



CONSIGLIO
REGIONALE
DEL LAZIO

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE CONSILIARE

N. 19 del 28 novembre 2023

ADOTTATA DALLA GIUNTA REGIONALE
CON DELIBERAZIONE N. 757 DEL 24 NOVEMBRE 2023

***APPROVAZIONE DEL PIANO DEI PORTI
DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE***

ASSEGNATA ALLE COMMISSIONI: VI – IV – I – V – VIII – X

ALTRI PARERI RICHIESTI: -

ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA REGIONALE
(SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 2023)

L'anno duemilaventitré, il giorno di venerdì ventiquattro del mese di novembre, alle ore 13.42 presso la Presidenza della Regione Lazio (Sala Giunta), in Roma - via Cristoforo Colombo n. 212, previa formale convocazione del Presidente per le ore 13.30 dello stesso giorno, si è riunita la Giunta regionale così composta:

1) ROCCA FRANCESCO	<i>Presidente</i>	7) PALAZZO ELENA	<i>Assessore</i>
2) ANGELILLI ROBERTA	<i>Vicepresidente</i>	8) REGIMENTI LUISA	“
3) BALDASSARRE SIMONA RENATA	<i>Assessore</i>	9) RIGHINI GIANCARLO	“
4) CIACCIARELLI PASQUALE	“	10) RINALDI MANUELA	“
5) GHERA FABRIZIO	“	11) SCHIBONI GIUSEPPE	“
6) MASELLI MASSIMILIANO	“		

Sono presenti: *il Presidente e gli Assessori Baldassarre, Ciacciarelli e Righini.*

Sono collegate in videoconferenza: *gli Assessori Regimenti e Rinaldi.*

Sono assenti: *la Vicepresidente e gli Assessori Ghera, Maselli, Palazzo e Schiboni.*

Partecipa la sottoscritta Segretario della Giunta dottoressa Maria Genoveffa Boccia.

(O M I S S I S)

Entrano nell'Aula la Vicepresidente e l'Assessore Ghera.

(O M I S S I S)

Entra nell'Aula l'Assessore Maselli.

(O M I S S I S)

Si collega in videoconferenza l'Assessore Schiboni.

(O M I S S I S)

Deliberazione n. 757

OGGETTO: Proposta di deliberazione consiliare concernente *“Approvazione del Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale”*.

LA GIUNTA REGIONALE

SU PROPOSTA dell'Assessore Urbanistica, Politiche abitative, Case popolari, Politiche del Mare

VISTI:

la legge 7 agosto 1990, n. 241: *“Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”* e successive modificazioni ed integrazioni;

lo Statuto della Regione Lazio;

la legge regionale 18 febbraio 2002, n.6: *“Disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio e disposizioni relative alla dirigenza ed al personale regionale”* e successive modifiche e integrazioni;

il regolamento regionale 6 settembre 2002, n.1: *“Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta regionale”* e successive modifiche e integrazioni;

il D.P.R. 15 gennaio 1972, n.8 *“Trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia di urbanistica e di viabilità, acquedotti e lavori pubblici di interesse regionale e dei relativi personali ed uffici”*;

la legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss. mm. ii. *“Riordino della legislazione in materia portuale”*;

l'art. 105 del D.lgs. 31 marzo 1998, n. 112 *“Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59”*;

la legge regionale 18 novembre 1977, n. 44 *“Studi, indagini, ed interventi anche sperimentali per la difesa della costa laziale e la formazione di un piano generale di opere portuali di competenza della Regione”*;

la legge regionale 29 novembre 1984, n. 72 *“Interventi regionali per l'adeguamento del sistema portuale laziale”*;

la legge regionale 22 dicembre 1999, n. 38 *“Norme sul governo del territorio”*;

la deliberazione di Consiglio regionale 22 dicembre 1998, n. 491 con la quale è stato approvato il *“Nuovo Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio”*;

la deliberazione di Giunta regionale 11 novembre 2012, n. 442 con la quale sono state approvate le *“Linee guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio”*;

la deliberazione di Giunta regionale 18 dicembre 2020, n. 1013, concernente il Protocollo d'intesa, ai sensi dell'articolo 15 della Legge n. 241/1990, tra la Regione Lazio ed il CTL – Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica della *“Sapienza”* Università di Roma, per l'attività di supporto tecnico-scientifico, ai fini, tra l'altro, dell'aggiornamento del Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica;

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 “*Norme in materia ambientale*” e successive modifiche e integrazioni, ed in particolare l’art. 6, commi 1 e 2, relativo all’assoggettività a valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi;

CONSIDERATO che:

che con disposizione prot. 182569/GR/02/12 del 20/12/2012 della 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 di Interesse Economico Regionale*” della Regione Lazio, costituito dai seguenti elaborati:

- Rapporto Fase 1 - Quadro generale di riferimento normativo Aggiornamento ottobre 2023;
- Rapporto Fase 2 - Stato attuale dei Porti Laziali;
- Rapporto Fase 3 - Criteri per lo sviluppo della portualità turistica Revisione ottobre 2023;

è stata esperita la fase di consultazione per la definizione della portata e il dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale relativo al “*Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale*”;

sono state espletate le fasi procedurali inerenti alla Valutazione Ambientale Strategica definita all’articolo 11 del sopracitato decreto legislativo n. 152/2006, che si è conclusa con l’acquisizione del Parere Motivato di VAS, ai sensi dell’art.15 del d.lgs. n.152/2006, relativamente al “*Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale*”, espresso con determinazione dirigenziale 13 settembre 2023, n. G12057;

il citato Parere Motivato positivo, inerente alla compatibilità ambientale del Piano, riporta le prescrizioni accolte nel Rapporto Ambientale;

il Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica sono stati integrati sulla base delle prescrizioni contenute nel Parere Motivato succitato, a conclusione della procedura di VAS;

VISTA la documentazione integrativa del “*Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale*”, costituita dai seguenti elaborati, parte integrante e sostanziale del presente atto:

- Rapporto Ambientale costituito da:
 - Rapporto Ambientale REV.3 _Parte I_12547;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM1 Montalto_12539;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM2Tarquinia_12540;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM3 Ladispoli_12541;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM4 Latina_12542;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM5 Terracina_12543;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM6 Formia_12544;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM7 Minturno_12545;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM8 Ponza_12546;
- Sintesi non tecnica;
- Esiti della consultazione del rapporto ambientale:
 - Esiti Riunione di Valutazione prot. n. 223139 del 04/03/2022;
 - Esiti Fase di valutazione prot. n. 871330 del 02/08/2023;
- Valutazione di incidenza dei porti di Tarquinia, Ladispoli e Terracina;
- Valutazione di incidenza Porto Turistico di Cala dell'Acqua Ponza;

- Parere Valutazione di incidenza Direzione Regionale Ambiente - Area Protezione e Gestione della Biodiversità, prot. n. 1192173 del 25/11/2022;
- Parere Motivato determinazione dirigenziale 13 settembre 2023, n. G12057;

ATTESO l'esito positivo di cui al Parere Motivato espresso con determinazione dirigenziale 13 settembre 2023, n. G12057 a seguito della conclusione della procedura di VAS;

RITENUTO di adottare e sottoporre all'esame del Consiglio regionale la proposta di deliberazione concernente l'approvazione del "*Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale*" che si compone degli elaborati del documento di Piano su indicati nonché della documentazione integrativa di Piano sopra richiamata, conservati nella Sezione Fascicolo Informatico della Banca Dati del sistema informativo degli atti amministrativi della Giunta regionale (SICER);

DATO ATTO che il presente provvedimento non comporta oneri a carico del bilancio regionale;

DELIBERA

per le motivazioni indicate in premessa, che qui si intendono integralmente riportate, di adottare e sottoporre all'esame del Consiglio regionale, la seguente proposta di deliberazione consiliare concernente: "*Approvazione del Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale*".

“IL CONSIGLIO REGIONALE

VISTI:

la legge 7 agosto 1990, n. 241: *“Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”* e successive modificazioni ed integrazioni;

lo Statuto della Regione Lazio;

la legge regionale 18 febbraio 2002, n.6: *“Disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio e disposizioni relative alla dirigenza ed al personale regionale”* e successive modifiche e integrazioni;

il regolamento regionale 6 settembre 2002, n.1: *“Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta regionale”* e successive modifiche e integrazioni;

il D.P.R. 15 gennaio 1972, n.8 *“Trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia di urbanistica e di viabilità, acquedotti e lavori pubblici di interesse regionale e dei relativi personali ed uffici”*;

la legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss. mm. ii. *“Riordino della legislazione in materia portuale”*;

l’art. 105 del D.lgs. 31 marzo 1998, n. 112 *“Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59”*;

la legge regionale 18 novembre 1977, n. 44 *“Studi, indagini, ed interventi anche sperimentali per la difesa della costa laziale e la formazione di un piano generale di opere portuali di competenza della Regione”*;

la legge regionale 29 novembre 1984, n. 72 *“Interventi regionali per l’adeguamento del sistema portuale laziale”*;

la legge regionale 22 dicembre 1999, n. 38 recante: *“Norme sul governo del territorio”*;

la deliberazione di Consiglio Regionale 22 dicembre 1998, n. 491 con la quale è stato approvato il *“Nuovo Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio”*;

la deliberazione di Giunta Regionale 11 novembre 2012, n. 442 con la quale sono state approvate le *“Linee guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio”*;

la deliberazione di Giunta regionale 18 dicembre 2020, n. 1013, concernente il Protocollo d’intesa, ai sensi dell’articolo 15 della Legge n. 241/1990, tra la Regione Lazio ed il CTL – Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica della *“Sapienza”* Università di Roma, per l’attività di supporto tecnico-scientifico, ai fini, tra l’altro, dell’aggiornamento del Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica;

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152: *“Norme in materia ambientale”* e successive modifiche e integrazioni, ed in particolare l’art. 6, commi 1 e 2, relativo all’assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi;

CONSIDERATO che:

che con disposizione prot. 182569/GR/02/12 del 20/12/2012 della 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 di Interesse Economico Regionale”* della Regione Lazio, costituito dai seguenti elaborati:

- Rapporto Fase 1 - Quadro generale di riferimento normativo Aggiornamento ottobre 2023;
- Rapporto Fase 2 - Stato attuale dei Porti Laziali;
- Rapporto Fase 3 - Criteri per lo sviluppo della portualità turistica Revisione ottobre 2023;

è stata esperita la fase di consultazione per la definizione della portata e il dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale relativo al “*Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale*”;

sono state espletate le fasi procedurali inerenti alla Valutazione Ambientale Strategica definita all’articolo 11 del sopracitato decreto legislativo n. 152/2006, che si è conclusa con l’acquisizione del Parere Motivato di VAS, ai sensi dell’art.15 del d.lgs. n.152/2006, relativamente al “*Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale*”, espresso con determinazione dirigenziale 13 settembre 2023, n. G12057;

il citato Parere Motivato positivo, inerente alla compatibilità ambientale del Piano, riporta le prescrizioni accolte nel Rapporto Ambientale;

il Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica sono stati integrati sulla base delle prescrizioni contenute nel Parere Motivato succitato, a conclusione della procedura di VAS;

VISTA la documentazione integrativa del “*Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale*”, costituita dai seguenti elaborati, parte integrante e sostanziale del presente atto:

- Rapporto Ambientale costituito da:
 - Rapporto Ambientale REV.3 _Parte I_12547;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM1 Montalto_12539;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM2Tarquinia_12540;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM3 Ladispoli_12541;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM4 Latina_12542;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM5 Terracina_12543;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM6 Formia_12544;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM7 Minturno_12545;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM8 Ponza_12546;
- Sintesi non tecnica;
- Esiti della consultazione del rapporto ambientale:
 - Esiti Riunione di Valutazione prot. n. 223139 del 04/03/2022;
 - Esiti Fase di Valutazione prot. n. 871330 del 02/08/2023;
- Valutazione di incidenza dei porti di Tarquinia, Ladispoli e Terracina;
- Valutazione di incidenza porto Turistico di Cala dell'Acqua Ponza;
- Parere Valutazione di incidenza della Direzione Regionale Ambiente - Area Protezione e Gestione della Biodiversità, prot. n. 1192173 del 25/11/2022;
- Parere Motivato determinazione dirigenziale 13 settembre 2023, n. G12057;

ATTESO l’esito positivo di cui al Parere Motivato espresso con determinazione dirigenziale 13 settembre 2023, n. G12057 a seguito della conclusione della procedura di VAS;

RITENUTO, pertanto, di approvare il “*Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale*” che si compone degli elaborati del documento di Piano nonché della documentazione integrativa di Piano sopra richiamata;

DATO ATTO che il presente provvedimento non comporta oneri a carico del bilancio regionale;

DELIBERA

per le motivazioni indicate in premessa, che qui si intendono integralmente riportate,

di approvare il “*Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale*”, composto dai documenti di seguito elencati:

- Rapporto Fase 1 - Quadro generale di riferimento normativo Aggiornamento ottobre 2023;
- Rapporto Fase 2 - Stato attuale dei Porti Laziali;
- Rapporto Fase 3 - Criteri per lo sviluppo della portualità turistica Revisione ottobre 2023;

e dalla documentazione integrativa di “*Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale*”, composta dai seguenti elaborati:

- Rapporto Ambientale costituito da:
 - Rapporto Ambientale REV.3 _Parte I_12547;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM1 Montalto_12539;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM2Tarquinia_12540;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM3 Ladispoli_12541;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM4 Latina_12542;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM5 Terracina_12543;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM6 Formia_12544;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM7 Minturno_12545;
 - Rapp. Amb.REV.2_Parte II_PM8 Ponza_12546;
- Sintesi non tecnica;
- Esiti della consultazione del rapporto ambientale:
 - Esiti Riunione di Valutazione prot. n. 223139 del 04/03/2022;
 - Esiti Fase di valutazione prot. n. 871330 del 02/08/2023;
- Valutazione di incidenza dei porti di Tarquinia, Ladispoli e Terracina;
- Valutazione di incidenza del Porto Turistico di Cala dell'Acqua Ponza;
- Parere Valutazione di incidenza della Direzione Regionale Ambiente - Area Protezione e Gestione della Biodiversità, prot. n. 1192173 del 25/11/2022;
- Parere Motivato determinazione dirigenziale 13 settembre 2023, n. G12057

che costituiscono parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.”

I documenti che compongono il “*Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale*” e la documentazione integrativa sono conservati nella Sezione Fascicolo Informatico della Banca Dati del sistema informativo degli atti amministrativi della Giunta regionale (SICER).

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio e sul sito istituzionale della Regione Lazio sezione trasporti mobilità sostenibile.

Il Presidente pone ai voti, a norma di legge, il suesteso schema di deliberazione che risulta approvato all'unanimità.

(O M I S S I S)

IL SEGRETARIO
(Maria Genoveffa Boccia)

IL PRESIDENTE
(Francesco Rocca)



**REGIONE
LAZIO**

**Direzione Regionale
Infrastrutture e Mobilità**

Area Trasporto Marittimo
Aeroporti e Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale

**Rapporto Fase I
Quadro generale di
riferimento normativo
Aggiornamento ottobre 2023**



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA



**CENTRO DI RICERCA
PER IL TRASPORTO
E LA LOGISTICA**



Indice	
Introduzione	4
1 Il quadro normativo europeo.....	5
1.1 La normativa comunitaria.....	5
1.2 Normative nazionali	9
1.2.1 Il sistema portuale francese	9
1.2.2 Il sistema portuale spagnolo	12
1.2.3 Il sistema portuale belga	15
1.2.4 Il sistema portuale britannico	17
1.2.5 Il sistema portuale olandese	18
1.2.6 Il sistema portuale tedesco	19
2 Il sistema portuale italiano	22
2.1 Nozione e regime giuridico dei porti	22
2.2 La riforma del Titolo V della Costituzione e i suoi riflessi in ambito portuale	23
2.3 La riorganizzazione del sistema portuale italiano ai sensi della Legge n.84/1994.....	24
2.4 Pianificazione urbanistica e opere in ambito portuale.....	25
2.5 Le strutture dedicate alla nautica da diporto.....	27
3 I sistemi portuali delle Regioni italiane	32
3.1 Quadro introduttivo	32
3.2 Il sistema portuale in Campania	35
3.3 Il sistema portuale della Calabria	36
3.4 Il sistema portuale delle Marche	37
3.5 Il sistema portuale “minore” ligure	38
3.6 Il quadro normativo della Toscana in materia di porti	40
3.7 Il quadro normativo in tema di portualità nel Lazio	47
3.7.1 La Legge Urbanistica Regionale n. 38 del 23 dicembre 1999 e s.m.i.	47
3.7.2 Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR).....	48

3.7.3 Le norme sul regime concessorio delle aree portuali minori	48
3.7.4 Il Piano di Coordinamento dei Porti, la Cabina di Regia del Mare e le Linee Guida per la redazione del Piano dei porti e delle Coste della Regione Lazio	49
3.8 Riflessioni conclusive	49
Allegati.....	53
Allegati al Capitolo 1	53
Estratto del "Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea" - ex TCE (artt. 56, 101, 102, 106 e 345).	53
Decreto Legislativo n. 171 del 18.07.2005 "Codice della Nautica da Diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE"	55
Estratto del "Code des Transports" francese (Cinquieme Partie, Livre III, Titre 1er).	128
Estratto del "Code des Ports Maritimes" francese.	144
Estratto della legge spagnola "Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante".	168
Allegati al Capitolo 2	235
Testo della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".	235
Testo del D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 "Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59."	296
Testo della sentenza del Consiglio di Stato n. 6488 del 18.12.2012.	306
Allegati al Capitolo 3	344
Testo del Decreto dell'Assessore ai Trasporti della Regione Sicilia del 7 marzo 2001.	344
Testo della Disciplina del Masterplan "La rete dei Porti Toscani", allegato al PIT della Regione Toscana.	349
Testo della L.R. Toscana n. 65 del 10 novembre 2014 (entrata in vigore il 27.11.2014).	373
Nota di aggiornamento normativo (2023)	593

Introduzione

Il presente documento rappresenta il capitolo 1 del Piano dei Porti della Regione Lazio, relativo al quadro generale di riferimento normativo.

Partendo dal quadro normativo contenuto nelle Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio, il presente documento effettua una ricognizione sulla legislazione esistente in Europa e nelle Regioni italiane in ambito portuale.

In particolare, la prima sezione riguarda la normativa comunitaria e una rassegna dei sistemi portuali dei principali Paesi europei.

La seconda sezione analizza il sistema portuale italiano, mentre l'ultima sezione riporta una breve analisi della legislazione esistente in materia nel Lazio e in altre Regioni italiane.

In appendice sono riportati i testi delle normative maggiormente rilevanti per il settore.

1 Il quadro normativo europeo

1.1 La normativa comunitaria

L'Unione Europea non si è finora occupata in modo particolare di disciplinare i sistemi portuali, ma si è semplicemente limitata ad estendere ai medesimi le regole dettate a tutela della libera concorrenza, sancendo l'immediata applicabilità ai porti degli Stati membri del diritto primario comunitario, ovvero di alcune delle norme dei Trattati istitutivi dotate di efficacia diretta.

Infatti, le disposizioni del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE, ex TCE (Trattato Istitutivo della Comunità Europea, così come modificato dal Trattato di Lisbona, pubblicato in GUCE C/83 del 30.03.2010 e poi pubblicato in versione consolidata in GUCE C/326 del 26.10.2012) che appaiono rilevanti in tema di portualità sono, principalmente, l'art. 56 che regola la libertà di prestazione dei servizi, gli artt. 101 e 102 in materia di concorrenza (riportati in Appendice, al paragrafo 0) e l'art. 106, che stabilisce il divieto per gli Stati membri di emanare o mantenere norme in contrasto con le regole del libero mercato in favore di imprese pubbliche o di imprese titolari di diritti esclusivi o speciali.

É doveroso ricordare, inoltre, come il Trattato di Maastricht del 1992 abbia introdotto nella parte terza del Trattato CE un apposito Titolo, attualmente divenuto il Titolo XVI del TFUE, dedicato alle Reti Transeuropee (soprattutto alle reti TEN-T), che ha inciso, unitamente alla legislazione comunitaria e nazionale conseguente, pure sullo sviluppo e l'evoluzione dei principali porti esistenti negli Stati membri, ma non ha riguardato in alcun modo le restanti infrastrutture portuali cosiddette minori, numerosissime ed aventi comunque un'ingente importanza per le economie dei rispettivi territori.

Con riguardo al diritto comunitario secondario - ovvero agli atti legislativi europei emanati ai sensi dell'art. 288 TFUE (ex art. 249 TCE) – e alla giurisprudenza della Corte di Giustizia UE sui porti, non sembra rilevabile la presenza di una disciplina generale ed astratta in grado di avere un effetto realmente armonizzante sui sistemi nazionali.

Il primo ed unico tentativo di creare una sorta di indirizzo comune per le diverse legislazioni nazionali vigenti in ambito portuale è costituito dal

cosiddetto “Libro Verde sui porti europei e le infrastrutture marittime” del 1997, documento programmatico elaborato dalla Commissione Europea e contenente i principali orientamenti di politica comunitaria del settore.

Lo scopo di tale atto era quello di risolvere il problema della estrema eterogeneità e diversità delle singole normative nazionali, che creavano differenti modelli di gestione dei porti dell’Unione Europea.

Si è trattato, tuttavia, di un documento non avente carattere cogente, che non ha ottenuto i risultati attesi, anche in considerazione di una forte avversità manifestata dagli Stati Membri rispetto alle ingerenze comunitarie sulla materia.

A dimostrazione di ciò si consideri che, in conseguenza dell’emanazione del suddetto “Libro Verde”, è stato predisposto un primo progetto di direttiva che, presentato dalla Commissione Europea il 13 febbraio 2001, è stato respinto dal Parlamento Europeo in seconda lettura; analoga sorte ha avuto, infine, la seconda proposta presentata dalla Commissione nel settembre 2004, bocciata dal Parlamento Europeo nel 2006.

A fronte di tale fallimento, nella materia *de qua* l’Unione Europea ha deciso di limitarsi ad un approccio meno invasivo, utilizzando strumenti di *soft law*, ovvero raccomandazioni, risoluzioni o mere comunicazioni.

Cionondimeno, si è assistito ad un proliferare di atti normativi comunitari su tematiche quali l’ambiente (cfr. Direttiva 2003/44/CE sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in tema di imbarcazioni da diporto, recepita integralmente ed attuata in Italia dal D.Lgs. n. 171 del 2005, rubricato “Codice della Nautica da Diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE, riportato in Appendice al par. 0), la tutela della salute, la libera concorrenza e gli appalti (cfr., ad esempio, le Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE) che, una volta recepiti dagli Stati membri, hanno spiegato i loro effetti, in maniera più o meno tangenziale, anche nel settore dei porti.

Senza contare, inoltre, i numerosi atti comunitari volti a dettare linee di sviluppo programmatiche dei sistemi di trasporto europei che, per il tramite delle conseguenti leggi emanate dagli Stati membri, hanno avuto alcuni riflessi indiretti pure sulla portualità minore di questi ultimi.

Basti pensare al Libro Bianco del giugno 2001 “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”, che ha fissato gli obiettivi e le linee di azione comunitarie in materia di trasporti nel decennio scorso.

Nel Libro, la Commissione Europea ha proposto numerose misure per realizzare un sistema di trasporto capace di rilanciare le ferrovie, controllare la crescita del trasporto aereo e promuovere il trasporto marittimo e fluviale.

Le successive revisioni del Libro Bianco, datate rispettivamente 2006 e 2011, hanno quindi valutato lo stato di attuazione dei programmi varati nel 2001 e ne hanno suggerito l’ulteriore impulso e/o la modifica anche in una prospettiva di maggiore tutela dell’ambiente.

Per quanto attiene, invece, il regime giuridico della proprietà delle infrastrutture portuali, si ritiene unanimemente applicabile l’art. 345 TFUE, il quale stabilisce che “*i trattati lasciano del tutto impregiudicato il regime di proprietà esistente negli Stati membri*”.

Si è in presenza, in questo caso, di una classica espressione del c.d. *principio di neutralità* del diritto comunitario, rinvenibile ogni qualvolta il legislatore europeo prediliga individuare il fine da perseguire, lasciando liberi gli ordinamenti degli Stati membri in ordine alla scelta del mezzo da adottare per raggiungere il fine stesso.

Nel caso di specie, come si è visto, l’obiettivo primario dell’UE è quello di garantire la piena concorrenzialità dei servizi portuali e, quindi, la parità delle condizioni di accesso ai *terminal* da parte di diverse imprese.

A tal fine, non si è ritenuto indispensabile intervenire sull’assetto proprietario delle strutture.

In altri termini, l’Unione Europea è rimasta totalmente indifferente rispetto al regime giuridico delle infrastrutture portuali, ammettendo l’esistenza sia di porti pubblici, appartenenti al demanio marittimo e dunque allo Stato o a vari Enti pubblici territoriali, sia di porti privati.

Ne consegue che, dal punto di vista dell’assetto proprietario dei porti, nel territorio della UE siano ravvisabili tre tipologie di situazioni:

- *Comprehensive Ports*, porti in cui lo Stato o l’Ente locale è proprietario delle infrastrutture e gestisce direttamente anche le attività commerciali, in

particolare provvede ad erogare i servizi portuali, o soltanto i servizi accessori (nel caso dei *Tool Ports*); si procede, tuttavia, solitamente a costituire soggetti imprenditoriali distinti (ad esempio, Autorità Portuali), con forma giuridica privatistica ed autonoma contabilità (il fenomeno sopra descritto viene comunemente denominato con il termine inglese “*corporatisation*”);

- *Company Ports*, porti completamente privati (come quelli inglesi, che erano gestiti dallo Stato fino alla riforma del 1981), nei quali sia la proprietà degli *assets* che la produzione dei servizi risulta essere in capo a soggetti privati; il terminalista acquista, pertanto, l’area portuale su cui intende impiantare la propria attività direttamente dal proprietario privato (od eccezionalmente pubblico laddove si trattasse di particolari terreni da riconvertire in zona portuale) della stessa; la pianificazione economica ed anche territoriale dell’area risulta, pertanto, di specifica competenza dell’impresa privata, la quale dovrà solo rispettare la pianificazione territoriale generale;
- *Landlord Ports*, ovvero porti in cui la proprietà dell’area e delle infrastrutture portuali è pubblica, mentre la produzione e l’erogazione dei servizi portuali è gestita da imprese private.

È bene precisare come il primo dei tre modelli sopra indicati, avendo generato notevoli contrasti con la normativa comunitaria sulla libera concorrenza, è ormai stato quasi definitivamente abbandonato; il secondo è diffuso esclusivamente in Gran Bretagna, mentre il terzo è quello che, attualmente, risulta adottato dalla maggioranza degli Stati membri, in particolare dai Paesi dell’area del Mediterraneo, quali Spagna, Francia ed Italia.

Non può negarsi, infatti, che, nonostante la normazione comunitaria sui porti sia stata esigua ed inefficace - ed addirittura inesistente per ciò che concerne i porti minori – tra i sistemi portuali vigenti negli Stati membri affacciati sul Mediterraneo, come si vedrà nei prossimi paragrafi, esistano notevoli analogie e punti di contatto.

1.2 Normative nazionali

1.2.1 Il sistema portuale francese

Il settore portuale francese è molto sviluppato e rappresenta, per quantità di merci trattate nei suoi porti commerciali, circa il 5% del traffico mondiale e il 10% del traffico europeo.

I porti francesi destinati al commercio e alla pesca, ai sensi dell'art. L5311-1 del *Code des Transports*, art. L5311-1) sono attualmente distinti in:

- “Grandi Porti Marittimi” e “Porti Autonomi”, che fanno capo allo Stato;
- altri porti marittimi che rientrano nelle competenze delle collettività territoriali e dei loro raggruppamenti.

Costituisce caso a sé il porto di Port-Cros, la gestione del quale compete all'Ente pubblico del Parco nazionale di Port-Cros.

L'organizzazione dei porti francesi è stata riformata dalla *Loi* n. 660 del 4 luglio 2008 ed è attualmente disciplinata dal *Code des Transports* e dal *Code des Ports Maritimes*, di cui degli estratti sono riportati in Appendice ai paragrafi 0 e 0).

A seguito di tale riforma, da ottobre 2008 i grandi porti commerciali sul territorio nazionale sono stati trasformati da “Porti Autonomi” in “Grandi Porti Marittimi”.

1.2.1.1 I Grandi Porti Marittimi

La Francia ha attualmente sette Grandi Porti: Marsiglia, Le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazare, Rouen, Bordeaux, La Rochelle.

Ad essi si sono aggiunti, dal 2013, i quattro Grandi Porti d'Oltremare: Pointe-à-Pitre (Guadalupa), Fort-de-France (Martinica), Degrad-des-Cannes (Guiana) e Port-Réunion (Riunione).

A norma degli artt. L5312-1 – L5312-5 del *Code des Transports*, i Grandi Porti Marittimi sono Enti pubblici dello Stato e svolgono il ruolo di Autorità Portuali.

Essi esercitano le funzioni di regolamentazione e di polizia del traffico marittimo nelle zone portuali, attraverso le Capitanerie di Porto, e si occupano della gestione e manutenzione delle infrastrutture portuali (canali, dighe, chiuse, banchine, ecc.), della promozione generale del porto, della gestione e valorizzazione del patrimonio portuale e dei connessi servizi di trasporto terrestre, ferroviario e fluviale (art. L5312-2 del *Code des Transports*).

La gestione e la proprietà delle attrezzature portuali (gru, gru a portale, etc.) è invece stata ceduta, ad eccezione dei Grandi Porti d'Oltremare, agli operatori privati che si occupano della manutenzione dei terminali portuali.

L'art. L5312-6 del *Code des Transports* stabilisce che ogni Grande Porto Marittimo è gestito da un Direttorio Collegiale sotto il controllo di un Consiglio di Sorveglianza.

Il Direttorio è composto da un numero di membri variabile (di norma 3), determinato per ogni Grande Porto con decreto governativo ed è presieduto da un Presidente nominato dallo Stato, su parere conforme del Consiglio di Sorveglianza, che nomina invece direttamente gli altri membri del Direttorio (*Code des Transports*, art. L5312-9).

Il Consiglio di Sorveglianza, a sua volta, è composto da 17 membri, dei quali 5 rappresentanti dello Stato, 4 delle collettività territoriali, 3 del personale portuale e altre 5 personalità qualificate, nominate dall'Autorità statale in rappresentanza della Camera di Commercio e Industria locale, nonché degli attori economici collegati al porto (*Code des transports*, art. L5312-7).

Il mandato dei membri del Consiglio ha la durata di cinque anni ed è rinnovabile, così come quello del Presidente del Consiglio stesso, che viene eletto dagli altri membri (*Code des ports maritimes*, art. R 102-2).

È prevista anche la presenza di un organo consultivo, il Consiglio di Sviluppo, composto da 20 membri, nel quale sono rappresentate le imprese che operano e sono collegate al porto, le collettività territoriali, i rappresentanti dei lavoratori e almeno un rappresentante delle associazioni per la protezione dell'ambiente.

Il Grande Porto Marittimo, ente dotato di autonomia finanziaria, è inoltre soggetto al controllo di un Revisore dei conti e di un Commissario del Governo, nonché al controllo generale economico e finanziario dello Stato, mediante la Corte dei Conti.

Come risulta dalla stessa composizione dell'organo di indirizzo, quello che probabilmente colpisce maggiormente dell'esperienza francese dei Grandi Porti Marittimi è la forte presenza dello Stato centrale in termini di *governance* e vigilanza.

1.2.1.2 I Porti Autonomi

Anche i Porti autonomi sono Enti pubblici dello Stato (*Code des Transports*, artt. da L5313-1 a L5313-6).

Dotati di ampia autonomia gestionale, i Porti Autonomi amministrano le installazioni portuali all'interno del perimetro delle loro circoscrizioni (fluviale o marittima) ed esercitano il ruolo di Autorità Portuali con compiti relativi allo sfruttamento e alla polizia del porto, ai lavori di estensione e miglioramento delle infrastrutture e alla gestione del patrimonio immobiliare del porto del quale sono assegnatari (a differenza dei Grandi Porti che sono proprietari del relativo patrimonio immobiliare portuale).

Sono attualmente istituiti due Porti Autonomi fluviali in territorio nazionale, Parigi e Strasburgo, e due porti autonomi marittimi nei Territori Francesi d'Oltremare, ovvero Papeete e Nuova Caledonia.

I Porti autonomi sono gestiti da un Consiglio di Amministrazione, assistito da un direttore generale che viene nominato, con decreto, dal Governo Statale (*Code des Transports*, art. L5313-7).

Il Consiglio di Amministrazione di ciascun Porto Autonomo è presieduto da un Presidente eletto dai suoi membri.

Secondo modalità determinate da un decreto governativo, previo parere del Consiglio di Stato, il CdA comprende un numero variabile di membri (di norma 26) ed è composto:

- per metà, da rappresentanti designati dalle Camere di Commercio e Industria e dalle collettività locali (Regione, Dipartimento, Comune, Intercomunalità) della circoscrizione del porto, nonché da rappresentanti del personale dell'Ente pubblico e degli operai del porto;
- per il restante 50%, da rappresentanti dello Stato e da personalità scelte tra i principali attori economici utenti del porto o designati per la loro

competenza in materia di sistemi portuali, navigazione marittima, trasporti ed economia regionale o nazionale.

I membri diversi da quelli designati dalle Camere di Commercio e dalle Collettività Locali, che sono eletti in seno alle rispettive assemblee consiliari, sono nominati con decreto governativo (*Code des Transports*, art. L5313-8).

Il mandato dei membri del CdA ha la durata di cinque anni, ad eccezione dei membri eletti in rappresentanza della Camera di Commercio e dei consigli delle Collettività locali, i quali terminano il mandato al momento del rinnovo delle assemblee che li hanno designati.

1.2.1.3 Gli altri porti marittimi

In tutti gli altri porti marittimi francesi (oltre 500), cosiddetti “minori”, il ruolo di Autorità Portuale è assicurato dalla Collettività Territoriale competente.

Ai sensi degli artt. L5314-1 e L5314-12 del *Code des Transports* si distinguono in particolare:

- i porti commerciali sui quali hanno competenza le Regioni, ma anche i Dipartimenti e/o le Comunità Locali;
- i porti pescherecci, di competenza dei Dipartimenti;
- i porti turistici, rientranti nelle competenze dei Comuni.

I poteri di polizia delle Capitanerie di Porto nei più importanti porti marittimi rimangono, tuttavia, sotto la responsabilità dello Stato, mentre la gestione e lo sfruttamento del porto sono, di norma, affidati, dalla Camera di Commercio e Industria della circoscrizione locale, a imprese private, attraverso contratti di concessione.

1.2.2 Il sistema portuale spagnolo

L’ordinamento giuridico spagnolo contempla due categorie di porti, ovvero porti statali o di interesse generale e porti “minori” regionali, presupponendo la natura demaniale e, dunque, pubblica di entrambe le tipologie considerate.

Invero, l’art. 132, par. 2, della Carta Costituzionale spagnola del 1978 stabilisce che “*sono beni del demanio pubblico quelli che la legge determina e, in ogni caso, la zona marittimo-terrestre, le spiagge, il mare territoriale e le*

risorse naturali della zona economica esclusiva e della piattaforma continentale”.

A ben vedere, quindi, i porti non vengono elencati espressamente quali beni demaniali.

La circostanza che il carattere demaniale dei porti non sia formalmente costituzionalizzata comporta che - sebbene la demanialità degli stessi sia affermata da varie norme di rango inferiore, quali l'art. 339 del Codice Civil Español del 1889, l'art. 4, par. 11, della *Ley de Costas* e l'art. 14 della LPEMM del 1992 - a meno di non voler ricomprendere necessariamente le strutture portuali nella zona marittimo-terrestre, una futura legge parlamentare potrebbe prevedere forme di proprietà privata persino nell'ambito dei porti marittimi di interesse generale.

L'attuale appartenenza dei porti al demanio pubblico comporta la loro conseguente inalienabilità, non assoggettabilità a procedure fallimentari, concorsuali amministrative, ad esecuzione forzata e a sequestro, nonché la loro non usucapibilità, ovvero l'impossibilità di un loro acquisto a titolo originario in costanza di possesso pacifico ed ininterrotto da parte di privati; tutte caratteristiche, queste, comuni ai beni demaniali degli ordinamenti giuridici di *civil law*.

Per ciò che concerne, invece, il carattere di “interesse generale” da cui discende la catalogazione di un porto nel novero di quelli statali, esso viene riconosciuto, *ex art. 5 della Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante del 1992* (cfr. in Appendice, par. 0), in presenza di una serie di elementi, quali esemplificativamente: la capacità di attrarre traffici marittimi internazionali che interessino più Comunità Autonome; il possesso di un tasso di produttività annua e di volumi di traffico marittimo strategici in riferimento all'economia nazionale; la dotazione di impianti tecnologici particolarmente avanzati; la significativa influenza sull'hinterland in ragione della tipologia e del volume delle operazioni e dei servizi portuali erogati; la sussistenza di elevati standard di sicurezza con riferimento allo svolgimento dei traffici e dei servizi marittimi, ecc.

Il sistema spagnolo di regolazione dei porti di interesse generale è caratterizzato da un ruolo molto accentuato dell'Amministrazione centrale, anche se, a differenza dell'esperienza francese, esso non è gestito direttamente all'interno del circuito ministeriale.

In Spagna, infatti, l'esecuzione delle linee generali di politica portuale delineate dal Ministero delle Opere Pubbliche e dei Trasporti, Direzione Generale dei Porti, è svolta da un Ente autonomo, denominato "Puertos del Estado", dotato di autonoma personalità giuridica, pur se dipendente dal Ministero stesso.

Il ruolo di tale Ente nella gestione del sistema portuale è fondamentale, in quanto gestisce l'allocazione dei fondi pubblici operativi ed in conto capitale fra i diversi porti pubblici, individuando così le linee programmatiche di sviluppo dell'intero sistema.

Inoltre, l'Ente individua gli obiettivi gestionali generali del sistema portuale e supervisiona i meccanismi di controllo interno di ciascun porto, oltre ad approvare i bilanci preventivi delle Autorità Portuali, che in Spagna sono 28 e controllano un totale di 44 porti maggiori.

In realtà, l'elenco delle funzioni di "Puertos del Estado", contenuto nell'art. 26 della Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por Ley 62/1997, de 26 de diciembre (Boletín Oficial del Estado 25-11-1992 y 30-12-1997) elenca una lunga lista di poteri di supervisione dell'Ente sulle singole Autorità Portuali, che spaziano dall'autorizzazione per la costituzione di società miste di partecipazione alla contrattazione collettiva alla fissazione degli standard di qualità.

Se "Puertos del Estado" svolge la funzione di coordinamento e di controllo generale, la gestione dei singoli porti è invece affidata alle rispettive Autorità Portuali, anch'esse Enti di diritto pubblico, ma con una struttura di *governance* interna in cui vi è una forte presenza pure dei rappresentanti delle Comunità Autonome (cfr. l'art. 40, comma 2, della Ley 27/1992), Enti pubblici territoriali paragonabili alle Regioni italiane.

L'insieme delle funzioni attribuite alle Autorità Portuali dimostrano come a questa tipologia di Ente, ai sensi dell'art. 37 della stessa Ley 27/1992, siano affidati tutti i profili di regolazione e di programmazione-pianificazione dell'area portuale maggiormente rilevanti, oltre al potere di fissare le tariffe in base al principio cardine del recupero dei costi (salvo alcune deroghe per incentivare determinate attività o investimenti).

Le Autorità Portuali spagnole, coerentemente con il modello di *Landlord Port Authority*, non sono coinvolte nella prestazione dei servizi all'interno del porto,

fatta eccezione per alcuni servizi portuali (pilotaggio, fari, attracco, ecc.) che sono gestiti direttamente dall'Autorità o da concessionari in esclusiva.

Peraltro, recentemente, mediante la Legge n. 33 del 5.08.2010 (*"Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general"*, pubblicata sul Boletín Oficial del Estado – B.O.E. – n. 191 del 7.08.2010) il Parlamento Spagnolo è intervenuto, attribuendo alle Autorità Portuali maggiore autonomia finanziaria.

Infine, come già accennato, anche in Spagna, oltre che in Francia, è prevista una diversa amministrazione dei porti minori, che rientrano nella competenza esclusiva della Comunità Autonoma in cui sono situati.

1.2.3 Il sistema portuale belga

Nell'ordinamento giuridico belga la materia dei porti marittimi rientra nella competenza legislativa regionale.

Posto che sostanzialmente la quasi totalità dei porti del Belgio è situata nella Regione Fiamminga, la disciplina normativa di settore è contenuta in una legge regionale, appunto, fiamminga: il c.d. "Decreto Porti" del 2 marzo 1999.

Il Legislatore fiammingo, nell'emanazione di suddetto decreto, ha tenuto in particolare considerazione la normativa comunitaria concernente i porti (norme del Trattato CE sulla politica dei trasporti, nonché regole generali in materia di aiuti di Stato, prassi della Commissione Europea, orientamenti dettati dal Libro Verde del 1997).

Il modello gestionale a cui il Decreto Porti si è ispirato è quello dei *Landlord Port*.

Sono, dunque, state attribuite alle Autorità Portuali, enti di amministrazione di ciascun porto, funzioni precipuamente indirizzate allo sviluppo ed alla promozione dell'area portuale, alla realizzazione, alla gestione ed alla manutenzione delle infrastrutture.

Al settore privato sono, invece, state delegate competenze per quanto attiene l'espletamento delle attività commerciali.

Il Decreto Porti ha, inoltre, introdotto una forma giuridica unitaria per i suddetti organismi amministrativi, prevedendo l'obbligo di costituire apposite società di gestione portuale, indipendenti, dal punto di vista economico e finanziario, dal governo regionale, sebbene soggette alle direttive ed al controllo indiretto di quest'ultimo, e dunque direttamente responsabili per tutta una serie di specifiche funzioni.

Attualmente i porti di Anversa, Gand ed Ostenda, tutti municipali, vengono gestiti da Autorità portuali, aventi forma societaria e capitale pubblico.

Il porto di Zeebrugge, invece, è amministrato da una società di capitali a responsabilità limitata a cui partecipano il Comune di Bruges ed imprese private.

A decorrere dal 17 maggio 2001, così come previsto dal citato Decreto Porti, la Regione Fiamminga non fa più parte della compagine sociale.

Ciascuna Autorità portuale ha un amministratore delegato, il quale viene anche denominato direttore portuale, il quale nei porti municipali è designato dai Comuni competenti.

L'attività delle Autorità portuali è coordinata e controllata da un Ente regionale: il *Vlaamse Havencommissie*, il quale dipende direttamente dal Ministero fiammingo delle Opere Pubbliche.

Alla stregua della prescrizione contenuta nell'art. 23, paragrafo 1, del Decreto Porti, il *Vlaamse Havencommissie* nomina un apposito commissario portuale, il cui compito principale consiste nel verificare, attraverso la partecipazione ai Consigli di Amministrazioni delle singole Autorità portuali fiamminghe, il rispetto della normativa regionale nell'assunzione di specifiche decisioni, nonché nella generale amministrazione del porto.

Per quanto concerne l'aspetto del finanziamento pubblico dei porti il Decreto in parola risulta, inoltre, fortemente ispirato al principio di sussidiarietà verticale.

In altri termini, la normativa regionale prevede una netta ripartizione degli ambiti di intervento.

Al settore pubblico, ovvero allo Stato Federale e, in particolare, alla Regione Fiamminga è demandato il finanziamento delle opere infrastrutturali

preordinate all'accessibilità dello scalo, nonché di quelle basilari per quanto attiene la navigabilità all'interno del porto.

Di competenza delle Autorità portuali, invece, gli investimenti relativi alle infrastrutture commerciali (banchine, piattaforme di carico e scarico, magazzini, depositi); in questo settore, tuttavia, è prevista anche la possibilità di un co-finanziamento pubblico.

La misura dei sussidi statali o regionali erogati è solitamente del 20% e la giustificazione delle sovvenzioni pubbliche viene, nella maggior parte delle ipotesi, ravvisata nell'interesse generale che ricoprono particolari infrastrutture od attività portuali anche se le stesse, a stretto rigore, ovvero sulla base della più volte richiamata disciplina regionale, sarebbero di esclusiva competenza delle Autorità portuali.

1.2.4 Il sistema portuale britannico

In Gran Bretagna, per quel che riguarda il regime proprietario dei porti, in assenza di un regime demaniale propriamente inteso, c'è una notevole eterogeneità, tale da non consentire di individuare un unico quadro regolatorio.

La maggioranza dei porti inglesi è stata privatizzata; tutti i porti di maggiori dimensioni sono privati, sia formalmente che sostanzialmente.

L'idea alla base dell'impostazione inglese in materia portuale, dunque, è quella di considerare l'intero sistema portuale dell'isola come un unico mercato in cui le diverse strutture portuali sono in concorrenza fra loro e dunque non è necessario provvedere ad un'apposita regolazione economica, quanto piuttosto garantire altri profili di interesse pubblico, come la tutela ambientale, l'ordine pubblico, la sicurezza della navigazione.

Accanto ad alcuni modelli di *Landlord Port Authorities*, sono presenti, pertanto, numerosi casi di *Comprehensive Ports* - si pensi, ad esempio, al porto di Felixstowe, di proprietà della Hutchison Port Holding, società quotata alla Borsa di Hong Kong - o di integrazione verticale fra l'Autorità portuale e gli operatori presenti nel porto, in cui sia la proprietà dei terreni che la gestione dei servizi è affidata al medesimo soggetto (a Southampton, ad esempio, Associated British Ports Holdings plc (ABP), compagnia privata quotata in borsa proprietaria delle infrastrutture portuali, è anche titolare del 49% delle azioni del maggior *terminal operator* del porto), con un intervento pubblico

limitato solo al controllo della navigazione ed ai servizi di polizia, sanitari ed ambientali.

Ancora diverso appare il modello regolatorio del porto fluviale di Londra, che è composto da diverse strutture private situate lungo l'alveo del fiume Tamigi per ben 150 km fino alla foce nel Mare del Nord.

Tali strutture sono coordinate da un *trust* che agisce da *Port Authority* e che non ha alcuna funzione imprenditoriale; esso è stato creato da una legge del parlamento e nei suoi organi interni sono presenti rappresentanze sia delle differenti categorie di utilizzatori del porto, sia dei lavoratori portuali e sia degli enti locali interessati.

Quello che maggiormente caratterizza il sistema inglese, dunque, è la totale eterogeneità della *governance* interna dei vari porti, in cui uniche caratteristiche comuni sono la completa privatizzazione delle aree e delle strutture, nonché l'assenza di un regime demaniale che comporti la necessaria presenza pubblica nella gestione del porto, fatta eccezione, come già accennato, per una mera funzione di regolazione territoriale, ambientale, sanitaria e di polizia.

Di conseguenza, anche le tariffe portuali sono fissate liberamente dalle società di gestione del porto, in coerenza con l'obiettivo di massimizzazione dei profitti e di recupero dei costi sostenuti, atteso che, ovviamente, gli investimenti sostenuti dalle società di gestione non sono finanziati dal settore pubblico, il quale si limita alla pianificazione territoriale, attribuita al *Department of Transport*.

1.2.5 Il sistema portuale olandese

In Olanda la gestione del porto, in particolare con riferimento alle due piattaforme principali, ovvero Rotterdam e Amsterdam, è affidata ad una impresa portuale (detta *Havenbedrijff*), che svolge sia la funzione di Autorità Portuale, sia quella di gestione strategica e pianificazione.

La *Havenbedrijff* può avere la forma giuridica della società per azioni, come nell'ipotesi di Rotterdam, ovvero essere un dipartimento del Comune, come ad Amsterdam; in ogni caso essa gode di ampia autonomia finanziaria e lo stato centrale non provvede a ripianare le perdite della compagnia, garantendo così

che l'orientamento dell'impresa portuale sia essenzialmente di tipo commerciale.

I servizi di *terminal* sono svolti da privati, i quali sono totalmente liberi di fissare le relative tariffe.

L'attività di tipo imprenditoriale delle *Havenbedrijff* si concretizza, quindi, nella gestione delle aree portuali con riscossione di canoni concessori dai terminalisti, secondo il modello della *Landlord Port Authority*, e nella imposizione di tasse portuali agli operatori navali.

Mentre per quel che riguarda il primo aspetto la negoziazione per le concessioni dei terreni segue la contrattazione privata con la determinazione di un valore di mercato legato a taluni parametri oggettivi (maggiore o minore vicinanza dell'area alle banchine, profondità delle acque del molo, dimensioni dell'area...), per il secondo è previsto un vero e proprio potere tariffario, le cui caratteristiche principali sono definite dalla legge nazionale, ma in cui la concreta determinazione delle tasse è effettuata dalla *Havenbedrijff*.

Relativamente, infine, ai porti minori, la cui importanza è di gran lunga inferiore rispetto a quella dei due scali più grandi (si pensi che Rotterdam è il primo porto al mondo), vi è un'estrema eterogeneità di regimi, che spaziano dalla gestione diretta delle Autorità pubbliche locali alla completa privatizzazione.

1.2.6 Il sistema portuale tedesco

Anche in Germania è possibile rintracciare una certa eterogeneità fra le diverse strutture proprietarie dei porti maggiori o minori del paese.

Vi sono porti di diretta proprietà pubblica, quindi dei *Länder*, dei Comuni o di entrambi, porti basati sulla struttura della società per azione a totale partecipazione pubblica, come quello di Brema, e porti completamente privati come Nordenham.

Senza considerare che nel sistema federale tedesco entrano in gioco diversi livelli di amministrazione pubblica e, dunque, molteplici autorità competenti, quali lo Stato, i *Länder* ed i Comuni.

Lo Stato, in particolare, ha la responsabilità in materia di accesso al porto, sia per via terrestre che marina, mentre il *Land* è competente sulla gestione all'interno dell'area portuale.

Nei porti minori si aggiungono le competenze delle autorità municipali.

Tuttavia, la componente comune è rappresentata dalla generale adozione del modello dei *Landlord Ports*, posto che l'autorità portuale, sia essa una società di gestione della struttura a partecipazione pubblica o l'ente territoriale stesso, non è coinvolta nella prestazione dei servizi all'interno del porto.

Le aree necessarie per la prestazione dei servizi, infatti, vengono concesse in locazione ai terminalisti privati dall'ente proprietario dei terreni, mediante contratti di lungo periodo, di durata usualmente trentennale.

La peculiarità di tale sistema consiste nel fatto che le sovrastrutture costruite dal concessionario, tuttavia, seguono il regime della proprietà privata, a differenza, ad esempio, che in Italia, dove il concessionario può vantare sulle strutture da lui realizzate nel porto soltanto un diritto di superficie avente durata pari a quella del suo titolo concessorio sull'area.

Per quel che riguarda il regime finanziario e tariffario, infine, la materia è di competenza dei singoli *Länder* - o degli Enti locali inferiori per i porti minori – i quali stabiliscono i canoni di utilizzo delle aree portuali, le tasse di utilizzazione delle infrastrutture, nonché il livello degli investimenti da destinare alle opere da realizzare all'interno del porto.

Nell'alveo di tale sistema a base federale, infine, al Governo federale spetta essenzialmente il compito di stabilire il quadro normativo generale di riferimento, tenendo in particolare considerazione la competitività del settore e la sua sostenibilità ambientale, e di costruire le infrastrutture che garantiscano l'accesso da e verso i porti.

Lo Stato federale svolge, altresì, un ruolo riequilibratore per quel che attiene il bilanciamento e la redistribuzione dei costi connessi alla realizzazione delle infrastrutture portuali tra i *Länder* in cui sono situate i porti e quelli interni che, pur risultandone privi, beneficiano dei relativi effetti economici positivi (esternalità positive).

Ciò avviene attraverso un apposito Fondo federale denominato *Länderfinanzausgleich*, che destina una parte delle entrate dello Stato centrale

provenienti dai Länder interni ai Länder dove sono ubicati i porti, affinché anche i primi concorrano alla realizzazione ed allo sviluppo delle infrastrutture portuali.

In tal modo viene costantemente garantito, inoltre, un adeguato livello degli investimenti per le aree portuali.

2 Il sistema portuale italiano

2.1 Nozione e regime giuridico dei porti

Nell'ordinamento giuridico italiano, fino a pochi anni fa, non era rinvenibile una definizione positiva e generale di porto.

Invero, tanto il Codice della Navigazione quanto il Codice Civile fanno riferimento ai porti, così come agli altri beni demaniali, senza fornirne una definizione, lasciando ampi margini di incertezza.

In conseguenza di ciò, vari e differenti, nonché spesso discutibili, sono stati i concetti di porto elaborati nel tempo dalla dottrina e dalla giurisprudenza.

La prima descrizione normativa del porto, limitata al solo porto turistico, risale al D.P.R. n. 509/97, che, all'art. 2, comma 1 lettera a), lo definisce come il *“complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari”* (cfr., in Appendice, par. 0).

Tuttavia, è soltanto con il recente D.Lgs. 6 novembre 2007, n. 203, attuativo della Direttiva 2005/65/CE sulla sicurezza nelle aree portuali, che è stata introdotta una precisa definizione di porto in generale, traducendo quasi *ad litteram* quella contenuta nella Direttiva stessa; il suddetto Decreto Legislativo individua, infatti, il porto come *“specifica area terrestre e marittima, comprendente impianti ed attrezzature intesi ad agevolare le operazioni commerciali di trasporto marittimo”*.

Si tratta, in altri termini, di un complesso di beni naturali e artificiali destinati alla prestazione di un insieme di servizi e allo svolgimento di attività portuali.

Relativamente al regime giuridico dei porti, come già accennato, occorre ribadire che sia l'art. 822 del Codice Civile sia l'art. 28, lett. a), del Codice della Navigazione li considerano beni facenti parte del demanio marittimo c.d. necessario dello Stato, con la conseguenza che essi possono appartenere soltanto allo Stato, dovendosi escludere una loro appartenenza a soggetti diversi, privati o pubblici.

Tale principio è stato, peraltro, scardinato dal D.Lgs. n. 85 del 28.05.2010 (c.d. decreto sul federalismo demaniale), che, all'art. 3, primo comma, ha conferito alle Regioni i beni del demanio marittimo, compresi quindi i porti, ad eccezione di quelli di rilevanza economica nazionale o internazionale e di quelli direttamente utilizzati dalle amministrazioni statali.

In ogni caso, la demanialità, statale o regionale, del bene-porto comporta la sua inalienabilità, non usucapibilità, inespropriabilità, insuscettibilità a costituire oggetto di diritti reali di garanzia.

Per quanto concerne i porti statali, le eventuali concessioni demaniali in favore di terzi sono rilasciate dallo Stato, mentre relativamente ai porti commerciali di rilevanza regionale o interregionale, come ha chiaramente stabilito la Corte Costituzionale nella sentenza n. 344 del 19.10.2007, la competenza amministrativa per il rilascio di concessioni demaniali spetta esclusivamente alla Regione o alle Regioni interessate.

Per i porti con finalità turistico-ricreative, infine, in seguito alla riforma del Titolo V della Costituzione Italiana, la competenza amministrativa spetta, senza alcun dubbio, al Comune nel cui territorio incide il porto stesso, ovvero alla relativa Regione di appartenenza, laddove sussistano esigenze di coordinamento ed esercizio unitario dei poteri.

2.2 La riforma del Titolo V della Costituzione e i suoi riflessi in ambito portuale

La citata riforma del titolo V della Costituzione italiana, operata mediante la Legge Costituzionale n. 3/2001, ha dunque significativamente mutato il quadro delle competenze istituzionali anche in materia portuale.

In particolare, il nuovo dettato dell'articolo 117 della Costituzione ha incluso il governo del territorio, le infrastrutture, i porti e le grandi reti di trasporto e di navigazione tra le materie di legislazione concorrente tra Stato e Regioni.

Allo Stato compete, quindi, la determinazione dei principi fondamentali, mentre alle Regioni spetta l'adozione, nel rispetto dei principi statali, della legislazione di dettaglio.

Come anticipato, la riforma costituzionale *de qua*, ha, inoltre, attribuito tutte le funzioni amministrative nelle materie in oggetto ai Comuni, prevedendo

l'intervento della Regione e/o dello Stato solo in presenza di esigenze di unitarietà di azione, secondo una logica verticale dal basso verso l'alto.

Rimangono, invece, di competenza statale i sistemi di trasporto stradale, ferroviario, aereo e marittimo necessari per la mobilità nazionale e internazionale e altre materie connesse alla materia portuale, quali la sicurezza, le dogane, la tutela dell'ambiente e l'organizzazione degli enti pubblici nazionali, nel cui ambito vanno annoverate le Autorità Portuali.

2.3 La riorganizzazione del sistema portuale italiano ai sensi della Legge n.84/1994.

La riforma dell'ordinamento portuale attuata dalla Legge n. 84/1994 (cfr., in Appendice, par. 0) ha introdotto una nuova classificazione dei porti, ripartendoli in due categorie:

- porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato (I categoria);
- porti di rilevanza economica (II categoria), a loro volta distinti in:
 - porti di classe I, aventi rilevanza economica internazionale;
 - porti di classe II, aventi rilevanza economica nazionale;
 - porti di classe III, con rilevanza regionale e/o interregionale.

Sulla base della funzione cui sono preposti, invece, i porti di rilevanza economica possono essere commerciali, industriali, petroliferi, dedicati al servizio passeggeri, alla pesca, turistici o da diporto.

Relativamente ai porti di classe I o II, la L. 84/1994 ha poi previsto l'istituzione delle cosiddette Autorità Portuali, enti dotati di personalità giuridica di diritto pubblico operanti nella circoscrizione territoriale portuale individuata con decreto ministeriale e soggetti alla vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le Autorità Portuali, ai sensi dell'art. 6, comma 1, L. 84/94, hanno compiti:

- di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle attività commerciali ed industriali esercitate nel porto o nei porti di competenza;

- di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, ivi compresi i fondali;
- di affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti del porto di servizi di interesse generale, non coincidenti né connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16 della stessa legge.

Nei porti di terza classe, laddove non è stata istituita l'Autorità Portuale, le medesime funzioni spettavano, fino al 1998, all'Autorità Marittima; tuttavia, ai sensi dell'art. 105 del D.Lgs. 112/1998, le suddette competenze sono ora devolute alle Regioni o agli Enti locali nel cui territorio è situato il porto.

2.4 Pianificazione urbanistica e opere in ambito portuale

Ai sensi della legge n. 84 del 1994, la pianificazione urbanistica in ambito portuale (tranne che per i porti con funzione peschereccia) è data dal Piano Regolatore Portuale, che disegna l'assetto complessivo del porto, le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Le previsioni del Piano Regolatore Portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti e devono quindi integrarsi con il Piano Regolatore Generale dell'Ente locale di riferimento.

A tale fine, il PRP è adottato dal Comitato Portuale (organo dell'Autorità Portuale in cui sono presenti i rappresentanti degli Enti locali di prossimità, le amministrazioni centrali e gli operatori del settore), previa intesa con il Comune o i Comuni interessati.

La mancanza di assenso da parte dell'Ente locale va considerata come un ostacolo alla conclusione del procedimento.

Una volta adottato, il piano regolatore portuale è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA) o alla valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui al D.Lgs 152/06 (Codice Ambiente) ed è, quindi, approvato dalla Regione¹.

¹ Nel caso in cui il Piano Regolatore Portuale contrasti con il Piano Regolatore Generale, con l'eventuale intesa il Comune interessato si impegna formalmente ad adottare una variante per

Ai sensi dell'art. 5 della legge n.84/1994, nei porti nei quali non è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore è adottato, sempre previa intesa con il comune o i comuni interessati, dall'Autorità Marittima.

Tale previsione, tuttavia, come già accennato, deve ritenersi attualmente superata ai sensi del D.Lgs. n. 112/1998, che all'art. 105 attribuisce alle Regioni e/o agli Enti locali la competenza in materia di programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale e/o interregionale.

In conformità con il Piano Regolatore Portuale viene redatto il Piano Operativo Triennale che riguarda le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati.

Mentre i porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza nazionale (I categoria) sono di totale competenza statale, per i porti di rilevanza economica (II categoria), la legge prevede una ripartizione delle competenze tra Stato e Regione.

In particolare, sono di competenza regionale:

- le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di classe II (nei quali non siano state istituite Autorità Portuali) e classe III;
- l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione² previste dagli strumenti di pianificazione nei porti di classe III.

Spetta invece allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di classe I e II.

In questo ambito, le Regioni, il Comune interessato o l'Autorità Portuale possono, comunque, intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato stesso.

Il già citato D.Lgs. n.112/98 ha anche affidato alle Regioni:

rendere coerenti i due strumenti di pianificazione. In tal caso, la Regione prima dovrà approvare la variante al piano urbanistico e successivamente quello al piano portuale.

² Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.

- l'attività di escavazione dei fondali dei porti ove non è istituita l'Autorità Portuale;
- le funzioni di programmazione, pianificazione e gestione integrata e gli interventi di difesa delle coste e degli abitati costieri.

2.5 Le strutture dedicate alla nautica da diporto

Il D.P.R. n. 509/1997 (c.d. Decreto Burlando, dal cognome del Ministro dei Trasporti e della Navigazione dell'epoca), nel disciplinare il procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, classifica tali strutture come segue:

- a. *Porto turistico*: complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra ed a mare, allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- b. *Approdo turistico*: porzione dei porti polifunzionali, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- c. *Punti d'ormeggio*, ovvero le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture non implicanti impianti di difficile rimozione, destinati ad ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Per i porti e gli approdi turistici, la concessione demaniale marittima per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto è rilasciata, qualora la concessione ricada nella circoscrizione territoriale di un'Autorità Portuale, dal suo Presidente.

Negli altri casi, la concessione è rilasciata dalla Regione o dall'Ente Locale competente, all'esito di un complesso procedimento amministrativo, nell'ambito del quale deve essere indetta anche una Conferenza di Servizi, cui devono partecipare gli esponenti di tutti gli enti e le associazioni interessate.

In particolare, il procedimento per la realizzazione di un porto turistico si apre con la presentazione della domanda da parte del privato interessato al rilascio della concessione al capo del compartimento marittimo competente per

territorio, che deve darne comunicazione al Comune nel territorio del quale deve essere realizzata l'infrastruttura.

Ai sensi dell'art. 3 comma 2 del D.P.R. 509/97 la domanda deve essere accompagnata da un progetto preliminare dell'opera, che ne definisca, tra l'altro, le caratteristiche qualitative e funzionali.

Una volta presentata la domanda, il capo del compartimento deve, altresì, darne pubblicità entro 20 giorni dalla ricezione, mediante l'affissione all'albo del Comune ove è situato il bene richiesto e l'inserzione per estratto nel foglio degli annunci legali della provincia.

Ai sensi del comma 2 dell'art. 4 l'ordine della pubblicazione deve indicare i giorni di inizio e di fine della pubblicazione stessa e l'invito a tutti gli interessati a presentare, entro un termine che non può essere inferiore a 30 né superiore a 90 giorni, le osservazioni che ritengano opportune, le quali devono essere obbligatoriamente valutate dalle Pubbliche Amministrazioni coinvolte.

Entro trenta giorni dalla pubblicazione, la domanda e le eventuali domande concorrenti di terzi (che pure devono essere pubblicate con le modalità e i tempi sopra descritti) devono essere trasmesse, a cura dell'Autorità Marittima competente, al sindaco del Comune interessato.

Inizia, quindi, la fase istruttoria, consistente nell'esame preliminare dei progetti da parte di una Conferenza di Servizi, promossa dal sindaco entro trenta giorni dalla ricezione delle domande.

Alla Conferenza, che ha funzione di coordinamento, partecipano una pluralità di soggetti (Comune, Regione, Ufficio del Genio Civile, Agenzia del Demanio, Autorità Marittima, ecc.), ognuno dei quali è portatore di uno specifico interesse.

La Conferenza di Servizi, dopo aver esaminato le domande, decide su queste rigettandole ovvero ammettendole alla successiva fase del procedimento; può anche invitare i partecipanti, per una sola volta, ad adeguare il progetto preliminare.

Infine, la Conferenza, entro il termine di 30 giorni dalla conclusione della fase preliminare, si esprime sullo studio di impatto ambientale del progetto presentato.

Entro quindici giorni dalla valutazione di ammissibilità del progetto, il sindaco invita l'istante a presentare il progetto definitivo.

L'approvazione del progetto definitivo compete alla Conferenza di Servizi qualora vi sia conformità del progetto stesso rispetto agli strumenti di pianificazione ed urbanistici vigenti; in caso contrario, si procede ad un accordo di programma ai sensi e per gli effetti dell'art. 27 della L. n. 241/90 (Legge sul Procedimento Amministrativo) e s.m.i.

Approvato il progetto definitivo, l'Amministrazione competente rilascia entro 30 giorni la relativa concessione, previa determinazione del canone concessorio.

E' doveroso precisare che, in seguito alla modifica del Titolo V della Costituzione introdotta dalla Legge Costituzionale n. 3/2001 (cfr. par. 2.2 del presente documento), essendo stata delegata la normativa di dettaglio sul governo del territorio, ivi inclusi i porti di classe II e III (esclusi quelli soggetti ad Autorità Portuale), alla competenza legislativa delle Regioni ed essendo state conferite le funzioni amministrative, soprattutto quelle relative ai porti turistici, ai Comuni interessati, il sopra descritto procedimento concessorio previsto dal D.P.R. 509/97 continua a trovare applicazione, per il principio di sussidiarietà, soltanto laddove le Regioni non abbiano disciplinato in modo diverso la materia.

A conferma di ciò, occorre sottolineare come la giurisprudenza amministrativa abbia avuto modo di precisare che *“il D.P.R. n. 509/1997 costituisce normativa statale di dettaglio, che, a seguito della riformulazione dell'art. 117 della Costituzione, non può trovare applicazione nel caso di specie, essendo la relativa disciplina demandata, come visto, alla legislazione regionale”* (cfr., *ex plurimis*, T.A.R. Toscana, Sez. III, sent. n. 661/2010).

Del resto l'art. 11 del D.P.R. 509/97 stesso, già prima della suddetta riforma costituzionale, prevedeva che la sua disciplina fosse applicabile fino alla ridefinizione della materia da parte delle Regioni dopo il conferimento delle relative funzioni a queste ultime; conferimento successivamente operato mediante il D. Lgs. n. 112/98.

Per ciò che concerne, infine, la natura di opera pubblica e servizio pubblico di rilevanza economica del porto turistico, la stessa è stata affermata, anche recentemente, dalla giurisprudenza amministrativa, con la nota sentenza del

Consiglio di Stato n. 6488 del 18.12.2012 relativa al porto di Tropea, il cui testo integrale è riportato in Appendice (cfr. par. 0.).

In tale pronuncia giurisdizionale, il supremo Collegio di Giustizia Amministrativa, ha rilevato come *“le aree su cui insistono i porti turistici sono in parte aree del demanio marittimo, in parte porzioni di mare; le aree demaniali vengono affidate a coloro che aspirano a realizzare i porti turistici mediante concessione, preceduta da una gara ... [omissis]... dal complessivo quadro normativo si evince che, nonostante la finalità turistico-ricreativa dei porti turistici soddisfatti prevalentemente interessi privati, vi è un rilevante interesse pubblico alla loro realizzazione e gestione, sotto i seguenti profili:*

- *si tratta comunque di uno strumento di accesso alla via di comunicazione marina, e dunque di vere e proprie “infrastrutture” (non a caso si parla di infrastrutture per la nautica da diporto);*
- *detti porti sono suscettibili di usi pubblici di interesse generale (fruizione da parte dell’intera collettività, esigenze, anche se in casi eccezionali, del trasporto pubblico);*
- *sussiste, in ogni caso, un rilevante interesse pubblico allo sviluppo e alla valorizzazione turistica ed economica del territorio, indubbiamente agevolata dalla realizzazione e gestione dei porti turistici.” (cfr. CdS sent. n. 6488 del 18.12.2012).*

Conseguentemente, il legislatore non solo disciplina compiutamente le procedure di evidenza pubblica per l’affidamento delle concessioni del demanio marittimo, ma disciplina in chiave pubblicistica anche il profilo della realizzazione e gestione dei porti turistici, cui devono essere applicate tanto le disposizioni della L. 109/1994, quanto l’art. 153 del Codice degli Appalti.

Ha aggiunto, altresì, il Consiglio di Stato che l’art. 60 del D.lgs. n. 616/77, laddove attribuisce ai Comuni le funzioni amministrative in materia di promozione di attività ricreative e sportive, espressamente estese anche alla “gestione di impianti e servizi complementari alle attività turistiche”, consente a tali enti di espletare il servizio di realizzazione e gestione dei porti turistici, eventualmente pure in forma diretta, ovviamente nei limiti in cui l’evoluzione normativa consenta tale tipo di gestione.

Pertanto, per quanto attiene la gestione, le strutture portuali possono essere gestite da privati, mediante un idoneo titolo concessorio che, per il diritto comunitario, deve essere rilasciato tramite apposite procedure comparative ed

avere una durata limitata nel tempo, ovvero essere gestite direttamente da soggetti pubblici, con applicazione analogica della disciplina dettata dal D.M. Trasporti del 31.12.1983 (emanato in attuazione dell'art. 6, comma 3, d.l. n. 55/1983, conv. in l. n. 131/1983, e implicitamente richiamato dall'art. 172, comma 1, lett. e), d.lgs. n. 267/2000) in tema di c.d. *“servizi pubblici locali a domanda individuale”*.

3 I sistemi portuali delle Regioni italiane

3.1 Quadro introduttivo

Nell'ambito delle competenze loro attribuite in tema di infrastrutture portuali cosiddette "minori", ovvero di porti inseriti, ai sensi della L. 84/1994, nella categoria II, classe III, diverse Regioni italiane hanno tentato e stanno cercando, per la verità in maniera piuttosto disorganica, di dotarsi di strumenti di pianificazione e programmazione volti al potenziamento delle loro rispettive reti di porti.

Si tratta, in gran parte, di interventi poco efficaci e confusi, anche a causa della estrema eterogeneità di Enti e livelli amministrativi coinvolti.

Allo scopo di rappresentare la situazione in modo esaustivo – situazione che sarà, infine, riassunta nella Tabella 1 del presente elaborato – appare opportuno procedere, innanzitutto, a delineare un quadro introduttivo sinottico di varie scelte regionali, per poi passare all'esame specifico della normativa emanata e/o emananda da alcune Regioni.

È opportuno sottolineare sin d'ora, inoltre, come i vari programmi di intervento regionale elaborati abbiano trovato e trovino raramente attuazione, rimanendo, nella grande maggioranza dei casi, lodevoli iniziative politiche e legislative di pianificazione economica ed urbanistica prive di effettive ricadute sul territorio.

Tra i differenti approcci scelti, alcuni meritano maggiore attenzione per l'organicità del disegno elaborato.

Uno dei primi interventi a vocazione organica può essere considerato quello dell'Assessorato ai Trasporti e Viabilità, Porti Aeroporti e Demanio Marittimo della Regione Campania, approvato con delibera della Giunta Regionale n. 5490 del 15.11.2002.

