessità della struttura in questione, considerata anche la vicinanza di quella proposta per Tarquinia.	Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM1 Montalto_10632</i> ove alla luce delle considerazioni effettuate e delle criticità emerse, la proposta di piano di realizzare il porto a sud dell'abitato non è risultata compatibile con lo stato dei luoghi.	l'AP ha riscontrato, anche in sede di conferenza di valutazione

		È stata preferita l'alternativa di realizzarlo in riva destra del fiume Fiora.	
7	<p>proposta relativa al Comune di Tarquinia</p> <p>anche in questo caso si rileva che l'ubicazione prospettata appare altamente critica sia per quanto attiene alla tutela paesaggistica che archeologica</p> <p>L'area individuata è classificata nella Tavola A del PTPR-Lazio come "Paesaggio naturale", disciplinato dall'art. 21 delle Norme, ed è interessata dalla dichiarazione di notevole interesse pubblico denominata "zone nei comuni di Montalto di Castro e Tarquinia caratterizzata da pineta, tomboleti, dune e vegetazione" con D.M. del 19.01.1977, ai sensi della legge 1497 /1939, successivamente integrata con D.M. del 22.05.1985. Il sito, oltre ad essere ricompreso nella fascia di rispetto delle coste del mare (lett. a, co. 1, art. 142 del d. lgs. n. 42/2004), ricade parzialmente nella fascia di rispetto del Fiume Marta (lett. c, co. 1, art. 142 del d. lgs. n. 42/2004).</p> <p>L'area interessata dalla proposta è caratterizzata, nonostante la presenza di alcune strutture balneari, da pregevoli caratteri naturali. Inoltre, l'area è localizzata a circa 2 km a nord di aree di interesse archeologico (lett. m, co. 1, art. 142 del d. lgs. n. 42/2004 - cod. ID: m056_0255), area in cui ricadono il sito di Porto Clementino e dell'insediamento antico di Gravisca. Per escludere la possibilità di insabbiamenti e/o erosione della costa in prossimità delle strutture archeologiche, deve essere effettuato uno studio approfondito che possa escludere il manifestarsi di tali fenomeni a seguito della costruzione del porto.</p>	Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM2 Tarquinia_10633</i> che conferma l'alternativa di Piano.	Il RA deve fornire riscontro della considerazione di tutte le problematiche evidenziate
8	<p>proposta relativa al Comune di Ladispoli</p> <p>anche in questo caso si rileva che l'ubicazione prospettata appare altamente critica sia per quanto attiene alla tutela paesaggistica che archeologica</p> <p>L'area individuata è classificata nella Tavola A del PTPR-Lazio come "Paesaggio naturale di continuità" e "Paesaggio degli insediamenti urbani", disciplinati rispettivamente dall'art. 21 e 27 delle Norme ed è interessata dalla dichiarazione di notevole interesse pubblico denominata con D.M. del 22.05.1985, per la protezione delle bellezze naturali. Il sito, oltre ad essere ricompreso nella fascia di rispetto delle coste del mare (lett. a, co. 1, art. 142 del d. lgs. n. 42/2004), ricade parzialmente nella fascia di rispetto del Torrente Vaccina o della Mola (lett. c, co. 1, art. 142 del d. lgs. n. 42/2004). Nel caso specifico deve essere valutata la protezione, la fruizione e la valorizzazione del paesaggio naturale riconosciuto; tutto ciò premesso, considerando tuttavia la necessità più volte rappresentata nel tempo in varie sedi, dall'Amministrazione Comunale di realizzare un piccolo porto nell'ambito costiero in esame, valutate le particolari eccezionali valenze paesaggistiche, monumentali e</p>	Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM3 Ladispoli_10634</i> che conferma l'alternativa di Piano. Il Piano dei Porti valuta solo le scelte localizzative delle infrastrutture portuali.	Il RA dovrà fornire riscontro delle modalità con le quali verranno considerate le criticità evidenziate

	<p>archeologiche delle rimanenti parti degli interi territori costieri dei comuni di Ladispoli e di Cerveteri, nei quali non si individua nel caso di delocalizzazione del progetto presentato, alcun sito alternativo di eventuali strutture portuali con "assorbibilità paesaggistica", viste le caratteristiche del sito in oggetto proposto nel Piano dei Porti, che risulta in ambito urbano, questo Ufficio ritiene che di larga massima possa essere presa in considerazione la progettazione di una struttura portuale di limitate dimensioni, caratterizzata tipologicamente da opere e materiali che mitighino l'inserimento del costruito nel contesto, correlando tale realizzazione ad interventi di manutenzione, dragaggio e sistemazione della foce e di parte del corso del suddetto Fosso Vaccina fin oltre il Ponte Carlo Landi, e che venga posta in atto la salvaguardia dall'erosione della costa, effettuando uno studio approfondito che possa escludere il manifestarsi di tali fenomeni.</p>		
<p>10. Comune di Formia: nota prot. n.11142 del 5/3/2020, acquisita al prot. n.204816 del 6/3/2020;</p>			
1	<p>si concorda e si prende atto dell'importanza riconosciuta al Porto di Formia, considerato di interesse regionale ai sensi della L.R. 72/84, ... carente soltanto della mobilità ciclabile...</p>	<p>Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM6 Formia_10637</i> che conferma l'alternativa di Piano, ove il previsto ampliamento venga inserito nel Piano Regolatore Portuale.</p>	<p>La AP ha riscontrato</p>
2	<p>Si ribadisce la volontà e la necessità di confermare una previsione di un Porto Turistico nell'ambito della portualità formiana.</p>		
<p>11. Città Metropolitana di Roma Capitale – Dipartimento VI “Pianificazione strategica generale” Servizio 1 “Pianificazione territoriale e della mobilità, generale e di settore. Urbanistica e attuazione PTMG”: nota n.38961 del 6/3/2020, acquisita al prot. n.209100 del 9/3/2020;</p>			
1	<p>Per quanto riguarda la nuova proposta del porto di Ladispoli, presentata in accordo con il Comune, la localizzazione è prevista in corrispondenza dello sbocco a mare del fosso Vaccina dove sono presenti alcune opere di difesa della spiaggia, attualmente utilizzate per proteggere un porto a secco. Il R.P. evidenzia come la collocazione del porto in una zona "<i>altamente degradata</i>" e non priva di problematiche possa rappresentare l'occasione di riqualificazione dal punto di vista morfologico e ambientale. A tal proposito si rappresenta che questo Ente si è già espresso con parere prot. 0033927 del 26.02.2010 sul progetto preliminare a suo tempo proposto per il porto turistico proprio alla foce del "Fosso Vaccina" precisando che l'ubicazione nell'alveo del fosso Vaccina di una struttura portuale... (omissis) .. non è coerente con il P.T.P.G. che già prevede una struttura portuale con funzione strategica in altra sede (Torre Flavia)".</p>	<p>Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM3 Ladispoli_10634</i> che conferma l'alternativa di Piano.</p> <p>In considerazione dei vincoli archeologici in località Torre Flavia la localizzazione di un'opera portuale in quell'area sebbene prevista dal PTGP del 2010 è stata abbandonata.</p> <p>Si ritiene che la localizzazione</p>	<p>La AP ha riscontrato</p>

		in corrispondenza dello sbocco a mare del Fosso Vaccina sia compatibile con lo stato dei luoghi. Si veda paragrafo 7.2. della relativa Scheda.	
2	Per quanto riguarda l' ampliamento del porto della Concordia ... La proposta, in fase di fattibilità tecnica economica, prevede l'acquisizione della concessione e l'introduzione nel porto la funzione croceristica, riducendo la funzione originaria di navigazione da diporto.	Il Porto della Concordia non è oggetto di Piano.	Tenuto conto degli obiettivi di piano, il RA dovrà fornire evidenza della considerazione dell'attuale offerta afferente l'areale in argomento e della attuale domanda diportistica al fine di escludere la necessità di interventi in tale contesto territoriale.
3	Sempre nel territorio del comune di Fiumicino sia il R.P. che il Piano non descrivono la proposta progettuale e lo stato di pianificazione riguardante il Porto Commerciale di Fiumicino (Porto Canale).	Il Porto Canale non è oggetto di Piano.	
4	Relativamente al previsto ampliamento del Porto Turistico di Roma non è descritto nel Piano lo stato progettuale, ma vengono riportati i soli posti barca di previsione pari a 630 da aggiungersi agli esistenti 850.	Il Porto Turistico di Roma non è oggetto di Piano.	Si veda quanto evidenziato al punto precedente.
5	Inoltre, il Piano (nel Rapporto fase III) riconferma la possibilità, seppur con i dovuti accorgimenti, prevista dal Piano del 1989, di realizzare un approdo turistico per la nautica a interruzione del lungo tratto di litorale (26 miglia nautiche) compreso tra il porto di Fiumara Grande e il Porto di Anzio, anche allo scopo di mettere ordine allo stato di precarietà delle strutture esistenti.	Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.	Il RA dovrà fornire riscontro di quanto evidenziato sia in ordine alla congruenza rispetto agli obiettivi prefissati dal piano sia in ordine alla problematica specifica evidenziata.
6	Le direttive del PTPG prevedono azioni specifiche per alcuni porti: nel territorio di Fiumicino il piano individua due porti, il Porto Canale, come hub mediterraneo per passeggeri e croceristi, con funzione commerciale e logistica e di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi, e il Porto turistico (Porto della concordia), in località Isola Sacra, con funzione turistica e da diporto, recependo quanto previsto nel Piano Portuale dell'Autorità di Civitavecchia, Fiumicino e	Osservazioni non attinenti al RA, che è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito



	<p>Gaeta, oggi Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro .settentrionale, e nel progetto del porto turistico di Isola Sacra.</p> <p>Per il porto di Fiumicino (porto canale), vista la vicinanza con Roma e l'aeroporto internazionale, fattori che hanno favorito lo sviluppo del traffico passeggeri con traghetti e navi veloci, si prevede la realizzazione di un terminal, per collegarlo con il corridoio del trasporto pubblico che ad oggi è pressoché ultimato ed in procinto di essere messo in esercizio e attrezzarlo con parcheggi di breve e lunga sosta. Per il nuovo porto di Fiumicino, si prevede l'ingresso da nord con un nuovo asse di 2° livello metropolitano in connessione con la SS. 1 Aurelia e l'autostrada A12 e un possibile prolungamento della linea ferroviaria dall'Aeroporto verso il centro di Fiumicino e il porto turistico; per il porto di Civitavecchia si conferma la forte specializzazione su attività ad elevato valore aggiunto quale il traffico crocieristico e la logistica ed in prospettiva, si evidenzia la necessità di sviluppare una strategia di maggiore qualificazione dell'offerta logistica, con la realizzazione di un complesso funzionale integrato Porto/ Distripark, dove varie imprese possano svolgere in modo' sinergica ed efficiente attività logistica, industriali e di servizio.</p>	<p>I porti citati non sono oggetto di Piano.</p>	
7	<p>Inoltre, il PTPG approfondisce le relazioni di compatibilità tra sviluppo del litorale costiero, la sua difesa fisica e l'assetto ambientale ed urbanistico del territorio interessato, perseguendo una strategia di particolare difesa dei sistemi ambientali e di acque che connettono il litorale con l'entroterra.</p> <p>Si riportano di seguito le direttive specifiche dell'art 43 delle NA del PTPG che per i comuni della costa con infrastrutture portuali esistenti o programmate:</p> <p>- A1. Città Costiera settentrionale (Comuni di Civitavecchia, Santa Marinella)</p> <p>Per la conurbazione Costa Nord, i cui problemi principali riguardano il non risolto rapporto tra l'entroterra e il mare, la direttiva specifica incentiva a promuovere nel comune di Civitavecchia progetti infrastrutturali che risolvano le esigenze del porto e delle aree produttive, eliminano le interferenze con la città e rafforzino il suo ruolo di centro di servizi con progetti per nuove funzioni urbane qualificanti. Santa Marinella è proposta come centro balneare e nautico del turismo di qualità attraverso progetti di recupero e valorizzazione ambientale lungo la costa e interventi di riqualificazione urbana.</p> <p>Santa Severa è rafforzata nel ruolo di borgo costiero del turismo stanziale, immerso nel verde. Il PTPG per organizzare in modo coordinato la diversa specializzazione funzionale delle parti componenti le 3 costruzioni urbane, il porto commerciale, le aree industriali, la costa turistica, l'entroterra (tolfetano) propone di impostare l'impianto infrastrutturale in modo da separare gli accessi e la</p>	<p>Osservazioni non attinenti al RA.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>

	<p>mobilità merci legata al porto cd alla zona industriale da quella di accesso ai centri urbani ed ai luoghi delle funzioni specializzate e garantire alla via Aurelia il ruolo urbano di sostegno ai 3 centri.</p>		
8	<p>A2. Città del Mare (Comuni di Roma, Fiumicino) Per la conurbazione Costa Centrale (Fiumicino, Ostia e Acilia), delimitata a nord dal Tevere e a sud dalla Pineta di Castelfusano, per la quale restano aperti i problemi legati all'uso turistico "sostenibile" della costa e delle aree protette erose ed interrotte in più parti da progetti già realizzati o allo studio (interporto, porticcioli turistici, grandi infrastrutture), l'obiettivo del piano è: "il disegno di una struttura insediativa intermodale che miri a rafforzare l'individualità e il carattere delle costruzioni componenti (Ostia, Acilia, Fiumicino), .(omissis) ... riqualificando in modo differenziato e coordinato le diverse parti della "città del mare" (residenziali, turistiche balneari, turistiche nautiche, turistiche mlll1rali), rafforzando gli elementi di integrazione funzionale (rete viaria e ferrovia metropolitana, servizi urbani, servizi del turismo balneare) e morfologico-ambientale (sistema ambientale costiero, Riserva naturale del Litorale &mano, Castel Porziano e Decima-malafede, sistema fluviale del Tevere)" In particolare la direttiva per il sistema insediativo morfologico prevede per la riqualificazione insediativa e ambientale degli insediamenti costieri un <i>Progetto</i> unitario di riordino insediativo per l'attrezzaggio del lungomare di Ostia e di alcune trasversali di connessione mare/ stazioni Roma Lido come assi di riqualificazione urbana e di supporto delle funzioni urbane della città intercomunale. Per il Borghetto - idroscalo di Ostia si rende necessaria una graduale sostituzione degli edifici sorti spontaneamente, favorendo la localizzazione di nuove aree della cantieristica a ridosso delle esistenti e di spazi per attività del tempo libero e culturali. "</p>	<p>Osservazioni non attinenti al RA.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
9	<p>A3. Città Costiera meridionale (Comuni di Anzio, Nettuno) Per la conurbazione Costa Sud, delimitata a nord dalla Pineta del Lido dei Pini e dalla Riserva di S. Anastasio e a sud dalla riserva di Torre Astura, il piano "organizza in modo distinto le funzioni portuali rispetto a quelle urbane e turistiche, balneari e sportive ad interfaccia urbana, da potenziare su livelli di elevata qualità, e propone un impianto infrastrutturale meglio differenziato in funzione delle tre diverse esigenze di accessibilità (alle costruzioni urbane, alle funzioni turistiche balneari, alle funzioni dei porti). " Il sistema funzionale prevede, inoltre, di dotare le diverse parti specializzate della città intercomunale di una •rete infrastrutturale dedicata e di relative funzioni di supporto, subordinando la realizzazione di nuovi impianti portuali (porto turistico, porto traghetti, porto commerciale) o l'ampliamento degli esistenti ad azioni volte a garantire condizioni di accessibilità e parcheggi di interscambio che non aggravino il traffico cittadino;</p>	<p>Osservazioni non attinenti al RA.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>

10	<p>C2. Ladispoli.</p> <p>Il PTPG propone la specializzazione della città come "marina metropolitana", ovvero centro turistico e residenziale dotato di attrezzature di servizio balneari e nautiche. Il piano propone il riordino dei margini orientale e occidentale e delle parti a ridosso della stazione e della ferrovia e la liberazione delle aree demaniali di costa-arenile e dei due varchi ambientali trasversali occupati da edificazione impropria.</p>	Osservazioni non attinenti al RA.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
11	<p>Inoltre, l'art. 42 delle NA del PTPG individua sull'elaborato grafico TP2 alcuni ambiti della zona costiera particolarmente degradati, e individuati con perimetro rosso puntinato che rappresenta il perimetro di operazioni unitarie di riordino insediativo, nei quali si prevedono "interventi di riorganizzazione e qualificazione urbanistica", da realizzare attraverso una pianificazione per parti con finalità e modelli organizzativi unitari:</p> <p>arenile, aree demaniali e primo entroterra costano nord; arenile e aree demaniali foce del Tevere – idroscalo Ostia. Arenile, aree demaniali e primo entroterra costa sud."</p>	Osservazioni non attinenti al RA.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
12	<p>Si rileva come la razionalizzazione e/o il potenziamento dei porti esistenti, oltre alla realizzazione di nuove strutture portuali, debba necessariamente prendere in adeguata considerazione le problematiche sopra riportate, trattandosi di infrastrutture strettamente interconnesse con il rispettivo retroterra urbanizzato.</p> <p>Al fine di orientare lo sviluppo futuro delle attività turistiche sulla costa a terra e a mare e coordinare politiche di sviluppo coerenti con la pianificazione territoriale, così da non compromettere l'integrità delle aree e nel rispetto del naturale equilibrio della dinamica costiera, tali aspetti dovranno essere oggetto di specifico approfondimento nell'ambito del Rapporto Ambientale. In particolare si chiede l'approfondimento dei seguenti punti:</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>Gli studi saranno oggetto di fasi successive quando saranno disponibili dei progetti delle infrastrutture. Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.</p>	Il RA dovrà evidenziare come, ai fini delle determinazioni localizzative, abbiano concorso le attuali previsioni pianificatorie nonché il sistema infrastrutturale esistente e pianificato



13	<p>preso atto che i documenti di Piano Rapporto fase II e III sono aggiornati al 2015 risulta necessario nell'ambito della redazione del Rapporto Ambientale un aggiornamento del quadro conoscitivo con particolare riferimento alla ricognizione di tutte le infrastrutture esistenti sulla costa (porti, approdi, specchi d'acqua, opere di difesa ecc.) con indicazione delle eventuali criticità e delle nuove proposte di infrastrutture portuali recentemente intervenute nonché lo stato di approvazione o cancellazione delle medesime, anche con riferimento alle previsioni o programmazioni dell'Autorità di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, oggi Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-settentrionale;</p> <p>approfondire il quadro esigenziale a sostegno delle nuove proposte progettuali ovvero stabilire l'effettiva richiesta dei posti barca. In tal senso si fa riferimento anche al censimento dei post barca, che come evidenziato nel Rapporto fase II, è aggiornato in parte alle linee guida del 2012;</p>	<p>Premesso che il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica e che restano escluse altre infrastrutture portuali non oggetto di piano, in merito al quadro conoscitivo aggiornato della portualità regionale si veda <i>ALLEGATO Offerta della portualità regionale e nuove localizzazioni portuali_10630.</i></p>	<p>Il RA, tenuto conto degli obiettivi di piano, dovrà fornire riscontro delle modalità di determinazione della domanda di posti barca al fine di, da un lato determinare la domanda potenziale inespressa, dall'altro di rappresentare la congruenza delle scelte effettuate sia in ordine alla dislocazione nonché in ordine al dimensionamento. Anche in relazione a quanto indicato al paragrafo 2 "Stato Attuale dei Porti Laziali: Rapporto Fase III"</p>
14	<p>supportare il Piano con una approfondita analisi del contesto insediativo ed ambientale contiguo alla costa approfondendo, anche al fine della valutazione degli effetti ambientali potenziali conseguenti all'attuazione del piano e delle possibili alternative, i seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none">-previsioni di sviluppo delle infrastrutture viarie circostanti alle aree portuali esistenti e programmate e di quelle per la cantieristica navale;-strumenti di programmazione e regolamentazione del demanio a fini turistici con riferimento al Piano Regionale di Utilizzazione delle aree del demanio marittimo e dei PUA comunali;-rapporto esistente tra gli strumenti di pianificazione territoriale e il sistema portuale, al fine di garantire la piena funzionalità e la sicurezza delle infrastrutture a terra e a mare, la qualità degli spazi pubblici, disponibilità dei servizi, la corretta distribuzione delle funzioni e un idoneo livello di integrazione tra gli ambiti urbani e aree portuali anche in riferimento al sistema della mobilità;-aree di sovrapposizione città/porto, le direttrici infrastrutturali di connessione urbana e le correlazioni con il sistema ambientale.	<p>Come riportato al paragrafo 7 del documento <i>Rapporto Ambientale REV.1_Parte I_10662:</i> <i>"Le osservazioni pervenute dagli Enti a carattere generale sono state in parte recepite e trasferite all'interno delle Schede relative alle singole localizzazioni portuali, ma si è ritenuto che non potessero tutte essere oggetto di specifiche controdeduzioni. Ciò poiché il presente rapporto</i></p>	<p>Il RA dovrà fornire riscontro di quanto evidenziato</p>



		<i>ambientale è relativo alle sole previsioni localizzative di piano e le valutazioni tipologiche, dimensionali sui servizi ecc vengono rinviate ai procedimenti autorizzativi ambientali delle singole localizzazioni portuali. “</i>	
15	<p>in relazione alla prevista realizzazione dell’infrastruttura portuale nel comune di Ladispoli chiarire se scelta ubicativa sia sostenuta da un quadro esigenziale supportato dalle necessarie analisi ambientali, urbanistiche e vincolistiche ed esplicitare come la stessa concorra a risolvere le problematiche idrogeologiche esistenti e non incida negativamente sull’equilibrio costiero, atteso che come evidenziato a pag. 6 del Rapporto fase III del Piano l’ambito individuato rientra tra “i tratti di costa nei quali l’inserimento di un porto è sconsigliabile per problemi di interferenza sull’equilibrio del litorale”;</p> <p>la valutazione delle diverse opzioni/ alternative dovrà tenere conto delle problematiche dell’assetto territoriale e delle possibili modificazioni ed effetti dei cambiamenti climatici sul tratto di costa interessato, in un’ottica di costi/benefici nel tempo e di sostenibilità che le scelte avranno per la collettività.</p>	<p>Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM3 Ladispoli_10634</i> che conferma l’alternativa di Piano.</p> <p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.</p> <p>Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs.</p>	<p>Il RA dovrà fornire riscontro di quanto evidenziato</p>

		152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.	
16	<p>UNITA' DEI MONTI DELLA TOLFA</p> <p>Le azioni proposte dalle direttive, anche se non specificamente indirizzate a considerare interventi di natura portuale, richiamano comunque l'attenzione che nell'ambito del sistema ambientale del PTPG si intende dare alla conservazione degli equilibri tra gli ecosistemi marini e quelli terrestri e litoranei, con particolare riguardo alla tutela dell'interfaccia terra-mare ed al mantenimento ed incremento delle reciproche interconnessioni. In tal senso si orienta lo stesso Rapporto Preliminare evidenziando per tale settore la presenza di <i>"tratti di costa nei quali l'inserimento di un porto necessita di studi meteomarini e psammografici approfonditi"</i> (Fig.1-1, pag. 6 del R.P.). Tali aspetti dovranno essere oggetto di specifico approfondimento nell'ambito del Rapporto Ambientale</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.</p>	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
17	<p>Unità della pianura alluvionale e delta del Tevere</p> <p>dovrà essere posta particolare attenzione all'analisi delle interferenze con gli equilibri del sistema costiero, al fine di minimizzare gli effetti di trasporto dei sedimenti e di erosione costiera, e di interferenza con gli ecosistemi marini e litoranei. Si evidenzia come l'indicazione grafica_ riportata nella Fig. 1-1 (pag. 6 del Rapporto Preliminare) che descrive i "tratti di costa nei quali l'inserimento di un porto è sconsigliabile per problemi di interferenza sull'equilibrio del litorale" ed i "tratti di costa nei quali l'inserimento di un porto necessita di studi <i>meteomarini e psammografici approfonditi</i>", corrisponde di fatto ai settori in cui il PTPG indirizza all'attuazione delle direttive di tutela del Sistema Ambientale sopra specificate. Tali aspetti dovranno essere oggetto di specifico approfondimento nell'ambito del Rapporto Ambientale</p>		Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
18	<p>Unità dei complessi costieri dunali, antichi e recenti</p> <p>All'interno della suddetta UTA, comprensiva di parte della "Macro area B", ricadono i porti di Anzio e Nettuno, oltre alle strutture minori (di cui alla tab. 5.4 - pag. 60 del Rapporto Preliminare). Risulta evidente la corrispondenza tra la suddetta Unità e l'indicazione grafica riportata nella Fig. 1-1 (pag. 6 del Rapporto Preliminare) che descrive i "tratti di costa nei quali l'inserimento di un porto è sconsigliabile per problemi di interferenza sull'equilibrio del litorale". Si evidenzia peraltro come quanto riportato nel Rapporto Preliminare sotto il profilo dell'equilibrio del sistema litoraneo (ecologico e idrologico/sedimentologico) risulti in contrasto con le previsioni di un nuovo porto turistico in loc. Tor Caldara. Tali aspetti dovranno essere oggetto di specifico approfondimento nell'ambito del Rapporto Ambientale.</p>	I porti citati non sono oggetto di Piano.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito

19	<p>Unità supplementare dei fondali marini prospicienti la costa (A) La suddetta unità, comprensiva di parte delle "Macroaree" "A" e "B", evidenzia in particolar modo per il settore settentrionale del territorio costiero della Città metropolitana di Roma la delicatezza e l'unitarietà del sistema terra - mare. Tali aspetti dovranno essere oggetto di specifico approfondimento nell'ambito del Rapporto Ambientale, con particolare riguardo nei confronti della tutela delle praterie marine a <i>Posidonia oceanica</i> ricomprese all'interno dei SIC IT6000007 "Fondali antistanti S. Marinella", IT6000009 "Secche di Torre Flavia", IT6000008 "Secche di Macchiatonda"</p>	<p>È stata trasmessa una Valutazione di Incidenza inerente Cala dell'Acqua così come richiesto dalla <i>Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica</i> prot. 0223139 del 04.03.2022. Sono state predisposte delle Valutazioni di incidenza per i siti di Tarquinia, Ladispoli, Terracina così come richiesto dalla Direzione Regione Ambiente della Regione Lazio con nota prot. n. 0357573 dell'11.04.2022.</p>	<p>L'AP ha riscontrato acquisendo il parere in argomento.</p>
<p>12. Parco Nazionale del Circeo <i>nota n.1170 del 6/3/2020, acquisita al prot. n.209119 del 9/3/2020</i></p>			
1	<p>la verifica di coerenza con il Piano di Assetto Idrogeologico, nel quale per altro si inquadrano le zone costiere (in particolare per gli ambiti afferenti al territorio del PN Circeo) tra le aree di attenzione idraulica e geomorfologica;</p>	<p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali.</p>	<p>Il RA dovrà fornire riscontro della indicazione fornita.</p>
2	<p>Considerata l'insistenza del Piano (sia per la parte a mare che per gli aspetti infrastrutturali su terraferma) in aree ZPS e ZSC della Rete Natura 2000, si raccomanda particolare attenzione nell'ambito della Valutazione di Incidenza, da svolgersi secondo le Linee Guida nazionali per la VI nca redatte dal MATTM e di cui all'Intesa del 28/11/2019 pubblicata su G.U. serie generale n.303 del 28/12/2019;</p>	<p>È stata trasmessa una Valutazione di Incidenza inerente Cala dell'Acqua così come richiesto dalla <i>Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica</i> prot. 0223139 del 04.03.2022.</p>	<p>L'AP ha riscontrato acquisendo il parere in argomento.</p>

		Sono state predisposte delle Valutazioni di incidenza per i siti di Tarquinia, Ladispoli, Terracina così come richiesto dalla Direzione Regione Ambiente della Regione Lazio con nota prot. n. 0357573 dell'11.04.2022.	
3	Tenere in conto le indicazioni delle misure di conservazione delle ZSC (vedasi DM 02 agosto 2017) e di quanto disposto nella DGR 612/2011, nonché con quanto riferito nel Piano del Parco, adottato dalla Regione Lazio con DGRL n.427 del 25/07/2017 e in fase di procedura VAS e di successiva approvazione;	Attinente ad una fase successiva.	Il RA dovrà fornire riscontro della indicazione fornita.
4	la verifica di coerenza anche con le Linee guida nazionali sulla difesa della costa (versione 2018), dato che i porti andranno ad interessare l'assetto costiero di un'area più vasta rispetto ai singoli approdi di progetto ed esistenti, tenendo conto dei fenomeni dinamici e di quelli erosivi da tempo segnalati (vedasi anche quanto riportato nel " <i>Atlante della Dinamica Costiera Laziale</i> " redatto dalla Regione Lazio - Ass. Ambiente e Sviluppo Sostenibile - Centro di Monitoraggio per la Gestione Integrata della Zona Costiera);	Gli studi specialistici sono attinenti ad una fase successiva ove vi sarà un progetto dell'infrastruttura portuale, attualmente il RA è relativo solo alle scelte localizzative.	Il RA deve fornire evidenza delle modalità di considerazione della documentazione indicata al fine di definire le scelte localizzative
5	la verifica di coerenza con quanto riportato nelle " <i>Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio</i> " rev. Gennaio 2012, in particolare rispetto agli aspetti rilevati a pg.93 e 130 del succitato documento in cui si evidenzia di fatto come la realizzazione di opere portuali con strutture aggettanti a mare nonché l'influenza dell'aumento della frequentazione nautica (con aumento degli ancoraggi sui fondali) rappresentino elementi di criticità per la sostenibilità dal punto di vista ambientale per interferenze di carattere erosivo sugli habitat costieri nonché con gli Habitat prioritari (1120*) delle "Praterie di Posidonie";	Attinente ad una fase successiva.	Il RA deve fornire evidenza delle modalità di considerazione della documentazione indicata
6	approfondire l'analisi della portualità esistente e/o già progettate e non considerate dal Piano di cui alla procedura di Vas in oggetto, su cui si evidenzia la criticità riferita all'allargamento del Porto di Anzio, sulla base anche dei rilievi effettuati dalla Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare con le note, prot. 0025728/PNM del 23/12/2015, n.3234 del 15.02.2017 e prot. 0019916 del 18/9/2017, con cui si chiede alla Regione Lazio di verificare mediante studi su area vasta " <i>le potenziali interferenze ed impatti generati dell'ampliamento del bacino portuale sui siti Natura 2000 e, in generale, sulla fascia costiera</i> " precisando che questa è caratterizzata da aree protette, la	Non attinente.	Il RA dovrà contenere un quadro complessivo della portualità esistente e prevista anche al fine di motivare le proprie scelte localizzative e dimensionali

	maggior parte delle quali rientranti nell'unità fisiografica costiera che si estende tra Capo d'Anzio e il Promontorio Circeo.		
7	inoltre, si chiede di approfondire l'effettivo quadro esigenziale di nuovi posti barca per portualità turistica (dal punto di vista di un'analisi socioeconomica) delle nuove portualità/allargamenti	In merito al quadro conoscitivo aggiornato della portualità regionale si veda l'ALLEGATO <i>Offerta della portualità regionale e nuove localizzazioni portuali_10630</i> . Ulteriori approfondimenti sono rimandati a fasi successive.	Il RA deve fornire riscontro di una quantificazione del quadro esigenziale
Parco Nazionale del Circeo - Esiti Conferenza di consultazione trasmessi con nota prot. n. 0101907 del 05/02/2022			
	Analisi degli effetti dei porti previsti sulle correnti marine e sul deposito di sedimenti		Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
	Chiarire le modalità attuative del porto del Canale di Rio Martino il quale discende da un Accordo di Programma		Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
13. Roma Capitale – Dipartimento di Tutela Ambientale: nota n.18795 del 6/3/2020, acquisita al prot. n.209529 del 9/3/2020;			
1	Alla luce di tali chiarimenti, si chiede che nel Rapporto Ambientale vengano identificati in maniera inequivocabile gli interventi portuali oggetto di pianificazione distinguendoli dai porti che invece fanno solo parte dell'analisi della situazione attuale portuale della Regione Lazio. Si chiede inoltre che venga chiarito nel Rapporto Ambientale quale sia, dal punto di vista urbanistico, la valenza del Piano in esame e che vengano descritte le eventuali prescrizioni sovraordinate agli strumenti urbanistici capitolini. In merito alle previsioni delle infrastrutture per la mobilità, visto il ruolo che Roma Capitale riveste come fulcro ed attrattore di spostamenti, si chiede che nel Rapporto Ambientale venga evidenziato come le trasformazioni sul sistema della mobilità previste per i nuovi interventi portuali incidano sul territorio di Roma Capitale e come si sovrappongano al PRG vigente.	Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica. Ulteriori approfondimenti (in relazione alla mobilità) sono rimandati a fasi successive quando saranno disponibili i progetti.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito

