



**DIREZIONE REGIONALE PER LE POLITICHE ABITATIVE E LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE,  
PAESISTICA E URBANISTICA**

AREA AUTORIZZAZIONI PAESAGGISTICHE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

**Regione Lazio**  
**Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità**  
Area Infrastrutture della Mobilità e Trasporto Marittimo

**OGGETTO: VAS-2019\_41.** Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ex art.13 del D.Lgs. n.152/2006, relativa al "*Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale*".  
**Invio esiti riunione di valutazione - Errata-corrige.**

Si trasmette in allegato, ai fini della sottoscrizione, il verbale della riunione di valutazione relativa alla procedura di VAS del *Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale*, quale *errata-corrige* del verbale trasmesso con nota prot. n.192297 del 25/2/2022.

Si resta in attesa dell'invio delle integrazioni emerse in sede di valutazione per consentire l'espressione del parere motivato di questa Autorità Competente in materia di VAS.

**il Responsabile del Procedimento**

*ing. Maurizio Franzese*

FRANZESE MAURIZIO  
2022.03.04 11:45:26  
CN=FRANZESE MAURIZIO  
C=IT  
O=REGIONE LAZIO  
2.5.4.97=VATTI-80143490581  
RSA/2048 bits

**il Dirigente**

*ing. Ilaria Scarso*

SCARSO ILARIA  
2022.03.04 14:59:05  
CN=SCARSO ILARIA  
C=IT  
O=REGIONE LAZIO  
2.5.4.97=VATTI-80143490581  
RSA/2048 bits

**OGGETTO: VAS-2019\_41. Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità.** Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), art.13 del D.Lgs. n.152/2006 relativa al *“Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale”*.  
**Esiti Riunione di Valutazione del 10/1/2022.**

Nell’ambito della procedura di VAS ai sensi dell’art.13 del D.Lgs. n.152/2006 per il Piano in oggetto, in data 10/1/2022, con inizio alle ore 10:30, in presenza presso la sede regionale di Via Campo Romano 65 Roma, si è svolta la Riunione di Valutazione di cui alla nota di convocazione prot. n.1046134 del 16/12/2021.

Risultano presenti:

- per **l’Autorità Competente**: ing. Ilaria Scarso (dirigente), ing. Maurizio Franzese (responsabile del procedimento), dott.ssa Roberta Giraldi (funzionario).
- per **l’Autorità Procedente**: arch. Roberto Fiorelli (dirigente Area *Infrastrutture della Mobilità e Trasporto Marittimo*), ing. Massimo Gianfalla (funzionario Area *Infrastrutture della Mobilità e Trasporto Marittimo*), ing. Marco Pittori e arch Francesca Romana Monass (progettisti Rapporto Ambientale).

In apertura di riunione il dirigente dell’Area *“Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica”*, rappresentando la Direzione in qualità di Autorità Competente, ha invitato i tecnici progettisti ad illustrare la proposta di Piano e le relative proposte localizzative della portualità minore a carattere turistico previste dallo stesso nonché le modalità con cui il Piano ha recepito le indicazioni del documento di *scoping* emesso dall’Autorità Competente con nota prot. n.499405 del 7/6/2020.

Il progettista ing. Pittori fa presente che la proposta di Piano individua le aree ed i criteri localizzativi per il dimensionamento degli insediamenti di 300-500 posti barca, senza fornire indicazioni su tipologia, dimensionamento o geometria di infrastrutture portuali che sarà definita nella fase attuativa del Piano. Illustra quindi che il Piano prevede 8 proposte di portualità minore nelle seguenti località:

- Macroarea A costa nord da Montalto di Castro a Ladispoli

Sono previste tre nuove proposte di localizzazione di strutture portuali:

- **PM1** Montalto di Castro in località Montalto Marina;
- **PM2** Tarquinia in località Lido di Tarquinia;
- **PM3** Ladispoli Porto Pidocchio;

- Macroarea B costa centrale da Fiumicino a Nettuno

Non è prevista alcuna proposta di nuova localizzazione.

- Macroarea C costa sud da Latina a Minturno con le isole Pontine

Sono previste cinque nuove proposte di localizzazione di strutture portuali:

- o **PM4** Latina Porto di Foce Verde
- o **PM5** Terracina Porto
- o **PM6** Formia Ampliamento Porto
- o **PM7** Minturno Foce del Garigliano
- o **PM8** Ponza Porto di Cala dell'Acqua

La località **PM9** Ventotene Ampliamento Porto è stata aggiunta nel corso della procedura.