Si tratta di un documento, intitolato "Linee Programmatiche per lo Sviluppo del Sistema Integrato della Portualità Turistica", nel quale, per la prima volta, viene sottolineata l'importanza di un sistema di porti integrati tra loro e con il resto del territorio circostante.

Le linee programmatiche della Regione Campania evidenziano la volontà di puntare sul sistema della portualità come potenziale volano per molti settori della produzione e del mercato del lavoro.

Al contrario, il profilo dell'integrazione territoriale appare del tutto assente, o comunque non chiaramente rinvenibile, nelle "Linee per la definizione del Sistema regionale di portualità turistica", approvate a novembre 2006 dalla Giunta della Regione Puglia, su proposta dell'Assessorato al Turismo e Industria Alberghiera.

Tale documento, infatti, si limita a porre l'accento sulla bassissima percentuale di posti barca destinati al transito, individuando la definizione di una rete di porti come unica soluzione a tale mancanza, senza interrogarsi sulle necessarie azioni da porre in essere per attrarre flussi di transito integrativi rispetto alle usuali presenze stanziali.

Né appaiono migliori i quadri normativo-programmatici di altre Regioni, quali, a titolo meramente esemplificativo, quello della Sicilia, che peraltro necessiterebbe di aggiornamenti.

Alla Sicilia, tuttavia, va riconosciuto il merito di essere l'unica Regione italiana ad aver compiutamente effettuato, con Decreto del 7 marzo 2001 a firma dell'Assessore ai Trasporti, una classificazione dei propri porti secondo i criteri della L. 84/1994, specificando altresì la vocazione (industriale, petrolifera, commerciale, peschereccia, turistica, ecc.) di ciascun insediamento portuale, come riportato in Appendice, par. 0.

Non connotata da alcuna organicità è, altresì, la legislazione della Regione Sardegna in materia di infrastrutture portuali.

La normativa regionale sarda si limita ad alcune indicazioni di natura molto generale proprie del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) e del Piano Regionale per lo Sviluppo Turistico Sostenibile (PRSTS, adottato con Delibera della Giunta regionale n. 39/15 del 05/08/2005).

Le Norme di attuazione del PPR non affrontano compiutamente il tema della portualità come settore strategico dell'economia sarda.

Sono, invece, trattati, in chiave programmatica i temi della infrastrutturazione nautica e della riqualificazione delle aree di waterfront negli ambiti urbani costieri.

Ciò evidenzia la mancanza di una lettura del comparto nautico come fattore fondamentale dello sviluppo regionale.

Altrettanto vaghe ed inefficaci appaiono le indicazioni del PRSTS, che esamina i trend di crescita del diportismo nautico, senza tuttavia elaborare alcuna strategia per il potenziamento del settore.

La Regione Emilia Romagna, a sua volta, si è dotata di un Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) fin dal 1998. Il PRIT del 1998 ha dedicato un'intera parte al sistema portuale ed idroviario, nonché alla rete dei porti minori regionali.

Tuttavia, in tale ultimo ambito, l'attenzione del PRIT si è incentrata essenzialmente e quasi esclusivamente sull'aumento dei posti-barca nei porti turistici.

Il PRIT del 1998 è stato aggiornato a novembre 2009 dal PRIT 2010-2020, senza novità di rilievo per il settore portuale, rispetto al quale è stato tuttavia pubblicato un documento, non cogente, contenente gli "Orientamenti per la pianificazione urbanistica e l'esercizio delle funzioni regionali".

Degni di maggiore attenzione, in quanto strutturati in maniera quantomeno più complessa, appaiono invece i piani ed i sistemi normativi elaborati, in tema di infrastrutture portuali, dalla Liguria (che ha avuto il merito di essere stata la prima regione italiana ad aver adottato, nel 2000, un Piano Territoriale di Coordinamento della Costa), dalla Calabria e dalle Marche - ai quali si accennerà brevemente nel prosieguo del presente lavoro, unitamente alle linee programmatiche della Campania – nonché quelli della Regione Lazio e della Regione Toscana, che saranno successivamente esaminati in maniera più approfondita.

La Toscana, in particolare, ha adottato uno strumento normativo innovativo (peraltro utilizzato pure dalla Calabria), ovvero il Masterplan, inserendolo come allegato al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT).

Il citato Masterplan, intitolato "La rete dei Porti Toscani", è uno specifico atto di programmazione del sistema portuale regionale.

Tra i suoi punti di forza deve essere annoverata, senza dubbio, la sua inclusione, come atto di indirizzo, in un più ampio strumento di governo del territorio regionale; in tal modo esso definisce le possibili strategie rivolte a potenziare il sistema portuale regionale, individuando al contempo le priorità utili a migliorare la competitività logistica dell'intera regione.

In altri termini, nelle sue disposizioni in materia di pianificazione dei porti turistici, la Toscana ha adottato un modello di ampio respiro idoneo, da un lato, a garantire il rispetto dei migliori standard ambientali tramite l'integrazione con le direttive regionali riguardanti la tutela dell'intera fascia costiera e, dall'altro, a coordinarsi perfettamente con la pianificazione della rete di trasporti regionali, in un'eccellente visione di insieme.

3.2 Il sistema portuale in Campania

La Campania, come già evidenziato, con deliberazione della Giunta Regionale n. 5490 del 15.11.2002 ha approvato le "Linee Programmatiche per lo Sviluppo del Sistema Integrato della Portualità Turistica", dando seguito al Piano Regionale dei Trasporti, approvato con L.R. n. 3 del 2002.

Nelle "Linee Programmatiche" è stato introdotto il concetto di "sistema integrato" della portualità, ad indicare che l'insieme delle diverse strutture portuali si connota, da un lato, per le differenziazioni nelle caratteristiche e nelle funzioni e, dall'altro, per la complementarità nelle prestazioni, in modo da soddisfare le più disparate esigenze dell'utenza, da quelle strettamente legate alla sicurezza ed alla piacevolezza della navigazione alla disponibilità di servizi a terra ed all'integrazione dei porti nel sistema territoriale retrostante, specialmente per quanto attiene la fruibilità dell'offerta turistico – culturale regionale.

In tale documento, infatti, lo sviluppo del sistema portuale è concepito secondo tre dimensioni:

- una dimensione puntuale, dove i singoli porti e approdi esistenti vengono valorizzati attraverso la definizione di funzioni coerenti con le vocazioni proprie dei siti e attraverso la determinazione della relativa capacità di offerta in termini di strutture (posti barca e aree dedicate) e servizi;
- una dimensione lineare - orizzontale, dove ogni porto (esistente e di nuova realizzazione) gioca il proprio ruolo integrandosi con gli altri porti

dell'ambito, contribuendo alla definizione di un'identità complessiva del sub sistema (in termini vocazionali/funzionali) ed alla sua autosostenibilità (almeno per quanto riguarda i requisiti minimi di funzionalità di area) nell'intero sistema regionale;

- una dimensione perpendicolare, dove per i porti e gli approdi turistici (esistenti e di nuova realizzazione) viene esaltato il ruolo di intersezione tra la fascia costiera e le linee di penetrazione.

Purtroppo, alle Linee Programmatiche del 2002 non ha fatto seguito un'adeguata politica attuativa, né una strategia di revisione ed aggiornamento.

3.3 Il sistema portuale della Calabria

La Regione Calabria, evidentemente seguendo l'esempio della Toscana, ha deciso di pianificare lo sviluppo infrastrutturale del proprio sistema portuale mediante lo strumento del masterplan.

Il Masterplan per lo sviluppo della portualità Calabrese, adottato con DGR n. 450 del 14.10.2011 è stato elaborato tenendo presente che è necessario non solo “creare i presupposti affinché la piattaforma logistica costituita dall'insieme delle strutture fisse dei porti di Gioia Tauro, Crotone, Reggio Calabria, ecc., assuma la configurazione funzionale di un sistema integrato al suo interno e con i sistemi infrastrutturali per la mobilità”, ma che, accanto alla piattaforma logistica strettamente legata ai porti commerciali, sia necessario inserire gli intrecci costituiti dalle necessità logistiche delle strutture da diporto, essenziali a garantire lo sviluppo della rete della portualità turistica.

Affinché il sistema portuale calabrese possa svolgere un ruolo importante nello sviluppo dell'economia regionale, si è ritenuto necessario, innanzitutto, puntare alla valorizzazione funzionale dei diversi porti calabresi ed alla definizione di un assetto coordinato, di un sistema integrato tra i porti caratterizzati da una stessa funzione prevalente (porti commerciali, approdi turistici e da diporto, porti pescherecci).

Si è affermato, inoltre, che il potenziamento infrastrutturale e la realizzazione di eventuali opere marittime debbano essere programmati nel rispetto del naturale equilibrio della dinamica costiera.

Per lo sviluppo del *masterplan* dei porti è stata presa in considerazione la suddivisione del territorio calabrese così come risultante da altri interventi programmatici territoriali in corso di elaborazione.

In particolare, sono stati individuati:

- Sistemi Territoriali identificati nel Sistema costiero “Le Porte della Calabria” che permetterà la connessione e lo sviluppo di strategie congiunte con il Sistema Interno o Montano “Cultura e Naturalità”;
- Sottosistemi Territoriali caratterizzati dalla presenza al loro interno di attrattori, suddivisi in base alle tipologie di risorse (culturali, ambientali, rurali, agroalimentari, manifatturieri, commerciali, infrastrutturali, etc.), che nel loro insieme costituiscono elementi caratteristici e identitari dei territori interessati;
- Ambiti territoriali, ovvero sistemi territoriali di notevole ampiezza, capaci di attrarre, generare e valorizzare risorse di diversa natura.

Appare evidente, in conclusione, che il *masterplan* dei porti calabresi, al pari delle “linee programmatiche” campane e, come vedremo, del *masterplan* toscano abbia il pregio di considerare la rete dei porti quale parte integrante di un contesto territoriale più ampio.

É opportuno, tuttavia, rilevare come, analogamente a quanto accaduto in Campania, anche in Calabria il *masterplan* non sia stato finora affiancato da una concreta legislazione attuativa di dettaglio.

3.4 Il sistema portuale delle Marche

In tema di porti ed infrastrutture, la Regione Marche è dotata certamente di un sistema più complesso e completo.

La Regione, infatti, ha recentemente realizzato il nuovo Piano Regionale Infrastrutture, Trasporto Merci e Logistica (inviato al Consiglio Regionale con DGR n. 297 del 2010), che si configura come un piano di settore cui spetta il compito di organizzare le politiche infrastrutturali, ivi comprese quelle portuali.

Il Piano tiene conto delle indicazioni contenute dal Piano Generale dei Trasporti nazionale, dal Piano della Logistica, dal Piano generale della Mobilità e dagli strumenti territoriali di coordinamento.

Il documento analizza, altresì, lo stato attuale delle infrastrutture marchigiane e lo contestualizza all'interno delle logiche di programmazione comunitaria e nazionale.

La Regione è dotata, infine, di un Piano d'Inquadramento Territoriale (PIT).

Con specifico riferimento ai porti, la L.R. 17.05.1999 n. 10 ha attribuito ai Comuni “le funzioni amministrative concernenti la progettazione e l'esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione nei porti di rilievo regionale ed interregionale, nonché delle opere a servizio dell'attività portuale”.

La Regione Marche, a seguito della riorganizzazione amministrativa di cui alla L.R. 20/2001, ha di recente istituito, nell'ambito del Dipartimento Territorio e Ambiente, la struttura “Risorse Idriche e Pianificazione Porti” che, fra l'altro, ha il compito di:

- elaborare il Piano Regionale dei Porti, in relazione alle prospettive di sviluppo delle attività commerciali, di servizio ai passeggeri, della pesca, della cantieristica, turistiche e da diporto;
- svolgere il coordinamento tecnico di pianificazione e programmazione degli interventi nei porti e sul demanio marittimo di competenza regionale ai sensi dell'art. 105 del D.Lgs. 112/1998;
- collaborare con gli Enti locali per la redazione dei piani regolatori dei porti ai sensi della Legge 84/94.

Proprio grazie al lavoro svolto dalla struttura “Risorse Idriche e Pianificazione Porti” è stato elaborato il progetto di Piano Regionale dei Porti, adottato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 1907 del 22/12/2008, pubblicata sul BUR n. 4 del 16/01/2009.

Interessante aspetto del Piano dei Porti delle Marche è il tentativo in esso contenuto di cogliere la prospettiva polifunzionale delle principali realtà portuali della Regione.

3.5 Il sistema portuale “minore” ligure

La Liguria, come già accennato, è stata la prima Regione italiana ad elaborare ed emanare, con la D.C.R. n. 64 del 29/12/2000, un Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (PTC), al quale è stata recentemente apportata una

variante con D.G.R. n. 936 del 27/07/2011, poi approvata a stralcio con Delibere del Consiglio Regionale n. 30 dell'11/12/2012 e n. 7 del 26/03/2014.

Si tratta di uno strumento di disciplina che tenta di pianificare, su scala territoriale e con una visione unitaria, gli interventi infrastrutturali ricadenti nella fascia costiero-marina della Regione, comprendendo, quindi, in estrema sintesi, quelli inerenti l'uso delle spiagge, gli insediamenti urbani, i trasporti via terra e la portualità.

Le articolazioni propositive e normative del Piano sono espresse con formulazioni d'efficacia diversificate e differentemente vincolanti, contemplando disposizioni sia di mero indirizzo programmatico, sia d'indirizzo vincolante per la formazione di progetti, sia, infine, norme cogenti e prevalenti rispetto agli strumenti urbanistici comunali.

Nonostante il lodevole intento di integrare diversi ambiti di disciplina, tuttavia, il PTC ligure, per quanto attiene i porti minori, risulta poco coordinato con gli strumenti pianificatori riguardanti le zone regionali non direttamente affacciate sul mare e limita la propria attenzione alle strutture turistiche, ovvero a quelle dedicate alla nautica da diporto, omettendo di disciplinare adeguatamente, ad esempio, i porti pescherecci.

Peraltro, la mancanza di un Piano Territoriale Regionale (PTR), attualmente in fase di studio, fatta eccezione per il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP), rende il quadro legislativo estremamente disorganico.

A ciò si aggiunga che la normativa della Regione Liguria, nel cui territorio sono situati tre porti di interesse nazionale importantissimi, ovvero Genova, Savona e Vado Ligure, è sempre stata comprensibilmente orientata allo sviluppo di tali infrastrutture e si è interessata meno delle numerose realtà portuali minori, che pure rappresentano, però, una risorsa preziosa per l'economia regionale.

Per quanto attiene i porti turistici, infine, la normativa regionale ligure, al pari di quella emanata dalla maggior parte delle altre regioni italiane, si è concentrata in particolare, o meglio quasi esclusivamente, sul potenziamento dei posti barca esistenti, senza considerare altri aspetti, quali, ad esempio, lo sviluppo delle infrastrutture viarie circostanti e di quelle per la cantieristica navale collegata.

3.6 Il quadro normativo della Toscana in materia di porti

Il quadro normativo di riferimento della Regione Toscana in materia di porti era costituito essenzialmente, fino al 2007, dalla L.R. n. 68/97, intitolata “*Norme sui porti e gli approdi turistici della Toscana*”, e dalla L.R. n. 1/2005 “*Norme sul governo del territorio*”.

La Legge R.T. n. 68 del 11.08.1997, più volte modificata nel tempo anche per effetto dell’entrata in vigore della Legge R.T. 01/05, definiva i porti turistici e stabiliva che tra i compiti della Regione Toscana in materia di portualità vi fosse la predisposizione del Piano regionale dei Porti e degli Approdi Turistici (PREPAT), che doveva indirizzare e disciplinare, appunto, la realizzazione, la ristrutturazione e la riqualificazione dei porti e degli approdi turistici.

La legge ne definiva i contenuti e stabiliva i criteri di approvazione da parte del Consiglio Regionale.

Essa stabiliva, altresì, che il PREPAT dovesse essere attuato attraverso i piani regolatori dei porti e degli approdi turistici ed avesse validità a tempo indeterminato, pur dovendo essere sottoposto a verifica da parte del Consiglio Regionale ogni 5 anni.

Successivamente, la L.R. n. 15/2007 ha abrogato integralmente la L.R. n. 68/97, inserendo nella L.R. 01/05 il Capo III *bis* (ovvero gli artt. 47 *bis* e 47 *ter*), dettante “*Disposizioni in materia di porti e approdi turistici*”, nonché modificando l’art. 48 (“*Piano di indirizzo territoriale*”).

La L.R. Toscana n. 66/2009 ha, altresì, completato il quadro, modificando ulteriormente gli artt. 47*bis* (“*Porti di interesse regionale. Procedimento per la previsione di nuovi porti, ampliamento e riqualificazione di quelli esistenti*”) e 47*ter* (“*Piano regolatore portuale*”) della L.R. n. 1/2005 ed inserendovi l’art. 47 *quater* (“*Attuazione del piano regolatore portuale*”).

Infine, con intervento legislativo recentissimo, in data 10.11.2014 è stata approvata la L.R. n. 65/2014, pubblicata sul BUR n. 53, prima parte, del 12.11.2014 ed entrata in vigore il 27.11.2014, la quale, dettando le nuove “*Norme per il governo del territorio*”, ha abrogato e sostituito la vecchia L.R. n. 1/05, peraltro non senza alcuni problemi di coordinamento (cfr. par. 0).

Agli artt. 86 e ss. la nuova L.R. Toscana n. 65/2014 detta le norme in materia di porti regionali, tra l’altro prevedendo un procedimento di rilascio delle

concessioni per i porti turistici parzialmente diverso – e più snello – rispetto a quello introdotto, a livello nazionale, dal più volte citato D.P.R. n. 509/97 (Decreto Burlando).

Nel nuovo assetto normativo, inoltre – come invero già avvenuto dopo l’entrata in vigore della L.R. n. 1/05, la cui disciplina, pur abrogata, è in gran parte riprodotta dal testo normativo di ultima emanazione (L.R. n. 65/2014) – un ruolo centrale tra gli strumenti di pianificazione territoriale aventi ricadute sul sistema portuale è ricoperto dal Piano di Indirizzo Territoriale (PIT), cui si affiancano i singoli Piani Regolatori (ora “Strutturali”) dei Comuni interessati e i Piani Regolatori dei Porti, con relativi regolamenti di attuazione (art. 86 e ss.L.R. n. 65/2014).

Ai sensi dell’art. 88, comma 7, lettere e) ed f) della L.R. n. 65/2014 (sostanzialmente riproduttive dei commi *c ter*) e *c quater*) dell’art. 48 L.R. 1/2005) il PIT, che ha anche valore di piano paesaggistico ai sensi dell’art. 143 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, stabilisce la disciplina e gli indirizzi per la realizzazione, la ristrutturazione e la riqualificazione dei porti e degli approdi turistici; in particolare il piano di indirizzo territoriale contiene l’individuazione dei porti e approdi turistici, l’ampliamento e la riqualificazione di quelli esistenti, nonché direttive e standard per la relativa pianificazione e progettazione; esso individua, altresì, i porti di interesse regionale e prevede gli interventi di ampliamento e di riqualificazione dei porti esistenti, disciplinandone le funzioni.

Il nuovo PIT della Regione Toscana è stato promulgato con Delibera del Consiglio Regionale n. 72 del 24.07.2007 ed ha acquisito efficacia definitiva con la pubblicazione sul BURT n. 42 del 17.10.2007; è stato, quindi, recentemente integrato con valore di Piano Paesaggistico con Delibera del Consiglio Regionale n. 58 del 2.07.2014.

Esso contiene in allegato, ai sensi dell’art. 3, comma 5, lett. b), il *Masterplan* “*La Rete dei porti toscani*”, che è strutturato in 4 sezioni e precisamente:

- a. Il Quadro conoscitivo, caratterizzato dall’analisi di contesto del sistema portuale, delle infrastrutture e dei servizi per l’accessibilità ai vari porti commerciali e turistici. Tale quadro conoscitivo è supportato dallo studio “Indagine conoscitiva della Costa Regione Toscana”;

- b. Il Documento di Piano, che evidenzia, partendo dal quadro conoscitivo presentato, le strategie della Regione per la rete dei porti commerciali e turistici toscani, nel quadro della piattaforma logistica costiera e delle strategie del Programma regionale di Sviluppo;
- c. La Disciplina, che sottolinea il rapporto esistente tra gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio e il sistema portuale, che costituisce risorsa unitaria di interesse regionale del territorio toscano;
- d. Il rapporto ambientale, redatto conformemente ai requisiti contenuti nell'Allegato I della Direttiva europea 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 relativa alla valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

Disposizione importantissima della Disciplina del “Masterplan” (riportata in Appendice, al par. 0) è quella contenuta nell’art. 9, che, unitamente agli artt. 45 e 85, comma 1, della L.R. n. 65/2014 (sostanzialmente riproducenti il dettato dell’art. 47 *bis* della L.R. 1/05 come modificato dalla L.R. n. 66/2009) individua lo strumento dell’accordo di pianificazione *ex* artt. 41, 42 e 43 della stessa L.R. 65/2014 (corrispondenti agli artt. 21, 22 e 23 della abrogata L.R. n. 1/05) quale pratica ordinaria e cooperativa tra Enti per la previsione di nuove infrastrutture portuali regionali e l’ampliamento e la riqualificazione di quelle esistenti.

L’art. 9 della Disciplina del “Masterplan”, in combinato con l’art. 45 della L.R. n. 65/2014, stabilisce, infatti, che le previsioni di riqualificazione e ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti e di localizzazione di nuovi porti di interesse regionale, qualora non contenute negli strumenti di pianificazione territoriale o comportanti modifiche ai piani strutturali (vecchi “piani regolatori”) od operativi, sono approvate mediante gli accordi di pianificazione di cui agli articoli 41 e seguenti della medesima L.R. 65/2014 e costituiscono una definizione o variazione del PIT.

Nell’ambito di tali accordi di pianificazione i Comuni proponenti:

- a. predispongono gli elaborati contenenti l’individuazione degli ambiti territoriali idonei alla localizzazione delle strutture portuali e i relativi livelli prestazionali da garantire, prevedendo i necessari servizi e differenziando l’offerta in relazione alla tipologia dei natanti;

- b. procedono alla valutazione integrata di cui all'articolo 11 della L.R. n. 1/05 e relativo regolamento (peraltro non più esistente nella L.R. n. 65/2014, con evidenti problemi di coordinamento legislativo);
- c. definiscono gli indirizzi del regolamento urbanistico o del piano regolatore portuale, affinché esso garantisca la piena funzionalità e la sicurezza delle infrastrutture a terra e a mare, la qualità degli spazi pubblici, la disponibilità dei servizi, la corretta distribuzione delle funzioni, un idoneo livello di integrazione tra ambiti urbani e aree portuali anche in riferimento al sistema della mobilità, oltre che la differenziazione dell'offerta, riservando una quota per il charter nautico ovvero per il noleggio e la locazione di natanti da diporto;
- d. definiscono la programmazione delle azioni sinergiche tra sistema portuale e sistema produttivo locale, con particolare riferimento allo sviluppo dell'attività cantieristica e di rimessaggio.

L'art. 9 della Disciplina del "Masterplan" impone, altresì, che, mediante la valutazione integrata di cui all'art. 11 della L.R. n. 1/2005 (non più vigente), da compiersi nell'ambito dell'adozione degli atti di governo del territorio, in particolare del piano regolatore portuale, venga definito l'idoneo dimensionamento delle infrastrutture portuali.

Ai piani regolatori portuali è, inoltre, demandata l'attuazione degli interventi per la realizzazione delle opere a terra e a mare volte alla riqualificazione, all'adeguamento funzionale e all'ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti.

Considerata la centralità dell'accordo di pianificazione nel nuovo sistema di assetto territoriale e, soprattutto, portuale toscano, appare opportuno analizzare brevemente le caratteristiche di tale strumento - peraltro contemplato pure in altri ordinamenti urbanistici regionali (ad es. quello della Liguria), ma in maniera diversa e con minore importanza - e della procedura di valutazione integrata ad esso collegata.

L'art. 41 della L.R. n. 65/2014 impone che, qualora appaia opportuna, ai fini del coordinamento degli strumenti della pianificazione territoriale, la definizione o variazione contestuale di almeno due di essi, il Comune interessato, la provincia o la Regione, in base all'interesse prevalente, promuovono la conclusione di un apposito accordo di pianificazione.

Con l'accordo di pianificazione le amministrazioni coinvolte definiscono consensualmente le modifiche da apportare ai rispettivi strumenti della pianificazione territoriale e, ove ritenuto necessario per il perseguimento degli obiettivi di governo del territorio, anche ai piani operativi con le forme e le modalità procedurali previste dall'articolo 42.

Qualora, però, verificchino che il progetto di piano proposto non comporta la variazione degli altri strumenti ed atti di governo del territorio ad esso correlati, ne prendono semplicemente atto e la procedura di approvazione del piano prosegue secondo le forme ordinarie.

Nell'ipotesi dei piani regolatori portuali di cui all'art. 5 della L. 84/1994, tuttavia, stante la notevole incidenza degli stessi sull'intero assetto del territorio e, quindi, sugli altri strumenti urbanistici, l'art. 44 della L.R. n. 65/2014 (corrispondente sostanzialmente al comma 4 dell'art. 21 L.R. n. 1/2005) stabilisce che si proceda, in ogni caso, mediante accordi di pianificazione, a cui partecipano comunque la Regione, i comuni, la provincia e l'Autorità Portuale interessati.

Quanto alla relativa procedura, gli artt. 42 e 43 della L.R. n. 65/2014 (22 e 23 della L.R. n. 1/2005) prevedono che il soggetto promotore dell'accordo convochi una conferenza tra le strutture tecniche delle amministrazioni competenti al fine di esaminare il progetto predisposto al fine, comprensivo della documentazione tecnica necessaria per l'adozione degli atti di cui agli articoli 22, 23 e 24 della L.R. n. 10/2010 e di verificare la necessità e la possibilità di concludere l'accordo medesimo, trasmettendo agli enti convocati, almeno trenta giorni (sessanta nella vigenza della L.R. n. 1/05) prima della data di convocazione, il relativo progetto.

Il soggetto promotore acquisisce, prima della data di convocazione della conferenza di servizi, i pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, come definiti dall'art. 4 della L.R. n. 10/2010, sugli elaborati tecnici di cui sopra, ai fini della conclusione della conferenza.

Qualora, nel corso della conferenza si accerti la necessità di procedere alla modifica di almeno uno degli strumenti della pianificazione territoriale o degli atti di governo del territorio emanati da un Ente diverso da quello promotore, i legali rappresentanti degli enti partecipanti alla conferenza procedono, consensualmente, alla stipulazione di un'apposita intesa preliminare.

Le amministrazioni che hanno siglato l'intesa preliminare procedono, quindi, all'adozione dei relativi strumenti della pianificazione o delle loro varianti, esplicitando i contenuti dell'intesa e tenendo conto di tutte le condizioni e prescrizioni concordate con l'intesa medesima.

Gli strumenti della pianificazione, insieme all'intesa preliminare siglata, sono depositati presso ciascuna amministrazione per sessanta giorni dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul BURT.

Entro tale termine perentorio, tutti possono prendere visione dell'atto e dell'intesa depositati, presentando eventualmente le osservazioni che ritengano opportune.

Quindi, l'amministrazione promotrice dell'accordo di pianificazione procede alla nuova convocazione delle altre amministrazioni partecipanti all'intesa, ai fini della conclusione definitiva dell'accordo medesimo.

L'accordo di pianificazione conferma l'intesa preliminare, tenendo conto delle osservazioni eventualmente pervenute.

L'accordo, siglato dai legali rappresentanti delle amministrazioni partecipanti all'intesa, è ratificato dagli organi competenti delle medesime amministrazioni entro sessanta giorni a pena di decadenza.

Successivamente alla conclusione dell'accordo, le amministrazioni approvano definitivamente lo strumento della pianificazione territoriale, in conformità con le modifiche concordate nell'accordo medesimo.

È opportuno, inoltre, ribadire come, in tema di piani dei porti (strumenti pianificatori soggetti a Valutazione Ambientale Strategica), nella fase preliminare dell'*iter* dei relativi accordi di pianificazione, l'amministrazione promotrice fosse tenuta ad effettuare, ai sensi del combinato disposto dell' art. 11 L.R. n. 1/2005, oggi abrogato, e dell'art. 9 della Disciplina del Masterplan "La rete dei porti Toscani", una valutazione integrata degli effetti territoriali, ambientali, sociali ed economici e sulla salute umana del piano da adottare.

La valutazione integrata comprendeva la verifica tecnica di compatibilità relativamente all'uso delle risorse essenziali del territorio.

Attualmente – giova ribadirlo – l'art. 11 della L.R. n. 1/05, disciplinante la valutazione integrata, è stato abrogato dalla L.R. n. 65/2014, creando alcuni

problemi di coordinamento normativo, attesa peraltro la permanente vigenza dell'art. 9 della Disciplina del Masterplan *“La rete dei porti toscani”*.

Si ritiene, tuttavia, che l'apparente discrasia possa essere agevolmente superata in considerazione del fatto che la valutazione integrata sembra essere stata sostituita, *ex art.* 42 L.R. n. 65/2014, dall'acquisizione dei pareri tecnico-ambientali di cui all'art. 4 della L.R. n. 10/2010 (che, comunque, concernono un ambito più limitato rispetto a quello della valutazione integrata di cui al vecchio art. 11 L.R. n. 1/05).

Restano, in ogni caso, applicabili le disposizioni in tema di VAS, Valutazione Strategica Ambientale, e di VIA, Valutazione di Impatto Ambientale.

Per completare la disamina dell'articolato quadro normativo toscano in materia di portualità, è doveroso, infine, evidenziare che la Regione Toscana, unica in Italia, ha anche deciso di istituire, con L.R. n. 23 del 2012, una Autorità Portuale Regionale, dotata di caratteristiche, struttura e funzioni simili a quelle delle Autorità Portuali create dalla L. 84/1994 ed avente competenza amministrativa sui porti di interesse regionale di Viareggio, Giglio, Porto Santo Stefano e Marina di Campo.

Si tratta di un ente dipendente della Regione con personalità giuridica di diritto pubblico, istituito ai sensi dell'articolo 50 dello Statuto Regionale, dotato di autonomia tecnico-giuridica, organizzativa, amministrativa e contabile.

Ai sensi dell'art. 3 della L.R. n. 23/2012, *“l'Autorità svolge le seguenti funzioni:*

- a) adozione del piano annuale delle attività;*
- b) pianificazione delle aree portuali;*
- c) progettazione e realizzazione delle opere portuali;*
- d) gestione e manutenzione delle aree portuali;*
- e) rilascio e gestione delle concessioni demaniali e di ogni altra concessione o autorizzazione nelle aree portuali;*
- f) formulazione, con le procedure di cui all'articolo 6, comma 2, e articolo 9, comma 2, lettera d), della proposta di bilancio preventivo economico annuale e pluriennale, e della proposta di bilancio di esercizio, per gli adempimenti previsti dall'articolo 18.”*

Gli organi dell'Autorità Portuale regionale sono i comitati portuali (uno per ciascun porto di competenza), il segretario generale e il collegio dei revisori dei conti.

Il Presidente della Giunta Regionale assume il ruolo di presidente di ciascun comitato portuale.

3.7 Il quadro normativo in tema di portualità nel Lazio

Per quanto concerne la pianificazione, realizzazione e amministrazione dei porti della Regione Lazio, vengono in rilievo principalmente i seguenti provvedimenti normativi:

3.7.1 *La Legge Urbanistica Regionale n. 38 del 23 dicembre 1999 e s.m.i.*

La L.R. n. 38 del 23 dicembre 1999 e s.m.i. "Norme sul governo del territorio" regola la pianificazione territoriale e urbanistica del Lazio.

L'adozione degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, nonché delle relative variazioni, competono alla regione, alle province, alla città metropolitana di Roma, ai Comuni e alle loro associazioni.

La pianificazione territoriale regionale si esplica mediante il Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG).

I piani territoriali regionali di settore integrano e specificano il PTRG, in coerenza con gli obiettivi e le linee di organizzazione territoriale da quest'ultimo previsti.

Il PTRG definisce gli obiettivi generali da perseguire in relazione all'uso ed all'assetto del territorio della regione, dettando disposizioni strutturali e programmatiche.

A livello provinciale la pianificazione territoriale si esplica mediante il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG); esso indica, in particolare, i sistemi delle infrastrutture, le attrezzature, gli impianti e gli interventi complessi di interesse pubblico di rilevanza provinciale.

La pianificazione comunale si esplica mediante il Piano Urbanistico Comunale Generale (PUCG) con lo scopo di delineare i cardini dell'assetto del territorio comunale.

Per quanto riguarda i porti, infine, occorre ribadire che la L. 84/94 ha previsto la redazione di appositi Piani Regolatori Portuali, i quali vengono elaborati dall'Autorità Portuale, ove istituita, ovvero dall'Ente Locale di competenza.

3.7.2 Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

La Giunta Regionale del Lazio, con deliberazioni nn. 556 e 1025 del 2007, ha adottato il nuovo Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR), ai sensi degli artt. 21 e ss. della L.R. n. 24/98.

Il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale è lo strumento di pianificazione attraverso cui, nel Lazio, la Pubblica Amministrazione disciplina le modalità di governo del paesaggio, indicando le relative azioni volte alla sua conservazione, valorizzazione e ripristino.

Il PTPR si configura quale piano urbanistico territoriale con finalità di salvaguardia dei valori paesistico-ambientali ai sensi dell' art. 135 del D.lgs n. 42/2002.

Con riferimento all' assetto del governo del territorio, definito dalla legge urbanistica regionale, il PTPR si pone inoltre quale strumento di pianificazione territoriale di settore, ai sensi degli articoli 12, 13 e 14 della L.R. n. 38/99, costituendo integrazione, completamento e specificazione del Piano Territoriale Generale Regionale (PTGR).

3.7.3 Le norme sul regime concessorio delle aree portuali minori

Relativamente ai porti minori, vengono, inoltre, in rilievo, l'art. 129 della L.R. n. 14/99 – ai sensi del quale la competenza al rilascio della concessione demaniale marittima per i porti turistici e gli approdi turistici, all'esito della procedura di cui al D.P.R. 509/97, spetta alla Regione, fermo restando il conferimento ai Comuni di tutte le altre funzioni amministrative connesse – e la L.R. n. 13/2007 (recante norme sull'organizzazione del sistema turistico laziale), che invece attribuisce ai Comuni la competenza al rilascio delle concessioni demaniali marittime per alcune attività turistico-ricreative, tra cui i punti di ormeggio.

Occorre menzionare, infine, la Delibera della Giunta Regionale n. 4740 del 14.09.1999, mediante la quale è stato istituito lo Sportello Unico Regionale dei Porti, con il compito di raccogliere tutti i pareri richiesti alla Regione in tema di concessioni demaniali marittime per la realizzazione e gestione di strutture per la nautica da diporto.

3.7.4 Il Piano di Coordinamento dei Porti, la Cabina di Regia del Mare e le Linee Guida per la redazione del Piano dei porti e delle Coste della Regione Lazio

La Regione Lazio, con Delibera del Consiglio Regionale n. 491 del 1998, ha adottato l'attuale Piano Regionale di Coordinamento dei Porti, che rappresenta sostanzialmente un aggiornamento del primo Piano dei Porti redatto nel 1983.

Nel 2010 la Regione ha, inoltre, istituito la “Cabina di Regia del Mare” per *“il coordinamento e l'integrazione delle politiche settoriali relative alla politica marittima, oltre che per l'attuazione del programma integrato di interventi che consentono di valorizzare e salvaguardare le risorse strutturali e ambientali, di diversificare l'offerta turistica, di potenziare le attività produttive marittime”*.

Essa ha il compito di favorire il confronto tra le parti istituzionali, raccordare gli interventi dei vari soggetti interessati, coordinare l'iter procedurale del programma integrato degli interventi e predisporre un Programma strategico della politica marittima del Lazio.

Successivamente, l'Amministrazione Regionale ha redatto le “Linee Guida per la redazione del nuovo Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio”.

Nel settore della portualità minore e turistica, l'obiettivo perseguito dalle “Linee Guida” è quello di costituire un sistema di porti e approdi strutturato secondo una gerarchia e una distribuzione territoriale in grado di offrire una copertura costante di servizi e funzioni di elevato livello qualitativo.

3.8 Riflessioni conclusive

Dalla panoramica delle varie normative regionali sopra delineata, e riassunta in Tabella 1, emerge un quadro piuttosto eterogeneo e variegato, in cui spicca, per organicità, originalità e concretezza l'esperienza della Toscana.

Invero, appare chiaro come la Regione Toscana abbia implementato nel tempo un sistema di strumenti giudici operativi, in grado di garantire, meglio che nelle altre realtà regionali, il governo e la pianificazione del territorio e della rete infrastrutturale, avuto particolare riguardo al sistema portuale.

Una breve e sommaria comparazione tra tale complesso normativo e la corrispondente legislazione in tema di porti elaborata dalle altre regioni italiane, pure di quelle che sono riuscite a creare e strutturare nel tempo sistemi di pianificazione del territorio e delle infrastrutture portuali di livello senza dubbio soddisfacente, evidenzia con immediatezza la qualità ed organicità del quadro giuridico promulgato, in subiecta materia, dalla Regione Toscana.

Basti pensare all'ideazione e predisposizione del Masterplan dei porti toscani non già come documento isolato e non coordinato rispetto agli altri atti di pianificazione regionale, alla stregua della maggior parte degli strumenti pianificatori dei porti promulgati da altre Regioni, bensì come allegato di un più ampio strumento di programmazione territoriale ed infrastrutturale, qual è il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT).

Si tratta di una differenza di impostazione fondamentale, posto che solo la piena integrazione del Piano dei Porti in un documento di più ampio respiro, ovvero, ad esempio, in un Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti o addirittura in un Piano Regolatore Generale regionale, potrebbe consentire di individuare le migliori traiettorie di sviluppo della rete dei porti, coordinandola al meglio con la pianificazione delle altre infrastrutture e con i progetti urbanistici del territorio circostante.

Altra innovazione fondamentale del sistema toscano è rappresentata dall'introduzione dell'accordo di pianificazione quale ordinario strumento di cooperazione interistituzionale in fase di progettazione e predisposizione di nuove infrastrutture portuali o di modifiche a quelle esistenti.

Tale strumento di cooperazione, coordinamento e verifica tra diverse amministrazioni, infatti, appare assai più snello e flessibile delle procedure adottate da altre Regioni, nonché in grado di anticipare e semplificare i passaggi della classica "conferenza di servizi" introdotta dal Decreto Burlando (per i porti turistici) ed adottata dalle varie legislazioni regionali (inclusa la Toscana); l'accordo di pianificazione consente, infatti, di ridurre e semplificare i tempi e le procedure di predisposizione e realizzazione dei piani urbanistici.

Basti pensare che, ai sensi degli artt. 41 e ss. della recentissima L.R. Toscana n. 65/2014, i tempi dell'accordo di pianificazione sono stati ridotti complessivamente a 90 giorni.

Infine, la decisione della Regione Toscana, pur discutibile sotto diversi profili, di istituire un'Autorità Portuale Regionale appare senz'altro dotata di un innegabile profilo di concretezza, troppo spesso assente nella legislazione di molte altre regioni italiane in ambito di pianificazione e governo del territorio.

Non v'è dubbio, infatti, che un'Autorità Portuale Regionale strutturata alla stregua delle Autorità Portuali "statali", dotata di analoghe funzioni e di una certa autonomia contabile, sia in grado di consentire una migliore gestione delle infrastrutture portuali di propria competenza rispetto ad altri enti, diversamente istituiti da altre Regioni, aventi prevalentemente un ruolo consultivo, un'operatività limitata, nonché poteri e prerogative piuttosto indefiniti.

Tabella 1 Tabella comparativa dei sistemi portuali regionali esaminati

	Classificazione dettagliata regionale dei porti minori e descrizione della loro vocazione	Pianificazione territoriale regionale	Pianificazione portuale regionale	Concreta integrazione tra pianificazione portuale e pianificazione territoriale regionale
Sicilia	Si	Si	Si (solo per i porti turistici)	No
Campania	No	Si	Si	No
Calabria	No	Si	Si	No
Emilia Romagna	No	Si	Si	No
Marche	No	Si	Si	No
Liguria	No	Si (solo Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico)	Si (Piano Territoriale di Coordinamento della Costa)	No
Toscana	No (legge abrogata)	Si	Si	Si
Lazio	No	Si	Si	No

Allegati

Allegati al Capitolo 1

***Estratto del "Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea" -
ex TCE (artt. 56, 101, 102, 106 e 345).***

[...omissis...]

Art. 56 (ex art. 49 TCE)

Nel quadro delle disposizioni seguenti, le restrizioni alla libera prestazione dei servizi all'interno dell'Unione sono vietate nei confronti dei cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro che non sia quello del destinatario della prestazione.

Il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, possono estendere il beneficio delle disposizioni del presente capo ai prestatori di servizi, cittadini di un paese terzo e stabiliti all'interno dell'Unione.

[...omissis...]

Art. 101 (ex art. 81 TCE)

1. Sono incompatibili con il mercato interno e vietati tutti gli accordi tra imprese, tutte le decisioni di associazioni di imprese e tutte le pratiche concordate che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato interno ed in particolare quelli consistenti nel:

- a) fissare direttamente o indirettamente i prezzi d'acquisto o di vendita ovvero altre condizioni di transazione;
- b) limitare o controllare la produzione, gli sbocchi, lo sviluppo tecnico o gli investimenti;
- c) ripartire i **mercati** o le fonti di approvvigionamento;

d) applicare, nei rapporti commerciali con gli altri contraenti, condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, così da determinare per questi ultimi uno svantaggio nella concorrenza;

e) subordinare la conclusione di contratti all'accettazione da parte degli altri contraenti di prestazioni supplementari, che, per loro natura o secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con l'oggetto dei contratti stessi.

2. Gli accordi o decisioni, vietati in virtù del presente articolo, sono nulli di pieno diritto.

3. Tuttavia, le disposizioni del paragrafo 1 possono essere dichiarate inapplicabili:

- a qualsiasi accordo o categoria di accordi fra imprese,

- a qualsiasi decisione o categoria di decisioni di associazioni di imprese, e

- a qualsiasi pratica concordata o categoria di pratiche concordate,

che contribuiscano a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando agli utilizzatori una congrua parte dell'utile che ne deriva, ed evitando di:

a) imporre alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi;

b) dare a tali imprese la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi.

Articolo 102 (ex art. 82 TCE)

È incompatibile con il mercato interno e vietato, nella misura in cui possa essere pregiudizievole al commercio tra Stati membri, lo sfruttamento abusivo da parte di una o più imprese di una posizione dominante sul mercato interno o su una parte sostanziale di questo.

Tali pratiche abusive possono consistere in particolare:

a) nell'imporre direttamente od indirettamente prezzi d'acquisto, di vendita od altre condizioni di transazione non eque;

b) nel limitare la produzione, gli sbocchi o lo sviluppo tecnico, a danno dei consumatori;

c) nell'applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza;

d) nel subordinare la conclusione di contratti all'accettazione da parte degli altri contraenti di prestazioni supplementari, che, per loro natura o secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con l'oggetto dei contratti stessi.

[...omissis...]

Articolo 345 (ex art. 295 TCE)

I trattati lasciano del tutto impregiudicato il regime di proprietà esistente negli Stati membri.

Decreto Legislativo n. 171 del 18.07.2005 "Codice della Nautica da Diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE"

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 31 ottobre 2003, n. 306, recante «Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2003», ed in particolare l'articolo 1 e l'allegato B;

Vista la direttiva 2003/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 giugno 2003, che modifica la direttiva 94/25/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto;

Vista la legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, recante norme sulla navigazione da diporto;

Visto il decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, recante attuazione della direttiva 94/25/CE in materia di progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto;

Visto il decreto legislativo 11 giugno 1997, n. 205, recante disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431, recante regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche;

Vista la legge 8 luglio 2003, n. 172, e successive modificazioni, recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica, ed in particolare l'articolo 6, recante delega al Governo per l'emanazione del codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto;

Viste le preliminari deliberazioni del Consiglio dei Ministri, adottate nelle riunioni del 15 ottobre 2004 e del 20 maggio 2005;

Acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, espresso nella seduta del 3 marzo 2005;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 1° luglio 2005;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro delle politiche comunitarie, di concerto con i Ministri degli affari esteri, dell'economia e delle finanze, della salute, delle comunicazioni, per la funzione pubblica, della giustizia, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e delle attività produttive;

Emana il seguente decreto legislativo:

Titolo I

REGIME DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO

Capo I

Disposizioni generali

Art. 1.***Finalità e ambito di applicazione***

1. Le disposizioni del presente codice si applicano alla navigazione da diporto, anche se esercitata per fini commerciali mediante le unità da diporto di cui all'articolo 3 del presente codice, ivi comprese le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172. (1)

2. Ai fini del presente codice si intende per navigazione da diporto quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro, nonché quella esercitata a scopi commerciali, anche mediante le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, ferma restando la disciplina ivi prevista. (1)

3. Per quanto non previsto dal presente codice, in materia di navigazione da diporto si applicano le leggi, i regolamenti e gli usi di riferimento ovvero, in mancanza, le disposizioni del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e le relative norme attuative. Ai fini dell'applicazione delle norme del codice della navigazione, le imbarcazioni da diporto sono equiparate alle navi ed ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, ed alle venticinque tonnellate, in ogni altro caso, anche se l'imbarcazione supera detta stazza, fino al limite di ventiquattro metri.

(1) Comma così sostituito dall'art. 3, comma 7, D.L. 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla L. 12 luglio 2011, n. 106.

Art. 2.***Uso commerciale delle unità da diporto***

1. L'unità da diporto è utilizzata a fini commerciali quando:

a) è oggetto di contratti di locazione e di noleggio;

b) è utilizzata per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto;

c) è utilizzata da centri di immersione e di addestramento subacqueo come unità di appoggio per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.

2. L'utilizzazione a fini commerciali delle imbarcazioni e navi da diporto è annotata nei relativi registri di iscrizione, con l'indicazione delle attività svolte

e dei proprietari o armatori delle unità, imprese individuali o società, esercenti le suddette attività commerciali e degli estremi della loro iscrizione, nel registro delle imprese della competente camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura. Gli estremi dell'annotazione sono riportati sulla licenza di navigazione.

3. Qualora le attività di cui al comma 1 siano svolte con unità da diporto battenti bandiera di uno dei Paesi dell'Unione europea o extraeuropei, l'esercente presenta all'autorità marittima o della navigazione interna con giurisdizione sul luogo in cui l'unità abitualmente staziona una dichiarazione contenente le caratteristiche dell'unità, il titolo che attribuisce la disponibilità della stessa, nonché gli estremi della polizza assicurativa a garanzia delle persone imbarcate e di responsabilità civile verso terzi e della certificazione di sicurezza in possesso. Copia della dichiarazione, timbrata e vistata dalla predetta autorità, deve essere mantenuta a bordo. (1)

4. Le unità da diporto di cui al comma 1, lettera a), possono essere utilizzate esclusivamente per le attività a cui sono adibite.

(1) Comma così modificato dall'art. 60, comma 2, D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla L. 24 marzo 2012, n. 27.

Art. 3.

Unità da diporto

1. Le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate:
a) unità da diporto: si intende ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;

b) nave da diporto: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo le norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666 per la misurazione dei natanti e delle imbarcazioni da diporto;

c) imbarcazione da diporto: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri, misurata secondo le norme armonizzate di cui alla lettera b);

d) natante da diporto: si intende ogni unità da diporto a remi, o con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri, misurata secondo le norme armonizzate di cui alla lettera b).

Capo II

Progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto

Art. 4.

Ambito di applicazione

Le disposizioni del presente capo si applicano:

- a) per quanto riguarda la progettazione e la costruzione, a:
 - 1) unità da diporto, anche parzialmente completate, con scafo di lunghezza compresa tra due virgolacinque e ventiquattro metri;
 - 2) moto d'acqua, come definite dall'articolo 5;
 - 3) componenti di cui all'allegato I, quando sono immessi sul mercato comunitario separatamente e sono destinati ad essere installati;
 - b) per quanto riguarda le emissioni di gas di scarico, a:
 - 1) motori di propulsione che sono installati o specificamente destinati ad essere installati su o in unità da diporto e moto d'acqua;
 - 2) motori di propulsione installati su o in tali unità oggetto di una modifica rilevante del motore;
 - c) per quanto riguarda le emissioni acustiche, a:
 - 1) unità da diporto con motore di propulsione entro bordo o entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato;
 - 2) unità da diporto con motore di propulsione entro bordo o entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato oggetto di una trasformazione rilevante dell'unità e successivamente immesse sul mercato comunitario entro i cinque anni successivi alla trasformazione;
 - 3) moto d'acqua;
 - 4) motori fuoribordo e entro bordo con comando a poppa con scarico integrato destinati ad essere installati su unità da diporto.
2. Le disposizioni del presente capo non si applicano a:
- a) per quanto riguarda il comma 1, lettera a):
 - 1) unità destinate unicamente alle regate, comprese le unità a remi e le unità per l'addestramento al canottaggio, e identificate in tal senso dal costruttore;
 - 2) canoe e kayak, gondole e pedalo';
 - 3) tavole a vela;
 - 4) tavole da surf, comprese le tavole a motore;
 - 5) originali e singole riproduzioni di unità storiche, progettate prima dell'anno 1950, ricostruite principalmente con i materiali originali e identificate in tale senso dal costruttore;

- 6) unità sperimentali, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario;
 - 7) unità realizzate per uso personale, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario durante un periodo di cinque anni;
 - 8) unità specificamente destinate ad essere dotate di equipaggio ed a trasportare passeggeri a fini commerciali, salvo le unità da diporto utilizzate per noleggio o per l'insegnamento della navigazione da diporto, in particolare quelle definite nella direttiva 82/714/CEE del Consiglio, del 4 ottobre 1982, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, indipendentemente dal numero di passeggeri;
 - 9) sommergibili;
 - 10) veicoli a cuscino d'aria;
 - 11) aliscafi;
 - 12) unità a vapore a combustione esterna, alimentate a carbone, coke, legna, petrolio o gas;
- b) per quanto riguarda il comma 1, lettera b):
- 1) motori di propulsione installati, o specificamente destinati ad essere installati, su: unità destinate unicamente alle regate e identificate in tale senso dal costruttore, unità sperimentali, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario, unità specificamente destinate ad essere dotate di equipaggio e a trasportare passeggeri a fini commerciali, salvo le unità da diporto utilizzate per noleggio o per l'insegnamento della navigazione da diporto, in particolare quelle definite nella citata direttiva 82/714/CEE, indipendentemente dal numero di passeggeri, sommergibili, veicoli a cuscino d'aria e aliscafi;
 - 2) originali e singole riproduzioni di motori di propulsione storici, basati su un progetto anteriore all'anno 1950, non prodotti in serie e montati sulle unità di cui al comma 2, lettera a), numeri 5) e 7);
 - 3) motori di propulsione costruiti per uso personale, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario durante un periodo di cinque anni;
- c) per quanto riguarda il comma 1, lettera c), a tutte le unità di cui alla lettera b) del presente comma, le unità costruite per uso personale, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario durante un periodo di cinque anni.
3. Le disposizioni del presente capo si applicano alle moto d'acqua e alle emissioni di gas di scarico ed acustiche di cui al comma 1, a decorrere dalla

prima immissione sul mercato o messa in servizio successiva alla data di entrata in vigore del presente codice.

4. Le disposizioni del presente capo si applicano anche alle unità da diporto utilizzate per noleggio, locazione, insegnamento della navigazione da diporto o come unità appoggio per le immersioni subacquee, purché immesse sul mercato per finalità di diporto.

Art. 5.

Definizioni

1. Ai fini del presente capo, si intende per:

a) unità da diporto parzialmente completata: una unità costituita dallo scafo e da uno o più altri componenti;

b) moto d'acqua: un natante da diporto di lunghezza inferiore a quattro metri, che utilizza un motore a combustione interna con una pompa a getto d'acqua come fonte primaria di propulsione e destinato ad essere azionato da una o più persone non collocate al suo interno;

c) motore di propulsione: qualsiasi motore a combustione interna, ad accensione a scintilla o per compressione, utilizzato a fini di propulsione, compresi i motori a due tempi e a quattro tempi entro bordo, i motori entro bordo con comando a poppa con o senza scarico integrato e i motori fuoribordo;

d) modifica rilevante del motore: la modifica di un motore:
1) che possa aver per effetto il superamento dei limiti di emissione del motore stabiliti nell'allegato II, paragrafo B; le sostituzioni ordinarie di componenti del motore che non alterano le caratteristiche di emissione non sono considerate una modifica rilevante del motore;

2) che determina un aumento superiore al quindici per cento della potenza nominale del motore;

e) trasformazione rilevante dell'unità: la trasformazione di un'unità che:

1) modifica il mezzo di propulsione dell'unità;

2) comporta una modifica rilevante del motore;

3) altera l'unità in misura tale che essa possa considerarsi una diversa unità;

f) mezzo di propulsione: il meccanismo mediante il quale l'unità è mossa in particolare eliche o sistemi di propulsione meccanica a getto d'acqua;

g) famiglia di motori: il raggruppamento, effettuato dal costruttore, di motori che, per la loro progettazione, presentano caratteristiche di emissione di gas di scarico simili e che sono conformi ai requisiti relativi alle emissioni di gas di scarico stabiliti dal presente capo;

- h) costruttore: persona fisica o giuridica che progetta e costruisce un prodotto cui si applica il presente capo o che fa progettare o costruire tale prodotto con l'intenzione di immetterlo sul mercato per proprio conto;
- i) mandatario: persona fisica o giuridica stabilita nel territorio dell'Unione europea, destinatario di un mandato scritto del costruttore di agire a suo nome per quanto riguarda gli obblighi impostigli dal presente capo.

Art. 6.

Requisiti essenziali di sicurezza

1. I prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, devono essere conformi ai requisiti essenziali in materia di sicurezza, salute, protezione dell'ambiente e dei consumatori indicati nell'allegato II.
2. I motori entrobordo e i fuoribordo a doppia alimentazione, a benzina ed a gas di petrolio liquido, devono essere conformi ai requisiti stabiliti, in aderenza alla normativa comunitaria, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.
3. La marcatura CE di cui all'articolo 8 attesta la conformità dei prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, ai requisiti indicati al comma 1, salvo quanto previsto dall'articolo 12.
4. I prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, si presumono conformi ai requisiti indicati dal comma 1 qualora soddisfino le pertinenti norme nazionali adottate in applicazione delle norme armonizzate pubblicate nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea.

Art. 7.

Immissione in commercio e messa in servizio

1. Possono essere immessi in commercio e messi in servizio per uso conforme alla loro destinazione i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, che soddisfano i requisiti di sicurezza indicati all'articolo 6 e che recano la marcatura CE di cui all'articolo 8.
2. Possono, inoltre, essere immessi in commercio e messi in uso i motori entrobordo e fuoribordo quattro tempi a doppia alimentazione, a benzina ed a gas di petrolio liquido, derivati da motori aventi le specifiche CE.
3. Possono essere immesse in commercio le unità da diporto parzialmente completate che soddisfino i requisiti indicati all'articolo 6, destinate, per la dichiarazione del costruttore o del suo mandatario stabilito nell'Unione europea

o della persona responsabile dell'immissione sul mercato, ad essere completate da altri.

4. La dichiarazione di cui al comma 3 contiene i seguenti elementi:

- a) nome e indirizzo del costruttore;
- b) nome e indirizzo del mandatario del costruttore stabilito nel territorio comunitario o della persona responsabile dell'immissione sul mercato;
- c) descrizione dell'unità da diporto parzialmente completata;
- d) dichiarazione attestante che l'unità da diporto é destinata ad essere completata da altri e che essa é conforme ai requisiti essenziali previsti, in questa fase di costruzione, dall'allegato II.

5. Possono essere immessi in commercio e messi in servizio i componenti di cui all'articolo 4, comma 1, recanti la marcatura CE di cui all'articolo 8, accompagnati da una dichiarazione di conformità, di cui all'allegato VIII, che sono destinati ad essere incorporati nelle unità da diporto, conformemente alla dichiarazione del costruttore o del suo mandatario nel territorio comunitario, ovvero, in caso di importazione da un Paese terzo, di colui che immette i componenti sul mercato comunitario.

6. La dichiarazione di cui al comma 5 contiene i seguenti elementi:

- a) nome e indirizzo del costruttore;
- b) nome e indirizzo del mandatario del costruttore stabilito nel territorio comunitario o della persona responsabile dell'immissione sul mercato;
- c) descrizione dei componenti;
- d) dichiarazione attestante che i componenti sono conformi ai pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato II.

7. Possono essere immessi in commercio o messi in servizio i motori di propulsione entroporto e entroporto con comando a poppa senza scarico integrato, i motori omologati a norma del provvedimento di recepimento della direttiva 97/68/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, conformi alla fase II di cui al punto 4.2.3 dell'allegato I della medesima, nonché i motori omologati a norma della direttiva 88/77/CE, del Consiglio, del 3 dicembre 1987, se il costruttore o il suo mandatario stabilito nell'Unione europea dichiara, ai sensi dell'allegato VIII, punto 3, che il motore soddisfa i requisiti relativi alle emissioni di gas di scarico stabiliti dal presente capo, quando sia installato in un'unità da diporto o in una moto d'acqua secondo le istruzioni fornite dal costruttore.

8. In occasione di fiere, mostre e dimostrazioni, possono essere presentati i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, anche se non conformi alle disposizioni del presente capo, purché sia indicato espressamente e in modo visibile che

detti prodotti non possono essere immessi in commercio o messi in servizio finché non siano resi conformi.

Art. 8.

Marcatura CE di conformità

1. Quando sono immessi sul mercato, i seguenti prodotti devono recare la marcatura CE di conformità apposta da un organismo di uno Stato membro dell'Unione europea, secondo le modalità di cui all'allegato III;
 - a) unità da diporto, moto d'acqua e componenti di cui all'allegato I, considerati conformi ai corrispondenti requisiti essenziali di cui all'allegato II;
 - b) motori fuoribordo considerati conformi ai requisiti essenziali di cui all'allegato II, paragrafi B e C;
 - c) motori entro bordo con comando a poppa con scarico integrato considerati conformi ai requisiti essenziali di cui all'allegato II, paragrafi B e C.
2. La marcatura CE di conformità, come indicato nell'allegato III, deve essere apposta in modo visibile, leggibile e indelebile sulle unità da diporto e sulle moto d'acqua di cui al punto 2.2 dell'allegato II, paragrafo A, sui componenti di cui all'allegato I o sul loro imballaggio e sui motori fuoribordo ed entro bordo con comando a poppa con scarico integrato di cui al punto 1.1 dell'allegato II, paragrafo B. La marcatura CE deve essere corredata dal numero di identificazione dell'organismo responsabile dell'attuazione delle procedure di cui agli allegati X, XI, XII, XIII e XIV.
3. È vietato apporre marchi o iscrizioni sui prodotti contemplati dal presente capo che possano indurre in errore i terzi circa il significato o la forma della marcatura CE. Sui prodotti contemplati nel presente capo o sul loro imballaggio può essere apposto ogni altro marchio, purché questo non limiti la visibilità e la leggibilità della marcatura CE.
4. Qualora i prodotti oggetto del presente capo siano disciplinati da altre direttive relative ad aspetti diversi e che prevedano l'apposizione della marcatura CE, quest'ultima indica che gli stessi si presumono conformi anche alle disposizioni di tali direttive. La marcatura CE indica che il prodotto è conforme alle direttive applicabili o alle pertinenti parti delle stesse. In tale caso i riferimenti alle suddette direttive applicate dal costruttore, quali pubblicate nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, devono essere riportati nei documenti, nelle dichiarazioni di conformità o istruzioni per l'uso che, in base a queste direttive, accompagnano tali prodotti.

Art. 9.

Valutazione della conformità

1. Prima di immettere sul mercato o mettere in servizio i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, il costruttore o il suo mandatario stabilito nell'Unione europea espletano le procedure di cui ai commi 2, 3 e 4. Per le unità da diporto, in caso di valutazione della conformità successiva alla costruzione, se né il costruttore né il mandatario stabilito nella Comunità assumono la responsabilità per la conformità del prodotto al presente capo, questa può essere assunta da una persona fisica o giuridica stabilita nella Comunità che immette il prodotto sul mercato o lo mette in servizio sotto la propria responsabilità. In tale caso la persona che immette il prodotto sul mercato o lo mette in servizio deve presentare una domanda a un organismo notificato ai fini di una relazione successiva alla costruzione. La persona che immette il prodotto sul mercato o lo mette in servizio deve fornire all'organismo notificato tutti i documenti disponibili ed i dati tecnici relativi alla prima immissione sul mercato del prodotto nel Paese di origine. L'organismo notificato esamina il singolo prodotto ed effettua calcoli e altre valutazioni per assicurarne la conformità equivalente ai pertinenti requisiti di cui all'articolo 6. In tale caso la targhetta del costruttore descritta all'allegato II, punto 2.2, deve contenere la dizione «certificazione successiva alla costruzione». L'organismo notificato redige la dichiarazione di conformità concernente la valutazione eseguita e informa la persona che immette il prodotto sul mercato o lo mette in servizio riguardo ai suoi obblighi. Detta persona redige la dichiarazione di conformità di cui all'allegato VIII e appone o fa apporre sul prodotto la marcatura CE con il numero distintivo del pertinente organismo notificato.

2. Per quanto riguarda la progettazione e la costruzione dei prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), il costruttore di unità o il suo mandatario stabilito nella Comunità espletano le seguenti procedure per le categorie di progettazione A, B, C e D, di cui al punto 1 dell'allegato II, paragrafo A:

a) per le categorie A e B:

1) per le unità con scafo di lunghezza compresa tra due virgole cinque e dodici metri: controllo di fabbricazione interno e prove (modulo AA) di cui all'allegato V o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;

2) per le unità con scafo di lunghezza compresa tra 12 e 24 metri: esame CE del tipo (modulo B), di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C), di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;

b) per la categoria C:

1) per le unità con scafo di lunghezza compresa tra duevirgolacinque e dodici metri: in caso di rispetto delle norme armonizzate relative ai punti 3.2 e 3.3 dell'allegato II, paragrafo A: controllo di fabbricazione interno (modulo A) di cui all'allegato IV o controllo di fabbricazione interno e prove (modulo AA) di cui all'allegato V, o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H; in caso di inosservanza delle norme armonizzate relative ai punti 3.2 e 3.3 dell'allegato II paragrafo A: controllo di fabbricazione interno e prove (modulo AA) di cui all'allegato V, o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;

2) per le unità con scafo di lunghezza compresa tra 12 e 24 metri: esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;

c) per la categoria D:

1) per le unità con scafo di lunghezza compresa tra duevirgolacinque e ventiquattro metri: controllo di fabbricazione interno (modulo A) di cui all'allegato IV o controllo di fabbricazione interno e prove (modulo AA) di cui all'allegato V, o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;

d) per le moto d'acqua:

1) controllo di fabbricazione interno (modulo A) di cui all'allegato IV, o controllo di fabbricazione interno e prove (modulo AA) di cui all'allegato V, o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H di cui agli allegati VI, X, XI, XII, XIII, XIV;

e) per i componenti di cui all'allegato I:

1) uno dei seguenti moduli: B + C, B + D, B + F, G, H di cui agli allegati VI, VII, X, XI, XII, XIII.

3. Per quanto riguarda le emissioni di gas di scarico per i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera b), il costruttore dei motori o il suo mandatario stabilito nella Comunità applicano l'esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H di cui agli allegati VI, X, XI, XII, XIII, XIV;

4. Per quanto riguarda le emissioni acustiche:

a) per i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera c), numeri 1) e 2), il costruttore dell'unità o il suo mandatario stabilito nella Comunità applicano:

1) se le prove sono effettuate utilizzando le norme armonizzate per la misurazione del rumore: il controllo di fabbricazione interno e prove (modulo AA) di cui all'allegato V o la verifica di un unico prodotto (modulo G) di cui all'allegato XII ovvero la garanzia qualità totale (modulo H) di cui all'allegato XIII;

2) se per la valutazione si utilizzano il numero di Froude e il rapporto potenza/dislocamento: il controllo di fabbricazione interno e prove (modulo A) di cui all'allegato IV, o il controllo di fabbricazione interno e prove (modulo AA) di cui all'allegato V, o la verifica di un unico prodotto (modulo G) di cui all'allegato XII, ovvero la garanzia qualità totale (modulo H) di cui all'allegato XIII;

3) se per la valutazione sono utilizzati dati certificati relativi all'unità di riferimento, stabiliti conformemente al numero 1): il controllo di fabbricazione interno, modulo A, di cui all'allegato IV o il controllo di fabbricazione interno e i requisiti supplementari, modulo AA, di cui all'allegato V o la verifica di un unico prodotto, modulo G, di cui all'allegato XII o la garanzia qualità totale, modulo H, di cui all'allegato XIII;

b) per i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera c), numeri 3) e 4), il costruttore della moto d'acqua o del motore o il suo mandatario stabilito nella Comunità applicano il controllo di fabbricazione interno e i requisiti supplementari di cui all'allegato V (modulo AA) o il modulo G o H di cui agli allegati XII e XIII.

5. Le avvertenze e le istruzioni d'uso, nonché la documentazione relativa ai mezzi di attestazione di conformità, devono essere redatte anche nella lingua italiana.

6. Gli organismi di cui all'articolo 10 trasmettono al Ministero delle attività produttive e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'elenco delle approvazioni rilasciate, delle revoche e dei dinieghi di approvazione sui prodotti di cui all'articolo 4, comma 1.

7. Le spese per la valutazione della conformità sono a carico del richiedente.

Art. 10.

Organismi di certificazione

1. Possono essere autorizzati ad espletare le procedure di valutazione di conformità di cui all'articolo 9, nonché i compiti specifici per i quali sono stati autorizzati, i soggetti che soddisfano i requisiti fissati con regolamento adottato con decreto del Ministro delle attività produttive, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con lo stesso regolamento é disciplinato il procedimento di autorizzazione.

2. I soggetti interessati inoltrano apposita istanza al Ministero delle attività produttive che provvede, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla relativa istruttoria ed alla verifica dei requisiti. L'autorizzazione é rilasciata dal Ministero delle attività produttive, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di presentazione della relativa istanza; decorso tale termine, si intende negata.

3. L'autorizzazione di cui al comma 2 ha durata quinquennale e puo' essere rinnovata. L'autorizzazione é revocata ove i requisiti di cui al comma 1 vengano meno ovvero nel caso in cui siano accertate gravi o reiterate irregolarità da parte dell'organismo.

4. All'aggiornamento delle prescrizioni, nonché all'aggiornamento dei requisiti in attuazione di norme comunitarie si provvede con regolamento adottato con decreto del Ministro delle attività produttive, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

5. Il Ministero delle attività produttive e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vigilano sull'attività degli organismi autorizzati. Il Ministero delle attività produttive, per il tramite del Ministero degli affari esteri, notifica alla Commissione europea e agli altri Stati membri l'elenco degli organismi autorizzati ad espletare le procedure di certificazione ed ogni successiva variazione.

6. In caso di diniego della certificazione da parte di uno degli organismi di cui al comma 1, l'interessato puo' rivolgersi alle amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11, che, entro sessanta giorni, procedono di intesa al riesame, comunicandone l'esito alle parti, con conseguente addebito delle spese.

7. Le spese di rilascio dell'autorizzazione sono a carico del richiedente. Le spese relative ai controlli successivi sono a carico degli organismi autorizzati.

Art. 11.

Vigilanza e verifica della conformità

1. La vigilanza sull'applicazione delle disposizioni del presente capo é demandata al Ministero delle attività produttive e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle rispettive competenze, che operano in coordinamento fra loro.
2. Al fine di verificare la conformità dei prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, alle prescrizioni del presente capo, le amministrazioni vigilanti di cui al comma 1 hanno facoltà di disporre verifiche e controlli mediante i propri uffici centrali o periferici.
3. Gli accertamenti possono essere effettuati, anche con metodo a campione, presso il produttore, i depositi sussidiari del produttore, i grossisti, gli importatori, i commercianti o presso gli utilizzatori. A tale fine é consentito:
 - a) l'accesso ai luoghi di fabbricazione o di immagazzinamento dei prodotti;
 - b) l'acquisizione di tutte le informazioni necessarie all'accertamento;
 - c) il prelievo temporaneo e a titolo gratuito di un singolo campione per l'esecuzione di esami e prove
4. Per l'effettuazione delle eventuali prove tecniche le amministrazioni di cui al comma 1 possono avvalersi di organismi tecnici dello Stato o di laboratori conformi alle norme della serie EN 45000, specificatamente autorizzati con provvedimento del Ministero delle attività produttive, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
5. Al fine di agevolare l'attività di vigilanza e di verifica, il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nel territorio comunitario, predispongono e mantengono a disposizione degli organi di vigilanza, per dieci anni, la documentazione indicata nell'allegato IX.
6. Ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 56, le amministrazioni vigilanti, quando accertano la non conformità dei prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, alle disposizioni del presente capo, ordinano al fabbricante o al suo mandatario stabilito nel territorio comunitario, o al responsabile dell'immissione in commercio, di adottare tutte le misure idonee a far venire meno la situazione di non conformità, fissando un termine non superiore a trenta giorni.
7. Decorso inutilmente il termine di cui al comma 6, le amministrazioni vigilanti ordinano l'immediato ritiro dal commercio dei prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, a cura e spese del soggetto destinatario dell'ordine.
8. Nel caso di mancato adeguamento, il Ministero delle attività produttive, di

concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adotta le misure atte a limitare o vietare l'immissione del prodotto sul mercato o a garantire il ritiro dal commercio, a spese del costruttore o del suo mandatario stabilito nel territorio comunitario o del responsabile dell'immissione in commercio.

Art. 12.

Clausola di salvaguardia

1. Le amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11, qualora ritengano, a seguito di accertamenti effettuati in sede di vigilanza o su segnalazione degli organismi di cui all'articolo 10, che i prodotti oggetto del presente capo, ancorché recanti marcature CE ed utilizzati in modo conforme alla loro destinazione, possano mettere in pericolo la sicurezza e la salute delle persone, i beni o l'ambiente, vietano o limitano l'immissione in commercio e in servizio od ordinano il ritiro temporaneo dal mercato dei prodotti stessi, a cura e spese del soggetto destinatario dell'ordine, ed adottano di intesa ogni altro provvedimento diretto ad evitarne l'immissione in commercio o la messa in servizio, informandone immediatamente la Commissione europea.

Art. 13.

Disposizioni transitorie

1. Possono essere messi in commercio o in servizio i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, che siano conformi alla normativa vigente alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, con le seguenti modalità:

- a) fino al 31 dicembre 2005 per i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), nonché per i motori ad accensione per compressione ed i motori a scoppio a quattro tempi;
- b) fino al 31 dicembre 2006 per i motori a scoppio a due tempi.

Art. 14.