2	<p>Dal punto di vista territoriale-paesaggistico, per una lettura generale e continua degli ambiti di paesaggio e degli aspetti vincolistici del territorio costiero, come fatto nella cartografia generale d'insieme delle Aree Naturali Protette e dei Siti di Interesse Comunitario (SIC) presentata nella documentazione, si ritiene possa essere utile riproporre tale lettura complessiva anche per la tavola A del PTPR denominata "Sistemi ed Ambiti di Paesaggio". Pertanto, il lavoro settoriale fatto per tratti di costa (vedi il Rapporto Ili Fase) potrebbe essere integrato da una cartografia generale di maggiore estensione, divisa per le tre macro aree (A-8-C) con la rappresentazione degli ambiti di paesaggio individuati nella tavola A del PTPR. Si ritiene che al fine di una previsione pianificatoria che persegua obiettivi di continuità paesaggistica e di funzionalità ecologica sia sempre necessaria una lettura generale del contesto paesaggistico, e ciò vale sia per quanto riguarda gli interventi specifici sui porti, che per quelli previsti sul water front delle aree costiere e sul sistema infrastrutturale e di mobilità riguardanti le parti più interne del territorio.</p>	<p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali.</p>	<p>Il RA dovrà fornire riscontro della indicazione fornita.</p>
3	<p>Servizio per le Autorizzazioni degli impianti di gestione Rifiuti</p> <p>A seguito dell'esame della documentazione di Piano, comprensiva del Rapporto Preliminare, si ritiene che il Rapporto Ambientale, che verrà prodotto nella fase successiva dovrà implementare al par. 7.6 'Suolo e sottosuolo' (come previsto dalla bozza di indice riportata nel Rapporto Preliminare), la valutazione degli effetti prodotti su tale matrice, con particolare riferimento a tutti gli aspetti inerenti la gestione dei materiali inerti che si prevede di produrre e/o utilizzare per la realizzazione delle opere previste dal Piano; rifiuti da costruzione e demolizione, terre e rocce da scavo, reperimento di materie prime di cava e/o utilizzo in alternativa di materiali in uscita da impianti di recupero.</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
4	<p>Osservatorio Ambientale sui Cambiamenti climatici</p> <p>Con riferimento all'oggetto, preso atto della documentazione trasmessa, visti gli obiettivi del piano, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - individuazione della localizzazione e del dimensionamento delle opere, tenendo in considerazione gli aspetti della sostenibilità economica e ambientale, della tutela e continuità paesaggistica, degli impatti sul regime dei litorali adiacenti, nonché delle eventuali inefficienze economiche ed ambientali dovute alle interazioni tra i diversi porti; - fornire indicazioni per norme e procedure per uno sviluppo sostenibile del sistema portuale laziale e dei vari settori coinvolti, come la nautica da diporto, la pesca, il turismo, la cantieristica; 		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
5	<p>visto che nel Piano saranno riportate anche alcune prescrizioni sulla dimensione massima in termini di posti barca e parcheggi;</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di</p>

	<p>visto che con la Delibera di Assemblea Capitolina n. 7812017, Roma Capitale ha formalmente aderito al "Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia", con l'Impegno a adottare il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) che conterrà l'Inventario delle emissioni ed un elenco di azioni prioritarie nei diversi settori che contribuiranno al raggiungimento dell'obiettivo minimo di riduzione delle emissioni di gas serra del 40% entro 112030;</p> <p>In relazione a quanto descritto e per quanto di competenza, si chiarisce l'importanza, al fine di minimizzare gli impatti negativi ambientali. In termini di energia e cambiamento climatico e sviluppare obiettivi che riguardano il cambiamento climatico, di analizzare, tra i problemi ambientali attualmente esistenti, le emissioni climalteranti non solo come consumo energetico dovuto ai trasporti, ma anche una infrastruttura più in generale che un possibile ampliamento può produrre (ad esempio l'impatto di nuove costruzioni come nuovi consumi energetici) in base a dimensionamento e funzione.</p>		<p>considerazione del contributo fornito</p>
<p>Allegato</p>			
1	<p>Si rappresenta quindi, la necessità di riportare, nel Rapporto Ambientale, eventuali dati relativi agli sviluppi insediativi, indicazione di eventuali nuovi reti idriche e di fognatura che si intende realizzare per la realizzazione del Piano, al fine di verificarne l'eventuale allacciabilità e l'eventuale acquisizione al patrimonio comunale, ed esaminare anche eventuali interferenze con altre reti (idriche e fognarie) nonché impianti depurativi esistenti sul territorio.</p> <p>Si rappresenta, altresì, la necessità di un coinvolgimento del Gestore del S.1.1. Acea Ato2 nel procedimento in oggetto, come già rappresentato dalla S.T.O. dell'ATO 2, con nota 47/20 del 9.01.2020.</p>	<p>Il contributo non fornisce elementi utili ai fini della determinazione dei contenuti del RA.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
<p>14. ARPA Lazio: nota prot. n.18786 del 16/3/2020, acquisita in pari data al prot. n.226774;</p>			
1	<p>1. Il R.A. dovrà illustrare tutti gli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e ad una sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano (alternativa zero), nonché esplicitare le ragionevoli alternative da adottarsi in considerazione degli obiettivi e dei singoli ambiti territoriali presi a riferimento nel piano stesso.</p>	<p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali.</p>	<p>Il RA al fine di riscontrare il contributo deve fornire l'analisi del quadro esigenziale, correlato con l'attuale offerta, esistente e programmata, nonché con gli obiettivi stessi del piano</p>
2	<p>2. Nel R.A. si dovranno valutare tutte le caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate dall'attuazione del piano ed in tal senso</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di</p>	<p>Il RA dovrà fornire riscontro di quanto richiesto</p>

	<p>si evidenzia che l'ubicazione delle aree (proposte di pianificazione di cui al par. 2.1.3 del R.P.) non può prescindere da un'attenta analisi delle condizioni idrodinamiche e di trasporto solido lungo tutta la costa della regione; difatti, come anche evidenziato sia nel R.P. a pag. 107 e ss. Che in sede di conferenza di consultazione da alcuni SCA (Comune di Anzio, Latina e Sabaudia), la regione Lazio è interessata da notevoli fenomeni erosivi in atto e "le pressioni sulle risorse marine e la domanda di servizi ecosistemici marini sono spesso troppo elevate" e quindi risulta del tutto evidente che i nuovi porti potrebbero avere delle ricadute sia sugli aspetti idrodinamici e di distribuzione dei sedimenti lungo le coste, sia sugli aspetti ambientali come potenziali cambiamenti della qualità delle acque e degli habitat sommersi. Per tali motivi si ritiene necessario inserire nel capitolo 3 del R.A. una valutazione generale dei fenomeni erosivi lungo costa, uno studio delle correnti lungo costa e del trasporto solido e quindi degli effetti della dinamica litoranea, anche rispetto agli inevitabili riflessi che una possibile rimodellazione morfologica dei fondali dovuta alle opere in progetto può avere in termini di effetti indiretti sulla costa e sulla sicurezza della navigazione.</p> <p>In accordo con le "Linee Guida per la Difesa della Costa dai fenomeni di Erosione e dagli <i>effetti dei Cambiamenti climatici</i>", in ambito di pianificazione territoriale a scala regionale è necessario, infatti, predisporre un quadro conoscitivo che inquadri tutti gli aspetti ambientali nella loro complessità, dimensione areale e temporale, e nella fattispecie, in relazione alla gestione della dinamica litoranea si ritiene necessario verificare se le aree individuate nel piano siano aree a rischio in termini di fattori predisponenti/incidenti (subsidenza, trasporto solido, ecc.), nonché di interferenza della dinamica con altri processi (per esempio probabile perdita di habitat) a scala di Unità Fisiografica costiera.</p>	<p>piano legate alla portualità turistica.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici (valutazione dei fenomeni erosivi, studio delle correnti e trasporto solido etc.).</p>	
3	<p>3. Nel R.A., sempre al capitolo 3 dovrebbero essere descritti i problemi ambientali esistenti nelle aree prescelte, pertinenti al piano, come ad es. quelli evidenziati dal Comune di Latina in sede di conferenza di consultazione o quelli presenti nelle aree della costa della regione che ogni anno necessitano di interventi di ripascimento delle sabbie; inoltre, in accordo con le Autorità Marittime, si ritiene necessario approfondire nel R.A. il tema della gestione dei materiali di escavazione e dragaggio delle aree interne ai porti.</p>	<p>Gli studi specialistici sono attinenti ad una fase successiva ove vi sarà un progetto dell'infrastruttura portuale, attualmente il RA è relativo solo alle scelte</p>	<p>Il RA dovrà fornire riscontro di quanto richiesto</p>
4	<p>4. Nel R.A. al capitolo 7, in accordo col MiBACT dovrà essere effettuato "un approfondimento della parte archeologica e delle interferenze che potenzialmente ci potrebbero essere sia sui fondali, sia attraverso la modificazione delle correnti con strutture che sono già tutelate e prossime alle aree scelte nel Piano".</p>	<p>localizzative.</p> <p>Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno</p>	<p>Il RA dovrà fornire riscontro di quanto richiesto</p>

5	<p>5. Nel R.A. è necessario effettuare un'analisi cumulativa degli impatti ambientali, per singola area, stimando anche il dimensionamento del carico antropico previsto sulle singole matrici ambientali, in relazione all'andamento dei flussi turistici e alla fruibilità delle strutture in pianificazione, considerando anche che la fruibilità dei porti porterà a degli aumenti degli inquinanti chimici nelle acque marine (basti pensare a contaminanti da traffico marittimo come ad es. carburanti etc.) e quindi ad un potenziale peggioramento dello stato chimico (e probabilmente anche ecologico) della qualità delle acque marine.</p> <p>A tal proposito il Modulo 5T-5I della Marine Strategy di cui alla Direttiva quadro 2008/56/CE sulla strategia per l'ambiente marino, recepita in Italia con il D.lgs. n. 190 del 13 ottobre 2010, prevede il monitoraggio dei sedimenti al fine di determinare la concentrazione di sostanze contaminanti nel sedimento di fondali marini in aree interessate da traffico marittimo. I contaminanti presi in considerazione sono quelli appartenenti alla lista di sostanze prioritarie e per i quali sono disponibili standard di qualità ambientale per la matrice sedimento ai sensi del D.lgs. 172/2015.</p>	<p>successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni. Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali ai paragrafi 5-6-9.</p>	<p>Il RA dovrà fornire riscontro di quanto richiesto</p>
6	<p>6. Tutti i possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali 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 e l'interrelazione tra i suddetti fattori, devono essere considerati nelle loro diverse eccezioni (impatti cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi).</p>		<p>Il RA dovrà fornire riscontro di quanto richiesto</p>
7	<p>7. Nel R.A. dovranno essere descritte tutte le misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano.</p>		<p>Il RA dovrà fornire riscontro di quanto richiesto</p>
8	<p>8. ARIA (ATMOSFERA): oltre a fornire il quadro generale sulla qualità dell'aria e dei focus specifici nei siti individuati dal piano, occorre esplicitare nel R.A. tutti gli interventi che concorrono ad un miglioramento della qualità dell'aria in coerenza con le norme previste dal Piano di risanamento della qualità dell'aria. È evidente che un aumento degli attuali flussi veicolari legati alla nuova progettualità e l'incremento della movimentazione di imbarcazioni come conseguenza dello sviluppo dei traffici portuali potrebbero incidere sulle emissioni in aria fornendo un contributo aggiuntivo non trascurabile. Le informazioni utili alla descrizione del quadro ambientale sono disponibili sul sito del Centro Regionale della Qualità dell'Aria dell'Agenzia. Sarebbe opportuno quindi che nel R.A. la caratterizzazione degli aspetti ambientali per la matrice Aria contenga, oltre le caratteristiche fisiche del territorio e l'urbanizzazione, le condizioni meteo-climatiche (compreso il modo ondoso) e la qualità dell'aria, anche le emissioni inquinanti in atmosfera presenti nel territorio, attraverso ad es.</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica. Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni. In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>

	<p>la produzione di informazioni quantitative sulle emissioni dei diversi tipi di sorgenti (ad es. stime derivanti da Inventari delle Emissioni o strumenti simili – cfr. Delibera del Consiglio Federale, n. 14/16, Manuale SNPA n. 148/2017).</p> <p>Si ricorda inoltre che le nuove costruzioni dovranno rispettare quanto previsto dall'art. 5 della L.R. 27 maggio 2008, n. 6.</p>	<p>strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici (studi qualità dell'aria, mobilità, flussi veicolari).</p> <p>Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.</p>	
9	<p>9. RISORSE IDRICHE (IDROSFERA): nel R.A. andrà effettuata l'analisi di coerenza con il Piano di Tutela delle Acque Regionale (PTAR) e con il Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI).</p> <p>Il R.A. dovrà contenere un quadro generale sulla qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e a specifica destinazione d'uso, sulla qualità delle acque marino-costiere e biodiversità marino-costiera, nonché dei focus specifici sulle aree individuate per la progettualità dei porti.</p> <p>Per quanto riguarda gli aspetti quali-quantitativi relativi alla sostenibilità idrica legata alla provvigione della risorsa idrica e allo smaltimento delle acque reflue è necessario evidenziare che il consumo della risorsa idrica costituisce un aspetto significativo per la componente in esame che può essere valutato attraverso ad es. la stima degli usi previsti (irrigui, civili, etc.).</p> <p>Appare evidente che l'incremento dei fabbisogni idrici per gli interventi previsti dal piano è legato alle tipologie delle imbarcazioni che, con i nuovi porti, avranno la possibilità di attraccare. È necessario quindi stimare il fabbisogno idrico aggiuntivo, area per area, rispetto a quello attuale; inoltre il R.A. dovrà contenere anche informazioni sull'attuale capacità di gestione dei reflui e verificare se l'eventuale incremento dei reflui prodotti dall'attuazione dei vari interventi previsti dal piano risulta sostenibile con il sistema fognante attualmente presente nelle diverse aree. L'analisi dovrà tenere conto anche dello stato di qualità dei corpi idrici nei quali avviene l'immissione delle acque dopo il processo di depurazione. Per le finalità di risparmio idrico si evidenziano gli adempimenti in materia previsti dalla normativa vigente (art.146 del d.lgs.152 2006 s.m.i.).</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici (incrementi di fabbisogni idrici, gestione dei reflui etc.).</p>	<p>Il RA dovrà fornire riscontro di quanto richiesto</p>



		Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.	
10	<p>10. SUOLO: il suolo svolge numerose funzioni primarie partecipando al ciclo del carbonio, rivestendo un ruolo fondamentale nel bilancio idrologico, costituendo l'habitat di numerosi esseri viventi, contribuendo alla biodiversità ed alla diversità paesaggistica, fornendo importanti materie prime etc.. Esso è una risorsa di fatto non rinnovabile che è sottoposta a vari processi di degrado e a diverse tipologie di minacce tra le quali l'impermeabilizzazione, la compattazione, la perdita di biodiversità, la contaminazione, la diminuzione di materia organica; per questo è fondamentale conoscerne lo stato e monitorare i processi di trasformazione degli usi e delle coperture. L'uso del suolo descrive come lo stesso venga impiegato in attività antropiche. Nell'ambito del settimo programma di azione ambientale (<i>"Vivere bene entro i limiti del pianeta"</i>, Parlamento europeo e consiglio 2013) viene ribadito il traguardo di un incremento dell'occupazione netta di terreno pari a zero da raggiungere in Europa entro il 2050 e richiesto che entro il 2020 le politiche dell'Unione tengano conto dei loro impatti diretti e indiretti sull'uso del territorio. Il consumo di suolo, per gli interventi previsti dal piano, risulta essere legato principalmente alle problematiche relative alla mobilità e all'accessibilità dei porti. Nel R.A. in relazione alle verifiche ambientali degli strumenti urbanistici che possono incidere sulla matrice suolo, sarebbe opportuno effettuare le verifiche inerenti al consumo e all'impermeabilizzazione del suolo. L'analisi sull'impermeabilizzazione assume infatti una rilevanza importante per stabilire se gli effetti del piano modificano, alterano o, nel caso estremo, stravolgono un equilibrio ambientale, dato in specifico sulla capacità del suolo libero da edificazione di mantenere la capacità di assorbire le precipitazioni atmosferiche. È evidente che l'impermeabilizzazione di qualsiasi area comporta non solo l'alterazione del rapporto tra il suolo e la falda, ma soprattutto nell'incremento dei tempi di corrivazione, nonché nei picchi dei carichi idraulici che vanno ad interessare i corpi idrici superficiali. Il piano, in relazione all'impermeabilizzazione dei suoli, dovrà rispettare quanto previsto dall'art.4 comma 2 lettere d) della LR 27 maggio 2008, n.6. Si ritiene opportuno inoltre approfondire nel R.A. le questioni legate anche alle principali forme di degradazione del suolo quali ad es. la diminuzione di sostanza organica, l'erosione, fenomeni</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici (verifiche consumo suolo ed impermeabilizzazione).</p> <p>Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>

	gravitativi (frane, deformazioni superficiali lente, soliflusso), smottamenti ed esondazioni. Si ritiene necessario analizzare i vari aspetti sopra richiamati con riferimento agli obiettivi ambientali che il piano in esame può contribuire a perseguire attraverso, ad esempio, la messa in opera di misure di compensazione e mitigazione per le aree di nuova impermeabilizzazione etc..	specifiche valutazioni.	
11	<p>11. RIFIUTI: il R.A. dovrà approfondire la tematica della produzione dei rifiuti, calandola nei diversi contesti territoriali prescelti dal piano, analizzando la produzione di rifiuti urbani pro capite relativa ai vari comuni, nonché la percentuale di rifiuti oggetto di raccolta differenziata pro capite e confrontando i risultati con gli obiettivi normativi (si ricorda difatti che l'art. 205 del D.lgs. 152/06 e s.m.i. fissava già al 31/12/2012 l'obiettivo quantitativo di raccolta differenziata del 65%).</p> <p>Considerando l'aumento previsto del traffico passeggeri, nonché in alcune aree il potenziamento della capacità delle navi, si può ragionevolmente ipotizzare una crescita della quantità di rifiuti da smaltire.</p> <p>La significatività dell'impatto della produzione dei rifiuti derivante dall'attuazione del Piano deve tener conto degli obiettivi stabiliti dall'Aggiornamento del Piano di Gestione dei Rifiuti nella Regione Lazio, pubblicato nel B.U.R.L. n. 63 del 06/08/2019, e deve essere valutata in relazione all'attuale capacità di gestione del ciclo dei rifiuti in conformità con la normativa di settore; il R.A. dovrà illustrare in che modo il Piano concorra al raggiungimento degli obiettivi suddetti, inoltre si dovranno fornire i principali elementi relativi alla gestione dei rifiuti (raccolta differenziata, produzione totale rifiuti urbani, percentuale raccolta differenziata...) ed illustrare se l'attuale dotazione impiantistica utilizzata dai diversi comuni interessati dal piano è in grado di gestire l'incremento della produzione dei rifiuti generata dall'attuazione del Piano stesso.</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici (rifiuti).</p> <p>Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.</p>	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
12	12. INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO: il R.A. dovrà contenere le informazioni relative al "Rischio elettromagnetismo", in particolare per gli eventuali parchi antenne presenti nel territorio, ed esplicitare l'eventuale relazione con i criteri di classificazione del territorio. Inoltre, nelle fasi di attuazione del Piano sarà necessario tenere conto della presenza di elettrodotti e dei relativi vincoli determinati sull'uso del territorio dalla presenza degli stessi.	Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.	Il RA dovrà fornire riscontro della indicazione fornita.

	<p>Si ricorda infatti che la presenza di elettrodotti pone dei vincoli sull'uso del territorio sottostante poiché implica la necessità di definire le fasce di rispetto previste dalla legge 36/2001 e dal DPCM 08 luglio 2003, all'interno delle quali è vietata la realizzazione di edifici con permanenza di persone per più di 4 ore giornaliere.</p> <p>Pertanto, lì dove il Piano in esame preveda ambiti di trasformazione in prossimità di elettrodotti occorre considerare che i valori di induzione magnetica e intensità di campo elettrico potrebbero essere tali da influenzare i confini e le dimensioni degli ambiti stessi.</p>	<p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.</p> <p>Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.</p>	
13	<p>13. RADON: Pur in assenza della completa attuazione della L.R. 31 Marzo 2005, n. 14 e di una normativa nazionale in materia di radon nelle abitazioni che stabilisca un livello di riferimento, tenuto conto della Direttiva 2013/59/Euratom del Consiglio, del 5 dicembre 2013, il cui termine di recepimento degli Stati Membri era fissato per il 6 febbraio 2018, che prevede che "Gli Stati membri stabiliscono livelli di riferimento nazionali per le concentrazioni di radon in ambienti chiusi. I livelli di riferimento per la media annua della concentrazione di attività in aria non devono essere superiori a un proprio livello di riferimento compreso a 300 Bq m^{-3}", si ritiene opportuno che vengano attuate idonee prescrizioni costruttive finalizzate a garantire negli edifici previsti il rispetto del livello di riferimento individuato dall'Unione Europea per il gas radon.</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi</p>	<p>Il RA dovrà fornire riscontro della indicazione fornita.</p>



		<p>successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.</p> <p>Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.</p>	
14	<p>14. RUMORE: Il R.A. dovrà contenere tutte le informazioni relative alle classificazioni acustiche dei territori comunali interessati dal piano, in base ai relativi Piani di Zonizzazione Acustica dei comuni, e analizzare tutte le criticità di tipo acustico legate all'attuazione degli interventi previsti, nonché prevedere eventuali misure mitigative.</p> <p>Gli effetti sul clima acustico difatti possono essere diretti (prodotti dall'infrastruttura portuale) e indiretti, potenzialmente derivanti dall'aumento dei flussi di automezzi per raggiungere i porti (collegati all' attuale e nuova viabilità).</p> <p>Gli interventi previsti dal piano dovranno essere coerenti con i Piani di Zonizzazione Acustica (PZA) dei comuni.</p> <p>Si evidenzia infatti che il PZA è uno strumento tecnico-politico di governo del territorio comunale, in quanto ne disciplina l'uso e vincola le modalità di sviluppo delle attività; esso è il risultato della suddivisione del territorio urbanizzato in aree acustiche omogenee.</p> <p>L'obiettivo del PZA, infatti, è quello di prevenire il deterioramento di zone non inquinate e di fornire un indispensabile strumento di pianificazione, di prevenzione e di risanamento dello sviluppo urbanistico, commerciale, artigianale e industriale.</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.</p> <p>Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs.</p>	<p>Il RA dovrà fornire riscontro della indicazione fornita.</p>



		152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.	
--	--	---	--



15	<p>15. MONITORAGGIO: il R.A. dovrà contenere un sistema di monitoraggio del piano che, considerata la velocità delle dinamiche territoriale e la capacità di alcuni indicatori di registrare sensibili cambiamenti, si ritiene debba avere una frequenza almeno annuale.</p> <p>Si rammenta che il piano di monitoraggio ambientale, ai sensi dell'art. 18 del D.lgs. 152/06 e s.m.i., <i>“assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano approvato e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive”</i>.</p> <p>Il monitoraggio, che deve seguire l'intero ciclo di vita del piano, deve tenere conto delle indicazioni di cui all'All. VI alla Parte II del D.lgs. 152/06 e s.m.i..</p> <p>Al fine di supportare la definizione del sistema di monitoraggio si segnalano due documenti tecnici redatti nell'ambito del Sistema Nazionale di Protezione dell'Ambiente:</p> <ul style="list-style-type: none">- <i>“Linee Guida per l'analisi e la caratterizzazione delle componenti ambientali a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS” (Manuali e Linee Guida 148/2017);</i>- <i>“Verso un core set comune di indicatori del Sistema Nazionale per la Protezione Ambientale - Metodologia, analisi e risultati della ricognizione di tutti gli indicatori ambientali utilizzati nel SNPA per descrivere lo stato dell'ambiente” (Manuali e linee guida 147/2017).</i> <p>I suddetti documenti sono disponibili sul sito web http://www.isprambiente.gov.it/it.</p> <p>Si ritiene opportuno che vengano individuati indicatori che abbiano dati disponibili alla scala comunale e provinciale.</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza del recepimento di tutte le indicazioni fornite</p>
----	--	---	--

15. Regione Lazio – Direzione Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti, Area Valutazione di Incidenza e Risorse Forestali: nota prot. n.330481 del 14/4/2020;			
1	<p>Si rileva che alcuni elementi della progettualità portuale del Piano presentano potenziali aspetti di criticità rispetto a Siti della Rete Natura 2000 del Lazio e che quindi il Piano deve essere sottoposto a procedura di valutazione di incidenza appropriata.</p> <p>Sul piano tecnico occorre verificare la sussistenza ed entità di impatti diretti, in termini di interferenza e sottrazione di habitat di interesse unionale e di habitat di specie; appaiono specialmente rilevanti le valutazioni riguardanti le proposte a Ponza e a Ventotene per l’habitat marino prioritario 1120* “Praterie di Posidonia (<i>Posidonium oceanicae</i>)”, presente rispettivamente nelle ZSC IT6000016 “Fondali circostanti l'Isola di Ponza” e IT6000018 “Fondali circostanti l'Isola di Ventotene”.</p> <p>Per le restanti proposte di pianificazione, esterne ai Siti Natura 2000, è senz’altro opportuno valutare potenziali impatti indiretti in termini soprattutto di cambiamenti del regime delle correnti marine prodotti dalle opere a mare e loro potenziali effetti erosivi sulla linea di costa e sugli habitat marini dei fondali circostanti.</p> <p>Queste considerazioni sono specialmente rilevanti per le proposte più prossime a ZSC marine: quella in località Lido di Tarquinia nel Comune di Tarquinia è posta a circa 500 m dalle ZSC IT6000003 “Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta” e IT6000004 “Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia; quella di Porto di Foce Verde in Comune di Latina a circa 600 m dalla ZSC IT6000011 “Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere”; quella del Porto nel Comune di Terracina a circa 700 m dalla ZSC IT6000014 “Fondali tra Terracina e Lago Lungo”; quella in Comune di Ladispoli a circa 1,5 km dalla ZSC IT6000009 “Secche di Torre Flavia”.</p> <p>In conclusione, si conferma che il Rapporto ambientale deve comprendere uno Studio di incidenza; si evidenzia l’opportunità che questo sia redatto da professionalità con specifiche competenze in campo botanico e zoologico.</p>	<p>È stata trasmessa una Valutazione di Incidenza inerente Cala dell’Acqua così come richiesto dalla <i>Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica</i> prot. 0223139 del 04.03.2022.</p> <p>Sono state predisposte delle Valutazioni di incidenza per i siti di Tarquinia, Ladispoli, Terracina così come richiesto dalla Direzione Regione Ambiente della Regione Lazio con nota prot. n. 0357573 dell’11.04.2022.</p>	<p>L’AP ha riscontrato acquisendo il parere in argomento. Il RA dovrà fornire riscontro della indicazione fornita in ordine ai potenziali impatti indiretti sulle correnti marine e sui potenziali effetti erosivi.</p>
16. Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo: nota n.29912 del 28/4/2020, acquisita al prot. n.386186 del 29/4/2020.			
1	<p><u>Osservazione n. 1.1 – Aggiornamento dei dati</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Rif. RP – Rapporto preliminare - Rif. Rapporto II Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (febbraio 2015) <p>6.3 - L'andamento previsionale del parco nautico immatricolato nazionale e laziale</p> <p>Il Rapporto Preliminare (da qui in avanti RP) in esame, redatto nel 2019, prende avvio dai contenuti dei documenti del Piano dei porti di interesse economico regionale datati 2015 (Rapporto II Fase e</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza, ai fini della evidenziazione del perseguimento dei propri obiettivi, della determinazione della</p>

	<p>Rapporto III Fase) e 2018 (Relazione Fase I). Si riscontra, sia nel caso delle analisi di pianificazione (ad esempio, nel caso della previsione del trend evolutivo del parco nautico riportata al par. 6.3 del Rapporto II Fase, che l'analisi condotta è basata su un <i>data set</i> aggiornato al 2013) sia di quelle ambientali (come riportato nel seguito delle osservazioni), il ricorso a dati non aggiornati.</p> <p>Si raccomanda, pertanto, nel futuro Rapporto Ambientale (da qui in avanti RA) di tener conto di tutte le informazioni attualmente disponibili e di utilizzare dati quanto più recenti al fine di pervenire ad analisi e stime maggiormente attendibili.</p>	<p>In merito al quadro conoscitivo aggiornato della portualità regionale si veda l'<i>ALLEGATO Offerta della portualità regionale e nuove localizzazioni portuali_10630</i>. Ulteriori approfondimenti sono rimandati a fasi successive.</p> <p>Le osservazioni pervenute dagli Enti a carattere generale sono state in parte recepite e trasferite all'interno delle Schede relative alle singole localizzazioni portuali, ma si è ritenuto che non potessero tutte essere oggetto di specifiche controdeduzioni. Ciò poiché il presente rapporto ambientale è relativo alle sole previsioni localizzative di piano e le valutazioni tipologiche, dimensionali sui servizi ecc vengono rinviate ai procedimenti autorizzativi ambientali delle singole localizzazioni portuali.</p>	<p>domanda, come peraltro rappresentato nella relazione di piano</p>
2	<p><u>Osservazione n. 1.2 – Orizzonte temporale del Piano</u> <i>Rif. RP – Rapporto preliminare</i> 1.1 - Quadro normativo - Rapporto preliminare <i>Rif. Relazione – Fase I – Piano dei porti di interesse regionale – Quadro generale del riferimento normativo (febbraio 2018)</i></p>	<p>Tenendo conto delle Osservazioni pervenute dagli Enti sulla mancanza di sincronia tra l'elaborazione dei documenti di Piano</p>	



