



**REGIONE
LAZIO**

**Direzione Regionale, Infrastrutture e
Mobilita'**

Area Trasporto Marittimo Aeroporti e
Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE



VAS

Valutazione Ambientale Strategica

RAPPORTO AMBIENTALE

PARTE I

INTERPROGETTI

INTERPROGETTI S.r.l.
Via Luigi Lilio, 62 – 00142 ROMA
Tel. 06.86200297
E-mail: info@interprogetti.net
Website: www.interprogetti.net

Il progettista:

Dott. Ing. Marco Pittori



Collaboratori:

Arch. Francesca Romana Monass

DATA

Revisione 3

Ottobre 2023



PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE

Rapporto Ambientale - Parte I

VAS PORTUALITÀ REGIONALE

INDICE

| | |
|--|-----------|
| 1. PREMESSA..... | 3 |
| 2. ITER AMMINISTRATIVO DEL PIANO E DELLA VAS..... | 3 |
| 3. SOGGETTI COINVOLTI NEL PROCEDIMENTO..... | 5 |
| 4. RIFERIMENTI NORMATIVI DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA..... | 7 |
| 5. CRITERI GENERALI E CONTENUTI DEL PIANO OGGETTO DEL RA | 8 |
| 6. OBIETTIVI DEL PIANO..... | 11 |
| 7. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DURANTE L’ITER PROCEDURALE | 12 |
| 8. STATO ATTUALE DELL’OFFERTA PORTUALE E STIMA DELL’OFFERTA FUTURA | 25 |
| 9. STRUTTURA DEL RAPPORTO AMBIENTALE..... | 31 |
| 10. PERCORSO PROCEDURALE DI VAS FASI SUCCESSIVE..... | 33 |
| 11. OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE STABILITI A LIVELLO INTERNAZIONALE, COMUNITARIO O DEGLI STATI MEMBRI, PERTINENTI AL PIANO..... | 34 |
| 11.1 Biodiversità, flora e fauna..... | 36 |
| 11.2 Rumore..... | 38 |
| 11.3 Suolo e acque | 38 |
| 11.4 Qualità dell’aria | 40 |
| 11.5 Beni materiali, Patrimonio Culturale, Architettonico e Archeologico, Paesaggio..... | 41 |
| 12. MONITORAGGIO E CONTROLLO DEGLI IMPATTI AMBIENTALI..... | 44 |
| 12.1 Criteri per la definizione del monitoraggio..... | 44 |
| 12.2 Individuazione delle risorse finanziarie e delle figure responsabili..... | 44 |
| 12.3 Individuazione degli impatti significativi | 44 |
| 12.4 Gli indicatori per il monitoraggio, le modalità di raccolta dei dati, la frequenza e l’elaborazione . | 45 |
| 12.5 Gli obiettivi di sostenibilità..... | 46 |
| 12.6 Possibili impatti imprevisti negativi e misure correttive da adottare | 46 |
| 12.7 L’applicazione delle misure previste dalla VAS ed il relativo monitoraggio..... | 46 |

1. PREMESSA

Il presente documento rappresenta il Rapporto Ambientale del “Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale” della Regione Lazio, redatto a seguito dell’incarico ricevuto dalla Regione Lazio Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità Prot. 930935 del 30/10/2020 in merito all’”*Aggiornamento VAS e Sintesi non Tecnica per la redazione del Piano Porti della Regione Lazio*” in qualità di autorità procedente.

E’ elaborato al fine di rispondere a quanto dettato dal D.Lgs. 152/2006 e smi che prevede ai fini del processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), la redazione di un RA che “[...] *costituisce parte integrante del piano o del programma e ne accompagna l’intero processo di elaborazione ed approvazione*” (art.13 co.3).

Il Rapporto Ambientale e la Sintesi Non Tecnica ed il Piano (solo il Rapporto FASE III) sono stati aggiornati a seguito delle osservazioni pervenute dai soggetti competenti nell’ambito della procedura di VAS, espresse nel Parere del 04.03.2022 *dell’Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica della Regione Lazio* e della successiva emissione del Parere Motivato di VAS reso da parte dell’Autorità Competente all’Autorità Procedente, adottato con Determinazione n. G12057 del 13.09.2023, avente come oggetto “VAS-Regione Lazio Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale” a condizione del rispetto degli esiti della fase di valutazione cui all’art.15, co.1, del D.Lgs. n.152/2006, nonché di alcune prescrizioni da ottemperare nel prosieguo dell’iter, ai sensi del comma 2 del medesimo art.

2. ITER AMMINISTRATIVO DEL PIANO E DELLA VAS

- Con Delibera di Consiglio Regionale 22/12/1998 n.491 è stato approvato l’attuale Piano dei Porti della Regione Lazio, trattasi di un aggiornamento del vecchio Piano datato 1983.
- Con deliberazione della Giunta Regionale n.442 del 11/11/2012 sono state approvate le “*Linee guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio*”
- Con nota Prot. 182569/GR/02/12 del 20/12/2012 dalla Regione Lazio- Area Porti e Trasporto Marittimo della Direzione Regionale territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti l’AREMOL (Agenzia Regionale per la Mobilità) è stata incaricata di redigere il Piano dei Porti della Regione Lazio.
- Il Piano si compone dei seguenti documenti:
 - Relazione – FASE I- Piano dei porti di interesse regionale – Quadro generale del riferimento normativo FEBBRAIO 2018
 - Rapporto – FASE II – Stato attuale dei Porti Laziali FEBBRAIO 2015
Rapporto sulla dimensione urbanistica, ambientale e paesaggistica, lo stato attuale dei porti regionali e turistici e la domanda e l’offerta tendenziale dei servizi portuali.
 - Rapporto – FASE III - Stato attuale dei Porti Laziali GIUGNO2015
Rapporto su considerazioni per lo sviluppo della portualità minore del Lazio, criteri per la realizzazione e lo sviluppo dei porti turistici e la VAS per le tre macroaree “Nord-Centro – Sud”.

- Secondo quanto previsto dalla Direttiva 2001/42/CE “Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente” e successivamente integrato nella normativa italiana attraverso il Testo Unico Ambientale (Decreto Legislativo 152/06) e le successive modifiche (Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, poi modificato ulteriormente con D.Lgs. 128/2010), è stato avviato anche il processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) come strumento diretto ad assicurare e migliorare l’integrazione degli aspetti ambientali del Piano dei Porti al fine di perseguire un livello elevato di protezione ambientale.
- Con nota prot. n.892841 del 6/11/2019 la Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità (indicato di seguito come “Autorità Procedente”) ha presentato istanza e trasmesso a questa Area competente in materia di Valutazione Ambientale Strategica (di seguito “Autorità Competente”) il Rapporto Preliminare e la documentazione allegata ai sensi dell’art.13, comma 1, del D.Lgs. n.152/2006, ai fini dell’avvio della procedura di VAS sul piano in oggetto.
 - Rapporto Preliminare OTTOBRE 2019.
- La trasmissione del Rapporto Preliminare ha determinato l’avvio della **FASE DI CONSULTAZIONE PRELIMINARE (SCOPING)** di cui all’art.13, comma 1, del D.Lgs. n.152/2006.
- Con nota prot. 892841 del 06/11/2019 l’Autorità Competente (Regione Lazio – Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica - Area autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica) ha individuato i Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA)
- Con nota. Prot. 956615 del 26/11/2019 l’Autorità Competente (Regione Lazio – Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica - Area autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica) ha convocato la Conferenza di consultazione (FASE DI SCOPING) per il 14/01/2020 nell’ambito della quale gli SCA hanno fornito i loro contributi.
- Con nota Prot.499405 del 07/06/2020 l’Autorità Competente (Regione Lazio – Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica - Area autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica) **ha concluso la fase di consultazione con la redazione del DOCUMENTO DI SCOPING.**

La realizzazione della valutazione Ambientale Strategica si concretizza nel presente **Rapporto Ambientale**, che è il documento centrale del processo di VAS, farà parte integrante del Piano Porti e lo accompagnerà, oltre che in tutto il suo iter approvativo, anche nelle fasi successive.

- A seguito della trasmissione (nota prot. n.0516049 del 11/06/2021) del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica, del Piano e della loro Pubblicazione sono pervenute altre Osservazioni e l’Autorità Competente allo scopo di valutare le controdeduzioni alle osservazioni pervenute e di verificare l’individuazione di eventuali contributi aggiuntivi ha convocato per il giorno 10.01.2022 una Conferenza di Valutazione, con la partecipazione dell’Autorità Procedente.
- A seguito delle riunioni di valutazione svoltesi in data 10.01.2022 e 17.01.2022 nell’ambito della procedura di VAS relativa al “Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale” è stato emesso Parere con prot. n. 223139 del 04.03.2022 *dell’Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione*

Ambientale Strategica con prescrizioni che rendeva necessario un aggiornamento del Piano e del Rapporto Ambientale.

- Successivamente è stato reso da parte dell’Autorità Competente all’Autorità Procedente il Parere motivato della procedura di VAS, adottato con Determinazione n. G12057 del 13.09.2023, avente come oggetto “VAS-Regione Lazio Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale” a condizione del rispetto degli esiti della fase di valutazione cui all’art.15, co.1, del D.Lgs. n.152/2006, nonché di alcune prescrizioni da ottemperare nel prosieguo dell’iter, ai sensi del comma 2 del medesimo art.15 che ha portato alla presente revisione del Rapporto Ambientale.

3. SOGGETTI COINVOLTI NEL PROCEDIMENTO

Come già avvenuto per il documento preliminare della Valutazione Ambientale Strategica, questo documento sarà inviato con metodi telematici ai vari soggetti operanti sul territorio, interessati alla pianificazione, delegati all’approvazione dei piani urbanistici, portatori di osservazioni e capaci di fornire contributi quali:

SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE (SCA):

- **Regione Lazio** - Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette
- **Regione Lazio** - Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo
- **Regione Lazio** - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica
- **Regione Lazio** - Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti
- **Area Valutazione di Incidenza e Risorse Forestali**
- **Area Qualità dell’Ambiente**
- **Regione Lazio** - Direzione Regionale per lo Sviluppo economico, le Attività Produttive e Lazio Creativo
- **Regione Lazio** - Direzione Regionale Programmazione Economica
- **Regione Lazio** - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità
- **Regione Lazio** - Direzione Regionale Agricoltura Promozione della Filiera e della Cultura del cibo, Caccia e Pesca
- **Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo** - Segretariato Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per il Lazio
- **Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo** - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Roma
- **Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo** - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l’Area Metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l’Etruria Meridionale
- **Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo** - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Frosinone, Latina e Rieti
- **Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare** - Direzione Generale per

le Valutazioni ambientali

- **Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare** - Direzione Generale per la protezione della natura e del mare
- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** - Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne
- **Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Centrale**
- **Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale**
- **Autorità di Bacino del Fiume Fiora c/o Regione Toscana, Ufficio Tecnico del Genio Civile di Grosseto**
- **ARPA Lazio** - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio
- **Agenzia Regionale del Turismo**
- **Agenzia Regionale di Protezione Civile**
- **ASL Roma 3**
- **ASL Roma 4**
- **ASL Roma 6**
- **ASL Viterbo**
- **ASL Latina**
- **Autorità A.T.O. 1 Lazio Nord, Viterbo** - Segreteria tecnico operativa
- **Autorità A.T.O. 2 Lazio Centrale, Roma** - Segreteria tecnico operativa
- **Autorità A.T.O. 4 Lazio Meridionale, Latina** - Segreteria tecnico operativa
- **Città Metropolitana di Roma**
- **Provincia di Latina**
- **Provincia di Viterbo**
- **Regione Campania** - Direzione Generale Ciclo integrato delle acque e dei rifiuti, Valutazioni e autorizzazioni ambientali
- **Regione Toscana** - Settore VIA-VAS-OO.PP di interesse strategico regionale - Segreteria del Nucleo regionale di valutazione e verifica degli investimenti pubblici (NURV)
- **Comune di Montalto di Castro**
- **Comune di Tarquinia**
- **Comune di Civitavecchia**
- **Comune di Santa Marinella**
- **Comune di Ladispoli**
- **Comune di Cerveteri**
- **Comune di Fiumicino**
- **Comune di Roma Capitale**
- **Comune di Pomezia**
- **Comune di Ardea**