Rinvio

1. Alla progettazione e costruzione delle navi da diporto si applicano le disposizioni del libro secondo, titolo I, del codice della navigazione e del libro II, titolo I, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, parte navigazione marittima.

Titolo II

REGIME AMMINISTRATIVO DELLE UNITÀ DA DIPORTO

Capo II

iscrizione delle unità da diporto

Art. 15.

Registri di iscrizione

1. Le navi da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle Capitanerie di porto. Le imbarcazioni da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle Capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli uffici provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici autorizzati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il modello dei registri é approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il proprietario di un'imbarcazione da diporto puo' chiedere l'iscrizione provvisoria dell'unità, presentando apposita domanda.

3. Le unità da diporto costruite da un soggetto privato per proprio uso personale e senza l'ausilio di alcuna impresa, cantiere o singolo costruttore professionale, possono essere iscritte nei registri delle imbarcazioni da diporto, purché munite di attestazione di idoneità rilasciata da un organismo notificato ai sensi dell'articolo 10 o autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314.

4. Il proprietario dell'unità da diporto puo' richiedere all'ufficio d'iscrizione l'annotazione della perdita di possesso dell'unità medesima a seguito di furto, presentando l'originale o la copia conforme della denuncia di furto e restituendo la licenza di navigazione. Ove il possesso dell'unità sia stato riacquisito, il proprietario richiede annotazione all'ufficio di iscrizione, che rilascia una nuova licenza di navigazione.

Art. 16.

Iscrizione di unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria

1. Le unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria con facoltà di acquisto sono iscritte a nome del locatore con specifica annotazione sul registro di iscrizione e sulla licenza di navigazione del nominativo dell'utilizzatore e della data di scadenza del relativo contratto.

Art. 17.

Disposizioni per la pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto

1. Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali su unità da diporto soggette ad iscrizione ai sensi del presente decreto legislativo sono resi pubblici, su richiesta avanzata dall'interessato, entro sessanta giorni dalla data dell'atto, mediante trascrizione nei rispettivi registri di iscrizione ed annotazione sulla licenza di navigazione.
2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata dall'ufficio di iscrizione, sostituisce la licenza di navigazione per la durata massima di venti giorni.
3. Accertata una violazione in materia di pubblicità di cui al comma 1, ne é data immediata notizia all'ufficio di iscrizione dell'unità che, previa presentazione da parte dell'interessato della nota di trascrizione e degli altri documenti prescritti dalla legge, nel termine di dieci giorni dalla data dell'accertamento regolarizza la trascrizione. Ove l'interessato non vi provveda nel termine indicato l'ufficio di iscrizione dispone il ritiro della licenza di navigazione.
4. Per gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali di cui al comma 1, posti in essere fino alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo si procede, su richiesta dell'interessato avanzata entro novanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto legislativo e senza l'applicazione di sanzioni, alle necessarie regolarizzazioni.

Art. 18.

Iscrizione di unità da diporto da parte di cittadini stranieri o residenti all'estero

1. Gli stranieri e le società estere che intendano iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro proprietà nei registri di cui all'articolo 15, se non hanno domicilio in Italia, devono eleggerlo presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono nei modi e nelle forme previsti dalla legislazione dello Stato stesso o presso un proprio rappresentante che abbia domicilio in Italia, al quale le autorità marittime o della navigazione interna possono rivolgersi in caso di comunicazioni relative all'unità iscritta.
2. L'elezione di domicilio effettuata ai sensi del comma 1 non costituisce stabile organizzazione in Italia della società estera e, se nei confronti di agenzia marittima, non comporta nomina a raccomandatario marittimo ai sensi dell'articolo 2 della legge 4 aprile 1977, n. 135.

3. Il rappresentante scelto ai sensi del comma 1, qualora straniero, deve essere regolarmente soggiornante in Italia.

4. I cittadini italiani residenti all'estero che intendano iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro proprietà nei registri di cui all'articolo 15 devono nominare un proprio rappresentante, che abbia domicilio in Italia, al quale le autorità marittime o della navigazione interna possono rivolgersi in caso di comunicazioni relative all'unità iscritta.

Art. 19.

Iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto

1. Per ottenere l'iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto il proprietario deve presentare all'autorità competente il titolo di proprietà, la dichiarazione di conformità CE rilasciata dal costruttore o da un suo mandatario stabilito nel territorio comunitario, conforme a quanto previsto dall'allegato VIII, unitamente all'attestazione CE del tipo, ove prevista, nonché la dichiarazione di potenza del motore o dei motori entro bordo installati a bordo.

2. Per le unità provenienti da uno Stato membro, dell'Unione europea munite di marcatura CE, ai documenti indicati al comma 1 è aggiunto il certificato di cancellazione dal registro ove l'unità era iscritta che, se riportante i dati tecnici, sostituisce la documentazione tecnica di cui al comma 1. Qualora la legislazione del Paese di provenienza dell'unità da diporto non preveda l'iscrizione nei registri, il certificato di cancellazione è sostituito da apposita dichiarazione del proprietario dell'unità o del suo legale rappresentante. Per le unità provenienti da uno Stato membro non munite di marcatura CE la documentazione tecnica di cui al comma 1 è sostituita da una attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico notificato ai sensi dell'articolo 10, ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni.

3. Qualora il proprietario di un'imbarcazione da diporto iscritta in uno dei registri pubblici di uno Stato membro chieda l'iscrizione nei registri nazionali, in luogo del titolo di proprietà è sufficiente presentare il certificato di cancellazione dal registro comunitario dal quale risultino le generalità del proprietario stesso e gli elementi di individuazione dell'unità.

4. Per l'iscrizione di unità da diporto provenienti da Paesi terzi costruite, immesse in commercio o messe in servizio in uno degli Stati membri dell'area economica europea (AEE) prima del 16 giugno 1998, la documentazione tecnica è sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo

tecnico notificato ai sensi dell'articolo 10, ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni.

Art. 20.

Iscrizione provvisoria di imbarcazioni da diporto

1. Il proprietario di un'imbarcazione da diporto puo' chiedere l'assegnazione del numero di immatricolazione, ove si tratti di prima immissione in servizio, presentando domanda ad uno degli uffici detentori dei registri. Alla domanda é allegata:

a) copia della fattura attestante l'assolvimento dei pertinenti adempimenti fiscali e degli eventuali adempimenti doganali e contenente le generalità, l'indirizzo e il codice fiscale dell'interessato, nonché la descrizione tecnica dell'unità stessa;

b) dichiarazione di conformità CE unitamente a copia dell'attestazione CE del tipo, ove prevista;

c) dichiarazione di potenza del motore o dei motori entro bordo installati a bordo;

d) dichiarazione di assunzione di responsabilità da parte dell'intestatario della fattura per tutti gli eventi derivanti dall'esercizio dell'imbarcazione fino alla data di presentazione del titolo di proprietà di cui al comma 2.

2. L'assegnazione del numero di immatricolazione determina l'iscrizione dell'unità condizionata alla successiva presentazione del titolo di proprietà, da effettuare a cura dell'intestatario della fattura entro e non oltre sei mesi dalla data dell'assegnazione stessa. Contestualmente all'iscrizione sono rilasciati la licenza provvisoria di navigazione e il certificato di sicurezza.

3. Decorso sei mesi dall'assegnazione del numero di immatricolazione senza che sia stato presentato il titolo di proprietà, l'iscrizione si ha per non avvenuta, la licenza provvisoria e il certificato di sicurezza sono restituiti all'ufficio che li ha rilasciati e il proprietario dell'unità deve presentare domanda di iscrizione ai sensi dell'articolo 19.

Art. 21.

Trasferimento di iscrizione e cancellazione dai registri

1. Per trasferire ad altro ufficio l'iscrizione di una unità da diporto e le eventuali trascrizioni a suo carico il proprietario, o un suo legale rappresentante, deve presentare domanda all'ufficio di iscrizione dell'unità.

2. La cancellazione delle unità da diporto dai registri di iscrizione puo'

avvenire:

- a) per vendita o trasferimento all'estero;
- b) per demolizione;
- c) per passaggio dalla categoria delle imbarcazioni a quella dei natanti;
- d) per passaggio ad altro registro;
- e) per perdita effettiva o presunta.

Capo II

Abilitazione alla navigazione delle unità da diporto

Art. 22.

Documenti di navigazione e tipi di navigazione

1. I documenti di navigazione per le navi da diporto, rilasciati dall'ufficio che detiene il relativo registro all'atto dell'iscrizione, sono:

- a) la licenza di navigazione, che abilita alla navigazione nelle acque interne e in quelle marittime senza alcun limite;
- b) il certificato di sicurezza, che attesta lo stato di navigabilità.

2. I documenti di navigazione per le imbarcazioni da diporto, rilasciati dall'ufficio che detiene il relativo registro all'atto dell'iscrizione, sono:

- a) la licenza di navigazione che abilita al tipo di navigazione consentito dalle caratteristiche di costruzione dell'unità, indicate nella dichiarazione di conformità, rilasciata dal costruttore o da un suo mandatario stabilito nel territorio dell'Unione europea, ovvero da attestazione di idoneità rilasciata da un organismo notificato ai sensi dell'articolo 10 o autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314;
- b) il certificato di sicurezza, che attesta lo stato di navigabilità.

3. Le imbarcazioni da diporto possono essere abilitate ai seguenti tipi di navigazione:

- a) imbarcazioni senza marcatura CE:

- 1) senza alcun limite nelle acque marittime ed interne;
- 2) fino a sei miglia dalla costa nelle acque marittime e senza alcun limite nelle acque interne;

- b) imbarcazioni con marcatura CE:

- 1) senza alcun limite, per la categoria di progettazione A di cui all'allegato II;
- 2) con vento fino a forza 8 e onde di altezza significativa fino a quattro metri, mare agitato, per la categoria di progettazione B di cui all'allegato II;
- 3) con vento fino a forza 6 e onde di altezza significativa fino a due metri, mare

molto mosso, per la categoria di progettazione C di cui all'allegato II;
4) per la navigazione in acque protette, con vento fino a forza 4 e altezza significativa delle onde fino a 0,3 metri, per la categoria di progettazione D di cui all'allegato II.

Art. 23.

Licenza di navigazione

1. La licenza di navigazione per le unità da diporto é redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
2. Sulla licenza di navigazione sono riportati il numero e la sigla di iscrizione, il tipo e le caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore, il nome del proprietario, il nome dell'unità se richiesto, l'ufficio di iscrizione e il tipo di navigazione autorizzata, nonché la stazza per le navi da diporto. Sono annotati il numero massimo delle persone trasportabili, gli eventuali atti costitutivi, traslativi ed estintivi della proprietà e degli altri diritti reali di godimento e di garanzia sull'unità, nonché l'eventuale uso commerciale dell'unità stessa.
3. La licenza di navigazione e gli altri documenti prescritti sono mantenuti a bordo in originale o in copia autentica, se la navigazione avviene tra porti dello Stato.
4. La denuncia di furto o di smarrimento o di distruzione dei documenti prescritti, unitamente ad un documento che attesti la vigenza della copertura assicurativa, costituisce autorizzazione provvisoria alla navigazione tra porti nazionali per la durata di trenta giorni, a condizione che il certificato di sicurezza dell'unità sia in corso di validità.
5. Per lo svolgimento delle procedure amministrative, i documenti di bordo possono essere inviati al competente ufficio su supporto informatico o per via telematica.
6. Le navi da diporto per le quali il procedimento di iscrizione non sia ancora concluso possono essere abilitate alla navigazione dai rispettivi uffici di iscrizione con licenza provvisoria la cui validità non può essere superiore a sei mesi.

Art. 24.

Rinnovo della licenza di navigazione

1. La licenza di navigazione é rinnovata in caso di cambio del numero e della sigla dell'ufficio di iscrizione ovvero di modifiche del tipo e delle

caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore e del tipo di navigazione autorizzata.

2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti necessari per il rinnovo sostituisce la licenza di navigazione per la durata massima di venti giorni.

Art. 25.

Bandiera nazionale e sigle di individuazione

1. Le imbarcazioni e le navi da diporto iscritte nei registri espongono la bandiera nazionale e sono contraddistinte dalla sigla dell'ufficio presso cui sono iscritte e dal numero di iscrizione.

Dopo il numero di iscrizione é apposta la lettera D nel caso di imbarcazioni da diporto ovvero il gruppo ND nel caso di navi da diporto.

2. Le caratteristiche delle sigle di individuazione delle unità da diporto sono stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Il proprietario ha facoltà di contraddistinguere l'imbarcazione o la nave da diporto anche con un nome che deve essere differente da ogni altro già registrato nel medesimo ufficio di iscrizione.

4. Il proprietario che trasferisca o venda all'estero l'unità da diporto é tenuto a chiedere preventivamente il nulla osta alla dismissione della bandiera.

Art. 26.

Certificato di sicurezza

1. Il certificato di sicurezza per le navi e per le imbarcazioni da diporto attesta lo stato di navigabilità dell'unità e fa parte dei documenti di bordo. Il rilascio, il rinnovo e la convalida del certificato di sicurezza sono disciplinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400.

Art. 27.

Natanti da diporto

1. I natanti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), sono esclusi dall'obbligo dell'iscrizione nei registri di cui all'articolo 15, della licenza di navigazione di cui all'articolo 23 e del certificato di sicurezza di cui all'articolo 26.

2. I natanti da diporto, a richiesta, possono essere iscritti nei registri delle imbarcazioni da diporto ed in tale caso ne assumono il regime giuridico.

3. I natanti senza marcatura CE possono navigare:

- a) entro sei miglia dalla costa;
 - b) entro dodici miglia dalla costa, se omologati per la navigazione senza alcun limite o se riconosciuti idonei per tale navigazione da un organismo tecnico notificato ai sensi dell'articolo 10 ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314; in tale caso durante la navigazione deve essere tenuta a bordo copia del certificato di omologazione con relativa dichiarazione di conformità ovvero l'attestazione di idoneità rilasciata dal predetto organismo;
 - c) entro un miglio dalla costa, i natanti denominati jole, pattini, sandolini, mosconi, pedalo', tavole a vela e natanti a vela con superficie velica non superiore a 4 metri quadrati, nonché gli acquascooter o moto d'acqua e mezzi simili.
4. I natanti provvisti di marcatura CE possono navigare nei limiti stabiliti dalla categoria di progettazione di appartenenza di cui all'allegato II.
5. La navigazione e le modalità di utilizzo dei natanti di cui al comma 3, lettera c), sono disciplinate dalla competente autorità marittima e della navigazione interna.
6. L'utilizzazione dei natanti da diporto ai fini di locazione o di noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale, nonché di appoggio alle immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo é disciplinata, anche per le modalità della loro condotta, con ordinanza della competente autorità marittima o della navigazione interna, d'intesa con gli enti locali.

Art. 28.

Potenza dei motori

- 1. Per potenza del motore si intende la potenza massima di esercizio come definita dalla norma armonizzata EN/ISO 8665.
- 2. Per ogni singolo motore il costruttore, ovvero il suo legale rappresentante o rivenditore autorizzato stabilito nell'Unione europea, rilascia la dichiarazione di potenza su modulo conforme al modello approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
- 3. La dichiarazione di potenza del motore fa parte dei documenti di bordo.

Art. 29.

Apparati ricetrasmittenti di bordo

- 1. Su tutte le unità da diporto con scafo di lunghezza superiore ai ventiquattro metri é fatto obbligo di installare un impianto ricetrasmittente in radiotelefonica,

ad onde ettometriche, secondo le norme stabilite dall'autorità competente.

2. A tutte le unità da diporto con scafo di lunghezza pari o inferiore a ventiquattro metri, che navigano a distanza superiore alle sei miglia dalla costa, é fatto obbligo di essere dotate almeno di un apparato ricetrasmittente ad onde metriche (VHF), anche portatile, secondo le norme stabilite dall'autorità competente.

3. Tutti gli apparati ricetrasmittenti a bordo delle unità da diporto, conformi alla normativa vigente, sono esonerati dal collaudo e dalle ispezioni ordinarie, salvo l'obbligo di collaudo per le stazioni radioelettriche per mezzo delle quali é effettuato il servizio di corrispondenza pubblica. Il costruttore, o un suo legale rappresentante, rilascia una dichiarazione attestante la conformità dell'apparato alla normativa vigente ovvero, se trattasi di unità proveniente da uno Stato non comunitario, alle norme di uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello spazio economico europeo.

Gli apparati sprovvisti della certificazione di conformità sono soggetti al collaudo da parte dell'autorità competente.

4. L'istanza per il rilascio della licenza di esercizio dell'apparato radiotelefonico, rivolta all'autorità competente e corredata della dichiarazione di conformità, é presentata all'ufficio di iscrizione dell'unità, che provvede:

- a) all'assegnazione del nominativo internazionale;
- b) al rilascio della licenza provvisoria di esercizio;
- c) alla trasmissione all'autorità competente della documentazione per il rilascio della licenza definitiva di esercizio.

5. La licenza provvisoria di esercizio resta valida fino al rilascio della licenza definitiva; la licenza é riferita all'apparato radiotelefonico di bordo ed é sostituita solo in caso di sostituzione dell'apparato stesso.

6. La domanda per il rilascio della licenza di esercizio dell'apparato radiotelefonico installato a bordo dei natanti, corredata della dichiarazione di conformità, é presentata all'ispettorato territoriale del Ministero delle comunicazioni avente giurisdizione sul luogo in cui il richiedente ha la propria residenza. Il medesimo ispettorato provvede ad assegnare un indicativo di chiamata di identificazione, valido indipendentemente dall'unità su cui l'apparato viene installato, e a rilasciare, entro quarantacinque giorni, la licenza di esercizio.

7. Gli apparati ricetrasmittenti installati a bordo delle unità da diporto che non effettuano traffico di corrispondenza pubblica non sono soggetti all'obbligo di affidamento della gestione ad una società concessionaria e di corresponsione del relativo canone.

8. I contratti per l'esercizio di apparati radioelettrici stipulati con le società concessionarie possono essere disdettati alla scadenza nei termini stabiliti.

Copia della disdetta é inviata all'autorità competente, unitamente ad una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà attestante l'assunzione di responsabilità della funzionalità dell'apparato e l'impegno ad utilizzare l'apparato stesso ai soli fini di emergenza e per la sicurezza della navigazione.

9. La licenza di esercizio, rilasciata per il traffico di corrispondenza, ha validità anche per l'impiego dell'apparato ai fini della sicurezza della navigazione.

10. Il Ministero delle comunicazioni, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, puo' disporre, quando io ritenga opportuno o su richiesta degli organi dell'amministrazione, ispezioni e controlli presso i costruttori, gli importatori, i distributori e gli utenti.

11. Per le imbarcazioni e le navi da diporto in navigazione oltre le dodici miglia dalla costa é altresì obbligatoria l'installazione a bordo di un apparato elettronico per la rilevazione satellitare della posizione.

Art. 30.

Manifestazioni sportive

1. In occasione di manifestazioni sportive, preventivamente comunicate alle autorità competenti, organizzate dalle federazioni sportive nazionali e internazionali o da organizzazioni da esse riconosciute, le imbarcazioni da diporto, anche se non iscritte nei registri di cui all'articolo 15, ed i natanti ammessi a parteciparvi possono navigare senza alcun limite di distanza dalla costa.

2. Le stesse deroghe sono estese anche alle imbarcazioni ed ai natanti di cui al comma 1 durante gli allenamenti ad eccezione dei natanti di cui al comma 3, lettera c), dell'articolo 27, per i quali é necessaria apposita autorizzazione rilasciata dall'autorità marittima, nonché alle imbarcazioni e ai natanti che partecipano a manifestazioni organizzate dalla Federazione italiana vela e dalla Lega navale italiana.

3. Nel corso degli allenamenti deve essere tenuta a bordo una dichiarazione del circolo di appartenenza, con validità non superiore al trimestre, vistata dall'autorità competente nel cui ambito territoriale si trovi la sede del circolo, da cui risulti che l'unità é destinata ad attività agonistica e che si trova in allenamento con un determinato equipaggio.

4. Nelle manifestazioni sportive e negli allenamenti suddetti devono essere osservati i regolamenti per l'organizzazione dell'attività sportiva delle federazioni di cui al comma 1.

Art. 31.

Navigazione temporanea

1. Per navigazione temporanea si intende quella effettuata alla scopo di:
 - a) verificare l'efficienza degli scafi o dei motori;
 - b) presentare imbarcazioni o navi da diporto al pubblico o ai singoli interessati all'acquisto;
 - c) trasferire imbarcazioni o navi da diporto da un luogo all'altro anche per la partecipazione a saloni nautici internazionali.
2. Il capo del circondario marittimo o il capo dell'ufficio provinciale del Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o, per le navi da diporto, il capo del compartimento marittimo, nella cui giurisdizione l'impresa ha sede principale o secondaria, rilasciano ai cantieri navali, ai costruttori di motori marini e alle aziende di vendita le autorizzazioni alla navigazione temporanea per le unità da diporto, non abilitate e non munite dei prescritti documenti ovvero abilitate e provviste di documenti di bordo ed a loro affidate in conto vendita o per riparazioni ed assistenza.
3. La navigazione temporanea é effettuata sotto la responsabilità del titolare dell'autorizzazione.
4. L'atto di autorizzazione vale come documento di bordo ed abilita alla navigazione nei limiti consentiti dalle caratteristiche di costruzione dell'unità da diporto.
5. L'unità da diporto che fruisce di tale autorizzazione deve essere comandata dal titolare o da persona che abbia un contratto di lavoro con il soggetto intestatario dell'autorizzazione medesima abilitati, se richiesto, al comando di quella unità.
6. Le unità che effettuano la navigazione temporanea debbono essere munite delle dotazioni di sicurezza necessarie per il tipo di navigazione effettuata e per garantire la sicurezza delle persone presenti a bordo, sotto la responsabilità del soggetto intestatario dell'autorizzazione.

Art. 32.

Autorizzazione alla navigazione temporanea

1. L'autorizzazione alla navigazione temporanea é rilasciata previa presentazione dei seguenti documenti:
 - a) copia della polizza di assicurazione per la responsabilità civile nei confronti di terzi e delle persone trasportate;

b) certificato d'iscrizione alla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura del soggetto richiedente, dal quale risulti la specifica attività di cantiere navale, di costruttore di motori marini oppure di azienda di vendita di imbarcazioni o navi da diporto o di motori marini per il diporto.

2. L'autorizzazione é rinnovabile ogni due anni con annotazione sul documento originale.

Art. 33.

Condizioni per la navigazione temporanea

1. Le unità che effettuano la navigazione temporanea debbono essere munite delle dotazioni di sicurezza necessarie per il tipo di navigazione effettuata e per garantire la sicurezza delle persone presenti a bordo, sotto la responsabilità del soggetto intestatario dell'autorizzazione.

2. Il numero delle persone imbarcate durante la navigazione non deve essere superiore a quello consentito dalle caratteristiche dell'unità.

Capo III

Persone trasportabili ed equipaggio

Art. 34.

Numero massimo delle persone trasportabili sulle unità da diporto

1. Per le navi e le imbarcazioni da diporto, l'autorità che rilascia la licenza di navigazione annota sulla stessa il numero massimo delle persone trasportabili sulla base dei dati riportati nella documentazione tecnica presentata.

2. In caso di imbarcazioni da diporto aventi piu' categorie di progettazione il numero massimo delle persone trasportabili é quello previsto dal costruttore per la categoria di progettazione corrispondente alla specie di navigazione effettuata.

3. Per i natanti da diporto il numero massimo delle persone trasportabili é documentato come segue:

a) per le unità munite di marcatura CE, dalla targhetta del costruttore e dal manuale del proprietario, di cui ai punti 2.2 e 2.5 dell'allegato II;

b) per le unità non munite di marcatura CE:

1) se omologate, da copia del certificato di omologazione e dalla dichiarazione di conformità del costruttore;

2) se non omologate, ai sensi del regolamento di cui all'articolo 65.

Art. 35.***Numero minimo dei componenti dell'equipaggio delle unità da diporto***

1. È responsabilità del comandante o del conduttore dell'unità da diporto verificare prima della partenza la presenza a bordo di personale qualificato e sufficiente per formare l'equipaggio necessario per affrontare la navigazione che intende intraprendere, anche in relazione alle condizioni meteo-marine previste e alla distanza da porti sicuri.

Art. 36.***Servizi di bordo delle navi e delle imbarcazioni da diporto***

1. A giudizio del comandante o del conduttore i servizi di bordo delle imbarcazioni da diporto possono essere svolti anche dalle persone imbarcate in qualità di ospiti, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno di età per i servizi di coperta, camera e cucina e il diciottesimo anno di età per i servizi di macchina.

2. I servizi di bordo delle navi da diporto sono svolti dal personale iscritto nelle matricole della gente di mare e della navigazione interna.

3. I servizi complementari di bordo, di camera e di cucina possono essere svolti dalle persone imbarcate sulle navi da diporto in qualità di ospiti, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno di età.

4. Al personale appartenente alla gente di mare ed a quello della navigazione interna che presti servizio a bordo di imbarcazioni o di navi da diporto avvalendosi della patente nautica, non è riconosciuta la navigazione compiuta solo agli effetti professionali previsti dal codice della navigazione e dai relativi regolamenti di esecuzione.

Art. 37.***Servizi di bordo delle imbarcazioni e delle navi da diporto adibite a noleggio***

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono stabiliti i titoli e le qualifiche professionali per lo svolgimento dei servizi di bordo di imbarcazioni e navi, da diporto impiegate in attività di noleggio.

Art. 38.

Ruolino di equipaggio

1. Qualora si intenda imbarcare sulle unità da diporto, quali membri dell'equipaggio, marittimi iscritti nelle matricole della gente di mare o della navigazione interna, deve essere preventivamente richiesto dal proprietario all'autorità competente apposito documento, redatto in conformità al modello approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'iscrizione dei nominativi del personale marittimo imbarcato e per gli altri dati indicati nello stesso documento.

Capo IV

Obbligo di patente

Art. 39.

Patente nautica

1. La patente nautica per unità da diporto di lunghezza non superiore a ventiquattro metri é obbligatoria nei seguenti casi, in relazione alla navigazione effettivamente svolta:

a) per la navigazione oltre le sei miglia dalla costa o, comunque, su moto d'acqua;

b) per la navigazione nelle acque interne e per la navigazione nelle acque marittime entro sei miglia dalla costa, quando a bordo dell'unità sia installato un motore avente una cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione a due tempi, o a 1.000 cc se a carburazione a quattro tempi fuori bordo o se a iniezione diretta, o a 1.300 cc se a carburazione a quattro tempi entro bordo, o a 2.000 cc se a ciclo diesel, comunque con potenza superiore a 30 kw o a 40,8 cv.

2. Chi assume il comando di una unità da diporto di lunghezza superiore ai ventiquattro metri, deve essere in possesso della patente per nave da diporto.

3. Per il comando e la condotta delle unità da diporto di lunghezza pari o inferiore a ventiquattro metri, che navigano entro sei miglia dalla costa e a bordo delle quali é installato un motore di potenza e cilindrata inferiori a quelle indicate al comma 1, lettera b), é richiesto il possesso dei seguenti requisiti, senza obbligo di patente:

a) aver compiuto diciotto anni di età, per le imbarcazioni;

b) aver compiuto sedici anni di età, per i natanti;
c) aver compiuto quattordici anni di età, per i natanti a vela con superficie velica, superiore a quattro metri quadrati nonché per le unità a remi che navigano oltre un miglio dalla costa.

4. Si prescinde dai requisiti di età di cui al comma 3, per la partecipazione all'attività di istruzione svolta dalle scuole di' avviamento agli sport nautici gestite dalle federazioni nazionali e dalla Lega navale italiana, ai relativi allenamenti ed attività agonistica, a condizione che le attività stesse si svolgano sotto la responsabilità delle scuole ed i partecipanti siano coperti dall'assicurazione per responsabilità civile per i danni causati alle persone imbarcate ed a terzi.

5. I motoscafi ad uso privato di cui al regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, convertito dalla legge 20 dicembre 1932, n. 1884, sono equiparati, ai fini dell'abilitazione al comando, alle unità da diporto.

6. La patente nautica si distingue nelle seguenti categorie ed abilita al comando o alla direzione nautica delle unità da diporto indicate per le rispettive categorie:

- a) Categoria A: comando e condotta di natanti e imbarcazioni da diporto;
- b) Categoria B: comando di navi da diporto;
- c) Categoria C: direzione nautica di natanti e imbarcazioni da diporto.

Capo V

Responsabilità derivante dalla circolazione delle unità da diporto

Art. 40.

Responsabilità civile

1. La responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, come definite dall'articolo 3, é regolata dall'articolo 2054 del codice civile e si applica la prescrizione stabilita dall'articolo 2947, comma 2, dello stesso codice.

2. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 2054, comma 3, del codice civile il locatario dell'unità da diporto é responsabile in solido con il proprietario e, in caso di locazione finanziaria, l'utilizzatore dell'unità da diporto é responsabile in solido con il conducente in vece del proprietario.

Art. 41.

Assicurazione obbligatoria

1. Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni si applicano alle unità da diporto come definite dall'articolo 3, con esclusione delle unità a remi e a vela non dotate di motore ausiliario.
2. Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, si applicano ai motori amovibili di qualsiasi potenza, indipendentemente dall'unità sulla quale vengono applicati.
3. L'articolo 6 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, si applica anche ai motori muniti di certificato di uso straniero o di altro documento equivalente emesso all'estero, che siano impiegati nelle acque territoriali nazionali.

Titolo III

DISPOSIZIONI SPECIALI SUI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLE UNITÀ DA DIPORTO (1)

(1) Rubrica così modificata dall'art. 80-ter, comma 1, D.Lgs. 26 marzo 2010, n. 59, come modificato dall'art. 18, comma 1, D.Lgs. 6 agosto 2012, n. 147. Originariamente la rubrica del presente Titolo era la seguente: "Disposizioni speciali sui contratti di utilizzazione delle unità da diporto e sulla mediazione".

Capo I

Locazione di unità da diporto

Art. 42.

Locazione e forma del contratto

1. La locazione di unità da diporto è il contratto con il quale una delle parti si obbliga verso corrispettivo a cedere il godimento dell'unità da diporto per un periodo di tempo determinato.
2. Con l'unità da diporto locata, il conduttore esercita la navigazione e ne assume la responsabilità ed i rischi.
3. Il contratto di locazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto è redatto per iscritto a pena di nullità ed è tenuto a bordo in originale o copia conforme.
4. La forma del contratto di sublocazione o di quello di cessione è regolata dal comma 3.

Art. 43.***Scadenza del contratto***

1. Salvo espresso consenso del locatore, il contratto non s'intende rinnovato ancorché, spirato il termine stabilito, il conduttore conservi la detenzione dell'unità da diporto.
2. Salvo diversa volontà delle parti, nel caso di ritardo nella riconsegna per fatto del conduttore per un periodo non eccedente la decima parte della durata del contratto di locazione, non si fa luogo a liquidazione di danni ma al locatore, per il periodo di tempo eccedente la durata del contratto, è dovuto un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto stesso.

Art. 44.***Prescrizione***

1. I diritti derivanti dal contratto di locazione si prescrivono col decorso di un anno. Il termine decorre dalla scadenza del contratto o, nel caso di cui al comma 2 dell'articolo 43, dalla riconsegna dell'unità.

Art. 45.***Obblighi del locatore***

1. Il locatore è tenuto a consegnare l'unità da diporto, con le relative pertinenze, in perfetta efficienza, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei documenti necessari per la navigazione e coperta dall'assicurazione di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni.

Art. 46.***Obblighi del conduttore***

1. Il conduttore è tenuto ad usare l'unità da diporto secondo le caratteristiche tecniche risultanti dalla licenza di navigazione e in conformità alle finalità di diporto.

Capo II**Noleggio****Art. 47.*****Noleggio di unità da diporto***

1. Il noleggio di unità da diporto è il contratto con cui una delle parti, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra l'unità da diporto per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.
2. Il contratto di noleggio o di subnoleggio delle imbarcazioni e delle navi da diporto è redatto per iscritto a pena di nullità e deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme.

Art. 48.

Obblighi del noleggiante

1. Il noleggiante è obbligato a mettere a disposizione l'unità da diporto in perfetta efficienza, armata ed equipaggiata convenientemente, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei prescritti documenti e coperta dall'assicurazione di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, estesa in favore del noleggiatore e dei passeggeri per gli infortuni e i danni subiti in occasione o in dipendenza del contratto di noleggio, in conformità alle disposizioni ed ai massimali previsti per la responsabilità civile.

Art. 49.

Obblighi del noleggiatore

1. Nel noleggio di unità da diporto, salvo che sia stato diversamente pattuito, il noleggiatore provvede al combustibile, all'acqua ed ai lubrificanti necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, per la durata del contratto.

Art. 49-bis.

Noleggio occasionale (1)

1. Al fine di incentivare la nautica da diporto e il turismo nautico, il titolare persona fisica o società non avente come oggetto sociale il noleggio o la locazione, ovvero l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, di imbarcazioni e navi da diporto di cui all'articolo 3, comma 1, può effettuare, in forma occasionale, attività di noleggio della predetta unità. Tale forma di noleggio non costituisce uso commerciale dell'unità. (2)

2. Il comando e la condotta dell'imbarcazione da diporto possono essere assunti dal titolare, dall'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'imbarcazione ovvero attraverso l'utilizzazione di altro personale, con il solo requisito del possesso della patente nautica di cui all'articolo 39 del presente codice, in deroga alle disposizioni recanti l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto. Nel caso di navi da diporto, in luogo della patente nautica, il conduttore deve essere munito di titolo professionale del diporto. Qualora sia utilizzato personale diverso, le relative prestazioni di lavoro si intendono comprese tra le prestazioni occasionali di tipo accessorio di cui all'articolo 70, comma 1, del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, e ad esse si applicano le disposizioni di cui all'articolo 72 del citato decreto legislativo n. 276 del 2003.

3. Ferme restando le previsioni di cui al presente titolo, l'effettuazione del noleggio è subordinata esclusivamente alla previa comunicazione, da effettuare mediante modalità telematiche, all'Agenzia delle entrate e alla Capitaneria di porto territorialmente competente, nonché all'Inps ed all'Inail, nel caso di impiego di personale ai sensi dell'ultimo periodo del comma 2. L'effettuazione del servizio di noleggio in assenza della comunicazione alla Capitaneria di porto comporta l'applicazione della sanzione di cui all'articolo 55, comma 1, del presente codice, mentre la mancata comunicazione all'Inps o all'Inail comporta l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 3, comma 3, del decreto-legge 22 febbraio 2002, n. 12, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 aprile 2002, n. 73.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ed il Ministro del lavoro e delle politiche sociali sono definite le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 3. (3)

5. I proventi derivanti dall'attività di noleggio di cui al comma 1, di durata complessiva non superiore a quarantadue giorni, sono assoggettati, a richiesta del percipiente, a un'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi e delle relative addizionali, nella misura del 20 per cento, con esclusione della detraibilità o deducibilità dei costi e delle spese sostenute relative all'attività di noleggio. L'imposta sostitutiva è versata entro il termine stabilito per il versamento a saldo dell'imposta sul reddito delle persone fisiche. L'acconto relativo all'imposta sul reddito delle persone fisiche è calcolato senza tenere conto delle disposizioni di cui al presente comma. Per la liquidazione, l'accertamento, la riscossione e il contenzioso riguardanti l'imposta sostitutiva di cui al presente comma si applicano le disposizioni previste per le imposte sui redditi. Con

provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate sono stabilite modalità semplificate di documentazione e di dichiarazione dei predetti proventi, le modalità di versamento dell'imposta sostitutiva, nonché ogni altra disposizione utile ai fini dell'attuazione del presente comma. La mancata comunicazione all'Agenzia delle entrate prevista dal comma 3, primo periodo, preclude la possibilità di fruire del regime tributario sostitutivo di cui al presente comma, ovvero comporta la decadenza dal medesimo regime. (4)

(1) Articolo inserito dall'art. 59-ter, comma 1, D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla L. 24 marzo 2012, n. 27.

(2) Comma così modificato dall'art. 23, comma 01, D.L. 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla L. 9 agosto 2013, n. 98.

(3) Il provvedimento previsto dal presente comma è stato emanato con D.M. 26 febbraio 2013.

(4) Comma così modificato dall'art. 23, comma 1, D.L. 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla L. 9 agosto 2013, n. 98.

Capo III

Mediatore per le unità da diporto (1)

(1) Capo abrogato dall'art. 80-ter, comma 1, D.Lgs. 26 marzo 2010, n. 59, come modificato dall'art. 18, comma 1, D.Lgs. 6 agosto 2012, n. 147.

Art. 50.

Ruoli dei mediatori per le unità da diporto (1)

(1) Articolo abrogato dall'art. 80-ter, comma 1, D.Lgs. 26 marzo 2010, n. 59, come modificato dall'art. 18, comma 1, D.Lgs. 6 agosto 2012, n. 147, che ha abrogato l'intero Capo III.

Art. 51.

Abilitazione all'esercizio della professione di mediatore (1)

(1) Articolo soppresso dall'art. 80-ter, comma 1, D.Lgs. 26 marzo 2010, n. 59, come modificato dall'art. 18, comma 1, D.Lgs. 6 agosto 2012, n. 147, che ha abrogato l'intero Capo III.

Titolo IV

EDUCAZIONE MARINARA

Art. 52.

Cultura nautica

1. Il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, nel rispetto delle prerogative costituzionali delle regioni, può inserire, nell'ambito dei piani formativi scolastici di ogni ordine e grado, senza nuovi oneri per la finanza pubblica, l'insegnamento della cultura nautica, anche attraverso l'attivazione di specifici corsi. A tale fine il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti collabora alla definizione di specifici progetti formativi, avvalendosi della Lega navale italiana, della Federazione italiana della vela, delle Amministrazioni locali interessate, nonché attraverso gli istituti tecnici nautici.

Titolo V

NORME SANZIONATORIE

Illeciti amministrativi

Art. 53.

Violazioni commesse con unità da diporto

1. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di una unità da diporto senza avere conseguito la prescritta abilitazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da duemilasessantasei euro a ottomiladuecentosessantatre euro; la stessa sanzione si applica a chi assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di una unità da diporto senza la prescritta abilitazione perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti; la sanzione è raddoppiata nel caso di comando o condotta di una nave da diporto.

1-bis. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta o la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di altre sostanze inebrianti o stupefacenti, salva l'applicazione della sanzione della sospensione della patente nautica di cui all'articolo 40, comma 2, lettera a), del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di

una somma da 2.066 euro a 8.263 euro; la sanzione è raddoppiata nel caso di comando o condotta di una nave da diporto. (1)

2. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di una unità da diporto con una abilitazione scaduta, ovvero che non sia in regola con quanto stabilito all'articolo 17 in materia di trascrizione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da duecentosette euro a milletrentatre euro.

3. Salvo che il fatto costituisca violazione della normativa sulle aree marine protette, chi nell'utilizzo di un'unità da diporto non osserva una disposizione di legge o di regolamento o un provvedimento legalmente emanato dall'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, del mare territoriale e delle acque interne, ivi compresi i porti, ovvero non osserva una disposizione di legge o di regolamento in materia di sicurezza della navigazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da duecentosette euro a milletrentatre euro. Se il fatto è commesso con l'impiego di un natante da diporto la sanzione è ridotta alla metà.

4. Chiunque, al di fuori dei casi previsti dai commi 1, 2 e 3, non osserva una disposizione del presente decreto o un provvedimento emanato dall'autorità competente in base al presente decreto è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da cinquanta euro a cinquecento euro.

5. In caso di violazione di disposizioni in materia di navigazione che prevedono sanzioni amministrative, l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria è obbligato in solido con l'autore delle violazioni al pagamento della somma da questi dovuta, se non prova che la navigazione è avvenuta contro la sua volontà.

6. Per le violazioni di cui al commi 1 e 1-bis si applica la sanzione accessoria della sospensione della licenza di navigazione per trenta giorni. Il periodo di sospensione è riportato sulla licenza di navigazione. (2)

6-bis. Le modalità e gli strumenti di accertamento dello stato di ubriachezza, nonché i limiti di tolleranza del tasso alcolemico sono determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali. (3)

(1) Comma inserito dall'art. 24, comma 1-bis, lett. a), D.L. 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2009, n. 14.

(2) Comma così modificato dall'art. 24, comma 1-bis, lett. b), D.L. 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2009, n. 14.

(3) Comma aggiunto dall'art. 24, comma 1-bis, lett. c), D.L. 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2009, n. 14.

Art. 54.

Abusivo utilizzo dell'autorizzazione alla navigazione temporanea

1. Chiunque utilizza l'autorizzazione alla navigazione temporanea per navigare fuori dei casi previsti dall'articolo 31, comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro duemilasessantasei a euro ottomiladuecentosessantatre.

Art. 55.

Esercizio abusivo delle attività di locazione, noleggio, appoggio per le immersioni subacquee ed insegnamento della navigazione da diporto

1. Chiunque esercita le attività di locazione, noleggio, appoggio per le immersioni subacquee ed insegnamento della navigazione da diporto senza l'osservanza delle formalità di cui all'articolo 2, comma 2, ovvero utilizza imbarcazioni da diporto per attività diverse da quelle a cui sono adibite, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro duemilasessantasei a euro ottomiladuecentosessantatre.

2. Alla stessa sanzione è soggetto chiunque non presenta la dichiarazione di cui all'articolo 2, comma 3.

Art. 56.

Inosservanza di norme in materia di costruzione e progettazione di unità da diporto

1. Il costruttore, il suo mandatario stabilito nel territorio comunitario o il responsabile dell'immissione in commercio, che pongono in commercio o in servizio prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, non conformi alle disposizioni del titolo I, capo II o di cui sia stata accertata la pericolosità ai sensi dell'articolo 12, sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro ventimilaseicentocinquantotto a euro centoventitremilanovecentoquarantanove.

2. Il costruttore o il suo mandatario stabilito nel territorio comunitario o il responsabile dell'immissione in commercio, che non ottemperino agli ordini delle amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11, sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro venticinquemilaottocentoventidue a euro centocinquantaquattromilanovecentotrentasette.

3. Salvo che il fatto non costituisca reato, chiunque apponga indebitamente la marcatura CE in violazione delle disposizioni dell'articolo 8, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro ventimilaseicentocinquantotto a euro centoventitremilanovecentoquarantanove.
4. Chiunque venda prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, non conformi alle disposizioni dettate dal titolo I, capo II, o di cui sia stata accertata la pericolosità ai sensi dell'articolo 12, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro ventimilaseicentocinquantotto a euro centoventitremilanovecentoquarantanove.
5. Chiunque installi componenti o motori non conformi alle disposizioni dettate dal titolo I, capo II, o di cui sia stata accertata la pericolosità ai sensi dell'articolo 12, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da diecimilatrecentoventinove euro a sessantunomilanovecentosettantaquattro euro.
6. Chiunque violi gli obblighi di conservazione e di esibizione della documentazione di cui all'articolo 11 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da duemilacinquecentottantadue euro a quindicimilaquattrocentonovantatre euro. Le amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11 possono disporre il temporaneo divieto di commercializzazione dei prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, fino alla produzione della documentazione.

Art. 57.

Rapporto delle violazioni

1. Per gli illeciti amministrativi di cui al presente codice in materia di navigazione marittima, le autorità competenti a ricevere il rapporto previsto dall'articolo 17, comma 1, della legge 24 novembre 1981, n. 689, sono le Capitanerie di porto. (1)
2. Ove si tratti di illeciti amministrativi in materia di costruzione e progettazione di unità da diporto, l'autorità competente emette l'ordinanza di cui all'articolo 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689, sentito il parere delle amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11, che possono disporre indagini supplementari.

(1) Comma così corretto da Comunicato 9 settembre 2005, pubblicato nella G.U. 9 settembre 2005, n. 210.

Art. 57-bis

Vendita e somministrazione di bevande alcoliche. Inquinamento acustico (1)

1. Le regioni disciplinano, con proprio provvedimento, la vendita e la somministrazione di bevande alcoliche in mare durante la stagione balneare, tenendo in maggiore considerazione le aree interessate da intenso traffico diportistico, allo scopo di prevenire la realizzazione di sinistri dovuti all'abuso di tali bevande.

2. Con lo stesso provvedimento di cui al comma 1 è disciplinato l'utilizzo di diffusori altoparlanti sui mezzi nautici durante la stagione balneare, allo scopo di contrastare il fenomeno dell'inquinamento acustico.

(1) Articolo aggiunto dall'art. 24, comma 1-bis, lett. d), D.L. 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2009, n. 14.

Titolo VI

DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI, TRANSITORIE E FINALI

Art. 58.

Durata dei procedimenti

1. I procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto devono essere portati a termine entro venti giorni dalla data di presentazione della documentazione prescritta.

2. Il termine di cui al comma 1 si applica anche al procedimento di rilascio del certificato limitato di radiotelefonista per l'uso di apparati radiotelefonici installati a bordo di navi di stazza lorda inferiore alle centocinquanta tonnellate, con potenza non superiore a 60 watts, di cui all'articolo 2-bis del decreto del Ministro per le poste e le telecomunicazioni in data 21 novembre 1956, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana in data 23 febbraio 1957, n. 50, e successive modificazioni, qualora il predetto certificato riguardi l'uso di apparati installati a bordo di unità da diporto.

Art. 59.

Arrivi e partenze delle unità da diporto

1. Le unità da diporto sono esenti dall'obbligo di presentazione della nota di informazioni all'autorità marittima all'arrivo in porto e del rilascio delle spedizioni prima della partenza dal porto stesso.

Art. 60.

Denuncia di evento straordinario

1. Se nel corso della navigazione o durante la sosta in porto si sono verificati eventi straordinari relativi all'unità da diporto o alle persone a bordo, il comandante dell'unità da diporto deve farne denuncia all'autorità marittima o consolare entro tre giorni dall'arrivo in porto con le modalità di cui all'articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445.
2. In caso di eventi che abbiano coinvolto l'incolumità fisica di persone, il termine di cui al comma 1 è ridotto a ventiquattro ore.
3. Le autorità di cui al comma 1 procedono, ove sia il caso, ad investigazioni sommarie sui fatti denunciati e sulle loro cause.

Art. 61.

Disposizioni in materia di sinistri e inchieste formali

1. In caso di sinistro concernente in modo esclusivo unità da diporto non adibite ad uso commerciale, ove dal fatto non derivi l'apertura di un procedimento penale, l'inchiesta formale di cui all'articolo 579 del codice della navigazione è disposta soltanto ad istanza degli interessati.

Art. 62.

Iscrizione di unità da diporto destinate esclusivamente alla navigazione nelle acque interne

1. I proprietari di imbarcazioni da diporto non iscritte o cancellate dai registri delle imbarcazioni da diporto in quanto destinate alla sola navigazione nelle acque interne, devono provvedere all'iscrizione delle proprie unità entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente codice. A tal fine, qualora l'interessato non sia in possesso di uno dei titoli di proprietà, può essere presentata una dichiarazione sostitutiva di atto notorio con sottoscrizione autenticata dal notaio o da altro pubblico ufficiale a ciò autorizzato, comprensiva dell'attestazione che l'unità ha navigato esclusivamente in acque interne.
2. Per l'iscrizione delle imbarcazioni da diporto di cui al comma 1 la documentazione tecnica può essere sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo notificato ai sensi dell'articolo 10, ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, qualora l'unità sia stata immessa in commercio o messa in servizio in uno degli Stati membri dell'area economica europea prima del 16 giugno 1998.
3. Le imbarcazioni da diporto di cui al comma 1, già iscritte e cancellate dai registri delle imbarcazioni da diporto, possono essere nuovamente iscritte

presso lo stesso ufficio sulla base della documentazione di proprietà e tecnica agli atti del predetto ufficio. L'ufficio di iscrizione può disporre, a spese dell'interessato, una visita di ricognizione dell'unità da parte di un organismo notificato ai sensi dell'articolo 10 ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314.

Art. 63.

Tariffe per prestazioni e servizi

1. Alle procedure relative all'attestazione di conformità delle unità da diporto e dei loro componenti e a quelle finalizzate alla designazione degli organismi abilitati ad attestare la conformità, alla vigilanza sugli organismi stessi, nonché all'effettuazione dei controlli sui prodotti, si applicano le disposizioni dell'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52.
2. Per le prestazioni e i servizi, diversi da quelli previsti dal comma 1, da richiedere agli organi competenti, gli interessati sono tenuti al pagamento dei diritti e dei compensi previsti nella tabella A contenuta nell'allegato XVI, nonché dei tributi speciali previsti dalla tabella D allegata al decreto-legge 31 luglio 1954, n. 533, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 settembre 1954, n. 869, come sostituita dall'allegato 1 alla legge 6 agosto 1991, n. 255. Conseguentemente le tariffe di cui ai numeri da 8 a 14 della tabella 3 allegata alla legge 1° dicembre 1986, n. 870, e successive modifiche, si applicano relativamente alle prestazioni ed ai servizi diversi da quelli riguardanti la nautica da diporto.
3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, gli importi dei diritti e dei compensi di cui al comma 2 sono aggiornati ogni due anni in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati, media nazionale, verificatasi nei due anni precedenti.
4. Gli introiti derivanti dai diritti e compensi previsti nella tabella A contenuta nell'allegato XVI, affluiscono ad un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato, per essere riassegnati, fino al limite del venticinque per cento, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad un fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per interventi da definire, nei limiti delle predette risorse, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Art. 64.

Diritti di ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche (1)

1. L'ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche è subordinata al pagamento di un diritto commisurato al costo sostenuto dall'amministrazione per la gestione delle relative procedure.

2. L'ammontare del predetto diritto è stabilito annualmente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

(1) Vedi, anche, il D.M. 19 marzo 2012.

Art. 65.

Regolamento di attuazione (1)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le amministrazioni interessate, adotta, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, un decreto ministeriale al fine di disciplinare, secondo criteri di semplificazione dei procedimenti amministrativi, le materie di seguito indicate:

a) modalità di iscrizione nei registri delle navi, delle imbarcazioni da diporto e delle imbarcazioni autocostruite, ivi compresa la disciplina relativa alla iscrizione provvisoria delle imbarcazioni e delle navi da diporto;

b) procedure relative al trasferimento ad altro ufficio dell'iscrizione di una unità da diporto e formalità relative alla cancellazione dai registri delle unità da diporto;

c) disciplina relativa ai casi di perdita di possesso delle unità da diporto;

d) procedimento per il rinnovo della licenza di navigazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto e disciplina del rilascio della licenza provvisoria alle navi da diporto;

e) disciplina del regime amministrativo degli apparati ricetrasmittenti di bordo;

f) disciplina relativa ai titoli abilitativi per il comando, la condotta e la direzione nautica delle unità da diporto, ivi compresa l'introduzione di nuovi criteri in materia di requisiti fisici per il conseguimento della patente nautica, in particolare per le persone disabili e l'uso obbligatorio di dispositivi elettronici in grado di consentire, in caso di caduta in mare, oltre alla individuazione della persona, la disattivazione del pilota automatico e l'arresto dei motori;

- g) sicurezza della navigazione e delle unità da diporto, ivi comprese quelle impiegate in attività di noleggio o come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo;
- h) individuazione, in base alle esigenze del territorio su cui operano e alla distanza dagli uffici marittimi detentori dei registri di iscrizione, degli uffici provinciali del Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, autorizzati a tenere i registri di iscrizione delle imbarcazioni da diporto;
- i) normativa tecnica per i motori a doppia alimentazione, a benzina ed a gas di petrolio liquido;
- l) disciplina relativa alla procedura di rilascio dell'autorizzazione alla navigazione temporanea e condizioni di sicurezza da osservare durante la predetta navigazione;
- m) organizzazione dello sportello telematico del diportista.

2. Fino all'entrata in vigore del regolamento di cui al comma 1 si applicano le disposizioni regolamentari vigenti.

(1) Il regolamento recante norme di attuazione del presente articolo è stato emanato con D.M. 29 luglio 2008, n. 146.

Art. 66.

Disposizioni abrogative

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente codice sono abrogate le seguenti disposizioni:

- a) gli articoli 213, 214, 215, 216, 218, 1212 e 1291 del codice della navigazione;
- b) gli articoli 96, 97 e 98 del regolamento per la navigazione interna, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631;
- c) gli articoli 314, comma 2, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407 e 538 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;
- d) l'articolo 52 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modificazioni;
- e) la legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 65;
- f) l'articolo 28 della legge 26 aprile 1986, n. 193;
- g) gli articoli 5 e 10 della legge 5 maggio 1989, n. 171;
- h) il decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1994, n. 498, e successive modificazioni;

i) gli articoli dall'1 al 18, 20 e 21 del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, e successive modificazioni;

l) i commi 8, 9, 10 dell'articolo 10 ed il comma 3-bis dell'articolo 15 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 8 luglio 2003, n. 172, sono abrogati i commi dall'1 al 7 dell'articolo 10 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647.

3. Dalla data di entrata in vigore del presente codice è soppresso il n. 4 dell'allegato 1 alla legge 8 marzo 1999, n. 50.

Art. 67.

Disposizioni transitorie e finali

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Allegato I

Componenti

1. Protezione antincendio per motori entro bordo e entro bordo con comando fuoribordo ("sterndrive").

2. Dispositivo che impedisce l'avviamento dei motori fuoribordo con marcia innestata.

3. Timone a ruota, meccanismo e cavi di comando.

4. Serbatoi destinati a impianti fissi e tubazioni del carburante.

5. Boccaporti e oblò prefabbricati.

Allegato II

Requisiti essenziali

Osservazione preliminare

Ai fini del presente allegato il termine "unità" designa le unità da diporto e le moto d'acqua.

A. Requisiti essenziali di sicurezza per la progettazione e la costruzione delle unità.

1. Categorie di progettazione delle unità.

Categoria di progettazione	Forza del vento (Scala Beaufort)	Altezza significativa delle onde da prendere in considerazione H1/3, metri)
A "In alto mare"	> 8	> 4
B "Al largo"	=< 8	=< 4
C "In prossimità della costa"	=< 6	=< 2
D "In acque protette"	=< 4	=< 0,3

Definizioni:

A. In alto mare: progettate per viaggi di lungo corso, in cui la forza del vento può essere superiore ad 8 (Scala Beaufort) e l'altezza significativa delle onde superiore a 4 m, ma ad esclusione di circostanze anomale; imbarcazioni ampiamente autosufficienti.

B. Al largo: progettate per crociere d'altura, in cui la forza del vento può essere pari a 8 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 4 m.

C. In prossimità della costa: progettate per crociere in acque costiere, grandi baie, estuari, fiumi e laghi, in cui la forza del vento può essere pari a 6 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 2 m.

D. In acque protette: progettate per crociere in acque costiere riparate, in piccole baie, laghi, fiumi e canali, in cui la forza del vento può essere pari a 4 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 0,3 m, con onde occasionali di altezza massima pari a 0,5 m, ad esempio a causa di imbarcazioni di passaggio.

Le unità da diporto di ciascuna categoria devono essere progettate e costruite conformemente a questi parametri per quanto riguarda stabilità, galleggiamento e gli altri pertinenti requisiti essenziali elencati nel presente allegato II e per essere dotate di buone caratteristiche di manovrabilità.

2. Requisiti generali.

I prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a) devono essere conformi ai requisiti essenziali nella misura in cui questi sono loro applicabili.

2.1. Identificazione dell'unità.

Ogni unità reca una marcatura con il numero di identificazione, comprendente le seguenti informazioni:

- codice del costruttore;
- Paese di costruzione;
- numero di serie unico;
- anno di costruzione;

- anno del modello.

La norma armonizzata pertinente fornisce i dettagli di tali requisiti.

2.2. Targhetta del costruttore.

Ogni unità da diporto reca una targhetta fissata in modo inamovibile, separata dal numero d'identificazione dello scafo, contenente le seguenti informazioni:

nome del costruttore;

marcatatura "CE" (vedi allegato III);

categoria di progettazione di cui al punto 1;

portata massima consigliata dal costruttore di cui al punto 3.6 escluso il peso del contenuto dei serbatoi fissi pieni;

numero di persone raccomandate dal fabbricante per il cui trasporto l'unità da diporto è stata concepita.

2.3. Protezioni contro la caduta in mare e mezzi di rientro a bordo.

A seconda della categoria di progettazione, le unità da diporto sono progettate in modo da ridurre al minimo il rischio di caduta in mare e da facilitare il rientro a bordo.

2.4. Visibilità a partire dalla posizione principale di governo.

In condizioni normali di uso (velocità e carico), la posizione principale di governo nelle unità da diporto a motore consente al timoniere una buona visibilità a 360°.

2.5. Manuale del proprietario.

Ogni unità da diporto è fornita di un manuale del proprietario in lingua italiana e nella lingua (o nelle lingue) del Paese in cui è commercializzata. Detto manuale dovrà più particolarmente attirare l'attenzione sui rischi di incendio e di allagamento e conterrà le informazioni elencate ai punti 2.2, 3.6 e 4, nonché i dati relativi al peso a vuoto dell'unità da diporto in chilogrammi.

3. Resistenza e requisiti strutturali.

3.1. Struttura.

La scelta e la combinazione dei materiali e la costruzione devono assicurare all'unità da diporto una resistenza adatta da tutti i punti di vista. Particolare attenzione si presterà alla categoria di progettazione di cui al punto 1 e alla portata massima consigliata dal costruttore di cui al punto 3.6.

3.2. Stabilità e bordo libero.

L'unità da diporto ha una stabilità e un bordo libero adatti alla categoria di progettazione di cui al punto 1 e alla portata massima consigliata dal costruttore, di cui al punto 3.6.

3.3. Galleggiabilità.

L'unità da diporto è costruita in modo da garantire caratteristiche di galleggiabilità adeguate alla sua categoria di progettazione ai sensi del punto 1 e alla portata massima consigliata dal costruttore, di cui al punto 3.6. Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili devono essere progettate in modo da avere una sufficiente galleggiabilità per restare a galla in posizione rovesciata. Le unità da diporto inferiori a 6 metri sono munite di una riserva di galleggiabilità per consentire loro di galleggiare in caso di allagamento quando siano utilizzate conformemente alla loro categoria di progettazione.

3.4. Aperture nello scafo, nel ponte e nella sovrastruttura.

Le aperture nello scafo, nel ponte (o nei ponti) e nella sovrastruttura non pregiudicano la resistenza strutturale dell'unità da diporto e la sua resistenza agli agenti atmosferici quando si trovano in posizione chiusa. Finestrature, oblò e portelli dei boccaporti resistono alla pressione dell'acqua prevedibile nella loro posizione specifica, nonché alle eventuali punte di carico applicate dalla massa delle persone che si muovono in coperta. Le tubazioni attraversanti lo scafo, progettate per consentire il passaggio di acqua dentro o fuori dello scafo, al di sotto della linea di galleggiamento corrispondente alla portata massima consigliata dal costruttore, di cui al punto 3.6, sono munite di chiusure prontamente accessibili.

3.5. Allagamento.

Tutte le unità da diporto sono progettate in modo da ridurre al minimo il rischio di affondamento. Occorre riservare particolare attenzione:

ai pozzetti e gavoni, che devono essere autovuotanti o disporre di altri mezzi efficaci per impedire all'acqua di penetrare all'interno dell'unità da diporto;

agli impianti di ventilazione;

all'evacuazione dell'acqua con apposite pompe o altri mezzi.

3.6. Portata massima consigliata dal costruttore.

La portata massima consigliata dal costruttore [carburante, acqua, provviste, attrezzi vari e persone (in chilogrammi)] per la quale l'unità da diporto è stata progettata, è determinata in funzione della categoria di progettazione (punto 1), della stabilità e del bordo libero (punto 3.2), della galleggiabilità e del galleggiamento (punto 3.3).

3.7. Alloggiamento della zattera di salvataggio.

Tutte le unità da diporto delle categorie A e B, nonché quelle appartenenti alle categorie C e D di lunghezza superiore ai 6 metri sono munite di uno o più alloggiamenti per una o più zattere di salvataggio sufficientemente capienti per contenere il numero di persone raccomandato dai fabbricanti che, secondo la

progettazione, possono trovarsi a bordo durante la navigazione. Gli alloggiamenti sono di pronto accesso in qualsiasi momento.

3.8. Evacuazione.

Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili di lunghezza superiore a 12 metri sono munite di un mezzo di evacuazione efficace in caso di rovesciamento. Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili sono munite di un mezzo di evacuazione efficace in caso di incendio.

3.9. Ancoraggio, ormeggio e rimorchio.

A seconda della categoria di progettazione e delle caratteristiche, tutte le unità da diporto sono munite di uno o più attacchi per punti d'ancoraggio o di altro dispositivo atto a reggere in condizioni di sicurezza i carichi di ancoraggio, di ormeggio e di rimorchio.

4. Caratteristiche di manovra.

4.1. Il costruttore provvede affinché le caratteristiche di manovra dell'unità da diporto con il motore più potente per il quale l'unità da diporto è progettata e costruita siano soddisfacenti. In conformità della norma armonizzata la potenza massima nominale di tutti i motori destinati alle unità da diporto deve essere specificata nel manuale fornito al proprietario.

5. Requisiti relativi ai componenti e alla loro installazione.

5.1. Motori e compartimenti motore.

5.1.1. Motore entro bordo.

Tutti i motori entro bordo si trovano in un vano chiuso e isolato dai locali alloggio e sono installati in modo da ridurre al minimo il rischio di incendi o di propagazione di incendi nonché i pericoli derivanti da fumi tossici, calore, rumore o vibrazioni nei locali alloggio. Le parti del motore e gli accessori che richiedono una frequente ispezione e/o manutenzione sono facilmente accessibili. I materiali isolanti posti all'interno dei compartimenti motore sono incombustibili.

5.1.2. Ventilazione.

Il vano motore deve essere ventilato. È necessario evitare l'ingresso di acqua nel vano motore attraverso le prese d'aria.

5.1.3. Parti esposte.

Le parti esposte del motore in movimento o calde che possono causare lesioni alle persone devono essere efficacemente protette, a meno che il motore non sia già rinchiuso o comunque isolato nel suo vano.

5.1.4. Avviamento dei motori fuoribordo.

Tutte le unità da diporto munite di motori fuoribordo dispongono di un dispositivo atto ad impedire l'avviamento del motore con marcia inserita, tranne il caso in cui:

- a) il motore fornisca meno di 500 N di spinta statica;
- b) il motore disponga di un dispositivo di strozzamento che limiti la spinta a 500 N al momento dell'avviamento.

5.1.5. Moto d'acqua funzionanti senza conducente.

Le moto d'acqua sono progettate o con un dispositivo automatico di arresto del motore o con un dispositivo automatico che obbliga il veicolo a descrivere un movimento circolare in avanti a velocità ridotta quando il conducente scende deliberatamente dall'unità o cade in acqua.

5.2. Sistemi di alimentazione del carburante.

5.2.1. Considerazioni generali.

I dispositivi e le installazioni destinati al rabbocco, stivaggio, sfiato e alimentazione di carburante sono progettati ed installati in modo da ridurre al minimo il rischio d'incendio e di esplosione.

5.2.2. Serbatoi di carburante.

I serbatoi, le tubazioni e le manichette per il carburante sono posti in una posizione sicura e separati o protetti da qualsiasi fonte significativa di calore. Il materiale dei serbatoi ed i loro sistemi di costruzione sono adatti alla loro capacità e al tipo di carburante. Tutti gli spazi contenenti i serbatoi debbono essere ventilati. La benzina viene conservata in serbatoi che non formino parte integrante dello scafo e siano:

- a) isolati dal vano motore e da ogni altra fonte di ignizione;
- b) isolati dai locali di alloggio.

Il gasolio può essere conservato in serbatoi facenti parte integrante dello scafo.

5.3. Impianto elettrico.

Gli impianti elettrici sono progettati e installati in modo da garantire un funzionamento corretto dell'unità da diporto in condizioni di uso normale, e ridurre al minimo il rischio d'incendio e di elettrocuzione. Particolare attenzione è rivolta alla protezione dai sovraccarichi e dai cortocircuiti di tutte le reti, fatti salvi i circuiti di accensione del motore, alimentate da batterie. Deve essere garantita una ventilazione per evitare l'accumulo di gas eventualmente emessi dalle batterie. Queste ultime sono assicurate fermamente e protette dalle infiltrazioni d'acqua.

5.4. Sistema di governo.

5.4.1. Considerazioni generali.

I sistemi di governo sono progettati, costruiti ed installati in modo da garantire la trasmissione delle forze di governo in condizioni di funzionamento prevedibili.

5.4.2. Dispositivi di emergenza.

Le unità da diporto a vela e le unità da diporto con un solo motore entro bordo dotate di sistemi di governo con comando a distanza sono munite di dispositivi di emergenza per il governo dell'unità da diporto a velocità ridotta.

5.5. Impianto del gas.

Gli impianti del gas per uso domestico sono del tipo a prelievo di vapore e vengono progettati ed installati in modo da evitare perdite ed il rischio di esplosione e in modo da controllarne la tenuta. I materiali ed i componenti sono adatti al tipo specifico di gas utilizzato per resistere alle sollecitazioni ed agli agenti incontrati in ambienti marino. Ciascun apparecchio è munito di dispositivo di sicurezza contro lo spegnimento della fiamma. Ogni apparecchio che consuma gas deve essere alimentato da un ramo distinto del sistema di distribuzione e ogni apparecchio deve essere controllato da un dispositivo di chiusura separato. Deve essere prevista una ventilazione adeguata per prevenire i rischi dovuti ad eventuali perdite di prodotti di combustione. Tutte le unità da diporto aventi un impianto del gas fisso sono dotate di un compartimento isolato per contenere le bombole del gas. Il compartimento è isolato dai locali di alloggio, accessibile solo dall'esterno e ventilato verso l'esterno in modo che qualsiasi fuga di gas sia convogliata fuoribordo. Gli impianti del gas fissi sono collaudati dopo l'installazione.

5.6. Protezione antincendio.

5.6.1. Considerazioni generali.

Il tipo di equipaggiamento installato e l'allestimento dell'unità da diporto tengono conto del rischio d'incendio e di propagazione del fuoco. È riservata particolare attenzione all'ambiente circostante gli apparecchi a fiamma libera, le zone calde o i motori e le macchine ausiliarie, ai traboccamenti di olio e di carburante, alle condutture di olio e carburante non ricoperte ed è evitata la presenza di fili elettrici al di sopra delle parti calde delle macchine.

5.6.2. Attrezzatura antincendio.

L'unità è fornita di un'attrezzatura antincendio adatta al tipo di rischio o la posizione e la capacità dell'attrezzatura antincendio adatta al tipo di rischio sono indicate. Le imbarcazioni non sono messe in servizio finché non sia stata installata l'appropriata attrezzatura antincendio. I vani dei motori a benzina sono protetti con un sistema estintore che consenta di evitare l'apertura del vano in caso di incendio. Gli estintori portatili sono fissati in punti facilmente

accessibili ed uno è collocato in modo da poter essere facilmente raggiunto dalla posizione principale di governo dell'unità.

5.7. Fanali di navigazione.

Laddove installati, i fanali di navigazione devono essere conformi alla regolamentazione COL REG 1972, quale successivamente modificata o CEVNI, a seconda dei casi.

5.8. Prevenzione dello scarico e impianti che consentono di trasferire i rifiuti a terra.

Le unità sono costruite in modo da evitare lo scarico accidentale fuori bordo di sostanze inquinanti (olio, carburante, ecc.).

Le unità fornite di servizi igienici devono essere munite:

a) di serbatoi, oppure

b) di dispositivi che consentono l'installazione di serbatoi.

Le unità dotate di serbatoi installati permanentemente sono fornite di una connessione di scarico standard per consentire ai tubi degli impianti di scarico di essere collegati alla tubazione di scarico dell'imbarcazione. Inoltre i tubi destinati all'evacuazione dei rifiuti umani attraversanti lo scafo debbono essere dotati di valvole che ne consentano la chiusura a tenuta stagna.

B. Requisiti essenziali relativi alle emissioni di gas di scarico dei motori di propulsione.

I motori di propulsione devono essere conformi ai seguenti requisiti essenziali relativi alle emissioni di gas di scarico.

1. Identificazione del motore.

1.1. Su ogni motore figurano chiaramente le informazioni seguenti:

marchio commerciale o nome commerciale del costruttore del motore;

tipo del motore, famiglia del motore, se del caso;

un numero di identificazione unico del motore;

la marcatura CE, nei casi previsti dall'art. 8.

1.2. Le diciture suddette devono essere chiaramente leggibili ed indelebili e rimanere tali per la durata normale d'esercizio del motore. Se sono utilizzate etichette o targhette, esse devono essere apposte in modo da rimanere fissate per la durata normale di esercizio del motore e da non poter essere rimosse senza essere distrutte o cancellate.

1.3. Le diciture suddette devono essere apposte in una parte del motore necessaria per il suo normale funzionamento e che abitualmente non richiedono una sostituzione per tutta la durata di esercizio del motore.

1.4. Le diciture suddette devono essere collocate in modo da essere immediatamente visibili da una persona normale dopo che il motore è stato assemblato con tutti i componenti necessari per il suo funzionamento.

2. Requisiti relativi alle emissioni di gas di scarico.

I motori di propulsione devono essere progettati, costruiti e assemblati in modo tale che, se correttamente installati e in uso normale, le loro emissioni non superino i valori limite risultanti dalla tabella seguente:

Tabella 1

gk/kWh								
Tipo	Monossido di carbonio			Idrocarburi			Ossidi di azoto	Particolato PT
	A	B	n	A	B	N		
Motore a scoppio a due tempi	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0	0,75	10,0	Non applicabile
Motore a scoppio a quattro tempi	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Non applicabile
Accensione per compressione	50,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

A, B e n sono valori costanti indicati nella tabella, PN è la potenza nominale del motore in kW e le emissioni di gas di scarico sono misurate conformemente alla norma armonizzata EN ISO 8178-1:1996.

Per i motori di potenza superiore a 130 kW sono utilizzati i cicli di funzionamento E3 (IMO) o ES (nautica da diporto).

I carburanti di riferimento da utilizzare per le prove di emissione per i motori alimentati a benzina o a diesel sono specificati nella direttiva 98/69/CE (allegato IX, tabelle 1 e 2) e per i motori alimentati con gas di petrolio liquefatto sono specificati nella direttiva 98/77/CE.

3. Durata.

Il costruttore del motore fornisce istruzioni per l'installazione e la manutenzione del motore che, se applicate, devono consentire al motore di mantenersi conforme ai limiti di cui sopra per tutta la durata normale di esercizio del motore e in condizioni d'uso normali.

Queste informazioni sono ottenute dal costruttore del motore effettuando preliminarmente una prova di resistenza, basata su cicli di funzionamento normali, e calcolando l'usura dei componenti; in questo modo il costruttore potrà predisporre e pubblicare le istruzioni per la manutenzione con tutti i nuovi motori immessi in commercio per la prima volta.

La durata normale dei motori è considerata la seguente:

- a) per i motori entro bordo o entro bordo con comando a poppa con o senza scarico integrato: 480 ore o 10 anni (la prima di queste eventualità a verificarsi);
- b) per i motori di moto d'acqua: 350 ore o cinque anni (la prima di queste eventualità a verificarsi);
- c) per i motori fuoribordo: 350 ore o 10 anni (la prima di queste eventualità a verificarsi).