	<p><i>Rif. Rapporto II Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (febbraio 2015)</i> 6.3 - L'andamento previsionale del parco nautico immatricolato nazionale e laziale <i>Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015)</i></p> <p>Nella documentazione esaminata non appaiono informazioni sull'orizzonte temporale di vita del Piano. È possibile riscontrare un'unica connotazione temporale al par. 6.3 del Rapporto II Fase, relativo all'andamento previsionale del parco nautico immatricolato, per il quale è fornita una stima al 2025.</p> <p>A tal proposito, si osserva che la considerazione dell'orizzonte temporale del Piano, comprensivo delle sue fasi di attuazione, costituisce un indispensabile presupposto all'elaborazione degli scenari previsionali del Piano. Tale orizzonte, peraltro, dovrebbe essere congruo con i tempi di attuazione del Piano. Una valutazione al 2025 potrebbe non essere adeguata al Piano in esame, in considerazione della tipologia d'interventi previsti.</p> <p>Si ritiene pertanto opportuno precisare e considerare l'orizzonte temporale di vita del Piano, e che tale orizzonte sia congruo con suoi tempi di attuazione.</p>	<p>(risalenti al 2015) ed il Rapporto Ambientale, si evince come l'orizzonte temporale risulterebbe inadeguato per quello che riguarda gli scenari previsionali.</p> <p>In merito a ciò, tenendo conto che nel periodo degli anni trascorsi, a causa della mancanza dell'approvazione del Piano medesimo, nonché della profonda crisi pandemica che si è sviluppata, nessuna opera è stata realizzata e le richieste legate alla portualità turistica sono rimaste immutate, se non leggermente accresciute proprio a causa dell'esigenza di distanziamento anche nell'ambito turistico si stima un orizzonte temporale previsionale pari a 15 anni.</p>	<p>L'AP ha riscontrato</p>
3	<p><u>Osservazione n. 1.3 - Inquadramento normativo ed individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale del Piano</u> <i>Rif. RP – Rapporto preliminare</i> 1.1 - Quadro normativo - Rapporto preliminare Capitolo 3 – Normativa di riferimento in materia di trasporto pubblico 3.2 - Rapporto tra pianificazione ordinaria e di settore 4.1.1 – Obiettivi generali per i porti minori <i>Rif. Relazione – Fase I – Piano dei porti di interesse regionale – quadro generale del riferimento normativo (febbraio 2018)</i></p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>Per i riferimenti normativi si veda Rapporto Ambientale REV.1_Parte I_10662 al Paragrafo 10.</p>	



	3.1	<p>Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015) 6.2.2 – Analisi di coerenza</p> <p>Si suggerisce di considerare nell’ambito del regime legislativo italiano in materia di VAS riportato a pagina 11, anche le innovazioni introdotte dal D.lgs. n.104 del 2017 recante “Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati” che sebbene abbia modificato le norme che regolano il procedimento di Valutazione di impatto ambientale (VIA), ha innovato la Parte II - Titolo I del D.lgs.152 del 2006 che sarebbe comunque corretto considerare nei rapporti di interazione tra VIA e VAS e nella puntuale definizione degli impatti. La “sintesi” (pagina 15) che accompagna la pubblicazione dell’approvazione del piano, è una “dichiarazione di sintesi”, come correttamente riportato alla pagina 19 Fase V dell’iter metodologico di VAS.</p> <p>A proposito della Relazione Fase I, si rileva quale ultimo riferimento la L.R. Toscana n. 65 del 10 novembre 2014. Occorre segnalare che, dal 2015 al 2019, i settori della portualità e della logistica hanno visto l’ingresso di numerosi provvedimenti, una riforma del settore e decreti di attuazione che, anche se interessano principalmente i porti di interesse nazionale ed internazionale, riguardano anche aspetti amministrativi dei porti turistici regionali e introducono principi (come una maggiore attenzione alla riduzione delle emissioni di CO2) che potrebbero incidere su ogni livello di pianificazione portuale.</p> <p>In particolare, con la riforma della legislazione portuale introdotta dal D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169 “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell’articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124” e dal D.lgs. 13 dicembre 2017, n.232 “Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali”, in Italia nasce dall’esigenza di aumentare la competitività del sistema portuale italiano, modernizzandone l’assetto, anche su impulso della nuova pianificazione europea 2014-2020 in materia di Rete Trans-europea dei Trasporti (TEN-T - Regolamento UE n. 1315/2013).</p> <p>Entrambi i decreti trovano origine nel Piano Strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL) approvato dal Consiglio dei Ministri il 3 luglio 2015 e adottato il 6 agosto 2015 con Decreto del Presidente del Consiglio ai sensi dell’art. 29 comma 1 della Legge</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
--	-----	--	--	--



		<p>164 dell'11 novembre 2014, di conversione del DL n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia", al fine "di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti".</p> <p>Per i porti di interesse economico regionale, l'obiettivo 7 del PSNPL mira a creare una "crescita del Sistema Mare e la massimizzazione del suo valore aggiunto nel rispetto del principio della sostenibilità" con specifico riferimento all'efficientamento energetico e all'uso delle fonti rinnovabili. È per questo che l'art. 5 del D.lgs. 169/2016, ha previsto che le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) promuovano la redazione del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), sulla base delle Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali adottate dalla Direzione Clima Energia del MATTM, di concerto con il MIT, con Decreto n. 408 del 17-12-2018.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
3.2		<p>Al Capitolo 3 del RP e nel Rapporto Fase I non appaiono riferimenti normativi in materia ambientale. È esaminata la normativa attinente la portualità e il trasporto pubblico.</p>		
3.3		<p>Per quanto riguarda la normativa ambientale, al par. 6.2.2 (pag. 132) del Rapporto III Fase, si legge che "Il Piano, oltre alla normativa di carattere generale, fa riferimento alla seguente normativa ambientale:</p> <ul style="list-style-type: none">D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 - Norme in materia ambientale e s.m.i.D.G.R. 169 del 2010 "Disposizioni operative in merito alle procedure di VAS"d.lgs. 19 agosto 2005, n. 195 - Attuazione della direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientaleDirettiva 2008/105/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio - Standard di qualità ambientale nel settore della politica delle acqueProtocollo di Kyoto - Convenzione sui cambiamenti climaticiDecreto Ministeriale 19 giugno 2009 - Elenco delle zone di protezione specialeD.lg. 5 febbraio 1997, n. 22 - Attuazione delle direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e rifiuti di imballaggioLegge 447 del 1995, "Legge quadro sull'inquinamento acustico"Decreto del Ministero dell'Ambiente 2 aprile 2002 n. 60 Recepimento della Direttiva 1999/30/CE del Consiglio del 22 aprile 1999 concernente i valori limite di qualità		



	3.4	<p>dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo e della Direttiva 2000/69/CE relativa ai valori limite di qualità aria ambiente per il benzene ed il monossido di carbonio”.</p> <p>Si suggerisce di implementare l'analisi normativa anche con riferimento alla normativa comunitaria e di verificarne l'attualità.</p> <p>A tal riguardo in particolare si raccomanda l'opportuno allineamento e coerenza con la Direttiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (Direttiva Quadro sulla Strategia per l'Ambiente Marino - MSFD), recepita nell'ordinamento nazionale con Decreto Legislativo del 13 ottobre 2010, n. 190 ed in particolare con le determinazioni del buono stato ambientale (GES) e dei relativi traguardi ambientali (Target) come identificati dal D.M. 15 febbraio 2019 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare relativo all'aggiornamento delle definizioni di GES e Target.</p> <p>Le finalità del Decreto Legislativo sono la definizione e l'adozione delle misure necessarie per conseguire o mantenere un buono stato ecologico dell'ambiente marino entro il 2020. Questo obiettivo è perseguito tramite la definizione e l'attuazione di Programmi di Monitoraggio e di Misure della MSFD, sviluppati a partire dagli 11 Descrittori della Strategia Marina e sulla base dei Target ambientali associati.</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Le linee di indirizzo generali della Strategia Marina sono finalizzate a:✓ proteggere e preservare l'ambiente marino, prevenirne il degrado o, laddove possibile, ripristinare gli ecosistemi marini nelle zone in cui abbiano subito danni;✓ prevenire e ridurre gli apporti nell'ambiente marino, nell'ottica di eliminare progressivamente l'inquinamento per garantire che non vi siano impatti o rischi significativi per la biodiversità marina, gli ecosistemi marini, la salute umana o gli usi legittimi del mare. <p>Al fine di conseguire tali linee di indirizzo, la Strategia Marina applica l'approccio ecosistemico alla gestione delle attività umane, assicurando che la pressione collettiva di tali attività sia mantenuta entro livelli compatibili con il conseguimento di un buono stato ecologico e che la capacità degli ecosistemi marini di reagire ai cambiamenti indotti dall'uomo non sia compromessa, consentendo nel contempo l'uso sostenibile dei beni e dei servizi marini da parte delle generazioni presenti e future.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
--	-----	---	--	--



	<p>3.5 Si raccomanda, inoltre, di tenere conto del Decreto legislativo 17 ottobre 2016, n.201, attuazione della Direttiva 2014/89/UE, che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo (PSM).</p> <p>3.6 Il Decreto istituisce un quadro per la PSM al fine di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime, lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine, assicurando la protezione dell'ambiente marino e costiero mediante l'applicazione dell'approccio ecosistemico, tenendo conto delle interazioni terra-mare e del rafforzamento della cooperazione transfrontaliera, in conformità alle pertinenti disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982 e ratificata con legge 2 dicembre 1994, n. 689.</p> <p>Attualmente non esistono Piani Spaziali Marittimi (PSM) giuridicamente vincolanti per l'Italia. L'1 dicembre 2017 sono state pubblicate le Linee guida contenenti criteri per la preparazione dei piani di gestione dello spazio marittimo. Il processo di definizione dei Piani è in corso e vede il coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale Autorità Competente, nonché delle altre Amministrazioni facenti parte del Comitato Tecnico PSM e l'attività operativa dei sottocomitati Regionali.</p> <p>Le linee guida indicano, in particolare, che l'attuazione dell'approccio ecosistemico nel processo di definizione dei Piani Spaziali Marittimi dovrà sostanziarsi su due livelli:</p> <ul style="list-style-type: none">✓ livello strategico, rappresentato dall'adeguata integrazione e applicazione dei metodi e degli obiettivi declinati nella Direttiva Quadro sulla Strategia Marina, che rappresenta il pilastro ambientale della politica marittima integrata e che è quindi lo strumento di interconnessione e interrelazione tra le varie normative di settore.✓ livello funzionale - procedurale, costituito dall'applicazione dello strumento operativo della Valutazione Ambientale Strategica, come metodo che può declinare concretamente la modalità con cui l'approccio ecosistemico deve essere integrato e utilizzato per la definizione dei piani di PSM. <p>Si raccomanda, pertanto, nel futuro RA, di tenere opportunamente conto di quanto previsto dal Decreto legislativo 17 ottobre 2016, n.201 e dalle Linee Guida pubblicate l'1 dicembre 2017, al fine di garantire nel suddetto rapporto, coerenza e omogeneità con i loro contenuti, in vista della prossima approvazione dei Piani Spaziali Marittimi Italiani.</p> <p>Al par. 4.1.1 del RP (pag. 56) sono individuati gli "Obiettivi di sostenibilità ambientale" del Piano:</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
--	--	--	---



	3.7	<ul style="list-style-type: none">- “Tre obiettivi che riguardano ridurre o evitare il cambiamento climatico, riducendo le emissioni di gas a effetto serra, le emissioni locali dannose, il rumore e le vibrazioni prodotto dai trasporti.- Favorire la localizzazione dei porti in aree degradate dal punto di vista ambientale e urbanistico, utilizzando la nuova infrastruttura come strumento di riqualificazione della stessa area.- Un ulteriore obiettivo che riguarda la protezione delle aree sensibili dal punto di vista ambientale.” <p>Si consiglia di esplicitare con maggior chiarezza il percorso che ha portato alla individuazione degli obiettivi ambientali proposti e di verificarne l’esaustività in pertinenza al Piano. Si suggerisce di procedere a un’analisi della normativa ambientale aggiornata pertinente al Piano in relazione a tutti gli aspetti ambientali da esso interessati (vedi Osservazione 2.4). Tale analisi deve essere condotta alle diverse scale territoriali (internazionale, comunitaria, nazionale e regionale) e deve comprendere anche le politiche e le strategie. L’analisi normativa, congiuntamente a quella del quadro programmatico e pianificatorio pertinente, è quella che consente l’individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti al Piano.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
4		<p><u>Osservazione n. 1.4 – Ulteriori aspetti di carattere normativo e pianificatorio</u></p> <p>2 Rif. RP – Rapporto preliminare</p> <p>2.1 - Piano dei Porti della Regione Lazio</p> <p>3 - Normativa di riferimento in materia di trasporto pubblico</p> <p>3 Rif. Relazione – Fase I – Piano dei porti di interesse regionale – quadro generale del riferimento normativo (febbraio 2018)</p> <p>4 - Il quadro normativo europeo</p> <p>4.1 - La normativa comunitaria</p> <p>4.2 - Normative nazionali”</p> <p>5 - Il sistema portuale italiano</p> <p>5.1 - La riorganizzazione del sistema portuale italiano ai sensi della Legge n. 84/1994</p> <p>5.2 - Pianificazione urbanistica e opere in ambito portuale</p> <p>3 - I sistemi portuali delle Regioni italiane</p> <p>3.1 - Quadro introduttivo</p> <p>3.7 - Il quadro normativo in tema di portualità nel Lazio</p> <p>Allegati</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.</p> <p>Molte osservazioni attengono ad una fase successiva non</p>	



	4.1	<p>6 Rif. Rapporto II Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (febbraio 2015)1- Il territorio del litorale laziale</p> <p>6.1 - Caratteristiche socio-demografiche e uso del suolo</p> <p>6.2 - Suddivisione in Macro-Aree</p> <p>7 - L'assetto ambientale del litorale laziale</p> <p>7.1 - Le Aree protette e la Rete Natura 2000</p> <p>8 - Gli strumenti urbanistici e la pianificazione portuale del Lazio</p> <p>8.1 - Pianificazione e governo del territorio</p> <p>8.2 - Rapporto tra pianificazione ordinaria e di settore5 - Stato attuale dell'offerta e della domanda Bibliografia</p> <p>9 Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015)</p> <p>1 - Condizioni tecnico-ambientali per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto</p> <p>10 - Definizione dell'iter procedurale per la progettazione di strutture dedicate alla nautica da diporto</p> <p>Nel capitolo 3 si considerano in primo luogo la normativa comunitaria in materia di trasporti e i sistemi portuali dei principali paesi europei. Di seguito si analizza il sistema portuale italiano e la legislazione esistente in materia nel Lazio e in altre Regione italiane.</p> <p>Si suggerisce, ai fini di una più immediata comprensione, di chiarire se per <i>“trasporto pubblico”</i> sia inteso solo il trasporto marittimo o anche altre modalità di trasporto, considerando che il Piano interessa i trasporti marittimi e terrestri che ricadono in una più ampia rete strategica europea, che comprende anche trasporto su gomma, ferro e via aerea.</p> <p>Si suggerisce di evidenziare nel RA i principali obiettivi ambientali secondo il Libro Bianco e quale la loro potenziale applicazione al redigendo Piano. In quanto ai contenuti da pagina 32 a pagina 44, si suggerisce quanto già osservato alla relazione Fase I ed al Rapporto II Fase.</p> <p>Con riferimento alla già citata legge in materia portuale (L. 84/1994), per completezza si suggerisce di consultare le <i>“Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale”</i> del 2017. Le Linee guida, pur redatte per i porti di interesse nazionale, contengono indirizzi utili per la pianificazione ed i contenuti del rapporto ambientale di VAS regionale.</p> <p>Il documento Relazione Fase I trae origine dal quadro normativo contenuto nelle <i>Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio</i> ed effettua una ricognizione sulla legislazione esistente in ambito portuale con riguardo all'Europa ed alle</p>	<p>pertinente all'attuale procedura di VAS.</p> <p>Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.</p> <p>Le osservazioni pervenute dagli Enti a carattere generale sono state in parte recepite e trasferite all'interno delle Schede relative alle singole localizzazioni portuali, ma si è ritenuto che non potessero tutte essere oggetto di specifiche controdeduzioni. Ciò poiché il presente rapporto ambientale è relativo alle sole previsioni localizzative di piano e le valutazioni tipologiche, dimensionali sui servizi ecc vengono rinviate ai procedimenti autorizzativi ambientali delle singole localizzazioni portuali.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
--	-----	---	---	--



	<p>Regioni italiane. In appendice sono riportati i testi delle normative maggiormente rilevanti per il settore, anche di produzione estera.</p> <p>Si rende necessario un aggiornamento normativo, con particolare riguardo alla normativa statale in materia portuale. Si suggerisce, a titolo non esaustivo, di tenere conto anche i seguenti documenti strategici e di indirizzo in ambito comunitario:</p> <p>11 <i>Comunicazione - La politica europea per il trasporto marittimo fino al 2018</i> che definisce i principali obiettivi strategici della politica europea per il trasporto marittimo e raccomanda azioni per rafforzare la competitività, sostenibilità e compatibilità ambientale.</p> <p>12 <i>Comunicazione su una politica europea dei porti del 2007</i> con particolare riguardo alla costruzione di nuovi impianti o al miglioramento degli impianti portuali esistenti nel rispetto dell'ambiente.</p> <p>13 <i>Piano d'azione per una politica marittima integrata per l'unione europea</i> per il perseguimento di obiettivi di riduzione dell'impatto dei cambiamenti climatici nelle zone costiere, favorendone l'adattamento di riduzione dell'inquinamento e delle emissioni di gas effetto serra da navi, nonché per migliorare la qualità della vita nelle regioni costiere.</p> <p>Al paragrafo "1.2 Normative nazionali", sarebbe preferibile intitolare il paragrafo "1.2 Normative in ambito europeo", tentando di inquadrare la disamina in scenari più circoscritti sulla base delle aree geografica mediterranea e del nord Europa.</p> <p>Il paragrafo 2.3 indica la riforma dell'ordinamento portuale, attuata dalla Legge del 28 gennaio 1994 n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale" e fa riferimento alle principali novità apportate in termini di classificazione dei porti e di nascita degli enti delle Autorità Portuali.</p> <p>4.2 Al fine di riallineare lo scenario normativo del documento a quello vigente nel nostro Paese, è necessario precisare che la Legge n. 84/94 sopra citata, è attualmente in vigore ed è stata modificata dal Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle Autorità portuali e dalle disposizioni integrative e correttive del Decreto Legislativo del 13 dicembre 2017, n. 232. Le innovazioni apportate hanno introdotto, per i porti di rilevanza economica nazionale, la nascita delle Autorità di Sistema Portuale (art. 6) e lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale delle suddette Autorità, ovvero il Piano</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
--	--	--	--



	<p>regolatore di sistema portuale (PRdSP), all'art. 5, comma 1, in luogo dei vecchiPiani regolatori portuali.</p> <p>In quanto alla pianificazione dei porti di rilevanza economica regionale, il piano regolatore portuale è adottato e approvato dalla Regione o, se presente, dall'Autorità di sistema portuale regionale previa intesa con il Comune o i Comuni interessati. Il PRdSP si compone di un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei Pianiregolatori portuali (PRP) alla scala del singolo porto, tanti quanti sono i porti facenti parte del sistema.</p> <p>Con riguardo agli aspetti ambientali, la legge ha cristallizzato il procedimento della Valutazione ambientale strategica (ai sensi del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) di competenza regionale per detti piani regolatori portuali alla scala del singolo porto.</p> <p>Il paragrafo 3.1 illustra la situazione delle Regioni italiane e dei relativi strumenti di pianificazione della loro rete di porti regionali. Nel descrivere lo scenario generale è spesso espresso un giudizio su quanto realizzato dalle altre Regioni, talvolta in modocritico sugli approcci scelti per le azioni da porre in essere, sui quadri programmatici e normativi, con espressioni del tipo <i>“vaghe ed inefficaci”</i>, <i>“interventi poco efficaci e confusi”</i>.</p>		
4.2	<p>Sarebbe di maggiore utilità definire un set buone pratiche dal quale il redigendo Piano dei porti di interesse economico regionale del Lazio possa trarre aspetti ed indirizzi utili.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione dei contributi forniti</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione dei contributi forniti</p>
4.3	<p>Con riferimento al paragrafo 3.7 sarebbe opportuno suddividere il quadro normativo tra ciò che attiene in senso stretto alla portualità regionale e ciò che rappresenta la pianificazione vigente di tipo territoriale alla quale il Piano deve riferirsi, in quanto dovrebbe conformarsi alle sue modalità di governo del paesaggio.</p>		
4.4	<p>Si consiglia di esplicitare nel RA e nel documento piano, quali aspetti della pianificazione territoriale possano essere di interesse nella costruzione del redigendo Piano.</p>		
4.5	<p>Con riguardo al Piano territoriale paesaggistico regionale, si segnala che il piano è stato approvato dal Consiglio Regionale del Lazio con Deliberazione n. 5 del 2 agosto 2019, pubblicata sul BURL n. 13 del 13 febbraio 2020.</p>		



	4.6	<p>La serie di allegati al documento Relazione Fase I, risulta eccessiva, specie per quanto riguarda i riferimenti alla portualità estera, riportati in lingua originale e quindi non sempre di chiara comprensione.</p> <p>In particolare, si consiglia di sostituire i riferimenti di legge italiana che risultano obsoleti quali ad esempio tra gli Allegati al Capitolo 2, <i>“Testo della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 ‘Riordino della legislazione in materia portuale’”</i>, come già indicato all'Osservazione 1.3. Ciò è fondamentale per le innovazioni introdotte non solo dal punto di vista della <i>governance</i> portuale (l'Autorità di Sistema Portuale appare solo a pagina 143 del Rapporto II Fase e nel RP) e della pianificazione dei porti, ma anche per l'inserimento dei criteri di sostenibilità energetica nei porti (art. 4-bis) e per le disposizioni in materia di dragaggio (art. 5-bis).</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
	4.7	<p>Il Rapporto II Fase indaga e definisce la dimensione urbanistica, ambientale e paesaggistica, lo stato attuale dei porti regionali e turistici e la domanda e l'offerta tendenziale dei servizi portuali. Il capitolo 1 del Rapporto II Fase, indaga sulla situazione socio-demografica, di uso del suolo e di numero di imprese presenti lungo le coste laziali, confrontando i dati con altre realtà regionali del nostro Paese. È evidenziato lo stato delle coste e le sue trasformazioni in relazione alla popolazione residente ed alla densità di popolazione con dati al 2013.</p> <p>In merito a quest'ultimo aspetto, si suggerisce di verificare l'attualità dei dati demografici riportati.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione dei contributi forniti</p>
	4.8	<p>Appare di difficile interpretazione la scelta della suddivisione in Macro-Aree al paragrafo 1.2, condotta per “un'uniformità e un'omogeneità dei risultati e per allinearsi a quanto stabilito dalle Linee Guida per la Redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio”. La suddivisione deriva dalle Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio.</p> <p>Si suggerisce di riportare nel RA una più dettagliata descrizione dei criteri che hanno condotto alla suddivisione per Macro-Aree. Con riferimento a paragrafo 2.1 del RP, si consiglia nel RA, un apparato cartografico leggibile, anche suddiviso per ambiti regionali, stralciandone la carta principale.</p> <p>Si consiglia di verificare le aree protette, poiché dal 2015 (data del documento di cui trattasi), potrebbero essere stati istituiti altri nuovi Monumenti Naturali regionali.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione dei contributi forniti</p>



	<p>4.9</p> <p>4.10</p> <p>4.11</p>	<p>A titolo esemplificativo e non esaustivo, le aree protette costiere “Monumento Naturale La Frasca” nei comuni di Civitavecchia (RM) e Tarquinia (VT) ed il “Monumento Naturale Pyrgi” nel comune di Santa Marinella (RM). Tali aree non risultano in elenco, come anche già esistente al 2015 “SIC (sito di importanza comunitaria) marino “Fondali tra punta S. Agostino e punta Mattonara”.</p> <p>Il paragrafo 3.1 del Rapporto II Fase fa riferimento alla Legge 84/1994, prima delle modifiche apportate dal D.lgs. 169/2016 e dal D.lgs. 232/2017 c.d. “correttivo porti”.</p> <p>Come già evidenziato nelle osservazioni al Capitolo 2 della Relazione Fase I, è necessario considerare la norma nazionale di riferimento per i porti nella sua versione aggiornata e vigente.</p> <p>In particolare, il paragrafo riporta elementi della normativa portuale (competenze sulla pianificazione, procedimenti di adozione e di approvazione del piano, ...) ed alcuni contenuti che attengono anche alla pianificazione portuale in relazione al “sotto-ambito portuale” (la cui esatta dizione è “sotto-ambito porto operativo”) ed al “sotto-ambito di interazione città-porto” (pagina 51).</p> <p>All'interno del paragrafo 3.1 del Rapporto Fase II, sono riportati dei contenuti interamente estrapolati dal documento delle “Linee Guida per la redazione dei piani regolatori portuali” (nella versione del 2004, ormai superata dalla versione del 2017 “Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale” in virtù dei cambiamenti indotti dalla riforma portuale).</p> <p>Si suggerisce di racchiudere tra virgolette quanto estratto dal documento.</p> <p>Si osserva quanto indicato a pagina 51 del Rapporto Fase II, ovvero la “Bozza’ di linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali”. Alla data di redazione del Rapporto II Fase (febbraio 2015), tali Linee guida erano già state emanate dal 2004 e quindi già costituivano strumento di indirizzo alla pianificazione portuale.</p> <p>Tuttavia, per una migliore definizione degli aspetti intrinseci alla pianificazione portuale (tra cui ad esempio la definizione di “innesto”), si suggerisce di approfondire il documento delle “Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale” del 2017, innovato con particolare riguardo a una sezione dedicata agli aspetti della Valutazione Ambientale Strategica di competenza regionale, a cui sarà sottoposto ogni singolo Piano regolatore portuale facente parte del Sistema portuale.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
--	------------------------------------	---	--	--



	4.12	<p>Al paragrafo 3.2 del Rapporto Il Fase, si legge che <i>“I Piani Regolatori dei porti, sono parte integrante del piano urbanistico generale. Le aree portuali, con il relativo specchio d'acqua, fanno parte del territorio amministrato del Comune: è questa la ragione di fondo per cui il Piano Regolatore del porto va ricondotto nella strumentazione urbanistica comunale, con un'ottica ad un tempo locale e di apertura nei confronti delle reti di ordine superiore”</i> o che <i>“Dalla formulazione della norma sembra doversi ricavare una certa supremazia del piano comunale rispetto a quello portuale, atteso che il porto costituisce parte integrante del territorio comunale.”</i>.</p> <p>In merito a quanto riportato, sarebbe più opportuno riferirsi al comma 2-sexies dell'art. 5 il quale indica che <i>“Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti”</i>.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
	4.13	<p>A pagina 52 del Rapporto Il Fase si legge che <i>“[...] emerge con evidenza che il piano strutturale del porto fa parte del piano strutturale del Comune e che sulle aree più propriamente funzionali all'attività portuale (i diversi traffici commerciali, gli scali passeggeri, i moli industriali e le zone produttive, i porti pescherecci e turistici) si intervenga con strumenti attuativi efficienti e definiti nei loro iter di approvazione ed attuazione.”</i> oppure che <i>“[...] si potrebbe argomentare che i piani operativi delle aree portuali siano una sezione specifica dei POC e che in linea di principio questi siano estesi ai sottoambiti più tecnici del porto, mentre per i sottoambiti di sovrapposizione e di correlazione si faccia ricorso, a seconda delle specificità locali, ad altri piani attuativi (PUA).”</i>. Si legge che la Legge 84/1994 non ha <i>“nel concreto risolto la tradizionale separazione tra la pianificazione portuale e quella urbanistica-territoriale”</i>.</p> <p>Il D.lgs. 13 dicembre 2017, n.232, c.d. <i>“correttivo porti”</i>, di modifica alla L. 84/1994, ha introdotto una novità per la <i>“ripartizione”</i> delle competenze in materia di pianificazione tra porto e città.</p> <p>Quello che rappresenta il <i>“sotto-ambito di interazione città-porto”</i>, dove la pianificazione tende a prediligere funzioni per la nautica da diporto o funzioni per nuove attrattività urbane culturali e ricreative, con il <i>“correttivo porti”</i> assume un ruolo centrale per il disegno dei fronti d'acqua urbani.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>



Si precisa che tale “ripartizione” di competenze sulla pianificazione, vale solo per i porti di interesse economico nazionale dotati di un PRdSP e deve essere esplicitata nella fase di redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema portuale (DPSS).

Sebbene le Linee guida siano state redatte con specifico riferimento ai porti di rilevanza economica nazionale, si suggerisce una loro consultazione per trarne spunti ed indirizzi utili anche alla pianificazione dei porti di rilevanza economica regionale, con particolare riguardo agli aspetti delle c.d. “*aree di interazione porto-città*” che sono comunque ricorrenti nelle città costiere e che attengono a quelle aree dove le funzioni portuali interagiscono con i tessuti urbani.

Di seguito si fornisce un inquadramento della pianificazione portuale in ragione della tipologia dell'infrastruttura, al fine di rendere più chiara l'applicabilità della norma nazionale sui porti (L. 84/94) e della norma nazionale sul procedimento di concessione demaniale per la realizzazione di porti o approdi turistici (DPR n. 509/97). Si vuole, quindi, approfondire il tema della pianificazione portuale dei porti nazionali e regionali, ben distinti dalla portualità turistica, la quale non prevede piano regolatore portuale per il singolo porto.

Un'opportuna distinzione tra pianificazioni, inoltre, non indurrebbe alla formulazione di teorie o controverse interpretazioni dei rapporti tra pianificazione di settore (in questo caso quella dei porti) e pianificazione urbana (quella comunale).

Il Piano Regolatore Portuale (PRP), oggi Piano Regolatore di Sistema Portuale (come già illustrato nelle osservazioni al Capitolo 2), “*è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale*” ed è redatto dalla medesima Autorità.

L'ambito e l'assetto complessivo delle aree con funzioni strettamente portuali e retro-portuali, gli assi di collegamento viario e ferroviario, le aree destinate attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal Piano Regolatore Portuale alla scala del singolo porto. Ai sensi dell'articolo 5 comma 2-bis della Legge 84/1994, nel PRP possono essere individuati approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del DPR 509/1997.