- **Comune di Anzio**
- **Comune di Nettuno**
- **Comune di Latina**
- **Comune di Sabaudia**
- **Comune di San Felice Circeo**
- **Comune di Terracina**
- **Comune di Fondi**
- **Comune di Sperlonga**
- **Comune di Itri**
- **Comune di Gaeta**
- **Comune di Formia**
- **Comune di Minturno**
- **Comune di Ponza**
- **Comune di Ventotene**
- **Parco Nazionale del Circeo**
- **Riserva Naturale Litorale Romano**
- **Riserva Naturale Regionale di Macchiatonda**
- **Riserva Naturale Statale Isole di Ventotene e Santo Stefano**
- **Parco Naturale Regionale dei Monti Aurunci**
- **Parco Naturale Regionale Riviera di Ulisse**
- **ANAS S.p.A. - Struttura Territoriale Lazio**
- **Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino Gaeta**
- **Guardia Costiera - Comando Generale**
- **Capitaneria di Porto di Gaeta**
- **Capitaneria di Porto di Roma-Fiumicino**
- **Direzione Marittima di Civitavecchia**
- **Ufficio Circondariale Marittimo di Anzio**
- **Ufficio Circondariale Marittimo di Ponza**
- **Ufficio Circondariale Marittimo di Terracina**

4. RIFERIMENTI NORMATIVI DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

La VAS consiste in un processo di valutazione degli effetti ambientali di piani e programmi destinati a fornire il quadro di riferimento delle attività che si svolgono sul territorio.

La Commissione Europea ha emesso la Direttiva 2001/42/CE del 27/01/2001, con l'obiettivo di *"garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali*

all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che [...] venga effettuata la valutazione di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente".

Il Piano Porti della Regione Lazio in oggetto è sottoposto a **Valutazione Ambientale Strategica**, perché rientra tra quelli individuati all'art.3 della Direttiva in quanto concernente i trasporti.

In ambito nazionale si è provveduto a recepire formalmente la direttiva 2001/42/CE del 1° agosto 2007, con l'entrata in vigore della Parte II del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Testo Unico Ambientale" e smi.

- D.Lgs. 16 gennaio 2008, n.4 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale".
- Decreto legislativo 29 giugno 2010, n. 128 "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";
- Legge 116 del 2014, art. 15 *Disposizioni finalizzate al corretto recepimento della Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, in materia di valutazione di impatto ambientale. Procedure d'infrazione n. 2009/2086 e n. 2013/2170.*

Le Regioni e le Province Autonome si sono dotate di specifici strumenti normativi in materia di VAS.

Per quanto concerne la Regione Lazio si riportano i relativi riferimenti allo stato attuale:

- L.R. 11 Agosto 2008, n. 14 "Assestamento del bilancio annuale e pluriennale 2008-2010 della Regione Lazio"
- D.G.R. 15 maggio 2009, n. 363, "Disposizioni applicative in materia di VIA e VAS al fine di semplificare i procedimenti di valutazione ambientale"
- D.G.R. 5 marzo 2010 n.169, "Disposizioni Operative in merito alle procedure di VAS" con cui ha approvato le Linee Guida Regionali sulla VAS aventi come scopo quello di dettare degli indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure.

5. CRITERI GENERALI E CONTENUTI DEL PIANO OGGETTO DEL RA

Come specificato nel Rapporto Preliminare al Paragrafo 2.1.1 Obiettivi di piano:

"Il nuovo Piano dei Porti, pur facendo riferimento all'intera portualità regionale, inclusa quella commerciale, si concentra in particolare sulla portualità turistica.

Partendo dal quadro definito dalle Linee Guida, si propone di ricostruire e aggiornare lo stato attuale della portualità del Lazio, anche in relazione al precedente Piano del 1998, individuando tutte le strutture esistenti lungo le coste regionali, fornendone la relativa classificazione funzionale e includendo anche un'analisi di accessibilità per tenere conto degli aspetti trasportistici."

Sempre dal sopracitato documento si legge:

*“Il Piano dei Porti presentato, pur facendo riferimento all'intera portualità regionale, inclusa quella commerciale, si concentra in particolare sulla portualità minore a carattere turistico, **individuando lo sviluppo dei porti turistici per le tre macroaree indicate "Nord, Centro, Sud"**.*

“è stato privilegiato l'inserimento di piccole strutture per la nautica di diporto e non più di grandi strutture precedentemente previste.

Le dimensioni dei nuovi porti/approdi indicati sono compresi tra i 300 e i 500 posti barca ovvero ambiti ristretti che si conformano a tutti gli aspetti ambientali e costieri.

I siti interessati sono 8 ubicati in 8 diversi comuni costieri:

- 1) *Montalto di Castro;*
- 2) *Tarquinia;*
- 3) *Ladispoli;*
- 4) *Latina (Foce Verde);*
- 5) *Terracina;*
- 6) *Formia;*
- 7) *Minturno;*
- 8) *Ponza.*

Nel Piano è stata inserita esclusivamente, come ulteriore possibilità localizzativa, la richiesta dell'ampliamento dell'attuale Porto di Ventotene, come da sollecitazione pervenuta dal Comune di Ventotene.”

In merito all'inserimento dell'ulteriore proposta localizzativa di Ventotene si fa presente come 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 non è risultata valutabile.

Il suo inserimento dovrà essere oggetto di una valutazione specifica con relativa modifica al Piano Porti.

Dalla lettura dei documenti di Piano, dal Rapporto Preliminare nonché da quanto specificato dal Documento di *Trasmissione esiti Conferenza 14/01/2020 (prot.0101907 del 05/02/2020)*, **si evince come il Piano Porti riguarderà solo le nuove portualità 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.

Sempre dallo stesso Documento di Trasmissione esiti Conferenza 14/01/2020 l'Autorità procedente

“chiarisce 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. Le aree individuate e riportate nel Piano una volta approvato saranno quelle e solo quelle inserite nel Piano (non sarà possibile richiedere

nuove o differenti aree non riportate nel Piano a meno di una revisione/modifica del Piano stesso). Le scelte localizzative del Piano pertanto saranno vincolanti”

In conclusione, il Piano dei Porti pur facendo riferimento all'intera portualità regionale, inclusa quella commerciale, si concentra, in termini di nuove infrastrutture portuali, solo sulla portualità minore a carattere turistico.

L'intero territorio della costa laziale è stato suddiviso in tre Macroaree (A,B,C):

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

Il presente documento analizza solo le nuove previsioni portuali legate alla portualità turistica (9 porti minori) esprimendosi in merito alla SCELTA LOCALIZZATIVA.

Tenendo conto delle Osservazioni pervenute dagli Enti sulla mancanza di sincronia tra l'elaborazione dei documenti di Piano (risalenti al 2015) ed il presente Rapporto Ambientale, si evince come l'orizzonte temporale risulterebbe inadeguato per quello che riguarda gli scenari previsionali.

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.**

Nel corso degli anni 2020/2021 i comuni di 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.

Occorre sottolineare però che i Piani Regolatori Portuali sopracitati, 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.

6. OBIETTIVI DEL PIANO

Si riportano di seguito gli obiettivi assunti dal Piano così come sintetizzati nel Rapporto Preliminare:

"4.1.1. Obiettivi generali per i porti minori

Obiettivi generali:

- A. Soddisfare le necessità economiche, sociali e ambientali della collettività*
- B. Minimizzare gli impatti negativi sull'economia, la società e l'ambiente*
- C. Assicurare elevata flessibilità e capacità di adattamento e di riorganizzazione*
- D. Diversificare i servizi offerti*

Inoltre si hanno i seguenti obiettivi specifici che corrispondono alle tre dimensioni solitamente considerate per la sostenibilità (economica, ambientale e sociale).

Obiettivi di sostenibilità economica:

- 1. Contribuire a realizzare un sistema che sostenga il progresso economico locale, rafforzi la competitività e offra servizi di mobilità di elevato livello, garantendo allo stesso tempo un uso più efficace delle risorse.*
- 2. Favorire la realizzazione o la riqualificazione dei porti e gli approdi turistici in vicinanza delle zone di principale pregio dal punto di vista turistico;*
- 3. Favorire la realizzazione o la riqualificazione dei porti e gli approdi turistici in relazione alla accessibilità privata (auto, due ruote, ma anche piedi e bicicletta) o pubblica (trasporto pubblico come ferrovia bus, treno, ecc.).*
- 4. Contribuire alla sostenibilità economica e funzionale valutando l'interazione che può riguardare l'impatto esercitato dal porto sulla dinamica costiera e vice versa (la possibilità che la dinamica costiera causi l'interrimento dell'imboccatura portuale).*

Obiettivi di sostenibilità ambientale:

- 5. 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.*
- 6. 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.*
- 7. Un ulteriore obiettivo che riguarda la protezione delle aree sensibili dal punto di vista*

ambientale.

Obiettivi di sostenibilità sociale:

8. *Aumentare la sicurezza della navigazione accertando la realizzazione delle nuove infrastrutture in una distanza massima, tra un porto e l'altro, compresa tra le 25 e le 30 miglia nautiche.*
9. *Favorire la localizzazione dei porti in aree degradate dal punto di vista sociale ed urbanistico utilizzando la nuova infrastruttura come strumento di riqualificazione della stessa area.*
10. *Accrescimento della coesione sociale, comprese le riduzioni di esclusione sociale e territoriale.*
11. *Partecipazione estesa dei cittadini alla pianificazione."*

Il rapporto di coerenza interna tra il Piano e gli Obiettivi preposti è stato esaminato per ciascuna delle 9 localizzazioni portuali previste nelle apposite schede.

7. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DURANTE L'ITER PROCEDURALE

A seguito della Conferenza di Consultazione (SCOPING) del 14.01.2020 sono pervenuti dai Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCA) i seguenti pareri:

- **Segreteria Tecnica Operativa ATO2 Lazio Centrale - Roma:** nota prot. n.47 del 9/1/2020, acquisita in pari data al prot. n.15256;
- **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;
- **Provincia di Latina:** nota prot. n.1817 del 16/1/2020, acquisita al prot. n.45806 del 17/1/2020;
- **Comune di Ponza:** nota prot. n.1451 del 18/2/2020, acquisita al prot. n.146164 del 19/2/2020;
- **Comune di Sabaudia:** nota acquisita al prot. n.183254 del 2/3/2020;
- **Parco Naturale Regionale Riviera di Ulisse:** nota prot. n.1031 del 2/3/2020, acquisita in pari data al prot. n.187202;
- **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;
- **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;
- **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;
- **Comune di Formia:** nota prot. n.11142 del 5/3/2020, acquisita al prot. n.204816 del 6/3/2020;

- **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;
- **Parco Nazionale del Circeo:** nota n.1170 del 6/3/2020, acquisita al prot. n.209119 del 9/3/2020; IL PARERE NON RISULTA TRA LA DOCUMENTAZIONE RICEVUTA
- **Roma Capitale – Dipartimento di Tutela Ambientale:** nota n.18795 del 6/3/2020, acquisita al prot. n.209529 del 9/3/2020;
- **ARPA Lazio:** nota prot. n.18786 del 16/3/2020, acquisita in pari data al prot. n.226774;
- **Regione Lazio – Direzione Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti, Area Valutazione di Incidenza e Risorse Forestali:** nota prot. n.330481 del 14/4/2020;
- **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.
 - **Documento di Scoping :** nota prot. n. 0499405 del 07/06/2020.