L'arch. Monass espone la proposta relativa al PM1 di Montalto di Castro, fa presente che l'originaria previsione di Piano è stata successivamente abbandonata per le molteplici criticità ambientali emerse (presenza ZSC, elevato rischio archeologico per vicinanza porto "Le Murrelle", interferenza con dune e Tombolo tutelati, fenomeni erosivi), in collaborazione con l'Amministrazione comunale di Montalto di Castro sono state valutate tre soluzioni alternative oltre l'alternativa "zero", che però non risponde alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona e possibilità di sviluppo turistico, soprattutto nella stagione estiva.

L'alternativa 1, localizzata lungo il fiume Fiora così come previsto dal PTPG della Provincia di Viterbo, non appare sostenibile in quanto l'area risulta soggetta ad allagamenti.

L'alternativa 2, in sinistra idraulica della foce armata del fiume Fiora non è stata ritenuta idonea per la presenza di numerosi stabilimenti balneari.

Il Rapporto Ambientale valuta quale migliorativa l'alternativa 3: ubicazione in destra idraulica della foce armata del fiume Fiora in quanto:

- non ricade in zona SIC/ZS;
- sfrutta gli esistenti moli aggettanti a mare, ponendosi come una naturale prosecuzione tale da limitare i danni relativi al trasporto solido ed all'erosione costiera;
- non vi sarebbero tagli ed incisioni trasversali alle dune ed alla vegetazione esistente, l'opera si porrebbe in aggetto rispetto alla fascia di vegetazione favorendo il mantenimento degli ecosistemi dunali preservandone l'integrità;
- non necessarie nuove infrastrutture viarie con conseguente aumento di occupazione del suolo, poiché il porto sarebbe collegato all'abitato tramite un ponte sul Fiume Fiora e la riva sinistra garantirebbe i necessari collegamenti ed eventuali spazi di parcheggio.

Il progettista dà atto che a seguito della pubblicazione del Rapporto Ambientale sul BURL n.61 del 22/6/2021 per tale proposta localizzativa non sono pervenute osservazioni.

L'ing. Scarso conferma l'alternativa 3 con i citati criteri di dimensionamento riportati nel Piano Porti.

Il progettista passa quindi ad esporre il PM2 di Tarquinia, fa presente che la richiesta di infrastrutture portuali in questo tratto di costa è molto sentita in quanto lo stesso per circa 34 km è privo di approdi, mentre lo sviluppo turistico è molto forte.

Il Rapporto Ambientale conferma la proposta localizzativa prevista a sud della foce del fiume Marta in sinistra idraulica poiché presenta alcuni caratteri favorevoli:

- L'area non ricade in Siti Natura 2000 e non presenta una situazione vincolistica complessa;
- Coerente con piano provinciale di Viterbo;

- Sebbene l'area sia classificata dal PGRA come zona P3 con elevata probabilità-alluvioni frequenti e rischio R1 moderato, la realizzazione potrebbe essere l'occasione per armare la foce fluviale e garantirne il libero deflusso liberandola dalla barra attualmente presente e riducendo conseguentemente le condizioni di pericolosità;
- Non si verificherebbe una nuova interruzione dell'unità fisiografica, ma si potrebbe inserire il porto nel sistema di foce del fiume Marta;
- Nel tratto considerato vi è una limitata presenza di stabilimenti balneari, che viceversa si concentrano più a sud dell'area interessata, non interferirebbe quindi con le attività economiche presenti;
- Vi è presenza di aree retrostanti inedificate da destinare eventualmente ai servizi portuali;
- L'area presenta un sistema antropizzato e collegamenti viari.

La proposta di Piano appare dunque compatibile con lo stato dei luoghi, previ studi che dovranno verificare le interferenze con la dinamica costiera e fluviale. Particolare attenzione dovrà essere posta nello studio dei fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale.

Nelle fasi successive di attuazione del Piano dovranno essere opportunamente considerate le indicazioni fornite dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio in fase di consultazione per quanto attiene gli aspetti di natura archeologica.

Il dirigente ing. Scarso fa presente che in fase successiva di dimensionamento dovranno essere evitate le eventuali interferenze con siti Natura 2000 posti in prossimità, da valutare con l'Area competente in materia di Valutazione di incidenza per la definizione di opportune misure di compensazione e mitigazione.

Il progettista dà atto che anche per tale intervento a seguito della pubblicazione del Rapporto Ambientale sul BURL n.61 del 22/6/2021 non sono pervenute osservazioni.