Ne deriva, pertanto, una configurazione di piano del tutto autonoma, scandita da precisi ambiti funzionali all'operatività portuale, individuati in attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), in conformità con le “*Linee Guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori*”

	<p>4.14</p> <p>4.15</p> <p>4.16</p>	<p><i>Pubblici</i>". Alla Commissione redattrice delle Linee Guida hanno preso parte anche rappresentanti di questo Ministero per quanto attiene la formulazione dei contenuti del Rapporto ambientale di VAS.</p> <p>La legge 84/1994 individua, altresì, all'articolo 5 comma 3-bis, una diversa natura di Piano regolatore portuale, nel caso di porti di rilevanza economica regionale, escludendo quelli con destinazione turistica e per la nautica da diporto.</p> <p>Nel caso dei porti di rilevanza economica regionale, qualora non sia istituita un'Autorità di Sistema portuale regionale (che adotta e approva il PRP previa intesa con il Comune o i Comuni interessati), il PRP (anch'esso con ambiti funzionali destinati alla produzione industriale, cantieristica, con individuazione della viabilità stradale e ferroviaria) è adottato e approvato dalla Regione. Le Regioni possono, peraltro, legiferare in materia di portualità regionale.</p> <p>Nel caso dei porti regionali, quindi, siamo di fronte ad una pianificazione per molti aspetti simile a quella adottata per i porti nazionali, ivi compresa la procedura di Valutazione ambientale strategica ai sensi del D.lgs. 152/2006 e come correttamente recepita anche dalla Legge 84/1994 e ss.mm.ii. all'articolo 5 comma 3-ter.</p> <p>Per quanto attiene i porti con funzione turistica e da diporto, la norma nazionale di riferimento è il DPR 509/1997, che disciplina il procedimento di concessione demaniale di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - porti turistici; - darsene turistiche all'interno di porti commerciali di rilevanza economica nazionale ed internazionale (per i quali è previsto un PRdSP); - darsene turistiche all'interno di porti di rilevanza economica regionale (per i quali è previsto un PRP). <p>Negli ultimi due casi, ovviamente, ciò è possibile qualora l'atto di pianificazione preveda quella specifica destinazione funzionale.</p> <p>Con riferimento al Capitolo 5 del Rapporto II Fase, ed alla ricognizione dello stato delle infrastrutture portuali (datata 2015 e probabilmente bisognosa di un aggiornamento), non si comprende appieno l'utilità tecnica di alcune considerazioni (vedasi pagina 140 <i>"La situazione nel porto canale di Foce Sisto è rimasta immutata nel corso degli anni, con una serie di concessionari, che definire regolari è un eufemismo, ma che sono determinatissimi nel difendere ragioni che evidentemente ritengono sostenute dal volere divino"</i> oppure a pagina</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione dei contributi forniti</p>
--	-------------------------------------	--	--	--



	4.17 4.18	<p>142 quando <i>“Anche a Terracina (vedi Figura 5-4) non è stata avviata alcuna seria iniziativa e la situazione del porto è ferma all'epoca del papa Gregorio XVI.”</i> in merito alle cause che hanno determinato la mancata crescita o il mancato miglioramento delle infrastrutture presenti.</p> <p>Si consiglia, inoltre, nella redazione del RA, di aggiornare i dati riferiti al parco nautico della Regione Lazio del 31.12.2013 e di adottare, ragionevolmente, un orizzonte superiore al 2025, considerando che l'attuazione delle azioni di piano potrebbe avere tempi notevolmente più lunghi.</p> <p>Ai fini di una più completa redazione del RA, si consiglia di consultare anche i seguenti testi:</p> <ul style="list-style-type: none">- Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale, Roma, 2017.- Pavia R., Di Venosa M., Waterfront. Dal conflitto all'integrazione, Editore List, Trento, 2012.- PIANC, Permanent International Association of Navigation Congresses, RecCom WG 149 (Part 4): Guidelines for Marina Design, 2017. <p>le raccomandazioni e le buone pratiche della ESPO (European Sea Port Organization) con particolare riguardo all'iniziativa ambientale EcoPorts, nel settore portuale europeo. Ecoports è finalizzato a sensibilizzare sulla protezione ambientale attraverso la cooperazione e la condivisione delle conoscenze tra i porti e migliorare gestione ambientale. Si consiglia di consultare il documento fondamentale "ESPO Green Guide. Towards excellence in port environmental management and sustainability" del 2012 e le pubblicazioni più recenti reperibili al link https://www.ecoport.com/publications.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione dei contributi forniti</p> <p>I RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione dei contributi forniti</p>
5	<p><u>Osservazione n. 1.5 - Aspetti tecnici e ambientali del contesto territoriale di riferimento</u></p> <p>- Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015)</p> <p>5 - Definizione dell'iter procedurale per la progettazione di strutture dedicate alla nautica da diporto.</p> <p>5.2 - Requisiti minimi per la redazione dei progetti rivolti alla realizzazione di nuove strutture per la nautica da diporto</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o</p>	<p>Il RA dovrà fornire riscontro della indicazione fornita.</p>	

	<p>Il rapporto fornisce considerazioni per lo sviluppo della portualità minore del Lazio, criteri per la realizzazione e lo sviluppo dei porti turistici e contenuti di Valutazione Ambientale Strategica per le tre macroaree “Nord – Centro – Sud”.</p> <p>Al paragrafo 5.2 è fornita una “breve sintesi” dei “requisiti minimi per la redazione del progetto preliminare e del progetto definitivo per la realizzazione di nuove strutture della nautica da diporto” con riferimento al D.M. 14 aprile 1998, GU 29 aprile 1998/98.</p> <p>L'elaborato dello Studio di impatto ambientale, necessario per la realizzazione degli interventi da sottoporsi a Valutazione di impatto ambientale (VIA), è redatto secondo i contenuti dell'Allegato VII alla parte seconda del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.</p> <p>Si suggerisce la consultazione delle recenti “Linee guida per la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (Direttiva 2011/92/UE, come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE)” disponibili al link: https://va.minambiente.it/it-IT/Comunicazione/DettaglioDirezione/1995.</p> <p>Trattasi della traduzione non ufficiale in lingua italiana del documento “Environmental Impact Assessments of Projects – Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)” redatto dalla Commissione europea.</p> <p>Il documento ufficiale in lingua inglese è disponibile al link: https://va.minambiente.it/File/DocumentoCondivisione/3f17f45a-ba15-4677-82e8-db05f16b8d3c</p>	<p>dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.</p> <p>Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.</p>	
6	<p>Osservazione n. 2.1 - Aspetti di VAS</p> <p>- Rif. RP – Rapporto preliminare2 L'oggetto della VAS 2.1 Piano dei Porti della Regione Lazio</p> <p>- Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015)6 - VAS per le tre macroaree 6.2.6 – Monitoraggio</p> <p>- Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015)6 - VAS per le tre macroaree</p> <p>Al Capitolo 2 si rileva che l'oggetto della VAS. è il “<i>Piano dei Porti della Regione Lazio</i>” redatto per l'AREMOL (Agenzia Regionale per la Mobilità della Regione Lazio), su incarico dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Lazio.</p> <p>La procedura di VAS, come riportato nella nota inviata a questa Direzione generale, fa riferimento ad un “<i>Piano dei porti di interesse economico regionale</i>”. A pagina 55 viene altresì</p>	<p>È stato definito “<i>Piano dei porti di interesse economico regionale</i>”.</p> <p>Per ciò che concerne gli aspetti ambientali, la verifica dei potenziali impatti sulle componenti ambientali e le alternative si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali ai paragrafi 5-6-7.</p>	



	6.1	<p>indicato sia come <i>“Piano dei porti di interesse economico regionale”</i> sia come <i>“Piano dei Porti Minori”</i>.</p> <p>Si suggerisce di fornire una univoca dicitura per la denominazione del piano.</p> <p>La definizione delle macro aree, in questa fase, non appare ancora adeguatamente argomentata così come la localizzazione prescelta per le nuove future strutture portuali turistiche, né posta sotto forma di valutazione delle adeguate alternative.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
	6.2	<p>Si suggerisce, nel RA, di motivare la scelta delle soluzioni indicate attraverso opportune analisi che possano dettagliare maggiormente le scelte, in particolare evidenziando quali aspetti ambientali siano stati considerati nella scelta delle macro aree.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
	6.3	<p>Di seguito si riportano osservazioni sull'obiettivo del Piano:“ individuazione della localizzazione e del dimensionamento delle opere, tenendo in considerazione gli aspetti della sostenibilità economica e ambientale, della tutela e continuità paesaggistica, degli impatti sul regime dei litorali adiacenti, nonché delle eventuali inefficienze economiche ed ambientali dovute alle interazioni tra i diversi porti” (pag. 22 del RP) concernenti gli aspetti di sostenibilità ambientale in relazione ai potenziali impatti sul regime dei litorali.</p> <p>Si evidenzia che le indicazioni formulate in merito alla dinamica costiera e alla localizzazione delle opere proposte lungo le coste laziali sono da intendersi preliminari e potranno essere opportunamente integrate e circostanziate in seguito all’analisi dei successivi studi specialistici di supporto alla pianificazione, contenenti gli elementi necessari per formulare valutazioni più approfondite.</p> <p>Il RP ambientale fornito, si ripete per alcune parti, analogamente al Rapporto II Fase, datato al 2015.</p> <p>Per quanto riscontrato dalla documentazione posta in consultazione, in questa fase non emerge una chiara modalità di verifica dei potenziali impatti significativi sull’ambiente derivanti dalle scelte di piano, né è riportata la metodologia attraverso la quale si intenderà individuare ed esaminare le ragionevoli alternative che saranno oggetto di valutazione nel successivo RA.</p> <p>Si raccomanda, nel futuro RA, di approfondire in modo dettagliato la valutazione degli impatti sulle componenti ambientali effettivamente interessate dalle azioni di Piano. Parallelamente</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>



	6.4	<p>dovrà essere argomentata la presunta assenza di impatti significativi sulle componenti ambientali non analizzate.</p> <p>Con riferimento al procedimento di VAS, è indicato che essa “Considera con rigore gli effetti cumulativi, sinergici e indiretti sul piano ambientale derivanti dall’implementazione dei Piani, assumendone gli orizzonti temporali dilungo termine e gli effetti spaziali in cui si collocano le scelte progettuali”.</p> <p>A tal proposito, si suggerisce di considerare nell’ambito della VAS, anche la valutazione di impatti indiretti non direttamente connessi all’azione presa in esame, di impatti positivi se migliorativi delle condizioni ambientali attuali e impatti negativi, nel breve, medio e lungo termine. In funzione del carattere cumulativo derivante dall’interrelazione tra i suddetti impatti, oltre a quelli sinergici, si suggerisce di considerare anche la probabilità di avere impatti di tipo additivo e antagonistico.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
7	7.1 7.2	<p>Osservazione n. 2.2 – Analisi della coerenza esterna Rif. RP – Rapporto preliminare Cap. 3 – Normativa di riferimento in materia di trasporto pubblico Cap. 6 - Bozza di indice del rapporto ambientale - Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015) Par. 6.2.3 - Analisi di coerenza esterna</p> <p>Il Piano è parte del più ampio Piano regionale della mobilità, dei trasporti e della logistica (PRMTL) e fa riferimento all’intera portualità regionale, inclusa quella commerciale e si concentra in particolare sulla portualità turistica.</p> <p>Si suggerisce, nel RA, di verificare la coerenza esterna del Piano con gli strumenti di programmazione dei Fondi SIE 2014-2020 e in particolare con il POR FESR della Regione Lazio 2014-2020, che prevede azioni sui trasporti e mobilità e la valorizzazione culturale del territorio e dei servizi turistici.</p> <p>Nel RA, inoltre, sarebbe utile contemplare ed analizzare i Piani dei parchi nazionali e regionali, i Piani di gestione delle Riserve Naturali dello Stato e regionali, Piani di Gestione dei Siti Natura 2000 e le relative misure di conservazione, nonché i regolamenti della Aree Marine Protette.</p> <p>Al paragrafo 6.2.3 del Rapporto III Fase (pag. 132), si rileva che “L’analisi di coerenza esterna verifica la compatibilità degli obiettivi del piano con gli obiettivi/principi di sostenibilità</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p> <p>Per ciò che concerne gli aspetti ambientali, la verifica dei potenziali impatti sulle componenti ambientali e le alternative si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali ai paragrafi 5-6-7.</p> <p>Riguardo la coerenza con il quadro programmatico e pianificatorio i paragrafi 2-3-4.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>



	<p>7.3</p> <p>7.4</p> <p>7.5</p>	<p>ambientale desunti da piani, programmi gerarchicamente sovraordinati e di ambito territoriale diverso (più vasto a quello del piano in esame) redatti da livelli di governo superiori. È nel Piano dei Porti, congiuntamente al PRMTL, che si definiscono, in coerenza con gli altri documenti di pianificazione territoriale (Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG), Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), Documenti per il Piano Regionale del Trasporto Merci e della Logistica 2009, il Piano Regionale dell'Infomobilità, ecc.) le scelte strategiche di sviluppo della portualità e si individuano gli scenari di pianificazione alternativa ...”.</p> <p>Nel cap. 3 del RP vengono inoltre presi in considerazione i Piani territoriali provinciali e i piani di bacino provinciali.</p> <p>A tal proposito si osserva che l’analisi della coerenza esterna non consiste solo nell’esame del quadro programmatico e pianificatorio pertinente, ma anche nella richiamata analisi delle normative e dei riferimenti in tema di sostenibilità stabiliti ai diversi livelli (vedi Osservazione n. 1.3).</p> <p>Si rileva, inoltre, che l’analisi proposta tiene conto in particolare della pianificazione territoriale e del settore dei trasporti, sembra difettare di quelli relativi agli aspetti ed ai fattori ambientali interessati dal piano.</p> <p>Si ritiene, pertanto, necessario integrare l’analisi del quadro programmatico e pianificatorio con altri piani pertinenti, sovra e sotto ordinati e di pari livello, quali ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Piani di Gestione dei distretti idrografici dell'Appennino Centrale e Meridionale,✓ Piani di gestione del rischio alluvioni dell'Appennino Centrale e Meridionale,✓ Piano di Assetto Idrogeologico,✓ Piano regionale di tutela delle acque,✓ Piano di risanamento della qualità dell’aria,✓ Piano di gestione dei rifiuti,✓ Piano energetico regionale. <p>Dovrà inoltre essere considerata la coerenza con il Piano regolatore dei Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, nelle more del futuro Piano Regolatore dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale.</p> <p>Dal confronto tra gli obiettivi/azioni del Piano e gli indirizzi/previsioni di altri Piani e Programmi pertinenti dovranno quindi essere evidenziate eventuali sinergie o conflitti. Per</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
--	----------------------------------	---	--	--



		le eventuali situazioni di conflitto individuate dovranno essere indicate le modalità di gestione, al fine di valutare come il Piano in esame si inserisce nelle strategie di sviluppo del territorio interessato.		
8		Osservazione n. 2.3 – Obiettivi ambientali - Rif. RP – Rapporto preliminare 4 - Obiettivi strategici generali e di sostenibilità 4.1 - Obiettivi generali assunti dal Piano 4.1.1 - Obiettivi generali per i porti minori	Riguardo gli obiettivi si veda <i>Rapporto Ambientale REV.1_Parte I_10662</i> Paragrafo 6 e le singole schede Paragrafi 4 e 9.	
	8.1	A pagina 54 viene fornito un <i>“elenco degli obiettivi di sostenibilità suddivisi per tema”</i> . L'elenco attiene alle componenti ambientali che nel RA dovranno essere analizzate, in particolar modo nel quadro di riferimento ambientale e per le quali si dovranno individuare gli obiettivi di sostenibilità ambientale, avendo riguardo di quanto previsto anche in altri piani pertinenti o vigenti nel medesimo ambito territoriale.		Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
	8.2	Si suggerisce di approfondire la definizione di <i>“porti minori”</i> , poiché potrebbe intendersi, da quanto riportato, che siano tutti quelli elencati al paragrafo 4.1 <i>“portidi rimessaggio, porti turistici e trasporto passeggeri e porti per la pesca”</i> . Il RA dovrà sviluppare per il Piano un sistema di obiettivi ambientali che includa quelli riguardanti le Direttive Comunitarie Strategia Marina, Acque, Habitat, Uccelli. In particolare, si suggerisce di integrare il sistema di obiettivi strategici generali e di sostenibilità di cui al paragrafo 4 del RP con obiettivi specifici relativi ai traguardi ambientali della Strategia marina che ha come obiettivo assicurare la sostenibilità delle attività antropiche che impattano sul mare e sugli ecosistemi marini, ed alla componente biodiversità con particolare riferimento all'avifauna e agli ambienti marini. A seguito della individuazione degli obiettivi di protezione ambientale pertinenti desunti dalle normative, dai riferimenti in tema di sostenibilità stabiliti ai diversi livelli (Osservazione 1.3) e dal quadro programmatico e pianificatorio pertinente al Piano (Osservazione n. 2.2), si dovrà procedere al confronto tra gli obiettivi del Piano e gli obiettivi di protezione ambientale pertinenti, al fine di evidenziare potenziali coerenze o incoerenze. Per le potenziali situazioni di incoerenza dovrà essere fornita una indicazione sulle modalità di gestione. Sulla base poi dell'analisi di coerenza esterna e riguardo alle caratteristiche ambientali e territoriali dell'area interessata dal Piano, si dovrà giungere alla definizione degli obiettivi		Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito



		<p>ambientali specifici per il Piano, vale a dire gli obiettivi ambientali che il Piano in esame può contribuire a perseguire.</p> <p>Tali obiettivi devono essere rappresentati da opportuni indicatori (vedi Osservazione n. 2.7).</p>		
9	9.1	<p>Osservazione n. 2.4 – Contesto ambientale</p> <p>- Rif. RP – Rapporto preliminare5 - Analisi dello stato di fatto</p> <p>5.2 - Qualità dell'aria</p> <p>5.4 - Energia e cambiamenti climatici</p> <p>5.7.2.1 - Aree Protette della Regione Lazio e Rete Natura 2000</p> <p>5.7.2.2 - Fascia costiera regionale</p> <p>- Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015)</p> <p>1 - Condizioni tecnico-ambientali per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto</p> <p>1.1 - Tratto di costa tra le foci dei fiumi Tafone e Mignone – Comune di Montalto di Castro e Comune di Tarquinia</p> <p>1.2 - Il Polo di Civitavecchia e Santa Marinella</p> <p>1.3 - Tratto dal Comune di Cerveteri al Comune di Ladispoli</p> <p>3 - Criteri per la pianificazione di strutture dedicate alla nautica da diporto nella Regione Lazio</p> <p>Si rileva che lo scenario programmatico dei Piani del 1983 e del 1997 è considerato valido per il redigendo piano e costituisce il riferimento per la formulazione delle ipotesi realizzative per porti e approdi turistici.</p> <p>Si raccomanda di sviluppare nel RA un'analisi di contesto dello stato attuale che fornisca lo scenario potenzialmente impattato di modo da rendere chiaro se il pianostia contribuendo o meno al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità.</p> <p>Si suggerisce, con riferimento al Capitolo 1 del Rapporto III Fase, di riportare nel RA un quadro riepilogativo delle condizioni tecnico-ambientali, al fine di illustrare con più chiarezza le criticità e i punti di forza che possano supportare l'adeguata scelta tra alternative possibili, tenuto conto di quanto espresso a pag. 83, ovvero che <i>“la presenza di aree di pregio ambientale, paesaggistico e archeologico gioca un ruolo molto importante nella scelta della localizzazione del sito”</i> e dei criteri indicati al Capitolo 3. Si nota che nel paragrafo 1.2 è riportato che <i>“per quanto concerne il territorio comunale di Civitavecchia, risulta essere caratterizzato da una sola zona Z.P.S., denominata</i></p>	<p>Le osservazioni pervenute dagli Enti a carattere generale sono state in parte recepite e trasferite all'interno delle Schede relative alle singole localizzazioni portuali, ma si è ritenuto che non potessero tutte essere oggetto di specifiche controdeduzioni. Ciò poiché il presente rapporto ambientale è relativo alle sole previsioni localizzative di piano e le valutazioni tipologiche, dimensionali sui servizi ecc vengono rinviate ai procedimenti autorizzativi ambientali delle singole localizzazioni portuali. In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici. Le singole proposte</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>



		<p>'Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate'. L'area di indiscutibile interesse paesaggistico e naturalistico, fa parte di un antico comprensorio di origine vulcanica. All'interno di questa zona, sono presenti anche notevoli monumenti di periodi successivi all'era etrusca e romana tra cui, insediamenti monastici e castelli medievali, chiese e edifici legati al governo dello Stato Pontificio. Per queste emergenze storiche e naturali, il sito è stato riconosciuto a livello internazionale, includendola nell'insieme del patrimonio culturale intangibile dall'UNESCO."</p> <p>Si rappresenta allo scopo, che per patrimonio culturale "intangibile", anche detto "immateriale", si considerano espressioni orali, incluso il linguaggio, arti dello spettacolo, pratiche sociali, riti e feste, conoscenza e pratiche concernenti la natura e l'universo e l'artigianato tradizionale. Pertanto, nel caso in esame, potrebbe trattarsi del patrimonio culturale tangibile delle "Necropoli Etrusche di Cerveteri e Tarquinia" o delle "Antiche faggete primordiali dei Carpazi e di altre regioni d'Europa (bene transnazionale, per l'Italia Parco Nazionale Lazio, Abruzzo e Molise, Sasso Fratino, Monte Raschio, Foresta Umbra, Cozzo Ferriero, Monte Cimino)".</p> <p>Resta inteso che le analisi dei potenziali impatti significativi sull'ambiente e le relative valutazioni andranno condotte anche considerando le aree Z.P.S. che non intervengono direttamente nell'ambito territoriale di piano e nella Valutazione di Incidenza (in questo caso integrata con la VAS).</p> <p>9.2 Analogamente a quanto già riportato nelle osservazioni al Capitolo 2 del Rapporto II Fase, non si ritiene di particolare interesse ai fini del procedimento di VAS, quanto riportato al paragrafo 1.3 in relazione al "[...] fenomeno di 'abusivismo portuale', indicativo comunque della 'fame' di posti barca a basso prezzo che è tipico di una larga fascia di utenza. Fra le utilizzazioni non abusive di specchi acquei protetti è da citare quella della Cooperativa Nautica L'Ormeggio, che sfrutta un modesto bacino posto a tergo di una scogliera realizzata per la protezione della spiaggia di Santa Severa."</p> <p>Dall'analisi del RP non si rileva il livello di approfondimento delle tematiche che saranno sviluppate nel RA.</p> <p>9.3 A tale proposito, si raccomanda di tener conto di tutte le informazioni attualmente disponibili in merito a specie e habitat sia marini che terrestri.</p> <p>9.4 Si raccomanda, inoltre, l'utilizzo di indicatori specifici utili per la descrizione della componente biodiversità (es. diversità ed abbondanza di alcuni taxa chiave), con particolare attenzione</p>	<p>progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
--	--	---	---	---



	<p>all'avifauna per quanto riguarda le ZPS (es. valore avifaunistico: ricchezza specifica, rarità) e agli habitat marini (praterie di posidonia, coralligeno, etc.).</p>		
9.5	<p>Al par. 5.7.2.1 del RP sono elencate le tipologie di aree protette presenti nella Regione, ma la cartografia risulta poco leggibile.</p> <p>Per quanto rilevato, non sembra essere riportata nel RP l'individuazione delle potenziali interferenze fra le azioni di piano proposte e i siti della Rete Natura 2000 presenti nell'ambito territoriale prescelto.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
9.6	<p>Si ritiene utile suggerire che il Piano potrebbe adottare un sistema informativo territoriale che includa i <i>layers</i> delle aree protette nazionali e regionali, terrestri e marine (possibilmente alla scala di 1:10.000), riguardante vegetazione, habitat e carta faunistica. Per quanto riguarda le macro-aree, si suggerisce di dettagliarne maggiormente la descrizione.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
9.7	<p>Per quanto riguarda le ZPS, si consiglia di integrare con una cartografia dei siti sensibili dell'avifauna (riproduzione, sosta, svernamento), tenendo conto dell'interesse conservazionistico delle specie presenti e della presenza dei siti di sosta per gli uccelli migratori.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
9.8	<p>Per le aree marine protette si suggerisce la possibilità di fare riferimento all' <i>"Atlante degli habitat marini del Lazio"</i> di Ardizzone, Belluscio e Criscoli (2018), edito da Regione Lazio e Università degli Studi di Roma "La Sapienza" – Dipartimento di Biologia Ambientale.</p> <p>Per quanto attiene al RP, al paragrafo 5.4, si ritiene opportuno prendere in considerazione nel futuro RA non solo gli aspetti legati alla mitigazione, ma anche quelli connessi all'adattamento.</p> <p>Un maggior rischio d'inondazione ed erosione delle zone costiere, a causa di una maggiore incidenza di eventi meteorologici estremi e dell'innalzamento del livello del mare (anche in associazione al fenomeno della subsidenza, di origine sia naturale sia antropica) è tra i potenziali impatti attesi dei cambiamenti climatici e le principali vulnerabilità per l'Italia nelle zone costiere.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
9.9	<p>Al riguardo si segnala l'opportunità di far riferimento, nel RA, alla Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNAC), approvata con decreto direttoriale n. 86/CLE del 16 giugno 2015 che, seppure non vincolante, contiene un compendio di conoscenze</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di</p>



	<p>scientifiche e di misure, nonché fornisce un quadro generale di casistiche determinate dagli impatti dei cambiamenti climatici, utili nel processo di pianificazione.</p> <p>Al paragrafo 5.7.2.2, il RP elenca le Aree Protette ed i Siti Natura 2000 presenti lungo la fascia costiera regionale.</p> <p>Si suggerisce di incrementare e integrare tale elenco con l'ubicazione degli habitat comunitari all'interno e in prossimità dei Siti Natura 2000 interferiti dal piano, ovvero con informazioni relative alla Rete Ecologica regionale di cui al Sistema Informativo Territoriale Regionale del Lazio, ed alle specie animali e vegetali, prioritarie e comunitarie, che caratterizzano i Siti Natura 2000.</p> <p>È possibile, a tal fine, utilizzare anche formulari standard relativi al Decreto 31 gennaio 2013 (G.U. della Repubblica Italiana n. 44 del 21 marzo 2013), con individuazione del sesto elenco aggiornato dei Siti di Importanza Comunitaria per la regione biogeografica mediterranea in Italia (ai sensi della Direttiva 92/43/CEE) e di verificare la presenza di specie citate nelle Liste Rosse IUCN.</p> <p>Un'attenzione particolare andrebbe riservata a eventuali condizioni di criticità e/o a specifiche emergenze ambientali se presenti.</p> <p>9.10 Nel RP, al capitolo 5, vengono analizzate le seguenti componenti e fattori ambientali: mobilità e trasporti, qualità dell'aria, inquinamento acustico, energia e cambiamenti climatici, acque superficiali e sotterranee, suolo e sottosuolo, biodiversità, reti ecologiche e aree protette, paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico.</p> <p>9.11 Poiché uno degli obiettivi del Piano in esame è quello della "individuazione della localizzazione e del dimensionamento delle opere", che prelude alla realizzazione di strutture destinate alla fruizione pubblica, si ritiene opportuno prendere in esame anche la tematica rifiuti, con particolare riguardo agli aspetti relativi alla raccolta, differenziazione e gestione dei rifiuti in ambito portuale e alla raccolta e gestione delle batterie e degli oli esausti ed alla eventuale gestione dei sedimenti presenti nelle cisterne delle acque di zavorra delle navi.</p> <p>Nella Relazione II Fase (pagg. 46-48), si fa riferimento al Piano di Tutela delle Acque del 2007. In particolare, per quanto riguarda lo stato qualitativo delle acque superficiali, si prendono in considerazione le informazioni contenute nell'Annuario dei dati ambientali</p>		<p>considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
--	--	--	---



	9.12	<p>Ispra 2012, mentre per le acque di balneazione marino costiere, ci si riferisce ai dati desunti dal monitoraggio 2011 e 2012. Per quanto riguarda lo stato ambientale delle acque marino costiere del Lazio, infine, le valutazioni sono riferite agli anni 2007 e 2008. La tematica "acque" è presente anche nel capitolo "Analisi dello stato di fatto" del RP; nello specifico, al paragrafo "acque superficiali" (pagg. 92-116), si fa riferimento, al PT del 2018 e si riportano per le acque fluviali alcuni risultati determinati dalla "rete di monitoraggio" dei periodi 2005-2010, 2011-2013, 2014-2015 e 2015-2017. Per le acque reflue, sempre nel RP, si riportano i controlli effettuati dall'Arpa Lazio nel 2012 e la stima del carico inquinante delle acque reflue urbane nel 2008.</p> <p>Alla luce di quanto rilevato dalla documentazione fornita, si ritiene indispensabile inserire nel RA un quadro dettagliato ed aggiornato di informazioni sui corpi idrici interessati dalle "proposte di localizzazione di nuove infrastrutture dedicate alla nautica da diporto". Tali informazioni potranno essere desunte dalla pianificazione di settore vigente nelle aree di interesse del Piano (il Piano di Tutela Acque, il Piano di Gestione delle Acque e il Piano di Gestione del rischio alluvioni dei due Distretti Idrografici di cui fa parte la Regione Lazio, i Piani d'Ambito dei 5 ATO presenti sul territorio regionale) e da eventuali recenti studi specifici e/o pubblicazioni (ad esempio il XIV Rapporto sullo Stato dell'Ambiente Urbano, il cui capitolo 4 è dedicato alla qualità dell'acqua, disponibile al link: http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/stato-dellambiente/xiv-rapporto-qualita-dell2019ambiente-urbano-edizione-2018).</p> <p>Inoltre, sarebbe necessario delineare un quadro delle "pressioni" agenti sui corpi idrici interferiti dalle azioni di Piano (ad esempio sugli scarichi), per una più precisa analisi degli effetti ambientali del Piano stesso.</p> <p>Per quanto riguarda l'inquadramento della componente Aria (par. 5.2 del RP), sarebbe opportuno citare le infrazioni sullo sfioramento dei limiti per NO₂ (2015/2043) e PM₁₀ (2014/2147).</p> <p>In relazione ai dati inerenti alle componenti Energia e cambiamenti climatici, si ritiene opportuno:</p> <ul style="list-style-type: none">✓ aggiornare i dati del parco veicolare (pagg. 83-84 del RP) al 2018 consultando l'autoritratto dell'ACI del 2018: http://www.aci.it/laci/studi-e-ricerche/dati-e-statistiche/autoritratto.html;		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
--	------	---	--	--