Con nota prot. n.0516049 del 11/06/2021 è stato trasmesso il Rapporto Ambientale, la Sintesi non Tecnica ed il Piano con successiva pubblicazione sul B.U.R.L. n. 61 del 22.06.2021.

A seguito della pubblicazione del Rapporto Ambientale, della Sintesi non Tecnica e della Documentazione di Piano 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
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.

L’Autorità Competente allo scopo di valutare le controdeduzioni alle osservazioni pervenute e di verificare l’individuazione di eventuali contributi aggiuntivi ha convocato per il giorno 10.01.2022 una Conferenza di Valutazione, con la partecipazione dell’Autorità Procedente.

Si riportano di seguito il documento contenente gli esiti di valutazione e le osservazioni pervenute:

1. **Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica - Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica** acquisito al prot. reg. n. 229785 del 08.03.2022.
2. **Direzione Regionale Ambiente** acquisito al prot. reg. n. 357573 del 11.04.2022.

Con nota prot. n. 0510958 del 11.05.2023 la AP, ad esito di incontri 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, 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.

3. **Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica - Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica** acquisito al prot. reg. n. 0871330 del 02.08.2023 .

Il Parere motivato della procedura di VAS è stato reso da parte dell'Autorità Competente all'Autorità Procedente, **adottato con Determinazione n. G12057 del 13.09.2023**, avente come oggetto "VAS-Regione Lazio Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale" a condizione del rispetto degli esiti della fase di valutazione cui all'art.15, co.1, del D.Lgs. n.152/2006, nonché di alcune prescrizioni da ottemperare nel prosieguo dell'iter, ai sensi del comma 2 del medesimo art.15.

Si riportano di seguito le osservazioni con le relative controdeduzioni che hanno portato ad un aggiornamento del Piano e del Rapporto Ambientale.

➤ **DOCUMENTO DI SCOPING nota prot. n. 0499405 del 07/06/2020**

OSSERVAZIONE 1

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;

CONTRODEDUZIONE

Si veda *Rapporto Ambientale REV.3_Parte I_12547* Paragrafo 12.

OSSERVAZIONE 2

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.....

CONTRODEDUZIONE

È stata trasmessa una Valutazione di Incidenza inerente Cala dell'Acqua così come richiesto dalla *Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica* prot. 0223139 del 04.03.2022.

Sono state trasmesse 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.

Con nota prot. n. 1192173 del 25.11.2022 è stato acquisito il parere di competenza, obbligatorio e vincolante, da parte della struttura regionale competente in materia di Vinca, con esito favorevole ad eccezione della proposta localizzativa PM7 (Minturno) per il quale il parere è negativo e con condizione per la proposta localizzativa PM8 (Ponza Cala dell'Acqua).

OSSERVAZIONE 3

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 esigenziale delle nuove portualità di Piano la cui sostenibilità socio/economica dovrà essere giustificata nel RA;

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto riportato nel Piano Rapporto Fase III -Criteri per lo sviluppo della portualità turistica – Ottobre 2023:

- Paragrafo 2 Analisi della Domanda- 2.1 Stato attuale dell'offerta- 2.2 Indirizzi regionale e l'offerta futura.

Si veda *Rapporto Ambientale REV.3_Parte I_12547* Paragrafo 7.

OSSERVAZIONE 4

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;

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto controdedotto all'Osservazione 1.

OSSERVAZIONE 5

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;

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto controdedotto all'Osservazione 1.

OSSERVAZIONE 6

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;*

CONTRODEDUZIONE

Si veda il Piano Rapporto Fase III -Criteri per lo sviluppo della portualità turistica – Ottobre 2023 – Bibliografia.

Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali del Rapporto Ambientale Parte II – Ottobre 2023 al paragrafo 10.

CONTRIBUTI SCA PERVENUTI IN FASE DI SCOPING

- **5. COMUNE DI SABAUDIA: nota acquisita al prot. n.183254 del 2/3/2020**

OSSERVAZIONE 7

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.*

CONTRODEDUZIONE

Si veda la scheda Rapporto Ambientale REV.2_Parte II_PM4Latina_12542 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 e in alternativa è stata proposta la riqualificazione del Porto Canale di rio Martino lungo i confini tra i Comuni di Latina e Sabaudia.

Lo stralcio della proposta localizzativa di Foce Verde trova riscontro nel Documento *Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica - Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica* acquisito al prot. reg. n. 229785 del 08.03.2022 contenente gli esiti della riunione di valutazione.

Si veda il Piano Rapporto Fase III -Criteri per lo sviluppo della portualità turistica – Ottobre 2023 al Paragrafo 6.3 Riscontro degli esiti del rapporto conclusivo VAS.

- **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;**

OSSERVAZIONE 8

1 I) *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:*

a) *proposte improcedibili*

- b) *proposte che non rivestono interesse economico regionale*
- c) *proposte di variante al Piano regionale; oppure:*
 - 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);*

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto controdedotto all'Osservazione 3.

- **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

OSSERVAZIONE 9

7 *MACROAREA "C" che comprende la fascia costiera a sud da Latina a Minturno con le isole pontine.*

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.

CONTRODEDUZIONE

L'ampliamento del Porto di Formia, oggetto del presente Piano, inizialmente non era stato previsto nel Piano Regolatore Portuale che risultava così difforme dallo strumento sovraordinato.

Successivamente, con Delibera del Consiglio Comunale di Formia n. 25 del 14.07.2023 avente come oggetto "Piano Regolatore Portuale" è stata approvata la proposta di deliberazione "Piano Regolatore Portuale di Formia. Approvazione dell'elaborato grafico aggiornato redatto dal tecnico incaricato dalla Regione Lazio – Tavola n. 08 del 28.05.2020 e n.07 del 03.03.2021, in coerenza con il Piano dei Porti Regionale e finalizzato alla procedura di VAS" che inseriva l'ampliamento all'interno del PRP.

Si veda l'aggiornamento del Rapporto Ambientale REV.2_Parte II_PM6 Formia_12544.

OSSERVAZIONE 10

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.

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.

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto controdedotto all'Osservazione 9.

- **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;**

OSSERVAZIONE 11

13 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; 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;

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto controdedotto all'Osservazione 3.

OSSERVAZIONE 12

*19 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 Posidonia oceanica ricomprese all'interno dei SIC IT6000007 "Fondali antistanti S. Marinella", IT6000009 "Secche di Torre Flavia", IT6000008 "Secche di Macchiatonda".

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto controdedotto all'Osservazione 2.

- **12. PARCO NAZIONALE DEL CIRCEO nota n.1170 del 6/3/2020, acquisita al prot. n.209119 del 9/3/2020**

OSSERVAZIONE 13

2 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 VInca redatte dal MATTM e di cui all'Intesa del 28/11/2019 pubblicata su G.U. serie generale n.303 del 28/12/2019;

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto controdedotto all'Osservazione 2.

OSSERVAZIONE 14

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

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto controdedotto all'Osservazione 3.

- **14. ARPA LAZIO: nota prot. n.18786 del 16/3/2020, acquisita in pari data al prot. n.226774;**

OSSERVAZIONE 15

15 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.

Si rammenta che il piano di monitoraggio ambientale, ai sensi dell'art. 18 del D.lgs. 152/06 e s.m.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 imprevisi e da adottare le opportune misure correttive".

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.

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:

- "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);
- "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 suddetti documenti sono disponibili sul sito web <http://www.isprambiente.gov.it/it>. Si ritiene opportuno che vengano individuati indicatori che abbiano dati disponibili alla scala comunale e provinciale.

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto controdedotto all'Osservazione 1.

- **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;**

OSSERVAZIONE 16

1 *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.*

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 (Posidonion oceanicae)", presente rispettivamente nelle ZSC IT6000016 "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" e IT6000018 "Fondali circostanti l'Isola di Ventotene".*

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.

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".

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.

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto controdedotto all'Osservazione 2.

- **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.**

OSSERVAZIONE 17

- 1 Osservazione n. 1.1 – Aggiornamento dei dati
- Rif. RP – Rapporto preliminare
 - Rif. Rapporto II Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (febbraio 2015)

6.3 - L'andamento previsionale del parco nautico immatricolato nazionale e laziale

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 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 data set aggiornato al 2013) sia di quelle ambientali (come riportato nel seguito delle osservazioni), il ricorso a dati non aggiornati.

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.

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto controdedotto all'Osservazione 3.

CONTRIBUTI PERVENUTI A SEGUITO DELLA PUBBLICAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE

- **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;**

OSSERVAZIONE 18

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.

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto controdedotto all'Osservazione 9.

OSSERVAZIONE 19

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.

CONTRODEDUZIONE

La proposta localizzativa di Minturno è stata stralciata.

ESITI DELLA CONFERENZA DI VALUTAZIONE ED OSSERVAZIONI PERVENUTE:

- **1. DIREZIONE REGIONALE PER LE POLITICHE ABITATIVE E LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, PAESISTICA E URBANISTICA - AREA AUTORIZZAZIONI PAESAGGISTICHE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA acquisito al prot. reg. n. 229785 del 08.03.2022.**

OSSERVAZIONE 20

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.

L'AC ritiene pertinente l'osservazione del Comitato No Parcheggio Arena Molo- Terracina (PEC acquisita al prot. n.780306 del 30/9/2021) 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

CONTRODEDUZIONE

Il Piano ed il Rapporto Ambientale sono stati aggiornati con la nuova documentazione del Piano approvato.

OSSERVAZIONE 21

In merito alla proposta localizzativa PM8 Ponza si 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.

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto controdedotto all'Osservazione 2.

OSSERVAZIONE 22

In merito alla proposta localizzativa di Ponza l'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".....

Rispetto a tali osservazioni, l'AC ritiene opportuno si debba approfondire la proposta alternativa di Cala Feola.

CONTRODEDUZIONE

Si veda la scheda relativa alla localizzazione PM8 Ponza in cui viene valutata l'alternativa di Cala Feola, ritenuta improcedibile per le valutazioni esposte.

- **2 DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE acquisito al prot. reg. n. 357573 del 11.04.2022.**

OSSERVAZIONE 23

Ciò premesso e tenuto conto anche degli esiti della Riunione di Valutazione del 10/1/2022 redatto dall'Autorità Competente (Area Autorizzazioni Paesaggistiche e VAS della Direzione regionale per le Politiche abitative e la Pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica), di cui alla nota prot. n.223139 del 04.03.2022, nella quale si dà atto di quanto concordato anche in termini di rimodulazione della proposta di Piano, consistente in stralcio di alcune aree di localizzazione e ricollocazione di altre, si richiede di includere nel Rapporto Ambientale o di allegare ad esso, riferito alle proposte localizzative di Tarquinia, Ladispoli e Terracina, uno specifico Studio di Incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/97.

CONTRODEDUZIONE

Si veda quanto controdedotto all'Osservazione 2.

- **DIREZIONE REGIONALE PER LE POLITICHE ABITATIVE E LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, PAESISTICA E URBANISTICA - AREA AUTORIZZAZIONI PAESAGGISTICHE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA : acquisito al prot. reg. n. 0871330 del 02.08.2023 .**

OSSERVAZIONE 24

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;*

CONTRODEDUZIONE

Il Piano Piano di Monitoraggio è stato integrato come di seguito indicato:

- È stata fornita indicazione in merito alla sussistenza delle risorse finanziarie per la sua attuazione;
- È stata fornita indicazione delle strutture responsabili dell'attuazione dello stesso;
- Per quanto attiene il controllo sugli impatti significativi, è stato indicato che gli stessi saranno individuati nelle fasi procedurali approvative dei singoli interventi pur indicando gli indicatori da utilizzare;
- Sono state indicate le modalità di elaborazione degli indicatori;
- È stata indicata la periodicità di produzione del rapporto di monitoraggio contenente i risultati della valutazione.

Si veda *Rapporto Ambientale REV.3_Parte I_12547* Paragrafo 12.