Il progettista passa quindi ad illustrare il PM3 di Ladispoli, per tale proposta il Rapporto Ambientale conferma la localizzazione in prossimità della foce del fosso Vaccina ubicata al centro dell'abitato di Ladispoli, perché presenta molti caratteri favorevoli:

- L'area non ricade in Siti Natura 2000 e non presenta una situazione vincolistica complessa;
- L'opera portuale è prevista dalla Variante al P.R.G. adottata nel 2019 allo stato non ancora approvata attualmente sottoposta a procedura di VAS in fase di scoping;
- La realizzazione della nuova opera portuale si inserisce in un contesto pienamente urbanizzato vantando una posizione privilegiata e baricentrica rispetto all'abitato;
- Nell'area sono presenti nelle vicinanze aree di sosta e sono garantiti i collegamenti pedonali, ferroviari e su gomma;
- Sebbene per una piccola porzione in riva destra in prossimità della foce, l'area sia classificata dal PGRA con rischio alluvioni, il trasporto solido del Fosso Vaccina non è molto rilevante vista la saldezza dei terreni urbanizzati;
- Nell'area vi è un'elevata richiesta di posti barca a causa della mancanza di opere portuali nel tratto Santa Marinella-Fiumicino. Attualmente in prossimità della foce sono presenti alcune opere di difesa utilizzate già come porto a secco.

La proposta di Piano appare dunque compatibile con lo stato dei luoghi, previ studi che dovranno verificare le eventuali interferenze con la dinamica costiera.

Il progettista dà atto che anche per tale intervento a seguito della pubblicazione del Rapporto Ambientale sul BURL n.61 del 22/6/2021 non sono pervenute osservazioni.

L'ing. Scarso fa presente che la Città Metropolitana di Roma Capitale in fase di consultazione aveva obiettato che la scelta localizzativa alla Foce del Fosso Vaccina contrastava con quanto previsto dal PTPG che prevedeva la localizzazione dell'intervento in località Torre Flavia.

Il progettista asserisce che in considerazione dei vincoli archeologici in località Torre Flavia la localizzazione dell'opera portuale in quell'area, sebbene prevista dal PTGP della Provincia di Roma del 2010, è stata abbandonata. Si ritiene che la localizzazione in corrispondenza dello sbocco a mare del fosso Vaccina sia più confacente con lo stato dei luoghi.

Per ciò che concerne i rilievi del Ministero dell'Ambiente circa la verifica con dati più aggiornati della morfodinamica dei litorali in relazione alle unità fisiografiche, i progettisti fanno presente che in sede di progettazione dell'infrastruttura saranno effettuati studi specifici di natura morfologica-ambientale.

L'arch. Monass espone la proposta relativa al PM4 di Latina, fa presente che l'originaria previsione di Piano in prossimità della località Foce Verde è stata abbandonata per le molteplici criticità ambientali emerse (alterazioni del moto ondoso e del trasporto solido con conseguenti riflessi sull'orografia della costa pontina già oggetto di rilevanti fenomeni erosivi, probabili effetti negativi sulla duna quaternaria, alterazioni dell'ecosistema del Parco Nazionale del Circeo), in collaborazione con l'Amministrazione comunale di Latina è stata valutata un'altra soluzione oltre l'alternativa "zero". Quest'ultima è stata scartata poiché non risponde alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva, inoltre l'area è molto degradata ed il porto potrebbe configurarsi come un elemento di riqualificazione del territorio.

Il Rapporto Ambientale valuta quale migliorativa l'alternativa 1, riqualificazione di un porto già esistente ubicato alla foce del canale di Rio Martino, posto più a sud di Foce Verde, che si trova a cavallo dei Comuni di Latina (riva destra) e di Sabaudia (riva sinistra) essendo in grado di superare le criticità espresse nel RA:

- alterazioni del moto ondoso e del trasporto solido con conseguenti riflessi sull'orografia della costa pontina già oggetto di rilevanti fenomeni erosivi;
- Probabili effetti negativi sulla duna quaternaria
- Probabili alterazioni dell'ecosistema del Parco Nazionale del Circeo

Si evidenzia che per le opere realizzate fino ad oggi tramite vari stralci di lavori, il porto si configura come:

- Uno specchio acqueo riparato ed attrezzato;
- Dotato dei necessari segnalamenti marittimi ottici (fanale verde e rosso);
- Provvisto di banchine operative;
- Dotato di uno scivolo di alaggio per le imbarcazioni.