4. Manuale del proprietario.

Con ogni motore è fornito un "manuale del proprietario" redatto in lingua italiana e nella lingua (o nelle lingue) del Paese in cui è commercializzato. Il manuale deve:

- a) fornire istruzioni per l'installazione e la manutenzione necessarie per il corretto funzionamento del motore secondo i requisiti di cui al paragrafo 3 (durata);
- b) specificare la potenza del motore misurata conformemente alla norma armonizzata.

C. Requisiti essenziali relativi alle emissioni acustiche.

Le unità da diporto con motore entro bordo o motore entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato, le moto d'acqua e i motori fuoribordo e i motori entro bordo con comando a poppa con scarico integrato devono essere conformi ai seguenti requisiti essenziali relativi alle emissioni acustiche.

1. Livelli di emissione acustica.

1.1. Le unità da diporto con motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato, le moto d'acqua e i motori fuoribordo e i motori entro bordo con comando a poppa con scarico integrato sono progettati, costruiti e assemblati in modo che le emissioni acustiche misurate conformemente alla prova definita nella norma armonizzata EN ISO 14509, non superino i valori limite indicati nella tabella seguente:

Tabella 2

Potenza di ciascun motore in kW	Livello massimo di pressione sonora = LpASmax in dB
PN ≤ 10	67
10 < PN ≤ 40	72
PN > 40	75

PN = potenza nominale del motore in kW alla velocità nominale e LpASmax = livello massimo di pressione sonora in dB. Per le unità con due o più motori di qualsiasi tipo può essere applicata una tolleranza di 3 dB.

1.2. In alternativa alle prove di misura del suono, le unità da diporto con motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa, senza scarico integrato, sono considerate conformi ai requisiti relativi alle emissioni acustiche se hanno un numero di Froude pari a $< 1,1$ e un rapporto potenza/dislocamento pari a < 40 e se il motore e il sistema di scarico sono installati conformemente alle specifiche del costruttore del motore.

1.3. Il "numero di Froude" è calcolato dividendo la velocità massima dell'imbarcazione V (m/s) per la radice quadrata della lunghezza della linea al galleggiamento lwl (m) moltiplicata per la costante gravitazionale ($g = 9,8 \text{ m/s}^2$).

$Fn = V / \text{radice quadrata di } (g \cdot Lwl)$.

Il "rapporto potenza/dislocamento" è calcolato dividendo la potenza del motore P (kW) per il dislocamento dell'imbarcazione D (t) = P/D .

1.4. Quale ulteriore alternativa alle prove di misura del suono, le unità da diporto con motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa, senza scarico integrato, sono considerate conformi ai requisiti relativi alle emissioni acustiche se i loro principali parametri di progettazione sono identici o compatibili con quelli di una unità di riferimento certificata rispetto alle tolleranze specificate nella norma armonizzata.

1.5. Per "unità di riferimento certificata" s'intende una specifica combinazione scafo/motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa, senza scarico integrato, di cui è stata accertata la conformità ai requisiti relativi alle emissioni acustiche, misurata conformemente al punto 1.1, e per la quale tutti i principali parametri di progettazione e le misure di livello sonoro appropriati sono stati inclusi successivamente nell'elenco pubblicato delle unità di riferimento certificate.

2. Manuale del proprietario.

Per le unità da diporto con motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa con o senza scarico integrato e le moto d'acqua, il manuale del proprietario di cui all'allegato II, paragrafo A, punto 2.5, comprende le

informazioni necessarie per mantenere l'unità e il dispositivo di scarico in una condizione che, nella misura del possibile, garantirà la conformità ai valori limite di rumore specificati nell'uso normale.

Per i motori fuoribordo, il manuale del proprietario di cui all'allegato II, paragrafo B, punto 4, fornisce le istruzioni necessarie per mantenere il motore fuoribordo in una condizione che, nella misura del possibile, garantirà la conformità ai valori limite di rumore specificati nell'uso normale.

Allegato III

Marcatura "CE"

La marcatura "CE" di conformità è costituita dalle iniziali "CE" secondo il simbolo grafico che segue.

In caso di riduzione o di ingrandimento della marcatura "CE", dovranno essere rispettate le proporzioni indicate dal grafico di cui sopra.

Le dimensioni verticali dei vari elementi della marcatura "CE" devono essere sostanzialmente le stesse, comunque non inferiori a 5 mm.

La marcatura "CE" è seguita dal numero di identificazione dell'organismo notificato, qualora esso intervenga nel controllo della produzione.

Allegato IV

Controllo di fabbricazione interno - (modulo A)

1. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità, che soddisfa gli obblighi di cui al punto 2, si accerta e dichiara che i prodotti soddisfano i requisiti del presente decreto. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura "CE" a ciascun prodotto e redige una dichiarazione scritta di conformità (vedi allegato VIII).

2. Il fabbricante prepara la documentazione tecnica descritta al punto 3; il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità la tiene a disposizione delle autorità nazionali competenti, a fini ispettivi, per dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto. Nel caso in cui né il fabbricante né il suo mandatario siano stabiliti nella Comunità, l'obbligo di tenere a disposizione la documentazione tecnica incombe alla persona responsabile dell'immissione del prodotto nel mercato comunitario.

3. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità del prodotto ai requisiti del presente decreto; deve comprendere, nella misura necessaria a tale valutazione, il progetto, la fabbricazione ed il funzionamento del prodotto (vedi allegato IX).

4. Il fabbricante o il suo mandatario conserva copia della dichiarazione di conformità insieme con la documentazione tecnica.

5. Il fabbricante prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca la conformità dei prodotti alla documentazione tecnica di cui al paragrafo 2 e ai requisiti del presente decreto.

Allegato V

Controllo di fabbricazione interno e prove - (modulo AA)

Questo modulo è costituito dal modulo A, come indicato nell'allegato IV, oltre che dai seguenti requisiti supplementari:

A. Progettazione e costruzione.

Su una o più unità rappresentative della produzione del costruttore vengono eseguite una o più delle seguenti prove, calcoli equivalenti o controlli da parte del costruttore stesso o per suo conto:

a) prova di stabilità conformemente al punto 3.2 dei requisiti essenziali (allegato II, paragrafo A);

b) prova delle caratteristiche di galleggiabilità conformemente al punto 3.3 dei requisiti essenziali (allegato II, paragrafo A).

Disposizioni comuni ad entrambi le varianti: queste prove o calcoli o controlli devono essere eseguiti sotto la responsabilità di un organismo notificato a scelta del costruttore.

B. Emissioni acustiche.

Per le unità da diporto dotate di motore entro bordo o motore entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato e per le moto d'acqua:

su una o più unità rappresentative della produzione del costruttore di unità, le prove d'emissione sonora definite nell'allegato II C sono eseguite dal costruttore di unità, o in suo nome, sotto la responsabilità di un organismo notificato a scelta del costruttore.

Per i motori fuoribordo e per i motori entro bordo con comando a poppa con scarico integrato:

su una o più unità rappresentative della produzione del costruttore di motori, le prove d'emissione sonora definite nell'allegato II, paragrafo C, sono eseguite dal costruttore di motori, o per suo conto, sotto la responsabilità di un organismo notificato a scelta del costruttore.

Quando sono oggetto della prova più di un motore di una famiglia di motori, è applicato il metodo statistico descritto nell'allegato XV per assicurare la conformità del campione.

Allegato VI

Esame "CE del tipo" - (modulo B)

(*) Uno stesso tipo può coprire più varianti di un prodotto a condizione che le differenze tra le varianti non influiscano sul livello di sicurezza o su altri requisiti in materia di prestazioni del prodotto.

1. Un organismo notificato accerta e dichiara che un esemplare, rappresentativo della produzione considerata, soddisfa le disposizioni del presente decreto.

2. La domanda di esame "CE del tipo" deve essere presentata dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità ad un organismo notificato di sua scelta.

La domanda deve contenere:

il nome e l'indirizzo del fabbricante e, qualora la domanda sia presentata dal suo mandatario, anche il nome e l'indirizzo di quest'ultimo;

una dichiarazione scritta che la stessa domanda non è stata presentata a nessun altro organismo notificato;

la documentazione tecnica descritta al punto 3.

Il richiedente mette a disposizione dell'organismo notificato un esemplare rappresentativo della produzione considerata, qui di seguito denominato "tipo" (*). L'organismo notificato può chiedere altri esemplari dello stesso tipo qualora sia necessario per eseguire il programma di prove.

3. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità del prodotto ai requisiti del presente decreto; deve comprendere, nella misura necessaria a tale valutazione, il progetto, la fabbricazione e il funzionamento del prodotto (vedi allegato IX).

4. L'organismo notificato:

4.1. esamina la documentazione tecnica, verifica che il tipo sia stato fabbricato in conformità con tale documentazione ed individua gli elementi progettati in conformità delle disposizioni delle norme di cui all'art. 6, comma 4 nonché gli elementi progettati senza applicare le disposizioni previste da tali norme;

4.2. effettua o fa effettuare gli esami appropriati e le prove necessarie per verificare se le soluzioni adottate dal fabbricante soddisfano i requisiti essenziali di cui all'allegato II qualora non siano state applicate le norme di cui all'art. 6, comma 4;

4.3. effettua e fa effettuare gli esami appropriati e le prove necessarie per verificare se, qualora il fabbricante abbia deciso di conformarsi alle norme relative, tali norme siano state effettivamente applicate;

4.4. concorda con il richiedente il luogo in cui gli esami e le necessarie prove devono essere effettuati.

5. Se il tipo soddisfa le disposizioni del presente decreto, l'organismo notificato rilascia un attestato di esame "CE del tipo" al richiedente. L'attestato deve contenere il nome e l'indirizzo del fabbricante, le conclusioni dell'esame, le condizioni di validità del certificato e i dati necessari per l'identificazione del tipo approvato.

All'attestato è allegato un elenco dei fascicoli significativi della documentazione tecnica, di cui l'organismo autorizzato conserva una copia.

Se al fabbricante viene negato il rilascio di un attestato di esame del tipo, l'organismo notificato deve fornire motivi dettagliati per tale rifiuto.

6. Il richiedente informa l'organismo notificato che detiene la documentazione tecnica relativa all'attestato di esame "CE del tipo" di tutte le modifiche al prodotto approvato che devono ricevere un'ulteriore approvazione, qualora tali modifiche possano influire sulla conformità ai requisiti essenziali o modalità di uso prescritte del prodotto. Questa nuova approvazione viene rilasciata sotto forma di un complemento dell'attestato originale di esame "CE del tipo".

7. Ogni organismo notificato comunica agli altri organismi notificati le informazioni utili riguardanti gli attestati di esame "CE del tipo" ed i complementi rilasciati e ritirati.

8. Gli altri organismi notificati possono ottenere copia degli attestati di esame "CE del tipo" e/o dei loro complementi. Gli allegati degli attestati sono tenuti a disposizione degli altri organismi notificati.

9. Il fabbricante o il suo mandatario conserva, insieme con la documentazione tecnica, copia degli attestati di esame "CE del tipo" e dei loro complementi per dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto. Nel caso in cui né il fabbricante né il suo mandatario siano stabiliti nella Comunità, l'obbligo di tenere a disposizione la documentazione tecnica incombe alla persona responsabile dell'immissione del prodotto nel mercato comunitario.

Allegato VII

Conformità al tipo - (modulo C)

1. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità si accerta e dichiara che i prodotti in questione sono conformi al tipo oggetto dell'attestato di esame "CE del tipo" e soddisfano i requisiti del presente decreto. Il fabbricante appone la marcatura "CE" a ciascun prodotto e redige una dichiarazione di conformità (vedi allegato VIII).

2. Il fabbricante prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione assicuri la conformità dei prodotti al tipo oggetto dell'attestato di esame "CE del tipo" e ai requisiti del presente decreto.

3. Il fabbricante o il suo mandatario conserva copia della dichiarazione di conformità per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto. Nel caso in cui né il fabbricante né il suo mandatario siano stabiliti nella Comunità, l'obbligo di tenere a disposizione la documentazione tecnica incombe alla persona responsabile dell'immissione del prodotto nel mercato comunitario (vedi allegato IX).

4. Per quanto riguarda la valutazione della conformità ai requisiti relativi alle emissioni di gas di scarico del presente decreto e nell'eventualità che un costruttore non operi a norma di un pertinente sistema qualità come quello di cui all'allegato XIII, un organismo notificato scelto dal costruttore può eseguire o far eseguire controlli sui prodotti ad intervalli casuali. Se il livello qualitativo appare insoddisfacente o se appare necessario verificare la validità dei dati presentati dal costruttore, è utilizzata la procedura seguente:

un motore di serie è sottoposto alla prova descritta nell'allegato II, punto B. I motori di prova devono aver subito un rodaggio, parziale o completo, conforme alle prescrizioni del costruttore. Se le emissioni di gas di scarico specifiche del motore di serie eccedono i valori limite descritti alla tabella di cui al punto 2 dell'allegato II, punto B, il costruttore può chiedere che le misure siano effettuate su un campione di motori di serie comprendente il motore sottoposto originariamente alla prova. Per garantire la conformità del campione di motori di cui sopra ai requisiti del presente decreto, si applica il metodo statistico descritto nell'allegato XV.

Allegato VIII

Dichiarazione scritta di conformità

1. La dichiarazione scritta di conformità alle disposizioni della direttiva deve accompagnare:

- a) le unità da diporto e le moto d'acqua e deve essere allegata al manuale del proprietario (allegato II, paragrafo A, punto 2.5);
- b) i componenti di cui all'allegato I;
- c) i motori di propulsione e deve essere allegata al manuale del proprietario (allegato II, paragrafo B, punto 4).

2. La dichiarazione scritta di conformità deve comprendere i seguenti elementi, ed essere redatta nella lingua o nelle lingue di cui all'allegato II, paragrafo A, punto 2.5:

- a) nome e indirizzo del costruttore o del suo mandatario stabilito nella Comunità, ragione sociale e indirizzo completo; il mandatario deve indicare anche la ragione sociale e l'indirizzo del costruttore;
- b) descrizione del prodotto definito al punto 1 - descrizione del prodotto di cui trattasi: marca, tipo, numero di serie (se del caso);
- c) riferimenti alle pertinenti norme armonizzate utilizzate o riferimenti alle specifiche in relazione alle quali è dichiarata la conformità;
- d) se del caso, riferimento alle altre direttive comunitarie applicate;
- e) se del caso, riferimento all'attestato CE del tipo rilasciato da un organismo notificato;
- f) se del caso, nome e indirizzo dell'organismo notificato;
- g) identificazione della persona autorizzata a firmare a nome del costruttore o del suo mandatario stabilito nella Comunità.

3. Per quanto riguarda:

i motori di propulsione entro bordo e entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato;

i motori omologati a norma del provvedimento che recepisce la direttiva 97/68/CE, conformi alla fase II di cui al punto 4.2.3 dell'allegato I della stessa;

i motori omologati a norma della direttiva 88/77/CEE,

la dichiarazione scritta di conformità include, oltre alle informazioni di cui al punto 2, una dichiarazione del costruttore attestante che il motore è conforme ai requisiti relativi alle emissioni di gas di scarico stabiliti dal presente decreto, se installato su un'unità da diporto conformemente alle istruzioni fornite dal costruttore, e che tale motore non deve essere messo in servizio finché l'imbarcazione da diporto in cui deve essere installato non è stata dichiarata conforme, ove previsto, con la pertinente disposizione del decreto.

Allegato IX

Documentazione tecnica fornita dal costruttore

La documentazione tecnica di cui agli allegati IV, VI, VII, X, XII e XIV deve comprendere tutti i dati o mezzi pertinenti utilizzati dal costruttore per garantire che i componenti o l'unità siano conformi ai relativi requisiti essenziali.

La documentazione tecnica deve consentire la comprensione del progetto, della fabbricazione e del funzionamento del prodotto, nonché permettere di valutarne la conformità ai requisiti del presente decreto legislativo.

La documentazione deve comprendere, se necessario ai fini della valutazione:

- a) una descrizione generale del tipo;

- b) disegni di progettazione di massima e di fabbricazione, schemi dei componenti, dei sottoassemblaggi, dei circuiti;
- c) descrizioni e spiegazioni necessarie per la comprensione di detti disegni e schemi e del funzionamento del prodotto;
- d) un elenco delle norme di cui all'art. 6, comma 4, applicate interamente o parzialmente, nonché una descrizione delle soluzioni adottate per rispondere ai requisiti essenziali qualora non siano state applicate le norme di cui all'art. 6, comma 4;
- e) i risultati dei calcoli di progettazione e degli esami effettuati;
- f) i risultati delle prove o specificamente i calcoli di stabilità secondo il punto 3.2 dei requisiti essenziali e di galleggiabilità secondo il punto 3.3 dei requisiti essenziali (allegato II, punto A);
- g) i risultati delle prove relative alle emissioni dei gas di scarico che dimostrano la conformità con il punto 2 dei requisiti essenziali (allegato II, punto B);
- h) i risultati delle prove relative alle emissioni acustiche o i dati relativi all'unità di riferimento che dimostrano la conformità con il punto 1 dei requisiti essenziali (allegato II, punto C).

Allegato X

Garanzia qualità produzione - (modulo D)

1. L'organismo, il suo direttore e il personale incaricato delle operazioni di verifica non possono essere né il progettista, né il costruttore, né il fornitore, né l'installatore dei prodotti di cui all'art. 4 che essi verificano, né il mandatario di una di queste parti. Essi non possono intervenire né direttamente né in veste di mandatarî nella progettazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione di tali prodotti. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche fra il costruttore e l'organismo di controllo.

1.1. L'organismo notificato deve essere indipendente e non deve essere controllato dai costruttori o dai fornitori.

2. Il fabbricante deve applicare un sistema di qualità della produzione, eseguire l'ispezione e le prove del prodotto finito secondo quanto specificato al paragrafo 3, e deve essere assoggettato alla sorveglianza di cui al paragrafo 4.

3. Sistema qualità.

3.1. Il fabbricante presenta una domanda di valutazione del suo sistema qualità per i prodotti interessati ad un organismo notificato di sua scelta. La domanda deve contenere:

tutte le pertinenti informazioni sulla categoria di prodotti prevista;

la documentazione relativa al sistema qualità;

se del caso la documentazione tecnica relativa al tipo approvato (vedi allegato IX) e una copia dell'attestato di esame "CE del tipo".

3.2. Il sistema di qualità deve garantire la conformità dei prodotti al tipo oggetto dell'attestato di esame "CE del tipo" ed ai requisiti del presente decreto. Tutti i criteri, i requisiti e le disposizioni adottati dal fabbricante devono essere documentati in modo sistematico e ordinato sotto forma di misure, procedure e istruzioni scritte. Questa documentazione relativa al sistema qualità deve permettere un'interpretazione uniforme di programmi, schemi, manuali e rapporti riguardanti la qualità. Detta documentazione deve includere in particolare un'adeguata descrizione:

degli obiettivi di qualità, della struttura organizzativa, delle responsabilità di gestione in materia di qualità dei prodotti;

dei processi di fabbricazione, degli interventi sistematici e delle tecniche di controllo e garanzia della qualità;

degli esami e delle prove che saranno effettuati prima, durante e dopo la fabbricazione con indicazione della frequenza con cui si intende effettuarli;

della documentazione in materia di qualità, quali i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale;

dei mezzi di sorveglianza che consentono il controllo della qualità richiesta e dell'efficacia di funzionamento del sistema qualità.

3.3. L'organismo notificato valuta il sistema qualità per determinare se soddisfa i requisiti di cui al paragrafo 3.2. Esso presume la conformità a tali requisiti dei sistemi qualità che soddisfano la corrispondente norma armonizzata. Nel gruppo incaricato della valutazione deve essere presente almeno un esperto nella tecnologia produttiva oggetto della valutazione. La procedura di valutazione deve comprendere una visita presso gli impianti del fabbricante. La decisione viene notificata al fabbricante. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4. Il fabbricante si impegna a soddisfare gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato ed a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficace. Il fabbricante o il mandatario tengono informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema qualità di qualsiasi prevista modifica del sistema. L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 3.2, o se è necessaria una seconda valutazione. L'organismo notificato comunica la sua decisione al fabbricante. La comunicazione deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

4. Sorveglianza sotto la responsabilità dell'organismo notificato.
- 4.1. La sorveglianza deve garantire che il fabbricante soddisfi tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato.
- 4.2. Il fabbricante consente all'organismo notificato di accedere a fini ispettivi nei locali di fabbricazione, ispezione, prove e deposito fornendo tutte le necessarie informazioni, in particolare:
la documentazione relativa al sistema qualità;
altra documentazione quali i rapporti e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale.
- 4.3. L'organismo notificato svolge periodicamente verifiche ispettive per assicurarsi che il fabbricante mantenga ed utilizzi il sistema qualità e fornisce al fabbricante un rapporto sulle verifiche ispettive effettuate.
- 4.4. Inoltre, l'organismo notificato può effettuare visite senza preavviso presso il fabbricante. In tale occasione, l'organismo notificato può svolgere o far svolgere prove per verificare il buon funzionamento del sistema qualità, se necessario. Esso fornisce al fabbricante un rapporto sulla visita e, se sono state svolte prove, una relazione di prova.
5. Il fabbricante tiene a disposizione delle autorità nazionali per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto:
la documentazione di cui al paragrafo 3.1, secondo trattino;
gli adeguamenti di cui al paragrafo 3.4, secondo capoverso;
le decisioni e relazioni dell'organismo notificato di cui al paragrafo 3.4, ultimo capoverso, e ai paragrafi 4.3 e 4.4.
6. Ogni organismo notificato comunica agli altri organismi notificati le informazioni riguardanti le approvazioni dei sistemi qualità rilasciate o ritirate.

Allegato XI

Verifica su prodotto - (modulo F)

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella comunità, si accerta e dichiara che i prodotti cui sono state applicate le disposizioni del paragrafo 3 sono conformi al tipo oggetto dell'attestato di esame "CE del tipo" e soddisfano i requisiti del presente decreto legislativo.
2. Il fabbricante prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca la conformità dei prodotti al tipo oggetto dell'attestato di esame "CE del tipo" e ai requisiti della direttiva che ad essi si applicano. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura

"CE" su ciascun prodotto e redige una dichiarazione di conformità (vedi allegato VIII).

3. L'organismo notificato procede agli esami e alle prove del caso per verificare la conformità del prodotto ai requisiti del presente decreto legislativo, o mediante controllo e prova di ogni singolo prodotto secondo quanto stabilito al paragrafo 4, o mediante controllo e prova statistici sui prodotti secondo quanto stabilito al paragrafo 5, a scelta del fabbricante.

3.1. Il fabbricante, o il suo mandatario, conserva copia della dichiarazione di conformità per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto.

4. Verifica mediante controllo e prova di ogni singolo prodotto.

4.1. Tutti i prodotti vengono esaminati singolarmente e su di essi vengono effettuate opportune prove, in conformità alla norma o alle norme relative all'art. 6, comma 4, o prove equivalenti per verificarne la conformità al tipo oggetto dell'attestato di esame "CE del tipo" e della direttiva ad essi applicabili.

4.2. L'organismo notificato appone o fa apporre il suo numero di identificazione su ciascun prodotto approvato e redige un attestato di conformità inerente alle prove effettuate.

4.3. Il fabbricante o il suo mandatario deve essere in grado di esibire, a richiesta, gli attestati di conformità dell'organismo notificato.

5. Verifica statistica.

5.1. Il fabbricante presenta i suoi prodotti sotto forma di lotti omogenei e prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca l'omogeneità di ciascun lotto prodotto.

5.2. I prodotti devono essere presentati alla verifica sotto forma di lotti omogenei. Da ciascun lotto viene prelevato un campione a caso. Gli esemplari di un campione vengono esaminati singolarmente e su di essi vengono effettuate opportune prove, in conformità alla norma o alle norme relative all'art. 6, comma 4, o prove equivalenti per verificarne la conformità ai corrispondenti requisiti del presente decreto legislativo e per determinare se si debba accettare o rifiutare il lotto.

5.3. La verifica statistica deve avvenire considerando i seguenti elementi:
metodi statistici utilizzati;

programma di campionamento e sue caratteristiche operative.

Per la valutazione della conformità ai requisiti relativi alle emissioni dei gas di scarico si applica la procedura definita nell'allegato XV.

5.4. Per i lotti accettati, l'organismo notificato appone o fa apporre il suo numero di identificazione su ogni singolo prodotto e redige un attestato di conformità relativo alle prove effettuate. Tutti gli esemplari del lotto possono

essere immessi sul mercato ad eccezione di quelli del campione riscontrati non conformi. Se un lotto è rifiutato, l'organismo notificato o l'autorità competente prende le misure appropriate per evitarne l'immissione sul mercato. Qualora il rifiuto di lotti sia frequente, l'organismo notificato può decidere di sospendere la verifica statistica. Il fabbricante può apporre, sotto la responsabilità dell'organismo notificato, il numero di identificazione di quest'ultimo nel corso della fabbricazione.

5.5. Il fabbricante o il suo mandatario, deve essere in grado di esibire, a richiesta, gli attestati di conformità dell'organismo notificato.

Allegato XII

Verifica di un unico prodotto - (modulo G)

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il fabbricante accerta e dichiara che il prodotto considerato, cui è stato rilasciato l'attestato di cui al paragrafo 2, è conforme ai requisiti del presente decreto legislativo. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura "CE" sul prodotto e redige una dichiarazione di conformità.

2. L'organismo notificato esamina il prodotto e procede alle opportune prove, in conformità della norma o delle norme di cui all'art. 6, comma 4, o a prove equivalenti, per verificarne la conformità ai corrispondenti requisiti del presente decreto legislativo. L'organismo notificato appone o fa apporre il proprio numero di identificazione sul prodotto approvato e redige un attestato di conformità relativo alle prove effettuate.

3. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità del prodotto ai requisiti del presente decreto legislativo, di comprendere il suo progetto, la sua fabbricazione ed il suo funzionamento (vedi allegato IX).

Allegato XIII

Garanzia qualità totale - (modulo H)

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il fabbricante che soddisfa gli obblighi di cui al punto 2 si accerta e dichiara che i prodotti in questione soddisfano i requisiti del presente decreto legislativo. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura "CE" a ciascun prodotto e redige una dichiarazione di conformità. La marcatura "CE" deve essere accompagnata dal numero di identificazione dell'organismo notificato responsabile della sorveglianza. di cui al paragrafo 4.

2. Il fabbricante applica un sistema qualità approvato per la progettazione la fabbricazione, l'ispezione finale ed il collaudo del prodotto secondo quanto specificato al paragrafo 3, ed è soggetto alla sorveglianza di cui al paragrafo 4.

3. Sistema qualità.

3.1. Il fabbricante presenta una domanda di valutazione del suo sistema qualità ad un organismo notificato. La domanda deve contenere:

tutte le informazioni utili sulla categoria di prodotti prevista;

la documentazione relativa al sistema qualità.

3.2. Il sistema qualità deve garantire la conformità dei prodotti ai requisiti del presente decreto legislativo. Tutti i criteri, i requisiti e le disposizioni adottati dal fabbricante devono essere documentati in modo sistematico e ordinato sotto forma di criteri, procedure e istruzioni scritte. Questa documentazione relativa al sistema qualità deve permettere una interpretazione uniforme di programmi, schemi, manuali e rapporti riguardanti la qualità. Detta documentazione deve includere in particolare un'adeguata descrizione:

degli obiettivi di qualità, della struttura organizzativa, delle responsabilità di gestione in materia di qualità di progettazione e di qualità dei prodotti;

delle specifiche tecniche di progettazione, norme incluse, che si intende applicare qualora non vengano applicate pienamente le norme di cui all'art. 6, comma 4, nonché degli strumenti che permetteranno di garantire l'osservanza dei requisiti essenziali di cui all'allegato II;

delle tecniche, dei processi e degli interventi sistematici in materia di controllo e verifica della progettazione, che verranno applicati nella progettazione dei prodotti appartenenti alla categoria in questione;

delle tecniche, dei processi e degli interventi sistematici che si intende applicare nella fabbricazione, nel controllo di qualità e nella garanzia della qualità;

degli esami e delle prove che saranno effettuati prima, durante e dopo la fabbricazione, con indicazione della frequenza con cui si intende effettuarli;

della documentazione in materia di qualità, ad esempio i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale;

dei mezzi di controllo dell'ottenimento della qualità richiesta e dell'efficacia di funzionamento del sistema qualità.

3.3. L'organismo notificato valuta il sistema qualità per determinare se soddisfa i requisiti di cui al paragrafo 3.2. Esso presume la conformità a tali requisiti dei sistemi qualità che soddisfano la corrispondente norma armonizzata (EN29001). Nel gruppo incaricato della valutazione deve essere presente almeno un esperto nella tecnologia produttiva oggetto della valutazione. La

procedura di valutazione deve comprendere una visita valutativa agli impianti del fabbricante. La decisione viene notificata al fabbricante. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4. Il fabbricante si impegna a soddisfare gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato, ed a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficace. Il fabbricante o il suo mandatario tengono informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema qualità di qualsiasi prevista modifica del sistema. L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 3.2 o se è necessaria una seconda valutazione.

L'organismo notificato comunica la sua decisione al fabbricante. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

4. Sorveglianza CE sotto la responsabilità dell'organismo notificato.

4.1. La sorveglianza CE deve garantire che il fabbricante soddisfi tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato.

4.2. Il fabbricante consente all'organismo notificato di accedere a fini ispettivi nei locali di progettazione, fabbricazione, ispezione, prova e deposito fornendo tutte le necessarie informazioni, in particolare:

la documentazione relativa al sistema qualità;

la documentazione prevista dalla sezione "Fabbricazione" del sistema di garanzia della qualità, ad esempio risultati di analisi, calcoli, prove;

la documentazione prevista dalla sezione "Fabbricazione" del sistema garanzia della qualità, quali i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale.

4.3. L'organismo notificato svolge periodicamente verifiche ispettive per assicurarsi che il fabbricante mantenga ed utilizzi il sistema qualità, e fornisce al fabbricante un rapporto sulle verifiche effettuate.

4.4. L'organismo notificato può anche effettuare visite senza preavviso presso il fabbricante, procedendo o facendo procedere in tale occasione, se necessario, a prove atte a verificare il corretto funzionamento del sistema qualità. Esso fornisce al fabbricante un rapporto sulla visita e, se vi è stata prova, un rapporto sulla prova stessa.

5. Il fabbricante, per almeno dieci anni a decorrere dall'ultima data di fabbricazione del prodotto, tiene a disposizione delle autorità nazionali:

la documentazione di cui al paragrafo 3.1, secondo capoverso, secondo trattino;

le modifiche di cui al paragrafo 3.4, secondo capoverso;

le decisioni e i rapporti dell'organismo notificato di cui al paragrafo 3.4, ultimo periodo, e ai paragrafi 4.3 e 4.4.

6. Ogni organismo notificato comunica agli altri organismi notificati le opportune informazioni riguardanti le approvazioni di sistemi qualità rilasciate o ritirate.

Allegato XIV

Garanzia qualità del prodotto - (modulo E)

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il costruttore che soddisfa gli obblighi di cui al punto 2 si accerta e dichiara che i prodotti in questione sono conformi al tipo oggetto dell'attestato "CE del tipo" e soddisfano i requisiti della direttiva ad essi applicabili. Il costruttore o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura CE su ciascun prodotto e redige una dichiarazione scritta di conformità. La marcatura CE deve essere accompagnata dal contrassegno d'identificazione dell'organismo notificato responsabile della sorveglianza di cui al punto 4.

2. Il costruttore deve applicare un sistema di qualità approvato per la verifica e le prove del prodotto finito, secondo quanto specificato al punto 3, e deve essere assoggettato alla sorveglianza di cui al punto 4.

3. Sistema qualità.

3.1. Il costruttore deve presentare una domanda di valutazione del suo sistema qualità per i prodotti interessati a un organismo notificato di sua scelta.

La domanda deve contenere:

tutte le pertinenti informazioni sulla categoria di prodotti considerata;

la documentazione relativa al sistema qualità;

se del caso, la documentazione tecnica relativa al tipo approvato e una copia dell'attestato "CE del tipo".

3.2. In base al sistema qualità, ogni prodotto deve essere esaminato e prove appropriate come stabilito nella norma o nelle norme pertinenti di cui all'art. 6, comma 4, o prove equivalenti, devono essere eseguite per assicurarne la conformità ai requisiti pertinenti fissati dal presente decreto legislativo. Tutti i criteri, i requisiti, le disposizioni adottati dal costruttore devono essere documentati in modo sistematico e ordinato sotto forma di misure, procedure ed istruzioni scritte.

Questa documentazione relativa al sistema qualità deve permettere un'interpretazione uniforme di programmi, schemi, manuali e rapporti riguardanti la qualità.

Detta documentazione deve includere in particolare un'adeguata descrizione:
degli obiettivi di qualità, della struttura organizzativa, delle responsabilità e dei poteri della direzione in materia di qualità dei prodotti;
degli esami e delle prove che saranno effettuati dopo la costruzione;
dei mezzi per controllare l'efficacia di funzionamento del sistema qualità;
della documentazione in materia di qualità, quali rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale.

3.3. L'organismo notificato deve valutare il sistema qualità per determinare se soddisfa i requisiti di cui al punto 3.2.

Esso presume la conformità a tali requisiti dei sistemi qualità che soddisfano la corrispondente norma armonizzata.

Nel gruppo incaricato della valutazione deve essere presente almeno un esperto nella tecnologia del prodotto interessato. La procedura di valutazione deve comprendere una visita degli impianti del costruttore.

La decisione viene notificata al costruttore. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4. Il costruttore deve impegnarsi a soddisfare gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato e a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficace.

Il costruttore o il suo mandatario tengono informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema qualità di qualsiasi prevista modifica del sistema.

L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al punto 3.2 o se è necessaria una seconda valutazione.

L'organismo notificato comunica la sua decisione al costruttore. La comunicazione deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

4. Sorveglianza sotto la responsabilità dell'organismo notificato.

4.1. La sorveglianza deve garantire che il costruttore soddisfi tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato.

4.2. Il costruttore deve consentire all'organismo notificato di accedere a fini ispettivi ai locali di verifica, prova e deposito fornendo tutte le necessarie informazioni, in particolare:

la documentazione relativa al sistema qualità;

la documentazione tecnica;

altre documentazioni quali rapporti e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale.

4.3. L'organismo notificato deve svolgere periodicamente verifiche ispettive per assicurarsi che il costruttore mantenga ed utilizzi il sistema qualità e deve fornire al costruttore un rapporto sulle verifiche ispettive effettuate.

4.4. Inoltre, l'organismo notificato può effettuare visite senza preavviso presso il costruttore. In tale occasione, l'organismo notificato può svolgere o fa svolgere prove per verificare il buon funzionamento del sistema qualità, se necessario. Esso fornisce al costruttore un rapporto sulla visita e, se sono state svolte prove, una relazione di prova.

5. Il costruttore deve tenere a disposizione delle autorità nazionali per almeno 10 anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto:

la documentazione di cui al punto 3.1, secondo comma, terzo trattino;

gli aggiornamenti di cui al punto 3.4, secondo comma;

le decisioni e le relazioni dell'organismo notificato di cui al punto 3.4, ultimo periodo ed ai punti 4.3 e 4.4.

6. Ogni organismo notificato deve comunicare agli altri organismi notificati le informazioni riguardanti le approvazioni dei sistemi qualità rilasciate o ritirate.

Allegato XV

Valutazione della conformità della produzione per quanto riguarda le emissioni di gas di scarico e acustiche

1. La verifica della conformità di una famiglia di motori è effettuata su un campione di motori di serie. Il costruttore decide la dimensione (n) del campione, d'intesa con l'organismo notificato.

2. La media aritmetica X dei risultati ottenuti dal campione è calcolata per ciascun componente regolamentato delle emissioni di gas di scarico e acustiche. La produzione della serie è considerata conforme ai requisiti ("decisione d'autorizzazione") se la condizione seguente è soddisfatta:

$$X + k \cdot S \leq L$$

S è la deviazione standard, dove:

$S^2 = \frac{\sum (x - X)^2}{(n-1)}$

X = media aritmetica dei risultati

x = singoli risultati del campione

L = valore limite appropriato

n = numero di motori nel campione

k = fattore statistico dipendente da n (cfr. tabella)

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

Se $N \leq 20$, $K = 0,860$ (radice quadrata di N)

Allegato XVI

Tabella A

Diritti e compensi per prestazioni e servizi in materia di nautica da diporto

Visite di accertamento e stazzatura navi da diporto di tipo non omologato e rilascio di certificazioni di collaudo e di stazza	300 euro
Visite periodiche ed occasionali navi da diporto	75 euro
Stazzatura o ristazzatura di navi da diporto e rilascio certificazioni	25 euro
Rilascio licenze di navigazione	25 euro
Aggiornamento licenze di navigazione	15 euro
Rilascio certificato d'uso motore	20 euro
Aggiornamento certificato d'uso motore	10 euro
Esame per il conseguimento delle patenti nautiche di categoria A e C	25 euro
Esame per il conseguimento della patente nautica per navi da diporto	100 euro
Iscrizione nei registri di imbarcazioni e navi	30 euro
Rinnovo licenze	25 euro
Trascrizione nei registri di atti relativi alla proprietà e di altri atti e domande per i quali occorre la trascrizione; iscrizione o cancellazione di ipoteche; rilascio estratto dai registri.	20 euro
Copia di un documento	10 euro
Rilascio di un duplicato	25 euro
Autorizzazione alla navigazione temporanea e licenza provvisoria di navigazione	20 euro

Estratto del “Code des Transports” francese (Cinquieme Partie, Livre III, Titre 1er).

Cinquieme Partie: Transport et Navigation Maritime

Livre III: Les Ports Maritime

Titre 1er: Organization des Ports Maritimes

Chapitre 1er : Dispositions communes

Article L5311-1

Les ports maritimes soumis au présent livre sont :

- 1° Les grands ports maritimes, relevant de l'Etat ;
- 2° Les ports maritimes autonomes, relevant de l'Etat ;

3° Les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;

4° Le port de Port-Cros relevant pour son aménagement, son entretien et sa gestion de l'Etablissement public du parc national de Port-Cros.

Article L5311-2

Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un ouvrage d'infrastructure portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes sont soumis aux conditions et procédures prévues aux articles L. 1612-1, L. 1612-2, L. 1612-4 et L. 1612-6. Leur mise en service est soumise aux conditions et procédures prévues aux articles L. 1613-1 et L. 1613-2.

Chapiter II: Grands Ports Maritimes

Section 1 : Création et missions

Article L5312-1

Lorsque l'importance particulière d'un port le justifie au regard des enjeux du développement économique et de l'aménagement du territoire, l'Etat peut créer, par décret en Conseil d'Etat, un établissement public de l'Etat appelé " grand port maritime ".

Article L5312-2

Dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes :

- 1° La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;
- 2° La police, la sûreté et la sécurité, au sens des dispositions du titre III du présent livre, et les missions concourant au bon fonctionnement général du port;
- 3° La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté;
- 4° La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ; il consulte le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur ses programmes d'aménagement affectant les espaces naturels ;
- 5° La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;
- 6° La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;
- 7° L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;
- 8° Les actions concourant à la promotion générale du port.

Article L5312-3

Sous réserve des limitations prévues par l'article L. 5312-4 en ce qui concerne l'exploitation des outillages, le grand port maritime peut exercer, notamment par l'intermédiaire de prises de participations dans des personnes morales, des activités ou réaliser des acquisitions dont l'objet est de nature à concourir, à l'intérieur ou à l'extérieur de sa circonscription, au développement ou à la modernisation du port ou de la place portuaire. Il respecte les enjeux et règles mentionnés à l'article L. 5312-2.

Il peut proposer des prestations à des tiers s'il les réalise déjà pour son propre compte ou si elles constituent le prolongement de ses missions.

Article L5312-4

Le grand port maritime ne peut exploiter les outillages utilisés pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires qu'à titre exceptionnel, après accord de l'autorité administrative compétente et si le projet stratégique mentionné à l'article L. 5312-13 le prévoit. En outre, il ne peut exploiter ces outillages que dans les cas suivants :

1° En régie ou par l'intermédiaire de filiales, à condition qu'il s'agisse d'activités ou de prestations accessoires dans l'ensemble des activités d'outillage présentes sur le port ;

2° Par l'intermédiaire de filiales pour un motif d'intérêt national ; l'autorité administrative notifie au grand port maritime la liste des activités ou des outillages dont le maintien doit être prévu pour ce motif dans le projet stratégique ;

3° Par l'intermédiaire d'une filiale, après échec d'un appel à candidatures organisé en application de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire ;

4° En détenant des participations minoritaires dans une personne morale de droit privé.

Article L5312-5

Les conditions de délimitation à terre et en mer, après enquête, des circonscriptions des grands ports maritimes sont définies par décret en Conseil d'Etat.

La circonscription comprend les accès maritimes et peut englober des ports desservis par ces accès.

Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome, il conserve la même circonscription. Celle-ci peut être modifiée dans les conditions prévues au premier alinéa.

Section 2 : Organisation

Article L5312-6

Le grand port maritime est dirigé par un directoire, sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

Sous-section 1 : Conseil de surveillance

Article L5312-7

Le conseil de surveillance est composé de :

- 1° Cinq représentants de l'Etat ;
- 2° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département ;
- 3° Trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;
- 4° Cinq personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'Etat, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique.

Le conseil de surveillance élit son président. La voix du président est prépondérante en cas de partage égal des voix.

Article L5312-8

Le conseil de surveillance arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce le contrôle permanent de sa gestion.

Un décret en Conseil d'Etat précise les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance. A tout moment, le conseil de surveillance opère les vérifications et les contrôles qu'il juge opportuns et peut se faire communiquer les documents qu'il estime nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Une fois par trimestre au moins, le directoire présente un rapport au conseil de surveillance.

Après la clôture de chaque exercice et dans un délai de six mois, le directoire lui présente, aux fins de vérification et de contrôle, les comptes annuels avant leur certification par au moins un commissaire aux comptes et, le cas échéant, les comptes consolidés accompagnés du rapport de gestion y afférent. Le président du conseil de surveillance invite le président du conseil de développement à présenter les propositions de celui-ci.

Le conseil de surveillance délibère sur le projet stratégique du port mentionné à l'article L. 5312-13.

Sous-section 2 : Directoire

Article L5312-9

Le nombre de membres du directoire est déterminé pour chaque grand port maritime par décret. Le président du directoire est nommé par décret après avis conforme du conseil de surveillance. Les autres membres du directoire sont nommés par le conseil de surveillance sur proposition du président du directoire. La durée du mandat des membres du directoire est fixée par voie réglementaire.

Article L5312-10

Le directoire assure la direction de l'établissement et est responsable de sa gestion.

A cet effet, il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom du grand port maritime. Il les exerce dans la limite des missions définies à la section 1 et sous réserve de ceux qui sont attribués au conseil de surveillance.

Sous-section 3 : Conseil de développement

Article L5312-11

Dans chaque grand port maritime, les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements sont représentés dans un conseil de développement qui est consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.

Sous-section 4 : Conseil de coordination interportuaire

Article L5312-12

Pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables peut être créé par décret.

Ce conseil adopte un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés. Ce document peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens.

Les collectivités territoriales ou leurs groupements responsables de la gestion d'un port maritime faisant partie d'un ensemble géographique pour lequel a été mis en place un conseil de coordination peuvent, à leur demande, être associés à ses travaux.

La composition du conseil de coordination interportuaire, les modalités de désignation de ses membres, ses règles de fonctionnement et les conditions d'élaboration du document de coordination sont déterminés par décret.

Section 3 : Exploitation

Article L5312-13

Pour l'exercice des missions définies à la section 1, le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre. Il doit être compatible avec les orientations nationales en matière de dessertes intermodales des ports et les orientations prévues par le document de coordination mentionné à l'article L. 5312-12, lorsqu'il existe.

Il comporte des documents graphiques indiquant les différentes zones et leur vocation, notamment les zones ayant des enjeux naturels.

Article L5312-14

Les grands ports maritimes, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière de ports maritimes, peuvent mettre en commun des moyens et poursuivre des actions communes.

A cette fin, ils peuvent notamment créer des groupements d'intérêt public dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière, entre eux ou entre un ou plusieurs d'entre eux et une ou plusieurs collectivités publiques, pour conduire, pendant une durée déterminée, des activités de promotion commerciale et d'entretien des accès maritimes. Ces groupements sont soumis au chapitre Ier du titre IV du livre III du code de la recherche.

Section 4 : Dispositions diverses

Article L5312-15

A l'exception des dispositions du chapitre III du présent titre autres que celles des articles L. 5313-11 et L. 5313-12, les règles applicables aux ports autonomes maritimes s'appliquent aux grands ports maritimes pour autant qu'il n'y est pas dérogé par des dispositions spéciales.

Le président du directoire du grand port maritime exerce les attributions dévolues au directeur du port autonome maritime.

Article L5312-16

Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port maritime relevant de l'Etat, l'Etat et, le cas échéant, le port autonome ou l'établissement public délégataire lui remettent les biens immeubles et meubles nécessaires à l'exercice de ses missions autres que ceux relevant du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel. Cette remise est gratuite et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, ni d'aucun droit, taxe, salaire ou honoraires.

Le grand port maritime est substitué de plein droit à l'Etat et, le cas échéant, au port autonome ou à l'établissement public délégataire, dans tous les droits et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts contractés par le port autonome ou le délégataire pour le financement de l'activité déléguée et de ses participations aux travaux maritimes.

Article L5312-17

Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome:

1° Le conseil d'administration exerce les compétences dévolues au conseil de surveillance, et le directeur du port celles dévolues au directoire jusqu'à la mise en place des organes correspondants et pendant un délai qui ne saurait excéder trois mois à compter de la substitution ;

2° Jusqu'à la tenue des élections prévues au chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et pendant un délai qui ne saurait excéder six mois à compter de la substitution, siègent au conseil de surveillance en qualité de représentants du personnel trois membres désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives.

Article L5312-18

Des décrets en Conseil d'Etat déterminent les modalités d'application du présent chapitre. Ils définissent la composition du conseil de développement, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement. Ils fixent les modalités d'élaboration et de révision du projet stratégique et précisent son contenu.

Chapiter III: Ports Autonomes

Section 1: Creation, Modification et Mission

Article L5313-1

L'administration des ports maritimes de commerce, dont l'importance le justifie, est confiée à des établissements publics de l'Etat, dénommés ports autonomes, créés par décret en Conseil d'Etat.

Dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement, chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports.

Article L5313-2

Le port autonome est chargé, à l'intérieur de sa circonscription, des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement, ainsi que de l'exploitation et de l'entretien du port et de ses dépendances.

Il assure la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté. Il est chargé de la police du port et de ses dépendances prévue par les dispositions du titre III.

Il peut être autorisé à créer et à aménager des zones industrielles portuaires ou à participer à une telle création ou à un tel aménagement.

En matière de domanialité et de travaux publics, le port autonome a les mêmes droits et obligations que l'Etat.

Article L5313-3

La circonscription du port est, après enquête, déterminée par décret en Conseil d'Etat.

La circonscription comprend les accès maritimes dans la limite fixée par le même décret. Elle peut englober des ports desservis par ces accès maritimes.

Article L5313-4

Dans le cas où le port autonome est substitué à un port non autonome, les chambres de commerce et d'industrie lui remettent gratuitement les terrains et outillages des concessions et services organisés, dont elles sont titulaires dans l'étendue de la circonscription, les terrains, bâtiments, mobiliers, matériels et approvisionnements nécessaires à la gestion de ses services ou concessions ou tous autres éléments d'actif détenus par les chambres de commerce et d'industrie au titre du compte des droits de port, des services organisés et des concessions.

Les services mentionnés au premier alinéa sont ceux qui sont organisés ou subventionnés pour le sauvetage des navires ou cargaisons, pour la sécurité ou la propreté ou la police et la surveillance des quais et dépendances du port, pour l'exploitation du port et des rades, l'organisation du travail et des œuvres sociales dans le port.

Les dispositions que nécessite la substitution du nouveau régime au régime précédemment en vigueur, notamment en ce qui concerne la remise gratuite au nouvel établissement public, des biens de l'Etat ou du port autonome existant, sont réglées par décret en Conseil d'Etat.

Les remises de biens à l'établissement public ne donnent lieu à aucune imposition. Sous réserve des dispositions des articles L. 5313-11 à L. 5313-13, les remises de biens et le transfert des activités substituent de plein droit le port autonome à l'Etat, aux chambres de commerce et d'industrie, à l'ancien port autonome, dans tous les avantages de même que dans toutes les charges et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts du port autonome ou de ceux contractés par les chambres de commerce et d'industrie pour le financement de leurs concessions et de leurs participations aux travaux maritimes.

Les terrains, surfaces d'eau, ouvrages et outillages ayant, à la date de la remise, le caractère de domanialité publique, le conservent.

Article L5313-5

La fusion de deux ou plusieurs ports autonomes peut être décidée, après enquête effectuée dans ces ports dans les conditions prévues par l'article L.

5313-3.

Le décret prévu par l'article L. 5313-3 est pris en conseil des ministres lorsque le projet de fusion n'a pas recueilli l'accord des deux tiers au moins des membres du conseil d'administration de chaque port autonome. Les règles de fonctionnement et d'administration du nouvel établissement sont fixées par le décret établissant la fusion de ces ports.

Article L5313-6

La dissolution du port autonome peut être prononcée par un décret en Conseil d'Etat, qui fixe les règles de dévolution des biens de l'établissement public supprimé et détermine les mesures rendues nécessaires par la dissolution.

Section 2 : Organisation et fonctionnement

Article L5313-7

L'administration du port est assurée par un conseil d'administration, assisté d'un directeur.

Article L5313-8

Le conseil d'administration est composé pour moitié :

1° De membres désignés par les chambres de commerce et d'industrie et les collectivités territoriales de la circonscription et de représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port ;

2° De membres représentant l'Etat et de personnalités choisies parmi les principaux usagers du port ou désignées en raison de leur compétence dans le domaine des ports, de la navigation maritime, du transport, de l'économie régionale ou générale.

Le conseil d'administration élit parmi ses membres son président. Les représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port sont choisis sur des listes établies par chacune des organisations syndicales les plus représentatives.

Les membres mentionnés au 2° sont nommés par décret.

Article L5313-9

Dans la limite du montant des dépenses d'exploitation et des opérations en capital faisant l'objet des états prévisionnels mentionnés au premier alinéa de l'article L. 5313-10, le conseil d'administration décide des travaux à effectuer et des outillages à mettre en œuvre lorsqu'ils ne bénéficient pas du concours

financier de l'Etat et n'entraînent pas de modification essentielle dans les accès ou ouvrages du port, ainsi que pour l'exploitation.

Le conseil d'administration a notamment le pouvoir de fixer les tarifs maximums et les conditions d'usage pour les outillages qu'il gère lui-même. Il prend, en se conformant à l'article L. 5313-10, les mesures nécessaires pour la création des ressources destinées à couvrir les charges qui lui incombent. Il est consulté sur toutes les questions relevant des divers services publics intéressant le port.

Article L5313-10

Le conseil d'administration du port autonome établit et présente, chaque année, à l'approbation de l'autorité administrative les états prévisionnels relatifs à l'exercice suivant, concernant les dépenses et les recettes de l'exploitation et les opérations en capital.

Les prévisions du compte d'exploitation sont présentées en équilibre pour chaque exercice. Au cas où les ressources existantes ne seraient pas suffisantes pour couvrir la totalité des charges d'exploitation, l'autorité compétente peut créer d'office les ressources nouvelles nécessaires.

Article L5313-11

Sous réserve des dispositions prévues par l'article L. 5313-12, le personnel du port autonome est soumis au code du travail.

Le personnel des concessions d'outillage public des chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port autonome, en service à la date de création de ce dernier, est intégré dans les services correspondants du port autonome, sans que puisse être diminuée la garantie qui lui était attribuée au même moment en ce qui concerne les conditions d'emploi, de rémunération et de retraite.

Article L5313-12

Les fonctionnaires mis à la disposition de l'administration du port pour occuper des emplois dans ses services peuvent être placés dans la position de détachement ou, à leur demande, dans la position hors cadres prévue par le chapitre V de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat et de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale. Tout membre du personnel ouvrier affilié au régime de retraite des ouvriers des établissements industriels de l'Etat, qui passe au service du port autonome, a la faculté d'opter entre le maintien de son affiliation et son rattachement au régime du personnel du port autonome.

Article L5313-13

Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre IV: Ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements

Article L5314-1

La région est compétente pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de commerce.

Elle est compétente pour aménager et exploiter les ports maritimes de pêche qui lui sont transférés.

Article L5314-2

Le département est compétent pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de pêche.

Il est compétent pour aménager et exploiter les ports maritimes de commerce qui lui sont transférés.

Article L5314-3

Les ports maritimes départementaux existant au 1er janvier 2005 peuvent, sur demande du département et après accord du conseil régional, être transférés à la région. A compter de la date du transfert, la région est substituée au département dans les droits et obligations à l'égard des tiers afférents au domaine et aux biens transférés, sans que cette substitution puisse porter atteinte aux droits que les délégataires tiennent des délégations en cours.

Une convention conclue entre la région et le département délimite les emprises des ports, détermine les modalités du transfert de compétence, de transfert et de mise à disposition des moyens, notamment de personnels, et prévoit le versement à la région de la dotation générale de décentralisation au titre des ports maritimes de commerce et de pêche, conformément aux dispositions de l'article L. 1614-8 du code général des collectivités territoriales.

Article L5314-4

Les communes ou, le cas échéant, les communautés de communes, les communautés urbaines ou les communautés d'agglomération, sont compétentes pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes dont l'activité principale est la plaisance.

Elles sont également compétentes pour aménager et exploiter les ports maritimes de commerce et de pêche qui leur sont transférés. Toutefois, les compétences exercées par d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales sur les ports maritimes dont l'activité principale est la plaisance ne peuvent être transférées aux communes ou, le cas échéant, aux communautés de communes, aux communautés urbaines ou aux communautés d'agglomération, sans l'accord exprès de ces autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales.

Le département ou un syndicat mixte peut également, à la demande d'une commune ou, le cas échéant, d'une communauté de communes, créer, aménager et exploiter un port maritime dont l'activité principale est la plaisance.

Article L5314-5

Les compétences des collectivités territoriales définies aux articles L. 5314-1 à L. 5314-4 peuvent être exercées par un groupement de collectivités territoriales ou de leurs groupements.

Article L5314-6

Lorsque le transfert de compétences relatif à un port a été réalisé avant le 17 août 2004, l'Etat procède, à la demande de la collectivité territoriale intéressée, au transfert à titre gratuit des dépendances du domaine public du port.

Article L5314-7

Les règles relatives à la création, à l'aménagement, à l'entretien et à la gestion des ports maritimes de commerce et de pêche de Corse sont fixées par l'article L. 4424-22 du code général des collectivités territoriales.

Article L5314-8

Par dérogation aux articles L. 5314-1, L. 5314-2, L. 5314-4, L. 5314-5 et L. 5314-11, en l'absence de schéma de mise en valeur de la mer ou de chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer au sein du schéma de cohérence territoriale, les décisions de création et d'extension de port sont prises par le préfet sur proposition de la collectivité territoriale intéressée et après avis du ou des conseils régionaux concernés.

Article L5314-9

Lorsqu'un port relevant de l'Etat a fait l'objet d'un transfert de compétences au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales, la convention alors conclue ou l'arrêté du représentant de l'Etat dans le département pris en l'absence d'une telle convention précise les conditions dans lesquelles sont mis gratuitement à la disposition de l'Etat les installations et aménagements nécessaires au fonctionnement des services chargés de la police et de la sécurité.

Article L5314-10

L'Etat peut conclure avec la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales compétent des contrats d'objectifs portant notamment sur le financement d'infrastructures, la sûreté et la sécurité portuaires.

Article L5314-11

Par dérogation aux dispositions des articles L. 5314-1, L. 5314-2 et L. 5314-4, l'Etablissement public du parc national de Port-Cros est compétent pour aménager, entretenir et gérer les installations portuaires de Port-Cros, dans le respect des missions assignées au parc.

Estratto del "Code des Ports Maritimes" francese.

Partie législative

Livre II : Droits de port et de navigation.

Titre Ier : Droits de port.

Chapitre 1er : Dispositions communes.

Article L211-3-1

*Modifié par Ordonnance n°2000-916 du 19 septembre 2000 - art. 1 (V) JORF
22 décembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002*

Créé par Loi n°2000-1207 du 13 décembre 2000 - art. 57

Par dérogation aux dispositions des articles L. 211-1 à L. 211-3, la commune de Saint-Barthélemy peut fixer et percevoir une taxe sur les débarquements de passagers par voie maritime, dont le montant est fixé par délibération du conseil municipal dans la limite de 4,57 euros par passager, pour financer l'amélioration des installations portuaires.

Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat

Livre Ier : Création, organisation et aménagement des ports maritimes civils relevant de la compétence de l'Etat.

Titre II : Ports non autonomes de commerce et ports de pêche relevant de la compétence de l'Etat.

Chapitre Ier : Organisation.

Article R*121-1

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 12 JORF 11
septembre 1999*

La gestion des ports non autonomes de commerce ou de pêche relevant de la compétence de l'Etat est assurée par le directeur du port, dont les fonctions sont exercées par le directeur départemental de l'équipement ou le directeur du service spécialisé du ministère chargé des ports maritimes dans le département où sont situées les principales installations de ces ports.

NOTA :

Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*121-2

Créé par Décret n°2003-920 du 22 septembre 2003 - art. 1 JORF 27 septembre 2003

Le directeur du port établit, pour des périodes successives de trois années, le cas échéant en concertation avec d'autres ports de la même façade maritime, un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison permettant de répondre aux besoins des navires utilisant le port.

Un arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de l'environnement définit le contenu et les modalités d'élaboration de ces plans, qui comportent notamment le recensement des besoins et des installations utilisables, les procédures de réception et le système de tarification.

Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison est approuvé, après avis du conseil portuaire, par le préfet du département où se situent les installations principales du port. En cas de modification significative des conditions d'exploitation du port ayant des répercussions sur les besoins en installations portuaires de réception des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison, le plan est mis à jour et approuvé dans les mêmes conditions que le plan initial.

NOTA :

Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*121-3

Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 12 JORF 11 septembre 1999

Le directeur du port est chargé d'établir, en ce qui concerne la gestion et toutes les affaires intéressant la bonne exploitation du port, la coordination nécessaire avec tous les services et organismes publics locaux dépendant du ministère chargé des ports maritimes ou d'autres départements ministériels, ou placés sous leur tutelle.

Les conditions dans lesquelles s'exerce cette coordination sont précisées par des arrêtés conjoints du ministre chargé des ports maritimes et de chacun des ministres intéressés.

NOTA :

Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*121-4

Modifié par Décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 - art. 87 (V)

Le directeur du port réunit en tant que de besoin, dans des conférences dont il leur communique à l'avance l'ordre du jour, selon le cas : des représentants des services publics, des chambres de commerce et d'industrie territoriales, des concessionnaires d'outillage public, des organisations professionnelles participant à l'exploitation du port, ou des usagers du port.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*121-5

Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 12 JORF 11 septembre 1999

Le directeur du port est consulté par l'administration des affaires maritimes et, s'il y a lieu, par celle de la marine nationale, sur les instructions générales ou particulières qui concernent les services de pilotage et de remorquage exerçant leur activité dans le port, ses accès ou ses rades et qui sont susceptibles d'avoir

une incidence sur l'économie portuaire (qualité et coût des services), ou sur la gestion du port (sécurité générale, police et accidents), même lorsque cette consultation n'a pas été prévue par un texte particulier.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*121-6

Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 12 JORF 11 septembre 1999

Le directeur du port dresse chaque année un relevé de la situation financière du port présentant, dans la forme arrêtée conjointement par le ministre de l'économie et des finances, le ministre chargé des ports maritimes et le ministre chargé du commerce, les résultats de l'exercice précédent et les prévisions pour l'exercice suivant en ce qui concerne :

- d'une part, les dépenses de toute nature relatives à l'établissement, l'entretien et l'exploitation du port ;
- d'autre part, les recettes fournies par chacune des taxes et redevances frappant les navires, les marchandises et les outillages divers installés dans le port pour les besoins du trafic.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Chapitre II : Aménagement.

Section 1 : Travaux.

Article R*122-1

Modifié par Décret n°2007-397 du 22 mars 2007 - art. 2 (V)

La prise en considération des avant-projets des travaux de construction, d'extension et de modernisation des ports non autonomes de commerce et de

pêche de l'Etat et l'autorisation de ces travaux sont prononcées par décision du préfet.

Toutefois, les décisions mentionnées au premier alinéa sont prises par le ministre chargé des ports maritimes lorsqu'elles portent sur des travaux réalisés dans les ports principaux métropolitains, entraînant une modification substantielle dans les accès ou ouvrages du port ou dont le coût total est supérieur à 15 millions de francs, ce montant (valeur 1999) étant indexé sur un indice fixé par arrêté ministériel. Les ports principaux sont ceux figurant sur une liste établie par arrêté du ministre chargé des ports maritimes.

L'autorisation vaut, s'il y a lieu, autorisation au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement ; dans ce cas, elle doit respecter les règles de fond prévues par ce code et fixer les prescriptions nécessaires à la protection des intérêts mentionnés à l'article L. 211-1 dudit code. L'autorisation peut donner lieu à des arrêtés complémentaires pris dans les formes prévues par les articles R. 214-17 et R. 214-19 du code de l'environnement.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*122-2

Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 14 JORF 11 septembre 1999

La décision prenant en considération l'avant-projet indique s'il y a lieu ou non de procéder à l'instruction et, dans la négative, s'il y a lieu ou non à consultation du conseil portuaire.

NOTA :

Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*122-4

Modifié par Décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 - art. 87 (V)

I.-Le dossier d'instruction comporte l'étude d'impact définie à l'article R. *122-3 du code de l'environnement lorsque le coût total des travaux de construction ou d'extension excède le montant fixé à l'article R. *122-8 du même décret.

Le dossier d'instruction comporte également l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret.

En outre, lorsqu'il y a lieu, le dossier :

- mentionne la ou les rubriques de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement, dont relèvent les travaux ;

- comporte le document prévu aux articles R. 214-6 et R. 214-32 du code de l'environnement. Si l'étude d'impact fournit les informations requises, elle tient lieu de ce document.

II.-L'instruction, menée par le directeur du port, comprend les formalités ci-après qui sont effectuées simultanément :

1° Consultation du conseil portuaire ;

2° Consultation des collectivités et des services locaux intéressés ;

3° Consultation du concessionnaire, lorsqu'il n'est pas maître d'ouvrage ;

4° Consultation de la chambre de commerce et d'industrie territoriale compétente, lorsqu'elle n'est pas le concessionnaire ;

5° Consultation, s'il y a lieu, de la commission nautique dont les conditions de fonctionnement sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de la marine nationale, du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de la marine marchande. La grande commission nautique est consultée sur les opérations comportant une modification des ouvrages extérieurs du port ou des chenaux d'accès ; la commission nautique locale est consultée dans les autres cas ;

6° Consultation le cas échéant de la commission régionale pour l'amélioration des conditions de débarquement des produits de la pêche (CORECODE) ;

7° Instruction mixte, conformément à la réglementation en vigueur ;

8° Enquête publique s'il y a lieu.

Dans le cas où les travaux envisagés sont soumis aux procédures prévues les articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement, l'instruction est menée simultanément avec celle prévue par les articles R. 214-6 à R. 214-56 dudit code.

III.-Le délai imparti aux collectivités, établissements publics, commissions et services consultés en application des 1°,2°,3°,4° et 5° du II du présent article pour faire connaître leur avis est de deux mois à compter du jour où ils y sont invités.L'absence de réponse dans ce délai vaut avis favorable.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*122-6

Modifié par DÉCRET n°2014-1635 du 26 décembre 2014 - art. 4

En cas d'expropriation pour cause d'utilité publique, il est procédé simultanément à l'instruction prévue à l'article R. *122-2 et à l'enquête publique dans les formes prévues pour les enquêtes préalables à une déclaration d'utilité publique régies par le titre Ier du livre Ier du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Section 2 : Exploitation.

Sous-section 1 : Concession.

Article R*122-7

Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 15 JORF 11 septembre 1999

La réalisation, totale ou partielle, et l'exploitation d'outillages mis à la disposition du public dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche

de l'Etat peuvent faire l'objet de concessions accordées à des collectivités publiques, à des établissements publics ou à des entreprises privées.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*122-8

Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 15 JORF 11 septembre 1999

La concession d'outillage public donne lieu à une convention assortie d'un cahier des charges, qui doit respecter un cahier des charges type approuvé par décret en Conseil d'Etat pris sur la proposition conjointe des ministres chargés des ports maritimes, du budget et du domaine.

Les concessions d'outillage public dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche de l'Etat sont accordées :

a) Par décret en Conseil d'Etat revêtu du contreseing du ministre chargé des ports maritimes et, le cas échéant, du ministre dont relève l'établissement public concessionnaire, s'il y a lieu à déclaration d'utilité publique prononcée par décret en Conseil d'Etat ;

b) Par arrêté signé par le ministre chargé des ports maritimes et, le cas échéant, par le ministre dont relève l'établissement public concessionnaire pour les ports principaux figurant sur la liste mentionnée au deuxième alinéa de l'article R. *122-1, ou lorsqu'il y a lieu à déclaration d'utilité publique prononcée par arrêté ministériel ;

c) Par arrêté du préfet dans les autres cas. Lorsque le cahier de charges de la concession comporte des dérogations au cahier des charges type, celles-ci doivent préalablement être autorisées par le ministre chargé des ports maritimes et, le cas échéant, par le ministre dont relève l'établissement public concessionnaire ; l'absence de réponse des ministres dans le délai de deux mois suivant la réception la plus tardive de la demande vaut autorisation.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er

janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*122-9

Modifié par Décret n°2014-551 du 27 mai 2014 - art. 21

La demande de concession d'outillage public dans un port non autonome de commerce ou de pêche de l'Etat est instruite par le directeur du port.

Le préfet transmet, dans les cas prévus aux a et b de l'article R. *122-8, la demande accompagnée de son rapport au ministre chargé des ports maritimes, qui décide si le projet doit être pris en considération. Dans les autres cas, la décision de prendre en considération le projet est prise par le préfet.

Si le projet est pris en considération, le directeur du port mène l'instruction dans les conditions prévues aux II et III de l'article R. *122-4. Le montant de la redevance pour occupation du domaine public de l'Etat fixé par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques ou à Saint-Pierre-et-Miquelon, par le directeur des finances publiques est mentionné dans le dossier d'instruction.

Lorsque la concession doit être accordée par un décret en Conseil d'Etat ou par un arrêté ministériel, le préfet transmet, dès l'issue de l'instruction, le dossier accompagné de son rapport au ministre chargé des ports maritimes. Ce dernier, s'il estime devoir donner une suite au projet, le soumet, le cas échéant, au ministre de qui relève la collectivité publique ou l'établissement intéressé.

Dans les cas prévus au c de l'article R. *122-8, le directeur du port transmet, dès l'issue de l'instruction, le dossier accompagné d'un rapport au préfet pour qu'il statue.

Lorsque la concession n'est pas accordée par un décret en Conseil d'Etat, le ministre chargé des ports maritimes, ou le préfet dans les cas prévus au c de l'article R. *122-8, peut, par sa décision de prendre en considération le projet, limiter les consultations à celles des collectivités publiques et services locaux intéressés, du conseil portuaire et de la commission nautique s'il y a lieu.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*122-10

Modifié par Décret n°2007-397 du 22 mars 2007 - art. 2 (V)

Les concessionnaires d'outillage public dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche de l'Etat ont le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues au II de l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 2122-1 à L. 2122-19 du code général de la propriété des personnes publiques.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Sous-section 2 : Outillages privés.

Article R*122-11

Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 15 JORF 11 septembre 1999

Les outillages qu'une entreprise entend mettre en place et qui sont nécessaires à ses propres besoins font l'objet d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public.

NOTA :

Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*122-12

Modifié par Décret n°2014-551 du 27 mai 2014 - art. 21

Les autorisations d'outillage privé avec obligation de service public sont accordées, après instruction, par un arrêté du préfet ou, si l'outillage est compris dans les limites d'une concession, par le concessionnaire après accord du préfet qui est réputé acquis en l'absence de réponse dans le délai de deux mois suivant la réception de la demande.

La demande d'autorisation est instruite, selon le cas, soit par le directeur du port qui la communique au directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques ou à Saint-Pierre-et-Miquelon, au directeur des finances publiques en vue de la fixation du montant de la redevance pour occupation du domaine public de l'Etat, soit par le concessionnaire. En cas de travaux, l'instruction est menée dans les conditions prévues par les articles R. *122-4 et R. *122-9.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Sous-section 3 : Dispositions relatives aux tarifs.

Article R*122-14

Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 15 JORF 11 septembre 1999

Les tarifs et conditions d'usage des outillages publics concédés ou afferlés et des outillages privés lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre de l'obligation de service public sont institués selon la procédure définie par les articles R. *122-8 à R. *122-12. Ils figurent en annexe au cahier des charges qui doit prévoir que leur modification est opérée selon la procédure prévue à l'article R. *122-15.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*122-15

Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 15 JORF 11 septembre 1999

La modification des tarifs et conditions d'usage est précédée :

- de l'affichage des dispositions projetées pendant quinze jours dans les endroits du port principalement fréquentés par les usagers ;
- de la consultation du conseil portuaire.

Ces opérations sont effectuées à la diligence du directeur du port, simultanément ou successivement.

Le conseil portuaire fait connaître son avis dans le délai d'un mois à compter de la saisine.

Dans le délai de quinze jours suivant la date la plus tardive d'achèvement des formalités de l'affichage ou de la consultation du conseil portuaire, le directeur du port transmet au préfet les projets de tarifs et les résultats de l'instruction accompagnés de son avis.

Les tarifs et conditions d'usage projetés sont applicables quinze jours après leur transmission au préfet si, dans ce délai, le préfet n'a pas fait connaître son opposition.

Sauf confirmation, par le ministre chargé des ports maritimes, dans le délai d'un mois suivant l'opposition du préfet, cette opposition est levée de plein droit à l'expiration dudit délai.

Aucune proposition de modification des tarifs et conditions d'usage n'est recevable avant l'expiration du délai de trois mois suivant la mise en application des tarifs et conditions précédents.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*122-16

Modifié par Décret n°2001-566 du 29 juin 2001 - art. 3 JORF 30 juin 2001

Dans les ports de pêche, les redevances d'usage des installations d'outillage concédé peuvent être fixées en pourcentage de la valeur du poisson et autres produits pêchés, d'origine animale, débarqués dans le port.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*122-17

Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 15 JORF 11 septembre 1999

Lorsque le cahier des charges ou l'autorisation d'outillage privé le prévoit, les procédures prévues aux articles R. *122-15 et R. *122-16 ne sont pas applicables aux tarifs spéciaux dits "tarifs d'abonnement" ou "tarifs contractuels". Les projets de tarifs spéciaux sont alors communiqués au préfet et sont réputés homologués à l'expiration d'un délai de quinze jours en l'absence d'opposition de sa part.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Titre IV : Conseil portuaire et comité de pilotage stratégique.