Inoltre si consideri che al fine di rispondere a quanto indicato all'art. 13 co. 4 del DLgs 152/2006 e smi che recita: *"Il Rapporto ambientale dà atto della consultazione di cui al comma 1 ed evidenzia come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti"*, **le osservazioni relative alle singole localizzazioni portuali sono state opportunamente controdedotte al Paragrafo 1 di ciascuna scheda.**

Gli interventi di Piano che sono stati interessati da tale percorso di consultazione sono i seguenti:

- **Montalto Marina:** l'intervento è stato rilocalizzato dalla posizione a sud dell'abitato alla riva destra del fiume Fiora;
- **Tarquinia:** per l'intervento veniva richiesta idonea Valutazione di Incidenza, poi redatta dall'AC;
- **Ladispoli:** per la proposta di una localizzazione presso lo sbocco del Fosso Vaccina (Porto Pidocchio) è stata richiesta la predisposizione della VINCA, poi redatta dall'AC;
- **Latina Foce Verde:** l'intervento è stato stralciato in quanto ritenuto non compatibile con lo stato dei luoghi, e in alternativa è stata proposta la riqualificazione del porto-canale di Rio Martino, lungo il confine tra i comuni di Latina e Sabaudia;
- **Terracina:** è stata richiesta la predisposizione di VINCA, poi redatta dall'AC.
- **Minturno:** l'intervento classificato come PM7 veniva ritenuto non compatibile con lo stato dei luoghi per gravi criticità idrauliche presso il fiume Garigliano, motivo per cui se ne chiedeva lo stralcio e la valutazione di alternative da individuarsi congiuntamente all'Amministrazione Comunale;
- **Ponza Cala dell'Acqua:** per l'intervento PM8 veniva richiesta idonea Valutazione di Incidenza, poi redatta dall'AC;

Nel Rapporto di III Fase revisionato ed aggiornato sono state inserite le seguenti modifiche:

- La variazione dell'area proposta per la localizzazione del nuovo porto turistico di **Montalto Marina** (par.4.2);
- L'eliminazione della proposta di localizzazione dei nuovi porti turistici di **Minturno** e di **Latina** (Foce Verde);
- La sostituzione di quest'ultimo con un intervento di riqualificazione della struttura esistente presso **Rio Martino** (par.4.5);
- Le restanti osservazioni attenevano ad attività non direttamente riguardanti i contenuti di

Piano (es. le VINCA o interventi su porti di altra competenza).

In merito alle Osservazioni a carattere generale riguardanti:

- Aspetti Archeologici e potenziali interferenze sui fondali, Verifiche Preliminari dell'Interesse Archeologico e Verifiche dell'Interesse Culturale;
- Dimensionamento del Carico Urbanistico indotto dai nuovi insediamenti portuali sulle singole matrici ambientali;
- Modalità di gestione delle sabbie di dragaggio e delle terre e rocce da scavo derivanti dalla realizzazione delle opere marittime;
- Valutazioni di potenziali impatti indiretti in termini 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;
- Problematiche connesse con rischio idrogeologico;
- Consumo di risorse e produzione di rifiuti.

Si fa presente che il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di Piano legate alla portualità turistica, mentre non sono disponibili ad oggi i progetti delle infrastrutture.

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. Risulta pertanto non possibile in questa fase della procedura, stimare in maniera puntuale gli impatti sulle singole componenti ambientali.

Inoltre si consideri che, 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.

Per tutte le altre Osservazioni vale quanto già controdedotto nella scheda riepilogativa allegata al Parere Motivato.

8. STATO ATTUALE DELL'OFFERTA PORTUALE E STIMA DELL'OFFERTA FUTURA

Si riporta l'analisi dell'offerta di portualità esistente, tratta dal *Piano Rapporto Fase III* revisionato, atta a fornire in relazione alla domanda attesa un aggiornato quadro esigenziale delle nuove portualità di Piano.

Per arrivare a stimare il modello di domanda è stata necessaria una prima fase di raccolta dati che si è svolta su più fronti:

- Dati dal censimento dell'offerta;
- Elaborazione dei dati disponibili da documenti tecnici e amministrativi;
- Somministrazione di questionari ai Comuni interessati.

I dati utilizzati per l'analisi finalizzata al censimento sono stati:

- Offerta di posti barca per ogni porto;

- Numero di barche ormeggiate in acqua;
- Numero di barche a secco;
- Numero di barche accolte irrazionalmente.

I dati utili all'analisi provenienti dalla ricerca e dalla elaborazione di informazioni disponibili da documenti tecnici e amministrativi, oltre che ricerche su banche dati nazionali (es. ISTAT) sono stati:

- Numero di imprese attive nel settore della costruzione di navi e imbarcazioni per ogni Comune costiero;
- Numero di imprese attive nel settore della pesca per ogni Comune costiero;
- Numero di strutture ricettive alberghiere per ogni Comune costiero;
- Numero di strutture ricettive complementari per ogni Comune costiero;
- Numero di posti letto in strutture ricettive alberghiere per ogni Comune costiero;
- Numero di posti letto in strutture ricettive complementari per ogni Comune costiero;
- Distanza di ogni Comune costiero dalle mete nautiche di maggiore interesse, che in questo caso sono state identificate nell'Arcipelago Toscano e nell'Arcipelago Pontino;
- Popolazione di ogni Comune della Regione Lazio;
- Popolazione di ogni Comune della Regione Lazio suddiviso per classi di reddito.

In base alle attività sopra riportate, il Rapporto di Fase II descriveva una situazione relativa all'offerta esistente di posti barca nel Lazio che nel 2012 risultava ammontare a un totale di **8.679 posti**, così distribuiti:

- 1.714 posti barca localizzati presso strutture esistenti della Macroarea A - Nord;
- 3.090 posti barca presso strutture della Macroarea B - Centro;
- 3.875 posti barca presso strutture della Macroarea C – Sud e Isole.

Il conteggio effettuato nell'ambito del Rapporto di II Fase, tuttavia, individuava la presenza nel 2013 di un totale di **14.102 imbarcazioni esistenti sulle coste del Lazio**, immatricolate e non, comprese quelle accolte irrazionalmente (in seconda o terza fila, 3.933 unità), evidenziando già così una potenziale sproporzione tra domanda e offerta in rapporto di quasi 2 a 1.

Nell'ambito delle analisi svolte nella Fase II si contava sull'imminenza di interventi "in fase di realizzazione", che avrebbero portato l'offerta di posti barca regionale a un totale di 12.290 grazie a 3.611 nuovi posti.

Gli interventi previsti erano:

- Fiumicino Porto della Concordia, 1.725 nuovi posti barca;
- Roma Porto Turistico di Ostia, 630 nuovi posti barca;
- Anzio Porto Turistico, 856 nuovi posti barca;

- Rio Martino, Porto Canale, 400 nuovi posti barca.

Nessuna delle strutture sopra descritte da allora è stata realizzata e anche se lo fossero state tutte, non avrebbero soddisfatto per intero la potenziale richiesta dovuta alle oltre 14.000 imbarcazioni attualmente presenti.

Come è facile verificare (ad esempio, v. www.pagineazzurre.com), nel Lazio l’offerta di posti barca al settembre 2023 non è mutata rispetto al momento delle analisi svolte durante la II Fase (dati più recenti 2014, con alcuni aggiornamenti al 2018), confermando le 8.679 unità disponibili.

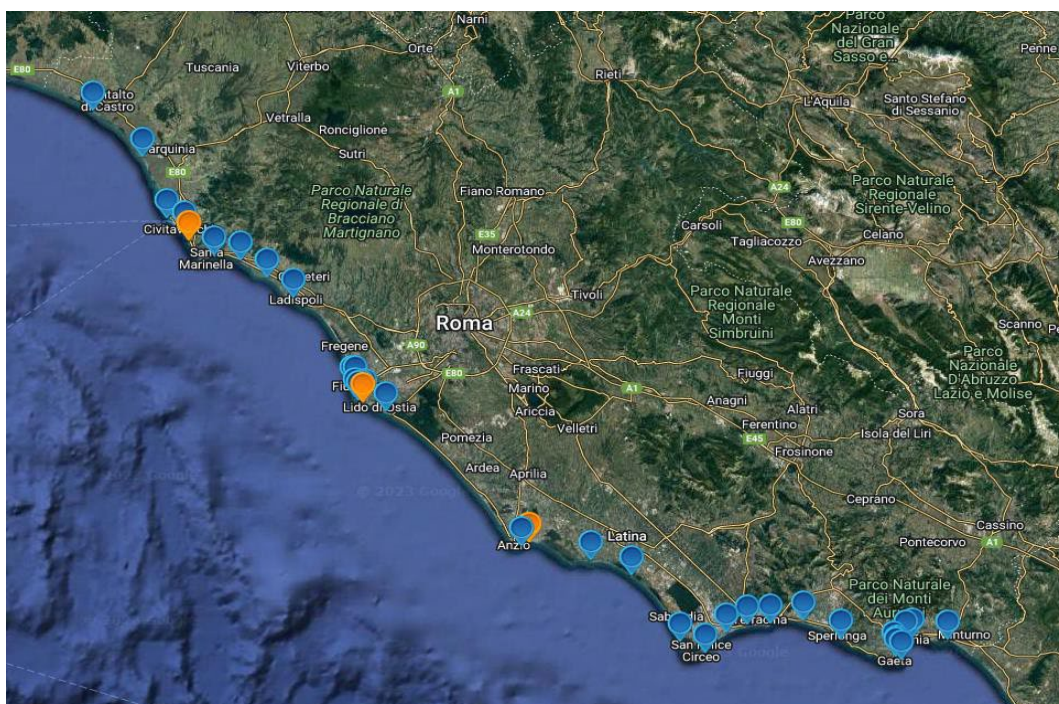


Figure 1 Localizzazione dei porti per nautica da diporto nel Lazio Fonte: Pagine Azzurre

Si riporta di seguito, quanto estrapolato dalle “Linee guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio”, redatte ed aggiornate a gennaio 2012, che hanno fornito utili indirizzi strategici per la pianificazione e la previsione di nuove strutture portuali per le tre Macroaree.

- **Macroarea Nord (Montalto di Castro – Cerveteri):** si evidenzia che il tratto di circa 40 km di costa (da Montalto a Civitavecchia) è sostanzialmente privo di strutture portuali.
Sono possibili infrastrutturazioni di medie e piccole dimensioni per la nautica minore.
Al fine di evitare rischi del fenomeno dell’erosione delle coste e nel rispetto della sostenibilità ambientale, si può intervenire con strutture snelle ed integrate con il territorio (...). Discreta è la valenza turistica del litorale e la domanda di nautica da diporto anche per la vicinanza dell’arcipelago toscano (...).
- **Macroarea Centro (Ladispoli – Nettuno):** in questa macroarea sono in fase di approvazione e di realizzazione nuove infrastrutture per la nautica maggiore.

Si possono prendere in considerazione nella fascia nuove realizzazioni, su darsene interne o piccoli approdi, che diano continuità al sistema portuale (...).

Si presta inoltre alla ricezione di strutture mobili e snelle stagionali, quali punti d'ormeggio, scali d'alaggio o rimessaggi a terra con servizi essenziali e di poco impatto (...).

- **Macroarea Sud (Latina – Minturno – Isole):** (...) la vicinanza alle Isole Pontine, e più a sud con le isole campane di Ischia e Procida, determina una notevole richiesta di turismo nautico a fronte di una disponibilità di posti barca insufficienti (...).

Auspicabile individuare nuove forme di capacità ricettiva di qualità capace di integrare e valorizzare il contesto naturale circostante. Possibili realizzazioni di nuove infrastrutturazioni anche, se compatibile idrogeologicamente, sfruttando i corsi d'acqua e i canali.

Sulla base dei descritti indirizzi e da tutte le analisi svolte nel Rapporto Fase II e Fase III di Piano, si è proceduto a determinare una potenziale domanda considerando i seguenti fattori di attrazione:

- distanza dalle mete nautiche;
- offerta di posti barca;
- offerta di strutture ricettive;
- presenza di imprese navali e cantieri.