		<ul style="list-style-type: none"> ✓ verificare l'esistenza di dati più aggiornati sul trasporto del Lazio (pag. 85 del RP); ✓ valutare di integrare le informazioni relative ai consumi energetici (pag. 86 del RP) con quanto riportato nella proposta di PER Lazio, in cui vengono presentati dati aggiornati al 2014 di fonte ENEA: http://www.regione.lazio.it/prl_ambiente/?vw=contenutidettaglio&id=140 ✓ http://www.regione.lazio.it/binary/rl_main/tbl_documenti/PER_Lazio_Parte_1.pdf consultare la disaggregazione dell'inventario nazionale delle emissioni (pag. 90 del RP) al 2015 al seguente link: http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia- ispra/serie-storiche-emissioni. 		
10		<p>Osservazione n. 2.5 – Analisi e valutazione degli effetti</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rif. RP – Rapporto preliminare <p>6 Bozza di indice del rapporto ambientale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015) <p>– Valutazione di sostenibilità del Piano</p>	<p>Possibili impatti sulla componente biodiversità sono stati valutati nelle singole schede di Piano al paragrafo 6.4.</p> <p>Il tema delle aree sensibili e/o vincolate è stato affrontato nelle schede al paragrafo 2.</p> <p>L'analisi della coerenza interna ed esterna al paragrafo 4.</p> <p>Si fa presente che il rapporto ambientale è relativo alle sole previsioni localizzative di piano e le valutazioni tipologiche, dimensionali sui servizi ecc vengono rinviate ai procedimenti autorizzativi ambientali delle singole localizzazioni portuali.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito.</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito.</p>
	10.1	<p>Nel RA dovranno essere valutati gli effetti delle azioni di piano sulla componente biodiversità illustrando le misure di mitigazione e/o compensazione per gli aspetti interferiti negativamente dal Piano.</p> <p>Prioritariamente si dovranno studiare gli effetti delle opere portuali sulle dinamiche riguardanti l'erosione costiera, nonché quelli delle opere di difesa costiera, dei ripascimenti e dei dragaggi collegati alla manutenzione delle aree portuali sull'habitat marino. Quindi, andranno calcolati i flussi di traffico portuale e di diporto e i loro effetti sulle coste, le aree costiere e gli habitat marini.</p>		
	10.2	<p>In particolare le opere portuali dovranno essere compatibili con quanto previsto dai traguardi ambientali del Descrittore 7 della Direttiva Quadro sulla Strategia Marina che prevede che “La modifica permanente delle condizioni idrografiche non influisce negativamente sugli ecosistemi marini”.</p> <p>Inoltre, dovranno essere dettate precise indicazioni gestionali utili al mantenimento e al ripristino della vegetazione ripariale e retroripariale nelle aree di pertinenza fluviale, anche per garantire i processi idromorfologici e di autodepurazione ed incrementare la resilienza dei sistemi naturali.</p>		



	10.3	<p>Per quanto riguarda le ZPS, si suggerisce di integrare con misure di tutela e conservazione specifiche per la componente avifaunistica.</p> <p>Sarebbe opportuno che il RA considerasse anche misure di tutela e salvaguardia delle componenti biologiche d'interesse non normativo, come ad esempio il patrimonio di agro biodiversità e agroalimentare. A tal proposito, vanno integrate nell'analisi tutte le informazioni disponibili (cartografia e dati) sulle "Aree agricole ad alto valore naturale" eventualmente presenti nelle aree di studio.</p>	verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito.</p>
	10.4	<p>Si consiglia di prendere in considerazione nel RA anche eventuali impatti sui Siti Natura 2000 non direttamente interferiti dalle azioni di Piano, ma interessati dai traffici collegati alle aree di attuazione del Piano.</p> <p>Al par. 6.2.5 del Rapporto III Fase (pagg. 134 e 135) si affronta il tema della "valutazione di sostenibilità del Piano" affermando che "La valutazione sarà rappresentata da una tabella che illustra il rapporto tra le componenti ambientali, gli obiettivi di sostenibilità ambientale, l'apparato normativo del Piano finalizzato al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità e gli indicatori per la valutazione ed il monitoraggio delle trasformazioni e delle condizioni ambientali".</p> <p>Tale analisi parziale non è stata in alcun modo ripresa nel RP, in cui non è stata affrontata, neanche dal punto di vista metodologico, una preliminare valutazione delle possibili interazioni tra gli obiettivi/azioni del Piano e gli aspetti ambientali interessati.</p>	Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
	10.5	<p>A tal proposito si ricorda che la considerazione dei potenziali effetti ambientali significativi del Piano dovrebbe iniziare sin dalla fase preliminare, in quanto il D. Lgs. 152/2006 prevede che "sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma" prenda avvio la valutazione ambientale del Piano. Si ricorda poi che l'identificazione, la descrizione e la stima qualitativa e/o quantitativa degli effetti ambientali significativi del Piano deve essere condotta utilizzando metodiche chiare e riproducibili. In particolare, nell'analisi degli effetti ambientali del Piano sarebbe opportuno porre particolare attenzione alla valutazione degli effetti cumulativi che potrebbero derivare dall'attuazione delle azioni del Piano in aree già interessate dalla presenza di altre strutture.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito.</p>

	<p>10.6</p> <p>10.7</p>	<p>Nella Rapporto III Fase (pagg. 86-88), sono citati i “criteri generali di indirizzo per la scelta delle localizzazioni dove realizzare una infrastruttura destinata alla nautica di diporto” e le “raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici” del PIANC del 2002. Nel RP non si fa cenno a questi criteri/indicazioni.</p> <p>Si ritiene necessario che nel RA sia fornita una valutazione integrata degli effetti ambientali dei vari interventi previsti dal Piano, anche in considerazione dei vincoli pianificatori vigenti nelle aree interessate (ad esempio vincoli idraulici, idrogeologici, paesaggistici) e dei criteri localizzativi forniti dai suddetti documenti di riferimento citati. Inoltre, con riferimento alle Raccomandazioni PIANC, si suggerisce di consultare la versione del 2017 (Osservazione 1.4), seppur ancora non tradotta ufficialmente in italiano.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito.</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito.</p>
11		<p>Osservazione n. 2.6 – Alternative di piano</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rif. RP – Rapporto preliminare - Rif. Relazione – Fase I – Piano dei porti di interesse regionale – quadro generale del riferimento normativo (febbraio 2018) - Rif. Rapporto II Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (febbraio 2015) <p>Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015)</p> <p>Nei documenti esaminati non si riscontrano indicazioni in merito a come sarà condotta l'analisi delle ragionevoli alternative che potranno essere adottate in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano e delle modalità con cui saranno valutate.</p> <p>Tale analisi dovrà essere affrontata nel RA. Le ragionevoli alternative che possono adottarsi dovranno essere adeguatamente descritte, valutate tenendo conto anche degli effetti ambientali e confrontate tra loro e con lo scenario di riferimento, al fine di individuare quelle più coerenti con i criteri di sostenibilità e gli obiettivi del Piano. Dovranno inoltre essere descritte le ragioni della scelta delle alternative individuate, indicando come è stata effettuata la valutazione.</p> <p>Si rammenta che le alternative possono riguardare la strategia del piano e le possibili diverse configurazioni dello stesso relativamente a: allocazione delle risorse finanziarie, tipologia delle azioni, localizzazione delle azioni, soluzioni tecnologiche, modalità di attuazione e gestione, sviluppo temporale, etc.</p>	<p>Le alternative sono state approfondite nelle schede relative alle singole localizzazioni portuali vedi Rapporto ambientale Parte II Paragrafo 7.</p> <p>Le misure di mitigazione e le opere accessorie sono attinenti a fasi successive.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
12		<p>Osservazione n. 2.7 – Indicatori</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rif. RP – Rapporto preliminare 	<p>Per gli indicatori si veda Rapporto Ambientale</p>	



	12.1	<p>- Rif. Relazione – Fase I – Piano dei porti di interesse regionale – quadro generale del riferimento normativo (febbraio 2018)</p> <p>- Rif. Rapporto II Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (febbraio 2015)7.1- Gli indicatori di monitoraggio</p> <p>- Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015)</p> <p>6.2.5. – Valutazione di sostenibilità del piano</p> <p>Nel RP non sono contenute informazioni sull'individuazione di un primo set di indicatori utili per l'analisi degli effetti ambientali del Piano.</p> <p>Solo nel già citato paragrafo 6.2.5 del Rapporto III Fase si afferma che per la valutazione di sostenibilità del Piano saranno utilizzati <i>“opportuni indicatori”</i> e che <i>“gli indicatori saranno sostanzialmente di due tipi:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• un set di indicatori, cosiddetti "di Piano", per valutare e monitorare nel tempo gli effetti ambientali indotti nel territorio dalle trasformazioni urbanistiche;• un set di indicatori "di contesto" utili al monitoraggio nel tempo delle condizioni ambientali generali del contesto territoriale. La tabella seguente illustra il rapporto tra le componenti ambientali, gli obiettivi di sostenibilità ambientale, l'apparato normativo del Piano finalizzato al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità e gli indicatori per la valutazione ed il monitoraggio delle trasformazioni e delle condizioni ambientali.” <p>In primo luogo, si osserva che la tabella richiamata al secondo punto elenco non è presente. Gli unici indicatori reperibili nei documenti in esame sono quelli riportati nel par. 7.1 della Relazione II Fase, distinti tra <i>“indicatori di area”</i> e <i>“indicatori di porto”</i>.</p> <p>La funzione di tali indicatori non appare chiara e non viene richiamata negli altri documenti presentati, compreso il RP.</p> <p>Quindi, riguardo al sistema di indicatori descritto, si ritiene necessario esplicitare se e quali indicatori elencati al par. 7.1 della Relazione II Fase saranno utilizzati per il monitoraggio VAS e in che modo gli indicatori <i>“di Piano”</i> e <i>“di contesto”</i>, da individuare, sono in grado di descrivere la variazione del contesto imputabile all'attuazione del Piano, vale a dire la correlazione esistente tra le due tipologie di indicatori (vedi Osservazione 2.8).</p> <p>Si ricorda che tali indicatori devono essere opportunamente selezionati in base alla scala di analisi, alla loro rappresentatività rispetto al fenomeno che si vuole descrivere e al loro aggiornamento. Gli indicatori, che dovranno essere concretamente popolabili e aggiornabili, potranno essere anche desunti da altri piani di monitoraggio già in atto.</p>	<p>REV.1_Parte I_10662 al Paragrafo 11.</p> <p>Si rappresenta che il Piano è attinente alle sole scelte localizzative. Le valutazioni in termini dimensionali e tipologici si rimandano alle fasi successive quando saranno sviluppati i progetti che saranno sottoposti alle relative procedure ambientali.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
--	------	--	--	--



13	13.1	<p>Osservazione n. 2.8 – Monitoraggio VAS</p> <ul style="list-style-type: none">- Rif. RP – Rapporto preliminare- Rif. Relazione – Fase I – Piano dei porti di interesse regionale – quadro generale del riferimento normativo (febbraio 2018)- Rif. Rapporto II Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (febbraio 2015)- Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015)6 - VAS per le tre macroaree <p>6.2.5 - Monitoraggio</p> <p>Nei documenti esaminati non si riscontrano informazioni preliminari sui contenuti e prime indicazioni sulle modalità di attuazione del monitoraggio ex art. 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..</p> <p>In merito al monitoraggio ambientale del Piano, si ricorda innanzitutto che esso deve consentire “il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti da adottare le opportune misure correttive” (art. 18, c.1, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.).</p> <p>Tale monitoraggio si esplica attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none">- la descrizione dell'evoluzione del contesto ambientale con riferimento agli obiettivi di sostenibilità generali, mediante la definizione di indicatori di contesto. Tali indicatori consentono di misurare l'evoluzione del contesto ambientale anche dovuto a fattori esogeni al Piano;- il controllo dell'attuazione delle azioni di piano - che hanno impatti positivi o negativi sugli obiettivi di sostenibilità specifici del Piano - e delle misure di mitigazione/compensazione, mediante la definizione di indicatori di processo. Tali indicatori consentono di verificare se l'eventuale inefficacia del piano rispetto al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità specifici sia imputabile alla mancata o parziale attuazione delle azioni del Piano;- il controllo degli impatti significativi sull'ambiente mediante la definizione di indicatori di contributo che misurano la variazione del contesto imputabile alle azioni del Piano. <p>Gli indicatori di contributo consentono di misurare gli impatti positivi e negativi dovuti all'attuazione delle azioni del Piano compresi eventuali impatti imprevisti. Tali indicatori devono essere correlati agli indicatori di processo e agli indicatori di contesto.</p>	<p>Per il monitoraggio si veda Rapporto Ambientale REV.1_Parte I_10662 al Paragrafo 11.</p> <p>Si rappresenta che il Piano è attinente alle sole scelte localizzative. Le valutazioni in termini dimensionali e tipologici si rimandano alle fasi successive quando saranno sviluppati i progetti che saranno sottoposti alle relative procedure ambientali.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
----	------	---	--	--



	<p>13.2 In merito al sistema di monitoraggio si ricorda poi che l'All. VI alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. prevede che nel RA sia effettuata la <i>“descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare”</i>.</p> <p>Pertanto, si ritiene necessario che il sistema di monitoraggio sia compreso nel RA e riporti le seguenti informazioni (Manuale e LL.GG. ISPRA n. 109/2014 “Elementi per l’aggiornamento delle norme tecniche in materia di valutazione ambientale”):</p> <ul style="list-style-type: none">✓ definizione delle informazioni utili per la descrizione dell’evoluzione del contesto ambientale mediante gli indicatori di contesto;✓ descrizione degli indicatori per il monitoraggio del Piano: indicatori di processo e di contributo alla variazione del contesto. Gli indicatori devono essere aggiornati seguendo le fasi di attuazione del Piano. L’attuazione del Piano può prevedere piani attuativi, accordi di programma, progetti sottoposti a VIA, etc. Gli indicatori, per quanto possibile, devono essere gli stessi individuati nella fase di valutazione ambientale del Piano.✓ modalità di realizzazione del monitoraggio, attraverso la descrizione di:✓ modalità di acquisizione delle informazioni, di calcolo degli indicatori con indicazione degli eventuali strumenti di supporto (es. database, web-gis),✓ meccanismi di ri-orientamento del Piano in caso di impatti negativi imprevisti per renderlo coerente con gli obiettivi di sostenibilità fissati,✓ periodicità con cui è prodotto il rapporto di monitoraggio, commisurata anche alla periodicità di aggiornamento degli indicatori.✓ modalità per la comunicazione e la partecipazione a supporto della valutazione degli esiti delle attività di monitoraggio, in riferimento ai soggetti con competenze ambientali e al pubblico;✓ descrizione delle responsabilità e delle risorse necessarie per la realizzazione del monitoraggio, in particolare:✓ le responsabilità relative alla rilevazione, acquisizione, elaborazione dei dati, interpretazione e valutazione, formulazione delle proposte di ri-orientamento del Piano,✓ le risorse economiche adeguate a garantirne la realizzazione.		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
--	---	--	--

	13.3	<p>È proprio nella fase del RA che, attraverso la descrizione del sistema di monitoraggio previsto, si consente ai Soggetti competenti in materia ambientale di fornire il proprio supporto, in un'ottica di ottimizzazione delle informazioni e degli strumenti disponibili, come ad esempio altri monitoraggi presenti nel territorio.</p> <p>Il RA dovrà illustrare i contenuti delle "linee guida" proposte per le attività di monitoraggio del Piano, definendo le modalità di controllo degli indicatori ambientali ed il raggiungimento dei prefissati obiettivi di sostenibilità ambientale. Qualora si presenti un mancato raggiungimento di tali obiettivi, sarà opportuno prevedere azioni di ri-orientamento del piano.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
14	14.1	<p><u>Osservazione n. 3.1: Criticità generali</u></p> <p>- Rif. Rapporto II Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (febbraio 2015)</p> <p>2.3 – Aspetti sedimentologici della spiaggia emersa e sommersa</p> <p>7.1 – Gli indicatori di monitoraggio</p> <p>- Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015)3 – Criteri per la pianificazione di strutture dedicate alla nautica da diporto nella Regione Lazio</p> <p>3.1 – Criteri generali</p> <p>Dalla disamina della documentazione si evidenziano le seguenti criticità generali:</p> <p>a) le informazioni per l'analisi dello stato di fatto relativamente alle caratteristiche morfologiche del litorale laziale non appaiono esaustive. La bibliografia (pubblicazioni scientifiche/letteratura grigia/report di altri progetti già svolti) e le informazioni utilizzate per l'analisi dello stato di fatto non sono esaustive in quanto non sono trattati con sufficiente dettaglio gli aspetti riguardanti la morfodinamica dei litorali e l'evoluzione della linea di riva nel lungo periodo. Inoltre, i siti in cui il Piano prevede nuove proposte di pianificazione e, più in generale, le Macro-Aree di studio (A, B,C) individuate, non sono opportunamente riferite alle Unità Fisiografiche di riferimento per il territorio regionale (tipicamente considerate le unità geografiche minime di riferimento cui ricondurre qualsiasi ragionamento o ipotesi preliminare di intervento lungo la costa).</p> <p>Si evidenzia quindi la necessità di verificare la disponibilità di informazioni più approfondite e aggiornate riguardanti la morfodinamica dei litorali e l'evoluzione della linea di riva nel lungo periodo in relazione alle unità fisiografiche di riferimento, così come anche suggerito nelle</p>	<p>Si fa presente che il rapporto ambientale è relativo alle sole previsioni localizzative di piano e le valutazioni tipologiche, dimensionali sui servizi ecc vengono rinviate ai procedimenti autorizzativi ambientali delle singole localizzazioni portuali.</p> <p>In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>



	<p>Linee Guida elaborate dal Tavolo Nazionale sull'Erosione Costiera (MATTM-Regioni, 2018). A tal proposito, si chiede di verificare la delimitazione Nord (Ladispoli) individuata per l'Unità Fisiografica denominata "del fiume Tevere" (si veda pag. 39 del Rapporto di Fase II).</p> <p>14.2 In merito alle aree soggette a trend erosivi, infine, si raccomanda di integrare con le informazioni e la cartografia tematica digitale prodotti da ISPRA, MATTM e Regione Lazio (es. http://www.erosionecostiera.isprambiente.it/; https://www.minambiente.it/biblioteca/le-variazioni-della-linea-di-costa-dal-1960-al-2012; www.cmgez.info).</p> <p>14.3 b) le valutazioni in merito ai processi erosivi che caratterizzano il litorale laziale non contengono un'analisi critica rispetto alla posizione delle strutture portuali esistenti. Si ritiene opportuno fornire ulteriori indicazioni, ad integrazione di quelle fornite nel Rapporto II Fase (si veda pag. 42), anche rispetto ai fenomeni di erosione e di accumulo nelle zone sopraflutto e sottoflutto rispetto alle strutture portuali esistenti.</p> <p>14.4 c) in merito alla tipologia di dati richiesta ad ISPRA per definire gli indicatori ambientali elencati nella Tabella 7.7 del Rapporto II Fase (pag. 190) si precisa che, sebbene l'aggiornamento post-2007 dei dati di erosione/accrescimento sia attualmente in fase di esecuzione presso ISPRA, tali dati non sono al momento disponibili.</p> <p>d) tra gli indicatori ambientali e specifici portuali riportati nelle Tabelle 7.7 e 7.14 del Rapporto II Fase, non si riscontrano indicatori inerenti alla quantificazione dei volumi relativi costi del dragaggio dei sedimenti depositati in seguito ad eventuali/periodici fenomeni di interrimento.</p> <p>14.5 Si ritiene utile verificare la possibilità di usare indicatori che consentano di tenere conto dei quantitativi dei sedimenti depositati in seguito ad eventuali fenomeni di insabbiamento/interrimento e di metterli in relazione con i costi di dragaggio. Ciò è utile ai fini di un'oculata analisi costi-benefici che tenga conto anche del possibile riutilizzo della risorsa sedimento.</p> <p>Si riporta, a tal proposito, quanto il proponente afferma a pag. 85 del Rapporto III Fase "La sostenibilità economica e funzionale di un porto nel caso in cui esso venga realizzato su una falcata sabbiosa, può in parte dipendere dagli oneri di manutenzione connessi all'interazione</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
--	--	--	---



		<p>porto-dinamica dei sedimenti costieri. In particolare, l'interazione può riguardare, sia l'impatto esercitato dal porto sulla dinamica costiera sia il viceversa, ovvero la possibilità che la dinamica costiera causi l'interrimento dell'imboccatura portuale".</p> <p>A tal proposito si ritiene auspicabile integrare le indicazioni di supporto alla pianificazione anche con considerazioni inerenti al tema della gestione dei sedimenti di dragaggio, ponendo attenzione alla possibilità di riutilizzo dei sedimenti da dragare per compensare (ad esempio mediante esecuzione di interventi di ripascimento) i possibili fenomeni erosivi indotti dalla realizzazione delle nuove opere lungo la costa regionale (si rimanda alle Linee Guida MATTM-Regioni del 2018 per maggiori dettagli sui principi e le modalità di gestione).</p>		
15	15.1	<p>Osservazione n. 3.2: Criticità relative alle soluzioni proposte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rif. RP – Rapporto preliminare <p>2.1.3 - Interventi nelle tre macro-aree</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015) 3.2 - Criteri di valutazione del porto <p>4.1 - Comune di Montalto di Castro – Località Montalto Marina</p> <ul style="list-style-type: none"> 4.5 – Comune di Terracina <p>4.6 – Comune di Minturno</p> <p>Dalla disamina della documentazione si evidenziano le seguenti criticità riferite alle aree e alle nuove soluzioni di pianificazione proposte:</p> <p>a) i criteri di valutazione utilizzati per identificare i siti in cui il Piano prevede le nuove proposte di pianificazione non sono sempre riportati e motivati con chiarezza.</p> <p>Un pre-requisito fondamentale per formulare le opportune, seppur preliminari, ipotesi di impatto in relazione sia agli aspetti di sostenibilità ambientale sia alle potenziali interferenze sul regime dei litorali, è la definizione di criteri valutazione motivati e circostanziati.</p> <p>A tal proposito si evidenzia che nel RP le nuove proposte di pianificazione sono formulate senza riportare i criteri utilizzati a supporto della preliminare valutazione dell'idoneità dei siti selezionati per la realizzazione delle nuove strutture portuali.</p> <p>D'altro canto, i criteri di valutazione riportati a pag. 86 del Rapporto III Fase, quale ad esempio la raccomandazione di evitare di inserire nuovi porti nei corsi d'acqua naturali del Lazio, non sempre appaiono coerenti con le proposte formulate per le nuove opere portuali (specificate nei punti a seguire).</p>	<p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali.</p> <p>In merito a Montalto si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM1 Montalto_10632</i> ove alla luce delle considerazioni effettuate e delle criticità emerse, la proposta di piano di realizzare il porto a sud dell'abitato non è risultata compatibile con lo stato dei luoghi.</p> <p>È stata preferita l'alternativa di realizzarlo in riva destra del fiume Fiora.</p> <p>In merito a Tarquinia si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM2 Tarquinia_10633</i> che conferma l'alternativa di Piano.</p>	<p>L'AP ha riscontrato, anche in sede di conferenza di valutazione</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>



	<p>15.2</p> <p>15.3</p>	<p>Infine, a proposito del criterio di valutazione “corsi d'acqua naturali”, sempre alla pag.86 del Rapporto III Fase si riporta che “In caso di necessità si suggerisce di ormeggiare le imbarcazioni solo in darsene posizionate lateralmente rispetto all'alveo fluviale”.</p> <p>Si ritiene opportuno che siano elencati in maniera esplicita i suddetti casi di “necessità”.</p> <p>b) la proposta di realizzare nella Macro-Area A (Comune di Montalto di Castro – Località Montalto Marina) un porto interno ottenuto per escavazione e messo in comunicazione con il mare mediante un canale che utilizza un'incisione che taglia in direzione trasversale la duna e la relativa vegetazione costiera non appare ambientalmente sostenibile.</p> <p>In merito alla proposta di realizzazione del porto interno in località Montalto Marina, alla pag. 92 del Rapporto III Fase, il proponente afferma che <i>“da punto di vista idraulico-marittimo, l'area e la soluzione proposta, anche se allo stato embrionale edel tutto priva dei necessari approfondimenti progettuali, possa essere vista con indubbio favore dal punto di vista idraulico-marittimo”</i>.</p> <p>A tal proposito, si evidenzia che nella documentazione analizzata non appaiono riferimenti concernenti la sostenibilità ambientale di tale proposta. Tale tipologia di opera, infatti, andrebbe a modificare irreversibilmente l'ecosistema dunale, e quindi il naturale contributo dei sedimenti dalla duna al sistema spiaggia. Tale proposta, inoltre, non appare in linea con le strategie di gestione delineate nel Protocollo europeo sulla gestione integrata delle zone costiere e nelle Linee Guida elaborate dal Tavolo Nazionale sull'Erosione Costiera (MATTM - Regioni, 2018), basate su una recente ricognizione della letteratura di settore, che promuovono la salvaguardia degli ecosistemi dunali al fine di limitare/contrastare i trend erosivi dei litorali.</p> <p>Pertanto, si richiedono chiarimenti sui criteri e sulle motivazioni che hanno portato a selezionare tale sito per la localizzazione del nuovo impianto, poiché tale scelta risulta in contrapposizione con i criteri generali riportati pag. 86 del Rapporto di Fase III.</p> <p>la proposta di realizzare nella Macro-Area A (Comune di Tarquinia – Località Lido di Tarquinia) un porto esterno al fiume, a sud della foce nella sua immediata adiacenza dovrebbe essere meglio motivata e circostanziata. A pag. 96 del Rapporto III Fase il proponente afferma che <i>“Dal punto di vista idraulico questa proposta non presenta preclusioni particolari e potrebbe offrire l'occasione per armare la foce fluviale, rendendo più utilizzabile la darsena</i></p>	<p>In merito a Terracina si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM5 Terracina_10636</i> .</p> <p>In merito a Minturno si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM7 Minturno_10638</i> ed in particolare i paragrafi 7.2 e 8, che evidenziano come a causa delle criticità rilevate la proposta localizzativa in destra idraulica presso la foce del fiume Garigliano non sia compatibile con lo stato dei luoghi per gravi criticità idrauliche.</p> <p>Pertanto, fermo restando la necessità che l'area venga dotata di un'infrastruttura portuale perché ne è privo un ampio tratto del litorale, si dovrà valutare un'altra ipotesi localizzativa in accordo con l'Amministrazione Comunale.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di</p>
--	-------------------------	---	---	---



	<p><i>già realizzata.”</i> Quanto affermato, tuttavia, appare contestabile dal punto di vista della sostenibilità ambientale e non coerente con quanto riportato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a pag. 25 del RP, ossia “Per quanto concerne il Piano per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.), la zona proposta rientra nelle Aree sottoposte a tutela per pericolo di inondazione, nella categoria A1, caratterizzata da un'alta frequenza di alluvioni (con una media trentennale), in cui il Livello di rischio in funzione della pericolosità e del valore esposto, è di tipo R4, dove il rischio idrogeologico risulta essere molto elevato.”; - a pag. 86 del rapporto III Fase, ossia “In conclusione quindi si raccomanda di evitare di inserire nuovi porti nei corsi d'acqua naturali del Lazio. In caso di necessità si suggerisce di ormeggiare le imbarcazioni solo in darsene posizionate lateralmenterispetto all'alveo fluviale”. <p>15.4 Sulla base di quanto sopra riportato, quindi, la scelta di localizzare una struttura portuale in prossimità di una foce fluviale caratterizzata da un'alta frequenza di alluvioni e che rientra nella categoria A1 delle Aree sottoposte a tutela per pericolo di inondazione, non appare idonea. Pertanto, si richiedono chiarimenti sui criteri e sulle motivazioni che hanno portato a selezionare tale sito per la localizzazione del nuovo impianto, poiché tale scelta appare in contrapposizione con i criteri generali riportati pag. 86 del Rapporto di Fase III.</p> <p>c) la proposta di realizzare nella Macro-Area C (Comune di Terracina) una piccola darsena in prossimità dello sbocco a mare del canale di bonifica che attraversa la città.In particolare, a pag. 106 del Rapporto III Fase si rileva che “<i>Per quanto concerne il Piano per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I., D.C.R n.17 del 2012), la zona propositarientra nelle Aree sottoposte a tutela per pericolo di inondazione, nella categoria A1, caratterizzata da un'alta frequenza di alluvioni (con una media trentennale). Nel Livello di rischio in funzione della pericolosità e del valore esposto, l'area rientranella tipologia R4, in cui il rischio idrogeologico risulta essere molto elevato.”</i>. In analogia con quanto osservato al punto precedente, la proposta appare non idonea dal punto di vista della sostenibilità ambientale.</p> <p>15.5 Si richiede, pertanto, di motivare e di chiarire i criteri sulla base dei quali è stato selezionato il sito per la localizzazione del nuovo impianto, poiché tale scelta appare in contrapposizione con parte dei criteri generali riportati pag. 86 del Rapporto di Fase III.</p>		<p>considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
--	--	--	--



		<p>d) la proposta di realizzare nella Macro-Area C (Comune di Minturno) un porto all'interno del Sito di Interesse Comunitario "Fiume Garigliano". Il sito selezionato per la localizzazione del nuovo impianto non risponde ai criteri generali riportati a pag. 86 del Rapporto III Fase.</p> <p>Coerentemente con quanto riportato dal Proponente alla pag. 112 del Rapporto III Fase, si concorda con il fatto che sia l'area sia la soluzione proposta, debbano essere sconsigliate per la realizzazione delle nuove strutture portuali a causa delle problematiche idrauliche del Garigliano, nonché adeguatamente motivate e contestualizzate.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>L'AP ha riscontrato, stralciando la proposta localizzativa</p>
16		<p>Osservazione n. 4.1 - Analisi di coerenza esterna e obiettivi ambientali - Rif. RP – Rapporto preliminare 4 - Obiettivi strategici generali e di sostenibilità</p>	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al paragrafo 6.4.	
	16.1	<p>In merito all'analisi di coerenza riguardo la componente Biodiversità, è necessario integrare il sistema di obiettivi ambientali del Piano con quelli relativi alle Direttive Comunitarie Strategia Marina, Acque, Habitat, Uccelli.</p> <p>Andrebbe specificato lo stato di attuazione dei Piani di Gestione dei Siti Natura 2000 interessati dal piano e delle relative misure di conservazione, al fine di valutare il grado di coerenza del Piano in esame con questi ultimi.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
	16.2	<p>Nel capitolo 4 del RP si fa riferimento agli obiettivi strategici generali e di sostenibilità.</p> <p>Si suggerisce, a tale proposito, di fornire nel RA un'analisi più dettagliata in merito, fornendo indicazioni sugli obiettivi specifici relativi alla componente biodiversità. In particolare, per quanto riguarda le ZPS, si propone di integrare gli obiettivi ambientali con obiettivi specifici relativi alla componente avifaunistica.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
17		<p>Osservazione n. 4.2 - Valutazione degli effetti Rif. RP – Rapporto preliminare</p>	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al paragrafo 6.4.	
	17.1			



	<p>17.2</p> <p>17.3</p>	<p>Si ritiene opportuno procedere con la valutazione degli effetti delle azioni di piano sulla componente biodiversità illustrando le misure di mitigazione e/o compensazione per gli aspetti interferiti negativamente dal Piano.</p> <p>Sarebbe inoltre utile precisare anche le indicazioni gestionali utili al mantenimento e al ripristino della vegetazione ripariale e retroripariale nelle aree di pertinenza fluviale, anche per garantire i processi idromorfologici e di autodepurazione ed incrementare la resilienza dei sistemi naturali.</p> <p>Per quanto riguarda le ZPS, si suggerisce di integrare con misure di tutela e conservazione specifiche per la componente avifaunistica.</p> <p>Sarebbe opportuno considerare anche misure di tutela e salvaguardia delle componenti biologiche d'interesse non normativo, come ad esempio il patrimonio di agro biodiversità e agroalimentare. A tal proposito vanno integrate nell'analisi tutte le informazioni disponibili (cartografia e dati) sulle "Aree agricole ad alto valore naturale" eventualmente presenti nelle aree di studio.</p> <p>Si consiglia di prendere in considerazione nel RA anche eventuali impatti sui Siti Natura 2000 non direttamente interferiti dalle azioni di Piano, ma limitrofi alle aree di attuazione delle azioni di Piano.</p> <p>Poiché le azioni del Piano interesseranno l'ambito marino-costiero, nel RA dovranno essere presi in considerazione anche gli impatti dello stesso sugli Habitat e specie marini (posidonieti, coralligeno, fondi a maerl, ecc.).</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p> <p>In relazione agli impatti sui Siti Natura 2000, l'AP ha acquisito il parere VINCA</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
<p>18</p>	<p>18.1</p>	<p>Osservazione n. 5.1 – Obiettivi Rif. RP – Rapporto preliminare</p> <p>Si rileva nel documento "<i>l'elenco degli obiettivi di sostenibilità suddivisi per tema</i>", tra cui anche il "<i>Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico</i>" (RP, pag. 54), ma l'unico riferimento è tra gli obiettivi di sostenibilità ambientale e riguarda generiche "<i>aree dal punto di vista ambientale</i>".</p>	<p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali ai paragrafi 6 e 10.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>