La riqualificazione del Porto Canale di Rio Martino 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. Il progetto dovrebbe prevedere la realizzazione ove possibile di nuove aree destinate all'ormeggio su entrambe le rive e piccoli servizi, intervallate da tratti di sponda liberi con modalità che dovranno essere approfondite nelle fasi successive e nel rispetto dei vincoli e della normativa esistente.

Sono pervenute le seguenti 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;

L'osservazione proposta dal Comune di Sabaudia è tesa al potenziamento del porto di Rio Martino, dunque in linea con la proposta migliorativa riportata nel Rapporto Ambientale. A tale proposito interviene l'arch. Fiorelli che, confermando la scelta di Piano per Rio Martino, evidenzia che la competenza attuativa dello stesso sarà dei due Comuni (Latina e Sabaudia) territorialmente competenti, secondo quanto previsto dall'art.35, comma 1-bis della L.R. n.12/1997, inserito dall'art.7, comma 9 della L.R. n.1/2020.

Il progettista espone la proposta relativa al PM5 di Terracina, il Rapporto Ambientale conferma l'alternativa di Piano ubicata in prossimità dello sbocco a mare del canale di bonifica - in sinistra fluviale - che attraversa la città ed occupa un'area destinata a parcheggio, di fronte alla darsena esistente localizzata in destra idraulica.

La localizzazione prescelta presenta molti caratteri favorevoli:

- L'area non ricade in Siti Natura 2000 e non presenta una situazione vincolistica complessa;
- L'opera portuale è inserita nella proposta di Piano Regolatore Portuale - presa d'atto con D.G.C. n.191/2020;
- La realizzazione della nuova opera portuale si inserisce in un contesto pienamente urbanizzato, nonché già area portuale, vantando una posizione privilegiata rispetto all'abitato;
- Inoltre, il contesto è quello di un'area degradata, la cui riqualificazione rientra tra gli obiettivi proposti dal Piano;
- Nell'area e nelle vicinanze sono presenti aree di sosta e spazi da potere destinare a funzioni portuali, previste nella proposta di assetto del nuovo PRP e sono garantiti i collegamenti pedonali, ferroviari e su gomma;
- L'area non è classificata dal PGRA a rischio alluvioni;
- Nell'area vi è un'elevata richiesta di posti barca che non viene pienamente soddisfatta considerando che l'unico porticciolo entro le 10 miglia è quello di San Felice Circeo, mentre Nettuno si trova a circa 30 miglia a nord e Formia a circa 20 miglia a sud;
- L'area si sviluppa internamente alla fascia costiera, non richiede la realizzazione di opere aggettanti e non induce effetti negativi sulla costa;

La proposta di Piano appare dunque compatibile con lo stato dei luoghi.

Si passa dunque a valutare le due Osservazioni pervenute a seguito della pubblicazione del Rapporto Ambientale sul BURL n.61 del 22/6/2021:

1. Associazione Europa Verde – PEC acquisita al prot. n.774965 del 29/9/2021;
2. Comitato No Parcheggio Arena Molo-Terracina: PEC acquisita al prot. n.780306 del 30/9/2021;

puntualmente riscontrate:

Osservazioni "Associazione Europa Verde"	Controdeduzione in sede di riunione
<p><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>	<p>Le richieste attengono a scelte pianificatorie di competenza comunale, dunque non pertinenti alla presente procedura; sarà cura dell'Amministrazione comunale valutarle e tenerne conto nei successivi livelli di pianificazione</p>

<p>2. 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 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.</p>	<p>Autorità competente e Autorità Procedente concordano sul recepimento dell'osservazione, attraverso ulteriori approfondimenti sul tema della mobilità</p>
<p>3. Sarebbe auspicabile prevedere la riqualificazione di tutte le banchine, attrezzandole con i servizi minimi: nuovi ormeggi, acqua, elettricità, illuminazione, servizi igienici, rifornimento carburante, antincendio, videosorveglianza, 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". 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.</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> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>a) la manutenzione ordinaria degli impianti elettrici portuali e pulizia delle banchine, delle opere praticabili e degli specchi acquei portuali;</i></li> <li><i>b) il pagamento dei consumi d'energia elettrica per i servizi portuali;</i></li> <li><i>c) la escavazione ordinaria per il mantenimento dei fondali dei bacini portuali".</i> </li></ul>
<p>4. 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</p>	<p>Da considerare in fase di realizzazione, secondo quanto evidenziato dalla competente Soprintendenza per gli aspetti archeologici, limitando le interferenze</p>