A tale proposito si ricorda che le indicazioni macroprogettuali consolidate - dai documenti di indirizzo e dalle fasi preliminari di piano - prevedono di assicurare una infrastruttura portuale per la nautica da diporto posta a non più di **25-30 miglia nautiche di distanza dall'altra** e di prevedere una dimensione ottimale delle infrastrutture nuove o da ottimizzare pari a **300 – 500 posti barca**.

Considerando che la previsione di nuovi 3.611 posti di cui alla Macroarea Centro ("in fase di approvazione e di realizzazione nuove infrastrutture per la nautica maggiore), non attuata nei tempi previsti, scende a 2.981 per il venir meno della concessione relativa all'intervento presso il Porto di Ostia (630 posti barca), resta da determinare la potenziale domanda visto che già in base alle oltre 14.000 imbarcazioni attualmente presenti si determina una differenza, rispetto a un'offerta anche comprensiva dei posti programmati e da realizzare in futuro, di ben 2.442 unità prive di possibilità di sistemazione:

- **Domanda attuale 14.102 – (offerta attuale 8.679 + offerta previsionale oggetto di concessioni in essere 2.981) = 2.442**

I nuovi interventi previsti dal Piano, a seguito delle prescrizioni emerse in fase di VAS (7 e non più 8, data l'eliminazione del nuovo porto di Minturno e la sostituzione di Latina Foce Verde con Rio Martino), sono i seguenti:

1. Montalto di Castro - Montalto Marina;
2. Tarquinia – Lido di Tarquinia;
3. Ladispoli – Porto Pidocchio;
4. Latina e Sabaudia – Rio Martino;

5. Terracina – Porto;
6. Formia – Porto;
7. Ponza – Cala dell’Acqua.

Considerando di dimensionare ciascuno di essi secondo le indicazioni provenienti dai documenti di indirizzo (sul Rapporto Ambientale così sintetizzate: “Le dimensioni dei nuovi porti/approdi indicati sono compresi tra i 300 e i 500 posti barca ovvero ambiti ristretti che si conformano a tutti gli aspetti ambientali e costieri”), si arriva a un incremento di offerta di circa 2.100-3.500 nuovi posti barca, che arriverebbero grosso modo a coprire l’attuale fabbisogno inevaso di 2.442.

Date le tendenze del mercato consolidate nel decennio, per i prossimi anni non si prevede che tale fabbisogno debba modificarsi significativamente.

In questo modo, essendo il numero di interventi sceso da 8 a 7, la copertura ottimale del fabbisogno si realizzerebbe dividendo l’inevaso per 7, ovvero con **una media di 348 posti barca per intervento**, confermando l’indicazione di assestarsi su una dimensione media ottimale di 300-500 posti per ciascun porto o approdo:

➤ **Domanda inevasa 2.442: numero di interventi 7 = 350 nuovi posti barca a intervento.**

In allegato si riporta una scheda con l’analisi **dell’offerta della portualità esistente nel territorio regionale** e le nuove localizzazioni portuali previste dal Piano Porti.

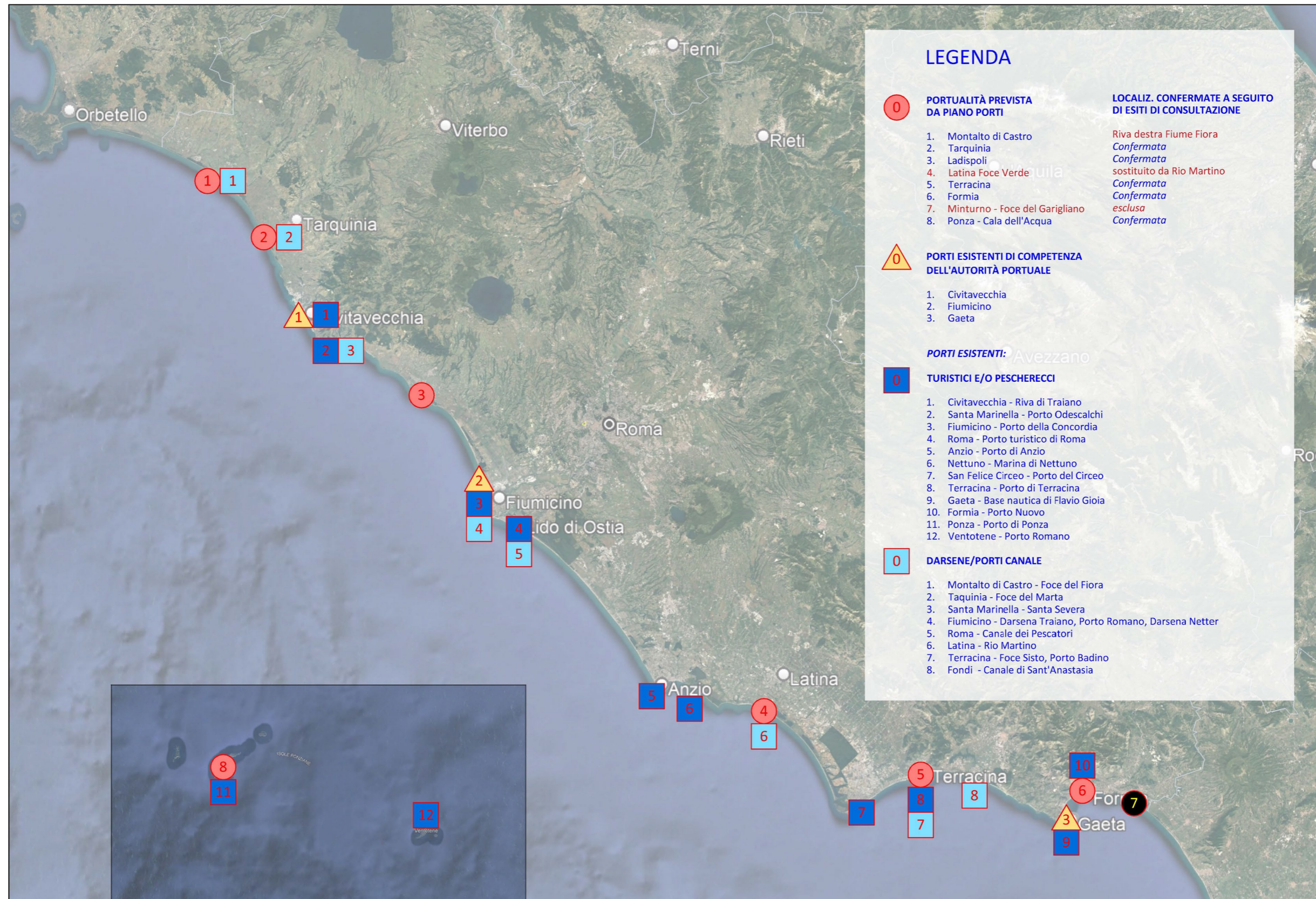


Figure 2 Offerta della portualità regionale e nuove localizzazioni portuali

9. STRUTTURA DEL RAPPORTO AMBIENTALE

Il presente Rapporto Ambientale analizzerà solo le nuove previsioni portuali legate alla portualità turistica, di seguito riportate, esprimendosi in merito alla scelta localizzativa:

- Macroarea A costa nord da Montalto di Castro a Ladispoli
 - PM1** Montalto di Castro in località Montalto Marina
 - PM2** Tarquinia in località Lido di Tarquinia
 - PM3** Ladispoli Porto Pidocchio
- Macroarea C costa sud da Latina a Minturno con le isole Pontine
 - PM4** Latina Porto di Foce Verde
 - PM5** Terracina Porto
 - PM6** Formia Ampliamento Porto
 - PM7** Minturno Foce del Garigliano
 - PM8** Ponza Porto di Cala dell'Acqua

Per ciascuna delle localizzazioni portuali è stata strutturata una scheda, di seguito riportata, il cui indice rappresenta i contenuti specifici previsti per la redazione del Rapporto Ambientale.

In considerazione del numero delle localizzazioni, tale metodologia è stato ritenuto, fosse la più idonea a rendere facilmente comprensibili le informazioni contenute.

Si riporta di seguito l'indice tipo delle schede:

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING IN RELAZIONE ALLA SCELTA LOCALIZZATIVA E RELATIVE CONTRODEDUZIONI

Esame dei contributi istruttori pervenuti in fase di scoping relativamente alla scelta localizzativa e relative controdeduzioni.

2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE

Analisi vincolistica e delle aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità

3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Analisi del rapporto con gli strumenti urbanistici regionali

3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

Analisi del rapporto con gli altri strumenti urbanistici

4. ANALISI DI COERENZA

4.1 Verifica di coerenza interna

Analisi della capacità del Piano di perseguire gli obiettivi che si sono dati

4.2 Verifica di coerenza esterna

Analisi della capacità del Piano di risultare non in contrasto, eventualmente indifferente o portatore di contributi alle politiche di governo del territorio degli altri enti istituzionalmente competenti in materia

5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

Analisi degli aspetti pertinenti dell'ambiente

6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE

Analisi di tutte le componenti ambientali, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, da un punto di vista qualitativo, mediante la valutazione di parametri definiti

6.1 Popolazione e salute umana

6.2 Aria e clima acustico

6.3 Suolo

6.4 Biodiversità

6.5 Geologia e acque

6.6 Paesaggio

7. ALTERNATIVE

7.1 Alternativa zero

Viene valutata la mancata realizzazione del Piano

7.2 Alternativa di piano

Viene valutata l'attuazione dell'alternativa di piano

7.3 Eventuale altra alternativa

Viene valutata, ove esistente, un'altra alternativa

8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA

Sintesi delle ragioni della scelta dell'alternativa individuata

9. ANALISI SWOT

Analisi SWOT sulla base delle valutazioni effettuate

10. BIBLIOGRAFIA

Vengono riportate sinteticamente le soluzioni individuate relative a ciascuna localizzazione portuale a seguito delle Valutazioni del Rapporto Ambientale:

- 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

ALTERNATIVA [Nuova localizzazione in riva destra alla Foce del Fiume Fiora](#)

- **PM2** [Tarquinia](#) in località Lido di Tarquinia

ALTERNATIVA [Confermata localizzazione portuale a sud della foce del Fiume Marta in sinistra idraulica](#)

- **PM3** [Ladispoli](#) Porto Pidocchio

ALTERNATIVA [Confermata localizzazione portuale in prossimità dello sbocco a mare del Fosso Vaccina](#)

- [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:

- **PM4** Latina Porto di Foce Verde

ALTERNATIVA [Stralcio di Foce Verde e Riqualificazione Porto di Rio Martino](#)

- **PM5** Terracina Porto

ALTERNATIVA [Confermata localizzazione portuale in riva sinistra del canale di bonifica in prossimità dello sbocco a mare](#)

- **PM6** Ampliamento Formia Porto

ALTERNATIVA [Confermata localizzazione portuale in prossimità del Molo Caboto](#)

- **PM7** Minturno Foce del Garigliano

ALTERNATIVA [Stralcio della proposta di Minturno, si dovrà valutare un'altra ipotesi localizzativa in accordo con l'Amministrazione Comunale](#)

- **PM8** Ponza Porto di Cala dell'Acqua

ALTERNATIVA [Confermata localizzazione portuale in località Cala dell'Acqua](#)

10. PERCORSO PROCEDURALE DI VAS FASI SUCCESSIVE

A seguito della chiusura della FASE PRELIMINARE DI SCOPING e degli esiti della consultazione con le autorità competenti, l'iter della VAS prevede, così come definito dalla normativa, le seguenti fasi:

- **Redazione del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica**, che analizza le proposte del Piano in riferimento ai risultati forniti sia dalle analisi (fase della conoscenza), che dal quadro di riferimento della pianificazione e programmazione, che dalle indicazioni della discussione pubblica.

Comunicazione all'autorità competente e pubblicazione sul BURL.