		<p>Pertanto, si ritiene opportuno individuare obiettivi propri del paesaggio in tutti i suoi aspetti (non solo fisico-naturali, ma anche storico-culturali, architettonici ed architettonici).</p>		
19		<p>Osservazione n. 5.2 - Caratterizzazione della componente Rif. RP – Rapporto preliminare 5.7 - Caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche 5.7.1 - Piano Territoriale Paesistico Regionale 5.7.2 - Biodiversità e reti ecologiche</p> <p>Il paragrafo 5.7 del RP descrive le caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche regionali, riportando informazioni di massima dedotte dal Piano Territoriale Paesistico regionale (PTPR), prediligendo gli aspetti naturali del paesaggio e tralasciando la tematica culturale, architettonica ed archeologica che nella regione Lazio è un elemento altamente rilevante.</p> <p>Sono presenti accenni:</p> <ul style="list-style-type: none">- ai “<i>Sistemi ed ambiti del paesaggio</i>” naturale, agrario, insediativo (RP, pagg. 134-135) così come individuati nella Tav. A del PTPR;- ai “<i>Sistemi strutturali del paesaggio</i>” dei rilievi, collinari, pianeggianti, fluviali, costieri e isolani (RP, pagg. 132-133) così come individuati in parte della Tav. B del PTPR;- alle aree protette e Rete Natura 2000 (RP, pagg. 136-144) e per questi ultimi nel RP non è specificata la fonte di provenienza dei dati.	<p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali ai paragrafi 2-3-5. Si fa presente che il RA interessa solo le previsioni delle nuove localizzazioni portuali, ulteriori studi specialistici sono demandati a fasi successive.</p>	
	19.1	<p>Si fa presente che il proponente riporta la definizione espressa nella Convenzione Europea del Paesaggio come “una determinata parte di territorio, che può includere le acque costiere e/o interne, così come percepita dalle popolazioni e il cui aspetto è dovuto a fattori naturali e umani, e alle loro interazioni” (RP, pag. 131), con un riferimento esplicito all'inclusione delle acque costiere e/o interne.</p> <p>A questo proposito si ritiene necessario che nel RA la caratterizzazione della componente in oggetto, oltre a considerare i fattori naturali, sia integrata con le informazioni relative agli aspetti “umani”, antropici (storico-culturali, architettonici ed archeologici) e alle loro interrelazioni con gli aspetti naturali/fisici:</p> <ul style="list-style-type: none">✓ considerando correttamente la definizione che la Convenzione Europea del Paesaggio all’art. 1, lettera a) da del paesaggio: “Paesaggio designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall’azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni”;		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>



	<ul style="list-style-type: none">✓ verificando l'eventuale presenza dei beni immobili e delle aree di notevole interesse pubblico e delle aree tutelate per legge, di cui agli artt. 136 e 142 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D. Lgs. 42/2004);✓ verificando l'eventuale presenza dei beni paesaggistici, di cui all'art. 134 del suddetto Codice (insediamenti urbani storici e territori contermini, borghi e benisingoli identitari dell'architettura rurale, beni puntuali e lineari diffusi, testimonianza dei caratteri identitari archeologici e storici, beni identitari puntuali e lineari diffusi, canali delle bonifiche agrarie);✓ verificando l'eventuale presenza dei beni culturali del patrimonio monumentale, storico, architettonico ed archeologico di cui all'art. 10 del suddetto Codice (puntuali, areali e lineari). <p>Si raccomanda di effettuare le suddette verifiche relative alla presenza di beni non solo nell'area direttamente interessata dai porti e loro pertinenze (e interventi connessi), ma anche in adeguate fasce di rispetto, da individuare volta per volta, al fine di poter analizzare e valutare gli aspetti di cui al successivo punto.</p>		
20	<p>Osservazione n. 5.3: Aspetti visivi, percettivi, sensoriali Rif. RP – Rapporto preliminare</p> <p>Un altro elemento fondamentale nell'analisi della componente paesaggio è rappresentato dagli aspetti visivi, percettivi e sensoriali. Considerando che qualsiasi intervento inserito in un contesto ambientale deve integrarsi con lo stesso, cercando di non creare interruzioni, discontinuità e frammentazione dello stato esistente e, in casi di degrado paesaggistico- territoriale preesistente, deve tendere a riqualificare e a ricucire l'intorno, si ritiene opportuno che nel RA, al fine di valutare i potenziali impatti che il piano potrebbe causare alla componente in oggetto, siano analizzate le condizioni visuali (a scala adeguata) e valutata la qualità e sensibilità paesaggistica, tenendo conto di tutti i beni presenti, fisico-naturali e storico-culturali, architettonici ed archeologici.</p>	<p>Il RA è relativo alle sole nuove localizzazioni portuali, ulteriori studi sono attinenti alle successive fasi in cui verranno elaborati i progetti.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
21	<p>Osservazione n. 5.4 - Accessibilità e fruibilità dei beni culturali presenti Rif. RP – Rapporto preliminare</p> <p>Sempre riguardo alla tipologia del piano in oggetto, che prevede anche misure volte all'accessibilità ai porti, si ritiene opportuno che nel RA siano verificate le condizioni attuali dell'accessibilità e della fruibilità dei beni presenti puntuali, lineari ed areali, e i potenziali cambiamenti, interruzioni o spostamenti che le azioni di piano potrebbero apportare allo stato odierno.</p>	<p>Non valutabile in sede di RA.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>

22	<p>Osservazione n. 5.5 - Analisi degli effetti Rif. RP – Rapporto preliminare</p> <p>Le analisi e le valutazioni dei livelli di interferenza percettivo-visiva e delle potenziali variazioni all'accessibilità e fruizione dei beni presenti, dovranno essere supportate da una metodologia chiara e scientificamente ripercorribile per poter permettere l'individuazione dei possibili effetti che il piano potrebbe avere durante tutta la sua vita ed il loro monitoraggio.</p>	Non valutabile in sede di RA.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
23	<p>Osservazione n. 6.1 - Aggiornamento dati di uso del suolo Rif. RP – Rapporto preliminare</p> <p>Nel RP i dati sull'uso del suolo fanno riferimento al Corine Land Cover 2012 (pag. 116).</p> <p>Si raccomanda di utilizzare l'aggiornamento del Corine Land Cover del 2018.</p>	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al paragrafo 6.3.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
24	<p>Osservazione n. 6.2 - Aggiornamento dati di qualità dei suoli e indicatori Rif. RP – Rapporto preliminare</p> <p>Per quanto riguarda le caratteristiche dei suoli si fa presente che è stata pubblicata alla fine dello scorso anno la carta dei suoli in scala 1:250.000.</p> <p>Si suggerisce l'utilizzo di suddetta carta i cui riferimenti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Napoli R., Paolanti M., Di Ferdinando S. (a cura di) (2019) Atlante dei suoli del Lazio. ARSIAL Regione Lazio ISBN 978-88-904841-2-4. <p>Nel volume sono riportati una serie di indicatori di qualità del suolo (compattazione, contenuto in carbonio organico, rischio di erosione, capacità depurativa, acqua disponibile) che presentano un più recente aggiornamento di quelli contenuti nel RA.</p> <p>Nell'ambito dell'Atlante dei suoli è inoltre presente una carta della capacità d'uso in gradi di esprimere, con diversi gradi di limitazione, l'utilizzazione dei suoli in campo agro-silvo- pastorale.</p>	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al paragrafo 6.3.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
25	<p>Osservazione n. 6.3 - Aggiornamento dati di consumo di suolo Rif. RP – Rapporto preliminare</p> <p>Non è chiaro a quale anno si riferiscano i dati relativi al consumo di suolo dovuto alla rete viaria (pagina 118 del RP). Nel Corine Land Cover 2018, tra le superfici artificiali, è presente una classe al terzo di livello di classificazione, relativa a <i>“Reti stradali, ferroviarie e infrastrutture tecniche”</i>.</p> <p>Se ne consiglia l'utilizzo, in quanto risulta essere il dato più aggiornato sulla rete viaria regionale.</p>	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al paragrafo 6.3.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito

26	<p><u>Osservazione n. 6.4 - Indicatori di consumo di suolo</u> Rif. RP – Rapporto preliminare Si consiglia la consultazione del rapporto ISPRA sul consumo di suolo, prodotto dall'Istituto annualmente ed il cui riferimento è: - Munafò, M. (a cura di), 2019. Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2019. Report SNPA 08/19. Il Rapporto è liberamente disponibile per il download e con esso, una serie di indicatori elaborati sino al livello comunale (http://groupware.sinanet.isprambiente.it/uso-copertura-e-consumo-di-suolo/library/consumo-di-suolo/indicatori). In particolare, elementi utili in questo contesto sono le analisi del consumo di suolo in fascia costiera valutato a diverse distanze dalla linea di costa: 300 m, tra 300 e 1.000 m, tra 1 km e 10 km.</p>	<p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al paragrafo 6.3.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
27	<p><u>Osservazione n. 6.5 - Siti di bonifica</u> Rif. RP – Rapporto preliminare I dati sulla contaminazione non risultano aggiornati. Sul sito web di Arpa Lazio è riportato l'elenco dei siti presenti sul territorio della Regione Lazio, aggiornato al 2018, per i quali è stato avviato un procedimento amministrativo di bonifica (http://www.arpalazio.gov.it/ambiente/suolo/dati.htm).</p>	<p>Non valutabile in sede di RA.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
28	<p><u>Osservazione n. 7.1 - Rischio idrogeologico</u> Rif. RP – Rapporto preliminare Al paragrafo a pagina 121 del RP, appare una suddivisione dei temi riguardanti il rischio idrogeologico, il rischio idraulico e il rischio di frana. Si suggerisce di inserire un paragrafo Rischio idrogeologico con due sotto paragrafi relativi al rischio idraulico e di frana (o geomorfologico). Si consiglia inoltre di corredare il paragrafo con figure e cartografie significative e di inserire, per confronto, i dati nazionali più recenti. Si suggerisce la consultazione del rapporto ISPRA al link: http://www.isprambiente.gov.it/files2018/pubblicazioni/rapporti/rapporto-dissesto-idrogeologico/Rapporto Dissesto Idrogeologico ISPRA 287 2018 Web.pdf Dall'appendice allo stesso rapporto è possibile estrarre i dati comunali.</p>	<p>Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al paragrafo 2.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
29	<p><u>Osservazione n. 7.2 - Gas endogeni</u> Rif. RP – Rapporto preliminare Oltre alla descrizione della situazione conoscitiva del gas Radon, che comunque deve essere aggiornata con i dati presenti sul sito di ARPA Lazio</p>	<p>Non valutabile in sede di RA.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di</p>

	(http://www.arpalazio.gov.it/ambiente/radioattivita/), dovrebbe essere citata anche la problematica della potenziale fuoriuscita di altri gas endogeni che può essere importante anche in area costiera , come dimostrato dalle fuoriuscite di Anidride Carbonica a Fiumicino sia a terra, a seguito di una perforazione profonda più di 30 m, sia a mare a causa di un saggio penetrometrico per i lavori del porto.		considerazione del contributo fornito
30	Osservazione n. 7.3 – Sismicità Rif. RP – Rapporto preliminare Si consiglia di integrare il paragrafo con: <ul style="list-style-type: none"> ✓ dati relativi alle sorgenti sismogenetiche pubblicate sul Database of Individual Seismogenic Sources (DISS) visionabile al link : http://diss.rm.ingv.it/diss/index.php/DISS321; ✓ dati e figure concernenti la Pericolosità legata allo scuotimento sismico (“Mappa di Pericolosità sismica a scala nazionale”, allegata all'OPCM 3519 del 28 aprile 2006, che ha aggiornato i criteri nazionali per la classificazione sismica); ✓ dati derivanti dalle attività di Microzonazione sismica nei comuni interessati dalle opere di progetto e disponibili sul sito della regione Lazio al link: http://www.regione.lazio.it/prl_ambiente/?vw=contenutiDettaglio&id=155. 	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al paragrafo 2.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
31	Osservazione n. 7.4 – Maremoti Rif. RP – Rapporto preliminare 31.1 Nel documento manca qualsiasi riferimento alla possibilità del verificarsi di onde anomale legate a un evento sismico e/o vulcanico. Questo aspetto deve essere tenuto in conto, in considerazione dell'elevato impatto che uno tsunami, anche quando innescato da fenomeni distanti dalle aree costiere laziali, può avere sulle strutture portuali in progetto. In base alla Direttiva PCM del 17 febbraio 2017 di “Istituzione del Sistema d'Allertamento nazionale per i Maremoti generati da sisma (SiAM)” sono state elaborate le mappe d'inondazione da tsunami che individuano le aree costiere italiane potenzialmente esposte a maremoti generati da terremoti. È possibile, in merito, consultare il seguente link: https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaDettaglioAtto/originario?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2017-06-05&atto.codiceRedazionale=17A03755 .	Non valutabile in sede di RA.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito

	31.2	<p>Le mappe prodotte sono visualizzabili sul Geoportale del Servizio Geologico di ISPRA: http://sgi2.isprambiente.it/tsunamimap/.</p> <p>Tali mappe rappresentano le migliori informazioni a disposizione sulla base dei dati fruibili a livello nazionale e saranno progressivamente aggiornate. Al momento sono disponibili elaborazioni di dettaglio delle zone di allertamento per le Regioni Calabria, Sicilia, Basilicata, Puglia, Campania, Liguria e Lazio. Come si può vedere tutte le aree portuali in progetto ricadono in Zone di allertamento.</p> <p>La piattaforma SiAM è stata recentemente testata nella provincia di Latina nell'ambito dell'esercitazione di protezione civile TSUNEXTT (http://www.ingv.it/en/tag/tsunextt) per emergenza legata ad un maremoto generatosi a seguito di un terremoto di magnitudo 7.0 al largo delle coste calabresi. Analoghe esercitazioni dovrebbero, a breve, essere effettuate per le provincie di Roma e Viterbo.</p> <p>Anche se non è ancora disponibile una simulazione modellistica per maremoti indotti da eruzioni vulcaniche e/o frane sottomarine, si ritiene utile l'inserimento di un paragrafo dedicato alla descrizione, localizzazione e stato di attività degli apparati vulcanici dell'area tirrenica. Oltre alle numerose informazioni disponibili in letteratura sul vulcanismo attivo sabaereo, un atlante degli apparati sommersi è disponibile al sito: http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/periodici-tecnici/memorie-descrittive-della-carta-geologica-ditalia/atlante-delle-strutture-vulcaniche-sottomarine-italiane</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
33		<p><u>Osservazione n. 7.5 - Cambiamenti Climatici</u> Rif. RP – Rapporto preliminare Nel paragrafo concernente i cambiamenti climatici (pagg. 80 – 81) non è fatto alcun cenno all'innalzamento del livello del mare, che, tra i fenomeni legati alle variazioni climatiche è, a medio e lungo termine, quello più impattante sulle opere previste.</p> <p>Si raccomanda di prendere in considerazione tale aspetto anche facendo riferimento a quanto pubblicato da ENEA http://eai.enea.it/archivio/anno-2016/dopo-la-cop21/variazioni-relative-del-livello-dei-mari e da INGV http://www.savemedcoasts.eu/.</p>	Non valutabile in sede di RA.	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
34		<p><u>Osservazione n. 7.6: Caratterizzazione geologico-strutturale e geomorfologica</u> Rif. RP – Rapporto preliminare Si rileva l'assenza della caratterizzazione geologico-strutturale e geomorfologica dell'area marina antistante la costa laziale, base conoscitiva indispensabile per una corretta pianificazione degli</p>	Non valutabile in sede di RA.	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>

	interventi in termini sia di potenziale pericolosità geologica sia di svalutazione del livello di alterazione della naturale tendenza evolutiva del litorale.		
35	<p><u>Osservazione 8.1 – Aspetti sulla Valutazione di incidenza ambientale</u> Rif. RP – Rapporto preliminare 5.7.2 - Biodiversità e reti ecologiche 6 - Bozza di indice del rapporto ambientale</p> <p>Si evidenzia che il Piano, nell'ambito della sua Valutazione ambientale Strategica (VAS), anche alla luce delle nuove linee Guida “Linee guida nazionali per la Valutazione di Incidenza – Direttiva 92/43/CEE “HABITAT” articolo 6, paragrafi 3 e 4”, pubblicate nella Gazzetta Ufficiale del 28/12/2019, Serie Generale n. 303, dovrà essere sottoposto a Valutazione d'Incidenza (VInCA), in base alle metodologie illustrate nel documento “VAS – Valutazione di Incidenza Proposta per l'integrazione dei contenuti” del settembre 2011. Le analisi di VAS e di Vinca dovranno trattare la tematica della biodiversità con riferimento non solo alla flora e alla fauna terrestre e di acqua dolce, anche a quelle di ambiente marino. Così come previsto dalla normativa (art. 5 del DPR 357/1997, così come modificato e integrato dall’art. 6 del DPR 120/2003), dovrà essere predisposta la Valutazione di Incidenza (VInCA), poiché dal RP si evince l’interferenza del Piano con la Rete Natura 2000.</p> <p>L'ambito di applicazione della VInCA riguarda i siti direttamente interessati dalle azioni del Piano e siti non direttamente interessati ma che possono subire ripercussioni negative. Ai fini della VInCA, i Siti potranno essere raggruppati secondo criteri riconducibili alla normativa nazionale o comunitaria (quali macrocategorie di riferimento degli habitat, unità biogeografiche, tipologie ambientali individuate dal D.M. 17 ottobre 2007) oppure, se il numero dei Siti lo consente, potranno essere considerati singolarmente.</p>	<p>È stata trasmessa una Valutazione di Incidenza inerente Cala dell’Acqua così come richiesto dalla <i>Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica</i> prot. 0223139 del 04.03.2022.</p> <p>Sono state predisposte delle Valutazioni di incidenza per i siti di Tarquinia, Ladispoli, Terracina così come richiesto dalla Direzione Regione Ambiente della Regione Lazio con nota prot. n. 0357573 dell’11.04.2022.</p>	<p>L’AP ha riscontrato acquisendo il parere in argomento.</p>
36	<p><u>Osservazione 9.1 - Contenuti dell’indice del RA</u> Rif. RP – Rapporto preliminare</p> <p>36.1 Il futuro RA è chiamato a recepire i contenuti del RP, le osservazioni, le richieste di approfondimento emerse in fase di <i>scoping</i>. Descriverà e valuterà i potenziali impatti significativi sull'ambiente che potrebbero insorgere dall'adozione del piano e dalle azioni da esso previste nell'ambito territoriale di influenza, nonché le ragionevoli alternative</p>	<p>Il RA risulta composto da : Rapporto Ambientale_Parte I Rapporto Ambientale_Parte II_Schede SNT_Sintesi non Tecnica VINCA ALLEGATE</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito con particolare riferimento alla</p>



	36.2	<p>progettuali in considerazione degli obiettivi di sostenibilità ambientali fissati per quell'ambito di influenza.</p> <p>Per le valutazioni di coerenza esterna si consiglia l'utilizzo di matrici apposite che evidenzino in modo esaustivo l'analisi del grado di correlazione tra gli interventi previsti a piano ed i pertinenti piani di settore vigenti nello stesso ambito territoriale di influenza.</p> <p>Inoltre, si ritiene opportuno segnalare che l'elemento "Mobilità e trasporti" non sembra attenersi alle componenti ambientali che la VAS deve analizzare, quanto piuttosto i potenziali impatti significativi che le azioni di piano riferite al sistema della mobilità possono avere nei confronti dell'ambiente.</p> <p>L'Allegato VI "Contenuti del Rapporto ambientale di cui all'art. 13" alla parte secondaria del D.lgs. 152/2006, identifica le seguenti componenti ambientali: biodiversità, popolazione, salute umana, flora e fauna, suolo, acqua, aria, fattori climatici, beni materiali, patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, paesaggio e l'interrelazione tra di essi.</p>		<p>considerazione degli impatti "significativi"</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
	36.3	<p>Dovranno essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi. Come già indicato in premessa, con riguardo alle componenti ambientali che non saranno considerate nell'analisi di contesto e nella valutazione degli effetti, andrà fornita motivazione di tale esclusione dall'analisi di contesto.</p> <p>Nel caso del redigendo Piano in esame, la procedura di VInCA (ai sensi dell'art. 5 del DPR n. 357/1997 e ss.mm.ii.) è integrata alla VAS, ai sensi dell'art. 10 comma 3 del D.lgs. 152/2006.</p> <p>Il RA conterrà gli elementi di cui all'Allegato G al DPR n. 120 del 12 marzo 2003 "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche".</p> <p>Si suggerisce di dedicare un capitolo alla VInCA o un allegato specifico.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
	36.4	<p>Ai fini dell'analisi e della valutazione delle interferenze potenziali tra gli habitat e le azioni di piano, potrebbe essere utile raggruppare i detti habitat/siti per gruppi omogenei attraverso macro-categorie di riferimento. Il vantaggio risiede nel fatto di avere una semplificazione</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di</p>



	<p>procedurale dell'analisi delle interferenze fornendo per una data azione di piano, indirizzi comuni anche in termini di misure di compensazione da adottare.</p> <p>Il RA dovrà contenere, inoltre, rispetto a quanto indicato nella proposta di indice:</p> <ul style="list-style-type: none">✓ il documento di Sintesi non tecnica, redatto secondo un linguaggio semplificato e comprensibile per favorire la consultazione da parte del pubblico ovvero da coloro che potrebbero essere interessati dagli effetti ambientali che potrebbero derivare dall'adozione del piano;✓ la descrizione delle alternative progettuali;✓ le misure di mitigazione e compensazione degli impatti residui significativi;✓ la valutazione degli effetti del Piano dovrà indicare la metodologia adottata, gli indicatori di valutazione ed esplicitarne i risultati;✓ il Piano di monitoraggio dovrà assicurare il controllo degli impatti significativi sull'ambiente e la verifica mediante controllo sugli indicatori ambientali del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale prefissati.		<p>considerazione contributo fornito del</p>
--	---	--	---

ALLEGATO N.3			
ESAME OSSERVAZIONI			
		RISCONTRO AP	VERIFICA AC
1) Comune di Sabaudia			
prot. n.36231 del 22/8/2021, acquisita al prot. n.680441 del 24/8/2021;			
1	<p>la procedura di VAS relativa al “Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale” non può prescindere dalla più generale pianificazione di tutta la portualità della Regione Lazio che comprenda sia i porti esistenti (indipendentemente dalla competenza e funzione) che quelli in corso di realizzazione e/o d’ampliamento;</p> <p>il Rapporto Preliminare non considera gli effetti di opere programmate (ampliamento del Porto di Anzio), il cui molo foraneo già interferisce con la dinamica costiera a nord e, soprattutto, a sud del promontorio di Anzio tra Capo Portiere e Torre Paola (promontorio del Circeo), dove la modifica del trasporto solido litoraneo ha comportato e comporta un evidente danno della duna quaternaria;</p>	<p><i>Come già contro dedotto alle osservazioni del comune di Sabaudia prot. n. 0183254 del 02.03.2020, in cui già si evidenziavano le problematiche inerenti agli impatti a seguito dell’ampliamento del Porto di Anzio sulla dinamica costiera, il Piano Porti definisce solo le scelte localizzative per lo sviluppo dei porti turistici individuati nelle macroaree indicate.</i></p>	<p>Il RA dovrà fornire maggior dettaglio nel merito delle considerazioni effettuate.</p>
2	<p>Si deve, peraltro, riconoscere la correttezza di analisi sugli effetti dannosi e permanenti che potrebbero derivare dalla realizzazione del porto di Foce Verde, in Comune di Latina, rispetto al quale si condivide l’ipotesi “Alternativa1” di potenziamento del porto canale di Rio Martino, i cui effetti relativi all’opera rigida a mare possono ritenersi consolidati ed attenuabili attraverso un piano di dragaggio sistematico dell’area di foce e riutilizzo delle sabbie a ripascimento.</p>	<p>Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM4Latina_10635</i> ed in particolare i paragrafi 7.2 e 8, che evidenziano come a causa delle criticità rilevate la proposta localizzativa di Foce Verde non sia compatibile con lo stato dei luoghi.</p> <p>In relazione alle considerazioni fatte l’alternativa 1 proposta a quella di Piano, di riqualificazione del Porto Canale esistente di Rio Martino, è stata prescelta poiché in grado di superare le criticità rilevate.</p>	<p>RECEPITO</p>



		La riqualificazione del Porto Canale di Rio Martino, infatti, fornirebbe senza alcuna nuova realizzazione portuale gravante su un sistema costiero già in crisi, l'opportunità di soddisfare l'esigenza del Comune di Latina e di Sabaudia di incrementare la disponibilità di posti barca.	
3	Alla luce di tali considerazioni, il Comune di Sabaudia ribadisce la propria contrarietà metodologica sull'esclusione dei porti esistenti dall'analisi VAS relativa al "Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale", in particolare all'ampliamento del Porto di Anzio per gli effetti nefasti che questa realizzazione avrebbe sull'assetto dunale del litorale del comune di Sabaudia e quindi del Parco Nazionale del Circeo.	Il porto di Anzio non è oggetto delle proposte di Piano, la CAPO D'ANZIO S.P.A. ha un atto di Concessione n. 6586 di repertorio in data 21/09/2011, con scadenza 21/09/2066.	RECEPITO
4	La costa pontina, in particolare il tratto tra Foce Verde e il Promontorio Circeo, è interessata da alcuni decenni da devastanti fenomeni di erosione costiera, determinati principalmente dalla progressiva diminuzione del trasporto solido lungo la costa laziale a sud del Tevere per l'apporto sempre più scarso dei sedimenti fluviali oltre che per la deviazione e l'intercettazione dei flussi detritici operati dagli sbarramenti delle dighe foranee dei porti. Nel tempo si sono prodotti gravi arretramenti delle spiagge (con forte accelerazione dei fenomeni a seguito della realizzazione di opere aggettanti in mare) e il progressivo smantellamento della duna costiera. Nel tratto di litorale tra Rio Martino e la località "Bufalara" per oltre due chilometri è completamente scomparso il versante a mare della duna: in zona la già strada provinciale (lungomare pontino) è stata pressoché cancellata (dagli anni '80	Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica. Gli studi saranno oggetto di fasi successive quando saranno disponibili dei progetti delle infrastrutture. Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.	Il RA dovrà fornire maggior dettaglio nel merito delle considerazioni effettuate, con particolare riferimento alla valutazione della significatività degli impatti sulle componenti richiamate.



il traffico è interrotto). In questo tratto di litorale una mareggiata di elevata violenza potrebbe produrre lo sfondamento della duna e l'invasione del mare nei retrostanti acquitrini con elevati danni di carattere ecologico. In molti tratti successivi (verso sud) la duna è arretrata fin nei pressi della strada lungomare pontino ed è in continuo disfacimento. Di fronte a tali condizioni di progressivo dissesto geomorfologico della duna costiera l'Autorità di Bacino Regionale ha classificato nel PAI (Piano di Assetto Idrogeologico) il tratto di litorale facente parte del Parco Nazionale del Circeo, compreso tra Rio Martino e Torre Paola, "ad attenzione per frana"; in particolare un tratto di duna nella zona della villa del famoso scultore Emilio Greco è stato classificato "a pericolo di frana molto elevato A(PA/RA)".

Un'eccezionale intensificazione dei processi erosivi nella costa pontina si è verificata a seguito della realizzazione a Foce Verde, a fine 2007, di un ripascimento protetto da pennelli e una scogliera sommersa.

L'opera ha prodotto deviazioni delle correnti marine e forti modifiche della batimetria e della morfologia dei fondali. Le mareggiate immediatamente successive all'intervento hanno causato a sud dell'opera forti arretramenti, la scomparsa di tratti di arenile e la demolizione di stabilimenti, tra cui quello della Polizia di Stato.

Nell'autunno-inverno 2008 – 2009 le mareggiate che si sono susseguite hanno spostato ancora più a sud i processi di erosione marina, incrementati anche dalla realizzazione di altri tre pennelli a Foce Verde. Negli anni successivi l'erosione dei fondali e la scomparsa



delle barre sabbiose, importanti ai fini della mitigazione del moto ondoso durante le mareggiate, si è estesa al tratto fino a Torre Paola, ed ha causato la completa distruzione dello stabilimento balneare dell'Hotel "Le Dune" e l'asportazione di lunghi tratti di arenile.

Nelle "Linee Guida per la redazione del piano dei porti e delle coste della Regione Lazio" (approvate nel novembre 2011 e revisionate nel gennaio 2012), in ordine agli intensi processi di erosione che colpiscono la costa pontina, si rileva (Capitolo 6. SOSTENIBILITA' AMBIENTALE a pag. 93) che: "Le dinamiche sedimentarie del tratto di linea di costa tra la foce del Moscarello e il Promontorio del Circeo, avranno sicuramente notevoli influssi negativi sulla biodiversità presente, in quanto l'erosione delle dune comprese nel SIC IT6040018 Dune del Circeo potrà spingersi fino al tratto di coste prospiciente il lago dei Monaci ma anche cancellare in maniera irreversibile ambienti ricompresi nella Direttiva "Habitat" attraverso *la distruzione del substrato ove questi si sviluppano, quali: 2250 Dune costiere con Juniperus spp; 2210 Dune fisse del litorale (Crucianellion maritimae); 2270 - Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster; 2120 Dune mobili del litorale con presenza di Ammophila arenaria (dune bianche); 2110 Dune mobili embrionali. L'arretramento della linea di riva dovuta al fenomeno dell'erosione, causerà un peggioramento della già precaria situazione legata all'ingressione del cuneo salino nella falda d'acqua dolce presente. Ciò causerà indubbiamente la capacità riproduttiva delle querce e più in generale delle specie vegetali igrofile presenti*



nel SIC IT6040014 Foresta Demaniale del Circeo, con specifico riferimento agli Habitat 9280 Boschi di Quercus frainetto; 3170 Stagni temporanei mediterranei e 9180 - Frassineti termofili a Fraxinus Angustifolia. La salinizzazione della falda potrebbe avere inoltre conseguenze per i fragili ambienti erbacei presenti nei campi intorno ai laghi di Fogliano, Monaci, Caprolace e Pantani d'inferno e nell'area ricompresa nella ZPS IT6040015 Parco Nazionale del Circeo che rappresentano importanti aree di alimentazione e sosta per molte specie animali, in particolare di avifauna".