<p><i>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>5. 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 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 necessità di ripascimento soffolto e morbido degli arenili di Terracina</p>	<p>Autorità Procedente evidenzia che la previsione non comporta modifiche esterne sui movimenti sabbiosi, quindi gli impatti non sono significativi; inoltre sono previsti finanziamenti regionali per l'esecuzione di interventi manutentivi in favore dei Comuni</p>
<p>6. 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 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</p>	<p>Tali osservazioni attengono ad una fase successiva non pertinente all'attuale procedura di VAS</p>
<p>7. Per quanto riguarda le concessioni demaniali insistenti attualmente nell'area portuale, le stesse devono essere</p>	<p>Tali osservazioni riguardano competenze comunali, dunque non pertinenti all'attuale procedura di VAS</p>

<p><i>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>8. <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 Mobilità 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>	<p>Da integrare, se necessario, nell'analisi di coerenza esterna</p>
<p>9. <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 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,</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><i>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>	
<p>10. <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 " 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></p>	<p>Condivisa in quanto già rientrante negli obiettivi dichiarati del Piano</p>
<p>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></p>	<p>Da integrare con analisi ipotesi di finanziamento al fine di verificare la sostenibilità socio-economica del Piano</p>
<p>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 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</i></p>	<p>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.</p>

<p><i>e difficilmente intelleggibili 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>	
<p>13. <i>Inoltre, al di là di quanto stabilito e definito in sede di procedura ai fini dell'approvazione della VAS di Piano, 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></p>	<p>Per ciò che concerne la richiesta di sottoporre le singole opere a procedura di VIA, si fa presente che le stesse sono comunque soggette alla VIA in quanto previste dagli allegati al D.Lgs. 152/2006</p>
<p>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></p>	<p>Da considerare e recepire nelle successive fasi pianificatorie di competenza comunale</p>
<p><b>Osservazioni "Comitato No Parcheggio Arena Molo-Terracina"</b></p>	<p><b>Controdeduzione in sede di riunione</b></p>
<p>1. <i>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 Poti Regionale senza aver espletato autonoma procedura di VAS, e senza attendere che l'iter del piano generale, fosse espletata. Inoltre i piani di Ventotene e Terracina, contemplan variazioni importanti dell'assetto originario, a qui a nostro</i></p>	<p>Si ritiene l'osservazione pertinente e si chiarisce che i Piani Regolatori Portuali sotto ordinati al Piano dei Porti Regionale saranno oggetto di Valutazione Ambientale Strategica, la Sintesi non Tecnica dovrà chiarire questo aspetto e specificare che la procedura di VAS relativa al Piano dei Porti Regionale è tesa alla sola localizzazione della portualità minore regionale</p>

<p><i>avviso dovrebbero necessitare di approfondimenti tecnico ambientali all'interno di appositi procedimenti amministrativi dedicati.</i></p>	
<p><i>2. 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 10 giugno 2021, Supplemento n. 2.</i></p>	<p>Si ritiene pertinente l'osservazione relativa alla necessità di aggiornare la valutazione della coerenza esterna del Piano al PTPR approvato con DCR n.5/2021 in considerazione che il Rapporto Ambientale risulta pubblicato successivamente</p>
<p><i>3. 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.</i></p>	<p>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><i>4. 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 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.</i></p>	<p>Poiché sono previsti finanziamenti regionali per l'esecuzione di interventi manutentivi in favore dei Comuni, la competente Area regionale verificherà che sia adeguatamente effettuata la necessaria manutenzione</p>
<p><i>5. 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. Si chiede quindi di poter verificare tutte le distanze da perimetro a perimetro.</i></p>	<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</p>

La riunione viene sospesa alle ore 13:30 con aggiornamento a lunedì 17/1/2022 ore 9:30.

\* \* \* \*

**OGGETTO: VAS-2019\_41. Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità.** Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), art.13 del D.Lgs. n.152/2006 relativa al *“Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale”*.  
**Esiti Riunione di Valutazione del 17/1/2022.**

Nell’ambito della procedura di VAS ai sensi dell’art.13 del D.Lgs. n.152/2006 per il Piano in oggetto, in data 17/1/2022, con inizio alle ore 9:30, in presenza presso la sede regionale di Via Campo Romano 65 Roma, si è aggiornata la Riunione di Valutazione.