Deposito della proposta di Piano, del Rapporto Ambientale e della Sintesi Non Tecnica presso gli uffici e sito web.

- **Svolgimento delle consultazioni** per una durata di 60 gg decorrenti dall'avviso di pubblicazione sul BURL.

- **La valutazione del rapporto ambientale** e gli esiti delle consultazioni: mediante il quale l'autorità competente in materia ambientale fornisce un **parere motivato** sulle procedure seguite nel processo di VAS e sui contenuti del Rapporto Ambientale; eventuale revisione del Piano a seguito del parere motivato.
- **La decisione:** ossia la fase durante la quale si ha l'approvazione o l'adozione del piano o programma unitamente al Rapporto Ambientale, al parere motivato dell'autorità competente e alla documentazione acquisita in fase di consultazione.
- **L'informazione sulla decisione:** mediante cui tutta la decisione finale da parte dell'autorità preposta viene pubblicata sul BURL e viene resa pubblica sui siti web delle autorità interessate:
 - il parere motivato;
 - una **dichiarazione di sintesi** in cui si illustra in che modo sono state integrate nel piano/programma e come si è tenuto conto nel rapporto ambientale degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano/programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate.
 - le misure adottate in merito al monitoraggio.
 - **Il monitoraggio:** che assicura il controllo sugli effetti significativi sull'ambiente durante la fase di attuazione del Piano.

Si riporta di seguito la sintesi del percorso procedurale della VAS, avviata dall'Autorità Procedente contestualmente al processo di formazione del piano/programma, costituita dalle seguenti fasi:

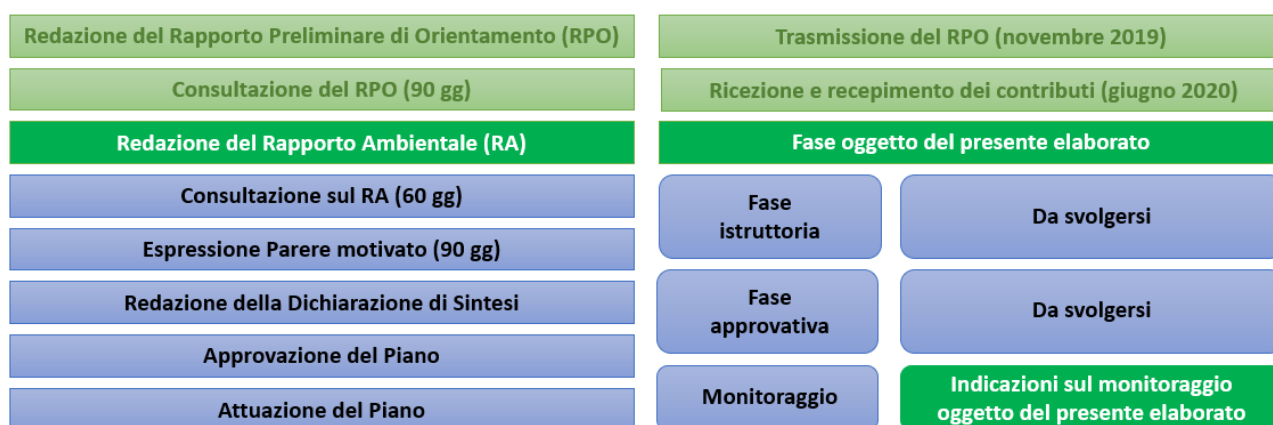


Figura 1 Stato di avanzamento del processo di VAS Del Piano Porti della Regione Lazio

11. OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE STABILITI A LIVELLO INTERNAZIONALE, COMUNITARIO O DEGLI STATI MEMBRI, PERTINENTI AL PIANO

Il presente paragrafo ha lo scopo di dar conto degli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale.

Le informazioni sulle politiche ambientali di livello comunitario sono state desunte e sintetizzate a partire dalla pubblicazione “Ambiente” disponibile su sito web della Comunità Europea¹.

Nel documento è illustrata sinteticamente la politica europea sull’ambiente. In premessa si evidenzia come la politica abbia cambiato obiettivi negli ultimi anni, passando da una politica di risanamento ad una strategia di prevenzione del deterioramento ambientale.

Occorre garantire che altri settori, come agricoltura, energia, trasporti, pesca, sviluppo regionale, innovazione ed aiuti esterni, tengano pienamente conto delle conseguenze ambientali delle decisioni politiche e finanziarie.

Da qui si evince come la politica ambientale rivesta un ruolo importante in uno strumento di pianificazione relativa alla portualità.

Dagli anni settanta l’UE ha adottato oltre 200 atti legislativi a tutela dell’ambiente, il corpus normativo è talmente vasto che richiamarlo in questa sede sarebbe poco utile, tuttavia è interessante richiamare le linee guida e quindi verificarne la compatibilità con le scelte di piano.

I temi politici trasversali su cui si punta maggiormente l’attenzione sono:

- Uso efficiente delle risorse: significa disaccoppiare la crescita economica dall’uso delle risorse. Spinge l’economia a creare di più con meno, produrre maggiore valore con meno input, usare le risorse in modo sostenibile, riducendo al minimo l’impatto sull’ambiente.
- Protezione della biodiversità: una rete ben gestita come Natura 2000 può contribuire in maniera rilevante al conseguimento degli obiettivi più generali che l’UE si è data in materia di tutela dell’ambiente. In particolare, l’UE si è impegnata ad arrestare e combattere la perdita della biodiversità — termine usato per sottolineare la ricchezza della natura con tutte le sue specie e varietà genetiche — e degli ecosistemi.

La politica UE pone particolare attenzione anche ad alcuni temi specifici:

- Sostanze chimiche: controlli e rigide valutazioni di rischio.
- Rifiuti: riciclaggio e riduzione.
- Aria: abbattimento delle emissioni.
- Acqua: riduzione del consumo della risorsa idrica e miglioramento qualitativo dell’ambiente marino-costiero.
- Rumore: promozione di programmi per la riduzione dei livelli di emissione.
- Foreste: limite al fenomeno della deforestazione e miglioramento della gestione del patrimonio forestale.

¹ https://europa.eu/european-union/topics/environment_it

- Suolo: linee guida sulle conseguenze dei processi di impermeabilizzazione e copertura del suolo.

Per ciò che concerne le specifiche componenti ambientali è superfluo sottolineare come le linee guida comunitarie abbiano trovato riscontro nella normativa nazionale, di cui il Piano prescrive il rispetto in ogni fase.

In considerazione che il presente rapporto ambientale si esprime solo relativamente alle nuove localizzazioni portuali previste dal piano, si riporta di seguito una sintesi delle normative che maggiormente hanno influenzato le valutazioni sulle varie componenti ambientali.

11.1 Biodiversità, flora e fauna

CONVENZIONE INTERNAZIONALE SULLE ZONE UMIDE DI IMPORTANZA INTERNAZIONALE (RAMSAR, 1971)

Tale Convenzione, conclusa a Ramsar il 2 febbraio 1971, è stata approvata dall'Assemblea federale il 19 giugno 1975.

Riconosce le funzioni ecologiche fondamentali delle zone umide come regolatori dei cicli idrici e come habitat di una flora e una fauna caratteristiche, segnatamente degli uccelli acquatici e palustri, e che tali uccelli, nelle loro migrazioni stagionali, possono attraversare i confini, devono essere considerati una risorsa internazionale.

In relazione all'analisi effettuata, sono state valutate le possibili interferenze tra la localizzazione portuale e tali aree.

CONVENZIONE PER LA PROTEZIONE DEL MAR MEDITERRANEO (BARCELLONA, 1976)

La convenzione di Barcellona, adottata il 16 febbraio 1976 e modificata il 10 giugno 1995, con i protocolli elaborati nell'ambito di tale convenzione, mirano a proteggere l'ambiente marino e costiero del Mediterraneo incoraggiando i piani regionali e nazionali che contribuiscono allo sviluppo sostenibile.

Nel corso del tempo il suo mandato è stato ampliato, includendovi la pianificazione e la gestione integrata della zona costiera.

I principali obiettivi della convenzione sono:

- valutare e controllare l'inquinamento;
- garantire la gestione sostenibile delle risorse naturali marine e costiere;
- integrare l'ambiente nello sviluppo economico e sociale;
- proteggere l'ambiente marino e le zone costiere attraverso azioni volte a prevenire e a ridurre l'inquinamento e, per quanto possibile, a eliminarlo, sia esso dovuto ad attività svolte a terra o in mare;
- proteggere il patrimonio naturale e culturale;
- rafforzare la solidarietà tra i Paesi rivieraschi del Mediterraneo e contribuire al miglioramento della qualità della vita.

Tali obiettivi sono stati considerati ai fini delle localizzazioni portuali.

DIRETTIVA 92/43/CEE RELATIVA ALLA CONSERVAZIONE DEGLI HABITAT NATURALI E SEMINATURALI E DELLA FLORA E DELLA FAUNA SELVATICHE

La Direttiva del 21 maggio 1992 del Consiglio dell'Unione europea, con successive modifiche apportate dalla Direttiva 97/62/CE, dal Regolamento (CE) n. 1882/2003 e dalla Direttiva 2006/105/CE, ha come obiettivo generale quello di contribuire a salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli Stati membri.

All'art. 3 si legge che *“È costituita una rete ecologica europea coerente di zone speciali di conservazione, denominata Natura 2000. Questa rete, formata dai siti in cui si trovano tipi di habitat naturali elencati nell'allegato I e habitat delle specie di cui all'allegato II, deve garantire il mantenimento ovvero, all'occorrenza, il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, dei tipi di habitat naturali e degli habitat delle specie interessati nella loro area di ripartizione naturale.*

Ogni Stato membro contribuisce alla costituzione di Natura 2000 in funzione della rappresentazione sul proprio territorio dei tipi di habitat naturali [...]. A tal fine, [...] esso designa siti quali zone speciali di conservazione”.

In relazione a tale direttiva, sono state valutate le interferenze della localizzazione portuale con le varie aree appartenenti alla Rete Natura 2000, tenendo in considerazione i vari habitat e le varie specie presenti.

DIRETTIVA 2008/56/CE CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER L'AZIONE COMUNITARIA NEL CAMPO DELLA POLITICA PER L'AMBIENTE MARINO

La Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n.56 del 17 giugno 2008, detta anche Direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, istituisce un quadro all'interno del quale gli Stati membri adottano le misure necessarie per conseguire o mantenere un buono stato ecologico dell'ambiente marino entro il 2020. A tal fine sono elaborate ed attuate strategie per l'ambiente marino intese 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.

Per ambiente marino la Direttiva intende:

- le acque, compresi il fondale e il sottosuolo, situate al di là della linea di base che serve a misurare l'estensione delle acque territoriali fino ai confini della zona su cui uno Stato membro ha e/o esercita diritti giurisdizionali;
- le acque costiere, il loro fondale e sottosuolo, nella misura in cui aspetti specifici dello stato ecologico dell'ambiente marino non siano già trattati nella presente direttiva o in altra normativa comunitaria.

Le strategie per l'ambiente marino applicano un 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 allo stesso tempo l'uso sostenibile dei beni e dei servizi marini da parte delle generazioni presenti e future.

In riferimento a tale direttiva, 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.

11.2 Rumore

DIRETTIVA 2002/49/CE RELATIVA ALLA DETERMINAZIONE E ALLA GESTIONE DEL RUMORE AMBIENTALE

La Direttiva adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio il 25 giugno 2002, definisce un approccio comune volto ad evitare, prevenire o ridurre, secondo le rispettive priorità, gli effetti nocivi compreso il fastidio, dell'esposizione al rumore ambientale.

A tal fine la Direttiva afferma che saranno progressivamente attuate le seguenti azioni:

- la determinazione dell'esposizione al rumore ambientale mediante la mappatura acustica realizzata sulla base di metodi di determinazione comuni agli Stati membri;
- l'informazione del pubblico in merito al rumore ambientale e ai relativi effetti;
- l'adozione da parte degli Stati membri di piani d'azione, in base ai risultati della mappatura acustica, allo scopo di evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona.