Circa il tratto di costa Latina – Minturno le stesse Linee Guida prevedono che: "la realizzazione di nuove strutture aggettanti in mare accentuerebbe una situazione già di grave instabilità della linea di costa dovuta all'interruzione dell'alimentazione della sabbia da nord. Alla luce di quanto esposto, la *realizzazione di opere portuali a mare potrebbe arrecare un grave pregiudizio alla tutela degli arenili lungo la costa in esame, sia per l'occupazione fisica del porto stesso, in ambito molto esteso, sia per gli effetti sull'erosione e sull'integrità delle dune e sugli habitat umidi del Parco Nazionale del Circeo e dei SIC cod. IT60000 11 (Torre Astura) e cod. IT60000 12 (fondali tra Capo Portiere e Caprolace)*".

Non vi può essere, pertanto, dubbio alcuno che le opere portuali previste per l'ampliamento del porto di Anzio potrebbero avere gravi incidenze su Torre Astura (distante poco più di 12 km da Capo d'Anzio) e sulla costa pontina a sud, almeno sino al promontorio del Circeo.



Su tale opera da decenni la comunità scientifica, formata da docenti universitari, ingegneri esperti di dinamica dei litorali, geologi, ha fatto rilevare l'estrema pericolosità per la stabilità delle dune e delle spiagge pontine, dei siti di importanza comunitaria degli habitat Natura 2000 presenti lungo la fascia costiera pontina. I rilevanti impatti che si produrrebbero sulla costa pontina, ove tale opera dovesse essere realizzata, sono stati valutati già negli anni '80 dallo Studio Volta di Savona per conto della Regione Lazio, nello "Studio Generale sul regime delle coste laziali e isole pontine" (pubblicato nel 1985); documento di tipo interdisciplinare, di grande valore tecnico scientifico, ancora oggi oggetto di consultazione da parte di tecnici del settore. A seguito di tale Studio, su richiesta della Provincia di Latina, è stato elaborato, sempre dallo Studio Volta, "Il Progetto Generale di riequilibrio della spiaggia tra Foce Verde e Torre Paola". Nella Relazione Tecnica consegnata nel febbraio del 1990 all'Amministrazione Provinciale di Latina, a pag. 50 dell'Estratto, con riferimento al progetto di un nuovo molo foraneo ad Anzio, si valutava che: "Le conseguenze di tale realizzazione sul regime delle spiagge a Sud, alla luce di quanto emerge dallo Studio Generale e dal presente, sarebbero disastrose. L'opera bloccherebbe per molti anni ogni apporto di sabbia da Nord". Va precisato che, a quel tempo, il progetto dell'ampliamento del porto riguardava la realizzazione di un molo della lunghezza di 270 mt., mentre quello del nuovo progetto approvato ha un andamento curvilineo e la lunghezza



	<p>di 694 m. e soprattutto risulta aggettante di oltre 400 metri dall'attuale configurazione.</p> <p>Il Piano, per quanto detto, è omissivo sull'analisi dell'impatto sulla costa pontina dell'erosione costiera, soprattutto per l'ampliamento del molo foraneo del porto di Anzio, e della valutazione degli effetti sulla duna quaternaria (che consente il delicatissimo equilibrio del sistema dei quattro laghi costieri e del reticolo scolante della bonifica) inserita nelle aree protette del Parco Nazionale del Circeo (EUAP0004), nella Zona RAMSAR e nei diversi siti Natura 2000 (SIC IT6030048, SIC IT6030049, SIC IT6040018, SIC IT6040012, SIC IT6040013, ZPS IT6040015), designati Zone Speciali di Conservazione con Decreto Ministero Ambiente del 2/8/2017.</p>		
5	<p>Pertanto, non si comprende come il Piano dei Porti del Lazio (minori o maggiori che siano) possa omettere di valutare ancora una volta gli effetti dell'ampliamento del porto di Anzio sulla costa pontina, ed ignorare che tale progetto manca della valutazione ambientale.</p> <p>Per converso, si condivide la previsione del Piano circa la insostenibilità ambientale del previsto porto a Foce Verde, per l'evidente contrasto con le indicazioni delle Linee Guida della Regione e dello studio regionale per la Ricostruzione e Difesa del Litorale compreso tra Capo Portiere e Torre Paola sopra riportate.</p> <p>Come si è detto in precedenza l'opera di ripascimento rigido aggettante in mare ha prodotto negli anni una grave destabilizzazione della costa pontina fino al Circeo (deviazioni delle correnti marine e forti</p>	<p>Il porto di Anzio non è oggetto delle proposte di Piano, la CAPO D'ANZIO S.P.A. ha un atto di Concessione n. 6586 di repertorio in data 21/09/2011, con scadenza 21/09/2066.</p> <p>Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM4Latina_10635</i> ed in particolare i paragrafi 7.2 e 8, che evidenziano come a causa delle criticità rilevate la proposta localizzativa di Foce Verde non sia compatibile con lo stato dei luoghi.</p> <p>In relazione alle considerazioni fatte l'alternativa 1 proposta a quella di Piano, di riqualificazione del Porto Canale esistente di Rio Martino, è stata prescelta poiché in grado di superare le criticità rilevate.</p> <p>La riqualificazione del Porto Canale di Rio Martino, infatti, fornirebbe senza alcuna</p>	RECEPITO



	modifiche della batimetria e della morfologia dei fondali).	nuova realizzazione portuale gravante su un sistema costiero già in crisi, l'opportunità di soddisfare l'esigenza del Comune di Latina e di Sabaudia di incrementare la disponibilità di posti barca.	
2) Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Direzione Marittima Civitavecchia: nota prot. n.23818 del 24/8/2021, acquisita in pari data al prot. n.680803;			
6	Comune di Formia L'alternativa di piano proposta recepisce il progetto di ampliamento del porto, mediante la realizzazione di una nuova grande darsena esterna a quello esistente. Con riguardo agli aspetti ambientali di competenza è necessario tenere in considerazione eventuali interferenze delle opere previste con la dinamica costiera ed armonizzare la soluzione progettuale con le previsioni del Piano Regolatore Portuale della Città di Formia, la cui fase di approvazione è soggetta agli esiti finali della procedura VAS all'esame.	L'ampliamento del Porto di Formia oggetto di Piano non è stato previsto nel Piano Regolatore Portuale (la cui proposta di deliberazione è stata approvata con DCC n.07 del 03.03.2021) che definisce solo il riassetto delle funzioni esistenti. Si è integrato il PRP con un elaborato con l'indicazione della proposta dell'area. Il consiglio comunale sta adattando il PRP al Piano Porti che è lo strumento sovraordinato, con una nuova delibera. Inoltre, il PRP dovrà essere sottoposto ad apposita procedura di VAS che terrà conto del presente procedimento.	La AP in sede di riunione di valutazione ha concordato di prendere in considerazione il suggerimento della Direzione Marittima di Civitavecchia
7	Comune di Minturno Si prende atto, condividendole, delle criticità ed incompatibilità idrauliche, ambientali e logistiche emerse per la realizzazione di una nuova infrastruttura portuale presso la foce del fiume Garigliano. Ritenuta tuttavia la suddetta infrastruttura indispensabile per un miglioramento complessivo dell'area in questione e tenuto altresì conto della inadeguatezza delle attuali strutture portuali esistenti presso il centro abitato di Scauri, si condivide la necessità di individuare, d'intesa con la	Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM7 Minturno_10638</i> ed in particolare i paragrafi 7.2 e 8, che evidenziano come a causa delle criticità rilevate la proposta localizzativa in destra idraulica presso la foce del fiume Garigliano non sia compatibile con lo stato dei luoghi per gravi criticità idrauliche. Pertanto, fermo restando la necessità che l'area venga dotata di un'infrastruttura portuale perché ne è privo un ampio tratto	RECEPITO La proposta localizzativa è stata stralciata



	Civica Amministrazione di Minturno, altra ipotesi localizzativa di più conveniente attuazione.	del litorale, si dovrà valutare un'altra ipotesi localizzativa in accordo con l'Amministrazione Comunale.	
8	<p>Porto di Ventotene Interventi previsti nella FASE 1 del PRP.</p> <p>a. Imboccatura: si evidenzia come la nuova progettualità dell'imboccatura portuale (creazione di un molo sottoflutto in allineamento con la diga di sopraflutto nonché di segnalamenti marittimi più efficienti), costituirà un vantaggio per i livelli di sicurezza generale del porto Nuovo, in favore della piena operatività degli ormeggi come pure di tutte le altre attività marittime che si svolgono all'interno degli specchi acquei portuali. La detta area, infatti, presenta, ad oggi, alcune criticità sia per le fasi di manovra di ingresso ed uscita dal porto (a causa del crollo della scogliera esistente sul versante di ponente, con scogli e massi parzialmente affioranti) sia per gli aspetti di parziale protezione che l'attuale assetto infrastrutturale offre nei confronti delle unità ormeggiate ed anche delle installazioni presenti all'interno dell'ambito portuale.</p> <p>b. Realizzazione di due pontili galleggianti: l'installazione di tali elementi strutturali andrà a determinare una maggiore regolarità delle attività svolte in quell'area portuale; l'obiettivo, infatti, è quello di utilizzare un pontile (con possibilità di attracco solo sul lato di N-W) come elemento di separazione tra gli spazi destinati alla balneazione ed il corridoio di lancio delle unità utilizzate dal Circolo Velico; l'altro pontile, invece, (con possibilità di attracco su entrambi i lati) sarà utilizzato per l'ormeggio delle unità dei residenti ed anche del</p>	La proposta localizzativa PM9 di Ventotene che prevedeva l'ampliamento dell'attuale Porto è stata stralciata. Infatti, tale proposta, non essendo stata oggetto della procedura sin dalle prime fasi, non è stata posta all'esame dei Soggetti Competenti in materia Ambientale nella fase di consultazione e risultando priva dei loro pareri/contributi allo stato attuale non è risultata valutabile. Un'ulteriore proposta localizzativa potrà essere oggetto di una valutazione specifica di modifica al Piano dei Porti.	NON NECESSITA RISCANTRO



Circolo Velico; tale soluzione progettuale appare condivisibile sia per la nota problematica, già affrontata, connessa all'assenza di ormeggi per le unità da diporto utilizzate dai residenti sia per ciò che attiene ad una migliore fruibilità della spiaggia di Cala Rossano che, in tale maniera, risulterebbe di maggior godimento per l'utenza balneare (in quanto utilizzabile per tutta la sua estensione).

c. Realizzazione di un pontile per agevolare le operazioni di bunkeraggio: attualmente il distributore di carburante è ubicato su di un sedime in parte roccioso ed in parte caratterizzato da un esiguo banchinamento; indubbiamente, la nuova proposta di infrastrutturazione andrebbe ad ottimizzare le operazioni di rifornimento delle unità navali, in favore di una maggiore sicurezza di tali delicate attività; tuttavia, l'incremento di quest'area portuale, prevista in una fase successiva (FASE 3 del PRP), con lo scopo di poter consentire l'attracco delle navi merci/traghetti necessita di un'attentamente valutazione, per ciò che attiene agli aspetti di sicurezza. Infatti, si evidenzia come quella zona portuale, fermo restando l'efficacia della protezione offerta dalla nuova imboccatura e dal molo di sopraflutto, risulti esposta ai venti di levante oltre ad essere molto ridossata ad una zona rocciosa; tale circostanza potrebbe determinare, in presenza di forte vento e moto ondoso consistente, delle difficoltà nelle manovre delle navi di maggiore dimensione, in un contesto di acque ristrette; pertanto, tale adeguamento infrastrutturale, in linea di massima, appare conveniente al miglioramento delle attività portuali, purché il naviglio che vi approdi



sia idoneo dal punto di vista delle caratteristiche costruttive ed anche compatibile con la conformazione della zona in esame; ciò al fine di evitare potenziali eventi pregiudizievoli per la sicurezza della navigazione nonché per il pregiato ambiente marino e costiero. Interventi previsti nella FASE 2 del PRP.

Nuova disposizione unità veloci: l'installazione di un pontile (in zona adiacente a quella dell'ormeggio dei traghetti) per la ricezione delle navi HSC appare una soluzione accettabile sia per gli aspetti di sicurezza che per quelli di destinazione d'uso delle aree portuali; la presenza di un pontile adeguato alle caratteristiche tecniche/costruttive delle unità veloci, consentirebbe una gestione più sicura sia dello stazionamento delle unità navali stesse sia del flusso di passeggeri; tale installazione andrebbe ad ottimizzare, al contempo, anche la funzionalità degli approdi, liberando spazi vitali sulla banchina di sopraflutto da destinarsi ad altri scopi (ex. Uso diportistico o turistico ricreativo), ammortizzando così l'attuale esiguità di aree disponibili alla sosta/ormeggio delle unità da diporto, particolarmente evidente soprattutto nel periodo estivo.

Interventi previsti nella FASE 3 del PRP.

In riferimento agli interventi previsti nell'ultima fase della pianificazione che, in particolare, prevedono la realizzazione di un nuovo attracco per le navi merci/traghetti in località Cala Rossano, la creazione di una banchina per la logistica ed un possibile ampliamento generale del porto (per favorire principalmente il diporto nautico), si renderà



	<p>necessaria un'attenta disciplina delle varie attività connesse (anche attraverso l'emanazione di idonee ordinanze);</p> <p>infatti, specialmente nella zona portuale di Cala Rossano, si svolgeranno numerose e concomitanti attività (sbarco passeggeri, bunkeraggio e traffico veicolare), la cui esecuzione è indubbiamente subordinata alla messa in sicurezza ed al miglioramento dell'attuale rischio idrogeologico (elevato/molto elevato), nonché alle valutazioni che saranno assunte in sede di VAS.</p> <p>Per quanto sopra esposto, si esprime parere favorevole all'attuazione del piano regolatore in esame, trattandosi di interventi che, in via del tutto previsionale, permetteranno al suddetto sistema portuale di divenire maggiormente agibile.</p>		
3) Parco Nazionale del Circeo: nota prot. n. 4671 del 20/8/2021, acquisita al prot. n.685605 del 26/8/2021;			
9	<p>pg.9 del RA - si riferisce che la valenza del Piano dei Porti è esclusivamente quella di individuare le aree e i siti necessari ai fini di soddisfare la domanda portuale turistico/ricettiva esistente e a pag. 14 RA - si riferisce che " ... il presente rapporto ambientale è relativo alle sole previsioni localizzative di piano e le valutazioni tipologiche, dimensionali sui servizi ecc vengono rinviate ai procedimenti autorizzativi ambientali delle singole localizzazioni portuali."</p> <p>A questo proposito si ritiene però che nelle previsioni di un piano di porti e approdi gli aspetti tipologici e dimensionali sui servizi debbano essere comunque importanti e considerati in modo da contestualizzare l'infrastruttura e il suo inserimento nell'ambiente e anche le interazioni con lo stesso e di conseguenza</p>	<p>Si conferma quanto riferito nel RA, per gli aspetti tipologici e dimensionali si rimanda ad una fase successiva in cui saranno disponibili i progetti che saranno oggetto di VIA.</p>	<p>il RA indica che "Le dimensioni dei nuovi porti/approdi indicati sono compresi tra i 300 e i 500 posti barca". Nel RA si ritiene utile esplicitare le modalità di perseguimento dell'obiettivo generale "Soddisfare le necessità economiche, sociali e ambientali della collettività"</p>



	con una valutazione più approfondita a riguardo gli aspetti della VInCA da predisporre in ambito VAS.		
10	<p>pg.21 RA - a riguardo la verifica degli obiettivi ambientali (in particolare con quelli della Strategia marina di cui alla Direttiva 2008/56/CE) si riferisce che non questi vengono analizzati nel RA in quanto si <i>"si ritiene opportuno rinviare tale analisi a fasi successive poiché il presente rapporto ambientale è relativo alle sole previsioni localizzative di piano e le valutazioni tipologiche, dimensionali sui servizi ecc vengono rinviate ai procedimenti autorizzativi ambientali delle singole localizzazioni portuali."</i></p> <p>A tale proposito, qualora non si analizzi tale elemento, risulta un po' deficitaria l'analisi della coerenza esterna.</p>	Si conferma quanto riferito nel RA.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
11	<p>pg. 28 RA - per quanto riguarda gli indicatori ambientali previsti per il monitoraggio. Considerato che tali elementi servono a svolgere l'attività di <i>monitoraggio</i> che " ... <i>assicura il controllo degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive ...</i> ".</p> <p>L'indicatore I.13 Occupazione Rete Natura 2000 andrebbe meglio enunciato poiché così non sembra rappresentare alcun dato. Inoltre, andrebbe chiarito cosa si intenda per "Qp". Inoltre, andrebbero analizzate le interferenze non solo "dirette" per occupazione di suolo di habitat ma anche quelle con le specie (es. <i>Caretta caretta</i>; Tursiope, <i>Pinna nobilis</i>)</p>	Si conferma quanto riferito nel RA, per gli aspetti tipologici e dimensionali e gli impatti si rimanda ad una fase successiva in cui saranno disponibili i progetti che saranno oggetto di VIA.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito



	<p>Inoltre sia tra gli indicatori che negli aspetti di analisi delle coerenze con normative di settore sarebbe opportuno inserire anche quelli che considerino l'aspetto relativo ai rifiuti, tenendo conto che la creazione di nuove infrastrutture portuali anche in fase di esercizio vanno ad incidere in maniera sensibile sul carico portante dei depuratori nonché dello smaltimento dei rifiuti solidi, punti critici soprattutto nell'ambito del contesto delle isole es. Ponza e Ventotene¹</p>		
12	<p>Di seguito alcune osservazioni in riferimento alle schede PM4; PM5; PM8; PM9</p> <p><i>Nell'ambito dell'analisi della coerenza interna</i></p> <p>- Per quanto riguarda l'Obiettivo di sostenibilità ambientale n.6 "<i>Favorire la localizzazione dei porti in aree degradate dal punto di vista ambientale e urbanistico, utilizzando la nuova infrastruttura come strumento di riqualificazione della stessa area.</i>" che viene sempre registrato nell'analisi con coerenza forte. Si deve sottolineare che tale considerazione - per cui la realizzazione di un'infrastruttura portuale sia strumento di riqualificazione della stessa area - può essere valida per l'aspetto paesaggistico ma non è detto che lo sia sempre e <i>sic et simpliciter</i> per quello ambientale, dipendendo infatti questo dalle modalità scelte progettuali e soprattutto impatti dovuti a un certo tipo e dimensione di fruizione dell'infrastruttura (vedasi ad esempio quanto sopra riferito a riguardo l'aspetto dei rifiuti)</p> <p><i>Nell'ambito dell'analisi della coerenza esterna</i></p> <p>- Non è chiaro perché non sia stata considerato anche il PTPR e perché non sia stata utilizzata una modalità</p>	<p>Si conferma quanto riferito nel RA, per gli aspetti tipologici e dimensionali e gli impatti si rimanda ad una fase successiva in cui saranno disponibili i progetti che saranno oggetto di VIA.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>



	<p>di verifica mediante matrice come fatto per la coerenza interna.</p> <p>In molti casi la classificazione di paesaggio del PTPR non è compatibile con la realizzazione delle infrastrutture portuali e quindi risulterebbe una non coerenza nella matrice di analisi.</p>		
13	<p>PM4 Latina Porto di Foce Verde</p> <p>Considerato che nella relativa analisi di Rapporto Ambientale (Rapp. Ambientale _Parte II_PM4 Latina_9752.pdf) si ritiene che la proposta di Piano non sia compatibile con lo stato dei luoghi e si propone quale alternativa il porto Canale di Rio Martino.</p> <p>Si ritiene doveroso sottolineare come la previsione di Piano dovrà tenere conto della natura (di riqualificazione ambientale) della progettazione approvata con il "Progetto Porto canale Rio Martino" di cui all' APQ del 2009 approvato con Decreto Presidente Regione Lazio n.30 del 04/02/2010 (pubblicato su BURL del 20/03/2010) e del successivo "Progetto di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del Progetto Definitivo Generale (PDG _2005) del Porto Canale Rio Martino" e non discostarsene (come invece proposto a pg. 37 dove si riporta " ... con eventuale ampliamento del Porto Canale di Rio Martino")</p>	<p>PM4 Per ciò che concerne la scelta localizzativa del Porto di Rio Martino invece che Foce Verde, le successive fasi progettuali saranno soggette a specifici procedimenti ambientali.</p>	<p>L'AP ha riscontrato, anche in sede di conferenza di valutazione.</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle valutazioni effettuate in ordine alle problematiche in argomento</p>



<p>PM8 Ponza Porto di Cala dell'Acqua. Nella relativa analisi di RA (Rapp. Amb._Parte II_PM8 Ponza_9756.pdf) non si riporta alcuna altra alternativa oltre a quella di piano; Si ritiene doveroso rappresentare come possibile alternativa da proporsi (come per altro fatto per la scheda di Latina) ci sia quella della già esistente "Cala di Feola" area che - come si legge dalla pagina del Portolano (Pagine azzurre)2 - È una cala naturale riparata da un molo parzialmente banchinato dove ormeggiano principalmente delle motobarche da pesca; le banchine non permettono l'ormeggio perché dissestate. La Cala è situata nella parte Nord occidentale dell'isola, 200 m a SSW di Punta Corte. Si può ancorare nella rada del porticciolo al riparo dai venti del II e III quadrante. Quindi un'area attualmente non utilizzata poiché presentante strutture che debbono essere sistemate. Area già urbanizzata rispetto a quella di Cala dell'Acqua e non necessitante di creazioni di ulteriori infrastrutture ex novo in una zona dove, per altro, non è compatibile sia con le previsioni del PRG vigente che del PTPR (come si evince nella scheda di RA stessa - pg.16 e pg. 18); Inoltre non tenendo in considerazione in questo RA la valutazione di possibili incidenze con Habitat e specie di Direttiva "Habitat" non si è tenuto conto - come invece comunque richiesto in ambito VAS nonché sottolineato nelle Linee guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio - a riguardo dell'interferenza negativa dovuta dall'ingente aumento dalla frequentazione nautica</p>	<p>PM8 l'alternativa di Cala Feola non risulta idonea in quanto vi è l'importante presenza dell'unica spiaggia nella zona nord dell'isola un valore che si intende preservare, nonché vi è la presenza delle peschiere romane e non ultimo di un centro abitato che si troverebbe congestionato dalla presenza della infrastruttura portuale vista anche la scarsa accessibilità al luogo. Si consideri inoltre che il moletto attuale non è assolutamente adeguato a ricreare il ridosso necessario alla realizzazione dell'infrastruttura. Inoltre, contrariamente a quanto affermato, non vi è una infrastruttura viaria che arriva alla spiaggia la cui eventuale realizzazione comporterebbe una forte trasformazione anche delle aree limitrofe a terra.</p>	<p>L'AP ha riscontrato</p>
---	--	-----------------------------------



delle aree portuali realizzate (nonché delle aree marine circostanti) , sull'habitat 1120* prioritario Praterie di Posidonie³, nonché sulle specie segnalate per le ZSC insistenti nell'area quali Caretta caretta; Tursiope, Pinna nobilis nonché Berta maggiore e minore.
Pertanto, si ritiene che in tal senso il RA debba procedere ad un approfondimento di analisi.

4) **Comitato No Parcheggio Arena Molo-Terracina:** PEC acquisita al prot. n.780306 del 30/9/2021;



1	<p>Si osserva che la gerarchia dei piani di programmazione, prevista dalla nostra legislazione, dà priorità ai piani sovraordinati come quello Regionale (di indirizzo generale) il quale detta gli indirizzi per i piani sotto ordinati di programmazione più puntuale come, ad esempio, i Piani regolatori portuali. Nello specifico nella sintesi non tecnica viene dichiarato che i piani regolatori dei porti di Formia, Terracina e Ventotene, poiché coerenti alle previsioni di piano generale potevano essere approvati prioritariamente al Piano dei Porti Regionale senza aver espletato autonoma procedura di VAS, e senza attendere che l'iter del piano generale, fosse espletata.</p> <p>Inoltre, i piani di Ventotene e Terracina, contemplano variazioni importanti dell'assetto originario, a cui a nostro avviso dovrebbero necessitare di approfondimenti tecnico ambientali all'interno di appositi procedimenti amministrativi dedicati.</p> <p>Al punto 4 RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE – COERENZA ESTERNA pagina 13</p> <p>Si fa presente che il Piano Territoriale Paesaggistico adottato con D.G.R. 556/2007. era già stato superato al momento della redazione della sintesi non tecnica datata maggio 2021, dal P.T.P.R Approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 5 del 21 aprile 2021 , pubblicato sul B.U.R.L. n. 56 del 1 O giugno 2021, Supplemento n. 2. A tal proposito si allega di seguito un estratto della Tavola B. del PTPR attualmente vigente.</p> <p>Come si può verificare l'intervento prevede il rispetto dei seguenti articoli delle Norme tecniche di attuazione del P.T.P.R: artt.:</p>	<p>Nel corso degli anni 2020/2021 i comuni di Ventotene, Formia e Terracina, al fine di dare attuazione di quanto previsto dall'art. 5, comma 1 bis della L. 84/94 e ss.mm.ii. e di disciplinare urbanisticamente le strutture portuali già esistenti in ambito demaniale marittimo e Comunale individuando le competenze amministrative Regionali e Comunali, hanno redatto e d'intesa con l'Autorità marittima e la Regione Lazio, hanno approvato "La presa d'atto della proposta "dei propri Piani Regolatori Portuali.</p> <p>Occorre sottolineare però che i Piani Regolatori Portuali sopraccitati, pur interessando alcune localizzazioni del Piano Porti Regionale, sono sotto ordinati al medesimo e saranno oggetto di apposita Valutazione Ambientale Strategica e conseguentemente non oggetto di questo Rapporto Ambientale così come riportato al Paragrafo 5 del <i>Rapporto Ambientale REV.1_Parte I_10662</i>.</p> <p>È stata aggiornata la valutazione della coerenza esterna del Piano al PTPR approvato con DCR n.5/2021.</p>	<p>La AP ha riscontrato</p>
---	--	--	------------------------------------



8 beni d'insieme bellezze panoramiche;
34 protezione delle coste marittime;
47 canali di bonifica agraria;
Inoltre, l'area del porto lambisce una fitta area di ritrovamenti di beni archeologici appartenenti ad epoca romana.
Per quanto concerne l'iter di approvazione dei Piani Regolatori Portuali, infine, si evidenzia che: l'iter di approvazione sia attualmente concluso solo per i porti di Formia e Ventotene, e non per quello di Terracina, e che i primi due non potranno comunque essere attuati prima del completamento e dell'approvazione da parte del Consiglio Regionale del Lazio del Piano dei Porti Regionale.
La mancanza di rispetto della gerarchia nelle pianificazioni, ha fatto sì che i piani regolatori portuali approvati non abbiano in alcun modo espletato la fase consultiva e partecipativa prevista dalla legge.
Come comitato operante da anni per la salvaguardia dell'area verde demaniale sita nella zona portuale di Terracina e oggetto da anni di mire dell'amministrazione comunale per la realizzazione di un parcheggio già oggetto di esposti, interrogazioni e pareri negativi degli enti preposti.
Porteremo all'interno del procedimento VAS del Piano dei Porti, le osservazioni che come cittadini avremmo il diritto di vedere valutate.