Chapitre 1er : Rôle et fonctionnement du conseil portuaire.

Article R*141-1

Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 17 JORF 11 septembre 1999

Un conseil portuaire est institué dans les ports non autonomes relevant de la compétence de l'Etat.

Le conseil portuaire est compétent pour émettre un avis, dans les conditions prévues au présent code, sur les affaires du port qui intéressent les personnes morales et physiques concernées par son administration, et notamment les usagers.

NOTA :

Décret n° 2009-620 du 6 juin 2009 article 1 : Les dispositions réglementaires instituant les commissions administratives à caractère consultatif dont la liste est annexée au présent décret sont prorogées pour une durée de cinq ans (Conseil portuaire - ports non autonomes des départements d'outre-mer relevant de l'Etat).

Décret n° 2014-589 du 6 juin 2014 article 1 : Les commissions consultatives sont renouvelées pour une durée d'un an à compter du 8 juin 2014 (Conseil portuaire - ports d'intérêt national relevant de la compétence de l'Etat).

Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*141-2

Modifié par Décret n°2003-920 du 22 septembre 2003 - art. 1 JORF 27 septembre 2003

Le conseil portuaire est obligatoirement consulté sur les objets suivants :

- 1° La délimitation administrative du port et ses modifications ;
- 2° Le budget prévisionnel du port, les décisions de fonds de concours du concessionnaire ;
- 3° Les tarifs et conditions d'usage des outillages, les droits de port ;
- 4° Les avenants aux concessions et concessions nouvelles ;
- 5° Les projets d'opérations de travaux neufs ;
- 6° Les sous-traités d'exploitation ;
- 7° Les règlements particuliers de police et les dispositions permanentes relatives à la police des surfaces encloses prévues à l'article R. *341-5 du présent code.
- 8° Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison.

Il est fait chaque année au conseil portuaire un rapport général sur la situation du port et son évolution sur le plan économique, financier, social, technique et administratif.

Ce rapport, présenté par le préfet, est complété de toutes observations jugées utiles par le représentant du concessionnaire.

A ce rapport sont annexés les comptes rendus d'exécution des budgets de l'exercice précédent et de l'exercice en cours.

Le conseil portuaire reçoit régulièrement communication des statistiques portant sur le trafic du port établies par le préfet et le concessionnaire.

NOTA : Décret n° 2009-620 du 6 juin 2009 article 1 : Les dispositions réglementaires instituant les commissions administratives à caractère consultatif dont la liste est annexée au présent décret sont prorogées pour une durée de cinq ans

(Conseil portuaire - ports non autonomes des départements d'outre-mer relevant de l'Etat).

Décret n° 2014-589 du 6 juin 2014 article 1 : Les commissions consultatives sont renouvelées pour une durée d'un an à compter du 8 juin 2014 (Conseil portuaire - ports d'intérêt national relevant de la compétence de l'Etat).

Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*141-3

Modifié par Décret 2001-566 2001-06-29 art. 3 III, IV JORF 30 juin 2001

Modifié par Décret n°2001-566 du 29 juin 2001 - art. 3 JORF 30 juin 2001

Le fonctionnement du conseil portuaire obéit aux règles suivantes :

1° Le conseil portuaire se réunit au moins deux fois par an ; ses séances ne sont pas publiques ; toutefois, il peut entendre toute personne qu'il juge utile ;

2° Il est convoqué par son président quinze jours au moins avant la date prévue pour sa réunion. Il peut être convoqué sans condition de délai à la demande du préfet, ou d'un concessionnaire ou des deux tiers des membres du conseil ; dans ce cas, la convocation doit intervenir dans les cinq jours suivant la réception de la demande par le président.

Les questions dont l'inscription à été demandée par le préfet, l'un des concessionnaires ou la moitié des membres du conseil sont portées à l'ordre du jour.

L'ordre du jour est annexé à la convocation. Les documents correspondants sont communiqués au plus tard huit jours avant la réunion du conseil portuaire;

3° Le conseil portuaire ne peut délibérer valablement que si deux tiers au moins de ses membres sont présents ou représentés. En l'absence dûment constatée du quorum, le conseil portuaire est à nouveau convoqué et peut délibérer valablement quel que soit le nombre des membres présents. Les avis sont pris à la majorité absolue des voix des membres présents ou représentés. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante ;

4° Un membre du conseil peut se faire représenter soit par un suppléant désigné dans les mêmes conditions et en même temps que les membres titulaires, soit, à défaut, par un autre membre du conseil appartenant à la même catégorie. Chacun ne peut recevoir qu'un seul mandat ;

5° Lorsque l'avis n'est pas émis dans un délai de deux mois à compter de la saisine du conseil, il est réputé favorable.

NOTA :

Décret n° 2009-620 du 6 juin 2009 article 1 : Les dispositions réglementaires instituant les commissions administratives à caractère consultatif dont la liste est annexée au présent décret sont prorogées pour une durée de cinq ans (Conseil portuaire - ports non autonomes des départements d'outre-mer relevant de l'Etat).

Décret n° 2014-589 du 6 juin 2014 article 1 : Les commissions consultatives sont renouvelées pour une durée d'un an à compter du 8 juin 2014 (Conseil portuaire - ports d'intérêt national relevant de la compétence de l'Etat).

Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*141-4

Modifié par Décret n°2001-566 du 29 juin 2001 - art. 3 JORF 30 juin 2001

La durée des mandats des membres du conseil portuaire est de cinq ans.

Lorsqu'un membre titulaire décède, démissionne ou perd la qualité en raison de laquelle il était désigné, il est remplacé pour la durée du mandat restant à courir par un membre désigné dans les mêmes conditions.

Le mandat des membres du conseil portuaire est renouvelable.

Les fonctions de membre du conseil portuaire sont gratuites.

Lorsqu'un membre du conseil portuaire, autre que les représentants élus des personnels, s'abstient sans motif légitime de se rendre à trois réunions consécutives, il peut être déclaré démissionnaire par le préfet. Il est remplacé, pour la durée du mandat restant à courir, par un membre désigné selon les modalités prévues à l'article R. 142-1.

NOTA : Décret n° 2009-620 du 6 juin 2009 article 1 : Les dispositions réglementaires instituant les commissions administratives à caractère consultatif dont la liste est annexée au présent décret sont prorogées pour une durée de cinq ans (Conseil portuaire - ports non autonomes des départements d'outre-mer relevant de l'Etat).

Décret n° 2014-589 du 6 juin 2014 article 1 : Les commissions consultatives sont renouvelées pour une durée d'un an à compter du 8 juin 2014 (Conseil portuaire - ports d'intérêt national relevant de la compétence de l'Etat).

Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Chapitre II : Composition du conseil portuaire.

Article R*142-1

Modifié par Décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 - art. 87 (V)

Dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche relevant de la compétence de l'Etat, le conseil portuaire est composé comme suit :

1° Un représentant du concessionnaire ou, le cas échéant, de chacun des concessionnaires d'outillage public du port ;

2° Un membre désigné en son sein par chacune des assemblées délibérantes de la région, du ou des départements, de la ou des communes où sont implantées les principales installations portuaires ;

3° Un représentant désigné au sein du comité syndical par le syndicat intercommunal compétent en matière d'urbanisme pour la zone où est situé le port, lorsqu'il existe ;

4° Un représentant désigné en son sein par chacun des conseils municipaux sur le territoire desquels s'étend le port, sans préjudice des dispositions du 2° ;

5° Des membres représentant certains personnels concernés par la gestion du port, à savoir :

a) Un membre du personnel du service maritime ;

b) Un membre du personnel du concessionnaire ou, le cas échéant, de chacun des concessionnaires d'outillage public du port ;

c) Un membre représentant les ouvriers dockers du port.

Les représentants des personnels et des ouvriers dockers du port sont désignés par le préfet sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives ;

6° Dans les ports de commerce :

Huit membres représentant les usagers du port, choisis parmi les catégories énumérées à l'article R. 142-5 (1°) et désignés comme suit :

a) Quatre membres désignés par le préfet ;

b) Quatre membres désignés par la chambre de commerce et d'industrie territoriale ;

7° Dans les ports de pêche :

Huit membres représentant les usagers du port, choisis parmi les catégories énumérées à l'article R. 142-5 (2°) et désignés comme suit :

a) Trois membres désignés par le préfet ;

b) Cinq membres désignés par le comité local des pêches.

Les membres du conseil portuaire sont nommés par arrêté du préfet.

Le préfet ou son représentant assiste de droit aux séances du conseil portuaire.

La première séance du conseil portuaire a lieu sur convocation du préfet. Au cours de cette séance le conseil élit son président.

Le secrétariat du conseil est assuré par le directeur du port. Le président du conseil portuaire peut lui déléguer sa signature pour la convocation aux réunions.

NOTA :

Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*142-2

Modifié par Décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 - art. 87 (V)

Lorsque la chambre de commerce et d'industrie territoriale n'est pas concessionnaire, le conseil portuaire est complété par un représentant de celle-ci.

Dans les ports contigus à un port militaire, un officier désigné par le préfet maritime ou, dans les départements d'outre-mer, par l'officier général commandant supérieur des forces armées complète le conseil portuaire.

NOTA :

Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*142-3

Modifié par Décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 - art. 87 (V)

Dans les ports où se pratiquent simultanément au moins deux des trois activités de commerce, de pêche et de plaisance il peut être constitué un conseil portuaire unique composé dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles R. *142-1 et R. *142-2 sous réserve des dispositions suivantes :

Le nombre des représentants des usagers est porté à dix dans les ports où se pratiquent deux activités et à douze dans ceux où se pratiquent trois activités.

Le préfet détermine le nombre de sièges revenant à chaque catégorie d'usagers, compte tenu de l'importance respective de chaque activité.

Les représentants des usagers sont choisis parmi les catégories mentionnées à l'article R. *142-5, à raison de :

Un tiers au plus, désigné par le préfet ;

Les autres membres désignés, selon l'activité représentée, par la chambre de commerce et d'industrie territoriale, le comité local des pêches et le comité local des usagers permanents des installations portuaires de plaisance constitué dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article R. *622-3 ; ce dernier est réuni au moins une fois par an par le préfet ou son représentant.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*142-4

Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 17 JORF 11 septembre 1999

Des sections permanentes peuvent être créées au sein des conseils portuaires constitués en vertu des dispositions de l'article R. *142-3 pour chacune des activités de pêche, de commerce et de plaisance.

Les sections permanentes instruisent, en vue de leur examen par le conseil portuaire, les affaires propres à une activité particulière ainsi que celles qui leur sont confiées par le conseil ou par le président.

Les sections sont présidées par le président du conseil portuaire ou par un membre délégué à titre permanent à cet effet.

Les sections permanentes comportent tous les usagers désignés au titre de l'activité concernée, et en nombre au plus égal, des membres choisis par le président parmi les autres catégories de membres.

NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R*142-5

Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 17 JORF 11 septembre 1999

1° Les catégories d'usagers, au titre des activités de commerce, parmi lesquelles doivent être désignés certains membres du conseil portuaire sont les suivantes : principales entreprises industrielles, commerciales et agricoles des régions desservies par le port, armements, agences des compagnies de navigation, professionnels de la marine marchande tels que capitaines de navires, pilotes et marins de la marine marchande, entreprises de transports terrestres, sociétés concessionnaires d'outillages publics, entreprises de services portuaires, et notamment entreprises de manutention maritime, de transit, de consignation, d'exploitation d'entrepôt public des douanes, courtiers maritimes.

2° Les catégories d'usagers, au titre des activités de pêche, parmi lesquelles doivent être désignés certains membres du conseil portuaire sont les suivantes : armateurs à la pêche, patrons, marins pêcheurs, ostréiculteurs, mytiliculteurs, conchyliculteurs, mareyeurs, usiniers et autres professions appelées à être représentées aux comités locaux des pêches maritimes ainsi que les consommateurs.

3° Les catégories d'usagers, au titre des activités de plaisance, parmi lesquelles doivent être désignés certains membres du conseil portuaire sont les suivantes : navigateurs de plaisance, services nautiques, construction, réparation, associations sportives et touristiques liées à la plaisance.

NOTA :

Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Estratto della legge spagnola “Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”.

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren,

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley:

Preámbulo

1

La dispersión de la legislación vigente en los ámbitos de la gestión portuaria y el tráfico marítimo, cuya antigüedad, en algunos casos se remonta al siglo XIX, unido, en cuanto al régimen portuario, a la promulgación de una nueva legislación de carácter tributario y, sobre todo, de la nueva Ley de Costas y su Reglamento, modificadoras de la regulación y régimen jurídico de los bienes que, clasificados como dominio público marítimo-terrestre estatal, constituyen el soporte sobre el que se ha establecido el servicio portuario, plantea la necesidad de abordar la regulación de los puertos para lograr un texto normativo que armonice su contenido con el resto del Ordenamiento jurídico y delimite el campo competencial del Estado en esta materia.

La Constitución en sus artículos 148.1.6. y 149.1.20. atribuye a las Comunidades Autónomas determinadas competencias en materia de puertos, las cuales han sido asumidas en sus respectivos Estatutos, unidas a las transferencias en el proceso de traspaso de competencias del Estado obligan a concretar los bienes e instalaciones portuarias sobre los que el Estado ostenta la titularidad o ejerce sus competencias, clarificando al propio tiempo, el régimen jurídico de la ocupación de los bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal que la construcción o ampliación de los puertos de competencia autonómica requiera.

Tanto cada puerto individual, así como el conjunto de todos ellos, considerado como un sistema portuario, son, sin duda, unidades económicas y de prestación de servicios de una importancia notable, que exigen una amplia autonomía de

gestión, agilidad y procedimientos desburocratizados, y la aplicación de sistemas empresariales actualizados de contabilidad, estadística y control de gestión. Todo esto es muy difícil de conseguir con la rígida estructura de la Administración pública, y es por tanto necesario crear Entidades públicas de gestión, que desarrollen su actividad de acuerdo con reglas y procedimientos empresariales.

En este sentido, el 86 por 100 del total de las importaciones y el 68 por 100 de las exportaciones españolas, en toneladas (1990), pasan por los puertos, lo que da una idea de su importancia estratégica económica. Es fundamental por tanto dotarlos de una organización capaz de garantizar una gestión eficaz en un sector como es el del transporte, intensivo en capital, y donde el tiempo es un factor económico y de competencia destacado.

Si la Resolución sobre Política Portuaria, adoptada por el Parlamento Europeo en noviembre de 1988, contiene recomendaciones de autonomía de gestión portuaria, de competencia entre puertos marítimos y de cobertura de costes por transferencia a los usuarios, la entrada en vigor del Mercado Unico Europeo el 1 de enero de 1993, plantea un reto a los puertos españoles y a sus sistemas de transportes terrestre:

Llegar a ser considerados por el transporte internacional como una adecuada puerta de entrada de Europa.

Todos estos objetivos y planteamientos se resumen en una exigencia creciente de que se consiga una gestión desburocratizada y eficaz en los puertos, a lo que se pretende dar respuesta desde esta Ley, dotando al conjunto del sistema portuario español que depende de la Administración del Estado, de un marco institucional adecuado que permita lograr los niveles deseados de eficacia en la gestión y en la prestación de los servicios portuarios demandados.

En cuanto a la marina mercante, España, por su historia, su realidad socio-económica, su situación y configuración geográfica -tiene 7.880 kilómetros de costa entre el territorio peninsular, los dos archipiélagos y las ciudades de Ceuta y Melilla, con un equipamiento numeroso e importante de puertos comerciales, pesqueros y deportivos-, considera que la marina mercante y el transporte marítimo son vitales para su desarrollo económico, necesitándose, además, que los poderes públicos presten una constante atención a la salvaguardia de nuestro ambiente marino y realice una actuación precisa en materia de navegación de cabotaje.

El sector del transporte marítimo aporta anualmente al PIB específico de transportes, aproximadamente, un 19 por 100, equivalente a unos 230.000 millones de pesetas, que vienen a ser un 1,1 por 100 de PIB nacional, generando un empleo directo de 35.000 personas (25.000 embarcadas y 10.000 en tierra), e indirecto que se estima en 110.000 puestos de trabajo, incluyendo construcción naval, industria auxiliar, servicios al sector, etc.

Además, en el comercio exterior, la flota civil española realizó, en 1990, un 27,6 por 100 de las importaciones y 12,8 por 100 de las exportaciones, produciendo una balanza deficitaria de fletes marítimos que, en 1988, supuso unos ingresos de 74.931 millones de pesetas y unos pagos de 138.672 millones.

En este orden de ideas, puede afirmarse que España es un país en el que no cabe vivir de espaldas al mar. La marina mercante y el transporte marítimo nacional desempeñan un papel de primerísima relevancia para la adecuada atención de las necesidades socio-económicas de los ciudadanos, por lo que no puede sino apreciarse la existencia de un interés público en la adecuada dimensión, calidad y estructura de aquélla y en la eficacia y eficiencia de éste.

Dicho interés público exige una normativa reguladora de la actividad de la marina mercante y que permita que el transporte marítimo sea eficaz, esto es, que actúe sobre situaciones reales y vigentes en cada momento, por lo que su ordenamiento legal debe adaptarse a los constantes cambios de todo orden que el transcurso del tiempo va produciendo en una actividad económica tan singular como lo es el transporte marítimo.

La hasta ahora vigente legislación reguladora de la marina mercante y del transporte marítimo data en sus normas básicas de 1956, año en que se promulga la Ley de ordenación y renovación de la flota mercante, y a la que sucedieron numerosas disposiciones, la mayoría de carácter reglamentario, que han tratado, de forma asistemática y dispersa, de hacer frente a las nuevas necesidades y situaciones que se han ido produciendo desde la fecha citada hasta nuestros días, período en el que se han producido profundísimos cambios que han afectado a los aspectos técnico, económico, social y político del transporte marítimo. Asimismo, la adaptación de esas normas, promulgadas algunas de ellas hace más de medio siglo, a las nuevas exigencias derivadas del ordenamiento constitucional y del acervo normativo comunitario, hacían que la revisión general de las mismas fuera una tarea auténticamente inaplazable.

Por ello, la Ley que ahora se promulga supone una profunda modernización de la legislación marítima nacional, posibilitando el tránsito desde un modelo autoritario e intervencionista a otro liberal en cuanto a la ordenación de los tráficos, pero social en cuanto a los mecanismos precisos para garantizar los intereses generales. En efecto, la Ley sienta las bases que permiten la gradual implantación, con las correcciones que resulten necesarias, de las reglas del mercado en una actividad empresarial que tradicionalmente había sido objeto de una fuerte protección e intervención administrativa. Las Empresas marítimas, tanto públicas como privadas, podrán operar en un marco más moderno y flexible, pero también tendrán que afrontar el reto de la competitividad en el entorno comunitario, para lo cual se precisa una exigente adecuación gradual a la demanda del transporte marítimo, cada vez más exigente y selectiva.

2

En los desaparecidos Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, se ha venido trabajando desde hace varios años en la elaboración de borradores de textos legales que tenían por objeto, respectivamente, la regulación de la gestión de los Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Una vez creado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes e integradas, por tanto, en un mismo Departamento, las competencias del Estado en materia de puertos y de marina mercante, pareció razonable tanto por un criterio de economía legislativa, como por tratarse de competencias y actividades relacionadas, el integrar ambos borradores en una Ley única, denominada de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La función de los puertos como intercambiadores de modos de transporte marítimos y terrestres, no es sin duda ajena al funcionamiento de la marina mercante si se tiene en cuenta que la existencia de la actividad marítima es la razón de ser de los puertos y que desde éstos tiene la Administración marítima que actuar estableciendo los controles necesarios que garanticen el correcto desarrollo de su actividad.

El hecho de que se produzca alguna modificación respecto de la situación precedente en el reparto de competencias que se asignan a las Autoridades Portuarias y Marítimas, y la conveniencia de que la distribución de funciones

quede debidamente matizada y clarificada, tienen debida respuesta en la utilización de un texto legal único.

La política de la marina mercante y del transporte marítimo, no se limita, lógicamente, al espacio físico portuario, sino que se extiende a lo que el legislador ha denominado «zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción», e incluso fuera de ellas cuando regula un sector de actividad económica que actúa o puede actuar en todas las aguas navegables.

El tratamiento unificado de las políticas portuarias y marítimas, que la Ley conlleva, supone una ruptura con modelos precedentes y sin duda garantizará la necesaria coordinación entre ambos ámbitos y la actuación armónica de Autoridades Portuarias y Marítimas. Con todo, existen notables diferencias entre las funciones marítimas y las responsabilidades portuarias, por lo que se establece una diferente estructura administrativa para cada ámbito.

3

A) En el ámbito de la gestión portuaria, constituye el objeto primordial de la Ley el establecimiento del modelo de organización y explotación del sistema portuario de titularidad estatal.

A la vista de la experiencia acumulada desde la promulgación de la Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, se ha preferido eliminar las rigideces propias de la función y estructura administrativa, para hacer compatible la prestación del servicio encomendado al Estado con los principios de eficiencia, agilidad y flexibilidad propios de la gestión empresarial que en los puertos se debe desarrollar.

En España, la larga tradición histórica de dependencia estatal del demanio portuario, se ha visto consolidada y reafirmada en el texto constitucional, que atribuye la competencia sobre los puertos de interés general, que en general coinciden con los que desarrollan actividades comerciales, a la Administración del Estado, y los de refugio, deportivos y en general los no comerciales a las Comunidades Autónomas, zanjando así un debate teórico que no encuentra una respuesta definitiva en el derecho comparado.

Las características de los servicios portuarios, cuyo objetivo fundamental es asegurar la transferencia de mercancías entre medios de transporte terrestre y marítimos, en condiciones de eficacia, economía, rapidez y seguridad, y las

experiencias de gestión habidas en todo el mundo, y también en España, han conducido a que los textos y organizaciones especializados se pronuncien, en general, de entre los diversos modelos posibles de gestión, por la descentralización en lo que se refiere a la gestión global de los servicios portuarios.

La fórmula más habitualmente recomendada en la actualidad para la gestión de puertos públicos, es la creación de una Entidad pública con autonomía de gestión, dotada de personalidad jurídica y presupuesto propios, y gestionada con criterios de eficacia y empresariales. Esta Autoridad Portuaria puede otorgar en concesión o por medio de contratos la explotación de ciertos servicios especializados, para los que pueda carecer de la rapidez, la especialización y el estímulo necesarios.

La Ley contempla un único modelo de gestión portuaria basado en unas Entidades públicas denominadas Autoridades Portuarias (denominación acuñada internacionalmente para los órganos de gestión de los puertos), con autonomía de gestión superior a la de los actuales Puertos Autónomos, y objetivos y procedimientos de gestión empresariales en sustitución de los Organismos Autónomos del Estado, excesivamente rígidos o burocratizados para las necesidades portuarias.

Se trata de Entidades públicas con características, estructura y competencias semejantes a los actuales Puertos Autónomos, las ventajas de cuyo régimen se han podido experimentar durante más de veinte años de funcionamiento simultáneo con el de las Juntas de Puertos, y cuya gestión será coordinada y controlada por el Ente Público Puertos del Estado, que asume el papel de un «holding», situado bajo la dependencia y directrices del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Se asignan como competencias de la Autoridad Portuaria las que actualmente tienen los Puertos Autónomos y Juntas de Puerto, completadas con las de gestión de las operaciones marítimas portuarias y de las funciones de prácticos, amarradores y remolcadores, que se definen como servicios portuarios y que tienen notable incidencia técnica y económica en la explotación portuaria. Estas competencias son ejercidas actualmente por las Comandancias Militares de Marina y pasarán a ser desarrolladas por las Autoridades Portuarias, como órganos de gestión de las actividades marítimas portuarias.

Actualmente el cantil o borde del muelle es la línea divisoria de competencias entre los organismos portuarios y las Comandancias de Marina, que desarrollan respectivamente, las atribuidas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en materia de puertos y de marina mercante.

Se ha estimado más adecuado para el sistema de Puertos del Estado la adopción del principio de gestión unitaria para todas las actividades portuarias marítimas y terrestres, de modo que se concentran en la Autoridad Portuaria todas las competencias y responsabilidades relativas a la gestión de los servicios de los puertos, tanto si se prestan en la zona terrestre como en la zona marítima del puerto y sin perjuicio de otras competencias administrativas que, ejerciéndose en el puerto por los distintos órganos competentes, no tienen directa relación con la gestión y explotación de la Entidad portuaria. Es ésta una aportación importante de la Ley desde el punto de vista del usuario y de la eficacia en la gestión de las operaciones.

Se crea un Ente público denominado Puertos del Estado con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario y funciones de «holding» sobre las Autoridades Portuarias, que se pueden resumir en la fijación de directrices y objetivos de gestión, en la asignación de recursos y apoyos financieros, el control de gestión y la determinación de sistemas unificados de información y contabilidad, la planificación global de inversiones y la propuesta de designación de los altos responsables de dichas Autoridades Portuarias. Se trata de dar una respuesta ágil y eficaz en el desarrollo de una labor de supervisión, coordinación y control de unas Autoridades Portuarias que se conciben como entes públicos de gestión empresarial.

Todo ello sin perjuicio, obviamente, de las competencias que le corresponden al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, al de Economía y Hacienda y al Gobierno en la gestión de los puertos.

La coexistencia actual de una estructura laboral en algunos puertos, con una estructura funcional en los órganos centrales de control de gestión, establece una indeseable compartimentación, impidiendo el trasvase de personal y de experiencias de los órganos de gestión periféricos a los centrales y viceversa. Por ello se estructura el Ente público con características empresariales y laborales semejantes a las Autoridades Portuarias.

Por otra parte, la necesidad de disponer, para la gestión de un «holding» que factura anualmente del orden de 75.000 millones de pesetas, de personal con

experiencia en la gestión empresarial y profesionales de diferente formación, hace recomendable abrirse al mercado laboral sin las limitaciones que, para este tipo de especializaciones, puede significar el tener que ceñirse a las normas reguladoras de la función pública.

Desde el punto de vista económico-financiero, se introducen variaciones importantes, como son:

- Financiación del Ente público Puertos del Estado a partir de los recursos generados por el conjunto del sistema portuario. Este planteamiento responde a un principio general de atribución sectorial de la totalidad de los costes de su gestión, y de establecimiento de una contabilidad que permita conocer la totalidad de los costes generados por el desarrollo de la actividad.

- La consolidación de un Fondo de Compensación, con destino a inversiones del conjunto del sistema portuario, ya creado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 1985, y que ha demostrado su utilidad para aprovechar al máximo la capacidad de autofinanciamiento del conjunto del sistema portuario, reduciendo la necesidad de acudir a subvenciones y transferencias a cargo de los Presupuestos Generales del Estado, y como instrumento de una política globalizadora y racionalizadora del sistema portuario, considerado en su conjunto como una unidad económica.

- La definición de las tarifas por servicios portuarios prestados directamente por las autoridades portuarias como recursos de Derecho privado, en sustitución del anterior carácter de precios públicos que venía planteando problemas de rigidez y de adaptabilidad para su necesaria utilización como instrumentos de gestión portuaria.

- Los cánones por concesiones y autorizaciones se definen como precios públicos, de acuerdo con el contenido de la Ley de Tasas y Precios Públicos.

B) En lo que se refieren al régimen de la marina mercante, las líneas directrices que informan el texto son las siguientes:

- a) Delimitación de las competencias marítimas del Estado, concretando la definición de conceptos establecidos en la Constitución, Estatutos de Autonomía y en la legislación vigente:

- Marina mercante.

- Transporte marítimo.
- Flota civil española.
- Empresa naviera.
- Régimen de las navegaciones (interior, de cabotaje, exterior y extranacional).
- Aguas situadas en las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

b) La consolidación del proceso de unificación y, en todo caso, la armonización o aproximación de los sistemas y legislaciones marítimas europeas -impulsado por el Acta Unica- obliga a un nuevo redimensionamiento de las estructuras socio-económicas, también en el sector marítimo, para abordar la realización efectiva del Mercado Unico Interior en 1993.

c) Supresión de ciertas trabas administrativas existentes en el sector marítimo, dentro del principio de la libertad de Empresa en el marco de la economía de mercado, matizado por las exigencias de la economía general, el de la defensa de los usuarios y el de la subordinación de la riqueza a los intereses generales del país, recogidos en los artículos 38, 51 y 128 de la Constitución Española.

La Ley establece los requisitos para que los buques puedan ser registrados y abanderados en España y, con ello, para obtener la nacionalidad española, inspirándose al respecto en el liberal principio de la residencia o domicilio de los sujetos titulares, sin exigencias relativas a la nacionalidad.

En cuanto a la nacionalidad de los miembros de la dotación de nuestros buques mercantes, se ha previsto también la incidencia de la libre circulación de los trabajadores en el seno del Mercado Común.

La Ley deroga expresamente el conjunto de leyes prohibitivas o restrictivas de la importación o exportación de buques, estableciendo la libertad de su comercio exterior en consonancia con la liberalización que ha venido impuesta en el ámbito intracomunitario y en el de los países EFTA como consecuencia de nuestra integración a las Comunidades Europeas.

d) Reorganización y modernización de la Administración marítima, tanto a nivel central (Dirección General de la Marina Mercante) como a nivel periférico (Capitanías Marítimas), en concordancia con la necesaria

especialización que demanda la complejidad técnica del tráfico marítimo civil. La creación de las Capitanías Marítimas como nuevos órganos periféricos, de carácter exclusivamente civil, supone la cesación de la delegación de funciones marítimas civiles que venían ejerciendo las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina y la definitiva separación de la gestión administrativa de la marina civil y de la marina de guerra.

e) Creación de una sociedad estatal denominada «Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima», que asume la prestación de determinados servicios que demandan mayor libertad de gestión, tales como la seguridad y el salvamento marítimo o la lucha contra la contaminación.

f) Creación de un Registro especial de buques y Empresas navieras adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y con sede en las islas Canarias, que posibilite la competitividad de nuestras Empresas navieras a través de una serie de medidas homologables a las existentes en Registros similares de países miembros de la CEE.

g) Finalmente, se regula a la luz de los principios constitucionales y la doctrina consolidada del Tribunal Constitucional, la potestad sancionadora de la Administración en el ámbito de la marina civil, con derogación de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, y establecimiento de un régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito marítimo, en tres órdenes que atienden al bien jurídico afectado: La seguridad marítima; el tráfico marítimo, y la contaminación del medio marino producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

La estructura de la Ley es la siguiente:

- En un título preliminar de disposiciones generales se recogen las definiciones de los conceptos básicos que sirven para delimitar las competencias del Estado en materia de puertos y de marina mercante.
- Los títulos I y II se refieren a las competencias en materia de puertos, centrándose el primero en la organización que se crea para el desarrollo de las mismas, y el segundo en la regulación de la gestión del dominio público portuario.

- El título III se refiere a la marina mercante y a la organización de la Administración que la regula.
- El título IV establece las bases legales de un régimen de policía que incluye la gestión portuaria y la de la marina mercante.
- Un conjunto de disposiciones adicionales, transitorias, una disposición derogatoria, disposiciones finales y un anexo completan el texto de la Ley.

Título preliminar

Disposiciones generales

Capítulo I

Objeto de la Ley

Artículo 1. Objeto de la Ley.

Es objeto de la presente Ley:

- Determinar y clasificar los puertos e instalaciones marítimas que sean competencia de la Administración del Estado.
- Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos.
- Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.
- Establecer el marco normativo de la marina mercante.
- Regular la Administración propia de la marina mercante y la organización portuaria estatal.
- Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la marina mercante y en el portuario de competencia estatal.

Capítulo II

De los puertos e instalaciones marítimas

Artículo 2. Puertos marítimos: Concepto.

1. A los efectos de esta Ley, se denomina puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

2. Para su consideración como puertos deberán disponer de las siguientes condiciones físicas y de organización:

a) Superficie de agua, de extensión no inferior a media hectárea, con condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas, naturales u obtenidas artificialmente, para el tipo de buques que hayan de utilizar el puerto y para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.

b) Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque, que permitan la aproximación y amarre de los buques para realizar sus operaciones o permanecer fondeados, amarrados o atracados en condiciones de seguridad adecuadas.

c) Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.

d) Infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico que aseguren su enlace con las principales redes de transporte.

e) Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad.

3. Se entiende por tráfico portuario las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

4. Los puertos marítimos pueden ser comerciales o no comerciales.

5. Asimismo, los puertos marítimos pueden ser considerados de interés general en atención a la relevancia de su función en el conjunto del sistema portuario español.

6. Son instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

Artículo 3. Puertos comerciales.

1. Son puertos comerciales los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas.

2. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques.

3. A los efectos exclusivos de esta Ley, no tienen la consideración de actividades comerciales portuarias:

a) Las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio público de estiba y desestiba.

b) El atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos y militares.

c) Las operaciones de carga y descarga que se efectúen manualmente, por no estar justificada económicamente la utilización de medios mecánicos.

d) La utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas en este apartado.

4. No son puertos comerciales, a los efectos de esta Ley:

- a) Los puertos pesqueros, que son los destinados exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento.
- b) Los destinados a proporcionar abrigo suficiente a las embarcaciones en caso de temporal, siempre que no se realicen en él operaciones comerciales portuarias o éstas tengan carácter esporádico y escasa importancia.
- c) Los que estén destinados para ser utilizados exclusiva o principalmente por embarcaciones deportivas o de recreo.
- d) Aquellos en los que se establezca una combinación de los usos a que se refieren los apartados anteriores.

5. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Hacienda, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Sanidad y Consumo y de Trabajo y Seguridad Social autorizará en los puertos estatales la realización de operaciones comerciales.

En los puertos de competencia autonómica la realización de operaciones comerciales deberá contar con informe favorable de los Ministerios señalados en el párrafo anterior, por lo que se refiere al tráfico marítimo y seguridad de la navegación y, en su caso, a la existencia de adecuados controles aduaneros, de sanidad y de comercio exterior.

6. Los puertos comerciales que dependan de la Administración del Estado integrarán en la unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio. Asimismo podrán incluir en su ámbito espacios destinados a otras actividades no comerciales cuando éstas tengan carácter complementario de la actividad esencial, o a equipamientos culturales o recreativos, certámenes feriales y exposiciones, siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario.

Artículo 4. Instalaciones marítimas.

Son instalaciones marítimas los embarcaderos marítimos, las instalaciones de varada y de reparación naval, y otras obras o instalaciones similares que, ocupando espacios de dominio público marítimo-terrestre, no incluidos en las

zonas de servicio de los puertos, se destinen al transbordo de mercancías, pasajeros o pesca, siempre que no cumplan con los requisitos establecidos en los artículos anteriores para ser considerados como puertos marítimos, y que en la fecha de entrada en vigor de esta Ley no sean de competencia de las Comunidades Autónomas.

2. Su construcción, autorización, gestión y policía se sujetarán al régimen de utilización del dominio público marítimo-terrestre establecido en la normativa de costas.

Artículo 5. Puertos de interés general.

1. Son puertos de interés general los que figuran en el anexo de la presente Ley clasificados como tales por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.
- b) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.
- c) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.
- d) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- e) Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

2. El cambio de clasificación de un puerto por alteración de las circunstancias a que se refiere el apartado anterior se realizará por el Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y previa la tramitación del correspondiente expediente, con audiencia de la Comunidad Autónoma respectiva y, en su caso, de las demás Comunidades Autónomas que resulten afectadas de forma relevante por la zona de influencia comercial del puerto, así como de los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio de éste.

3. La pérdida de la condición de interés general comportará el cambio de su titularidad a favor de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que ésta haya asumido las competencias necesarias para ostentar dicha titularidad.

Capítulo III

De la marina mercante

Artículo 6. Marina mercante.

1. A los efectos de esta Ley se considera marina mercante:

- a) La actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.
- b) La ordenación y el control de la flota civil española.
- c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.
- d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practica y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.
- e) El salvamento marítimo, en los términos previstos en el artículo 87.
- f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.
- g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.
- h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.
- i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.

j) La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar.

k) Cualquier otro servicio marítimo atribuido por Ley a la Administración regulada en el capítulo III del título III de esta Ley.

2. No se considera marina mercante la ordenación de la flota pesquera, en los ámbitos propios de la pesca y de la ordenación del sector pesquero, ni la actividad inspectora en estos mismos ámbitos.

Artículo 7. Zonas y tipos de navegación.

1. Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

- Son aguas interiores españolas, a los efectos de esta Ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial, incluyéndose en ellas los ríos, lagos y las aguas continentales.

- Es mar territorial aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.

- Es zona contigua la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

- Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscienta millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquélla.

2. La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.

- Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores españolas.

- Navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

- Navegación exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.

- Navegación extranacional es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

3. La navegación, en función de sus condiciones de prestación, puede clasificarse en regular y no regular.

- Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.

- Navegación no regular es la que no está incluida en los términos del apartado anterior.

4. Tendrán el carácter de navegaciones de interés público aquellas que se consideren precisas para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales de la Península, de ésta con los territorios españoles no peninsulares y de éstos entre sí.

Corresponde al Gobierno la determinación de las mencionadas navegaciones.

Artículo 8. Flota civil y plataformas fijas.

1. A efectos de esta Ley se considera flota civil española:

a) La flota mercante nacional.

b) La flota pesquera nacional.

c) Los buques de recreo y deportivos nacionales.

d) Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores.

2. Se entiende por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

3. Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o de explotación de recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazado sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él.

5. La presente Ley será de aplicación a la flota civil española, así como a las plataformas fijas situadas en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

También serán de aplicación las disposiciones de esta Ley a los buques civiles extranjeros que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho Internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad.

6. Reglamentariamente se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente Ley respecto de los buques afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión del contrabando.

Artículo 9. Empresas navieras.

Se entiende por empresario o Empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

Título I

De la organización portuaria del Estado

Capítulo I

Organización, planificación y gestión de los Puertos del Estado

Sección 1.ª Competencias

Artículo 10. Competencias estatales.

Corresponde a la Administración del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.) de la Constitución, la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general, clasificados de acuerdo con lo previsto en la presente Ley.

Artículo 11. Puertos e instalaciones gestionadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Las competencias que a la Administración del Estado corresponden en virtud de lo señalado en el artículo anterior serán ejercidas en los puertos e instalaciones de carácter civil por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, de acuerdo con lo previsto en la presente Ley y sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones o Departamentos de la Administración del Estado.

Artículo 12. Otros puertos e instalaciones dependientes de la Administración del Estado.

1. Los puertos, bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar y zonas militares portuarias quedan fuera del ámbito de aplicación de esta Ley.

Los espacios de dominio público afectados quedan reservados a la Administración del Estado, ejerciéndose las competencias propias de ésta por el Ministerio de Defensa.

2. El Ministerio de Defensa ejercerá, asimismo, las competencias que le corresponden en virtud de lo previsto por la legislación de zonas e instalaciones de interés para la defensa nacional.

Artículo 13. Reserva de zonas.

La Administración del Estado podrá reservarse espacios de dominio público marítimo-terrestre, con destino a las instalaciones navales y zonas portuarias que sean precisas para el cumplimiento de los fines que la legislación vigente atribuye a la Guardia Civil, que quedarán excluidas del ámbito de aplicación de esta Ley.

Sección 2.ª Naturaleza y delimitación del dominio público portuario

Artículo 14. Naturaleza de los bienes portuarios.

1. Las aguas marítimas, terrenos, obras e instalaciones fijas de los puertos de competencia de la Administración del Estado, son bienes de dominio público portuario estatal.

2. Se considera dominio público portuario estatal el dominio público marítimo-terrestre afecto a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal.

3. El dominio público marítimo-terrestre ocupado por un puerto de competencia de una Comunidad Autónoma mantiene su titularidad estatal, si bien tiene la condición de adscrito a dicha Comunidad.

4. La adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las Comunidades Autónomas no devengará canon a favor de la Administración del Estado. Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en el dominio público marítimo-terrestre adscrito devengarán el correspondiente canon de ocupación a favor de la Administración del Estado.

Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en los puertos e instalaciones portuarias estatales que les fueran transferidos y figuran expresamente relacionados en los correspondientes Reales Decretos de traspasos en materia de puertos, no devengarán el canon de ocupación en favor de la Administración del Estado a que se refiere el párrafo anterior.

Artículo 15. Zona de servicio en puertos de competencia estatal.

1. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes delimitará en los puertos de competencia estatal una zona de servicio que incluirá las superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de sus actividades, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.

2. La delimitación de la zona de servicio se hará, a propuesta de la autoridad portuaria, a través de un plan de utilización de los espacios portuarios que incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de dichos usos.

La aprobación del plan de utilización de los espacios portuarios corresponderá al Ministro de Obras Públicas y Transportes, previo informe de Puertos del Estado, de la Dirección General de Costas y de las administraciones urbanísticas sobre los aspectos de su competencia, que deberán emitirse en el plazo de un mes, desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa. Esta aprobación llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.

3. Cuando la delimitación incluya terrenos y bienes patrimoniales de la Administración del Estado destinados a usos y finalidades distintas, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes lo someterá a informe del Ministerio de Economía y Hacienda, que se entenderá favorable si transcurren tres meses desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa, quedando dichos bienes afectados a la Entidad portuaria correspondiente.

4. Con carácter previo a la aprobación de los planes de utilización de los espacios portuarios o a su modificación sustancial se emitirán informes por el Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, y por el Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional.

También informarán, con carácter previo, en lo que se refiere a los aspectos de sus respectivas competencias, las Administraciones Públicas con competencias en materia de pesca en aguas interiores y ordenación del sector pesquero y, en su caso, de industria, construcción naval y deportes.

Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

5. Aprobada la delimitación de la zona de servicio, el texto íntegro del acuerdo de aprobación se publicará en el «Boletín Oficial» de la Comunidad Autónoma correspondiente.

6. Dentro de la zona de servicio de los puertos comerciales podrán realizarse, además de las actividades comerciales portuarias, las que correspondan a Empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan, o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto, de conformidad con las determinaciones de la ordenación del espacio portuario y del planeamiento urbanístico aplicable.

7. La superficie de agua incluida en la zona de servicio se subdividirá en dos zonas:

- Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y de reviro, donde no existan éstos.

- Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que abarcará las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo, subsidiarias del puerto correspondiente y sujetas a control tarifario de la Autoridad Portuaria.

Artículo 16. Espacios portuarios de competencia autonómica.

1. Los espacios de dominio público marítimo-terrestre que sean necesarios para el ejercicio por las Comunidades Autónomas de las competencias que les correspondan estatutariamente en materia de puertos deberán ser objeto de adscripción por la Administración del Estado.

2. La ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica o la construcción de nuevos puertos de su competencia, deberán

contar con el informe favorable del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El informe versará sobre la delimitación del nuevo dominio público estatal susceptible de adscripción, sobre la posible afección de los usos previstos en esos espacios a la protección del dominio público marítimo-terrestre, y las medidas necesarias para garantizar dicha protección. El incumplimiento de este requisito esencial implica la nulidad de la aprobación del proyecto correspondiente.

3. La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y, en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria, que se formalizará mediante un acta suscrita por representantes de ambas Administraciones.

4. En la regulación de las adscripciones será de aplicación la legislación de costas.

Artículo 17. Zona de servicio en puertos gestionados en régimen concesional.

La zona de servicio de un puerto otorgado en concesión estará compuesta por el dominio público cuya ocupación ha sido autorizada y los espacios de titularidad particular incorporados a él en virtud de lo dispuesto en el título concesional.

Sección 3.ª Planificación, proyectos y construcción

Artículo 18. Consideración urbanística de los puertos.

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.

2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.

b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Artículo 19. Obras a realizar en el dominio público portuario.

1. Las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio portuario. Para la constatación de este requisito deberán someterse a informe de la Administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.

2. En el caso de que no se haya aprobado el plan especial a que se refiere el número anterior, las obras de superestructura e instalaciones que realicen las

Autoridades Portuarias en el dominio público de su competencia deberán ser compatibles con los planes de utilización de los espacios portuarios.

3. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en dominio público portuario por las Autoridades Portuarias no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1, b), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

Artículo 20. Construcción de nuevos puertos.

1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal exigirá la previa aprobación del correspondiente proyecto y de los estudios complementarios por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

2. Los proyectos de construcción se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental de acuerdo con la legislación aplicable.

Igualmente, se someterán a informe de los Ministerios de Defensa, de Economía y Hacienda, de Industria, Comercio y Turismo sobre los aspectos de sus respectivas competencias, y del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en el caso que se prevean actividades pesqueras.

La Comunidad Autónoma y los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio del puerto emitirán informes en relación con sus competencias de ordenación del territorio y urbanismo. Asimismo, la Comunidad Autónoma emitirá informe en relación con sus competencias sobre pesca en aguas interiores y ordenación del sector pesquero.

Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

Artículo 21. Ampliación o modificación de puertos.

1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por Puertos del Estado.

2. Los proyectos de ampliación que modifiquen sustancialmente la configuración y los límites exteriores de los puertos estatales deberán incluir un estudio de impacto ambiental y se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental cuando por la importancia de la actuación sean susceptibles de modificar o alterar, de forma notable, el medio ambiente.

3. Para la modificación o ampliación de puertos, podrán realizarse obras de dragado o de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación que superen los niveles exigibles por la normativa aplicable de calidad de las aguas marinas.

4. Los dragados para la obtención de materiales que se realicen fuera de la zona interior de las aguas del puerto, con destino a rellenos portuarios, deberán ser autorizados por la Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima y de la Dirección General de Costas.

Los vertidos de productos procedentes de obras portuarias de dragado deberán ser autorizadas por la Autoridad Marítima, previo informe de la Dirección General de Costas.

Ambas solicitudes deberán ir acompañadas de los informes, análisis o estudios necesarios que permitan valorar los efectos de la actuación sobre la sedimentología litoral y la biosfera submarina, así como, en su caso, la capacidad contaminante de los vertidos.

5. La Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo al otorgamiento de las autorizaciones a que se refiere el apartado anterior, y a la aprobación de obras nuevas o de modificación de las existentes, cuando éstas supongan la construcción de nuevos diques o escolleras fuera de la zona interior de las aguas del puerto.

Artículo 22. Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación.

1. La aprobación técnica de los proyectos llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal. A tal efecto, en cada proyecto deberá figurar la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados no incluidos en el dominio público portuario, con su descripción material.

2. Asimismo, la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente por la autoridad competente para la aprobación del proyecto original, con los mismos requisitos señalados en el número anterior.

3. En los puertos de competencia estatal corresponderá al Ministro de Obras Públicas y Transportes la declaración de urgencia para la ocupación de los bienes y derechos afectados por obras de las Autoridades Portuarias.

Sección 4.ª Gestión del sistema portuario

Artículo 23. Gestión global e individual.

La Administración del Estado asume la gestión de los puertos de su competencia, desarrollándose la misma en el ámbito de cada puerto por la respectiva Autoridad Portuaria y correspondiendo la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario a Puertos del Estado.

Capítulo II

Del Ente público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias

Sección 1.ª Del Ente público Puertos del Estado

Artículo 24. Denominación y naturaleza.

1. Se crea, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con la denominación «Puertos del Estado», un Ente de Derecho Público, de los previstos en el apartado 5 del artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

Corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la aprobación del plan anual de objetivos de Puertos del Estado, establecer el sistema para su seguimiento y, sin perjuicio de otras competencias, ejercer el control de eficacia de la Entidad de acuerdo con la normativa vigente.

Reglamentariamente, se establecerán los instrumentos y procedimientos oportunos para el ejercicio de dichas competencias.

2. El Ente público Puertos del Estado, que tendrá personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el Ordenamiento le atribuya, y se regirá por lo dispuesto en esta Ley, en las normas que la desarrollen y en cuantas otras le sean de aplicación.

En materia de contratación, Puertos del Estado habrá de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del Ente y homogeneización del sistema de contratación en el sector público.

3. Los actos dictados por Puertos del Estado en el ejercicio de sus funciones públicas, y en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de los ingresos públicos, y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía econ económico-administrativa.

4. El asesoramiento jurídico, la defensa y la representación en juicio del Ente público podrá ser encomendada a los Abogados del Estado integrados en los Servicios Jurídicos del Estado, mediante convenio en el que se determinará la compensación económica a abonar, la cual generará crédito en los servicios correspondientes del Ministerio de Justicia.

Artículo 25. Objetivos generales.

A Puertos del Estado se le encomiendan los siguientes objetivos generales, bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Obras Públicas y Transportes:

- a) La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal.
- b) La mejora permanente de la eficiencia de la actividad portuaria, así como la obtención de la mayor rentabilidad global de los activos asignados al conjunto del sistema portuario estatal, sin perjuicio del principio de autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias.
- c) La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración del Estado que establecen controles en el ámbito portuario y con los modos de transporte que operan en los puertos de competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria.

d) El fomento de actividades relacionadas con el tráfico portuario, dentro de su competencia.

e) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos.

f) La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias.

La coordinación en materia de señalización marítima se llevará a cabo a través de la Comisión de Faros, cuya estructura y funcionamiento se determinará por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Artículo 26. Funciones.

Para el cumplimiento de los objetivos generales a que se refiere el artículo anterior, corresponden a Puertos del Estado las siguientes funciones:

a) Definir los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal y los generales de gestión de las Autoridades Portuarias, en el marco fijado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

b) Asegurar la eficiencia del funcionamiento del sistema portuario, fundamentalmente a través del establecimiento, para éste, de directrices económicas y financieras, de la coordinación de la actuación de las Autoridades Portuarias, de la aprobación de sus Planes Directores y de la consolidación de sus contabilidades y presupuestos.

c) Aprobar, con carácter previo, la programación financiera y de inversiones de las Autoridades Portuarias, determinando, en su caso, la distribución de los medios financieros complementarios necesarios para la ejecución y desarrollo de las citadas inversiones. Asimismo, el Ente público Puertos del Estado podrá recabar la aprobación técnica de los proyectos que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico.

d) Fijar los criterios reguladores de las relaciones económicas y comerciales de las Autoridades Portuarias entre sí, y con Puertos del Estado, mediante la determinación de las aportaciones al Ente público y al fondo de financiación interportuario.

e) Definir los criterios técnicos y económicos para la aplicación de las disposiciones generales en materia de seguridad, tarifas, obras y adquisiciones, explotación de los servicios portuarios, concesiones y autorizaciones sobre el espacio portuario, y de relaciones económicas y comerciales con los usuarios.

Las actuaciones en materia de seguridad se realizarán en colaboración con el Ministerio del Interior.

f) El control de eficiencia de la gestión y del cumplimiento de los objetivos estratégicos fijados para cada una de las Autoridades Portuarias, dentro de las directrices que, en el marco de su política de transportes, establezca el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

g) Autorizar la participación de las autoridades portuarias en sociedades mercantiles, y la adquisición o enajenación de sus acciones, siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria, en cuyo caso la autorización corresponderá al Ministerio de

Obras Públicas y Transportes.

h) Definir la política general de recursos humanos y costes de personal y velar por su ejecución.

i) Establecer los criterios generales a aplicar en la contratación del personal directivo de las Autoridades Portuarias.

j) Establecer estrategias y definir criterios de actuación sobre recursos humanos para el conjunto de las sociedades estatales de estiba y desestiba, en colaboración con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

k) La planificación, normalización, inspección y control del funcionamiento de los servicios de señalización marítima y la prestación de los que no se atribuyan a las Autoridades Portuarias.

l) Ostentar la representación de la Administración del Estado en materia portuaria y de señalización marítima, en organismos y comisiones internacionales cuando no sea asumida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sin perjuicio de las competencias propias del Ministerio de Asuntos Exteriores.

m) Coordinar la política comercial de las Autoridades Portuarias, en especial en su vertiente internacional, dentro del principio de autonomía de gestión de los puertos.

n) Informar y someter a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes el reglamento de policía de cada puerto, a propuesta de la correspondiente autoridad portuaria, y previo informe vinculante de la respectiva Capitanía Marítima en cuanto se refiere a la seguridad de los buques y de la navegación, el salvamento marítimo y la contaminación producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones ubicadas en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

ñ) Coordinar los criterios de imposición de sanciones por las infracciones definidas en esta Ley que pudieran cometerse y que corresponda sancionar a las Autoridades Portuarias.

o) Cualesquiera otras que sean necesarias para el cumplimiento de los objetivos que tiene asignados.

Artículo 27. Organos rectores.

Los órganos de gobierno y administración de puertos del Estado son el Consejo Rector y el Presidente.

Artículo 28. Consejo Rector: Composición y funciones.

1. El Consejo Rector está integrado por el Presidente del Ente, que lo será del Consejo, y por un mínimo de cinco y un máximo de quince miembros designados por el Ministro de Obras Públicas y Transportes.

El Consejo Rector designará, a propuesta del Presidente, un Secretario que, si no fuera miembro del Consejo, asistirá al mismo con voz pero sin voto.

Los nombramientos de los miembros del Consejo Rector tendrán una duración de cuatro años renovables, salvo que se produzca su cese.

2. Corresponden al Consejo Rector las siguientes competencias:

a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesaria tal otorgamiento.

b) Aprobar la organización del Ente y sus modificaciones, así como las normas internas y las disposiciones necesarias para su gestión.

c) Establecer las reglas de funcionamiento del propio Consejo Rector en lo que se refiere a convocatorias, reuniones, constitución, adopción de acuerdos, funciones del Secretario del Consejo y régimen económico de éste.

d) Nombrar y separar a los Vocales de los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias y al personal directivo del Ente público, y aprobar el régimen retributivo de dicho personal, a propuesta del Presidente, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral o presupuestaria.

e) Aprobar las necesidades de personal y sus modificaciones, así como los criterios generales para la selección, admisión y retribución del mismo, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral o presupuestaria.

f) Acordar los presupuestos anuales del Ente y su programa de actuación, inversiones y financiación.

g) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual del Ente público, el plan de Empresa y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.

El resto de los resultados, deducido este porcentaje, se ingresará en el Tesoro.

h) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de Puertos del Estado que resulten del programa de actuación, inversiones y financiación, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles.

i) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia en razón de su importancia o materia.

j) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a Puertos del Estado en defensa de sus intereses ante las

Administraciones Públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción.

k) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

l) Declarar la innecesariedad de aquellos bienes de dominio público que no sean precisos para el cumplimiento de los fines de Puertos del Estado, que serán desafectados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

m) Ejercer las demás funciones de Puertos del Estado establecidas en el artículo 26 no atribuidas al Presidente y no reseñadas en los apartados anteriores.

3. Las funciones que le correspondan y que impliquen el ejercicio de la autoridad de la Administración serán indelegables.

Artículo 29. Presidente: Nombramiento y funciones.

1. El Presidente de Puertos del Estado será nombrado por el Gobierno mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes.

El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o Vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por el Ente público, con los requisitos y las limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación de incompatibilidades.

2. Al Presidente de Puertos del Estado le corresponden las siguientes funciones:

a) Representar de modo permanente al Ente público y a su Consejo Rector en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo Rector.

b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo Rector, dirigir sus deliberaciones y decidir sus empates con su voto de calidad.

c) Organizar, dirigir, controlar y administrar Puertos del Estado y sus servicios, vigilando el desarrollo de las actividades encomendadas.

- d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables al Ente público y por la ejecución de los acuerdos tomados por el Consejo Rector.
- e) Presentar al Consejo Rector para su aprobación los anteproyectos de los presupuestos y programa de actuación, inversiones y financiación para su acuerdo previo y las cuentas anuales.
- f) Disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes.
- g) Proponer al Consejo los objetivos del conjunto del sistema portuario y los generales de gestión de las Autoridades Portuarias, así como los planes globales de inversión y financiación.
- h) Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas expresamente al Consejo o a otro órgano de la Entidad.
- i) Ejercer las facultades especiales que el Consejo delegue en él expresamente.
- j) Las demás facultades que le atribuya la presente Ley.

3. El Presidente podrá delegar en los Consejeros determinadas funciones relativas al Consejo Rector, y las correspondientes al funcionamiento de Puertos del Estado en los demás órganos del mismo, salvo las que ejerce por delegación del Consejo.

Artículo 30. Régimen económico.

Los recursos de Puertos del Estado estarán integrados por:

- a) Las aportaciones de las Autoridades Portuarias.
- b) Los asignados en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones Públicas, así como las subvenciones y auxilios, cualquiera que sea su procedencia.
- c) Los ingresos generados por el ejercicio de sus actividades.
- d) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- e) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que pueda concertar.

f) Cualquier otro que le sea atribuido.

Artículo 31. Régimen patrimonial.

1. Puertos del Estado, para el cumplimiento de los fines que le son propios, tendrá un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado la atribuya como propios, los que adquiriera en el futuro por cualquier título o le sean cedidos o donados por cualquier persona o Entidad.

2. Los bienes estatales que se adscriban al Ente público y estén afectos a su servicio conservarán su calificación jurídica originaria, debiendo utilizarlos exclusivamente para el cumplimiento de los fines determinantes de su afectación o adscripción.

3. La afectación de nuevos bienes de dominio público al Ente público Puertos del Estado, así como la adscripción de nuevos bienes patrimoniales, se efectuará por el Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, salvo cuando el propio Ente ejecute nuevas obras e instalaciones o adquiriera nuevos bienes en el desarrollo de sus actividades.

4. Los bienes de dominio público que no sean precisos para el cumplimiento de sus fines serán desafectados por el Ministro de Obras Públicas y Transportes, previa declaración de innecesariedad por el Consejo Rector de Puertos del Estado, y se incorporarán al patrimonio del mismo, quien podrá proceder a su enajenación o permuta. Si el valor fuera superior a tres mil millones, su enajenación deberá, además, ser autorizada por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes.

5. El Consejo Rector del Ente público, sin necesidad de expresa declaración de desafectación del servicio, podrá acordar el desgüace y, en su caso, la enajenación de material inservible y de instalaciones no fijas, así como la de bienes muebles de cualquier naturaleza.

6. El producto obtenido de las enajenaciones se incorporará al patrimonio del Ente público.

Artículo 32. Régimen presupuestario y de control.

1. Puertos del Estado elaborará anualmente un programa de actuación, inversiones y financiación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 87 del

texto refundido de la Ley General Presupuestaria, y que integrará los de las Autoridades Portuarias. Este programa, acompañado de una memoria explicativa de su contenido y de las principales modificaciones que contenga con respecto al que se halle en vigor, será remitido al Ministro de Obras Públicas y Transportes a los efectos establecidos en el artículo 89.2 del citado texto legal.

2. El Ente público Puertos del Estado elaborará un plan de Empresa, de vigencia cuatrienal, que fijará los objetivos que el Ente se proponga alcanzar en cumplimiento de las directrices que el Gobierno determine, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

3. En función de las previsiones y objetivos contenidos en el plan de Empresa y en el programa de actuación, inversiones y financiación, anualmente se elaborará un plan de objetivos para el período que, una vez aprobado por el Consejo Rector, se elevará al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para su definitiva aprobación.

4. Puertos del Estado ajustará su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio, a las del Plan General de Contabilidad y a las demás que sean de aplicación, sin perjuicio de las obligaciones a que se refiere el artículo 123 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

5. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de Puertos del Estado se ejercerá, de conformidad con lo establecido en los artículos 17.3 y 20 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

6. Puertos del Estado elaborará anualmente los presupuestos de explotación y de capital que, una vez acordados por el Consejo Rector, tramitará en la forma establecida en los artículos 87.4 y 90 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria. Al presupuesto de capital se acompañará el detalle plurianual de los proyectos de inversión financiados por el mismo.

Estos presupuestos integrarán los correspondientes de las Autoridades Portuarias.

7. Serán aprobadas por el Consejo Rector, o por el órgano en quien éste delegue, las modificaciones internas de los presupuestos que no incrementen la

cuantía total de los mismos y sean consecuencia de las necesidades surgidas durante el ejercicio. Cuando dichas modificaciones afecten al plan de objetivos de Puertos del Estado se informará de las mismas, tanto en lo relativo a los presupuestos como a los propios objetivos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Las variaciones de los presupuestos de explotación y de capital se ajustarán a lo previsto en el artículo 87.5 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

Cuando no concurran las previsiones a que se refiere dicho artículo, las modificaciones de las cifras de inversiones reales o financieras reflejadas en dichos presupuestos requerirán la autorización del Ministro de Obras Públicas y Transportes cuando su importe no exceda del 5 por 100 de la suma de las mismas, y del Gobierno en los demás casos.

8. El ejercicio social se computará por períodos anuales, comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.

9. La cuenta de pérdidas y ganancias, la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, el balance y la memoria justificativa de cada ejercicio económico serán presentados por el Presidente del Ente al Consejo Rector para su aprobación, que deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

Artículo 33. Régimen tributario.

El Ente público Puertos del Estado queda sometido al mismo régimen tributario que corresponde al Estado.

Artículo 34. Régimen de personal.

1. El personal de Puertos del Estado quedará vinculado a éste por una relación sujeta a las normas del Derecho laboral o privado que le sean de aplicación.

2. La selección del personal se hará de acuerdo con sistemas basados en los principios de mérito y capacidad, y, con excepción del personal directivo o de confianza, mediante convocatoria pública.

3. Su régimen de retribuciones e incompatibilidad se ajustará al establecido con carácter general para el personal de las Entidades de Derecho Público a que se refiere el artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

Sección 2.ª De las Autoridades Portuarias

Artículo 35. Denominación y naturaleza.

1. Las Autoridades Portuarias son Entidades de Derecho Público de las previstas en el artículo 6.5 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios independientes de los del Estado, y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines.

2. Se regirán por la presente Ley, la Ley General Presupuestaria y demás disposiciones que les sean de aplicación, estando excluidas de la Ley de Entidades Estatales Autónomas, y actuarán con sujeción al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el Ordenamiento les atribuye.

En la contratación, las Autoridades Portuarias habrán de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés de la Entidad y homogeneización del sistema de contratación en el sector público.

3. Las Autoridades Portuarias desarrollarán las funciones que se les asigna en esta Ley bajo el principio general de autonomía de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas en la misma a Puertos del Estado y las de tutela y fiscalización que sobre ellas ostente el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

4. El Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, podrá agrupar en una misma Autoridad Portuaria la administración, gestión y explotación de varios puertos de competencia de la Administración del Estado para conseguir una gestión más eficiente y un mayor rendimiento del conjunto de medios utilizados. En este caso el nombre del puerto podrá ser sustituido por una referencia que caracterice al conjunto de puertos gestionados.

5. Los puertos de nueva construcción serán incluidos, por Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en el ámbito competencial de una Autoridad

Portuaria ya existente, o serán gestionados por una Autoridad Portuaria creada al efecto.

6. La creación de una Autoridad Portuaria como consecuencia de la construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal se realizará mediante Real Decreto aprobado en Consejo de Ministros a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, oído el Ministerio para las Administraciones Públicas.

7. Será de aplicación a las Autoridades Portuarias lo previsto en el artículo 24.4.

Artículo 36. Objetivos generales.

Las Autoridades Portuarias tendrán los siguientes objetivos generales:

- a) La realización, autorización y control, en su caso, de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico portuario, y de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otras autoridades.
- b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, de acuerdo con la planificación general, especificaciones y coordinación que establezca Puertos del Estado.
- d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito.
- e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
- f) El fomento de actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.

g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

Artículo 37. Funciones.

Para el cumplimiento de los objetivos generales a que se refiere el artículo anterior, las Autoridades Portuarias tendrán las siguientes funciones:

a) Gestionar, administrar y controlar los servicios portuarios, los de señalización marítima y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.

b) Coordinar la actuación de los diferentes órganos de la Administración y Entidades por ella participadas, que ejercen sus actividades en el ámbito del puerto, salvo cuando esta función esté atribuida expresamente a otras Autoridades.

c) Ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, y planificar y programar su desarrollo, de acuerdo con los instrumentos de ordenación del territorio y de planificación urbanística aprobados.

d) Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico, o para la ejecución directa de obras de infraestructura y medidas de protección que sean precisas, con sujeción a lo establecido en la legislación urbanística y en la ordenación territorial.

e) Proyectar y construir las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados.

f) Aprobar técnicamente, en su caso, los proyectos de inversión que estén incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones, y contratar su ejecución.

g) Elaborar el reglamento de policía de cada puerto, previo informe de la Capitanía Marítima respectiva, y enviarlo a Puertos del Estado para su tramitación, así como velar por su cumplimiento.

h) Controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de los reglamentos de mercancías peligrosas y de seguridad e higiene, así como de los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que

correspondan a otros órganos de la Administración y específicamente de las sancionadoras por infracción de la normativa laboral.

i) Aprobar las tarifas de los diferentes servicios que presten directamente, en su caso, dentro de los límites establecidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, así como proceder a su aplicación y recaudación.

j) Otorgar las concesiones y autorizaciones, suscribir los contratos de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto de conformidad con los criterios generales que pueda determinar Puertos del Estado, así como elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario.

k) Recaudar los cánones o precios públicos por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.

l) Impulsar la formación de su personal y desarrollar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, así como colaborar en ello con otros puertos, organizaciones o Empresas, ya sean nacionales o extranjeras.

m) Inspeccionar el funcionamiento de las señales marítimas, cuyo control se le asigne, en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, denunciando a éstas, como responsables de su funcionamiento y mantenimiento, los problemas detectados para su corrección.

n) Contratar a su personal, formular sus presupuestos y cuantos otros sean necesarios para el cumplimiento de sus fines.

Artículo 38. Ambito territorial.

El ámbito territorial de competencia de las Autoridades Portuarias es el comprendido dentro de los límites de la zona de servicio del puerto y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se les asigne.

Si una Autoridad Portuaria gestionara varios puertos de competencia de la Administración del Estado, su ámbito territorial se extenderá a las zonas de

servicio de dichos puertos y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se le asigne.

Artículo 39. Organos.

Los órganos de las Autoridades Portuarias son los siguientes:

a) De gobierno:

- Consejo de Administración.

- Presidente.

b) De gestión:

- Director técnico.

c) De asistencia:

- Consejo de Navegación y Puerto.

Artículo 40. Consejo de Administración: Incompatibilidades y funciones.

1. El Consejo de Administración está integrado por el Presidente de la Entidad, que lo será del Consejo, un Vicepresidente, el Director Técnico y un mínimo de diez y un máximo de veinte Vocales, nombrados por el Consejo Rector de Puertos del Estado.

En todo caso, se garantizará al menos la presencia de un representante de la Comunidad Autónoma y otro del conjunto de los Ayuntamientos en los que se sitúa la zona de servicio del puerto, de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, de las organizaciones empresariales y de las centrales sindicales más representativas, a propuesta de las respectivas instituciones y organismos, debiendo quedar asegurada la mayoría absoluta de los representantes elegidos libremente por el Consejo Rector de Puertos del Estado.

El Consejo designará, a propuesta del Presidente, un Secretario que, si no fuera miembro del Consejo, asistirá al mismo con voz pero sin voto.

2. No podrán formar parte del Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias:

a) Los propietarios, socios, consejeros, directores, gerentes, cargos de confianza, o directivos en general de sociedades o Empresas que presten servicios o desarrollen actividades en el puerto, cuya concesión, autorización o contratación sea competencia o corresponda suscribir a la Autoridad Portuaria salvo que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal o autonómico.

b) Todos aquellos que tengan participación o interés directo en Empresas o Entidades que realicen o tengan presentadas ofertas para la realización en el puerto de obras y suministros o de cualquier actividad que genere a la Autoridad Portuaria gastos relevantes, salvo que se trate de Entidades o Corporaciones de Derecho Público o que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal o autonómico.

c) El personal laboral de la Autoridad Portuaria o de Empresas, Entidades o corporaciones que presten sus servicios en el puerto, en lo que se refiere a los puestos de representación sindical, salvo que ostenten un cargo sindical electivo de ámbito estatal o autonómico.

d) Los que se hallen incurso en algunos de los supuestos de la Ley 25/1983, de 26 de diciembre, sobre incompatibilidades de altos cargos, o de la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, de incompatibilidades al personal al servicio de las Administraciones Públicas.

e) Las personas que no ostenten la condición de ciudadano de la Unión Europea.

3. Corresponden al Consejo de Administración las siguientes funciones:

a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

b) Aprobar, a iniciativa del Presidente, la propuesta de organización de la Entidad y sus modificaciones para su elevación a Puertos del Estado.

c) Establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, tales como constitución, convocatorias, reuniones, adopción de acuerdos, régimen económico y funciones del Secretario.

- d) Nombrar y separar al personal directivo de la Autoridad Portuaria y aprobar su régimen retributivo, a propuesta del Presidente, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral o presupuestaria.
- e) Aprobar las necesidades de personal de la Entidad y sus modificaciones, así como los criterios generales para la selección, admisión y retribución del mismo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 52 de esta Ley, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral o presupuestaria.
- f) Aprobar los anteproyectos de presupuestos anuales de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación, inversiones y financiación, así como su remisión a Puertos del Estado.
- g) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual de la Entidad, el plan de Empresa y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para el adecuado funcionamiento de la Entidad.
- h) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de la Entidad, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, previo cumplimiento de los requisitos legales necesarios.
- i) Aprobar técnicamente, previo informe del Director técnico, los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 22 de la presente Ley.
- j) Ejercer las facultades de policía que le atribuye la presente Ley, y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.
- k) Proponer los objetivos de gestión anuales, que deberán ajustarse a los globales que establezca Puertos del Estado y ser aprobados por este Ente público.
- l) Proponer las operaciones financieras de activo o pasivo cuya aprobación corresponde a Puertos del Estado, dentro del marco de los planes de inversión, de financiación y de endeudamiento que el Gobierno y las Cortes Generales aprueben para este Ente público.
- m) Autorizar créditos para financiamiento del circulante.

n) Fijar, en su caso, dentro de los límites establecidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, las tarifas por los servicios que preste directamente la Autoridad Portuaria.

ñ) Otorgar las concesiones y autorizaciones y recaudar los cánones por ocupación del dominio público o por el ejercicio de actividades industriales, comerciales o de servicios dentro de la zona de servicio del puerto, de acuerdo con los criterios establecidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, tal como se prevé en el artículo 69.3, con las directrices que establezca Puertos del Estado y, en su caso, con los pliegos de condiciones generales que apruebe dicho Ministerio.

o) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia, en razón de su importancia o materia.

p) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a las Autoridades Portuarias en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción.

q) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

r) Ejercer las demás funciones de la Autoridad Portuaria establecidas en el artículo 37 no atribuidas a otros órganos de gobierno o de gestión y no reseñadas en los apartados anteriores.

4. Las funciones que le correspondan y que impliquen el ejercicio de la autoridad de la Administración serán indelegables.

5. Los nombramientos de los miembros del Consejo de Administración tendrán una duración de cuatro años, siendo renovables.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, los miembros del Consejo de Administración podrán ser destituidos por el Consejo Rector de Puertos del Estado, a propuesta, en su caso, de la institución u organismo correspondiente.