Inoltre, la Direttiva ha l'obiettivo di fornire una base per lo sviluppo di misure comunitarie di contenimento del rumore generato dalle principali sorgenti, in particolare veicoli stradali e su rotaia e relative infrastrutture, aeromobili, attrezzature utilizzate all'aperto e attrezzature industriali, e macchinari mobili.

Sono definiti come descrittori acustici che gli Stati membri utilizzano:

- Lden (descrittore acustico giorno-sera-notte), il descrittore acustico per il fastidio globale;
- Lnight (descrittore acustico notturno), il descrittore acustico relativo ai disturbi del sonno.

In relazione alla tematica ambientale rumore, per ogni localizzazione portuale, ove presente, è stata analizzata la classificazione acustica comunale, verificando in che classe di appartenenza ricadesse la localizzazione, e valutandone quindi, i livelli sonori permessi. Nei comuni in cui non è stata redatta tale classificazione, è stato effettuato uno studio sui ricettori presenti.

11.3 Suolo e acque

DIRETTIVA 2000/60/CE "QUADRO PER L'AZIONE COMUNITARIA IN MATERIA DI ACQUE"

La Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2000 ha introdotto un approccio innovativo nella legislazione europea in materia di acque, tanto dal punto di vista ambientale, quanto amministrativo-gestionale.

Al 2014 le ultime modifiche sono state apportate dalla Direttiva 2014/101/UE della Commissione del 30 ottobre 2014 la quale *modifica la direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque*.

La direttiva si propone di raggiungere i seguenti obiettivi generali:

- ampliare la protezione delle acque, sia superficiali che sotterranee;
- gestire le risorse idriche sulla base di bacini idrografici indipendentemente dalle strutture amministrative;
- procedere attraverso un'azione che unisca limiti delle emissioni e standard di qualità;
- riconoscere a tutti i servizi idrici il giusto prezzo che tenga conto del loro costo economico reale;
- rendere partecipi i cittadini delle scelte adottate in materia.

La Direttiva stabilisce che i singoli Stati Membri affrontino la tutela delle acque a livello di "bacino idrografico" e l'unità territoriale di riferimento per la gestione del bacino è individuata nel "distretto idrografico", area di terra e di mare, costituita da uno o più bacini idrografici limitrofi e dalle rispettive acque sotterranee e costiere.

In ciascun distretto idrografico gli Stati membri devono adoperarsi affinché vengano effettuati:

- un'analisi delle caratteristiche del distretto;
- un esame dell'impatto provocato dalle attività umane sullo stato delle acque superficiali e sotterranee;
- un'analisi economica dell'utilizzo idrico.

Relativamente ad ogni distretto, deve essere predisposto un programma di misure che tenga conto delle analisi effettuate e degli obiettivi ambientali fissati dalla Direttiva.

In relazione a tale direttiva, per ogni localizzazione è stato analizzato lo stato qualitativo delle acque superficiali prossime alle aree analizzate.

COM (2006)231 STRATEGIA TEMATICA PER LA PROTEZIONE DEL SUOLO

Data l'importanza del suolo e la necessità di evitarne l'ulteriore degrado, il sesto programma d'azione per l'ambiente ha previsto che venisse formulata la presente strategia tematica per la protezione del suolo.

Il degrado del suolo in Europa rappresenta un serio problema, causato dalle attività umane, tra le quali pratiche agricole e silvicole inadeguate, attività industriali, turismo, proliferazione urbana e industriale e opere di edificazione. Tutte queste attività esercitano un impatto negativo, perché impediscono al suolo di svolgere tutta la varietà di funzioni e di servizi che normalmente fornisce agli esseri umani e agli ecosistemi. Il risultato è una minor fertilità del suolo, una perdita di carbonio e di biodiversità, una capacità inferiore di trattenere l'acqua, lo sconvolgimento dei cicli dei gas e dei nutrienti e una minore degradazione degli agenti contaminanti.

In questo contesto la Commissione ritiene necessaria una strategia globale dell'UE per la protezione del suolo, che deve prendere in considerazione tutte le diverse funzioni che il suolo può svolgere, la variabilità e complessità che le caratterizzano e la serie dei diversi processi di degrado che possono avvenire, senza dimenticare gli aspetti socio-economici.

La strategia è finalizzata principalmente a proteggere il suolo e a garantirne un utilizzo sostenibile, in base ai seguenti principi guida:

1. prevenire l'ulteriore degrado del suolo;
2. riportare i suoli degradati ad un livello di funzionalità corrispondente almeno all'uso attuale e previsto, considerando pertanto anche le implicazioni, in termini di costi, del ripristino del suolo.

In relazione a tale tematica, al fine di localizzare l'area portuale, sono state prese in considerazione le attuali destinazioni d'uso del suolo, procedendo a rivalutare le zone particolarmente degradate.

DIRETTIVA 2007/60/CE RELATIVA ALLA VALUTAZIONE E ALLA GESTIONE DEI RISCHI DI ALLUVIONI

La direttiva del 23 ottobre 2007 del Parlamento e del Consiglio europeo, ha come scopo quello di istituire un quadro per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche connesse con le alluvioni all'interno della Comunità.

Secondo la suddetta direttiva, gli Stati membri svolgono, per ciascun distretto idrografico o unità di gestione o parte di un distretto idrografico internazionale situato sul loro territorio, una valutazione preliminare del rischio di alluvioni.

In base alla valutazione preliminare del rischio di alluvioni, gli Stati membri individuano le zone per le quali essi stabiliscono che esiste un rischio potenziale significativo di alluvioni o si possa ritenere probabile che questo si generi; in particolare gli Stati membri predispongono mappe della pericolosità da alluvione e mappe del rischio di alluvioni.

Sulla base di tali mappe gli Stati membri stabiliscono piani di gestione del rischio di alluvioni conformemente alle modalità descritte dalla Direttiva; in tali piani sono definiti anche gli obiettivi appropriati per la gestione dei rischi di alluvioni, ponendo l'accento sulla riduzione delle potenziali conseguenze negative che un simile evento potrebbe avere per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e l'attività economica e, se ritenuto opportuno, su iniziative non strutturali e/o sulla riduzione della probabilità di inondazione.

In relazione a tale direttiva, per ogni localizzazione, sono state consultate le mappe a pericolosità e rischio alluvione, verificando in quale classe ricadesse l'area.

11.4 *Qualità dell'aria*

DIRETTIVA 96/62/CE IN MATERIA DI VALUTAZIONE E DI GESTIONE DELLA QUALITÀ DELL'ARIA AMBIENTE

La Direttiva del 27 settembre 1996 del Consiglio dell'Unione europea ha come obiettivo generale quello di definire i principi di base di una strategia comune volta a:

- definire e stabilire obiettivi di qualità dell'aria ambiente nella Comunità europea al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi sulla salute umana e sull'ambiente nel suo complesso;
- valutare la qualità, dell'aria ambiente negli Stati membri in base a metodi e criteri comuni;

- disporre di informazioni adeguate sulla qualità dell'aria ambiente e far sì che siano rese pubbliche, tra l'altro mediante soglie d'allarme;
- mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove è buona, e migliorarla negli altri casi.
- Secondo la Direttiva gli Stati membri sono tenuti a designare ai livelli appropriati le autorità competenti e gli organismi incaricati di:
- valutare la qualità dell'aria ambiente;
- autorizzare dispositivi di misurazione (metodi, apparecchi, reti, laboratori);
- garantire la qualità delle misurazioni effettuate dai dispositivi di misurazione, accertando il rispetto di tale qualità da parte di detti dispositivi, in particolare con i controlli interni della qualità in base, tra l'altro, ai requisiti delle norme europee in materia di garanzia della qualità;
- effettuare l'analisi dei metodi di valutazione;
- coordinare sul proprio territorio, i programmi di garanzia della qualità su scala comunitaria organizzati dalla Commissione.

Per quanto concerne il miglioramento della qualità dell'ambiente, gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare il rispetto dei valori limite; qualunque misura presa per raggiungere gli scopi della direttiva deve:

- prendere in considerazione una strategia integrata a difesa dell'aria, dell'acqua e del suolo;
- non contravvenire alla legislazione comunitaria in materia di salvaguardia della sicurezza e della salute dei lavoratori sul luogo di lavoro;
- non avere effetti nocivi e significanti sull'ambiente degli altri Stati membri.

Gli Stati membri devono predisporre piani d'azione che indichino le misure da adottare a breve termine in casi di rischio di un superamento dei valori limite e/o delle soglie d'allarme, al fine di ridurre il rischio e limitarne la durata. Elaborano l'elenco delle zone e degli agglomerati e in cui i livelli di uno o più inquinanti superano i valori limite oltre il margine di superamento e per essi adottano misure atte a garantire l'elaborazione o l'attuazione di un piano o di un programma che consenta di raggiungere il valore limite.

E' stato consultato il Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria della Regione Lazio, che ci ha permesso di verificare il superamento dei limiti definiti in normativa relativi ai vari inquinanti, in relazione ai vari ambiti comunali.

11.5 Beni materiali, Patrimonio Culturale, Architettonico e Archeologico, Paesaggio

In relazione ai beni materiali, al patrimonio culturale, architettonico e archeologico sono state effettuate delle analisi approfondite per verificare eventuali interferenze con le varie localizzazioni portuali. Nello specifico sono state tenute in considerazione anche le possibili aree archeologiche che venissero interferite indirettamente.

In relazione al paesaggio, sono state valutate le varie tipologie presenti e scelto la localizzazione in relazione alla salvaguardia e valorizzazione di tali aree.

CONVENZIONE UNESCO RIGUARDANTE LA PROTEZIONE SUL PIANO MONDIALE DEL PATRIMONIO CULTURALE E NATURALE (PARIGI, 1972)

La Convenzione sul patrimonio dell'umanità o anche "del patrimonio mondiale", è una convenzione internazionale per l'identificazione, la protezione e la conservazione del patrimonio mondiale culturale e naturale considerato di importanza per tutta l'umanità. La convenzione è stata adottata dalla conferenza generale dell'UNESCO il 16 novembre 1972 a Parigi.

Nella convenzione si forniscono le definizioni di "patrimonio culturale" (art. 1):

- i monumenti: opere architettoniche, plastiche o pittoriche monumentali, elementi o strutture di carattere archeologico, iscrizioni, grotte e gruppi di elementi di valore universale eccezionale dall'aspetto storico, artistico o scientifico;
- gli agglomerati: gruppi di costruzioni isolate o riunite che, per la loro architettura, unità o integrazione nel paesaggio hanno valore universale eccezionale dall'aspetto storico, artistico o scientifico;
- i siti: opere dell'uomo o opere coniugate dell'uomo e della natura, come anche le zone, compresi i siti archeologici, di valore universale eccezionale dall'aspetto storico ed estetico, etnologico o antropologico.

E "patrimonio naturale" (art.2):

- i monumenti naturali costituiti da formazioni fisiche e biologiche o da gruppi di tali formazioni di valore universale eccezionale dall'aspetto estetico o scientifico;
- le formazioni geologiche e fisiografiche e le zone strettamente delimitate costituenti l'habitat di specie animali e vegetali minacciate, di valore universale eccezionale dall'aspetto scientifico o conservativo;
- i siti naturali o le zone naturali strettamente delimitate di valore universale eccezionale dall'aspetto scientifico, conservativo o estetico naturale.

Spetta a ciascuno Stato partecipe alla Convenzione di identificare e delimitare i differenti beni situati sul suo territorio.

L'Assemblea generale di tutti gli Stati membri della Convenzione si riunisce durante le conferenze generali dell'UNESCO.