Risultano presenti:

- per **l’Autorità Competente**: ing. Ilaria Scarso (dirigente), ing. Maurizio Franzese (responsabile del procedimento), dott.ssa Roberta Giraldi (funzionario).
- per **l’Autorità Procedente**: arch. Roberto Fiorelli (dirigente Area *Infrastrutture della Mobilità e Trasporto Marittimo*), ing. Massimo Gianfalla (funzionario Area *Infrastrutture della Mobilità e Trasporto Marittimo*), ing. Marco Pittori e arch Francesca Romana Monass (progettisti Rapporto Ambientale).

I lavori riprendono con l’analisi con l’esame della proposta di Piano di PM6 di Formia, il progettista afferma che il Commissario Straordinario con Delibera n.7/2021 ha approvato il Piano Regolatore Portuale comunale che prevede il riassetto delle funzioni esistenti. La nuova proposta localizzativa contempla l’ampliamento del porto esistente con la realizzazione di una nuova darsena diportistica esterna al Molo Caboto, espone quindi gli elementi a favore rispetto a tale scelta localizzativa:

- L’area non ricade in Siti Natura 2000 e non presenta una situazione vincolistica complessa.
- La realizzazione della nuova opera portuale si inserisce in un ambito destinato già a funzioni portuali e l’ampliamento del Porto di Formia con una nuova darsena destinata al diportismo nautico favorirebbe un intenso sviluppo turistico con conseguenti nuove opportunità di sviluppo economico.
- L’area presenta un elevato grado di accessibilità. Sono presenti ottimi collegamenti, specialmente la vicinanza alla stazione ferroviaria facilmente raggiungibile anche a piedi.
- Il Porto di Formia presenta dal punto di vista marittimo alcune positività:
  - Protezione naturale offerta dalla presenza del Golfo di Gaeta.
  - Presenza di alti fondali che renderebbero idoneo il porto all’ormeggio di imbarcazioni anche di grandi dimensioni.
- Distanza pari a circa 20 miglia nautiche dal Porto di Terracina, distanza che è consigliata per rispettare le condizioni di sicurezza alla navigazione tramite una distribuzione uniforme delle infrastrutture portuali.

Tra gli elementi di debolezza viene segnalato che l’ampliamento non è previsto nel Piano Regolatore Portuale recentemente approvato.

Il dirigente ing. Scarso invita l’Autorità Procedente a verificare ed approfondire la correttezza della procedura inerente all’approvazione del Piano Regolatore Portuale e fa presente che essendo il Piano dei Porti sovraordinato al Piano Regolatore Portuale, quest’ultimo dovrà essere coerente con il Piano dei Porti regionale ed inoltre sottoposto ad apposita procedura di VAS, che terrà conto degli esiti del presente procedimento

Si dà notizia che è pervenuta una osservazione da parte del 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) relativa a tale proposta:

*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'Autorità Procedente concorda nel prendere in considerazione il suggerimento dato dalla Direzione Marittima di Civitavecchia.

Si passa quindi ad esaminare la proposta localizzativa PM7 di Minturno. Questa presenta notevoli criticità:

- L'area ricade in area SIC "Fiume Garigliano";
- Il tratto di costa e la zona prospiciente la foce sono interessati da intensi fenomeni erosivi, che stanno rendendo inutili gli interventi di ripascimento (tramite pennelli sommersi) voluti dalla Regione Lazio e stanno compromettendo le attività balneari esistenti;
- L'area della foce del Fiume Garigliano è soggetta a ricorrenti fenomeni di insabbiamento causati dalla formazione di una barra sabbiosa che rende già poco sicura la navigazione agli utenti che sono ormeggiati lungo le sponde;
- L'area, lontana dal centro abitato, presenta un collegamento ferroviario distante e scarsi collegamenti di trasporto pubblico;

a fronte di pochi elementi positivi quali la riqualificazione di un'area molto degradata, pertanto si conviene che la proposta non sia sostenibile e dunque vada stralciata.

Tuttavia, si prende atto che sia la Capitaneria di Porto che l'Amministrazione comunale hanno manifestato la grande necessità di strutture portuali anche per incoraggiare lo sviluppo economico e rispondere alla forte richiesta in un tratto di litorale totalmente privo di tali strutture. A tale proposito il Comune ha recentemente bandito un concorso di idee per una nuova localizzazione.

I progettisti a riguardo non propongono alternative, l'arch. Fiorelli ipotizza la realizzazione in corrispondenza del tratto di costa attualmente occupato da stabilimenti balneari pur riconoscendo l'impraticabilità di tale scelta. Una diversa ipotesi localizzativa potrà essere valutata in una successiva modifica al Piano, da sottoporre a nuova procedura.