Artículo 41. Presidente: Nombramiento y funciones.

1. El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado por el Ministro de Obras Públicas y Transportes. El Presidente lo será también del Consejo de Administración de las sociedades estatales de estiba y desestiba que operen en los puertos incluidos en el ámbito competencial de la Entidad correspondiente, pudiendo, asimismo, simultanear su cargo con el de Presidente o Vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la Autoridad Portuaria que preside, con los requisitos y las limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación de incompatibilidades.

2. Corresponden al Presidente las siguientes funciones:

a) Representar de modo permanente a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.

b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones y dilucidando sus empates con su voto de calidad.

c) Dirigir los servicios de la Entidad y controlar el desarrollo de su actividad.

d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y la ejecución de los acuerdos tomados por su Consejo de Administración.

e) Presentar al Consejo de Administración los anteproyectos de presupuestos, de programa de actuación, inversiones y financiación y de cuentas anuales para su aprobación.

f) Proponer al Consejo de Administración los objetivos de gestión y criterios de actuación de la Entidad en todos los ámbitos de su competencia.

g) Disponer los gastos y ordenar, mancomunadamente con el Director Técnico o el responsable financiero de la Autoridad Portuaria, los pagos o movimientos de fondos.

h) Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas expresamente al Consejo de Administración u otro órgano de la Entidad.

i) Ejercer las facultades especiales que el Consejo delegue en él expresamente.

j) Las demás facultades que le atribuya la presente Ley.

Artículo 42. Vicepresidente: Designación y funciones.

1. Será Vicepresidente del Consejo de Administración el Capitán Marítimo a que se refiere el artículo 88 de esta Ley.

Cuando la Autoridad Portuaria gestione varios puertos, el cargo recaerá en el Capitán Marítimo que determine la Dirección General de la Marina Mercante.

2. El Vicepresidente sustituye al Presidente en casos de vacante, ausencia o enfermedad, pudiendo ejercer, asimismo, aquellas funciones que en él delegue el Presidente o el Consejo de Administración.

Artículo 43. Director técnico.

1. El Director técnico será nombrado y separado por Puertos del Estado a propuesta del Presidente de la Autoridad Portuaria.

2. Corresponden al Director técnico las siguientes funciones:

a) La dirección técnica del puerto y la gestión ordinaria de la Entidad y de sus servicios con los contenidos que se deriven del organigrama funcional de cada Autoridad Portuaria, que deberá ser aprobado por Puertos del Estado a propuesta del Presidente de aquella, y con sujeción a los criterios y directrices del Consejo de Administración o de su Presidente.

b) La emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.

c) La aprobación técnica de los proyectos de obras a ejecutar por la Autoridad Portuaria cuando aquella sea preceptiva y no corresponda otorgarla al Consejo de Administración, de acuerdo con lo previsto en el apartado 3, i), del artículo 40, de la presente Ley, o no sea recabada esta función por Puertos del Estado por la cuantía o características técnicas del proyecto.

d) La dirección de los diferentes servicios para lograr un mejor funcionamiento y eficiencia de los mismos, con arreglo a las directrices generales que reciba del Consejo de Administración o del Presidente.

Artículo 44. Consejo de Navegación y Puerto.

1. Como órgano de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del Presidente de cada Autoridad Portuaria, se creará, en cada uno de los puertos de titularidad estatal, un Consejo de Navegación y Puerto, en el que podrán estar representadas aquellas personas físicas o jurídicas que lo soliciten en las que, además, se aprecie un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del puerto, del comercio marítimo o que puedan contribuir al mismo de forma eficaz.

Entre otras podrán estar representadas las siguientes:

- a) Las Entidades públicas que ejerzan competencias y realicen actividades relacionadas con el puerto.
- b) Las Corporaciones de Derecho Público y Entidades u organizaciones privadas cuya actividad esté relacionada con las actividades portuarias o marítimas.
- c) Los Sindicatos más representativos en los sectores marítimo y portuario en el ámbito territorial de la Autoridad Portuaria.

2. La forma de designación y cese de sus miembros y el régimen de sus sesiones se determinarán por los Consejos de Administración de las correspondientes Autoridades Portuarias.

Artículo 45. Régimen económico.

Constituyen los recursos de las Autoridades Portuarias:

- a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los procedentes de la enajenación de sus activos y los remanentes resultantes del ejercicio económico anterior.
- b) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos en el ejercicio de sus actividades, que tendrán el carácter de recursos de Derecho privado.
- c) Los cánones procedentes de la utilización de bienes de dominio público portuario, de la prestación de servicios al público o del ejercicio de actividades industriales y comerciales en el ámbito portuario.
- d) Las aportaciones recibidas de Puertos del Estado.

- e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones Públicas, así como las subvenciones y auxilios, cualquiera que sea su procedencia.
- f) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.
- g) El producto de la aplicación del régimen sancionador previsto en esta Ley.
- h) Cualquier otro que les sea atribuido.

Artículo 46. Fondo de contribución.

1. Las Autoridades Portuarias contribuirán con sus aportaciones, en la forma y cuantía que se especifique en los presupuestos anuales de Puertos del Estado, a cubrir las cargas, gastos e inversiones de éste, de las Autoridades Portuarias a través de dicho Ente público y de los servicios centrales de Señales Marítimas del Estado.
2. Estas aportaciones, tendrán la consideración de gasto no reintegrable para las Autoridades Portuarias y se determinarán, inicialmente, y sin perjuicio de las facultades que corresponden al Gobierno y a las Cortes Generales, por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a propuesta de Puertos del Estado, a través de la aplicación de índices o fórmulas que incorporen como variables, indicadores o conceptos económicos vinculados a la gestión de las Autoridades Portuarias, y especialmente: El valor de los activos afectos a la explotación, los ingresos por tarifas o cánones de concesiones en las que la construcción de la obra de infraestructura y la explotación corren de cuenta del concesionario, los beneficios, o las diferentes partidas de ingresos, gastos o costes.

Artículo 47. Fondo de financiación.

1. Las Autoridades Portuarias contribuirán a la creación y sostenimiento de un fondo de financiación de inversiones portuarias, que será gestionado por Puertos del Estado, que no actuará como intermediario financiero, y cuya finalidad será contribuir a la financiación de los planes de inversión de las distintas Autoridades Portuarias.
2. Las aportaciones al Fondo de Financiación Interportuario de cada una de las Autoridades Portuarias, que tendrán carácter reintegrable, así como las tasas de interés activas y pasivas para su utilización, se determinarán y distribuirán por

Puertos del Estado, teniendo en cuenta la disponibilidad de recursos de cada una de las Autoridades Portuarias y sus necesidades de inversión y financieras.

3. La distribución del fondo de financiación de inversiones podrá ser modificada por Puertos del Estado a lo largo del ejercicio económico de acuerdo con la evolución de los resultados económicos y las necesidades de inversión y financieras de cada una de las Autoridades Portuarias.

Artículo 48. Medidas para garantizar el cobro de sus recursos.

1. Las Autoridades Portuarias podrán utilizar para la efectividad de sus débitos con naturaleza de ingresos de Derecho público, y a través de sus propios servicios, el procedimiento administrativo de apremio.

Asimismo, podrán convenir con los órganos de recaudación del Ministerio de Economía y Hacienda la gestión recaudatoria de dichos ingresos en la forma prevista en el Reglamento General de Recaudación.

2. El impago reiterado de los cánones y tarifas devengadas por la utilización, gestión y explotación de bienes o servicios portuarios, faculta a las Autoridades Portuarias para suspender temporalmente la prestación del servicio a las Entidades deudoras, previo requerimiento a éstas y comunicación al Capitán Marítimo si afectase a la navegación marítima.

Artículo 49. Régimen patrimonial.

1. Para el cumplimiento de los fines que les son propios, las Autoridades Portuarias tendrán un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado les atribuyan como propios, los que adquieran en el futuro por cualquier título o les sean cedidos o donados por cualquier persona o Entidad.

2. Los bienes estatales que se adscriban a las Autoridades Portuarias y estén afectados a su servicio conservarán su calificación jurídica originaria, debiendo utilizarlos exclusivamente para el cumplimiento de los fines determinantes de su afectación o adscripción.

Las Autoridades Portuarias podrán ejercer en cualquier momento respecto de estos bienes las facultades de administración, defensa, policía, investigación y recuperación posesoria que otorga a la Administración del Estado la Ley de Costas.

3. La afectación de nuevos bienes de dominio público a las Autoridades Portuarias, así como la adscripción de nuevos bienes patrimoniales, se efectuará por el Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, salvo cuando las Entidades ejecuten nuevas obras e instalaciones o adquieran nuevos bienes en el desarrollo de sus actividades.

4. Los bienes de dominio público portuario que resulten innecesarios para el cumplimiento de fines de este carácter podrán ser desafectados por el Ministro de Obras Públicas y Transportes, con informe de la Dirección General de Costas a efectos de la protección y defensa del dominio público marítimo-terrestre, previa declaración de innecesariedad por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, y se incorporarán al patrimonio de ésta, quien podrá proceder a su enajenación o permuta. Si el valor fuera superior a quinientos millones de pesetas y no excediera de tres mil millones, su enajenación deberá, además, ser autorizada por Puertos del Estado, y por el Gobierno cuando sobrepase esta última cantidad.

En el caso de que los bienes desafectados conserven sus características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre, tales como playas o zonas de depósito de materiales sueltos, conforme a lo previsto en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, se incorporarán automáticamente al uso propio del dominio público marítimo-terrestre regulado por dicha Ley.

5. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, sin necesidad de expresa declaración de desafectación del servicio, podrá acordar el desguace y, en su caso, la enajenación de material inservibles y de instalaciones no fijas, así como la enajenación de bienes muebles de cualquier naturaleza.

Artículo 50. Régimen presupuestario y de control.

1. Las Autoridades Portuarias aprobarán cada año los anteproyectos de programa de actuación, inversiones y financiación y de presupuesto de explotación y de capital, que serán remitidos a Puertos del Estado para su aprobación con carácter previo e integración, de forma consolidada, en sus propios programas y presupuestos.

En la elaboración de dicho programa las Autoridades Portuarias habrán de sujetarse a los criterios y directrices de la política presupuestaria del Gobierno y a los objetivos generales de gestión que establezca Puertos del Estado, de

acuerdo con la política de transportes definida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

2. Las Autoridades Portuarias ajustarán su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio, a las del Plan General de Contabilidad y a las demás que sean de aplicación, sin perjuicio de las obligaciones a que se refiere el artículo 123 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

3. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de las Autoridades Portuarias se ejercerá, de conformidad con lo establecido en los artículos 17.3 y 20 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

4. Serán aprobadas por el Consejo de Administración o por el órgano en quien éste delegue las modificaciones internas de los presupuestos que no incrementen la cuantía total del mismo y sean consecuencia de las necesidades surgidas durante el ejercicio.

Las variaciones de los presupuestos de explotación y de capital se ajustarán a lo previsto en el artículo 87.5 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

Cuando no concurren las previsiones a que se refiere dicho artículo, la modificación de las cifras de inversiones reales o financieras reflejadas en dichos presupuestos, requerirá la autorización del Ministro de Obras Públicas y Transportes cuando su importe no exceda del 5 por 100 de la suma de las mismas, y del Gobierno en los demás casos.

Estas variaciones requerirán previo informe favorable de Puertos del Estado.

5. El ejercicio social se computará por períodos anuales comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.

6. La cuenta de pérdidas y ganancias, la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, el balance y la memoria justificativa de cada ejercicio económico serán presentados por el Presidente de la Autoridad Portuaria al Consejo de Administración para su aprobación, que deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

Artículo 51. Régimen tributario.

Las Autoridades Portuarias quedan sometidas al mismo régimen tributario que corresponde al Estado.

Artículo 52. Régimen de personal.

1. El personal de las Autoridades Portuarias quedará vinculado a éstas por una relación sujeta a las normas del Derecho laboral o privado que le sean de aplicación.

2. La selección del personal se hará de acuerdo con sistemas basados en los principios de mérito y capacidad, y, con excepción el personal directivo o de confianza, mediante convocatoria pública.

3. Su régimen de retribuciones e incompatibilidades se ajustará al establecido con carácter general para el personal de las Entidades de Derecho público a que se refiere el artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

Título II

De la gestión del dominio público portuario

Capítulo I

Utilización del dominio público portuario y prestación de servicios portuarios

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 53. Contenido del dominio portuario estatal.

Pertenecen al dominio público portuario estatal:

- a) Los terrenos, obras e instalaciones fijas portuarias de titularidad estatal afectados al servicio de los puertos.
- b) Los terrenos e instalaciones fijas que las Autoridades Portuarias adquieran mediante compraventa, expropiación o por cualquier otro título para el cumplimiento de sus fines, cuando sean debidamente afectados.
- c) Las obras que el Estado o las Autoridades Portuarias realicen sobre dicho dominio.

- d) Las obras construidas por los titulares de una concesión de dominio público portuario, una vez extinguida ésta.
- e) Los terrenos, obras e instalaciones fijas de señalización marítima, afectados a las Autoridades Portuarias para esta finalidad.
- f) Los espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos.

Artículo 54. Utilización del dominio público portuario estatal.

1. La ocupación y utilización del dominio público portuario estatal se ajustará a lo establecido en la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre estatal, con las salvedades y singularidades que se recogen en esta Ley.

La atribución de competencias en materia de gestión de la utilización del dominio público marítimo-terrestre efectuada en favor de diferentes órganos de la Administración del Estado se entenderá hecha a las Autoridades Portuarias correspondientes respecto del dominio público portuario estatal.

2. La utilización del dominio público portuario estatal para usos que tengan especiales circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad, o que requieran la ejecución de obras e instalaciones no ejecutadas por la correspondiente Autoridad Portuaria, exigirá, en todo caso, el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión, con sujeción a lo previsto en esta Ley.

3. Las autorizaciones y concesiones otorgadas según esta Ley no eximen a sus titulares de obtener los permisos, licencias, y demás autorizaciones que sean exigidos por otras disposiciones legales. No obstante, cuando éstos se obtengan con anterioridad al título administrativo exigible conforme a esta Ley, su eficacia quedará suspendida hasta que se otorgue el mismo.

4. El otorgamiento de concesiones de ocupación de dominio público portuario para actividades amparadas por otra concesión administrativa otorgada por la Administración del Estado, se realizará por el procedimiento que reglamentariamente se determine.

5. Cuando el objeto de una concesión de ocupación de dominio público portuario, extinguida por el transcurso del plazo máximo de duración previsto en el artículo 66.2 de la Ley de Costas, fuese el ejercicio de una actividad

amparada por otra concesión, otorgada por la Administración del Estado por un plazo superior, para extracción de recursos minerales o para usos energéticos o industriales, su titular tendrá derecho a que se le otorgue una nueva concesión de ocupación de dominio público portuario por un plazo igual al que reste de vigencia a la concesión de la actividad extractiva, energética o industrial, con un máximo de treinta años. Esta renovación de la concesión podrá reiterarse hasta completar el plazo superior.

En todo caso, será condición necesaria para el otorgamiento de la concesión de utilización del dominio público, que se mantenga la misma actividad industrial, extractiva o energética para la que se otorgó la concesión inicial, y que se encuentre el concesionario al corriente en el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.

Artículo 55. Actividades, instalaciones y construcciones permitidas.

1. En la zona de servicio de los puertos, sólo podrán llevarse a cabo las actividades, instalaciones o construcciones que sean acordes con los usos portuarios y con los fines propios de las Autoridades Portuarias.

2. En concreto, quedan prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales.

A estos efectos, no se consideran publicidad los carteles informativos y los rótulos indicadores de establecimientos o Empresas autorizados por la Autoridad Portuaria.

3. El régimen de prohibiciones establecido en la Ley de Costas para la utilización del dominio público marítimo-terrestre no resultará de aplicación a las instalaciones y actividades a realizar en el dominio público portuario.

Artículo 56. Solicitud de autorización o concesión.

1. Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre la ocupación o utilización del dominio público portuario de su competencia, deberá formularse por el interesado una solicitud que irá acompañada del correspondiente proyecto básico y de un estudio económico-financiero.

2. El proyecto básico incluirá:

- a) La descripción de las actividades a desarrollar.
 - b) Las características de las obras e instalaciones.
 - c) La extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar o utilizar.
 - d) El presupuesto estimado de las obras.
 - e) Las demás especificaciones que se determinen por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
3. El proyecto deberá adaptarse al plan especial de ordenación del espacio portuario aprobado o, en su defecto, al plan de utilización del mismo.
4. Las obras se ejecutarán conforme al proyecto de construcción que en cada caso se apruebe por la Autoridad Portuaria, que completará el proyecto básico.
5. Reglamentariamente se regularán los requisitos necesarios para formular las solicitudes de autorizaciones y concesiones en el dominio público portuario, y el contenido del estudio económico-financiero, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 54.4.
6. Los titulares de concesiones y autorizaciones de dominio público portuario deberán prestar fianza, de acuerdo con las normas de la Ley de Costas, ante la Autoridad Portuaria.

Sección 2.ª Autorizaciones

Artículo 57. Ambito de exigencia.

1. Las actividades que se desarrollen en el espacio portuario que no requieran obras o instalaciones de ningún tipo y la ocupación del dominio público portuario con instalaciones desmontables o con bienes muebles, estarán sujetas a previa autorización de la Autoridad Portuaria.
2. Las autorizaciones sólo podrán otorgarse para instalaciones o actividades que no se opongan a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación del espacio portuario o, en su defecto, al respectivo plan de utilización.

3. Las autorizaciones se otorgarán con carácter personal e intransferible «inter vivos», salvo las autorizaciones de ocupación de dominio público para los supuestos de vertidos.

Artículo 58. Extinción.

1. Las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente por la Autoridad Portuaria en cualquier momento, sin derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes aprobados con posterioridad, entorpezcan la explotación portuaria o impidan la utilización del espacio portuario para actividades de mejor interés. Corresponderá a la Autoridad Portuaria apreciar las circunstancias anteriores mediante resolución que, en todo caso, será motivada, previa audiencia del titular de la autorización.

2. Las autorizaciones caducarán por incumplimiento de cualquiera de las cláusulas o condiciones incluidas en el título de las mismas, mediante expediente instruido al efecto y previa audiencia de su titular. Este incumplimiento, sin perjuicio de la tramitación del oportuno expediente sancionador y de la posible caducidad de la autorización correspondiente, podrá dar lugar a la baja de la Empresa en el Registro de usos del dominio portuario de cada Autoridad Portuaria, suspendiéndose su actividad temporalmente.

3. Las autorizaciones que supongan ocupación del dominio público portuario otorgarán a título de precario y se extinguirán por cualquiera de los supuestos previstos en el artículo 78 de la Ley de Costas.

El plazo de vencimiento se determinará en el título correspondiente y no podrá exceder de tres años, salvo en los casos en que esta ley establece uno mayor. No podrá ser objeto de prórroga en ningún caso.

4. Revocada, caducada o extinguida la autorización, el titular tendrá derecho a retirar fuera del espacio portuario los materiales, equipos o instalaciones correspondientes, estando obligado a hacerlo cuando así lo determine la Autoridad Portuaria. En todo caso, estará obligado a restaurar la realidad física alterada, reponiendo el dominio público portuario a su estado anterior. La Autoridad Portuaria podrá efectuar la retirada de los materiales, equipos o instalaciones, con cargo al titular de la autorización revocada, caducada o extinguida, cuando él mismo no la efectúe en el momento o plazo que se le indique.

Artículo 59. Actividades industriales, comerciales o de servicios al público.

1. Para el desarrollo, en el ámbito portuario de actividades industriales, comerciales o de servicios al público, será necesaria la correspondiente autorización de la Autoridad Portuaria.

2. Las autorizaciones se sujetarán a los pliegos de condiciones generales y, en su caso, a las condiciones concretas que determine cada Autoridad Portuaria para el puerto o puertos de su competencia.

Dichos pliegos de condiciones serán aprobados por Puertos del Estado y determinarán las garantías y exigencias que condicionarán el libre acceso a la prestación de servicios al público en el ámbito portuario, que deberán, en su caso, ser concretadas o particularizadas por cada una de las Autoridades Portuarias.

El desarrollo en el ámbito de los Puertos del Estado de las actividades de practica, de consignación de buques, de agencia o consignación de mercancías, de mayoristas de pescado y de venta o subasta de pescado requerirán, en todo caso, la aprobación de pliegos de condiciones generales a los que se sujetarán las mismas.

Artículo 60. Régimen de vertidos.

1. Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo, sin perjuicio de lo establecido en los apartados 3, 4 y 5 del artículo 21 de la presente Ley.

Los restos o desechos sólidos y líquidos procedentes de sentinas, lastres, lavado de tanques o bodegas, aceites usados, aguas sucias y demás líquidos contaminantes, deberán descargarse a tierra y depositarse en los recipientes, instalaciones o cisternas que determine la Autoridad Portuaria en cada caso, o que estén previstos en los reglamentos de policía del puerto.

Los recipientes, instalaciones o cisternas habrán de ajustarse, en su caso, a las recomendaciones técnicas promulgadas por la Administración competente.

2. Los vertidos contaminantes procedentes de buques o medios flotantes de cualquier tipo en las aguas no portuarias en las que España ejerce soberanía,

derechos soberanos o jurisdicción se regularán por las normas específicas aplicables y por los Convenios suscritos por España sobre estas materias.

3. Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, que se otorgará con sujeción a la legislación aplicable, sin perjuicio de la autorización de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Autoridad Portuaria.

4. El régimen jurídico de estas autorizaciones se ajustará a lo prevenido en la legislación de costas para las autorizaciones de vertidos.

Artículo 61. Recepción de residuos.

1. Las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos o petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias y los astilleros e instalaciones de reparación naval deberán disponer, en las cercanías de los terminales o muelles, de instalaciones para la recepción y tratamiento de residuos petrolíferos y químicos y de aguas de sentinas y para la limpieza de aceites, de grasas y de otros productos contaminantes, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames. Corresponde a la Capitanía Marítima determinar las instalaciones y medios que resulten precisos, de acuerdo con la reglamentación aplicable.

2. La disponibilidad de estas instalaciones y medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el apartado anterior.

Artículo 62. Obras de dragado.

1. Toda ejecución de obras de dragado en el dominio público portuario requerirá la correspondiente autorización de la Autoridad Portuaria.

Cuando las obras de dragado afecten a la seguridad de la navegación en los canales de entrada y salida a la zona de servicio portuario o a la determinación de las zonas de fondeo o maniobra, se exigirá informe previo y vinculante del Capitán Marítimo.

2. Los proyectos de dragado portuarios, incluso los ejecutados por la Autoridad Portuaria, incluirán un estudio de evaluación de sus efectos sobre la dinámica

litoral y la biosfera marina, así como, cuando proceda, sobre la posible localización de restos arqueológicos. Se solicitará informe de las Administraciones competentes en materia de pesca y de arqueología.

En el caso de que se produzcan vertidos de productos de dragado fuera de la zona interior de las aguas del puerto, se estará a lo previsto en el artículo 21.4 de la presente Ley.

3. La Autoridad Portuaria remitirá a la Capitanía Marítima los datos de las cantidades vertidas de material de dragado, la localización de la zona o zonas de vertido y, cuando exista riesgo de que el posible desplazamiento del material afecte a la navegación marítima, los resultados del seguimiento de la evolución de dicho material vertido.

Sección 3.ª Concesiones

Artículo 63. Ambito de exigencia.

1. La ocupación de bienes de dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o por plazo superior a tres años, estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con los criterios técnicos que, con carácter general, determine Puertos del Estado.

2. Las solicitudes de concesión sólo podrán referirse a obras, instalaciones o usos compatibles con las normas y preceptos que establezca el plan especial de ordenación del espacio portuario o, en su defecto, el plan de utilización del mismo.

3. El procedimiento para otorgar concesiones se sujetará a lo establecido en la legislación de costas. Se dará trámite de información pública, salvo en los supuestos en que la concesión se refiera a la utilización total o parcial de edificaciones existentes, sin modificación de su arquitectura exterior y para los usos autorizados en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, en los planes de utilización del espacio portuario.

Artículo 64. Actos de disposición o gravamen.

1. Las concesiones podrán transmitirse por actos «inter vivos» previa autorización de la Autoridad Portuaria, que podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2. La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser autorizada por la Autoridad Portuaria concedente.

3. En los supuestos de adjudicación de la concesión mediante remate judicial, la Autoridad Portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que aquélla tenga conocimiento de la adjudicación.

Artículo 65. Rescate.

La valoración del rescate de las concesiones se efectuará con arreglo a lo dispuesto en la legislación de costas, debiendo tenerse en cuenta entre las reglas allí establecidas, además, las relativas a la posible obsolescencia tecnológica de la inversión ejecutada y a su rentabilidad, que modularán el valor de las obras o instalaciones no amortizadas.

Sección 4.ª La prestación de los servicios portuarios

Artículo 66. Concepto de servicios portuarios.

1. Son servicios portuarios las actividades de prestación que tiendan a la consecución de los fines que a las Autoridades Portuarias se asignan por la presente Ley y se desarrollan en su ámbito territorial. En todo caso tendrán este carácter los siguientes:

- El practicaje.
- El remolque portuario.
- La disponibilidad de las zonas de fondeo y la asignación de puestos de fondeo.
- El amarre y desamarre de los buques, atraque y, en general, los que afecten al movimiento de las embarcaciones.
- El accionamiento de esclusas.
- La puesta a disposición de espacios, almacenes, edificios e instalaciones para la manipulación y almacenamiento de mercancías y vehículos y para el tránsito de éstos y de pasajeros en el puerto.
- La puesta a disposición de medios mecánicos, terrestres o flotantes para la manipulación de mercancías en el puerto.
- El suministro a los buques de agua y energía eléctrica y de hielo a los pesqueros.
- La recogida de basuras y la recepción de residuos sólidos y líquidos contaminantes procedentes de buques, plataformas u otras instalaciones fijas situadas en la mar.
- Los servicios contra incendios, de vigilancia, seguridad, policía y protección civil portuarios, sin perjuicio de los que correspondan al Ministerio del Interior o a otras Administraciones Públicas.

2. Las labores de carga, descarga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías objeto de tráfico marítimo en los buques y dentro de la zona portuaria, se regularán y ejercerán de acuerdo con su normativa específica.

3. Asimismo, corresponde a las Autoridades Portuarias prestar el servicio de señalización marítima en el ámbito geográfico que se les asigne.
4. Las actividades y servicios prestados por las Autoridades Portuarias se regirán por las normas del Derecho privado.

Artículo 67. Régimen de prestación.

1. La prestación de los servicios portuarios podrá ser realizada directamente por las Autoridades Portuarias o mediante gestión indirecta por cualquier procedimiento reconocido en las leyes, siempre que no implique ejercicio de autoridad.

Los contratos que se celebren por la Autoridad Portuaria para la prestación por gestión indirecta de los servicios portuarios estarán sujetos al ordenamiento privado, excepto en lo que se refiere a los aspectos que garanticen la publicidad y concurrencia en su preparación y adjudicación, que se ajustarán a los criterios que dicte Puertos del Estado y, en su defecto, a los contenidos en la legislación de contratos del Estado relativos al contrato de gestión de servicios públicos, para los actos preparatorios.

2. Cuando la gestión indirecta del servicio precise el otorgamiento de concesión o autorización de ocupación de dominio público portuario, ambas relaciones serán objeto de expediente único, y su eficacia quedará vinculada recíprocamente.

3. Con anterioridad a la celebración del contrato para la prestación por particulares de los servicios portuarios que se estimen convenientes, la Autoridad Portuaria deberá aprobar los respectivos pliegos de cláusulas de los servicios, previo informe de Puertos del Estado, en los que deberán figurar las condiciones, garantías, precios y, en su caso, la productividad mínima exigible para cada actividad o tipo de operación portuaria, así como las penalidades que se establezcan por su incumplimiento, debiendo asegurarse el libre acceso a la prestación del servicio, siempre que se cumplan los requisitos que se establezcan en dicho pliego.

Capítulo II

Régimen económico de la utilización del dominio público portuario estatal y de la prestación de los servicios portuarios

Sección 1.ª Normas generales

Artículo 68. Objetivos a cubrir.

1. Los ingresos de las Autoridades Portuarias deberán responder al objetivo de lograr la rentabilidad global del conjunto del sistema portuario y de cada uno de los puertos. A tal fin, la suma de sus productos en el conjunto del sistema y en cada Entidad portuaria deberá cubrir, al menos, los siguientes gastos:

a) Los de explotación, conservación y administración propios de las Entidades públicas portuarias.

b) Las cargas fiscales y, en su caso, los intereses de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

c) La depreciación de sus bienes e instalaciones.

d) Un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos, para el conjunto del sistema portuario.

2. Corresponde a Puertos del Estado fijar para cada una de las Autoridades Portuarias tal objetivo, atendiendo a sus propias características y condicionamientos.

Sección 2.ª Cánones

Artículo 69. Ambito y determinación.

1. La ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario en virtud de una concesión o autorización, devengará el correspondiente canon en favor de la Autoridad Portuaria, sin perjuicio de los que sean exigibles por otras Administraciones competentes.

2. La prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades industriales o comerciales en el ámbito portuario, estarán sujetas a canon a favor de la Autoridad Portuaria correspondiente.

A los efectos del párrafo anterior, se esceptúan del pago del canon los servicios exentos del pago de tarifas portuarias a los que se refiere el artículo 71 de la presente Ley.

3. Dichos cánones tendrán la consideración de precios públicos, determinándose sus características, cuantía y condiciones por Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda.

Sección 3.ª De las tarifas por servicios portuarios

Artículo 70. Ambito y determinación.

1. Las Autoridades Portuarias exigirán por los servicios portuarios que presten el pago de las correspondientes tarifas. Estas tarifas tendrán el carácter de precios privados.

2. El Ministro de Obras Públicas y Transportes establecerá, a propuesta de Puertos del Estado y oídas las Asociaciones de usuarios de ámbito estatal directamente afectadas, los límites mínimos y máximos de las tarifas por los servicios portuarios prestados en puertos de competencia del Estado a que se refiere el apartado anterior.

3. Las tarifas por los servicios portuarios que presten las Autoridades Portuarias se actualizarán con periodicidad anual, de acuerdo con la evolución de los diferentes componentes del coste de los servicios y con los criterios de política portuaria que se establezcan.

4. El tráfico portuario que utilice instalaciones en régimen de concesión administrativa construidas o no por particulares, estará sujeto al pago a la Autoridad Portuaria correspondiente de las tarifas que se establezcan en las cláusulas concesionales, con las bonificaciones y exenciones que vengan determinadas en las mismas.

Artículo 71. Exenciones.

1. Estarán exentos del pago de las tarifas los servicios prestados a:

- Los buques de guerra y aeronaves militares nacionales y, en régimen de reciprocidad, los extranjeros siempre que no realicen operaciones comerciales y su visita tenga carácter oficial o de arribada forzosa.

- El material de las Autoridades Portuarias y las embarcaciones dedicadas por las Administraciones Públicas a labores de vigilancia, investigación, protección y regeneración costera, represión del contrabando, salvamento, lucha contra la

contaminación marina, enseñanzas marítimas, y, en general, a misiones oficiales de su competencia.

- El material y embarcaciones de la Cruz Roja Española dedicados a las labores propias que tienen encomendadas esta institución.

2. El Ministro de Obras Públicas y Transportes podrá establecer exenciones o bonificaciones para actividades de relevante interés humanitario o social.

Artículo 72. Tarifas de servicios de gestión indirecta.

1. Las Autoridades Portuarias podrán establecer tarifas máximas, de obligado cumplimiento, para aquellos servicios portuarios que se presten en régimen de gestión indirecta.

2. Estas tarifas podrán recogerse en las cláusulas de los contratos que se celebren o bien aprobarse por acuerdo de la Autoridad Portuaria correspondiente.

3. Las tarifas máximas a que hacen referencia los apartados anteriores se actualizarán periódicamente de acuerdo con los criterios de política portuaria que se establezcan.

Artículo 73. Consignatario de buques.

1. A los efectos de esta Ley, se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque, haciéndose responsable del pago de las liquidaciones que por tarifas u otros conceptos originados por la estancia de buques en el puerto sean practicadas por la Autoridad Portuaria o Marítima.

2. El sujeto obligado al pago de las citadas liquidaciones, efectuadas por la Autoridad Portuaria o Marítima, será, en el caso de que exista, el consignatario que ha solicitado de estas Entidades los servicios portuarios correspondientes o el Capitán del buque, si éste no está consignado.

En ambos casos estará obligado al pago el naviero o el propietario del buque, con carácter solidario.

3. Para garantizar las obligaciones del consignatario frente a la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima, el consignatario de buques deberá depositar

ante la Entidad portuaria garantías económicas o avales bancarios suficientes, de acuerdo con los criterios que se determinen en el pliego de condiciones generales a que se refiere el artículo 59.2 de la presente Ley.

4. El agente consignatario de un buque podrá renunciar unilateralmente a la consignación del mismo, debiendo comunicar de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima tal renuncia, que será efectiva respecto de cada Autoridad, una vez que se haya satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes, hasta el momento de las respectivas comunicaciones.

[...omissis...]

Allegati al Capitolo 2

Testo della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale"³.

Art. 1. (Finalita' della legge)

La presente legge disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti. 2. Il comma 4 dell'articolo 1 del Decreto-Legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, è abrogato.

Art. 2 (Organizzazioni portuali, autorità portuali e autorità marittime)

1. Ai fini della presente legge sono organizzazioni portuali:

a) il Provveditorato al Porto di Venezia, di cui al Regio Decreto-Legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito dalla legge 8 luglio 1929, n. 1342, e successive modificazioni ed integrazioni;

³ Vigente al: 22-1-2015

- b) il Consorzio Autonomo del Porto di Genova, di cui al Testo Unico approvato con Regio Decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni ed integrazioni;
- c) l'Ente Autonomo del Porto di Palermo, di cui alla legge 14 novembre 1961, n. 1268;
- d) il Consorzio per il Porto di Civitavecchia, di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 223;
- e) l'Ente Autonomo del Porto di Trieste, di cui alla legge 9 luglio 1967, n. 589, e successive modificazioni ed integrazioni;
- f) l'Ente Autonomo del Porto di Savona, di cui alla legge 1° marzo 1968, n. 173, e successive modificazioni ed integrazioni;
- g) il Consorzio Autonomo del Porto di Napoli, di cui al Decreto-Legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 marzo 1974, n. 46, e successive modificazioni ed integrazioni;
- h) le Aziende dei Mezzi Meccanici di cui alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, e successive modificazioni ed integrazioni;
- i) i Consorzi costituitisi nei porti di Bari e Brindisi. 2. Sono Autorità Portuali ai sensi della presente legge gli Enti di cui all'art. 6. 3. Sono Autorità Marittime ai sensi della presente legge i soggetti di cui all'articolo 16 del Codice della Navigazione.

Art. 3 (Costituzione del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie)

1. L'Ispettorato Generale delle Capitanerie di Porto è costituito in comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, senza aumento di organico né di spese complessive, dipende dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione nei limiti di quanto dispone l'articolo 3 del Decreto Legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 marzo 1947, n. 396, e svolge le attribuzioni di cui al Regio Decreto 19 febbraio 1940, n. 194, e successive modificazioni ed integrazioni. Esercita altresì le competenze in materia di sicurezza della navigazione attribuite al Ministero dei Trasporti e della Navigazione. Il Ministero dell'Ambiente si avvale delle Capitanerie di Porto. (cfr.: art. 2, comma 1, legge 23 dicembre 1996, n. 647).

Art. 4 (Classificazione dei porti)

1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi:

- a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
- b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale;
- c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale;
- d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

Il porto di Gioia Tauro è classificato, ai fini dell'art. 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di rilevanza economica internazionale ed inserito nella categoria II, classe I, con funzione commerciale, peschereccia, turistica e da diporto. (cfr.: art. 8, comma 11 bis, legge 27 febbraio 1998, n. 30).

1.bis. I porti sede di Autorità Portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II. (cfr.: art. 8 bis, comma 1, lettera a), legge 27 febbraio 1998, n. 30).

2. Il Ministro della Difesa, con proprio decreto, emanato di concerto con i Ministri dei Trasporti e della Navigazione e dei Lavori Pubblici, determina le caratteristiche e procede alla individuazione dei porti o delle specifiche aree portuali di cui alla categoria I. Con lo stesso provvedimento sono disciplinate le attività nei porti di I categoria e relative baie, rade e golfi. (cfr.: art. 2, comma 1, legge 23 dicembre 1996, n. 647).

3. I porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni: a) commerciale; b) industriale e petrolifera; c) di servizio passeggeri; d) peschereccia; e) turistica e da diporto.⁵

4. Le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, e l'appartenenza di ogni scalo alle classi medesime sono determinate, sentite le Autorità portuali o, laddove non istituite, le Autorità marittime, con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, con particolare riferimento all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale o nazionale, tenendo conto dei seguenti criteri: a) entità del traffico globale e delle rispettive componenti; b) capacità operativa degli scali

derivante dalle caratteristiche funzionali e dalle condizioni di sicurezza rispetto ai rischi ambientali degli impianti e delle attrezzature, sia per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sia per il carico, lo scarico, la manutenzione e il deposito delle merci nonché delle attrezzature e dei servizi idonei al rifornimento, alla manutenzione, alla riparazione ed alla assistenza in genere delle navi e delle imbarcazioni; c) livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra.

5. Ai fini di cui al comma 4 il Ministro dei Trasporti e della Navigazione predispone, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno schema di decreto, che è trasmesso alle Regioni, le quali esprimono parere entro i successivi novanta giorni. Decorso inutilmente tale termine si intende che il parere sia reso in senso favorevole. Lo schema di decreto, con le eventuali modificazioni apportate a seguito del parere delle Regioni, è successivamente trasmesso alla Camera dei Deputati ed al Senato della Repubblica per l'espressione del parere, nei termini previsti dai rispettivi regolamenti, da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia; decorsi i predetti termini il Ministro dei Trasporti e della Navigazione adotta il decreto in via definitiva.

6. La revisione delle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali di cui al comma 4, nonché della classificazione dei singoli scali, avviene su iniziativa delle Autorità Portuali o, laddove non istituite, delle Autorità Marittime, delle Regioni o del Ministro dei Trasporti e della Navigazione con la procedura di cui al comma 5.

Art. 5 (Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano Regolatore Portuale)

1. Nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'art. 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

2. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

3. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Nei porti di cui al comma 1 nei quali non è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore è adottato dall'Autorità Marittima, previa intesa con il Comune o i Comuni interessati. Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole.

4. Il Piano Regolatore relativo a porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, esaurita la procedura di cui al comma 3, è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed è quindi approvato dalla Regione.

5. Al piano regolatore portuale dei porti aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera b), e alle relative varianti, è allegato un rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti dal Decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali e dal Decreto del Ministro dell'Ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126 del 31 maggio 1991.

6. All'articolo 88 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, il numero 1) è sostituito dal seguente: "1) le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria I e alla categoria II, classe I, e le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonché per la difesa delle coste".

7. Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classi II e III.

8. Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Le Regioni, il Comune interessato o l'Autorità Portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Spetta alla Regione o alle Regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano alle Regioni a statuto

speciale nei limiti dei rispettivi statuti. Le Autorità Portuali, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporre soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entità dei canoni di concessione.

9. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, le dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. (cfr.: art. 9 bis, comma 10, legge 27 febbraio 1998, n. 30).

10. Il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti dalle Autorità portuali, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, lettera a), individua annualmente le opere di cui al comma 9 del presente articolo, da realizzare nei porti di cui alla categoria II, classi I e II.

11. Per gli interventi da attuarsi dalle Regioni in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico produttivo, il Ministro dei trasporti e della Navigazione emana direttive di coordinamento.

Art. 6. (Autorità Portuale)

1. Nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste e Venezia è istituita l'Autorità Portuale con i seguenti compiti, in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1: a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro in attuazione dell'art. 24 (cfr.: art. 2, comma 2, legge 23 dicembre 1996, n. 647); b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero dei Lavori Pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima Amministrazione (cfr.: art. 2, comma 3, legge 23 dicembre 1996, n. 647); c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti nè strettamente connessi alle operazioni portuali di cui

all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. L'Autorità Portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia amministrativa salvo quanto disposto dall'art. 12, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge. (cfr.: art. 8 bis, comma 1, lettera b), legge 27 febbraio 1998, n. 30). Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni nonché le disposizioni di cui al decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni ed integrazioni, fatta eccezione per quanto specificamente previsto dal comma 2 dell'art. 23 della presente legge. (cfr.: art. 2, comma 3bis, legge 23 dicembre 1996, n. 647).

3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'Autorità Portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione, di concerto con il Ministro del Tesoro. Il conto consuntivo delle Autorità Portuali è allegato allo stato di previsione del Ministero dei Trasporti e della Navigazione per l'esercizio successivo a quello nel quale il medesimo è approvato.

4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'Autorità Portuale è soggetto al controllo della Corte dei Conti. (cfr.: art. 8 bis, comma 1, lettera c), legge 27 febbraio 1998, n. 30).

5. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c), è affidato in concessione dall'Autorità Portuale mediante gara pubblica.

6. Le Autorità Portuali non possono esercitare, né direttamente né tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Le Autorità Portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle Autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche. (cfr.: art. 8 bis, comma 1, lettera d), legge 27 febbraio 1998, n. 30).

7. Il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, con proprio decreto, individua entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna Autorità Portuale.

8. Nei limiti delle disponibilità finanziarie di cui all'articolo 13, decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con Decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere istituite ulteriori Autorità in porti di categoria II, classi I e II, non compresi tra quelli di cui al comma 1, che nell'ultimo triennio abbiano registrato un volume di traffico di merci non inferiore a tre milioni di tonnellate annue al netto del 90% delle rinfuse liquide o a 200.000 Twenty Fee Equivalent Unit (TEU). A decorrere dal 1° gennaio 1995 può essere disposta l'istituzione, previa verifica dei requisiti, di Autorità Portuali nei porti di Olbia, Piombino e Salerno.

9. Il Ministro dei Trasporti e della Navigazione può formulare la proposta di cui al comma 8 anche su richiesta di Regioni, Comuni o Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura.

10. Le Autorità Portuali di cui al comma 8 sono soppresse, con la procedura di cui al medesimo comma, quando in relazione al mutato andamento dei traffici, vengano meno i requisiti previsti nel suddetto comma. Con la medesima procedura, decorsi dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono soppresse le Autorità Portuali di cui al comma 1 quando risulti che le stesse non corrispondono ai requisiti di cui al comma 8.10

11. In sede di prima applicazione della presente legge, le Autorità sprovviste di sede propria possono essere ubicate presso le sedi delle locali Autorità Marittime.

12. E' fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste. Il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, sentita l'Autorità Portuale di Trieste, con proprio decreto stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti franchi.

Art. 7. (Organi dell'Autorità Portuale)

1. Sono organi dell'Autorità Portuale: a) il Presidente; b) il Comitato Portuale; c) il Segretariato Generale; d) il Collegio dei Revisori dei Conti.

2. Gli emolumenti del Presidente e dei componenti del Collegio dei Revisori dei Conti, nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato Portuale, sono a carico del bilancio dell'Autorità e vengono determinati dal Comitato entro i limiti massimi stabiliti, per ciascuna delle categorie e classi di cui

all'articolo 4, con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione vengono disposti la revoca del mandato del Presidente e lo scioglimento del Comitato Portuale qualora: a) decorso il termine di cui all'articolo 9, comma 3, lettera a), il piano operativo triennale non sia approvato nel successivo termine di trenta giorni; b) il conto consuntivo evidenzia un disavanzo.

4. Con decreto di cui al comma 3, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione nomina altresì un Commissario che esercita, per un periodo massimo di sei mesi, le attribuzioni conferitegli con decreto stesso. Nel caso di cui al comma 3, lettera c), il Commissario deve comunque adottare, entro sessanta giorni dalla nomina, un piano di risanamento. A tal fine il Commissario può imporre oneri aggiuntivi a carico delle merci sbarcate e imbarcate nel porto.

Art. 8. (Presidente dell'Autorità Portuale)

1. Il Presidente è nominato, previa intesa con la Regione interessata, con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, nell'ambito di una terna di esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale designati rispettivamente dalla Provincia, dai Comuni e dalle Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura, la cui competenza territoriale coincide, in tutto o in parte, con la circoscrizione di cui all'articolo 6, comma 7. La terna è comunicata al Ministro dei Trasporti e della Navigazione tre mesi prima della scadenza del mandato. Il Ministro, con atto motivato, può chiedere di comunicare entro trenta giorni dalla richiesta una seconda terna di candidati nell'ambito della quale effettuare la nomina. Qualora non pervenga nei termini alcuna designazione, il Ministro nomina il Presidente, previa intesa con la Regione interessata, comunque tra personalità che risultano esperte e di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

2. Il Presidente ha la rappresentanza dell'Autorità Portuale, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. In sede di prima applicazione della presente legge la terna di cui al comma 1 è comunicata al Ministro dei Trasporti e della Navigazione entro il 31 marzo 1995. Entro tale data le designazioni già pervenute devono essere comunque confermate qualora gli Enti di cui al comma 1 non intendano procedere a nuova designazione. (cfr.: art. 2, comma 4, legge 23 dicembre 1996, n. 647).

2.bis. I Presidenti, nominati ai sensi del comma 2, assumono tutti i compiti dei commissari di cui all'articolo 20, commi 1, 2 e 3. (cfr.: art. 2, comma 7, legge 23 dicembre 1996, n. 647).

3. Il Presidente dell'Autorità Portuale: a) presiede il Comitato Portuale; b) sottopone al Comitato Portuale, per l'approvazione, il piano operativo triennale; c) sottopone al Comitato Portuale, per l'adozione, il Piano Regolatore Portuale; d) sottopone al Comitato Portuale gli schemi di delibere riguardanti il bilancio preventivo e le relative variazioni, il conto consuntivo e il trattamento del Segretario Generale, nonché il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale della Segreteria tecnico-operativa; e) propone al Comitato Portuale gli schemi di delibere riguardanti le concessioni di cui all'articolo 6, comma 5; f) provvede al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, nonché al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali; g) (abrogata dall'art. 2, comma 4bis, legge 23 dicembre 1996, n. 647); h) amministra le aree e i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di cui all'articolo 6, comma 7, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il Comitato Portuale, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del Codice della Navigazione e nelle relative norme di attuazione; (cfr.: art. 2, comma 5, legge 23 dicembre 1996, n. 647); i) esercita le competenze attribuite all'Autorità Portuale dagli articoli 16 e 18 e rilascia, sentito il Comitato Portuale, le autorizzazioni e concessioni di cui agli stessi articoli quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro dei Trasporti e della Navigazione di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3; l) promuove l'istituzione dell'associazione del lavoro portuale di cui all'articolo 17; m) assicura la navigabilità nell'ambito portuale e provvede, con l'intervento del Servizio escavazione porti di cui all'articolo 26, e, in via subordinata, con le modalità di cui all'art. 6, comma 5, al mantenimento ed approfondimento dei fondali, fermo restando quanto disposto dall'art. 5, commi 8 e 9, sulla base di progetti sottoposti al visto del competente Ufficio speciale del Genio Civile per le opere marittime, nel rispetto della normativa sulla tutela ambientale, anche adottando, nei casi indifferibili di necessità ed urgenza, provvedimenti di carattere coattivo; nei casi di interventi urgenti e straordinari di escavazione provvede, anche ricorrendo a modalità diverse da quelle di cui all'art. 6, comma 5. Ai fini degli interventi di escavazione e manutenzione dei fondali può indire,

assumendone la presidenza, una conferenza di servizi con le amministrazioni interessate (cfr.: art. 2, comma 6, legge 23 dicembre 1996, n. 647); n) esercita i compiti di proposta in materia di delimitazione delle zone franche, sentite l'Autorità Marittima e le amministrazioni locali interessate;14 n.bis) esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'Autorità Portuale. (cfr.: art. 8 bis, comma 1, lettera f), legge 27 febbraio 1998, n. 30).

Art. 2. (Organizzazioni portuali, autorità portuali e autorità marittime)

1. Ai fini della presente legge sono organizzazioni portuali:

- a) il Provveditorato al porto di Venezia, di cui al regio decreto- legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito dalla legge 8 luglio 1929, n.1342, e successive modificazioni ed integrazioni;
- b) il Consorzio autonomo del porto di Genova, di cui al testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni ed integrazioni;
- c) l'Ente autonomo del porto di Palermo di cui alla legge 14 novembre 1961, n. 1268;
- d) il Consorzio per il porto di Civitavecchia, di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 223;
- e) l'Ente autonomo del porto di Trieste, di cui alla legge 9 luglio 1967, n. 589, e successive modificazioni ed integrazioni;
- f) l'Ente autonomo del porto di Savona, di cui alla legge 1 marzo 1968, n. 173, e successive modificazioni ed integrazioni;
- g) il Consorzio autonomo del porto di Napoli, di cui al decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 marzo 1974, n. 46, e successive modificazioni ed integrazioni;
- h) le aziende dei mezzi meccanici di cui alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, e successive modificazioni ed integrazioni;
- i) i consorzi costituitisi nei porti di Bari e di Brindisi.

2. Sono autorità portuali ai sensi della presente legge gli enti di cui all'articolo 6.

3. Sono autorità marittime ai sensi della presente legge i soggetti di cui all'articolo 16 del codice della navigazione.

Art. 3. (Costituzione del comando generale del Corpo delle capitanerie)

1. L'Ispettorato generale delle capitanerie di porto è costituito in comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, senza aumento di organico né di spese complessive, dipende dal Ministero dei trasporti e della navigazione nei limiti di quanto dispone l'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 marzo 1947, n. 396, e svolge le attribuzioni di cui al regio decreto 19 febbraio 1940, n. 194, e successive modificazioni ed integrazioni ((; esercita altresì le competenze in materia di sicurezza della navigazione attribuite al Ministero dei trasporti e della navigazione)). Il Ministero dell'ambiente si avvale delle capitanerie di porto.

Art. 4. (Classificazione dei porti)

1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi:

a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;

b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale;

c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale;

d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

((1-bis. I porti sede di autorità portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II.))

2. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, emanato di concerto con i Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici, determina le caratteristiche e procede alla individuazione dei porti o delle specifiche aree portuali di cui alla categoria I. con lo stesso provvedimento sono disciplinate le attività nei porti di prima categoria e relative baie, rade e golfi.

3. I porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni:

- a) commerciale;
- b) industriale e petrolifera;
- c) di servizio passeggeri;
- d) peschereccia;
- e) turistica e da diporto.

4. Le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, e l'appartenenza di ogni scalo alle classi medesime sono determinate, sentite le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, con particolare riferimento all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale o nazionale, tenendo conto dei seguenti criteri:

- a) entità del traffico globale e delle rispettive componenti;
- b) capacità operativa degli scali derivante dalle caratteristiche funzionali e dalle condizioni di sicurezza rispetto ai rischi ambientali degli impianti e delle attrezzature, sia per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sia per il carico, lo scarico, la manutenzione e il deposito delle merci nonché delle attrezzature e dei servizi idonei al rifornimento, alla manutenzione, alla riparazione ed alla assistenza in genere delle navi e delle imbarcazioni;
- c) livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra.

5. Ai fini di cui al comma 4 il Ministro dei trasporti e della navigazione predispone, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno schema di decreto, che è trasmesso alle regioni, le quali esprimono parere entro i successivi novanta giorni. Decorso inutilmente tale termine si intende che il parere sia reso in senso favorevole. Lo schema di decreto, con le eventuali modificazioni apportate a seguito del parere delle regioni, è successivamente trasmesso alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica per l'espressione del parere, nei termini previsti dai rispettivi regolamenti, da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia;

decorsi i predetti termini il Ministro dei trasporti e della navigazione adotta il decreto in via definitiva.

6. La revisione delle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali di cui al comma 4, nonché della classificazione dei singoli scali, avviene su iniziativa delle autorità portuali o, laddove non istituite, delle autorità marittime, delle regioni o del Ministro dei trasporti e della navigazione con la procedura di cui al comma 5.

Art. 5. (Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore portuale)

1. Nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

2. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

2-bis. Nel caso di strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, ((e' valutata con prioritá la)) finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.

3. Nei porti di cui al comma 1 nei quali e' istituita l'autorità portuale, il piano regolatore e' adottato dal comitato portuale, pre-via intesa con il comune o i comuni interessati. Nei porti di cui al comma 1 nei quali non e' istituita l'autorità portuale, il piano regolatore e' adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Il piano e' quindi inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole.

4. Il piano regolatore relativo a porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, esaurita la procedura di cui al comma 3, e' sottoposto, ai sensi della

normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed e' quindi approvato dalla regione.

5. Al piano regolatore portuale dei porti aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera b), e alle relative varianti, e' allegato un rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attivita' industriali e dal decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126 del 31 maggio 1991.

6. All'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, il numero 1) e' sostituito dal seguente:

"1) le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria I e alla categoria II, classe I, e le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonche' per la difesa delle coste".

7. Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classi II e III.

8. Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Le regioni, il comune interessato o l'autorita' portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano alle regioni a statuto speciale nei limiti dei rispettivi statuti. Le autorita' portuali, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporresoprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entita' dei canoni di concessione.

9. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonche' l'escavazione e l'approfondimento dei fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

10. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti dalle autorità portuali, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, lettera a), individua annualmente le opere di cui al comma 9 del presente articolo, da realizzare nei porti di cui alla categoria II, classi I e II.

11. Per gli interventi da attuarsi dalle regioni, in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo, il Ministro dei trasporti e della navigazione emana direttive di coordinamento.

11-bis. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1, CONVERTITO

CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27.

11-ter. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1, CONVERTITO

CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27.

11-quater. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27.

11-quinquies. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1,

CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27.

11-sexies. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27.

Art. 5-bis

(Disposizioni in materia di dragaggio)

1. *((Nelle aree portuali e marino costiere poste in siti))* di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di

dragaggio, basato su tecniche idonee ad evitare dispersione del materiale, ivi compreso l'eventuale progetto relativo alle casse di colmata, vasche di raccolta o strutture di contenimento di cui al comma 3, e' presentato dall'autorita' portuale o, laddove non istituita, dall'ente competente ovvero dal concessionario dell'area demaniale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, approva il progetto entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e trasmette il relativo provvedimento al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva.

((Il decreto di approvazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare deve intervenire entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione, previo parere, solo se il progetto di dragaggio prevede anche il progetto di infrastrutture di contenimento non comprese nei provvedimenti di rilascio della Valutazione d'impatto ambientale dei Piani regolatori portuali di riferimento, o comunque difforni da quelle oggetto dei provvedimenti della Commissione di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 sull'assoggettabilita' o meno del progetto alla valutazione di impatto ambientale)).

Il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dai commi 6 e 7 del citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e allo stesso deve essere garantita idonea forma di pubblicita'.

2. I materiali derivanti dalle attivita' di dragaggio di aree portuali e marino-costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale, ovvero ogni loro singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici:

a) qualora presentino, all'origine ovvero a seguito di trattamenti aventi esclusivamente lo scopo della rimozione degli inquinanti, ad esclusione dei processi finalizzati alla immobilizzazione degli inquinanti stessi, caratteristiche fisiche, chimiche e microbiologiche ((...)) idonee con riferimento al sito di destinazione, e non presentino positività ai test ecotossicologici, su autorizzazione dell'autorita' competente per la bonifica, possono essere immessi o refluiti nei corpi idrici dai quali provengono, ovvero possono essere utilizzati per il rifacimento degli arenili, per formare terreni costieri ovvero per migliorare lo stato dei fondali attraverso attivita'

di capping, nel rispetto delle modalita' previste dal decreto di cui al comma 6. Restano salve le competenze della regione territorialmente interessata;

b) qualora presentino, all'origine o a seguito di trattamenti aventi esclusivamente lo scopo della desalinizzazione ovvero della rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati alla immobilizzazione degli inquinanti stessi, livelli di contaminazione non superiori a quelli stabiliti nelle colonne A e B della Tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in funzione della destinazione d'uso e qualora risultino conformi al test di cessione da compiere con il metodo e in base ai parametri di cui al decreto del Ministro dell'ambiente 5 febbraio 1998, pubblicato nel supplemento ordinario n. 72 alla Gazzetta Ufficiale n. 88 del 16 aprile 1998, possono essere destinati a impiego a terra secondo le modalita' previste dal decreto di cui al comma 6. Nel caso siano destinati a impiego in aree con falda naturalmente salinizzata, i materiali da collocare possono avere un livello di concentrazione di solfati e di cloruri nell'eluato superiore a quello fissato dalla tabella di cui all'allegato 3 del citato decreto del Ministro dell'ambiente 5 febbraio 1998 a condizione che, su conforme parere dell'ARPA territorialmente competente, sia prevenuta qualsiasi modificazione delle caratteristiche. Tale destinazione deve essere indicata nei progetti di cui al comma 1. Il provvedimento di approvazione del progetto di dragaggio costituisce altresì autorizzazione all'impiego dei materiali fissandone l'opera pubblica, il luogo, le condizioni, i quantitativi e le percentuali di sostituzione dei corrispondenti materiali naturali;

c) qualora risultino non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati alla immobilizzazione degli inquinanti stessi quali solidificazione e stabilizzazione, possono essere destinati a refluimento all'interno di casse di colmata, di vasche di raccolta, o comunque in strutture di contenimento che presentino un sistema di impermeabilizzazione naturale o artificiale o completato artificialmente al perimetro e sul fondo in grado di assicurare requisiti di permeabilita' equivalenti a quelli di uno strato di materiale naturale dello spessore di 1 metro con K minore o uguale a $1,0 \times 10^{-9}$ m/s, (...).

d) qualora risultino caratterizzati da concentrazioni degli inquinanti al di sotto dei valori di intervento definiti ed approvati dal Ministero dell'ambiente e

della tutela del territorio e del mare per ciascun sito di interesse nazionale, l'area interessata viene restituita agli usi legittimi, previo parere favorevole della conferenza di servizi di cui all'articolo 242, comma 13, del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 152.

3. Nel caso di opere il cui progetto abbia concluso l'iter approvativo alla data di entrata in vigore della presente disposizione, tali requisiti sono certificati dalle amministrazioni titolari delle opere medesime. Nel caso in cui, al termine delle attività di refluimento, i materiali di cui sopra presentino livelli di inquinamento superiori ai valori limite di cui alla Tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006 deve essere attivata la procedura di bonifica dell'area derivante dall'attività di colmata in relazione alla destinazione d'uso. E' fatta salva l'applicazione delle norme vigenti in materia di autorizzazione paesaggistica. Nel caso di permanenza in sito di concentrazioni residue degli inquinanti eccedenti i predetti valori limite, devono essere adottate misure di sicurezza che garantiscano comunque la tutela della salute e dell'ambiente. L'accettabilità delle concentrazioni residue degli inquinanti eccedenti i valori limite deve essere accertata attraverso una metodologia di analisi di rischio con procedura diretta e riconosciuta a livello internazionale che assicuri, per la parte di interesse, il soddisfacimento dei 'Criteri metodologici per l'applicazione nell'analisi di rischio sanitaria ai siti contaminati' elaborati dall'ISPRA, dall'Istituto superiore di sanità e dalle Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente. I principali criteri di riferimento per la conduzione dell'analisi di rischio sono riportati nell'allegato B del decreto ministeriale 7 novembre 2008. Per la verifica della presenza di valori di concentrazione superiori ai limiti fissati dalla vigente normativa e per la valutazione dell'accettabilità delle concentrazioni residue degli inquinanti si tiene conto del contenuto dell'autorizzazione rilasciata ai sensi del comma 1. Tale procedura può essere attuata con l'impiego di tecnologie che possano consentire, contestualmente alla loro applicazione, l'utilizzo delle aree medesime.

4. I materiali di cui al comma 3 destinati ad essere refluiti all'interno di strutture di contenimento nell'ambito di porti nazionali diversi da quello di provenienza devono essere accompagnati da un documento contenente le indicazioni di cui all'articolo 193, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni. Le caratteristiche di idoneità delle navi e dei galleggianti all'uso impiegati sono quelle previste dalle norme

nazionali e internazionali in materia di trasporto marittimo e garantiscono l'idoneità dell'impresa. Le Autorità marittime competenti per provenienza e destinazione dei materiali concordano un sistema di controllo idoneo a garantire una costante vigilanza durante il trasporto dei materiali, nell'ambito delle attività di competenza senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

5. L'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 2 e 3 viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti dal citato decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 7 novembre 2008. Le modifiche al decreto di cui al periodo precedente sono apportate con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti. Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della laguna di Venezia. Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio.

6. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e trasporti, *((adotta con proprio decreto le norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale al fine dell'eventuale reimpiego dei materiali dragati ed al fine di quanto previsto dal comma 2 del presente articolo))*. Fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui al presente comma, si applica la normativa vigente per i siti di cui al citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

7. Fermo restando quanto previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modifiche, per i porti di categoria II, classe III, la regione disciplina il procedimento di adozione del Piano regolatore portuale, garantendo la partecipazione delle province e dei comuni interessati. 8. I materiali provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in siti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile

2006, n. 152, e successive modificazioni, possono essere immersi in mare con autorizzazione dell'autorita' competente nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 109, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152. I suddetti materiali possono essere diversamente utilizzati a fini di ripascimento, anche con sversamento nel tratto di spiaggia sommersa attiva, o per la realizzazione di casse di colmata o altre strutture di contenimento nei porti in attuazione del Piano regolatore portuale ovvero lungo il litorale per la ricostruzione della fascia costiera, con autorizzazione della regione territorialmente competente ai sensi dell'articolo 21 della legge 31 luglio 2002, n. 179.

Art. 6. (Autorita' portuale)

1. Nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, ((*Manfredonia*)) Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste e Venezia e' istituita l'autorita' portuale con i seguenti compiti, in conformita' agli obiettivi di cui all'articolo 1:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attivita' commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attivita' ed alle condizioni di igiene del lavoro in attuazione dell'articolo 24;

b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero dei lavori pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima amministrazione;

c) affidamento e controllo delle attivita' dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti ne' strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. L'autorita' portuale ha personalita' giuridica di diritto pubblico ed e' dotata di autonomia amministrativa salvo quanto disposto dall'articolo 12,

nonche' di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni nonche' le disposizioni di cui al decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni ed integrazioni, fatta eccezione per quanto specificamente previsto dal comma 2 dell'articolo 23 della presente legge.

3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorita' portuale e' disciplinata da un regolamento di contabilita' approvato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro. Il conto consuntivo delle autorita' portuali e' allegato allo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'esercizio successivo a quello nel quale il medesimo e' approvato.

4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorita' portuale e' soggetto al controllo della Corte dei conti.

5. L'esercizio delle attivita' di cui al comma 1, lettere b) e c), e' affidato in concessione dell'autorita' portuale mediante gara pubblica.

6. Le autorita' portuali non possono esercitare, ne' direttamente ne' tramite la partecipazione di societa', operazioni portuali ed attivita' ad esse strettamente connesse. Le autorita' portuali possono costituire ovvero partecipare a societa' esercenti attivita' accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorita' medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalita', della logistica e delle reti trasportistiche.

7. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, individua entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorita' portuale.

8. Nei limiti delle disponibilita' finanziarie di cui all'articolo 13, decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere istituite ulteriori autorita' in porti di categoria II, classi I e II, non compresi tra quelli di cui al comma 1, che nell'ultimo triennio abbiano registrato un volume di traffico di merci non inferiore a tre milioni di tonnellate annue al netto del 90 per cento delle rinfuse liquide o a 200.000 Twenty Feet Equivalent Unit

(TEU). A decorrere dal 1 gennaio 1995 puo' essere disposta l'istituzione, previa verifica dei requisiti, di autorita' portuali nei porti di Olbia, Piombino e Salerno.

9. Il Ministro dei trasporti e della navigazione puo' formulare la proposta di cui al comma 8 anche su richiesta di regioni, comuni o camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

10. Le autorita' portuali di cui al comma 8 sono soppresse, con la procedura di cui al medesimo comma, quando, in relazione al mutato andamento dei traffici, vengano meno i requisiti previsti nel suddetto comma. Con la medesima procedura, decorsi dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono soppresse le autorita' portuali di cui al comma 1 quando risulti che le stesse non corrispondono ai requisiti di cui al comma 8.

11. In sede di prima applicazione della presente legge, le autorita' sprovviste di sede propria possono essere ubicate presso le sedi delle locali autorita' marittime.

12. E' fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentita l'autorita' portuale di Trieste, con proprio decreto stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti franchi.

Art. 7. (Organi dell'autorita' portuale)

1. Sono organi dell'autorita' portuale:

a) il presidente;

b) il comitato portuale;

c) il segretario generale;

d) il collegio dei revisori dei conti.

2. Gli emolumenti del presidente e dei componenti del collegio dei revisori dei conti, nonche' i gettoni di presenza dei componenti del comitato portuale, sono a carico del bilancio dell'autorita' e vengono determinati dal comitato entro i limiti massimi stabiliti, per ciascuna delle categorie e classi di cui

all'articolo 4, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione vengono disposti la revoca del mandato del presidente e lo scioglimento del comitato portuale qualora:

a) decorso il termine di cui all'articolo 9, comma 3, lettera a), il piano operativo triennale non sia approvato nel successivo termine di trenta giorni;

b) *((LETTERA ABROGATA DAL D.L. 30 DICEMBRE 1997, N. 457, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 27 FEBBRAIO 1998, N. 30))*.

c) il conto consuntivo evidenzia un disavanzo.

4. Con il decreto di cui al comma 3, il Ministro dei trasporti e della navigazione nomina altresì un commissario che esercita, per un periodo massimo di sei mesi, le attribuzioni conferitegli con il decreto stesso. Nel caso di cui al comma 3, lettera c), il commissario deve comunque adottare, entro sessanta giorni dalla nomina, un piano di risanamento. A tal fine il commissario può imporre oneri aggiuntivi a carico delle merci sbarcate e imbarcate nel porto.

Art. 8. (Presidente dell'autorità portuale)

1. Il presidente è nominato, previa intesa con la regione interessata, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, nell'ambito di una terna di esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale designati rispettivamente dalla provincia, dai comuni e dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, la cui competenza territoriale coincide, in tutto o in parte, con la circoscrizione di cui all'articolo 6, comma 7. La terna è comunicata al Ministro dei trasporti e della navigazione tre mesi prima della scadenza del mandato. Il Ministro, con atto motivato, può chiedere di comunicare entro trenta giorni dalla richiesta una seconda terna di candidati nell'ambito della quale effettuare la nomina. Qualora non pervenga nei termini alcuna designazione, il Ministro nomina il presidente, previa intesa con la regione interessata, comunque tra personalità che risultano esperte e di massima e comprovata

qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

1-bis. Esperite le procedure di cui al comma 1, qualora entro trenta giorni non si raggiunga l'intesa con la regione interessata, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica il prescelto nell'ambito di una terna formulata a tale fine dal presidente della giunta regionale, tenendo conto anche delle indicazioni degli enti locali e delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura interessati. Ove il presidente della giunta regionale non provveda alla indicazione della terna entro trenta giorni dalla

richiesta allo scopo indirizzatagli dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, questi chiede al Presidente del Consiglio dei ministri di sottoporre la questione al Consiglio dei ministri, che provvede con deliberazione motivata. (10a) 2. Il presidente ha la rappresentanza dell'autorita' portuale, resta in carica quattro anni e puo' essere riconfermato una sola volta. In sede di prima applicazione della presente legge la terna di cui al comma 1 e' comunicata al Ministro dei trasporti e della navigazione entro il 31 marzo 1995. Entro tale data le designazioni gia' pervenute devono essere comunque confermate qualora gli enti di cui al comma 1 non intendano procedere a nuova designazione. 2-bis. I presidenti, nominati ai sensi del comma 2, assumono tutti i compiti dei commissari di cui all'articolo 20, commi 1, 2 e 3. 3. Il presidente dell'autorita' portuale:

- a) presiede il comitato portuale;
- b) sottopone al comitato portuale, per l'approvazione, il piano operativo triennale;
- c) sottopone al comitato portuale, per l'adozione, il piano regolatore portuale;
- d) sottopone al comitato portuale gli schemi di delibere riguardanti il bilancio preventivo e le relative variazioni, il conto consuntivo e il trattamento del segretario generale, nonche' il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale della segreteria tecnico-operativa;
- e) propone al comitato portuale gli schemi di delibere riguardanti le concessioni di cui all'articolo 6, comma 5;

f) provvede al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, nonché al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali;

g) LETTERA ABROGATA DAL D.L. 21 OTTOBRE 1996, N. 535, CONVERTITO

CON MODIFICAZIONI DALLA L. 23 DICEMBRE 1996, N. 647.

h) amministra le aree e i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di cui all'articolo 6, comma 7, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il comitato portuale, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione;

i) esercita le competenze attribuite all'autorità portuale dagli articoli 16 e 18 e rilascia, sentito il comitato portuale, le autorizzazioni e le concessioni di cui agli stessi articoli quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3;

l) promuove l'istituzione dell'associazione del lavoro portuale di cui all'articolo 17;

((m) assicura la navigabilità nell'ambito portuale e provvede al mantenimento ed approfondimento dei fondali, fermo restando quanto disposto dall'articolo 5, commi 8 e 9. Ai fini degli interventi di escavazione e manutenzione dei fondali può indire, assumendone la presidenza, una conferenza di servizi con le amministrazioni interessate da concludersi nel termine di sessanta giorni. Nei casi indifferibili di necessità ed urgenza può adottare provvedimenti di carattere coattivo. Resta fermo quanto previsto all'articolo 5, commi 11-bis e seguenti, ove applicabili));

n) esercita i compiti di proposta in materia di delimitazione delle zone franche, sentite l'autorità marittima e le amministrazioni locali interessate.

n-bis) esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'autorità portuale.

AGGIORNAMENTO (10a)

Successivamente la Corte Costituzionale, con sentenza 28 settembre-7 ottobre 2005, n. 378 (in G.U. 1a s.s. 12/10/2005, n. 41) ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 6 del D.L. 28 maggio 2004, n. 136, convertito con modificazioni dalla L. 27 luglio 2004, n. 186 (che ha introdotto il comma 1-bis al presente articolo).

Art. 9. (Comitato portuale)

1. Il comitato portuale è composto:

- a) dal presidente dell'autorità portuale, che lo presiede;
- b) dal comandante del porto sede dell'autorità portuale, con funzione di vice presidente;
- c) da un dirigente dei servizi doganali della circoscrizione doganale competente, in rappresentanza del Ministero delle finanze;
- d) da un dirigente del competente ufficio speciale del genio civile per le opere marittime, in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici;
- e) dal presidente della giunta regionale o da un suo delegato;
- f) dal presidente della provincia o da un suo delegato;
- g) dal sindaco del comune in cui è ubicato il porto, qualora la circoscrizione territoriale dell'autorità portuale comprenda il territorio di un solo comune, o dai sindaci dei comuni ricompresi nella circoscrizione medesima, ovvero da loro delegati;
- h) dal presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura competente per territorio o, in sua vece, da un membro della giunta da lui delegato;
- i) da sei rappresentanti delle seguenti categorie:
 - 1) armatori;
 - 2) industriali;

3) imprenditori di cui agli articoli 16 e 18;

4) spedizionieri;

5) agenti e raccomandatari marittimi;

6) autotrasportatori operanti nell'ambito portuale.