2	<p>C'è da evidenziare che nel Comune di Terracina esiste un'altra realtà portuale minore chiamata Porto Badino, insistente sull'omonimo canale. Questa area, sebbene definita nella pianificazione comunale come area integrata alle attività portuali, non risulta minimamente citata e considerata nel Piano dei Porti anche e soprattutto nel conteggio delle possibilità d'approdo della città. In tale area insistono da anni attività soprattutto diportistiche, di servizi turistici e di trasporto privati che nel tempo hanno visto un'espansione incontrollata anche di attività commerciali e cantieristiche lungo gli argini del canale. Si ritiene dunque che il numero di approdi disponibili su questo secondo porto canale e dei servizi offerti alla nautica, debbano essere conteggiati per il calcolo complessivo delle attività portuali insistenti sul territorio comunale e come tale debba essere oggetto di pianificazione e programmazione.</p>	<p>Porto Badino non è oggetto del presente Piano. Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica. Riguardo all'osservazione di conteggiare il già esistente Porto Badino come una delle possibilità di approdo della città, si precisa che il quadro esigenziale risulta già valutato nelle Linee Guida del 2011 – sulla base delle quali è stata redatta la proposta di Piano dei Porti Regionale - in cui è appunto già previsto l'utilizzazione di Porto Badino</p>	<p>Il RA dovrà aggiornare il quadro dell'offerta</p>
3	<p>Il Piano contempla l'ampliamento del porto con l'apertura di una terza darsena adiacente al canale del porto sulla sponda di levante in aggiunta alle due esistenti. Le due darsene esistenti sono interessate da importanti fenomeni di insabbiamento, tali fenomeni sono particolarmente importanti sulla darsena di ponente su cui insiste per altro la stazione del TPL con navi e traghetti da e per le Isole Pontine, che ogni giorno rischiano di arenarsi con i passeggeri a bordo. Stessa sorte hanno i pescherecci in entrata ed in uscita dal porto canale, e non vengono effettuati interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria da anni. Le banchine necessitano di interventi manutentivi e di essere dotate di</p>	<p>Le Osservazioni sono prevalentemente rivolte al PRP più che alla proposta di Piano. La mancata realizzazione di una darsena turistica contrasterebbe con il PRP e con la necessità di implementare i servizi necessari legati al diportismo nautico. L'area inoltre è urbanizzata nonché si sviluppa internamente alla fascia costiera non inducendo effetti negativi sulla costa. Le richieste attengono a scelte pianificatorie di competenza comunale, dunque non pertinenti alla presente procedura.</p>	<p>La AP ha riscontrato</p>



	<p>servizi essenziali quali elettricità ed acqua, oltre che di scarichi delle acque reflue e punti raccolta per i rifiuti. In sintesi, il porto ad oggi può considerarsi assolutamente carente dei servizi fondamentali e non si evince dal piano la volontà di riqualificazione e rigenerazione delle darsene esistenti, ma si concentra l'attenzione solo sulla nuova darsena che seppur verrà realizzata, nel frattempo condanna l'esistente allo stato d'abbandono in cui versa dagli anni settanta dello scorso secolo, si ritiene necessario quindi procedere preliminarmente all'adeguamento delle banchine esistenti.</p>	<p>Sarà cura dell'Amministrazione comunale e valutarle e tenerne conto nei successivi livelli di pianificazione.</p>	
4	<p>Il piano regolatore portuale in iter approvativo, concentra grande attenzione alla rigenerazione degli immobili di proprietà demaniale insistenti a terra per la realizzazione di una stazione marittima e dei relativi servizi, anche riconvertendo in parcheggio porzione dell'area demaniale denominata il Molo. Tale scelta contrasta con la necessità di alleggerire il traffico veicolare privato nella zona del porto già ampiamente congestionata nei mesi estivi.</p> <p>L'area in questione viene concessa al comune con finalità sportive turistiche e culturali, rappresentando al netto dello stato di abbandono in cui versa da anni per volontà dell'amministrazione, l'unica area verde in grado di ospitare manifestazioni con pubblico numeroso e negli anni ha ospitato parte della vita sociale, culturale ed economica della città.</p> <p>Ecco perché si chiede di valorizzare ed adeguare l'area allo svolgimento delle attività a cui è destinata senza scorporare particelle catastali da rilocalizzare altrove per mero adempimento urbanistico, sacrificando la finalità e la visione complessiva sulla</p>		<p>La AP ha riscontrato</p>



	tipologia di offerta culturale che uno spazio di quel tipo può offrire alla città.		
5	<p>IN RIFERIMENTO AL DOCUMENTO DOC. Doc.9753 Rapporto Ambientale - Parte 11-PMS Terracina</p> <p>2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE</p> <p>Si fa notare che quasi tutte le misurazioni per definire le distanze tra le varie aree sensibili e vincolate sono state prese dal centro a centro dell'area di intervento rispetto all'area vincolata a sensibile, questo comporterebbe una verifica non corretta poiché le distanze tra aree andrebbero verificate da perimetro a perimetro.</p> <p>Si chiede quindi di poter verificare tutte le distanze da perimetro a perimetro.</p>	Anche misurando le distanze tra le aree sensibili e vincolate da perimetro a perimetro non vi sono variazioni significative rispetto alla misurazione riportata nel Rapporto Ambientale.	L'AP ha riscontrato Il RA dovrà recepire l'indicazione, anche in ordine alle valutazioni di impatto
5) Associazione Europa Verde – PEC acquisita al prot. n.774965 del 29/9/2021, controdedotta in sede di conferenza di valutazione come da esiti trasmessi con nota prot. n. 0192297 del 25/02/2022			
1	<i>1. Le aree destinate da PRG comunale a verde pubblico ed in particolare l'area della Pineta e l'arena del Molo adiacente alla zona destinata dal PRP a servizi portuali chiediamo che continuino a conservare, senza variazioni, la loro destinazione d'uso e sarebbe opportuno che venissero riqualificate ed attrezzate destinando, vista l'esiguità delle aree verdi, anche l'area residua all'interno della zona servizi (in cui è prevista la creazione della nuova stazione marittima) a zona verde.</i>	<p>Le richieste attengono a scelte pianificatorie di competenza comunale, dunque non pertinenti alla presente procedura;</p> <p>sarà cura dell'Amministrazione comunale valutarle e tenerne conto nei successivi livelli di pianificazione</p>	L'AP ha riscontrato
2	<i>Chiediamo che sia posta particolare attenzione, per i numerosi elementi di criticità, alla progettazione della mobilità, in tutte le sue componenti: trasporto marittimo, trasporto pubblico locale, trasporto interurbano, trasporto privato, ciclabile, pedonale, etc., all'interno dell'area portuale, come fondamentale cerniera tra il mare e la terraferma. Una zona portuale infatti è per</i>	Autorità competente e Autorità Procedente concordano sul recepimento dell'osservazione, attraverso ulteriori approfondimenti sul tema della mobilità	DA RECEPIRE NEL RA



	<p><i>sua natura uno snodo (hub) intermodale, ed il porto non può non essere il fulcro della nuova mobilità intermodale sostenibile cittadina, punto di partenza e terminale di quella che è la rete di piste ciclopedonali per la mobilità dolce e centro dei servizi di car e bike sharing, nodo centrale all'interno della rete dei trasporti locali per facilitare la connessione con le altre zone della città ma anche con i paesi vicini e con collegamenti veloci e frequenti (navette elettriche) con il Polo Trasporti, ad oggi legato alle sorti della stazione ferroviaria di Terracina chiusa dal 2012 e con l'unico reale hub della rete ferroviaria nazionale: la stazione di Monte S. Biagio-Terracina Mare, seguendo le indicazioni e gli indirizzi del Piano della Mobilità regionale. Sarebbe opportuno prevedere nel PRP, vista la carenza, la possibilità di un'area verticale dedicata al parcheggio, evitando stalli di parcheggio orizzontali, ciò al fine di evitare ulteriore consumo di suolo ed impatti sulle aree verdi, già scarse, riducendone ulteriormente la disponibilità.</i></p>		
3	<p><i>Sarebbe auspicabile prevedere la riqualificazione di tutte le banchine, attrezzandole con i servizi minimi: nuovi ormeggi, acqua, elettricità, illuminazione, servizi igienici, rifornimento carburante, antincendio, video-sorveglianza, punti per lo smaltimento corretto delle diverse tipologie di rifiuti prodotti dalle diverse tipologie di utenti: pescatori, turisti, diportisti, come anche previsto dal redigendo "Piano gestione dei rifiuti portuali prodotti dalle unità scalanti il Porto di Terracina" redatto in coerenza con l'ART 5 decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182 in "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico".</i></p>	<p>Le osservazioni attengono a successive fasi progettuali, mentre per quanto attiene alla pulizia etc, si rimanda a quanto previsto dalla normativa regionale in materia art.35 della L.R. n.12/1997 di delega ai Comuni, che prevede:</p> <p><i>"Sono delegate ai comuni in cui hanno sede le seguenti funzioni relative ai porti di competenza regionale:</i></p> <p><i>a) la manutenzione ordinaria degli impianti elettrici portuali e pulizia delle</i></p>	<p>L'AP ha riscontrato</p>



	<p><i>Tutto ciò anche al fine di consentire e facilitare l'ormeggio temporaneo delle imbarcazioni che oggi risulta assai problematico. In particolare si segnala che le due darsene oggi operative sono prive di alcun servizio complementare tipico del diporto: smaltimento rifiuti, impianto antincendio fisso sulla nuova darsena, Vigilanza, Pulizia ordinaria delle aree comuni, Pulizia delle installazioni igienico-sanitarie, Raccolta e smaltimento rifiuti solidi e pulizia appositi recipienti, Installazioni igienico-sanitarie di uso comune, Cassetta di Pronto soccorso ai sensi della vigente normativa, Erogazione acqua potabile, Attrezzatura di ristoro, assistenza via mare e via terra ecc.</i></p>	<p><i>banchine, delle opere praticabili e degli specchi acquei portuali;</i></p> <p><i>b) il pagamento dei consumi d'energia elettrica per i servizi portuali;</i></p> <p><i>c) la escavazione ordinaria per il mantenimento dei fondali dei bacini portuali”.</i></p>	
4	<p><i>E' opportuno tenere nella dovuta considerazione la vicinanza della ubicazione della nuova darsena interna, prevista dal PRP, alla zona archeologica della banchina del porto e del faro Traiano, ciò al fine di evitare impatti sia in fase di realizzazione che di gestione su un bene archeologico di rilevante valore. Come anche, relativamente alle scelte attualmente operate dal PRP, ci preme sottolineare, in particolare, come la scelta di dedicare un zona dell'area portuale (di per se già molto sacrificata come spazi) e proprio a ridosso della nuova darsena e dell'area archeologica per il mercato rionale, ci pare assolutamente inopportuna, visto lo spazio limitato e la concorrenza dei servizi necessari per l'operatività portuale</i></p>	<p>Da considerare in fase di realizzazione, secondo quanto evidenziato dalla competente Soprintendenza per gli aspetti archeologici, limitando le interferenze</p>	<p>L'AP ha riscontrato</p>
5	<p><i>Sarebbe opportuno anche in sede di VAS valutare i fenomeni erosivi che riguardano la costa di Terracina e la loro evoluzione nel tempo, fenomeni che hanno visto una graduale accentuazione negli anni, a seguito della realizzazione delle opere aggettanti del porto di San</i></p>	<p>Autorità Procedente evidenzia che la previsione non comporta modifiche esterne sui movimenti sabbiosi, quindi gli impatti non sono significa-</p>	<p>L'AP ha riscontrato. Il RA dovrà esplicitare il riscontro fornito con particolare riferimento alla significatività degli impatti</p>



	<p><i>Felice Circeo e dei pennelli lungo la costa, tanto da determinare la necessità di una attività di dragaggio costante delle darsene e del molo Gregoriano del porto di Terracina, con interventi periodici per evitare l'accumulo di depositi e l'intasamento del fondale che mette a rischio l'operatività e l'efficienza del porto oltre che la sicurezza dei natanti e del personale. E' opportuno quindi studiare la dinamica erosiva che impatta sulla operatività del porto di Terracina e come la stessa viene impattata dalle nuove opere o va ad impattare sulla nuove opere previste dal presente PRP, al fine anche di individuare soluzioni che siano efficaci e durature. A tale proposito chiediamo l'annullamento del finanziamento regionale per la "Fornitura di draga aspirante per escavo delle aree prioritarie per il ripristino dei fondali preesistenti nel Porto del Comune di Terracina", peraltro con un Avviso Pubblico emesso dall'Amministrazione Comunale di Terracina attualmente in stallo e la rideterminazione del finanziamento regionale tenendo conto di tutte le complesse componenti del servizio, difficilmente esperibile da un comune di media grandezza e riportando lo stesso servizio di dragaggio direttamente in capo alla Regione, provvedendo così all'annoso problema del pericolo di insabbiamento dei natanti che utilizzano l'approdo (pescherecci, traghetti per le isole e piccola nautica da diporto) e le necessita' di ripascimento soffolto e morbido degli arenili di Terracina</i></p>	<p>tivi; inoltre sono previsti finanziamenti regionali per l'esecuzione di interventi manutentivi in favore dei Comuni</p>	
6	<p><i>IL PRP prevede la costruzione di una stazione marittima per la quale chiediamo che siano utilizzate tutte le tecniche ed i materiali che le moderne tecnologie mettono a disposizione e che consentono di rispettare</i></p>	<p>Tali osservazioni attengono ad una fase successiva non pertinente all'attuale procedura di VAS</p>	<p>L'AP ha riscontrato</p>



	<p><i>il principio di sostenibilità ambientale, oltre che i parametri urbanistici (indici di edificabilità, altezza, distacchi), sagome e colori che preservino il paesaggio e le bellezze panoramiche. Sarebbe anche opportuno che siano garantiti all'interno della stazione marittima servizi moderni ed essenziali (tra cui ad esempio il Wifi pubblico, la banda larga, i servizi per la disabilità, etc) e sia lasciato spazio anche ad iniziative educative e mostre temporanee per garantire la comunicazione al pubblico dei tanti progetti in corso per la valorizzazione dei SIC/ZSC marini del nostro territorio (Sic tra Capo Circeo e Lagolungo), per il contrasto del #marinelitter a Terracina e per il recupero e riciclo delle plastiche in mare</i></p>		
7	<p><i>Per quanto riguarda le concessioni demaniali insistenti attualmente nell'area portuale, le stesse devono essere riviste e razionalizzate in una logica di efficienza, tutelando quelle attività di bar e ristorazione ormai storiche, che sono presenti da decine di anni e che, in questi anni hanno spesso supplito ad evidenti carenze gestionali, così come altre benemerite associazioni presenti anch'esse da decenni nella zona del Porto con la loro sede e che intendono sviluppare servizi di educazione ambientale e sportiva per le scuole e servizi per i più deboli e gli anziani, attribuendo loro specifiche premialità in modo da tutelarne la presenza favorendone un sempre migliore sviluppo</i></p>	<p>Tali osservazioni riguardano competenze comunali, dunque non pertinenti all'attuale procedura di VAS</p>	<p>L'AP ha riscontrato</p>
8	<p><i>E' auspicabile anche che il PRP valuti tutte le opportunità offerte dal nuovo quadro legislativo regionale, tenendo conto: dei Contratti di Fiume, di Foce e di costa, della Legge sulla Mobilità dolce, del Piano della Mobi-</i></p>	<p>Da integrare, se necessario, nell'analisi di coerenza esterna</p>	<p>Il RA ne dovrà fornire riscontro</p>



	<p><i>lità regionale, del Piano di Utilizzazione degli arenili regionale, della Legge sulla Rigenerazione Urbana relativamente al recupero delle aree pubbliche degradate, dei Piani di manutenzione ordinaria, straordinaria, miglioramento ed adeguamento delle infrastrutture dei Porti di Formia, Terracina e Ventotene recentemente promossi dall'assessore alle Politiche del Territorio e Mobilità della Regione Lazio che esamineranno lo stato attuale dei luoghi e consentiranno di programmare le spese da inserire nel bilancio 2019-2021, per la manutenzione ordinaria e gli interventi di manutenzione straordinaria delle aree portuali, con particolare riferimento ai porti, agli impianti idrici, elettrici, antincendio, video sorveglianza, oltre che ai rilievi batimetrici degli specchi acquei. Nonché degli altri piano cogenti, come: il PRG, il PPE, il Piano Regionale di Assetto Idrogeologico, il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e i Piani dei Rifiuti Portuali</i></p>		
9	<p><i>Suggeriamo inoltre l'opportunità che nel PRP si valorizzino al meglio tutti i progetti e le buone pratiche ambientali che nel frattempo sono nate nella città di Terracina sul tema della corretta gestione dei rifiuti portuali, pratiche nate in questi anni grazie all'impegno di associazioni attive come il Circolo locale di Legambiente e che coinvolgono in modo rilevante la zona portuale, come il progetto #FishingforlitterTerracina(F4LT) per il recupero dei rifiuti marini (in particolare la plastica), che prevede una attenta organizzazione logistica sia a bordo dei pescherecci che a terra, che peraltro è stata già definita da un protocollo sperimentale tra i diversi soggetti. Il progetto Fishing for Litter Terracina, coordinato dal locale circolo Legambiente, è stato condotto in collaborazione con Comune</i></p>	<p>Le osservazioni attengono a caratteri generali in particolare a problematiche legate alla corretta gestione dei rifiuti portuali già affrontate dalla competente Area regionale, potranno essere recepite come raccomandazioni per le fasi successive</p>	<p>Il RA ne dovrà fornire riscontro</p>



	<p><i>di Terracina, Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Terracina, con il coinvolgimento di 3 Pescherecci ((il Piramide di D. Monti, il Carlo Padre di Q. Cicerano e il Tequila di Q. Alla), le Cooperative dei Pescatori di Terracina, il gestore dei rifiuti la De Vizia transfer SpA Urbaser S.A, Ditta D.J. Bertelli, con il supporto e la collaborazione dell'Associazione Chimica verde Bionet, è entrato da subito nel Protocollo di intesa tra Regione Lazio, Corepla, Arpa Lazio, Autorità Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Direzione Marittima del Lazio, AGCI Lazio Agrital e Legambiente Lazio del 3 Luglio 2018 per il progetto sperimentale "Fondali puliti" della Regione Lazio, finalizzato alla raccolta e riciclo delle plastiche in mare, con la verifica e la misurazione delle quantità e delle tipologie dei rifiuti recuperati dalle imbarcazioni nell'ottica di migliorare la riciclabilità dei rifiuti. Progetti di questo tipo, a nostro avviso, sono fondamentali per riorientare lo sviluppo turistico del nostro territorio in una chiave di sostenibilità visto anche che la nostra città oltre a Sic, ZSC e Parchi terrestri vanta anche due importanti SIC marini (IT6000014 SIC Marino "Fondali tra Terracina e Lago Lungo", IT6000013 SIC "Marino Fondali tra Capo Circeo e Terracina") di notevole rilevanza per la loro ricchezza in termini di ecosistema marino con la presenza della Posidonia e di specie marine protette</i></p>		
10	<p><i>Ci auguriamo anche che il PRP sia una occasione per cogliere l'opportunità di valorizzare il porto di Terracina in una chiave di importante risorsa economica e di sviluppo sostenibile, come dimostra la crescente domanda di posti barca per la nautica da diporto (soddisfatta con la previsione della nuova darsena interna) e le potenzialità delle cosiddette "autostrade del mare "</i></p>	<p>Condivisa in quanto già rientrante negli obiettivi dichiarati del Piano</p>	<p>L'AP ha riscontrato</p>



	<i>e delle “metropolitane del mare” con la conseguente diminuzione della movimentazione su gomma delle merci e dei passeggeri ed un positivo ritorno sull’ambiente e sulla salute, che rappresentano uno degli indirizzi strategici, assieme all’interconnessione con le infrastrutture di trasporto a terra, del Piano della Mobilità regionale</i>		
11	<i>Al fine di dare efficacia e realizzabilità al PRP ed alle opere dallo stesso previste, il tema dei finanziamenti in tutte le sue articolazioni risulta cruciale. Sarà opportuno, da questo punto di vista esaminare quali schemi di finanziamento verranno proposti, verificare se tale opera di riqualificazione è stata prevista nelle mission del Recovery Fund, quali sono i bandi e le misure disponibili ed utilizzabili per finanziare le opere e soprattutto valutare se e come potrà essere attuato un partenariato pubblico-privato, nel qual caso occorrerebbe prevedere una attività di vigilanza e controllo dei soggetti privati che saranno eventualmente coinvolti</i>	Da integrare con analisi ipotesi di finanziamento al fine di verificare la sostenibilità socio-economica del Piano	Il RA ne dovrà fornire riscontro
12	<i>Segnaliamo inoltre alla Regione alcune difficoltà che fino ad oggi hanno caratterizzato, a livello locale, il processo di condivisione e di partecipazione del PRP di Terracina e chiediamo alla stessa di farsi garante di tale processo democratico affinché lo stesso veda il coinvolgimento, con modalità trasparenti, di tutti i portatori di interesse, cosa che fino ad oggi non è avvenuta. A tale proposito il Verbale di Deliberazione del Consiglio Comunale N. 58 del 29 Luglio 2021 denominato PIANO REGOLATORE PORTUALE (PRP) DI TERRACINA. DETERMINAZIONI ci sembra carente sia dal punto di vista degli argomenti sollevati durante gli incontri pianificati (incontri peraltro avvenuti senza la</i>	Il Piano Regolatore Portuale sarà oggetto di apposita procedura di Valutazione Ambientale Strategica ed in tale sede dovranno essere garantite le forme di partecipazione pubblica previste dalla normativa.	L’AP ha riscontrato



	<p><i>possibilità di accedere alla bozza del Piano e solo in streaming con nessuna possibilità di interazione) sia dal punto di vista della ricezione puntuale degli stimoli di molti portatori di interesse che si sono espresse sulla stampa con interessanti argomentazioni. Peraltro la presentazione della bozza di Piano non è stata sufficiente (le slide erano molto lontane e difficilmente intellegibili durante lo streaming) e non è stata fatta circolare la bozza di piano, che non risulta allegata al Verbale di Deliberazione. Data la rilevanza del Porto per i futuri sviluppi della Città, sarebbe opportuno, a nostro avviso, istituire un Tavolo con Regione, Comune e tutti i portatori di interesse materiale ed immateriale sul Porto per iniziare a condividere gli indirizzi generali del PRG del porto di Terracina, in linea con le indicazioni fornite dal Piano regionale dei porti del 1998, con il nuovo Piano dei Porti, la relativa VAS ed i successivi Piani Urbanistici Attuativi comunali che vanno sicuramente adeguati rispetto ad un PRG ed un PPE che risalgono agli anni '70/'80 del secolo scorso. Il Tavolo oltre a seguire la fase di adeguamento pianificatorio, dovrà anche esaminare e monitorare i progetti di dettaglio che verranno redatti ed i relativi piani finanziari seguendo l'attuazione nel tempo del PRP, affinché, una volta approvato e adottato, non rimanga solo sulla carta, o peggio diventi una occasione di speculazione a vantaggio di pochi, ma si trasformi in una vera occasione di riorganizzazione funzionale efficiente di tutta l'area portuale e di sviluppo economico vero per questa Città</i></p>		
13	<p><i>Inoltre, al di là di quanto stabilito e definito in sede di procedura ai fini dell'approvazione della VAS di Piano,</i></p>	<p>Per ciò che concerne la richiesta di sottoporre le singole opere a procedura di VIA, si fa presente che le</p>	<p>L'AP ha riscontrato</p>



	<i>chiediamo che ogni progetto specifico di dettaglio relativo al porto di Terracina sia sottoposto a relativa VIA con l'obiettivo di conservare e tutelare, per tutta l'area portuale, il suo carattere di valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche, e di Area Tutelata per Legge secondo la vincolistica prevista dai vigenti piani ed in particolare dal P.T.P.R.</i>	stesse sono comunque soggette alla VIA in quanto previste dagli allegati al D.Lgs. 152/2006	
14	<i>Infine, pur condividendo in linea generale le scelte attuali del PRP, osserviamo ed evidenziamo alcuni elementi di criticità che permangono e che riguardano in particolare, la scarsità delle aree di sosta e parcheggi e delle aree destinate a verde, la ridotta e sacrificata viabilità in tutta l'area portuale, l'interconnessione poco efficiente, a causa di un tessuto infrastrutturale carente, dell'area portuale con il sistema viario e ferroviario provinciale e con i poli logistici regionali</i>	Da considerare e recepire nelle successive fasi pianificatorie di competenza comunale	L'AP ha riscontrato
6) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, acquisita al prot. reg. n. 0680983 del 24/08/2021;			
	<i>Dalla documentazione prodotta ad esito della Conferenza di consultazione tenutasi in data 14/01/2020 (Documento di SCOPING), si evince espressamente come il Piano Porti, pur facendo esplicito riferimento all'intera portualità regionale, inclusa quella commerciale, definisca poi le scelte localizzative per lo sviluppo dei porti turistici nelle tre macroaree indicate, in funzione di uno specifico quadro esigenziale e di sostenibilità socio/economica.</i> <i>Per quanto precede al fine di soddisfare pienamente la domanda portuale turistico/ricettiva esistente ed al fine altresì di poter perseguire gli obiettivi di sostenibilità economica/sociale ed ambientale tragguradati dal medesimo Piano, la scrivente AdSP ritiene opportuno che l'autorità procedente provveda, nell'ambito delle</i>		IL RA NE DOVRA' FORNIRE RISCONTRO



proprie attività tecnico-istruttorie, a valutare le seguenti osservazioni, per come stabilito dall'art. 14 del D.lgs. n.152/2006 e smi.

Al fine di meglio chiarire tali osservazioni che verranno di seguito esposte, va premesso che la configurazione attualmente vigente dell'assetto portuale dello scalo di Civitavecchia è quella riportata nell'articolazione per fasi successive del P.R.P. 2004, approvato in data 23 marzo 2012 con delibera n. 121 dalla Giunta Regionale del Lazio, ai sensi dell'articolo 5 comma 4 della legge 84/94. L'approvazione, del vigente strumento di pianificazione portuale sopra citato, è avvenuta a seguito delle considerazioni espresse con voto n. 209 del 29/10/2004 dall'assemblea del CSLPP e con le condizioni e prescrizioni, contenute nel decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali n. DEC-VIA-2010/0000004 del 9/2/2010. La configurazione del futuro assetto portuale, così come riportata nella tavola di zonizzazione FP4 Scelte Localizzative ed Ambiti, per quanto di nostro interesse, è focalizzata all'ampliamento del porto commerciale ed alla contestuale e prioritaria separazione dell'ambito portuale nei "due sub ambiti Operativo e di Interazione Porto-Città".

In particolare, la porzione nord del porto sarà essenzialmente dedicata ai traffici commerciali delle merci e dei passeggeri mentre la parte a sud del molo Vespucci dovrebbe essere in parte riservata alla nautica da diporto ND (per quanto attiene la porzione attestata lungo la linea di costa e pertanto più vicina all'abitato)



ed in parte alle crociere minori PP2 (banchinamenti attestati sul molo di sopraflutto). Per il perseguimento di tali obiettivi la A.P. prima e la AdSP poi hanno redatto, a diversi livelli progettuali, una serie di proposte (alcune delle quali all'interno dell'alveo della Legge Obiettivo L. 443 del 2001 relativa alle Opere Strategiche ed altre con finanziamenti statali e/o propri) parte delle quali sono state sostanzialmente realizzate (l'lotto Opere Strategiche: Prolungamento Antemurale, Darsena Traghetti e Darsena Servizi; Ristrutturazione delle Banchine 6 e 7 per l'ormeggio di imbarcazioni da Diporto di medie grandi dimensioni; Lavori di riqualificazione delle aree a tergo delle banchine 6 e 8 e di quelle in fregio alla Fortezza Bramantesca) mentre altre, attualmente in fase di ultimazione della progettazione a livello di definitivo, sono state riconosciute meritevoli di inserimento nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Come altresì noto, per quanto attiene il porto storico è attualmente in corso un procedimento, ai sensi dell'art. 3 del DPR 509/97 e dell'art. 36 del Codice della navigazione, per l'affidamento in concessione dei beni demaniali marittimi e degli specchi acquei costituenti il bacino storico della Darsena Traianea. Tra le diverse istanze presentate è stato individuato, ad esito della Conferenza di Servizi indetta dal Comune di Civitavecchia, il progetto maggiormente rispondente all'interesse pubblico, alla valorizzazione turistica ed economica dell'area interessata, alla tutela del paesaggio, dell'ambiente e della sicurezza della navigazione. Quest'ultimo progetto prevede la realizzazione di un approdo turistico su una superficie di circa



	<i>102.000 mq, destinato a 151 unità da diporto, completo di fabbricati necessari all'esercizio dell'attività complementari ed accessorie.</i>		
	<i>a) All'interno della Darsena Traianea e della Darsena Romana insiste attualmente un piccolo diportismo di carattere locale, che rappresenta una tradizione e un valore per la città. Sebbene il futuro aspirante concessionario garantisca la rilocalizzazione di quota parte di dette unità da diporto minori, la domanda portuale turistico/ricettiva già presente nell'ambito in questione non potrà essere soddisfatta pienamente nell'ambito del porto di Civitavecchia, allo stato degli atti di pianificazione vigenti (PRP).</i>		IL RA NE DOVRA' FORNIRE RISCONTRO
	<i>b) Sempre in ambito portuale e nello specifico nella zona di radicamento a terra della futura Darsena a Nord (D.E.G.M.), insiste attualmente una nutrita schiera di piccoli diportisti locali, la cui delocalizzazione diventa basilare per la futura realizzazione della stessa infrastruttura marittima</i>		IL RA NE DOVRA' FORNIRE RISCONTRO
	<i>c) Non va altresì sottovalutato l'esistente e diffuso fenomeno di un diportismo locale minore il quale, non trovando risposte adeguate alle proprie istanze sia in termini di rimessaggio sia di servizi offerti per l'alaggio, occupa in modo non autorizzato e "selvaggio" alcuni tratti di costa, con i conseguenti risvolti in termini di decoro del paesaggio e di tutela dell'ambiente.</i>		IL RA NE DOVRA' FORNIRE RISCONTRO
	<i>Da quanto sopra sinteticamente rappresentato, si evince chiaramente che con la prossima realizzazione della configurazione infrastrutturale del porto di Civitavecchia, in aderenza al PRP vigente, si verrà a determinare un deficit di posti per unità diportistiche minori che necessiterebbe di essere tenuta in debita considerazione per poter trovare nuova collocazione nel complessivo assetto del</i>		IL RA NE DOVRA' FORNIRE RISCONTRO



	<p><i>Piano del Porti di Interesse Regionale e, dall'analisi della documentazione oggetto della presente consultazione, non sembra evincersi uno studio di detta problematica.</i></p>		
	<p><i>Questa AdSP ha altresì individuato una soluzione progettuale che potrebbe consentire di mantenere nell'ambito dello scalo di Civitavecchia la suddetta nautica minore, tramite però una modifica dello strumento di pianificazione vigente per lo scalo (PRP vigente).</i></p> <p><i>Dette unità minori difatti, potrebbero trovare ospitalità all'interno di quella porzione di porto storico costituita dai bacini Umberto I e Vespucci, che è però attualmente destinata alle Crociere Minori (funzione PP2 da PRP vigente). Considerato infatti che le attuali navi destinate al traffico dei natanti minori per passeggeri crocieristi (navi boutique e velieri), un tempo della lunghezza massima di 120-130 m, a causa della crescente dimensione del naviglio, non sono più dimensionalmente compatibili come spazi di manovra, con i cerchi di evoluzione del bacino Umberto I e dell'attiguo bacino Vespucci, l'ipotesi progettuale di nuovo assetto infrastrutturale marittimo, già adottata a livello di indirizzo strategico dal Comitato di Gestione di questa AdSP, prevede lo spostamento di questa destinazione funzionale (PP2 Crociere Minori) all'interno del porto operativo ed in particolare sulle banchine 14, 16, 18 e, in uso promiscuo con il cabotaggio, sulla 23 sud. Qualora detta previsione fosse ritenuta idonea, anche da parte di codesta spett.le Regione, per soddisfare il deficit rappresentato e relativo alle unità diportistiche minori oggi presenti nello scalo di Civitavecchia, questa AdSP è pronta a sviluppare i successivi stadi di progettazione per addivenire ad una modifica del proprio Piano Regolatore Portuale, di concerto con le competenti strutture regionali.</i></p>		<p>IL RA NE DOVRA' FORNIRE RISCONTRO</p>



Infine, per quanto concerne invece l'ambito relativo al porto di Gaeta, si intende far rilevare tre infrastrutture portuali, di cui una è il porto commerciale e le altre due sono porti turistici, la cui costruzione è stata approvata o è in corso di approvazione ai sensi del DPR 509/97:

*- **Ampliamento del porto commerciale di Gaeta.** La conformazione finale del porto commerciale è prevista dal Piano Regolatore Portuale, approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 123 del 07/03/2006, di cui l'A.d.S.P. ha realizzato, in fasi progressive, l'attuale espansione.*

Negli ultimi documenti programmatici dell'Ente è stato previsto un ampliamento del porto verso nord mediante un imbonimento a mare, al fine di attrezzarlo ad uso cantieristica per la delocalizzazione di alcuni cantieri navali attualmente insistenti nelle aree demaniali limitrofe al centro cittadino.

*- **Ampliamento del porto turistico Base Nautica Flavio Gioia.** A seguito di conferenza dei servizi è stato approvato un ampliamento del porto turistico in concessione alla Base Nautica Flavio Gioia S.p.a., che prevede la realizzazione di ulteriori moli per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto oltre all'installazione di pontile galleggiante.*

Risulta in corso il procedimento amministrativo per il rilascio della concessione demaniale marittima.

*- **Realizzazione del porto turistico Marina di Gaeta.** Risulta in corso la conferenza dei servizi decisoria finalizzata all'approvazione del progetto per la realizzazione di un porto turistico in località Calegna-Piaia, presentato dalla società Marina di Gaeta S.r.l.*

Tale progetto prevede la realizzazione di due moli convergenti, uno con radice posta in località Piaia ed uno

IL RA NE DOVRA' FORNIRE RISCONTRO



	<i>con radice sita in località Peschiera, per il ricovero di imbarcazioni da diporto, oltre all'installazione di pontili galleggianti. A seguito dell'atto di eventuale approvazione si darà corso al procedimento amministrativo finalizzato al rilascio della concessione demaniale marittima.</i>		
7) Direzione Regionale lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo – Area Attuazione Servizio Idrico Integrato e Risorse idriche, acquisito al prot. reg. n. 0563369 del 28/06/2021			
1	<i>...vista la natura e l'ubicazione del programma, la scrivente Area, non essendo interessato l'Ambito di Applicazione definito con D.G.R. n°445 del 16.06.2009 "Provvedimenti per la tutela dei laghi di Albano, di Nemi e degli acquiferi dei Colli Albani, modifica alla Deliberazione di Giunta Regionale n° 1317 del 05 dicembre 2003", non è competente ad esprimere alcun parere al riguardo.</i>		NON RICHIEDE RISCONTRO