CONVENZIONE PER LA SALVAGUARDIA DEL PATRIMONIO ARCHITETTONICO DELL'EUROPA (GRANADA, 1985)

La Convenzione, aperta alla firma degli Stati membri del Consiglio d'Europa il 3 ottobre 1985 a Granada, tende a rafforzare ed a promuovere le politiche di salvaguardia e di valorizzazione del patrimonio architettonico in Europa. È stata approvata dall'Assemblea federale il 6 dicembre 1995.

Essa afferma, tra l'altro, la necessità di una solidarietà europea per la conservazione di questo patrimonio e tende a favorire una concreta collaborazione tra le Parti. Essa pone i principi di una "coordinazione europea delle politiche di conservazione".

CONVENZIONE PER LA PROTEZIONE DEL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO D'EUROPA (LA VALLETTA, 1992)

Aperta alla firma degli Stati membri e degli altri Stati partecipanti alla Convenzione culturale europea e dell'Unione europea, e all'adesione degli altri Stati non membri, alla Valletta, il 16 gennaio 1992, è entrata in vigore il 25 maggio 1995.

L'obiettivo della Convenzione è proteggere il patrimonio archeologico in quanto fonte della memoria collettiva europea e strumento di studio storico e scientifico.

CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO (STRASBURGO, 2000)

La Convenzione europea del paesaggio è stata adottata dal Comitato dei Ministri del Consiglio d'Europa a Strasburgo il 19 luglio 2000 ed è stata aperta alla firma degli Stati membri dell'organizzazione a Firenze il 20 ottobre 2000. Si prefissa di promuovere la protezione, la gestione e la pianificazione dei paesaggi europei e di favorire la cooperazione europea.

Si applica a tutto il territorio delle Parti: sugli spazi naturali, rurali, urbani e periurbani; riconosce pertanto in ugual misura i paesaggi che possono essere considerati come eccezionali, i paesaggi del quotidiano e i paesaggi degradati.

Ogni Parte applica la Convenzione secondo la ripartizione delle competenze propria al suo ordinamento, conformemente ai suoi principi costituzionali e alla sua organizzazione amministrativa, nel rispetto del principio di sussidiarietà, tenendo conto della Carta europea dell'autonomia locale.

Secondo la Convenzione ogni Parte si impegna a:

- a. riconoscere giuridicamente il paesaggio in quanto componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità;
- b. stabilire e attuare politiche paesaggistiche volte alla protezione, alla gestione, alla pianificazione dei paesaggi tramite l'adozione delle misure specifiche;
- c. avviare procedure di partecipazione del pubblico, delle autorità locali e regionali e degli altri soggetti coinvolti nella definizione e nella realizzazione delle politiche paesaggistiche;
- d. integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche e in quelle a carattere culturale, ambientale, agricolo, sociale ed economico, nonché nelle altre politiche che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio.

CONVEZIONE SULLA PROTEZIONE DEL PATRIMONIO CULTURALE SUBACQUEO (PARIGI, 2001)

La Convenzione UNESCO adottata alla Conferenza generale del 2 novembre 2001 a Parigi, è un importante trattato internazionale che mira alla salvaguardia del patrimonio culturale subacqueo, il quale viene considerato parte integrante del patrimonio culturale dell'umanità ed elemento meritevole di tutela in virtù della sua importanza quale elemento storico-culturale.

Per "Patrimonio culturale subacqueo" la Convenzione intende qualsiasi traccia di vita umana avente carattere culturale, storico o archeologico che sia stata sott'acqua parzialmente o completamente, periodicamente o continuativamente, per almeno 100 anni.

La tutela del patrimonio culturale subacqueo per il beneficio dell'umanità si fonda su quattro elementi fondamentali:

1. l'obbligo per gli stati di proteggere tale patrimonio;
2. la preservazione in situ del patrimonio culturale sommerso come opzione preferenziale;
3. il divieto di sfruttamento commerciale del patrimonio culturale subacqueo;
4. la cooperazione tra gli stati membri della Convenzione.

12. MONITORAGGIO E CONTROLLO DEGLI IMPATTI AMBIENTALI

12.1 Criteri per la definizione del monitoraggio

"Il monitoraggio assicura 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 e da adottare le opportune misure correttive..." art 18 Dlgs 152/2006

Il monitoraggio di un piano ha l'obiettivo di valutare il raggiungimento degli obiettivi propri del piano, il grado di attuazione delle azioni e la loro efficacia, così da poter eventualmente proporre azioni correttive, che ne consentano l'adeguamento continuo alle mutate esigenze ed alle dinamiche di evoluzione del territorio.

Nella fattispecie del presente piano dei porti di interesse regionale si evidenzia come la sua attuazione sia demandata a fasi successive progettuali che prevedono tutte lo svolgimento di procedure di VIA o di Verifica di assoggettabilità a Via ai sensi dell'art. 7 d.lgs. 152/2006 (Allegato II comma 11 – allegato II bis comma 2) f).

12.2 Individuazione delle risorse finanziarie e delle figure responsabili

- Il monitoraggio di seguito indicato verrà svolto dai settori regionali di competenza utilizzando quindi le risorse per essi già destinate con il supporto dell'Agenzia Regionale per l'Ambiente ed ISPRA.
- Si individua il settore Area Trasporto Marittimo-Aeroporti e Infrastrutture della Mobilità Sostenibile come responsabile del controllo del piano.

12.3 Individuazione degli impatti significativi

Gli impatti specifici derivanti dai singoli interventi verranno pertanto individuati durante le fasi procedurali approvative dei singoli interventi e saranno monitorati attraverso un piano di monitoraggio ambientale specifico che terrà conto della specificità dell'intervento.

Gli indicatori di **impatto significativi** sull’ambiente per il presente piano possono essere comunque sin da ora individuati in:

- Rete natura 2000: individuazione delle praterie di posidonia oceanica possibilmente interessate dalla realizzazione delle infrastrutture portuali;
- andamento della linea di costa (erosione/avanzamento) in un intorno significativo (1.5 Km a monte ed a valle del previsto intervento);
- vincolo idrogeologico – possibili ampliamenti d’area del vincolo in corrispondenza delle criticità evidenziate dei singoli interventi.

12.4 Gli indicatori per il monitoraggio, le modalità di raccolta dei dati, la frequenza e l’elaborazione

| Definizione indicatori | U.d.m. | Qs Quantità specifica | Qr Quantità di riferimento | Indicatore |
|---|------------------------|---|---|------------|
| I.01 Occupazione Rete Natura 2000 | km ² | Estensione delle aree di vincolo nelle quali ricadono gli ambiti portuali prescelti. | Estensione delle aree di vincolo nelle quali ricadono gli ambiti portuali prescelti. | (Qr-Qp)/Qr |
| I.02 Occupazione Rete Natura 2000 | n.steli/m ² | Stato della posidonia – densità della prateria in una fascia di 200 m dall’area di progetto | Stato della posidonia – densità della prateria in una fascia di 200 m dall’area di progetto | Qs/Qr |
| I.03 Stato linea di costa in un punto baricentrico della localizzazione | m | Stato linea di costa anno x | Stato linea di costa anno(x-10) | Qs/Qr |
| I.04 Interferenza vincolo idrogeologico | N/ km ² | Sommatoria delle aree portuali | Sommatoria delle aree di vincolo idrogeologico nell’area di riferimento (raggio 0,5 km) | (Qr-Qp)/Qr |

Le attività di monitoraggio di cui ai punti I.01 e I.02 dovranno essere investigate attraverso specifici sopralluoghi, anche subacquei o con mezzi equivalenti) ad intervalli di 5 anni, che possano definire il contorno della praterie di posidonia oceanica, la sua densità in termini di numero di steli al m², il suo stato di conservazione.

I dati raccolti andranno confrontati evidenziando aumenti/riduzioni di areale – aumenti/riduzione di densità – miglioramento/peggioramento dello stato di conservazione.

L’attività di monitoraggio di cui al punto I.03 dovrà essere attuata attraverso specifici sopralluoghi ad intervalli di 5 anni, che possano definire l’andamento della linea di costa in termini di arretramenti/avanzamenti. Il rilievo dovrà essere georeferenziato così da poter essere sempre sovrapponibile. I dati raccolti andranno confrontati evidenziando avanzamenti/arretramenti della linea di costa consentendo quindi di acquisire il trend evolutivo ed individuare le misure correttive da adottare.

L’attività di monitoraggio di cui al punto I.04 dovrà essere attuata attraverso la verifica del possibile incremento delle aree sottoposte a Vincolo e/o della loro classificazione in modo da poter verificare il possibile superamento del vincolo o l’apposizione di nuova classificazione dello stesso.

Il monitoraggio dovrà avvenire, in attesa dei possibili piani specifici sugli interventi, a cadenza quinquennale.

Il monitoraggio delle diverse componenti ambientali confluirà in un rapporto di monitoraggio contenente i risultati delle valutazioni e le misure da adottare che verrà redatto a cadenza quinquennale in assenza di interventi puntuali attuativi.

Tutte le informazioni raccolte devono essere pubblicate per darne la massima diffusione al fine di permetterne la partecipazione pubblica.

12.5 Gli obiettivi di sostenibilità

In riferimento agli impatti significativi evidenziati il piano di monitoraggio, al momento di attuazione dei singoli interventi specifici, dovrà garantire il mantenimento delle condizioni individuate all'atto dell'avvio dei lavori, o garantirne significativi miglioramenti anche compensativi.

Prima dell'inizio dei lavori attinenti ai singoli interventi il monitoraggio impostato dovrà perseguire l'obiettivo del mantenimento dello stato attuale o di un suo miglioramento, attraverso interventi pubblici di riallineamento.

12.6 Possibili impatti imprevisti negativi e misure correttive da adottare

Fermo restando che ogni singolo intervento avrà un proprio piano di monitoraggio sottoposto alle procedure di cui al Dlgs. 152/2006, i possibili imprevisti impatti negativi quali ad esempio localizzati tratti di erosione costiera a seguito di realizzazione delle opere, peggioramento dello stato di salute e conservazione dei posidonieti, potranno essere valutati solo in fase attuativa all'interno di ogni specifico piano, indicando le misure correttive e/o compensative da attuarsi.

Il piano di monitoraggio specifico degli interventi che prevedono opere da realizzarsi in aggetto lungo una costa sabbiosa dovranno prevedersi rilievi della fascia emersa e sommersa sino alla batimetrica di chiusura della dinamica costiera locale per un tratto di costa di almeno 1 km a monte ed a valle d'intervento e comunque in un intorno significativo dello stesso. Tali rilievi dovranno ripetersi in corso d'opera e post operam a cadenza semestrale per i primi 5 anni di vita dell'opera in modo da poter valutare correttamente la corrispondenza tra quanto proposto e l'effettiva evoluzione litoranea.

Interventi che verranno attuati su aree in presenza di posidonia dovranno prevedere azioni di trapianto o compensazioni.

12.7 L'applicazione delle misure previste dalla VAS ed il relativo monitoraggio

Il monitoraggio consente quindi di verificare nel tempo l'andamento del Piano e la coerenza rispetto agli obiettivi assunti nella fase iniziale.

Esso dovrà avere riscontro nell'attività di reporting, che ha la funzione di conservare la memoria del piano. I rapporti di monitoraggio rappresentano i documenti di pubblica consultazione che l'amministrazione responsabile deve emanare con una periodicità fissata in fase di definizione del sistema di monitoraggio.

Le verifiche proposte costituiscono la base per il controllo degli effetti sullo stato dell'ambiente delle azioni previste dal Piano.

Si evidenzia che comunque in fase di stesura del Report di Monitoraggio gli indicatori potranno essere integrati e modificati in fase applicativa.

L'attività di gestione del monitoraggio, infatti potrà essere oggetto di aggiornamento ed integrazione degli indicatori identificati non solo in funzione dei possibili effetti ambientali non previsti, ma anche in base alle normative, piani e programmi sopravvenuti durante l'attuazione e realizzazione del piano che potranno influire sulle azioni.

La modifica apportata al Piano di Monitoraggio dovrà comunque essere debitamente motivata.