I rappresentanti sono designati ciascuno dalle rispettive organizzazioni nazionali di categoria, fatta eccezione del rappresentante di cui al n. 6) che e' designato dal comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori;

l) da sei rappresentanti dei lavoratori, dei quali cinque eletti dai lavoratori delle imprese che operano nel porto ed uno eletto dai dipendenti dell'Autorita' portuale, secondo modalita' stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. In sede di prima applicazione della presente legge i rappresentanti dei lavoratori vengono designati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale e restano in carica per un quadriennio.

l-bis) un rappresentante delle imprese ferroviarie operanti nei porti, nominato dal presidente dell'Autorita' portuale.

((2. I componenti di cui alle lettere i), l) e l-bis) del comma 1 sono nominati dal presidente e durano in carica per un quadriennio dalla data di insediamento del comitato portuale, in prima costituzione o rinnovato. Le loro designazioni devono pervenire al presidente entro due mesi dalla richiesta, avanzata dallo stesso due mesi prima della scadenza del mandato dei componenti. La nomina dei nuovi componenti il comitato portuale spettera' in ogni caso al nuovo presidente dopo la sua nomina o il suo rinnovo. Decorso inutilmente il termine per l'invio di tutte le designazioni, il comitato portuale e' validamente costituito nella composizione risultante dai membri di diritto e dai membri di nomina del presidente gia' designati e nominati. I membri nominati e designati nel corso del quadriennio restano in carica fino al compimento del quadriennio stesso. In sede di prima applicazione, la designazione dei componenti di cui al presente comma deve pervenire entro trenta giorni dalla data di nomina del presidente.))

3. Il comitato portuale:

- a) approva, entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del presidente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati;
- b) adotta il piano regolatore portuale;
- c) approva la relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, sulla gestione dei servizi di interesse generale e sulla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo al Ministero dei trasporti e della navigazione;
- d) approva il bilancio preventivo, obbligatoriamente in pareggio o in avanzo, le note di variazione e il conto consuntivo;
- e) delibera in ordine alle concessioni di cui all'articolo 6, comma 5;
- f) esprime i pareri di cui all'articolo 8, comma 3, lettere h) ed i);
- g) delibera, su proposta del presidente, in ordine alle autorizzazioni e alle concessioni di cui agli articoli 16 e 18 di durata superiore ai quattro anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3;
- h) delibera, su proposta del presidente, la nomina e l'eventuale revoca del segretario generale;
- i) delibera, su proposta del presidente, sentito il segretario generale, l'organico della segreteria tecnico-operativa di cui all'articolo 10, allegando una relazione illustrativa delle esigenze di funzionalità che lo giustificano;
- l) delibera in materia di recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale della segreteria tecnico-operativa di cui all'articolo 10;
- m) delibera in ordine agli accordi sostitutivi di cui all'articolo 18, comma 4;

n) promuove e sovrintende all'attuazione delle norme di cui all'articolo 23.

n-bis) approva, su proposta del Presidente, il regolamento di contabilit , da inviare al Ministero dei trasporti e della navigazione;

n-ter) approva, su proposta del Presidente, la partecipazione delle autorit  portuali alle societ  di cui all'articolo 6, comma 6.

4. Il comitato portuale si riunisce, su convocazione del presidente, di norma una volta al mese, e ogni qualvolta lo richieda un terzo dei componenti. Per la validit  delle sedute   richiesta la presenza della met  pi  uno dei componenti in prima convocazione e di un terzo dei medesimi in seconda convocazione. Le deliberazioni sono assunte a maggioranza dei presenti. Il comitato adotta un regolamento per disciplinare lo svolgimento delle sue attivit .

5. Fatto salvo quanto previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale, le deliberazioni del comitato portuale, adottate con il voto favorevole dei rappresentanti delle amministrazioni pubbliche competenti, a norma delle vigenti leggi, ad adottare intese, concerti e pareri nelle materie oggetto delle deliberazioni medesime, tengono luogo dei predetti atti.

Art. 10. (Segretariato generale)

1. Il segretariato generale   composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa.

2. Il segretario generale   nominato dal comitato portuale, su proposta del presidente, tra esperti di comprovata qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla presente legge.

3. Il segretario generale   assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta. Il segretario generale pu  essere rimosso in qualsiasi momento dall'incarico su proposta del presidente, con delibera del comitato portuale.

4. Il segretario generale:

a)   preposto alla segreteria tecnico-operativa;

b) provvede agli adempimenti necessari al funzionamento dell'autorit  portuale;

- c) cura l'istruttoria degli atti di competenza del presidente e del comitato portuale;
- d) cura i rapporti, ai fini del coordinamento delle rispettive attività, con le amministrazioni statali, regionali e degli enti locali;
- e) cura l'attuazione delle direttive del presidente e del comitato portuale;
- f) elabora il piano regolatore portuale, avvalendosi della segreteria tecnico-operativa;
- g) riferisce al comitato portuale sullo stato di attuazione dei piani di intervento e di sviluppo delle strutture portuali e sull'organizzazione economico-produttiva delle attività portuali;
- h) provvede alla tenuta dei registri di cui all'articolo 24, comma 2.

5. Per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'autorità, il segretario generale si avvale di una segreteria tecnico-operativa, composta, in sede di prima applicazione della presente legge, da personale proveniente dalle organizzazioni portuali, in un contingente e in una composizione qualitativa determinata ai sensi dell'articolo 9 in relazione alle specifiche esigenze di ciascun scalo.

((6. Il rapporto di lavoro del personale delle Autorità portuali è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile libro V - titolo I - capi II e III, titolo II - capo I, e dalle leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa. Il suddetto rapporto è regolato da contratti collettivi nazionali di lavoro, sulla base di criteri generali stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, che dovranno tener conto anche della compatibilità con le risorse economiche, finanziarie e di bilancio; detti contratti sono stipulati dall'associazione rappresentativa delle Autorità portuali per la parte datoriale e dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative del personale delle Autorità portuali per la parte sindacale.))

Art. 11. (Collegio dei revisori dei conti)

1. Il collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e tre supplementi, nominati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, nell'ambito degli iscritti all'albo dei revisori ufficiali dei conti.

Un membro effettivo, con funzioni di presidente, ed un membro supplente sono nominati su designazione del Ministro del tesoro. *((Fino al 31 dicembre 1995, i revisori di cui al presente articolo sono nominati fra coloro che sono in possesso dei requisiti prescritti per l'iscrizione e al registro dei revisori contabili di cui al decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 88, dietro presentazione di dichiarazione sostitutiva di atto di notorieta' da parte di ciascun interessato ai sensi della legge 4 gennaio 1968, n. 15)).*

2. Il collegio dei revisori dei conti dura in carica quattro anni.

3. Il collegio dei revisori dei conti:

a) provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettua trimestralmente le verifiche di cassa;

b) redige una relazione sul conto consuntivo e riferisce periodicamente al Ministro dei trasporti e della navigazione;

c) assiste alle riunioni del comitato portuale con almeno uno dei suoi membri.

Art. 12. (Vigilanza sull'autorita' portuale)

1. L'autorita' portuale e' sottoposta alla vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione.

2. Sono sottoposte all'approvazione dell'autorita' di vigilanza le delibere del presidente e del comitato portuale relative:

a) all'approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione e del conto consuntivo;

b) alla determinazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa;

c) *((LETTERA ABROGATA DAL D.L. 30 DICEMBRE 1997, N. 457, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 27 FEBBRAIO 1998, N. 30)).*

3. La vigilanza sulle delibere di cui al comma 2, lettera a), e' esercitata dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro.

4. Qualora l'approvazione dell'autorita' di vigilanza non intervenga entro quarantacinque giorni dalla data di ricevimento delle delibere, esse sono esecutive.

Art. 13. (Risorse finanziarie delle autorità portuali)

1. Le entrate delle autorità portuali sono costituite:

a) dai canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale, di cui all'articolo 18, e delle aree demaniali comprese nelle circoscrizioni territoriali di cui all'articolo 6, comma 7, nonché dai proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'articolo 16. Le autorità portuali non possono determinare canoni di concessione demaniale marittima per scopi turistico-ricreativi, fatta eccezione per i canoni di concessione di aree destinate a porti turistici, in misura più elevata di quanto stabilito dalle autorità marittime per aree contigue e concesse allo stesso fine;

b) dagli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'articolo 18, comma 1, lettere a) e b);

c) salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6, dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate di cui al capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e all'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355, e successive modificazioni e integrazioni;

d) dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;

e) da entrate diverse.

2. Dal 1 gennaio 1994 cessano di essere erogati i contributi alle organizzazioni portuali previsti dalle rispettive leggi istitutive, nonché gli stanziamenti per le spese per l'installazione e l'acquisto di impianti portuali nei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia, Livorno e Messina. (1)

((2-bis. Le Autorità portuali possono avvalersi, per la riscossione coattiva dei canoni demaniali e degli altri proventi di loro competenza, della procedura ingiuntiva di cui al regio decreto 14 aprile 1910, n. 639.))

AGGIORNAMENTO (1)

Il D.L. 21 ottobre 1996, n. 535, convertito con modificazioni dalla L. 23 dicembre 1996, n. 647, ha disposto (con l'art. 16, comma 1) che il termine del 1 gennaio 1994 previsto dal comma 2 del presente articolo, e' differito al 1 gennaio 1995.

Art. 14. (Competenze dell'autorita' marittima)

1. Ferme restando le competenze attribuite dalla presente legge alle autorita' portuali e, per i soli compiti di programmazione, coordinamento e promozione nonche' nell'ambito della pianificazione delle opere portuali, alla formulazione ed elaborazione di piani triennali da proporre al Ministro dei trasporti e della navigazione, alle aziende speciali delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, istituite ai sensi dell'articolo 32 del testo unico approvato con regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, spettano all'autorita' marittima le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali, e le rimanenti funzioni amministrative.

1-bis. ((I servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo. Per il pilotaggio l'obbligatorietà e' stabilita con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. Per gli altri servizi l'autorita' marittima puo' renderne obbligatorio l'impiego tenuto conto della localizzazione e delle strutture impiegate)). I criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono stabiliti dal Ministero dei trasporti e della navigazione sulla base di un'istruttoria condotta congiuntamente dal comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e dalle rappresentanze unitarie delle Autorita' portuali, dei soggetti erogatori dei servizi e dell'utenza portuale.

1-ter. Nei porti sede di Autorita' portuale la disciplina e l'organizzazione dei servizi di cui al comma 1-bis sono stabilite dall'Autorita' marittima di intesa con l'Autorita' portuale. In difetto di intesa provvede il Ministro dei trasporti e della navigazione.

Art. 15. (Commissioni consultive)

((1. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e' istituita in ogni porto una commissione consultiva composta da cinque rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano nel porto, da un rappresentante dei dipendenti dell'Autorita' portuale o dell'organizzazione portuale e da sei rappresentanti delle categorie imprenditoriali, designati secondo le procedure indicate all'articolo 9, comma 1, lettere i) ed l). Nei porti ove non esista Autorita' portuale i rappresentanti dei lavoratori delle imprese sono in numero di sei. La commissione e' presieduta dal presidente dell'Autorita' portuale ovvero, laddove non istituita, dal comandante del porto.))

((1-bis. La designazione dei rappresentanti dei lavoratori delle imprese e delle categorie imprenditoriali indicate al comma 1 deve pervenire al Ministro dei trasporti e della navigazione entro trenta giorni dalla richiesta; l'inutile decorso del termine non pregiudica il funzionamento dell'organo.))

2. La commissione di cui al comma 1 ha funzioni consultive in ordine al rilascio, alla sospensione o alla revoca delle autorizzazioni e delle concessioni di cui rispettivamente agli articoli 16 e 18, nonche' in ordine all'organizzazione del lavoro in porto, agli organici delle imprese, all'avviamento della manodopera e alla formazione professionale dei lavoratori.

((3. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e' istituita la commissione consultiva centrale, composta dal direttore generale del lavoro marittimo e portuale del Ministero dei trasporti e della navigazione, che la presiede; da sei rappresentanti delle categorie imprenditoriali di cui all'articolo 9, comma 1; da sei rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative a livello nazionale; da tre rappresentanti delle regioni marittime designati dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province Autonome di Trento e di Bolzano; da un dirigente del Ministero dei trasporti e della navigazione, da un ufficiale superiore del Comando generale del corpo di capitaneria di porto, da un dirigente del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, da un dirigente del Ministero della sanita' e dal presidente dell'Associazione porti italiani. La commissione di cui al presente comma ha compiti consultivi sulle questioni attinenti all'organizzazione portuale ed alla sicurezza e igiene del lavoro ad essa sottoposte dal Ministro dei trasporti e della navigazione ovvero dalle

Autorita' portuali, dalle autorita' marittime e dalle commissioni consultive locali. La designazione dei membri deve pervenire entro trenta giorni dalla richiesta; l'inutile decorso del termine non pregiudica il funzionamento dell'organo.))

Art. 16. (Operazioni portuali)

1. Sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. *((Sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali. I servizi ammessi sono individuati dalle autorita' portuali, o, laddove non istituite, dalle autorita' marittime, attraverso una specifica regolamentazione da emanare in conformita' dei criteri vincolanti fissati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.))*

2. Le autorita' portuali o, laddove non istituite, le autorita' marittime disciplinano e vigilano sull'espletamento delle operazioni portuali *((e dei servizi portuali))*, nonche' sull'applicazione delle tariffe indicate da ciascuna impresa ai sensi del comma 5 *((riferendo periodicamente al Ministro dei trasporti e della navigazione))*.

3. L'esercizio delle attivita' di cui al comma 1, espletate per conto proprio o di terzi, e' soggetto ad autorizzazione dell'autorita' portuale o, laddove non istituita, dell'autorita' marittima. *((Detta autorizzazione riguarda lo svolgimento di operazioni portuali di cui al comma 1 previa verifica del possesso da parte del richiedente dei requisiti di cui al comma 4, oppure di uno o piu' servizi portuali di cui al comma 1, da individuare nell'autorizzazione stessa.))* Le imprese autorizzate sono iscritte *((in appositi registri distinti tenuti))* dall'autorita' portuale o, laddove non istituita, dall'autorita' marittima e sono soggette al pagamento di un canone annuo e alla prestazione di una cauzione determinati dalle medesime autorita'.

((3-bis. Le operazioni ed i servizi portuali di cui al comma 1 non possono svolgersi in deroga alla legge 23 ottobre 1960, n. 1369, salvo quanto previsto dall'articolo 17.))

4. Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di cui al comma 3 da parte dell'autorita' competente, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con

proprio decreto, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, determina:

- a) i requisiti di carattere personale e tecnico-organizzativo, di capacita' finanziaria, di professionalita' degli operatori e delle imprese richiedenti, adeguati alle attivita' da espletare, tra i quali la presentazione di un programma operativo e la determinazione di un organico di lavoratori alle dirette dipendenze comprendente anche i quadri dirigenziali;
- b) i criteri, le modalita' e i termini in ordine al rilascio, alla sospensione e alla revoca dell'atto autorizzatorio, nonche' ai relativi controlli;
- c) i parametri per definire i limiti minimi e massimi dei canoni annui e della cauzione in relazione alla durata ed alla specificita' dell'autorizzazione, tenuti presenti il volume degli investimenti e le attivita' da espletare;
- d) i criteri inerenti il rilascio di autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali, da effettuarsi all'arrivo o alla partenza di navi dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere, nonche' per la determinazione di un corrispettivo e di idonea cauzione. Tali autorizzazioni non rientrano nel numero massimo di cui al comma 7.

5. Le tariffe delle operazioni portuali di cui al comma 1 sono rese pubbliche. Le imprese autorizzate ai sensi del comma 3 devono comunicare all'autorita' portuale o, laddove non istituita, all'autorita' marittima le tariffe che intendono praticare nei confronti degli utenti, nonche' ogni successiva variazione.

6. L'autorizzazione ha durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa ovvero, qualora l'impresa autorizzata sia anche titolare di concessione ai sensi dell'articolo 18, durata identica a quella della concessione medesima; l'autorizzazione puo' essere rinnovata in relazione a nuovi programmi operativi o a seguito del rinnovo della concessione. L'autorita' portuale o, laddove non istituita, l'autorita' marittima sono tenute a verificare, con cadenza almeno annuale, il rispetto delle condizioni previste nel programma operativo.

7. L'autorita' portuale o, laddove non istituita, l'autorita' marittima, sentita la commissione consultiva locale, determina il numero massimo di

autorizzazioni che possono essere rilasciate ai sensi del comma 3, in relazione alle esigenze di funzionalita' del porto e del traffico, assicurando, comunque, il massimo della concorrenza nel settore.

7-bis. Le disposizioni del presente articolo non si applicano ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi chimici allo stato liquido, nonche' di altri prodotti affini, siti in ambito portuale.

((7-ter. Le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, devono pronunciarsi sulle richieste di autorizzazione di cui al presente articolo entro novanta giorni dalla richiesta, decorsi i quali, in assenza di diniego motivato, la richiesta si intende accolta.))

Art. 17. (Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo).

1. Il presente articolo disciplina la fornitura di lavoro temporaneo, anche in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 per l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali autorizzati ai sensi dell'articolo 16, comma 3.

2. Le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, autorizzano l'erogazione delle prestazioni di cui al comma 1 da parte di una impresa, la cui attività deve essere esclusivamente rivolta alla fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, da individuare secondo una procedura accessibile ad imprese italiane e comunitarie. Detta impresa, che deve essere dotata di adeguato personale e risorse proprie con specifica caratterizzazione di professionalità nell'esecuzione delle operazioni portuali, non deve esercitare direttamente o indirettamente le attività di cui agli articoli 16 e 18 e le attività svolte dalle società di cui all'articolo 21, comma 1, lettera a), né deve essere detenuta direttamente o indirettamente da una o più imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera a), e neppure deve detenere partecipazioni anche di minoranza in una o più imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera a), impegnandosi, in caso contrario, a dismettere dette attività e partecipazioni prima del rilascio dell'autorizzazione.

3. L'autorizzazione di cui al comma 2 viene rilasciata dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima entro centoventi giorni dall'individuazione dell'impresa stessa e, comunque, subordinatamente all'avvenuta dismissione di ogni eventuale attività e partecipazione di cui al

medesimo comma. L'impresa subentrante e' tenuta a corrispondere il valore di mercato di dette attivita' e partecipazioni all'impresa che le dismette.

4. L'autorita' portuale o, laddove non istituita, l'autorita' marittima individua le procedure per garantire la continuita' del rapporto di lavoro a favore dei soci e dei dipendenti dell'impresa di cui all'articolo 21, comma 1, lettera b), nei confronti dell'impresa autorizzata.

5. Qualora non si realizzi quanto previsto dai commi 2 e 3, le prestazioni di cui al comma 1, vengono erogate da agenzie promosse dalle autorita' portuali o, laddove non istituite, dalle autorita' marittime e soggette al controllo delle stesse e la cui gestione e' affidata ad un organo direttivo composto da rappresentanti delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera a). Ai fini delle prestazioni di cui al comma 1, l'agenzia assume i lavoratori impiegati presso le imprese di cui all'articolo 21, comma 1, lettera b), che cessano la propria attivita'. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sono adottate le norme per l'istituzione ed il funzionamento dell'agenzia.

6. L'impresa di cui al comma 2 e l'agenzia di cui al comma 5, qualora non abbiano personale sufficiente per far fronte alla fornitura di lavoro temporaneo prevista al comma 1, possono rivolgersi, quali imprese utilizzatrici, ai soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo previsti all'articolo 2 della legge 24 giugno 1997, n. 196.

7. Nell'ambito delle trattative per la stipula del contratto collettivo nazionale dei lavoratori portuali previste al comma 13 le parti sociali individuano:

a) i casi in cui il contratto di fornitura di lavoro temporaneo puo' essere concluso ai sensi dell'articolo 1, comma 2, lettera a), della legge n. 196 del 1997;

b) le qualifiche professionali alle quali si applica il divieto previsto dall'articolo 1, comma 4, lettera a), della legge n. 196 del 1997;

c) la percentuale massima dei prestatori di lavoro temporaneo in rapporto ai lavoratori occupati nell'impresa utilizzatrice, secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma 8, della legge n. 196 del 1997;

d) i casi per i quali puo' essere prevista una proroga dei contratti di lavoro a tempo determinato ai sensi dell'articolo 3, comma 4, della legge n. 196 del 1997;

e) le modalita' di retribuzione dei trattamenti aziendali previsti all'articolo 4, comma 2, della legge n. 196 del 1997.

8. Al fine di favorire la formazione professionale, l'impresa di cui al comma 2 e l'agenzia di cui al comma 5 realizzano iniziative rivolte al soddisfacimento delle esigenze di formazione dei prestatori di lavoro temporaneo. Dette iniziative possono essere finanziate anche con i contributi previsti dall'articolo 5 della legge n. 196 del 1997.

9. L'impresa di cui al comma 2 e l'agenzia di cui al comma 5 non costituiscono imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del Trattato che istituisce la Comunita' europea.

10. Le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime adottano specifici regolamenti volti a controllare le attività effettuate dai soggetti di cui ai commi 2 e 5 anche al fine di verificare l'osservanza dell'obbligo di parità di trattamento nei confronti delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera a), e della capacità di prestare le attività secondo livelli quantitativi e qualitativi adeguati. Detti regolamenti dovranno prevedere tra l'altro:

a) criteri per la determinazione e applicazione delle tariffe da approvare dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima;

b) disposizioni per la determinazione qualitativa e quantitativa degli organici dell'impresa di cui al comma 2 e dell'agenzia di cui al comma 5 in rapporto alle effettive esigenze delle attività svolte;

c) predisposizione di piani e programmi di formazione professionale sia ai fini dell'accesso alle attività portuali, sia ai fini dell'aggiornamento e della riqualificazione dei lavoratori;

d) procedure di verifica e di controllo da parte delle autorità portuali o, laddove non istituite, delle autorità marittime circa l'osservanza delle regolamentazioni adottate;

e) criteri per la salvaguardia della sicurezza sul lavoro.

11. Ferme restando le competenze dell'Autorita' garante della concorrenza e del mercato, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, che hanno rilasciato le autorizzazioni di cui al comma 2, possono sospendere l'efficacia o, nei casi più gravi, revocarle allorquando accertino la violazione degli obblighi nascenti dall'esercizio dell'attività autorizzata. Nel caso in cui la violazione sia commessa da agenzie di cui al comma 5, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime possono disporre la sostituzione dell'organo di gestione dell'agenzia stessa.

12. La violazione delle disposizioni tariffarie, previste dai regolamenti di cui al comma 10, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da lire 10 milioni a lire 60 milioni.

13. Le autorità portuali, o, laddove non istituite, le autorità marittime, inseriscono negli atti di autorizzazione di cui al presente articolo, nonché in quelli previsti dall'articolo 16 e negli atti di concessione di cui all'articolo 18, disposizioni volte a garantire un trattamento normativo ed economico minimo inderogabile ai lavoratori e ai soci lavoratori di cooperative dei soggetti di cui al presente articolo e agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera b). Detto trattamento minimo non può essere inferiore a quello risultante dal vigente contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti, e suoi successivi rinnovi, stipulato dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori, comparativamente più rappresentative a livello nazionale, dalle associazioni nazionali di categoria più rappresentative delle imprese portuali di cui ai sopracitati articoli e dall'Associazione porti italiani (Assoporti).

14. Le autorità portuali esercitano le competenze di cui al presente articolo previa deliberazione del comitato portuale, sentita la commissione consultiva. Le autorità marittime esercitano le competenze di cui al presente articolo sentita la commissione consultiva.

15. Per l'anno 2008 ai lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo occupati con contratto di lavoro a tempo indeterminato nelle imprese e agenzie di cui ai commi 2 e 5 e per i lavoratori delle società derivate dalla trasformazione delle compagnie portuali ai sensi dell'articolo 21, comma 1, lettera b), è riconosciuta un'indennità pari a un ventiseiesimo del trattamento massimo mensile d'integrazione salariale straordinaria previsto dalle vigenti disposizioni, nonché la relativa contribuzione figurativa e gli

assegni per il nucleo familiare, per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro, nonché per le giornate di mancato avviamento al lavoro che coincidano, in base al programma, con le giornate definite festive, durante le quali il lavoratore sia risultato disponibile. Detta indennità è riconosciuta per un numero di giornate di mancato avviamento al lavoro pari alla differenza tra il numero massimo di 26 giornate mensili erogabili e il numero delle giornate effettivamente lavorate in ciascun mese, incrementato del numero delle giornate di ferie, malattia, infortunio, permesso di indisponibilità. L'erogazione dei trattamenti di cui al presente comma da parte dell'Istituto nazionale della previdenza sociale è subordinata all'acquisizione degli elenchi recanti il numero, distinto per ciascuna impresa o agenzia, delle giornate di mancato avviamento al lavoro predisposti dal Ministero dei trasporti in base agli accertamenti effettuati in sede locale dalle competenti autorità portuali o, laddove non istituite, dalle autorità marittime. (12)

15-bis. Qualora un'impresa o agenzia che svolga esclusivamente o prevalentemente fornitura di lavoro temporaneo, ai sensi del presente articolo, nonché dell'articolo 16, versi in stato di grave crisi economica derivante dallo sfavorevole andamento congiunturale, al fine di sostenere l'occupazione, di favorire i processi di riconversione industriale e di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza del porto, l'ente di gestione del porto può destinare una quota, comunque non eccedente il 15 per cento, delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate, senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato, a iniziative a sostegno dell'occupazione, nonché al finanziamento delle esigenze di formazione dei prestatori di lavoro temporaneo e per misure di incentivazione al pensionamento di dipendenti o soci dell'impresa o agenzia. I contributi non possono essere erogati per un periodo eccedente cinque anni, o comunque eccedente quello necessario al riequilibrio del bilancio del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo, e sono condizionati alla riduzione della manodopera impiegata di almeno il 5 per cento all'anno. Per tutto il periodo in cui il soggetto autorizzato beneficia del sostegno di cui al presente comma, non può procedere ad alcuna assunzione di personale o all'aumento di soci lavoratori. ((21))

AGGIORNAMENTO (12)

La L. 24 dicembre 2007, n. 247 ha disposto (con l'art. 1, comma 86) che la suddetta modifica ha efficacia successivamente all'entrata in vigore delle disposizioni relative alla proroga degli strumenti per il reddito dei lavoratori - ammortizzatori sociali, recate dalla legge finanziaria per l'anno 2008, a valere sulle risorse a tal fine nella stessa stanziare, nel limite massimo di 12 milioni di euro per l'anno 2008.

AGGIORNAMENTO (21)

La L. 23 dicembre 2014, n. 190 ha disposto (con l'art. 1, comma 111) che il comma 15-bis del presente articolo si interpreta nel senso che le entrate proprie derivanti da tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate comprendono anche quelle derivanti dalle sovrattasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate.

Art. 18. (Concessione di aree e banchine)

1. L'Autorita' portuale e, dove non istituita, ovvero prima del suo insediamento, l'organizzazione portuale o l'autorita' marittima danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attivita' marittime e portuali. E' altresì sottoposta a concessione da parte dell'Autorita' portuale, e laddove non istituita dall'autorita' marittima, la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attivita' marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo, come individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 3. Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, con proprio decreto. Con il medesimo decreto sono altresì indicati:

a) la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle Autorita' concedenti, le modalita' di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;

b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare.

1-bis. Sono fatti salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i canoni stabiliti dalle autorita' portuali relativi a concessioni gia' assentite alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1.

2. Con il decreto di cui al comma 1 sono altresì indicati i criteri cui devono attenersi le autorita' portuali o marittime nel rilascio delle concessioni al fine di riservare nell'ambito portuale spazi operativi allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di altre imprese non concessionarie.

3. Con il decreto di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione adegua la disciplina relativa alle concessioni di aree e banchine alle normative comunitarie.

4. Per le iniziative di maggiore rilevanza, il presidente dell'autorita' portuale puo' concludere, previa delibera del comitato portuale, con le modalita' di cui al comma 1, accordi sostitutivi della concessione demaniale ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

((4-bis. Le concessioni per l'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti di cui all'articolo 52 del codice della navigazione e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi, dichiarati strategici ai sensi della legge 23 agosto 2004, n. 239, hanno durata almeno decennale.)) ((15))

5. Le concessioni o gli accordi sostitutivi di cui al comma 4 possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali.

6. Ai fini del rilascio della concessione di cui al comma 1 e' richiesto che i destinatari dell'atto concessorio:

a) presentino, all'atto della domanda, un programma di attivita', assistito da idonee garanzie, anche di tipo fideiussorio, volto all'incremento dei traffici e alla produttivita' del porto;

b) possiedano adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo

produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi;

c) prevedano un organico di lavoratori rapportato al programma di attivita' di cui alla lettera a).

7. In ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attivita' per la quale ha ottenuto la concessione, non puo' essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attivita' per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni gia' esistenti nella stessa area demaniale, e non puo' svolgere attivita' portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorita' concedente puo' autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attivita' comprese nel ciclo operativo.

8. L'autorita' portuale o, laddove non istituita, l'autorita' marittima sono tenute ad effettuare accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attivita' di cui al comma 6, lettera a).

9. In caso di mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonche' di mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attivita', di cui al comma 6, lettera a), senza giustificato motivo, l'autorita' portuale o, laddove non istituita, l'autorita' marittima revocano l'atto concessorio.

9-bis. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonche' di altri prodotti affini, siti in ambito portuale.

AGGIORNAMENTO (15)

Il D.L. 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni dalla L. 4 aprile 2012, n. 35 ha disposto (con l'art. 57, comma 8-bis) che "Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 8 si applicano anche alla lavorazione e allo stoccaggio di oli vegetali destinati ad uso energetico".

Art. 18-bis (Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti).

1. Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti e gli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nel limite di 90 milioni di euro annui.

(18) ((21))

2. Entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, il Ministero dell'economia e delle finanze quantifica l'ammontare dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nonché la quota da iscrivere nel fondo.

3. Le autorità portuali trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la documentazione relativa alla realizzazione delle infrastrutture portuali in attuazione del presente articolo.

4. Il fondo di cui al comma 1 è ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per suo tramite e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

5. Per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui al comma 1, le autorità portuali possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche ed integrazioni, stipulando contratti di

finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti S.p.A.

6. Sono abrogati i commi da 247 a 250 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

AGGIORNAMENTO (18)

Il D.L. 23 dicembre 2013, n. 145 convertito con modificazioni dalla L. 21 febbraio 2014, n. 9 ha disposto (con l'art. 13, comma 6) che "Una quota pari a 23 milioni di euro delle risorse di cui al comma 1 dell'articolo 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e' assegnata a decorrere dall'anno 2014 alla realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitivita' dei porti italiani e a rendere piu' efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali previsti al comma 4".

AGGIORNAMENTO (21)

La L. 23 dicembre 2014, n. 190 ha disposto (con l'art. 1, comma 236) che "Per il miglioramento della competitivita' dei porti italiani e l'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 13, comma 6, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, il CIPE assegna le risorse ivi previste e quantificate in 20 milioni di euro annui dal 2015 al 2024, senza applicare le procedure di cui all'articolo 18-bis, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84. A tal fine il limite di 90 milioni di euro di cui al predetto articolo 18-bis e' ridotto a 70 milioni di euro".

Art. 19. (Autonomie funzionali).

1. Le imprese industriali dei settori siderurgico e metallurgico che abbiano ottenuto, alla data di entrata in vigore della presente legge, l'autorizzazione a svolgere l'attivita' di carico e scarico delle merci direttamente connesse alla attivita' produttiva con personale proprio e con tempi e modalita' legati al ciclo produttivo, possono continuare ad avvalersi, sino alla scadenza delle

rispettive concessioni, per la movimentazione di merci o materiali direttamente connessi all'attività produttiva delle imprese stesse o di imprese collegate facenti parte dello stesso gruppo, senza alcuna limitazione, del personale alle proprie dipendenze, sulle banchine e negli approdi di loro uso esclusivo, nei loro stabilimenti e nelle aree adiacenti. Alla scadenza delle suddette concessioni, la prosecuzione della attività industriale costituisce titolo di preferenza per il rinnovo delle stesse.

Art. 20. (Costituzione delle Autorità portuali e successione

delle società alle organizzazioni portuali).

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, laddove già non esista una gestione commissariale, nomina per ciascuna organizzazione portuale, commissari scelti fra persone aventi competenza nel settore, con particolare riguardo alle valenze economiche, sociali e strategiche delle realtà portuali considerate nonché, ove ritenuto necessario, commissari aggiunti. I commissari sostituiscono i presidenti e gli organi deliberanti delle organizzazioni predette, che all'atto della loro nomina cessano dalle funzioni. I compensi dei commissari e dei commissari aggiunti sono fissati con i decreti di nomina e posti a carico dei bilanci delle organizzazioni.

2. I commissari, fino alla nomina del presidente dell'Autorità portuale e comunque entro il termine di sei mesi dal loro insediamento, non prorogabili, dispongono la dismissione delle attività operative delle organizzazioni portuali mediante la trasformazione delle organizzazioni medesime, in tutto o in parte, in società secondo i tipi previsti nel libro V, titoli V e VI, del codice civile, ovvero, anche congiuntamente, mediante il rilascio di concessioni ad imprese che presentino un programma di utilizzazione del personale e dei beni e delle infrastrutture delle organizzazioni portuali, per l'esercizio, in condizioni di concorrenza, di attività di impresa nei settori delle operazioni portuali, della manutenzione e dei servizi, dei servizi portuali nonché in altri settori del trasporto o industriali. A tali fini, a seconda dei casi, provvedono:

a) alla collocazione presso terzi, ivi compresi i dipendenti delle organizzazioni medesime, del capitale della o delle società derivanti dalla trasformazione;

b) all'incorporazione in tali societa' delle societa' costituite o controllate dalle organizzazioni portuali alla data di entrata in vigore della presente legge, ovvero la collocazione sul mercato delle partecipazioni nelle societa' costituite o controllate;

c) alla cessione a titolo oneroso, anche in leasing, ovvero all'affitto a tali societa' ovvero a imprese autorizzate o concessionarie ai sensi degli articoli 16 e 18 delle infrastrutture e dei beni mobili realizzati o comunque posseduti dalle organizzazioni medesime.

3. I commissari provvedono con pienezza di poteri alla gestione delle organizzazioni portuali, nei limiti delle risorse ad esse affluenti e ai sensi delle disposizioni vigenti, nonche' alla gestione delle Autorita' ai sensi della presente legge, anche sulla base di apposite direttive del Ministero dei trasporti e della navigazione. Fermo restando l'obbligo della presentazione dei bilanci entro i termini prescritti, i commissari trasmettono al Ministero dei trasporti e della navigazione ed al Ministero del tesoro, al piu' presto e comunque non oltre il 31 gennaio 1995, una situazione patrimoniale, economica e finanziaria delle organizzazioni portuali riferite al 31 dicembre 1994 corredata dalla relazione del collegio dei revisori dei conti.

4. Fino all'entrata in vigore delle norme attuative della presente legge, continuano ad applicarsi le disposizioni previgenti in materia.

5. Le Autorita' portuali dei porti di cui all'articolo 2, sono costituite dal 1 gennaio 1995 e da tale data assumono tutti i compiti di cui all'articolo 6 e ad esse e' trasferita l'amministrazione dei beni del demanio marittimo compresi nella circoscrizione territoriale come individuata ai sensi dell'articolo 6. Fino all'insediamento degli organi previsti dagli articoli 8 e 9, i commissari di cui al comma 1, nei porti ove esistono le organizzazioni portuali sono altresì preposti alla gestione delle Autorita' portuali e ne esercitano i relativi compiti. Fino alla data della avvenuta dismissione secondo quanto previsto dal comma 2, le organizzazioni portuali e le Autorita' portuali sono considerate, anche ai fini tributari, un unico soggetto; successivamente a tale data, le Autorita' portuali subentrano alle organizzazioni portuali nella proprieta' e nel possesso dei beni in precedenza non trasferiti e in tutti i rapporti in corso.

6. I commissari di cui al comma 1 sono altresì nominati, con le stesse modalita', nei porti di Ravenna, Taranto, Catania e Marina di Carrara. Fino

all'insediamento degli organi previsti dagli articoli 8 e 9 e comunque entro sei mesi dalla loro nomina, non prorogabili, essi sono preposti alla gestione delle Autorita' portuali al fine di consentirne l'effettivo avvio istituzionale; assicurano in particolare l'acquisizione delle risorse e provvedono prioritariamente alla definizione delle strutture e dell'organico dell'Autorita', per assumere successivamente, e comunque non oltre tre mesi dalla nomina, tutti gli altri compiti previsti dalla presente legge. I commissari di cui al presente comma possono avvalersi, nello svolgimento delle loro funzioni, delle strutture e del personale delle locali autorita' marittime)).

Art. 21. (Trasformazione in societa' delle compagnie e gruppi portuali)

1. Le compagnie ed i gruppi portuali entro il 18 marzo 1995 debbono (*costituirsi*) in una o piu' societa' di seguito indicate:

a) in una societa' secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile, per l'esercizio in condizioni di concorrenza delle operazioni portuali;

b) in una societa' o una cooperativa secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile, per la fornitura di servizi, nonche', fino al 31 dicembre 1996, mere prestazioni di lavoro in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369;

c) in una societa' secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile, avente lo scopo della mera gestione, sulla base dei beni gia' appartenenti alle compagnie e gruppi portuali disciolti.

2. Scaduto il termine di cui al comma 1 senza che le compagnie ed i gruppi portuali abbiano provveduto agli adempimenti di cui al comma 6, le autorizzazioni e le concessioni ad operare in ambito portuale, comunque rilasciate, decadono.

3. Le societa' e le cooperative di cui al comma 1 hanno l'obbligo di incorporare tutte le societa' e le cooperative costituite su iniziativa dei membri delle compagnie o dei gruppi portuali prima della data di entrata in vigore della presente legge, nonche' di assumere gli addetti alle compagnie o gruppi alla predetta data. Le societa' o cooperative di cui al comma 1, devono avere una distinta organizzazione operativa e separati organi sociali.

4. Le società derivanti dalla *((costituzione))* succedono alle compagnie ed ai gruppi portuali in tutti i rapporti patrimoniali e finanziari.

5. Ove se ne verificassero le condizioni, ai dipendenti addetti tecnici ed amministrativi delle compagnie portuali, che non siano transitati in continuità di rapporto di lavoro nelle nuove società di cui al comma 1, è data facoltà di costituirsi in imprese ai sensi del presente articolo. Alle società costituite da addetti si applica quanto disposto nei commi successivi per le società costituite dai soci delle compagnie.

6. Entro la data di cui al comma 1, le compagnie ed i gruppi portuali possono procedere, secondo la normativa vigente in materia, alla fusione con compagnie operanti nei porti vicini, anche al fine di costituire nei porti di maggior traffico un organismo societario in grado di svolgere attività di impresa.

7. Le Autorità portuali nei porti già sedi di enti portuali e l'autorità marittima nei restanti porti dispongono la messa in liquidazione delle compagnie e gruppi portuali che entro la data del 18 marzo 1995 non abbiano adottato la delibera di *((costituzione))* secondo le modalità di cui al comma 1 ed effettuato il deposito dell'atto per l'omologazione al competente tribunale. Nei confronti di tali compagnie non potranno essere attuati gli interventi di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343.

8. Continuano ad applicarsi, sino alla data di iscrizione nel registro delle imprese, nei confronti delle compagnie e gruppi portuali che abbiano in corso le procedure di *((costituzione))* ai sensi del comma 6, le disposizioni di cui al comma 8 dell'articolo 27 concernenti il funzionamento degli stessi, nonché le disposizioni relative alla vigilanza ed al controllo attribuite all'Autorità portuale, nei porti già sedi di enti portuali ed all'autorità marittima nei restanti porti.

((8-bis. Per favorire i processi di riconversione produttiva e per contenere gli oneri a carico dello Stato derivanti dall'attuazione del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1993, n. 236, nei porti, con l'esclusione di quelli indicati all'articolo 4, comma 1, lettere b) e c), ove sussistano imprese costituite ai sensi del comma 1, lettera b), e dell'articolo 17, il cui organico non superi le quindici

unita', le stesse possono svolgere, in deroga a quanto previsto dall'articolo 17, altre tipologie di lavori in ambito portuale e hanno titolo preferenziale ai fini del rilascio di eventuali concessioni demaniali relative ad attivita' comunque connesse ad un utilizzo del demanio marittimo, definite con decreto del Ministro dei trasporti)).

Art. 22. (Agevolazioni fiscali)

1. Per la trasformazione in societa' e in cooperative delle compagnie e dei gruppi portuali, nonche' delle organizzazioni portuali, si applica il disposto dell'articolo 122 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

2. Le operazioni di cui al comma 1 sono soggette ad imposta sostitutiva di quelle di registro, ipotecarie e catastali e delle tasse sulle concessioni governative nella misura fissa di lire 100.000; tali operazioni non costituiscono presupposto per l'applicazione dell'imposta sull'incremento di valore degli immobili.

3. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano anche ai gruppi ormeggiatori e barcaioli che intendano trasformarsi in societa' e in cooperative secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile.

Art. 23. (Disposizioni in materia di personale)

((1. I lavoratori portuali e gli addetti in servizio presso le compagnie e gruppi portuali transitano, in continuita' di rapporto di lavoro, nelle societa' di cui all'articolo 21.))

2. Il personale delle organizzazioni portuali e' trasferito alle dipendenze delle autorita' portuali, in continuita' di rapporto di lavoro e conservando il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data del trasferimento nonche', ad personam, il trattamento retributivo, mantenendo l'eventuale importo differenziale fino a riassorbimento. Il personale di cui al presente comma che, successivamente alla determinazione dell'organico da parte di ciascuna autorita' portuale, risulti in esubero e' mantenuto alle dipendenze dell'autorita' stessa in posizione di soprannumero ed e' assoggettato, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, sentita la commissione consultiva centrale, a mobilita' secondo le procedure di

cui agli articoli 32, 33, 34 e 35 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni e integrazioni, al fine di colmare le eventuali vacanze in organico che si possono determinare in altre autorità portuali.

3. Il personale di cui al comma 2, collocato in posizione di soprannumero e non impiegato presso altre autorità portuali, nonché i lavoratori e i dipendenti delle compagnie e dei gruppi portuali che risultino in esubero alle società di cui all'articolo 21, sono impiegati in regime di mobilità temporanea, di comando o di distacco, ai sensi del presente articolo, con provvedimento dei presidenti delle autorità portuali, sentito il comitato portuale e le commissioni consultive locali, nell'ambito di criteri indicati da un apposito decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, sentita la commissione consultiva centrale, dalle società di cui all'articolo 20, comma 3, dalle altre imprese di cui agli articoli 16 e 18. *((Tali società ed imprese, qualora debbano procedere ad assunzioni, sono obbligate fino al 31 dicembre 1996, ad impiegare con priorità il personale di cui al presente comma.))*

4. Il personale, impiegato in mobilità temporanea ai sensi del comma 3, conserva, in continuità di rapporto di lavoro, il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data dell'impiego temporaneo, nonché ad personam il trattamento retributivo, mantenendo l'eventuale importo differenziale fino a riassorbimento. Le società e le imprese di cui al comma 3, provvedono, per il periodo di impiego temporaneo, alla corresponsione a tali lavoratori della retribuzione e di tutti i trattamenti accessori. Il trattamento normativo, gli orari e le condizioni di lavoro del personale di cui al comma 3 sono determinati a seguito di contrattazione collettiva con le società e le imprese che lo impiegano. Il personale impiegato in regime di mobilità temporanea, alla scadenza del termine previsto nel comma 3, può optare per l'assunzione alle dipendenze dell'impresa utilizzatrice, in alternativa alla reintegrazione presso l'autorità portuale.

5. *((. . .))*, le autorità portuali istituite nei porti in cui le organizzazioni portuali svolgevano i servizi di interesse generale di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), possono continuare a svolgere in tutto o in parte tali servizi, escluse le operazioni portuali, utilizzando fino ad esaurimento degli esuberi il personale di cui al comma 2 del presente articolo, promuovendo anche la costituzione di una o più società tra le imprese operanti nel porto, riservandosi una partecipazione comunque non maggioritaria.

((6. Le Autorita' portuali concedono alle societa' e alle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 20 una riduzione degli oneri di autorizzazione o di concessione, tenendo conto dell'eventuale differenziale retributivo e degli oneri previdenziali e pensionistici che si determinano a carico delle medesime per effetto dell'impiego in mobilita' temporanea, distacco o comando dei lavoratori dipendenti delle autorita' portuali.))

Art. 24. (Norme previdenziali, di sicurezza e di igiene del lavoro)

1. E' fatto divieto alle imprese di cui agli articoli 16, 18, 20 e 21 di assumere lavoratori che fruiscono del pensionamento anticipato ai sensi delle norme vigenti in materia, ovvero gia' posti in prepensionamento ai sensi delle stesse norme.

2. I lavoratori delle imprese operanti in porto, nonche' i dipendenti delle associazioni di cui all'articolo 17, sono iscritti in appositi registri tenuti dall'autorita' portuale o, laddove non istituita, dall'autorita' marittima. Ad essi si applicano le disposizioni in materia di sicurezza e di igiene del lavoro di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, e successive modificazioni, ed alla legge 23 dicembre 1978, n. 833, e successive modificazioni. *((PERIODO SOPPRESSO DAL D.L. 21 OTTOBRE*

1996, N. 535, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 23 DICEMBRE 1996,

N. 647)).

((2-bis. Ferme restando le attribuzioni delle unita' sanitarie locali competenti per territorio, nonche' le competenze degli uffici periferici di sanita' marittima del Ministero della sanita', spettano alle Autorita' portuali i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa.

2-ter. I poteri di cui al comma precedente vengono attivati a far data dalla comunicazione del presidente al rispettivo comitato portuale dell'Autorita' portuale e comunque non oltre il 31 dicembre

1997, salvo la possibilita' di proroga da accordarsi con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione su richiesta motivata dal presidente dell'Autorita' portuale.))

3. Al fine di assicurare l'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 152, ratificata ai sensi della legge 19 novembre 1984, n. 862, nonche' di dare attuazione alle direttive comunitarie in materia, il Governo, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e' autorizzato ad emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale ed il Ministro della sanita', un regolamento contenente le disposizioni in materia di sicurezza e di igiene del lavoro applicabili alle operazioni portuali ed alle operazioni di riparazione, trasformazione e manutenzione navale svolte negli ambiti portuali.

4. Ai lavoratori gia' cancellati dai registri per inidoneita' al lavoro portuale ai sensi dell'articolo 156, primo comma, n. 2), del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, si applica il trattamento di cui all'articolo 2 della legge 12 giugno 1984, n. 222.

5. Il beneficio di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 7 novembre 1992, n. 370, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 novembre 1992, n. 428, e' differito al 31 dicembre 1993, nel limite di ulteriori mille unita'. Detto beneficio, qualora non utilizzato pienamente negli anni 1992 e 1993, e' prorogato fino al 30 giugno 1994.

6. Ai lavoratori, soci o dipendenti delle imprese operanti in porto ai sensi degli articoli 16, 18, 20 e 21, alla scadenza del beneficio di cui al comma 5 del presente articolo, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 3, comma 6, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n.6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n.58.

Art. 25. (Norme assistenziali)

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione puo', con decreto da emanare di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, del bilancio e della

programmazione economica, imporre a carico degli spedizionieri e ricevitori di merci nonche' delle imprese autorizzate all'esercizio di operazioni portuali un contributo in misura non superiore a lire 40 per ogni tonnellata di merce imbarcata o sbarcata, con parziale attribuzione dell'onere ai lavoratori da esse dipendenti, nei limiti e con le modalita' stabiliti dal decreto stesso. Il gettito derivante dall'applicazione del contributo e' destinato all'assistenza ed alla tutela della integrita' fisica dei lavoratori delle imprese operanti in porto e delle loro famiglie.

2. Il regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 marzo 1932, n. 269, recante "Norme intese a regolare la gestione amministrativa e contabile degli Uffici del lavoro portuale e dei fondi relativi" e' abrogato.

3. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, sono stabiliti i criteri e le modalita' per la liquidazione del patrimonio finanziario, immobiliare e mobiliare della gestione "Bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale". L'eventuale saldo attivo derivante dalla liquidazione e' versato all'entrata del bilancio dello Stato.

4. Con proprio decreto il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede alla nomina del liquidatore che potra' avvalersi del personale in servizio presso il Ministero dei trasporti e della navigazione. Con lo stesso decreto sono stabiliti i compensi per il liquidatore e per il personale utilizzato con onere a carico del "Bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale").

Art. 26. (Trasferimento al Ministero dei trasporti e della navigazione del servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali)

1. Dal 1 gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, il servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali, istituito con regio decreto 27 febbraio 1927, e successive modificazioni ed integrazioni, cessa di appartenere al Ministero dei lavori pubblici ed e' trasferito alle dipendenze del Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Con decreto dei Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici, da emanarsi, sentito il Ministro del tesoro, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, saranno stabilite le modalita' ed i

criteri per il trasferimento del personale e dei mezzi, con i relativi cantieri, appartenenti al servizio di cui al comma 1.

3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, emana le norme per il funzionamento del servizio di cui al comma 1.

4. Dalla data di cui al comma 1, sono istituiti nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione appositi capitoli rispettivamente per l'acquisizione, l'ammodernamento e la manutenzione dei mezzi effossori, nonché per la gestione del servizio per l'escavazione dei porti, con contestuale riduzione dei corrispondenti capitoli dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

5. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, sentito il Ministro dell'ambiente per le questioni che attengono alla valutazione dell'impatto ambientale, approva il piano poliennale di escavazione dei porti e del rinnovo dei mezzi e delle attrezzature.

6. Il piano di cui al comma 5 ha durata quinquennale. In sede di prima applicazione della presente legge, il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione deve essere emanato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa. ((3))

AGGIORNAMENTO (3)

Il D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112 ha disposto (con l'art. 102, comma 1, lettera g)) che sono soppresse le funzioni amministrative relative al piano poliennale di escavazione dei porti di cui al presente articolo.

Art. 27. (Norme transitorie e abrogative)

1. Rimangono in vigore le norme legislative, regolamentari e statutarie che disciplinano le organizzazioni portuali fino alla loro trasformazione in società ai sensi dell'articolo 20.

2. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, emana un decreto recante modifiche alle procedure amministrative riguardanti le merci trasportate tra porti nazionali in modo da uniformarle alle procedure vigenti per il trasporto terrestre.

3. I piani regolatori portuali vigenti alla data di entrata in vigore della seguente legge conservano efficacia fino al loro aggiornamento, da effettuare secondo le disposizioni di cui all'articolo 5.

4. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono revocate le autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni portuali e le concessioni di aree e banchine portuali in atto qualora l'impresa autorizzata o il concessionario non abbiano i requisiti di cui agli articoli 16 e 18, ovvero non svolgano un'attività coerente con le linee di sviluppo portuale determinate dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima. Gli indennizzi, eventualmente dovuti a seguito della decadenza delle concessioni di cui al presente comma, sono, in ogni caso, a carico del soggetto cui è affidata in concessione la relativa area ai sensi dell'articolo 18.

5. I contributi delle province e dei comuni chiamati a concorrere alle spese sostenute dai consorzi autonomi dei porti, secondo le disposizioni di cui al testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni, di cui al regolamento approvato con regio decreto 11 aprile 1926, n. 736, nonché di cui al testo unico approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, non sono più erogati a partire da quelli esigibili dal *((1 gennaio 1995))* e riguardanti le spese effettuate dai consorzi negli anni a partire *((dal 1994))*.

6. Ai fini del completamento di opere ed impianti portuali in corso di realizzazione, le autorità portuali subentrano alle organizzazioni portuali nelle convenzioni in atto con i Ministeri e le regioni competenti.

7. Entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede alla verifica degli esuberi occupazionali, rispetto ai quali proporre provvedimenti in materia di mobilità e di pensionamento anticipato.

((8. Sono abrogate le disposizioni del testo unico approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, e del relativo regolamento di attuazione, approvato con regio decreto 26 settembre 1904, n. 713, che siano incompatibili con le disposizioni della presente legge. L'articolo 110, ultimo comma, e l'articolo 111, ultimo comma, del codice della navigazione sono abrogati. Salvo quanto previsto dall'articolo 20, comma 4, e dall'articolo 21, comma 8, sono altresì abrogati, a partire dal 19 marzo 1995, gli articoli 108; 110, primo, secondo, terzo e quarto comma; 111, primo, secondo e terzo

comma; 112; 116, primo comma, n. 2); 1171, n. 1), 1172 del codice della navigazione, nonché gli articoli contenuti nel libro I, titolo III, capo IV, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. Gli articoli 109 e 1279 del codice della navigazione sono abrogati a decorrere dal 1 gennaio 1996.))

Art. 28 Copertura finanziaria

((1. Le rate di ammortamento relative ai mutui contratti dalle organizzazioni portuali, i debiti a lungo termine verso fornitori relativi a contratti stipulati dalle medesime organizzazioni portuali per la costruzione di infrastrutture e/o per la fornitura di impianti portuali, ancorché ceduti a titolo oneroso a imprese concessionarie, risultanti al 31 dicembre 1993 e le somme occorrenti per la copertura degli ulteriori disavanzi per l'anno 1993, nonché gli importi relativi al trattamento di fine rapporto dei dipendenti delle organizzazioni portuali, maturati alla medesima data, nel limite complessivo di lire 1.000 miliardi, sono posti a carico dello Stato, che provvede direttamente al relativo pagamento)).

2. All'onere di cui al comma 1, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, nel limite di lire 91.000 milioni annui, a decorrere dall'anno 1994, si provvede nel limite di lire 62.900 milioni mediante utilizzo di quota parte delle maggiori entrate derivanti per effetto dei commi 4, 5, 6 e 7 e, quanto a lire 28.100 milioni per effetto del comma 2

dell'articolo 13, mediante utilizzo degli stanziamenti relativi a contributi e spese erogati a favore delle organizzazioni portuali ai sensi delle vigenti norme ed iscritti ai capitoli 3952, 3953, 3954, 3955, 3956, 3957 e 8071 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione e al capitolo 4519 dello stato di previsione del Ministero del tesoro.

3. Al fine di rendere compatibili l'ammontare della quota annuale degli oneri di cui al comma 1 con le disponibilità annue effettive di cui al comma 2, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con apposito decreto, autorizza le autorità interessate a rimodulare gli importi annuali di cui allo stesso comma 1.

4. Il gettito della tassa e dei diritti marittimi di cui al comma 1 dell'articolo 2 del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni,

dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, e successive modificazioni ed integrazioni, e' acquisito a partire dal 1 gennaio 1994 al bilancio dello Stato. (1)

5. Il gettito della tassa do ancoraggio di cui al capo I del titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modificazioni ed integrazioni, e' acquisito a decorrere dal 1 gennaio 1994 al bilancio dello Stato. (1)

6. La tassa sulle merci sbarcate ed imbarcate di cui al capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e all'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355, e successive modificazioni e integrazioni, viene estesa a tutti i porti a decorrere dal 1 gennaio 1994. Per i porti ove non e' istituita l'autorita' portuale il gettito della tassa affluisce al bilancio dello Stato. (1)

6-bis. La tassa sulle merci imbarcate e sbarcate, prevista nel capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e nell'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355, e successive modificazioni e integrazioni, nonche' la tassa erariale istituita dall'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, non si applicano sulle merci trasbordate ai sensi dell'articolo 12 del regolamento per l'esecuzione della legge doganale, approvato con regio decreto 13 febbraio 1896, n. 65.

7. Fino all'anno successivo a quello di completamento dei pagamenti di cui al comma 1, nei porti ove e' istituita l'autorita' portuale il 50 per cento del gettito della tassa di cui al comma 6 affluisce al bilancio dello Stato.

8. Su proposta della autorita' portuale, le aliquote della tassa di cui al comma 6 possono essere ridotte nel limite di un quinto della misura del 50 per cento spettante all'autorita' per effetto del comma 7.

9. All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 24, comma 5, valutato in lire 22 miliardi, si provvede, per l'anno 1993, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per lo stesso anno, all'uopo utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti.

10. Il Ministro del tesoro e' autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

AGGIORNAMENTO (1)

Il D.L. 21 ottobre 1996, n. 535, convertito con modificazioni dalla L. 23 dicembre 1996, n. 647, ha disposto (con l'art. 16, comma 1) che il termine del 1 gennaio 1994 previsto dai comma 4 e 5 del presente articolo, e' differito al 1 gennaio 1995.

Ha inoltre disposto (con l'art. 16, comma 2) che il termine del 1 gennaio 1994 previsto dal comma 6 del presente articolo, e' differito al 1 luglio 1994.

Art. 29. (Interventi vari)

1. Il commissario liquidatore di cui all'articolo 4 del decreto- legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, ed il collegio sindacale restano in carica fino al completamento degli atti di liquidazione e comunque non oltre il 31 dicembre 1996.

2. Nel rispetto del limite massimo di 800 unita' di personale, tra i lavoratori ammessi a fruire del beneficio di cui all'articolo 6, comma 15, del decreto- legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1993, n. 236, e' ricompreso anche il personale addetto al servizio di rimorchio nei porti, di cui all'articolo 101 del codice della navigazione.

3. Al personale in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge presso la gestione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto- legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, spetta il trattamento giuridico ed economico in relazione alle posizioni riconoscibili anche successivamente alla data del 1 settembre 1989.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sara' inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addi' 28 gennaio 1994

Testo del D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 “Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59.”

(Vigente al: 22-1-2015)

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 87 della Costituzione;

Visto l'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto l'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59,

allegato 1, numeri 76 - 21;

Visto il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;

Visto il regolamento di esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241;

Visti gli articoli 4 e 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84;

Visto l'articolo 40, comma 2, della legge 22 febbraio 1994, n. 146;

Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 30 marzo 1994, n. 765;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 210 del 7 settembre 1996, recante atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'articolo 40, comma 1, della legge 22 febbraio 1994, n. 146, concernente disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale;

Visti gli atti normativi e di pianificazione inerenti la materia, approvati dalle regioni;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 5 agosto 1997;

Sentita la conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nella riunione del 9 ottobre 1997;

Acquisito il parere delle competenti commissioni del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati, rispettivamente in data 7 ottobre e 15 ottobre 1997;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del 3 novembre 1997;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 14 novembre 1997;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro per la funzione pubblica e gli affari regionali, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e della navigazione, delle finanze, dell'ambiente e per i beni culturali e ambientali;

E m a n a

il seguente regolamento:

Art. 1. Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento disciplina, nel rispetto dei principi di cui all'articolo 20 della legge 15 marzo 1997, n. 59, il procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, lettere a) e b), il procedimento di approvazione dei relativi progetti, nonché gli altri procedimenti che risultano strettamente connessi o strumentali.

2. La concessione si ha quando diversi procedimenti siano tra loro condizionati o siano tutti necessari per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto.

3. La concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, lettera c), e'

rilasciata conducendo secondo principi di celerita' e snellezza le procedure gia' operanti per le strutture di interesse turisticoricreativo in applicazione dell'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, e dell'articolo 8 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647.

Art. 2. Definizioni

1. Sono strutture dedicate alla nautica da diporto:

- a) il "porto turistico", ovvero il complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- b) l'"approdo turistico", ovvero la porzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- c) i "punti d'ormeggio", ovvero le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

2. La concessione demaniale marittima per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto di cui al comma 1, lettere a) e b), e' rilasciata:

- a) con atto approvato dal direttore marittimo, nel caso di concessioni di durata non superiore a quindici anni;
- b) con atto approvato dal dirigente generale preposto alla Direzione generale del demanio marittimo e dei porti del Ministero dei trasporti e della navigazione, nel caso di concessioni di durata superiore a quindici anni.

3. Qualora la concessione ricada nella circoscrizione territoriale di una autorita' portuale, e' rilasciata dal presidente ai sensi dell'articolo 8, comma 3, lettera h), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e l'attivita' istruttoria di competenza dell'autorita' marittima e' curata dal segretario generale.

Art. 3. Domanda di concessione

1. Chiunque intenda occupare zone del demanio marittimo o del mare territoriale o pertinenze demaniali marittime o apportarvi innovazioni allo scopo di realizzare le strutture dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, lettere a) e b), deve presentare domanda al capo del compartimento marittimo competente per territorio, dandone comunicazione al comune.

2. La domanda, *((redatta su modello approvato dal Ministero dei trasporti e della navigazione))*, deve essere corredata da un progetto preliminare, redatto ai sensi dell'articolo 16, comma 2, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, che definisce le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori ed il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire. Contiene inoltre uno studio con la descrizione del progetto ed i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente, ai fini della verifica di cui all'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 210 del 7 settembre 1996.

3. La cartografia di riferimento per la individuazione a fini amministrativi di aree, opere ed altri elementi di interesse sulle zone demaniali marittime e sulla fascia di rispetto di cui all'articolo 55 del codice della navigazione e' quella catastale revisionata prodotta in sede di costituzione ed aggiornamento del sistema informativo del demanio marittimo, di cui alla legge 11 febbraio 1991, n. 44.

4. La localizzazione e' effettuata mediante rilievi topografici con precisione catastale tali da identificare, mediante angoli e distanze rispetto a punti materializzati riferiti a capisaldi noti, il perimetro della concessione.

5. Tutta la documentazione tecnica a corredo dell'istanza, nonche' quella prodotta nel corso del procedimento deve essere firmata da un ingegnere iscritto all'albo.

Art. 4. Pubblicazione

1. Il capo del compartimento, entro venti giorni dalla ricezione della domanda, ne ordina la pubblicazione mediante affissione nell'albo del comune ove e' situato il bene richiesto e la inserzione per estratto nel foglio degli annunci legali della provincia.

2. L'ordine di pubblicazione della domanda indica i giorni dell'inizio e della fine della pubblicazione e l'invito a tutti coloro che vi hanno interesse a presentare, entro un termine che non può essere inferiore a trenta né superiore a novanta giorni, le osservazioni che credano opportune e che le amministrazioni partecipanti al procedimento hanno l'obbligo di valutare, dandone conto nella motivazione del provvedimento finale, ove siano pertinenti all'oggetto del procedimento.

3. Eventuali domande concorrenti con quella pubblicata vanno presentate, a pena d'inammissibilità, entro il termine previsto per la presentazione delle opposizioni e sono pubblicate ai soli fini della eventuale presentazione delle osservazioni di cui al comma 2.

4. ((*COMMA ABROGATO DALLA L. 30 NOVEMBRE 1998, N. 413*)).

Art. 5. Esame del progetto

1. Esperita la pubblicazione, le istanze pervenute, corredate della relativa documentazione, sono trasmesse a cura dell'autorità marittima, entro trenta giorni, al sindaco del comune interessato.

2. I progetti preliminari sono sottoposti all'esame di una conferenza di servizi promossa dal sindaco entro trenta giorni dalla ricezione delle istanze, alla quale sono chiamati a partecipare:

a) la regione, per la ammissibilità sotto il profilo urbanistico e pianificatorio, per la verifica di cui all'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, nonché per l'autorizzazione ai sensi dell'articolo 7 della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ove non delegata agli enti locali;

b) il comune, per l'ammissibilità sotto il profilo urbanistico edilizio;

c) la circoscrizione doganale, ai fini dell'autorizzazione di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374;

d) l'autorità competente al rilascio della concessione demaniale marittima ai sensi dell'articolo 2, comma 2;

e) l'ufficio del genio civile opere marittime, ai fini della valutazione sull'idoneità tecnica delle opere;

f) l'ufficio del territorio del Ministero delle finanze, per gli aspetti dominicali;

g) altre amministrazioni che, in forza di leggi, regolamenti o appositi provvedimenti amministrativi, risultino preposte alla tutela di specifici interessi pubblici.

3. Le domande, complete degli allegati, sono inviate agli enti invitati alla conferenza almeno novanta giorni prima della data di convocazione, al fine di consentire ai medesimi l'espletamento delle procedure necessarie alla compiuta e definitiva espressione delle rispettive competenze. La regione si esprime per i profili di propria competenza previa acquisizione del parere dei propri organi tecnici consultivi.

4. Sono fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 5, commi 5, 6 e 7, del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, nonché quelle di cui all'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modificazioni.

5. La conferenza di servizi può disporre, per una sola volta, adeguamenti dei progetti preliminari a motivate prescrizioni, al fine di consentirne la concreta comparabilità.

6. La conferenza di servizi decide sulle istanze rigettandole ovvero individuando, con provvedimento motivato, l'istanza ammessa alle successive fasi della procedura.

7. L'individuazione di cui al comma 6 è motivata con riferimento alla maggiore idoneità dell'iniziativa prescelta a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici alla valorizzazione turistica ed economica della regione, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione.

8. Qualora non ricorrano ragioni di preferenza, si procede a pubblica gara, ((...)).

9. Ai fini della tutela delle zone di interesse ambientale disciplinate dalla legge 8 agosto 1985, n. 431, le regioni o gli enti locali da esse delegati danno immediata comunicazione al Ministero per i beni culturali ed ambientali delle determinazioni assunte ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 1497 del 1939 nella conferenza di servizi di cui al presente articolo. Il Ministero per i beni culturali ed ambientali esercita, nei termini di cui all'articolo 1, comma 5, della legge n. 431 del 1985, i poteri surrogatori e di annullamento previsti nella disposizione medesima.

10. La regione, in relazione alle caratteristiche, localizzazione, tipologia, dimensioni ed interessi sovracomunali del progetto del porto od approdo, nonche' in relazione agli strumenti di pianificazione regionale vigenti, puo' disporre l'assunzione della responsabilita' del procedimento di esame dei progetti preliminari.

Art. 6. Approvazione del progetto definitivo

1. Entro quindici giorni dalla valutazione di ammissibilita' del progetto preliminare, il sindaco invita il richiedente alla presentazione del progetto definitivo, redatto ai sensi dell'articolo 16, comma 3, della legge n. 109 del 1994, con particolare riferimento al piano di monitoraggio e manutenzione dell'opera e del tratto di costa interessato e allo studio d'impatto ambientale, ove prescritto, redatto secondo le indicazioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, per la successiva trasmissione alla competente autorita' regionale.

2. L'approvazione del progetto definitivo e' effettuata:

a) in caso di conformita' dello stesso ai vigenti strumenti di pianificazione ed urbanistici, mediante conferenza di servizi, ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni;

b) in caso di difformita' del progetto rispetto ai vigenti strumenti di pianificazione ed urbanistici, mediante accordo di programma ai sensi e per gli effetti dell'articolo 27 della legge n. 142 del 1990 e successive modificazioni.

3. Alla conferenza di servizi o all'accordo di programma promossi dal sindaco partecipano, per la formalizzazione dei provvedimenti di rispettiva competenza, ove non definitivamente formalizzati nel corso dell'esame del progetto preliminare, le amministrazioni di cui all'articolo 5, comma 2, ed in ogni caso il competente ufficio del genio civile delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici per la valutazione di idoneita' tecnica delle opere descritte nel progetto, nonche' l'autorita' competente per la pronuncia di compatibilita' ambientale ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996.

4. La regione, in relazione alle caratteristiche, localizzazione, tipologia, dimensioni ed interessi sovracomunali del progetto del porto od approdo,

nonche' in relazione agli strumenti di pianificazione regionale vigenti, puo' disporre l'assunzione della responsabilita' del procedimento di approvazione del progetto definitivo.

5. Il progetto definitivo ed i documenti connessi sono inviati agli enti partecipanti almeno centocinquanta giorni prima della data di convocazione, al fine di consentire ai medesimi l'espletamento delle procedure necessarie alla compiuta e definitiva espressione delle rispettive competenze.

Art. 7. Rilascio della concessione demaniale marittima

1. Entro trenta giorni dall'esito favorevole della conferenza di servizi o dell'accordo di programma di cui all'articolo 6, l'autorita' competente rilascia al richiedente la concessione demaniale marittima mediante atto pubblico redatto con le formalita' di cui agli articoli 9 e 19 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, previa determinazione del canone di concessione calcolato secondo le disposizioni di legge vigenti al momento della stipula.

2. Copia dell'atto di concessione e' trasmessa al competente ufficio del territorio del Ministero delle finanze.

Art. 8. Esecuzione delle opere

1. Dopo l'approvazione dell'atto di concessione, il capo del compartimento marittimo con l'assistenza, ove lo ritenga necessario, dell'ufficio del genio civile per le opere marittime, immette il concessionario nel possesso dei beni oggetto della concessione. La consegna risulta da processo verbale.
2. L'esecuzione delle opere e' soggetta alla vigilanza ed al collaudo finale di una commissione composta *((dall'autorita' competente ai sensi dell'articolo 2, comma 2))*, dal capo dell'ufficio del genio civile per le opere marittime, del capo del competente ufficio del territorio del Ministero delle finanze e dal sindaco o da loro delegati.

Art. 9. Inapplicabilita' di norme

1. Ai procedimenti disciplinati dal presente regolamento, non sono applicabili, in particolare, gli articoli 37 e 38 del codice della navigazione, gli articoli 5, 6, 12, 13, 14, 15 e 18 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione e l'articolo 82, comma 9, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Art. 10. Disposizioni transitorie e finali

1. Il presente regolamento si applica anche ai procedimenti avviati su istanze presentate prima della sua entrata in vigore e delle quali non sia stata ancora disposta la pubblicazione ai sensi dell'articolo 18 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione o delle quali non sia stata operata alcuna valutazione da parte degli enti locali o dell'ufficio del genio civile delle opere marittime.
2. I procedimenti pendenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento per i quali sia gia' stata operata una valutazione da parte degli enti locali o dell'ufficio del genio civile delle opere marittime, sono conclusi entro centoventi giorni dalla citata entrata in vigore, con il ricorso alla conferenza di servizi.
3. Gli atti di concessione in vigore alla data del 1 gennaio 1990 possono essere prorogati, ferma restando ogni altra condizione della concessione, su istanza del concessionario, qualora risulti che questi non abbia potuto realizzare, per fatti a lui non addebitabili, opere o parti sostanziali delle opere previste ovvero qualora si rendano necessari nuovi interventi finalizzati all'adeguamento delle strutture portuali o al mantenimento della loro funzionalita'. Il periodo di proroga e' determinato dall'autorita' concedente tenuto conto dell'entita' dell'investimento originario e di quello aggiunto.

A tali interventi si applicano le disposizioni di cui all'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996.

4. (*COMMA ABROGATO DALLA L. 7 DICEMBRE 1999, N. 472*)).