Si dà notizia che è pervenuta una osservazione da parte del 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) relativa a tale proposta:

*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 Civica Amministrazione di Minturno, altra ipotesi localizzativa di più conveniente attuazione.*

Si prende atto che l'osservazione è stata dibattuta nel corso della riunione e ritenuta condivisibile.

Si passa quindi ad esaminare la proposta localizzativa PM8 di Ponza. La proposta localizzativa è posta in località Cala dell'Acqua presso l'abitato de Le Forna nella parte Nord Ovest dell'isola.

Si dà atto che l'alternativa zero, ossia la non realizzazione di alcuna infrastruttura portuale, non è attualmente plausibile in quanto vi è una forte necessità di porti poiché l'unico approdo di Ponza porto è insufficiente a soddisfare la richiesta nautica. Inoltre, la pratica delle imbarcazioni di ormeggiare in rada per esempio presso la località il Frontone provoca notevoli danni ambientali alla prateria di posidonia.

La proposta progettuale presenta i seguenti caratteri favorevoli:

- La posizione presenta le caratteristiche di un "porto naturale" godendo di una protezione dai venti e dal modo ondoso e garantendo approdo a tutte le imbarcazioni ormeggiate in rada quando il vento di levante rende insicuro il lato est dell'isola.
- L'area considerata risente del degrado ambientale dovuto alla presenza della vecchia Cava Samip di bentonite abbandonata.

Inoltre, è già interessata da caratteri di antropizzazione in quanto viene utilizzata, sia dai residenti, sia dai turisti, per la balneazione, per la pesca e come ricovero per piccole imbarcazioni in quanto offre la possibilità di porre in secca barche di modeste dimensioni, attraverso una rampa parzialmente sommersa che probabilmente è anch'essa un residuo degli attracchi a servizio della ex-cava.

Dunque, l'opera portuale con gli interventi conseguenti potrebbero rappresentare un'occasione per recuperare il sito considerato dalle evidenti condizioni di degrado riscontrate come ad esempio l'asportazione dei cumuli di materiale di risulta e la messa in sicurezza delle pareti verticali, anch'esse retaggio della pregressa attività di coltivazione mineraria.

- La localizzazione nei pressi dell'abitato de Le Forna, in alternativa a Ponza Porto, potrebbe, attraverso la realizzazione di servizi ad oggi mancanti, agire come volano economico non solo sull'area de Le Forna, ma su tutta l'isola, liberando e decongestionando l'area di Ponza Porto.
- La nuova opera portuale potrebbe ospitare le imbarcazioni che, all'oggi in rada, ostruiscono quasi completamente Cala Feola, restituendo a quest'ultima la piena fruizione e proteggendone i fondali dagli impatti causati dalle ancore di ormeggio.

L'ing. Scarso fa presente che, considerata l'interferenza con un sito Natura 2000, il Rapporto Ambientale deve essere integrato con un adeguato Studio di Incidenza, come previsto dall'art.10 comma 3 del D.Lgs. n. 152/2006. Dovrà pertanto essere acquisito il parere da parte della competente Area regionale *Protezione e Gestione della Biodiversità* e recepite le indicazioni impartite prima dell'emissione del parere motivato di VAS a cura dell'Autorità Competente.

Si fa presente che è pervenuta una osservazione da parte del Parco Nazionale del Circeo (nota prot. n. 4671 del 20/8/2021, acquisita al prot. n.685605 del 26/8/2021):

*PM8 di Ponza Cala dell'Acqua:*

*Nella relativa analisi di RA (Rapp. Amb.\_ Parte II\_PM8 Ponza\_9756.pdt) 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) – 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 delle aree portuali realizzate (nonché delle aree marine circostanti), sull'habitat 1120\* prioritario Praterie di Posidonie, nonché sulle specie segnalate per le ZSC insistenti nell'area quali Caretta caretta, Tursiopo, Pinna nobilis nonché Berta maggiore e minore. Pertanto, si ritiene che in tal senso il RA debba procedere ad un approfondimento di analisi.

Rispetto a tali osservazioni, il dirigente ing. Scarso ritiene opportuno approfondire la proposta alternativa di *Cala Feola*; i progettisti la ritengono impraticabile come alternativa sia perché non vi è una strada di accesso sia perché le interferenze con il SIC-ZSC sono maggiori. Si mostrano comunque disponibili ad approfondire la questione.

Si passa quindi ad esaminare la proposta localizzativa PM9 di Ventotene. Tale proposta prevede l'ampliamento dell'attuale Porto ad oggi insufficiente poiché congestionato e sottodimensionato rispetto alla richiesta.

La dirigente ing. Scarso fa presente che 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 valutabile. Un'ulteriore proposta localizzativa potrà essere oggetto di una valutazione specifica di modifica al Piano dei Porti.

L'arch. Fiorelli, concordando con quanto sopra evidenziato, suggerisce di stralciare tale proposta.

Si dà notizia che è pervenuta una osservazione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale (nota acquisita al prot. n.680983 del 24/8/2021):

*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 Piano dei Porti di Interesse Regionale e, dall'analisi della documentazione oggetto della presente consultazione, non sembra evincersi uno studio di detta problematica.*

Riguardo a tale punto il dirigente ing. Scarso chiede di integrare il Rapporto Ambientale con una tavola di insieme da cui emerga l'offerta portuale esistente, quella proposta dal Piano dei Porti in trattazione e quella programmata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

La riunione termina alle ore 12:30.

Per l'Autorità Competente	SCARSO ILARIA 2022.03.04 14:58:11	Per l'Autorità Competente	FIURELLI ROBERTO 2022.03.07 15:27:47
<b>il Dirigente</b> <i>ing. Ilaria Scarso</i>	CN=SCARSO ILARIA C=IT O=REGIONE LAZIO 2.5.4.97=VATTIT-80143490581	<b>il Dirigente</b> <i>arch. Roberto Fiorelli</i>	CN=FIURELLI ROBERTO C=IT O=REGIONE LAZIO 2.5.4.97=VATTIT-80143490581
<b>il Responsabile del Procedimento</b> <i>ing. Maurizio Franzese</i>	FRANZESE MAURIZIO 2022.03.04 11:46:42	<b>il Funzionario</b> <i>ing. Massimo Gianfalla</i>	GIANFALLA MASSIMO 2022.03.07 15:11:01
<b>il Funzionario Amministrativo</b> <i>dott.ssa Roberta Girdali</i> <small>(firma autografa sostituita a mezzo stampa ai sensi e per gli effetti dell'art.3, co.2, del D.Lgs. n.39/1993)</small>	CN=FRANZESE MAURIZIO C=IT O=REGIONE LAZIO 2.5.4.97=VATTIT-80143490581 RSA/2048 bits		CN=GIANFALLA MASSIMO C=IT O=REGIONE LAZIO 2.5.4.97=VATTIT-80143490581 RSA/2048 bits



## FOGLIO FIRME

Riunione di Valutazione del 10/1/2022

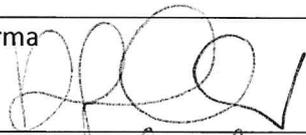
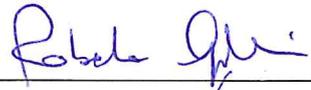
Oggetto: VAS-2019\_41. Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ex art.13 del D.Lgs. n.152/2006, relativa al "Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale".  
Nota di convocazione prot. n.1046134 del 16/12/2021.

Autorità Competente		
Nominativo	Riferimenti	Firma
ROBERTO PROENZI	AREA INTERPROGETTI E RISP.M	
MASSIMO GIANNINI	AREA INTERPROGETTI E RISP.M	
ING. MARCO PITTONI	INTERPROGETTI S.R.L.	
ARCH. F.R. MONASSI	INTERPROGETTI S.R.L.	
Autorità Procedente		
Nominativo	Riferimenti	Firma
ILARIA SCARSO		
ROBERTA GIACCI		
MAURIZIO FRANZESE		

**FOGLIO FIRME**

**Riunione di Valutazione del 17/1/2022**

**Oggetto:** VAS-2019\_41. Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ex art.13 del D.Lgs. n.152/2006, relativa al "Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale".  
Nota di convocazione prot. n.1046134 del 16/12/2021.

Autorità Competente		
Nominativo	Riferimenti	Firma
ROBERTO FIORELLI	DES / INTERPROGETTI & MOBIL	
MASSIMO GIUNTA	DES / INTERPROGETTI & MOBIL	
MARCO PITTONI	INTERPROGETTI	U. P. A.
F. R. MONASS	INTERPROGETTI	
Autorità Procedente		
Nominativo	Riferimenti	Firma
ILARIA SCARF		
ROBERTA GIRALDI		
MAURIZIO FRANZESE		