5. I parametri tecnici specifici cui il richiedente deve attenersi ai fini della redazione del progetto preliminare e del progetto definitivo sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, adottato di concerto con i Ministri dell'ambiente e dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e sentita la conferenza Stato/regioni, pubblicato contemporaneamente al presente regolamento, senza peraltro costituirne parte integrante.

6. Con successivi decreti, adottati di concerto con i Ministri dell'ambiente e dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Ministro dei trasporti e della navigazione puo' provvedere alla modifica dei parametri di cui al comma 5.

Art. 11. Entrata in vigore

1. Il presente regolamento entra in vigore il sessantesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e si applica, in conformita' alla vigente disciplina statale e regionale in materia di valutazione d'impatto ambientale, ivi compreso il decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, fino alla ridefinizione della materia dopo l'avvenuto conferimento alle regioni ed agli enti locali, cosi' come previsto dall'articolo 1 della legge n. 59 del 1997.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sara' inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addi' 2 dicembre 1997

Testo della sentenza del Consiglio di Stato n. 6488 del 18.12.2012.

Il Consiglio di Stato

sul ricorso numero di registro generale 569 del 2012, proposto da Società Porto di Tropea s.p.a., rappresentata e difesa dall'avv. Domenico Colaci, con domicilio eletto presso la signor Maria Giuseppina Lo Iudice in Roma, via Ennio Quirino Visconti, n.55;

contro

Comune di Tropea, rappresentato e difeso dagli avvocati Oreste Morcavallo e Aldo Assisi, con domicilio eletto presso lo studio dell'avvocato Oreste Morcavallo in Roma, via Arno, n. 6;

per la riforma della sentenza del T.A.R. CALABRIA – CATANZARO, SEZIONE I n. 1422/2011, resa tra le parti, concernente concessione demaniale porto turistico di Tropea

Consiglio di Stato, Sezione Sesta, Sentenza n.6488/2012 del 18.12.2012

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio del Comune di Tropea;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 27 novembre 2012 il Cons. Rosanna De Nictolis e uditi per le parti gli avvocati Domenico Colaci e Oreste Morcavallo;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1. Il presente contenzioso ha ad oggetto il complesso degli atti con cui il Comune di Tropea:

– ha revocato, nei confronti della società Porto di Tropea s.p.a., a partecipazione mista pubblico-privato (con socio di maggioranza privato (80%) e partecipazione minoritaria del Comune di Tropea (20%)), la concessione del servizio di gestione e valorizzazione del porto di Tropea;

– ha per l'effetto negato il rinnovo della connessa concessione demaniale;

- ha per l’effetto disposto la dismissione della propria partecipazione nella società;
- ha deliberato di internalizzare tale servizio;
- ha concesso a se stesso l’area demaniale.

1.1. Tali atti sono stati impugnati dalla società Porto di Tropea, con il ricorso n. 1429 del 2010 al Tar Calabria – Catanzaro, che è stato accolto in parte con la sentenza in epigrafe (Tar Calabria – Catanzaro, 24 novembre 2011, n. 1422).

1.2. La sentenza ha formato oggetto di appello principale da parte della società Porto di Tropea e di appello incidentale da parte del Comune di Tropea. La causa, chiamata all’udienza cautelare del 20 aprile 2012, è stata rinviata al merito, fissato per l’udienza del 27 novembre 2012.

2. In fatto giova premettere che, con delibera di consiglio comunale 11 ottobre 2001, n. 29, il Comune di Tropea aveva stabilito di costituire, ai sensi dell’art. 116, d.lgs. n. 267/2000 una società per azioni per la gestione del porto e dei servizi correlati, adottando la procedura prevista dal d.P.R. n. 533/1996 al fine di selezionare un socio privato di maggioranza.

In detta delibera si affermava che “il porto rappresenta un’attività di servizio pubblico volta a promuovere lo sviluppo economico e civile” del Comune di Tropea e dei Comuni limitrofi.

Con tale delibera era stato altresì approvato il bando di gara per la selezione del socio privato di maggioranza, evidenziandosi che “al fine di poter gestire il porto e le strutture annesse dovrà essere richiesta ed ottenuta, da parte della costituenda s.p.a., la relativa concessione demaniale-marittima all’Autorità competente al rilascio. In caso di mancato ottenimento di tale concessione è previsto lo scioglimento della società.”

Nel bando si specificava anche che “il servizio pubblico oggetto del presente bando la cui attuazione è demandata alla costituenda società è costituito da gestione, manutenzione e valorizzazione del nuovo porto turistico di Tropea e dei servizi correlati” e che “la società “Porto di Tropea S.p.a. avrà durata fino al 31 dicembre 2052, con possibilità di proroga espressa”.

2.1. Dopo la procedura selettiva veniva costituita la società Porto di Tropea s.p.a., che, previa apposita istanza, conseguiva dalla Capitaneria di porto di Vibo Marina la concessione demaniale n. 28/03 del 2 luglio 2003 con scadenza al 31 dicembre 2006, in attesa di ottenere la concessione cinquantennale

richiesta.

2.2. Scaduto questo primo periodo di concessione quadriennale, poiché l'iter di predisposizione dell'atto formale di concessione cinquantennale, pur conclusosi positivamente in fase istruttoria, non si era del tutto perfezionato, con provvedimento 12 gennaio 2007, n. 1/2007, la concessione veniva ulteriormente rinnovata per quarantotto mesi e cioè per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2007 ed il 31 dicembre 2010, precisandosi, in calce all'atto, che "la presente licenza si intenderà risolta "ipso iure" nel momento in cui verrà approvato l'atto formale, già autorizzato dal superiore ministero, ed in corso di formalizzazione".

2.3. Con l'art. 9, l. 16 marzo 2001, n. 88 (che ha novellato l'art. 105, comma 2, lett. l), d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112), le funzioni in materia di concessioni demaniali marittime per i porti di rilevanza regionale sono state conferite alle regioni e la Regione Calabria le ha subdelegate ai comuni con l.r. 21 dicembre 2005, n. 17.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, direzione generale dei porti, con nota M_TRA/PORTI/5357 del 22 aprile 2010, trasmetteva alla Regione Calabria "l'intero carteggio relativo all'istanza di concessione demaniale marittima prodotta dalla Porto di Tropea s.p.a. per la gestione di parte dello specchio acqueo e delle infrastrutture del Porto di Tropea per destinarli al servizio della nautica da diporto.", invitando la Capitaneria di Porto di Vibo Valentia Marina, da un lato, "a trasmettere alla Regione gli atti eventualmente giacenti presso i propri uffici, concernenti la pratica in esame, comprensivi della bozza dell'atto formale così come integrata e modificata sulla scorta delle indicazioni fornite da questa Direzione Generale con il dp prot. n. M_TRA/DINFR/6278 in data 29 maggio 2008" e, dall'altro lato, "a fornire ogni possibile supporto per la definizione della pratica in esame, anche al fine di non creare un nocumento all'aspirante concessionaria".

A seguito di questo invito, la Capitaneria di porto di Vibo Valentia Marina trasmetteva tutto l'incartamento al Comune di Tropea e successivamente la Società Porto di Tropea s.p.a. sollecitava, con nota acquisita al protocollo del Comune di Tropea con il n. 30490 del 29 settembre 2010, la definizione dell'atto formale di concessione cinquantennale già istruita dal Ministero.

3. Da tale antefatto sono originati gli atti della complessa vicenda procedimentale, cui si riferisce il ricorso di primo grado, e che sono i seguenti.

3.1. Con delibera 29 settembre 2010 n. 42, pubblicata il 2 ottobre 2010 e comunicata in allegato alla nota sindacale 2 ottobre 2010, prot. n. 30772, pervenuta il 5 ottobre 2010, il consiglio comunale di Tropea ha stabilito:

“1) di revocare,, la deliberazione del Consiglio Comunale n. 29 del 11.10.2001 e tutti i provvedimenti amministrativi emessi da questo Comune a seguito ed in esecuzione della deliberazione medesima riguardanti l'affidamento del servizio di gestione, manutenzione e valorizzazione del porto di Tropea e dei servizi correlati alla società Porto di Tropea s.p.a. a far data dal primo gennaio 2011;

2) di revocare di conseguenza,, l'affidamento del servizio di gestione, manutenzione e valorizzazione del porto di Tropea e dei servizi correlati alla società Porto di Tropea s.p.a. a far data dal primo gennaio 2011;

3) di dare atto che, pertanto, non si procederà al rinnovo della concessione demaniale scadente il 31.12.2010;

4) di internalizzare il servizio di gestione del Porto che sarà svolto a far data dal 1° gennaio 2011 direttamente dagli uffici comunali;

5) di dare mandato alla Giunta comunale di adottare i necessari provvedimenti di organizzazione degli uffici per avviare la gestione del servizio portuale;

6) di richiedere, ai sensi dell'art. 2367 c.c., e in ottemperanza all'art. 14 della legge 122/2010, la messa in liquidazione della “Porto di Tropea s.p.a.”, richiedendo all'uopo la convocazione dell'assemblea straordinaria della società;

7) di procedere, in subordine a quanto stabilito al punto 4), alla dismissione dell'intera partecipazione detenuta dal Comune di Tropea, da attuarsi mediante procedura ad evidenza pubblica definendone il relativo valore sulla base di quanto attribuibile al socio in caso di recesso ai sensi dell'art. 2437-ter c.c., ossia in modo da tenere in considerazione la consistenza patrimoniale della società, le sue prospettive reddituali, nonché l'eventuale valore di mercato delle azioni, fermi restando i diritti di prelazione ai sensi di statuto”.

3.2. Con la nota sindacale 2 ottobre 2010 prot. n. 30772 è stato comunicato alla società Porto di Tropea che, in conseguenza della delibera c.c. n. 42 del 29 settembre 2010:

1) le attività di gestione, manutenzione e valorizzazione del Porto di Tropea cesseranno di essere effettuate da codesta Società a far data dal 1° gennaio 2011;

2) viene formalmente richiesta la convocazione dell'assemblea straordinaria della società per procedere alla liquidazione della medesima o, in subordine, alla dismissione delle quote detenute da questo Comune;

3) per quanto sopra non si procederà al rinnovo della concessione demaniale richiesto con nota senza data trasmessa in data 28 settembre 2010 ed acquisita agli atti in data 29 settembre 2010 prot. n. 30490.

3.3. Con determinazione 27 dicembre 2010, n. 419, il responsabile dell'area 5 del Comune di Tropea ha stabilito:

“- di non rinnovare le concessioni demaniali in oggetto alla scadenza del 31 dicembre 2010;

– di dichiarare nullo e privo di effetto l'affidamento alla società Porto di Tropea s.p.a. della gestione della infrastruttura portuale e dei servizi annessi al porto per l'assenza di una valida convenzione;

– di risolvere, subordinatamente, l'affidamento della gestione predetta alla Società Porto di Tropea s.p.a., per il venir meno del presupposto della concessione demaniale a partire, giuridicamente dal 1° gennaio 2011;
– di dare atto che, giusta deliberazione del consiglio comunale n. 42/2010, la gestione dell'infrastruttura portuale e dei servizi annessi sarà “internalizzata” a partire, giuridicamente, dal 1° gennaio 2011;

– che i rapporti conseguenti alla scadenza della concessione, non prorogata, sono esclusivamente quelli previsti dal cod. nav. e dal relativo regolamento attuativo;

– che, in assenza della rituale e formale convenzione, la nullità dell'affidamento della gestione non è causa di alcun risarcimento;

– di accogliere la richiesta avanzata il 20 dicembre 2010 dalla Società Porto di Tropea s.p.a., di prevedere, come ragionevole tempo di riconsegna, un termine dilatorio di novanta giorni ”.

3.4. Con nota del medesimo responsabile dell'area 5 del Comune di Tropea 27 dicembre 2010, n. 36633, è stata trasmessa la citata determina n. 419/2010.

3.5. Con la delibera della giunta comunale di Tropea 31 dicembre 2010, n. 152, si è stabilito:

“- di prendere atto della determinazione n. 419/2010;

– di prendere atto, altresì, condividendole le ragioni della postergazione dell’efficacia degli effetti determinata dal diniego di proroga, maturato incontestabilmente giuridicamente alla data del 31 dicembre 2010, in quanto la stessa costituisce strumento necessario, urgente ed eccezionale per l’attuazione della determinazione n. 419 del 27 dicembre 2010.

3.6. Con determina esplicativa 31 dicembre 2010, n. 423, il responsabile dell’Area Gestione del Territorio del Comune di Tropea ha trasmesso “l’allegata deliberazione G.M. n. 152 del 31.12.2010 dichiarando che la stessa come contenuto ob relationem della presente determinazione esplicativa del fatto che dal 1° 1.2011 al 31.3.2011 la Società Porto di Tropea s.p.a., è abilitata ad esercitare in via transitoria, provvisoria, eccezionale e per motivi di urgenza legati alle imprescindibili esigenze di interesse pubblico l’attività di gestione del porto di Tropea, oggetto della concessione demaniale scaduta il 31.12.2010 come presupposta determina n. 419/2010.”;

3.7. Con la concessione 28 marzo 2011, n. 2, pubblicata all’albo pretorio comunale in data 29 marzo 2011, il responsabile dell’area gestione del territorio del Comune di Tropea ha autoconcesso per anni uno, a decorrere dal 1° aprile 2011, al Comune di Tropea “l’uso dei beni demaniali, per mantenere le opere portuali e lo specchio acqueo costituenti il Porto di Tropea”.

3.8. Con delibera di giunta comunale 24 marzo 2011, n. 65, è stato provvisoriamente individuato quale responsabile della gestione del porto il dirigente dell’area urbanistica-lavori pubblici del Comune di Tropea.

3.9. Sono stati impugnati anche i seguenti atti, con successivi motivi aggiunti depositati in primo grado:

– la nota del responsabile dell’area gestione del territorio 24 marzo 2011 n. 13796;

– il verbale 25 marzo 2011, prot. n. 5090, di asserita riconsegna delle aree demaniali portuali, mai sottoscritto dal legale rappresentante della società Porto di Tropea;

– la nota-diffida 30 marzo 2011, n. 5414, a firma del Sindaco e del responsabile dell’area 5 del Comune di Tropea, con cui è stata ribadita la volontà dell’ente di assumere la gestione del porto a decorrere dall’1 aprile 2011;

- la nota sindacale 30 marzo 2011, n. 5459, con cui sono stati trasmessi alla società ricorrente gli atti sopra indicati;
- il verbale di riconsegna 31 marzo 2011, prot. n. 5539, sottoscritto, seppur con riserva, dal Presidente della Società Porto di Tropea;
- la nota sindacale 31 marzo 2011, n. 5527.

4. Contro i primi due atti e in particolare la delibera di g.c. 29 settembre 2010 e la nota sindacale 2 ottobre 2010, la società Porto di Tropea ha lamentato, con il ricorso di primo grado:

1) violazione dell'art. 7, l. n. 241/1990, difetto di istruttoria, eccesso di potere per difetto dei presupposti e per travisamento dei fatti. Il Comune di Tropea non avrebbe comunicato l'avvio del procedimento volto alla revoca della delibera consiliare dell'affidamento del servizio alla società Porto di Tropea impedendole di fornire le proprie controdeduzioni e, soprattutto, di evidenziare con anticipo che:

- – la decisione di “internalizzare” l'asserito servizio di gestione, manutenzione e valorizzazione del Porto di Tropea, violerebbe l'art. 3, comma 27, primo periodo, della legge n. 244/2007;
- – il Comune di Tropea avrebbe dovuto dismettere le azioni della società Porto di Tropea, in quanto la gestione di un porto turistico sarebbe un'attività di impresa e non un servizio strettamente necessario al perseguimento delle attività istituzionali dell'ente, che i comuni non potrebbero in alcun modo espletare;
- – pertanto l'atto che ha legittimato l'attività della società Porto di Tropea non sarebbe mai stato l'affidamento del servizio da parte del Comune di Tropea, non essendo rinvenibile nella fattispecie un servizio pubblico locale, ma una vera e propria attività di impresa esercitata in forza dell'atto di concessione demaniale, formalmente ottenuta dalla Società Porto di Tropea dopo la sua costituzione;
- – in tale contesto giuridico, la decisione di internalizzare il servizio, oltre a non essere compatibile con le funzioni tipiche dell'ente comunale, che nella fattispecie si sarebbe arbitrariamente trasformato in imprenditore, avrebbe determinato un'illegittima ed illecita autoassegnazione della concessione demaniale adottata, in contrasto con tutti i principi di massima concorrenzialità di derivazione comunitaria;

– – infine, la società Porto di Tropea s.p.a., una volta costituita, avrebbe acquisito un'autonoma personalità giuridica di diritto privato, del tutto indipendente dalle interferenze comunali, con la conseguenza che il Comune di Tropea, in quanto socio minoritario, non avrebbe potuto chiederne la liquidazione, essendo, anzi, obbligato a dismettere le partecipazioni azionarie che possiede in tale società;

2) inutilità ed impossibilità della revoca della delibera c.c. n. 29/2001, inefficacia ed inammissibilità della revoca dell'affidamento del servizio, eccesso di potere per difetto dei presupposti, eccesso di potere per travisamento dei fatti.

La società Porto di Tropea s.p.a., dopo la sua costituzione, ha assunto una personalità giuridica di diritto privato assolutamente autonoma, di talché, il Comune di Tropea, in quanto socio di minoranza, non poteva disporre d'autorità la liquidazione della società stessa mediante la revoca della citata delibera consiliare n. 29/2001, essendo, di contro, fin dal 1° gennaio 2008, obbligato a cedere le partecipazioni azionarie relative a tale società.

Sarebbe illegittima la revoca dell'affidamento a favore della società Porto di Tropea s.p.a. dell'asserito servizio pubblico locale di gestione del porto turistico di Tropea, in quanto – trattandosi di attività di impresa – la società Porto di Tropea s.p.a. ha potuto finora svolgere la sua tipica attività imprenditoriale di prestazione di servizi per la nautica da diporto soltanto in forza delle concessioni demaniali del 2003 e del 2007 e non certo in virtù di un atto di affidamento di un servizio pubblico locale, trovando, pertanto, la sua fonte legittimante esclusivamente nei provvedimenti di concessione demaniale; sarebbero pretestuose le motivazioni poste a fondamento dell'atto di revoca;

3) violazione dell'art. 3, comma 27, l. n. 244/2007, difetto di istruttoria, eccesso di potere per difetto dei presupposti, eccesso di potere per travisamento dei fatti.

Il Comune di Tropea, non avendo espletato un'adeguata attività istruttoria, non si sarebbe reso conto che, a norma dell'art. 3, comma 27, della l. n. 244/2007, non solo non avrebbe potuto internalizzare il servizio di gestione del porto, ma, addirittura, avrebbe dovuto necessariamente dismettere le partecipazioni possedute nella società Porto di Tropea s.p.a.

4) violazione del principio di concorrenzialità, difetto assoluto di attribuzione, violazione dell'art. 41 della Costituzione.

La decisione di internalizzare il servizio di gestione del porto sarebbe abnorme sia perché l'attività de qua sarebbe tipicamente imprenditoriale sia perché il Comune non potrebbe autoassegnarsi – in spregio a tutti i principi in materia di concorrenza di derivazione comunitaria – la concessione del bene demaniale allo scopo di far gestire dai propri uffici e dipendenti il porto turistico di Tropea.

5. Nei confronti della decisione di negare la proroga o il rinnovo della concessione demaniale, sono state mosse le seguenti censure:

1) violazione e falsa applicazione dell'art. 10-bis della legge n. 241/1990, difetto di istruttoria, violazione del principio del contraddittorio.

A fronte del sollecito riguardante la definizione dell'atto formale di concessione cinquantennale il Comune di Tropea, ha immediatamente rigettato tale sollecito di definizione del procedimento violando l'art. 10-bis l. 241/1990; 2) violazione degli artt. 3, 4 e 7 l. r. n. 17/2005; violazione dell'art 11 del P.I.R. (Piano di Indirizzo Regionale), incompetenza assoluta. Il Comune avrebbe violato anche la disciplina regionale, in quanto, secondo l'art. 11 di tale piano di indirizzo regionale, le concessioni demaniali marittime di durata superiore a quindici anni sono rilasciate dal dirigente generale del competente assessorato della Regione Calabria, per cui il diniego impugnato, poiché concernente una concessione cinquantennale, avrebbe dovuto essere adottato dal citato organo regionale e non dal Comune di Tropea;

3) violazione degli art. 42 e 107, d.lgs. n. 267/2000, violazione del principio di separazione tra poteri di indirizzo e poteri di gestione, incompetenza relativa.

Nel caso si dovessero ritenere subdelegate ai comuni anche le funzioni concernenti la concessione de qua, il relativo diniego non avrebbe potuto essere adottato dal consiglio comunale, le cui competenze sono tassativamente indicate dall'art. 42 d.lgs. n. 267/2000, ma dal dirigente dell'apposito settore dell'amministrazione comunale, venendo in rilievo nella fattispecie un'attività di gestione tecnico-amministrativa, che non può essere esercitata dagli organi politici;

4) violazione dell'art. 8, comma 3, lett. f, l. r. n. 17/2005; violazione dell'art. 9 l. n. 88/2001, difetto di istruttoria.

Il Comune di Tropea, prima di rigettare l'istanza di concessione demaniale della società Porto di Tropea s.p.a., avrebbe dovuto verificare se la prosecuzione della concessione demaniale in capo a detta società rispondeva alle esigenze di tutela degli interessi marittimi;

5) violazione del principio dell'affidamento, violazione del principio di continuità amministrativa, violazione del principio di leale collaborazione, difetto assoluto di motivazione, difetto di istruttoria.

Alla luce delle indicazioni dell'autorità statale delegante, dinnanzi alla quale si era svolta l'istruttoria procedimentale, il Comune di Tropea non avrebbe potuto negare il rinnovo della concessione demaniale cinquantennale ovvero la formalizzazione del relativo atto, ma avrebbe dovuto adeguarsi alle acquisizioni procedurali già raggiunte;

6) violazione dell'art. 1, comma 18, d.l. 30 dicembre 2009, n. 194, conv. in l. 26 febbraio 2010, n. 25, permanenza della concessione demaniale fino al 31 dicembre 2015. In base a detta disciplina la concessione demaniale in essere a favore della società Porto di Tropea s.p.a. dovrebbe comunque intendersi prorogata fino al 31 dicembre 2015, in quanto secondo la sopra menzionata legge regionale le concessioni demaniali per finalità turistico-ricreative non sono diverse dalle concessioni demaniali per i porti turistici.

6. Nel giudizio di primo grado il Comune di Tropea ha controdedotto che:

– il ricorso sarebbe inammissibile, per aver la società ricorrente impugnato un atto di indirizzo politico (la delibera 42 del 29 settembre 2010) insuscettibile di determinare lesioni concrete;

– a fronte della mancata comunicazione di avvio del procedimento, si applicherebbe l'art. 21-octies, l. n. 241/1990, in quanto il provvedimento adottato e impugnato, in virtù dell'articolo 3, comma 27 della legge 244/2007 (legge finanziaria 2008) avrebbe carattere vincolato;

– la gestione dell'infrastruttura portuale non costituisce attività imprenditoriale, ma rientrerebbe tra i servizi pubblici locali a rilevanza economica in quanto si tratterebbe di un servizio (gestione delle stazioni marittime, servizi di supporto ai passeggeri, gestione dei locali destinati all'espletamento di attività anche commerciali, connesse o accessorie al traffico passeggeri) rivolto ad una platea indifferenziata di utenti e diretto ad erogare utilità alla collettività.

7. Nel giudizio di primo grado si è costituita anche la Regione Calabria, affermando il proprio difetto di legittimazione passiva, in quanto in virtù della l.r. n. 17/2005 le competenze e le attività inerenti le funzioni amministrative sulle aree del demanio marittimo sono ora attribuite ai Comuni, compreso il rilascio, il rinnovo, la modifica e la revoca delle concessioni relative ai porti di interesse regionale.

8. Con ricorso per motivi aggiunti depositato in primo grado in data 4 febbraio 2011, è stata impugnata la determinazione n. 419 del 27 dicembre 2010 con cui il Comune di Tropea ha stabilito di non rinnovare la concessione demaniale, di risolvere l'affidamento della gestione del porto, di internalizzare la gestione del porto medesimo, di concedere una proroga di tre mesi per la restituzione dell'area.

E' stato anche impugnato l'atto consequenziale con cui si dispone l'ambito dei compiti della società Porto di Tropea durante il periodo di proroga.

8.1. Sono stati riproposte tutte le censure di cui al ricorso introduttivo e inoltre le seguenti:

– difetto di istruttoria; eccesso di potere per difetto dei presupposti e travisamento dei fatti; violazione dell'art. 7 l. n. 241/2010; incompetenza; difetto assoluto di motivazione; difetto di istruttoria; travisamento dei fatti; violazione dell'art. 10-bis l. n. 241/1990; contraddittorietà; mancata valutazione degli interessi.

9. Con un secondo atto di motivi aggiunti in primo grado la società Porto di Tropea s.p.a. ha impugnato la concessione 28 marzo 2011, n. 2, con cui il responsabile dell'area gestione del territorio del Comune di Tropea ha concesso per anni uno, a decorrere dal 1° aprile 2011, alla medesima amministrazione "l'uso dei beni demaniali, per mantenere le opere portuali e lo specchio acqueo costituenti il Porto di Tropea" sulla scorta della necessità per il Comune di "realizzare in house il servizio pubblico di interesse economico".

Si lamenta l'illegittimità della autoconcessione per difetto delle condizioni giuridiche richieste; in particolare non vi sarebbe la differenziazione tra il soggetto concedente e quello concessionario, non sarebbe indicato l'ammontare del canone di concessione e si registrerebbe una violazione dei principi di concorrenza per non aver il Comune indetto apposita gara.

10. Nel corso del giudizio di primo grado ha espletato intervento ad opponendum il Comune di Parghelia, il quale afferma il proprio interesse ad

assumere nel giudizio la posizione processuale di contraddittore necessario pretermesso, per essere stato il Porto di Tropea costruito in parte anche sul territorio del Comune di Parghelia.

Il Comune interveniente ha chiesto l'accertamento da parte del Tar che la costruzione del Porto di Tropea ha arrecato un danno ambientale al proprio territorio, consistente in fenomeni di devastante erosione costiera e di grave inquinamento delle spiagge e del mare.

11. Il Tar adito, con la sentenza in epigrafe in punto di rito:

- ha estromesso dal giudizio della Regione Calabria per carenza di legittimazione passiva, essendo stati gli atti impugnati tutti assunti dall'ente comunale al quale è stato delegato l'esercizio delle funzioni amministrative sulle aree demaniali marittime in base alla l.r. n. 17/2005;

- ha dichiarato inammissibile l'intervento ad opponendum proposto dal Comune di Parghelia, con il quale si chiede di accertare che il Porto di Tropea è costruito in parte sul territorio del medesimo, di riconoscere la competenza del Comune di Parghelia a rilasciare la concessione demaniale relativa allo specchio acqueo sul quale si gestisce l'attività di nautica di diporto e di liquidare il danno ambientale arrecato dal Porto di Tropea sia per erosione costiera che per inquinamento marino, trattandosi di questioni che hanno rilievo autonomo per essere solo in via di mero fatto connesse alla vicenda in esame, e che avrebbero, comunque, dovuto essere poste in occasione della contestazione della concessione che il Comune di Tropea si è autorilasciata;

- ha disatteso varie eccezioni di rito sollevate dal Comune di Tropea.

11.1. Nel merito, il Tar ha accolto il ricorso in parte, ritenendo, da un lato, legittima la revoca della concessione e il diniego di rinnovo della concessione demaniale marittima, e dall'altro lato illegittima la internalizzazione del servizio e l'autoaffidamento della concessione al Comune di Tropea.

11.2. In dettaglio il Tar:

- a) ha premesso, nel merito, che la gestione di un porto turistico sarebbe attività imprenditoriale priva dei connotati del servizio pubblico locale, nemmeno a rilevanza economica, non trattandosi di un servizio rivolto ad una platea indifferenziata di utenti e diretto ad erogare utilità alla collettività; al fine di individuare le attività sussumibili sotto la nozione di servizio pubblico

assumerebbe rilievo decisivo, non già la possibilità di considerarle di pertinenza dell'amministrazione pubblica, bensì il fatto che le stesse abbiano una finalità sociale, il cui perseguimento può essere assicurato solo da una particolare disciplina settoriale: solo il conseguimento di questa finalità consentirebbe di sottoporre alcune attività ad un regime giuridico peculiare, quello appunto del servizio pubblico, destinato a soddisfare le esigenze di una pluralità di soggetti accomunati dal fatto di essere residenti nel Comune che tale servizio istituisce, ovvero le esigenze di una cerchia indifferenziata di utenti. Per questo, si giustificano gli obblighi di servizio, imposti al gestore, quali quello di garantire la continuità, la qualità e la regolarità dell'espletamento dell'attività, obblighi, questi, cui non potrebbe essere assoggettata una comune attività economica;

b) pertanto, nel 2001 il Comune di Tropea avrebbe errato nel qualificare come servizio pubblico locale (di cui, nel 2010, assume la rilevanza economica) le attività di cui trattasi;

c) ai sensi dell'art. 21-quinquies, l. n. 241/1990 la revoca del provvedimento amministrativo è ammissibile non solo per sopravvenienze, ma anche per una nuova valutazione dell'interesse pubblico originario (c.d. ius poenitendi); la revoca disposta dal Comune di Tropea sarebbe allora legittima perché fondata su una rivalutazione dell'originaria scelta organizzativa (affidamento della gestione del porto a società mista) ritenuta non più "idonea a soddisfare pienamente le contemporanee esigenze di efficace ed economica gestione e di efficiente controllo, tanto da indurre l'amministrazione a valutare il mutamento dell'assetto organizzativo ed istituzionale per la gestione del servizio"; secondo il Tar si sarebbe in presenza di una scelta organizzativa e gestionale, ampiamente discrezionale, che appartiene alla sfera del merito amministrativo, non sindacabile in assenza di profili di sviamento apprezzabili in sede di legittimità; peraltro, la scelta di "abbandonare" il precedente modello organizzativo – gestionale sarebbe nella specie fondata anche su ragioni specifiche che corroborano la decisione di revocare l'affidamento (necessità di un efficace controllo "a salvaguardia dell'interesse pubblico e degli standard di esecuzione del servizio");

d) la revoca dell'affidamento sarebbe legittima anche perché l'esercizio del servizio era condizionato dalla vigenza della concessione demaniale marittima in scadenza al 31 dicembre 2010, ciò renderebbe la revoca dovuta e avrebbe reso inutile l'avviso di avvio del procedimento;

e) quanto al diniego della concessione marittima della durata di 50 anni e, in subordine, al diniego di proroga ex lege fino al 2015 della concessione in scadenza al 31 dicembre 2010, il Tar, premesso che la disciplina della concessione per i porti turistici si rinviene nel d.P.R. n. 509/1997, nell'art. 01, d.l. 5 ottobre 1993, n. 400, conv. in l. 4 dicembre 1993, n. 494 (come autenticamente interpretato dall'art. 13 l. 8 luglio 2003, n. 172), nell'art. 1, comma 18, d.l. n. 184/2009, e, quanto alla Regione Calabria, nella l.r. n. 17/2005 (art. 2), ha osservato che non sarebbe violato l'art. 10-bis, l. n. 241/1990 (perché non vi sarebbe un formale diniego della concessione cinquantennale che non sarebbe stata chiesta), non si applicherebbe il regime di proroga legale fino al 2015 perché l'attività finalizzata alla nautica da diporto non rientrerebbe tra le attività soggette a concessioni turistiche ricreative; tra l'altro, la stessa Regione Calabria fa espressamente sua, all'articolo 11 del PIR approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 147/2007, l'interpretazione autentica operata dal legislatore nazionale in tema di concessioni per finalità turistiche ricreative; la competenza al rilascio delle concessioni del demanio marittimo spetta, anche per quelle della durata di 50 anni, al Comune in base all'art. 4 l.r. n. 17/2005;

f) dal difetto di carattere di servizio pubblico locale, discenderebbe l'illegittimità della delibera comunale nella parte in cui decide di "internalizzare" il servizio di gestione del porto turistico; la società Porto di Tropea s.p.a., pur nella riconosciuta legittimità della revoca dell'affidamento e del diniego di proroga della concessione, avrebbe interesse a tale censura perché dal suo accoglimento discenderebbe la messa a gara della concessione e del servizio, con possibilità, per la società, di partecipare alla gara; in parte qua il Comune avrebbe fatto erronea applicazione dell'art. 3, comma 27, l. n. 244/2007 che se impone agli enti locali il divieto di costituire società pubbliche o miste non strettamente necessarie non certo impone di sottrarre al mercato attività economiche che non hanno i connotati di servizi pubblici locali; sicché l'obbligo di dismettere la partecipazione derivante dal citato art. 3, non potrebbe fondare o fare da presupposto alla decisione di internalizzare le attività; semmai, la ratio della norma sarebbe proprio quella opposta di tener fuori il soggetto pubblico dalle attività di produzione di beni e servizi non necessarie ai fini istituzionali;

g) le problematiche sullo scioglimento della società Porto di Tropea esulano dal processo amministrativo e sono di pertinenza del giudice ordinario.

h) la concessione del demanio marittimo deve avvenire con procedura di evidenza pubblica, e il Comune contravverrebbe a tale principio con l'autoconcessione a se stesso dell'area; singolare sarebbe la giustificazione data dal Comune, fondata sulla mancanza di richieste da parte di altri soggetti di concessione, che tuttavia non avrebbero potuto esservi non essendo mai stata data pubblicità ad alcun intendimento dell'amministrazione di assoggettare a procedura di evidenza pubblica il rilascio della concessione;

i) l'amministrazione ha in concreto inteso "realizzare in house il servizio pubblico di interesse economico" affidando la gestione del porto di Tropea, con delibera n. 65/2011, non già ad un soggetto esterno alla propria organizzazione amministrativo-burocratica e tecnicamente attrezzato, ma a mezzo di diretta attribuzione al dirigente dell'Area urbanistica – lavori pubblici della responsabilità della gestione del porto, costituendo una equipe dirigenziale di supporto al medesimo composta dal segretario generale, dal responsabile della polizia municipale, dal responsabile della ragioneria e da quello dell'area amministrativa, tutti soggetti già deputati a svolgere le funzioni amministrative proprie dell'ente locale. Siffatto modello organizzatorio per il Tar non sarebbe conforme ai modelli di gestione di un servizio pubblico, correttamente inteso, e si sarebbe nei fatti rivelato inidoneo al perseguimento degli obiettivi proposti, essendo stata costretta l'amministrazione, con determina n. 128 del 7 ottobre 2011, ad affidare sia pure per soli due mesi parte delle attività connesse alla gestione del porto a società esterna, a comprova della inefficacia del modello organizzativo perseguito.

12. La sentenza, non notificata, è stata gravata con appello principale parziale della società Porto di Tropea s.p.a., spedito per la notificazione a mezzo posta il 20 gennaio 2012 e depositato il 27 gennaio 2012.

12.1. Il Comune di Tropea ha ricevuto l'appello principale in data 27 gennaio 2012 ed ha proposto appello incidentale ai sensi dell'art. 333 c.p.c., spedito per la notificazione in data 26 marzo 2012 e depositato il 3 aprile 2012.

12.2. La causa è stata chiamata all'udienza cautelare del 20 aprile 2012. In detta udienza l'appellante ha rinunciato alla domanda cautelare e il Collegio ha fissato per la trattazione del merito l'udienza del 27 novembre 2012.

13. Con il primo, articolato, motivo dell'appello principale parziale (da pag. 16 a pag. 26 dell'atto di appello), si deduce "erroneità della sentenza impugnata, inutilità e impossibilità della revoca della delibera c.c. n. 29/2001; inefficacia

ed inammissibilità della revoca dell'inesistente servizio pubblico, eccesso di potere per difetto dei presupposti e travisamento dei fatti, violazione del principio dell'affidamento, violazione del principio di continuità amministrativa, violazione del principio di leale collaborazione, difetto assoluto di motivazione, difetto di istruttoria”.

Si lamenta, in dettaglio, che:

– il Tar non avrebbe tratto le giuste conseguenze dalla giusta premessa che la gestione del porto turistico non è un servizio pubblico locale;

– nel 2001 fu fatta una gara pubblica per la scelta del socio privato di maggioranza della società incaricata della gestione del porto di Tropea; il porto sarebbe stato gestito da detta società grazie alle concessioni demaniali, e non in virtù di un inesistente atto di affidamento di servizio pubblico locale;

– il Tar avrebbe dovuto pertanto affermare la illegittimità dell'atto di revoca, per mancanza di oggetto, perché non vi sarebbe mai stato affidamento di servizio pubblico; sarebbero pretestuose le motivazioni poste a base dell'atto di revoca in quanto:

(i) non sarebbe valida motivazione il fatto che le modalità di liquidazione del socio privato fallito ed escluso dalla società, seppur conformi all'art. 17 dello statuto, non sarebbero conformi agli artt. 2437-ter e 2437-quater c.c., attesa la genericità del rilievo e la circostanza che l'interesse a sollevare tale questione spetterebbe solo al curatore fallimentare del socio fallito;

(ii) non risulterebbe conforme al vero che non vi sarebbe stata una corretta ed efficiente gestione della cosa pubblica, in quanto con il 20% delle azioni il Comune avrebbe conseguito utili pari, dal 2004 al 2009, a euro 125.297, mentre per il 2010 avrebbe dovuto percepire euro 87.000; la società Porto di Tropea avrebbe operato in modo efficiente ed efficace, trasformando il Porto di Tropea in uno dei migliori porti turistici d'Italia partendo da una situazione iniziale di assoluto degrado e abbandono (premiato porto dell'anno 2005; v. inoltre nota 25 luglio 2006 prot. 0020243 dell'Uver MEF, unità di verifica degli investimenti pubblici del Ministero dell'economia e delle finanze);

(iii) irrilevante sarebbe la mancata sottoscrizione della convenzione di servizio tra il Comune di Tropea e i soci privati, perché lo schema di convenzione sarebbe allegato all'atto notarile contenente l'atto costitutivo e lo statuto della

società e perché i contenuti della convenzione di servizio sarebbero riportati nell'atto costitutivo e nello statuto;

(iiii) quanto alla asserita impossibilità per il Comune di Tropea di esercitare un concreto e fattivo controllo sul servizio e sulla gestione della società, si ribatte che in base all'atto costitutivo e allo statuto il Comune di Tropea, con il solo 20% delle azioni, ha il potere di nominare due membri del consiglio di amministrazione della società, il presidente del collegio sindacale e un componente supplente del collegio sindacale;

(iiii) non corrisponderebbe al vero che la società avrebbe una disponibilità finanziaria di soli 37.000 euro, trattandosi di importo riferito alla sola disponibilità di contante esistente nella cassaforte della sede sociale, dovendosi invece considerare anche le giacenze di conto corrente e i depositi di titoli, che alla data di approvazione del bilancio 2009 ammonterebbero a euro 887.000 e che alla data del 17 novembre 2010, dopo la distribuzione di utili per un importo pari a 476.269,23, ammonterebbero a euro 870.376,89.

Inoltre avrebbe errato il Tar a ritenere non rilasciata la concessione demaniale per la durata di 50 anni.

La vicenda procedimentale denoterebbe infatti che l'iter istruttorio per la concessione della durata di 50 anni si era concluso favorevolmente, mancando solo la formalizzazione, sicché la concessione sarebbe stata rilasciata in fatto.

13.1. Con il secondo motivo di appello (da pag. 26 a pag. 29) si lamenta, in via subordinata rispetto alle censure precedenti, l'erroneità della sentenza nella parte in cui ritiene inapplicabile la proroga legale della concessione fino al 2015.

L'art. 1 comma 18 d.l. n. 194/2009 sarebbe applicabile anche alle concessioni per i porti turistici, che non sarebbero una entità diversa dalle concessioni demaniali per finalità turistico-ricreative; dall'art. 2, comma 1, l.r. n. 17/2005 si desumerebbe che tra le attività turistico ricreative rientrano non solo gli stabilimenti balneari ma anche i porti turistici (la citata disposizione menziona ormeggio, alaggio, stazionamento e servizi complementari alla nautica da diporto, attività tipiche in cui si esplica la gestione di un porto turistico).

In secondo luogo l'art. 1, comma 251, l. n. 296/2006 prevede un criterio di calcolo identico per i canoni demaniali sia per le concessioni per stabilimenti balneari sia per le concessioni per i porti turistici. La proroga legale sarebbe

stata prevista proprio per assicurare il recupero degli investimenti, a fronte di un aumento ex lege dei canoni, imposto a entrambi i tipi di concessioni.

14. Con l'atto di controricorso e appello incidentale il Comune di Tropea, oltre ad opporsi all'accoglimento dell'appello principale, contesta il capo di sentenza che annulla i provvedimenti nella sola parte in cui dispongono l'internalizzazione della gestione del porto turistico e l'autoconcessione della relativa area demaniale al Comune di Tropea (da pag. 21 a pag. 25).

Si contesta in particolare la sentenza nella parte in cui ha annullato parzialmente la delibera 29 settembre 2010, n. 42, la determinazione 27 dicembre 2010, n. 419 e la concessione di area demaniale 28 marzo 2011, n. 2.

La sentenza viene contestata anche nel capo in cui riconosce l'interesse strumentale della società Porto di Tropea a impugnare la delibera n. 42/2010 quanto alla decisione di internalizzazione del servizio.

Il Comune osserva che il servizio di gestione dei porti turistici, contrariamente a quanto affermato dalla sentenza gravata, sarebbe un servizio pubblico di rilevanza economica, nel rispetto dell'ampia definizione contenuta nell'art. 112, d.lgs. n. 267/2000.

Erroneamente il Tar avrebbe tratto, dal divieto di costituzione di società sancito dall'art. 3, comma 27, l. n. 244/2007, la indebita conclusione che sarebbe vietata anche qualsiasi forma di gestione diretta, diversa dal modello societario.

Il disfavore normativo per la gestione in house non sarebbe nei termini drastici indicati dal Tar, dovendosi tener conto dell'art. 23-bis, d.l. n. 112/2008 applicabile *ratione temporis*, della sentenza della Corte cost. n. 325/2010, del più permissivo quadro comunitario, e dovendosi correttamente interpretare la decisione della plenaria n. 10/2011 citata dal Tar.

La gestione diretta dei servizi pubblici locali sarebbe sempre consentita agli enti locali, perché nessuna norma imporrebbe di affidarli all'esterno.

Quanto al riconoscimento dell'interesse della società Porto di Tropea a contestare la internalizzazione, la sentenza sarebbe viziata da violazione del principio di corrispondenza tra chiesto e pronunciato.

15. In via preliminare il Collegio ritiene di dover esaminare l'eccezione di improcedibilità per sopravvenuto difetto di interesse dell'appello principale

sollevata dal Comune di Tropea con la memoria depositata per l'udienza del 27 novembre (pp. 21-22).

Assume il Comune di Tropea che in base all'art. 4, comma 32, lett. b), d.l. n. 138/2011 conv. in l. n. 148/2011, e successive modificazioni (l. n. 183/2011), comunque la società mista Porto di Tropea dovrebbe essere sciolta entro il 31 dicembre 2012 (recte: 31 marzo 2013).

Non vi sarebbe nemmeno spazio, ad avviso del Comune di Tropea, per la conversione del presente giudizio di annullamento in giudizio risarcitorio.

15.1. L'eccezione è infondata.

Dirimente è la considerazione che l'intero art. 4, d.l. n. 138/2011 è stato eradicato dall'ordinamento in virtù della pronuncia di incostituzionalità resa dalla sentenza della Corte cost. 20 luglio 2012, n. 199.

16. Sia al fine dell'esame dell'appello principale, sia al fine dell'esame di quello incidentale, il Collegio ritiene di ordine prioritario la questione se il servizio di gestione dei porti turistici possa essere o meno qualificato un servizio pubblico locale, e, in caso affermativo, un servizio di rilevanza economica.

16.1. Il Collegio ritiene che la risposta debba essere affermativa e che pertanto sia errata la premessa di fondo su cui si basa la sentenza appellata, che qualifica la gestione dei porti come un servizio non pubblico, di tipo imprenditoriale.

Si impone una ricostruzione del quadro normativo di riferimento, che, sebbene alluvionale e non organizzato in una disciplina unitaria né della portualità turistica né dei servizi pubblici locali, è sufficientemente chiaro.

16.2. Ai sensi dell'art. 4, l. 28 gennaio 1994, n. 84 i porti marittimi nazionali si dividono in due categorie, la I e la II, quelli di II categoria si dividono in III classi.

Tra i porti di II categoria, III classe, rientrano quelli con finalità turistica e da diporto (art. 4, comma 3, l. n. 84/1994).

16.3. Il d.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509, reca il "regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto". Il regolamento utilizza, pertanto, la onnicomprensiva espressione "strutture

dedicate alla nautica da diporto” nel cui ambito enuclea tre tipologie, dando una puntuale definizione del “porto turistico”:

Sono strutture dedicate alla nautica da diporto:

“a) il «porto turistico», ovvero il complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;

b) l'«approdo turistico», ovvero la porzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 , destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari ;

c) i «punti d'ormeggio», ovvero le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto” (art. 2, d.P.R. n. 509/1997).

16.4. Dall'osservazione della prassi e del fenomeno economico e sociale dei porti turistici, si evince che questi ultimi presentano caratteristiche diverse rispetto a quelle dei porti commerciali: mentre in questi ultimi le navi ottengono ricovero per la sosta strettamente necessaria al compimento delle operazioni di carico e scarico, nei porti turistici le imbarcazioni stazionano fino a quando l'utente di esse vuole trattenervisi, eventualmente al fine di usufruire delle infrastrutture turistiche attigue.

16.5. Avuto riguardo alla peculiare finalità del porto turistico, si tratta ora di verificare se le relative opere possano o meno classificarsi opere pubbliche, se la realizzazione e gestione dei porti turistici debba essere affidata esclusivamente a privati, o se invece si tratti di compiti che possano essere assunti dagli enti pubblici e segnatamente dagli enti locali.

16.6. Le aree su cui insistono i porti turistici sono in parte aree del demanio marittimo, in parte porzioni di mare; le aree demaniali vengono affidate a coloro che aspirano a realizzare i porti turistici mediante concessione, preceduta da una gara; il procedimento è compiutamente regolato dal citato d.P.R. n. 509/1997.

16.7. Dal complessivo quadro normativo si evince che, nonostante la finalità turistico-ricreativa dei porti turistici, che soddisfa prevalentemente interessi privati, vi è un rilevante interesse pubblico alla loro realizzazione e gestione, sotto i seguenti profili:

- si tratta comunque di uno strumento di accesso alla via di comunicazione marina, e dunque di vere e proprie “infrastrutture” (non a caso si parla di infrastrutture per la nautica da diporto);
- detti porti sono suscettibili di usi pubblici di interesse generale (fruizione da parte dell’intera collettività, esigenze, anche se in casi eccezionali, del trasporto pubblico);
- sussiste, in ogni caso, un rilevante interesse pubblico allo sviluppo e alla valorizzazione turistica ed economica del territorio, indubbiamente agevolata dalla realizzazione e gestione dei porti turistici.

16.8. Conseguentemente, il legislatore non solo disciplina compiutamente le procedure di evidenza pubblica per l’affidamento delle concessioni del demanio marittimo, ma disciplina in chiave pubblicistica anche il profilo della realizzazione e gestione dei porti turistici.

Ai sensi dell’art. 2, comma 1, d.P.R. 15 gennaio 1972, n. 8, sono trasferite alle Regioni le funzioni amministrative (già statali) in materia di viabilità, acquedotti e lavori pubblici di interesse regionale, per il rispettivo territorio.

Tra tali lavori pubblici di interesse regionale sono incluse, ai sensi del citato art. 2, comma 2, lett. g), “le opere concernenti i porti di seconda categoria dalla seconda classe in poi”.

Sin dal 1972, dunque, il legislatore ha mostrato di includere i porti turistici tra le opere pubbliche.

Questa scelta ha trovato integrale conferma nella successiva evoluzione legislativa.

Il citato d.P.R. n. 509/1997, che disciplina il procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione dei porti turistici, prevede che il progetto definitivo del porto turistico sia soggetto al regime della l. 109/1994, ossia delle opere pubbliche (art. 6), e prevede la vigilanza e il collaudo pubblici sull’esecuzione del porto turistico (art. 7).

L'art. 153 d.lgs. n. 163/2006 (codice appalti), nel testo sostituito dal comma 1 dell'art. 59-bis, d.l. 24 gennaio 2012, n. 1, integrato dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27, include le strutture dedicate alla nautica da diporto (dunque i porti turistici, gli approdi turistici e i punti di ormeggio) tra le opere realizzabili mediante project financing, vale a dire le opere pubbliche o di pubblica utilità.

Inoltre il citato art. 153, codice appalti, detta una specifica disciplina del project financing quando esso riguardi le strutture per la nautica da diporto, accentuando la connotazione pubblicistica di tali opere.

In particolare:

- i piani dei porti, in cui vengono inseriti i porti turistici, vengono equiparati alla programmazione triennale dei lavori pubblici, al fine del project financing (art. 153, comma 1);
- per le strutture dedicate alla nautica da diporto, l'esame e la valutazione delle proposte sono svolti anche con riferimento alla maggiore idoneità dell'iniziativa prescelta a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici alla valorizzazione turistica ed economica dell'area interessata, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione (art. 153 comma 5);
- la pubblicazione del bando, nel caso di strutture destinate alla nautica da diporto, esaurisce gli oneri di pubblicità previsti per il rilascio della concessione demaniale marittima (art. 153 comma 6);
- nel caso di strutture destinate alla nautica da diporto, il progetto preliminare deve definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori ed il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire, deve contenere uno studio con la descrizione del progetto ed i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente e deve essere integrato con le specifiche richieste nei decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 giugno 2009, nn. 10/09, 11/09 e 12/09 e successive modificazioni (art. 153 comma 9);
- il rilascio della concessione demaniale marittima, ove necessaria, avviene sulla base del progetto definitivo, redatto in conformità al progetto preliminare approvato (art. 153, comma 11).

Il legislatore dunque impone per la realizzazione dei porti turistici il rispetto della disciplina pubblicistica in tema di progettazione delle opere pubbliche e relativi livelli (progetto preliminare, definitivo, esecutivo).

16.9. A conferma della natura pubblicistica delle opere portuali turistiche, si consideri che, per una norma comunitaria vincolante per lo Stato italiano, le concessioni del demanio marittimo devono essere affidate con procedura di evidenza pubblica ed avere durata temporale limitata, al fine di consentire un mercato concorrenziale e non sottrarre a tempo indeterminato i beni demaniali al mercato (Corte cost., 20 maggio 2010, n. 180; Id., 26 novembre 2010, n. 340; Id., 18 luglio 2011, n. 213: tali decisioni hanno dichiarato illegittime leggi regionali che prevedevano proroghe ex lege di concessioni del demanio marittimo già rilasciate, sia pure nel distinto settore delle concessioni balneari).

Allo scadere del termine della concessione, per regola generale, le opere realizzate dal concessionario diventano di proprietà del concedente, ossia dell'ente pubblico (v. art. 49 cod. nav.: "Devoluzione delle opere non amovibili).

Salvo che sia diversamente stabilito nell'atto di concessione, quando venga a cessare la concessione, le opere non amovibili, costruite sulla zona demaniale, restano acquisite allo Stato, senza alcun compenso o rimborso, salva la facoltà dell'autorità concedente di ordinarne la demolizione con la restituzione del bene demaniale nel pristino stato.

In quest'ultimo caso, l'amministrazione, ove il concessionario non esegua l'ordine di demolizione, può provvedervi d'ufficio a termini dell'articolo 54".

16.10. Va osservato che, mentre i porti naturali rientrano senz'altro nel demanio pubblico, quelli artificiali o sono da qualificare del pari demanio pubblico ai sensi dell'ampia previsione dell'art. 822 c.c., o comunque sono demanio pubblico se appartenenti a enti territoriali ovvero realizzati su aree demaniali, in virtù del principio dell'accessione (art. 822 c.c.); la natura pubblica dei porti artificiali sembra doversi negare ai soli porti realizzati su aree private, nei pochi casi in cui ciò possa verificarsi (c.d. darsene a secco) [Cons. giust. sic., 5 maggio 2009, n. 346].

E, invero, i porti turistici realizzati e in corso di realizzazione sono censiti al SID (sistema informativo demanio, gestito dal MIT).

16.11. La circostanza che il porto turistico, a differenza degli altri porti, non è aperto indiscriminatamente al pubblico ma consente l'utilizzo di posti barca in via esclusiva, non è sufficiente a escludere la natura pubblica delle opere, atteso che – trattandosi di opere pubbliche sul demanio pubblico – ne deriva la demanialità anche del porto turistico; il che non è incompatibile con un uso del bene demaniale, in virtù del regime concessorio, riservato solo a determinate categorie di utenti.

Sono salvi i diversi casi in cui la concessione di costruzione e gestione del porto turistico preveda specificamente la proprietà superficiaria delle opere in capo al concessionario, proprietà necessariamente a termine, essendo destinata a cessare allo scadere della concessione; si impone all'uopo una interpretazione complessiva della concessione per acclarare se abbia inteso attribuire o meno al concessionario il diritto di superficie sulle opere portuali [Cass. civ., sez. I, 4 maggio 1998, n. 4402].

16.12. Soccorre, ancora, il chiaro dettato dell'art. 60, d.P.R. 24 luglio 1977, n. 616:

“Attribuzioni ai comuni.

Sono attribuite ai comuni, ai sensi dell'art. 118, primo comma, della Costituzione, le funzioni amministrative in materia di:

- a) promozione di attività ricreative e sportive;
- b) gestione di impianti e servizi complementari alle attività turistiche;
- c) rifugi alpini, campeggi e altri esercizi ricettivi extra-alberghieri”.

La giurisprudenza ha puntualmente osservato che il citato art. 60, nell'attribuire ai Comuni le funzioni amministrative in materia di promozione di attività ricreative e sportive, espressamente estese anche alla «gestione di impianti e servizi complementari alle attività turistiche», consente a tali enti anche di espletare il servizio di realizzazione e gestione dei porti turistici, eventualmente anche in forma diretta [Tar Lombardia – Brescia, 8 marzo 1990, n. 285], ovviamente nei limiti in cui l'evoluzione normativa consente la gestione diretta (su cui v. oltre).

16.13. Infine, a riprova dell'interesse pubblico che circonda la portualità turistica, va osservato che l'autorità pubblica esercita sui porti marittimi le funzioni inerenti la sicurezza marittima e la polizia marittima (v. circolare MIT

23 settembre 2009 class. A.2.50, “Infrastrutture al servizio della nautica da diporto e disposizioni per l’ormeggio delle unità in transito”).

16.14. La giurisprudenza si è più volte occupata di opere portuali alla stregua di opere pubbliche, o oggetto di assunzione diretta da parte di enti pubblici [Cons. giust. sic., 19 dicembre 2008, n. 1147; Cons. St., sez. VI, 22 gennaio 2008, n. 126; Id., sez. VI, 18 giugno 2004, n. 4163; Id., sez. II, 15 maggio 2002, n. 767; Id., sez. VI, 28 settembre 2001, n. 5169; Id., sez. II, 2 febbraio 1994, n. 260/93].

16.15. In conclusione, i porti turistici, in quanto realizzati in virtù di concessione su area demaniale, per il principio dell’accessione costituiscono beni demaniali (l’art. 822 c.c. menziona i porti), e dunque beni pubblici, soggetti al regime delle opere pubbliche, e solamente gestiti da soggetti privati per il periodo di durata della concessione, ritornando, allo scadere della concessione, nella disponibilità dell’ente pubblico, e fatti salvi i casi in cui l’atto concessorio preveda a favore del concessionario la proprietà superficiaria a termine delle opere portuali, che è proprietà privata per la sola durata della concessione, consolidandosi, allo scadere della concessione, quale proprietà pubblica demaniale.

17. La natura pubblica delle opere portuali che vengono realizzate sul demanio pubblico induce anche a ritenere che il servizio di gestione del porto turistico sia un servizio pubblico, di indubbia rilevanza economica.

17.1. Mancava (all’epoca dei fatti di causa), e manca tutt’oggi, una puntuale elencazione dei servizi pubblici, di rilevanza economica e non, nell’ambito delle norme primarie.

E, invero:

a)l’art. 23-bis, d.l. 25 giugno 2008, n. 112, conv. in l. 6 agosto 2008, n. 133, in vigore all’epoca di adozione dei provvedimenti impugnati (essendo stato abrogato ex nunc dall’art. 1, d.P.R. 18 luglio 2011, n. 113, a seguito dell’esito del referendum popolare abrogativo indetto con d.P.R. 23 marzo 2011), pur disciplinando la materia della gestione diretta o l’affidamento sul mercato dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, non ne fornisce né una definizione né una elencazione;

b) nemmeno il regolamento attuativo del citato art. 23-bis, vale a dire il d.P.R. 7 settembre 2010, n. 168 (in vigore all'epoca e dei fatti e da ritenersi abrogato per effetto dell'abrogazione della disposizione primaria cui dà attuazione), aveva colmato tale lacuna definitoria;

c) nemmeno l'art. 113 t.u. enti locali d.lgs. n. 267/2000 (abrogato dall'art. 23-bis, comma 11, d.l. n. 112/2008, per le parti incompatibili con il citato art. 23-bis), contiene una definizione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica;

d) a sua volta l'art. 4, d.l. 13 agosto 2011, n. 138, conv. in l. 14 settembre 2011, n. 148, e successive modificazioni, che ha reintrodotto la disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica (in prosieguo dichiarato integralmente incostituzionale da Corte cost. 20 luglio 2012, n. 199, per violazione dell'art. 75 Cost. sotto il profilo del divieto di ripristino della normativa abrogata dalla volontà popolare), non contiene alcuna definizione o elenco dei servizi pubblici locali di rilevanza economica;

e) nemmeno l'art. 4, d.l. 6 luglio 2012, n. 95, conv. in l. 7 agosto 2012, n. 135, che detta limiti alle società in house dà una definizione dei servizi pubblici di rilevanza economica, pur menzionandoli.

17.2. Può tuttavia essere di ausilio all'interprete il d.m. 31 dicembre 1983, tuttora in vigore (emanato in attuazione dell'art. 6, comma 3, d.l. n. 55/1983, conv. in l. n. 131/1983, e implicitamente richiamato dall'art. 172, comma 1, lett. e), d.lgs. n. 267/2000), che reca la "individuazione delle categorie dei servizi pubblici locali a domanda individuale", al fine di individuare per quali servizi pubblici l'ente locale deve imporre il pagamento di una tariffa (secondo tale d.m. "per servizi pubblici a domanda individuale devono intendersi tutte quelle attività gestite direttamente dall'ente, che siano poste in essere non per obbligo istituzionale, che vengono utilizzate a richiesta dell'utente e che non siano state dichiarate gratuite per legge nazionale o regionale").

E' bene chiarire che la Sezione ritiene che il "servizio pubblico locale a domanda individuale" non si identifica senz'altro con il "servizio pubblico di rilevanza economica", essendo comprensivo sia di servizi di rilevanza economica, sia di servizi privi di rilevanza economica (p.es. asili).

Però il d.m. in questione reca una ricognizione di ciò che viene considerato servizio pubblico locale, di rilevanza economica e non.

L'articolo unico di tale d.m., al n. 14, elenca tra i servizi pubblici locali i “servizi turistici diversi: stabilimenti balneari, approdi turistici e simili”, così confermando che la gestione del porto turistico ben può essere considerato un servizio pubblico locale.

17.3. La natura di servizio pubblico non è esclusa dal fatto che il porto turistico non è utilizzato da una collettività indifferenziata, ma da una fascia ristretta di utenti, atteso che si tratta comunque di un servizio rivolto ad un numero indeterminato di soggetti, verso corrispettivo.

17.4. Va poi osservato che la rilevanza economica va intesa come possibilità che dalla gestione del servizio si ricavi un profitto e come contendibilità sul mercato del servizio.

Ciò implica che la rilevanza economica del servizio non può essere discettata solo in astratto, ma necessita anche di una verifica caso per caso, avuto riguardo anche al contesto sociale ed economico e alla dimensione del servizio: un medesimo servizio può avere rilevanza economica in un dato comune e non in un altro, avuto riguardo ai dati suindicati (v. ad es. il servizio di illuminazione votiva, che in funzione della maggiore o minore dimensione del Comune può o meno avere rilevanza economica: Cons. St., sez. V, 14 aprile 2008, n. 1600; Cons. St., sez. V, 5 dicembre 2008, n. 6049; Cons. St., sez. V, 26 gennaio 2011, n. 552; Cons. St., sez. V, 24 marzo 2011, n. 1784).

La giurisprudenza di questo Consesso ha già osservato che il concetto di “rilevanza economica” ha carattere relativo e se ne impone una verifica in concreto caso per caso [Cons. St., sez. V, 27 agosto 2009, n. 5097: “ai fini della qualificazione di un servizio pubblico locale sotto il profilo della rilevanza economica, non importa la valutazione fornita dalla p.a., ma occorre verificare in concreto se l'attività da espletare presenti o meno il connotato della “redditività”, anche solo in via potenziale”; Cons. St., sez. V, 10 settembre 2010 n. 6529, che perviene alla conclusione dell'assenza di rilevanza economica in concreto di un servizio di mensa scolastica, in astratto avente rilevanza economica: “Ai fini della distinzione tra servizi pubblici locali di rilevanza economica e servizi pubblici locali privi di tale rilevanza non si può dunque, alla stregua della riportata giurisprudenza costituzionale e della ivi richiamata giurisprudenza comunitaria – infatti, secondo il diritto comunitario, sono soggetti alla disciplina della concorrenza solo i servizi di interesse economico generale (v. art. 86, ex-art. 90, tratt. Ce.) –, far ricorso all'astratto

criterio sostanzialistico del carattere remunerativo, o meno, della loro erogazione tramite attività d'impresa svolta nel mercato, la quale garantisca la remunerazione efficace del capitale (i.e. la capacità di produrre utili), nel senso che nell'organizzazione imprenditoriale il corrispettivo desunto dal mercato dei prodotti (beni e servizi) deve remunerare, con un tendenziale margine di profitto, il costo desunto dal mercato dei fattori della produzione. In effetti, qualsiasi attività, anche quella istituzionalmente esercitata da enti pubblici e comunemente considerata priva di rilevanza economica – attività e servizi, per lo più connotati da significativo rilievo socio-assistenziale, gestiti in funzione di mera copertura delle spese sostenute, anziché del perseguimento di profitto d'impresa, le cui spese per lo più fanno carico alla finanza pubblica e la cui disciplina è normalmente diversa da quella dei servizi a rilevanza economica –, può essere svolta in forma d'impresa, purché vi sia un soggetto (in questi casi, un'istituzione pubblica) disposto a ricorrere agli operatori di mercato, ossia alle imprese, per procurarsi le relative prestazioni. Si tratta di distinzione incerta e di differenze di regime non ontologicamente necessarie, come dimostrato dall'esistenza, per un verso, di servizi corrispondenti alla prima definizione, erogati da pubbliche amministrazioni in forma non remunerativa (si pensi all'istruzione o alla sanità), e, per altro verso, di servizi analoghi a quelli del secondo gruppo, erogati da imprese (si pensi agli istituti di patronato o ai centri di assistenza fiscale). La scelta delle modalità di erogazione e del regime giuridico, al quale le varie attività sono sottoposte, dipende, in definitiva, più da valutazioni politiche che dai caratteri intrinseci dei servizi.

A fronte della rilevata inidoneità di criteri distintivi di natura astratta, sostanzialistica e/o ontologica a discernere la natura delle due categorie di servizi pubblici in esame, occorre far ricorso ad un criterio relativistico, che tenga conto delle peculiarità del caso concreto, quali la concreta struttura del servizio, le concrete modalità del suo espletamento, i suoi specifici connotati economico-organizzativi, la natura del soggetto chiamato ad espletarlo, la disciplina normativa del servizio”].

17.5. La rilevanza in concreto della redditività, anche solo potenziale, si desume anche dall'art. 4, comma 1, d.l. n. 138/2011 (l'intero art. 4 è stato dichiarato incostituzionale, tuttavia il comma 1 esprime un principio sotteso al restante quadro normativo), a tenore del quale “Gli enti locali, nel rispetto dei principi di concorrenza, di libertà di stabilimento e di libera prestazione dei servizi, dopo aver individuato i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e universale, verificano la realizzabilità di una gestione

concorrenziale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, di seguito “servizi pubblici locali”, liberalizzando tutte le attività economiche compatibilmente con le caratteristiche di universalità e accessibilità del servizio e limitando, negli altri casi, l’attribuzione di diritti di esclusiva alle ipotesi in cui, in base ad una analisi di mercato, la libera iniziativa economica privata non risulti idonea a garantire un servizio rispondente ai bisogni della comunità”.

17.6. Ciò si desume, inoltre, anche dall’art. 34, comma 13, d.l. 18 ottobre 2012, n. 179 (non ancora convertito in legge alla data del passaggio in decisione della presente controversia) a tenore del quale “Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l’economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l’affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell’ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall’ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste”.

17.7. E’ allora evidente che, individuato un servizio pubblico che possa in astratto avere una rilevanza economica, si impone una verifica in concreto della contendibilità di tale servizio sul mercato avuto riguardo alla specifica realtà locale.

17.8. Venendo al caso specifico, si è già ricostruito il quadro normativo ed evidenziato come esso faccia propendere per la natura di servizio pubblico della gestione dei porti turistici.

Si tratta altresì di servizio pubblico di rilevanza economica, avuto riguardo al normale atteggiarsi del fenomeno “portualità turistica” in Italia.

Tale valutazione, per il Comune di Tropea, non è solo astratta, ma anche concreta, attesa la evidente contendibilità sul mercato locale della gestione del porto turistico di Tropea, come emerge dalle risultanze processuali.

18. Chiarita la natura giuridica del servizio di gestione dei porti turistici, si deve esaminare l’appello principale, nella parte in cui contesta l’atto di revoca dell’affidamento del servizio di gestione del porto turistico e la mancata formalizzazione della concessione demaniale per la durata di 50 anni, anche riproponendo le censure di cui al ricorso di primo grado, non compiutamente

esaminate dal Tar, in ordine alla asserita pretestuosità delle ragioni poste a fondamento dell'atto di revoca.

18.1. Si impone però una delimitazione della materia del contendere.

Il Tar ha respinto la censura, articolata in prime cure, di illegittimità della revoca per mancanza dell'avviso di avvio del procedimento e delle garanzie partecipative.

Tale censura non è stata riproposta con l'atto di appello, in quanto la parte in fatto dell'atto di appello ricopia la sentenza di primo grado, ma non ripropone i motivi di primo grado, e la parte in diritto dell'atto di appello non muove alcuna critica al capo di sentenza che ha respinto la censura di violazione dell'art. 7, l. n. 241/1990.

18.2. Le altre censure riproposte in appello sono parzialmente fondate.

Erra, anzitutto, l'appellante, laddove afferma che il Comune non poteva disporre la revoca di un inesistente affidamento di servizio pubblico.

A suo tempo, nel 2001, il Comune di Tropea qualificò la gestione del porto, correttamente, come servizio pubblico, e indisse una gara per la scelta del socio privato maggioritario, al fine di dare vita ad una società mista per la gestione del porto turistico.

Pertanto, al di là dell'approssimazione degli atti amministrativi adottati, sicuramente l'operazione va interpretata secondo la sequenza: gara per la scelta di socio privato di maggioranza; costituzione di società mista; affidamento alla società mista del servizio pubblico di gestione del porto turistico.

19. Ciò premesso, si impone una ricostruzione delle regole normative che governano la revoca di atti amministrativi.

19.1. La revoca è ammissibile se ricorrono i presupposti sostanziali e vengono rispettate le garanzie procedurali di cui all'art. 21-quinquies, l. n. 241/1990.

19.2. Sul piano sostanziale la revoca è un provvedimento frutto di valutazioni altamente discrezionali che afferiscono al c.d. merito amministrativo [Cons. St., sez. V, 6 maggio 2011, n. 2713] e può essere disposta sia per c.d. sopravvenienze che comportano una diversa valutazione dell'interesse pubblico, sia per una rivalutazione dell'originaria scelta, anche in difetto di sopravvenienze (c.d. ius poenitendi).

19.3. La revoca si incentra solo sull'interesse pubblico originario o sopravvenuto e può prendere in considerazione anche una soddisfazione dell'interesse privato del destinatario, mediante la liquidazione di un indennizzo.

19.4. La revoca, pur essendo un provvedimento discrezionale, deve però fondarsi su una adeguata istruttoria che comprovi l'effettiva sussistenza delle ragioni di interesse pubblico ad essa sottese, in quanto la mancanza del presupposto, ossia il difetto delle ragioni di interesse pubblico, la rende ingiustificata e dunque illegittima.

19.5. Va poi considerato che la revoca comporta la corresponsione di un indennizzo al privato, e pertanto, essendo onerosa per l'amministrazione, deve rispettare il principio di proporzionalità in ossequio al quale essa deve costituire una extrema ratio, nel senso che l'interesse pubblico non possa essere soddisfatto altrimenti, e che nella valutazione comparativa costi –benefici, i benefici derivanti dalla revoca siano maggiori dei relativi costi (in termini di indennizzo), onde evitare che l'amministrazione revocante incorra in responsabilità per danno erariale.

A fronte, pertanto, di un provvedimento che l'amministrazione ritenga non conforme all'interesse pubblico (o ab origine o per sopravvenienze), l'amministrazione, in ossequio al principio di proporzionalità, e considerata la onerosità della revoca (a causa dell'indennizzo che va corrisposto al privato), deve valutare se non vi siano soluzioni alternative, quali, ad es., la modifica dell'originario provvedimento (esemplificando, nel caso di costituzione di una società mista, ritenuta non conveniente o non più conveniente, prima della revoca si può valutare la possibilità della modifica dell'atto costitutivo e dello statuto in senso più favorevole all'amministrazione).

19.6. Sul versante procedimentale, la revoca, essendo un atto di autotutela, deve seguire un procedimento in contraddittorio con l'interessato, che deve essere previamente avvisato.

20. Alla luce di tali principi, risultano fondate le censure, sollevate con il ricorso di primo grado e riproposte in appello, del travisamento dei fatti, del difetto dei presupposti, e del difetto di istruttoria.

20.1. Il provvedimento di revoca risulta adottato d'ufficio dal consiglio comunale, su proposta del Sindaco, e l'unico atto istruttorio è una consulenza di un commercialista privato, mentre difetta qualsivoglia avviso di avvio del

procedimento e conseguentemente qualsivoglia partecipazione della società interessata, nonché qualsivoglia ulteriore attività istruttoria sugli interessi in conflitto da valutare.

20.2. Nel provvedimento di revoca adottato dal c.c. di Tropea si fanno affermazioni sulla non rispondenza della società mista all'interesse pubblico, fondate sui modesti utili conseguiti e sull'insufficiente controllo svolto dal Comune sulla società.

Si fanno poi affermazioni che attengono piuttosto alla decadenza per inadempimento che alla revoca, incentrandosi su asseriti inadempimenti della società (procedura di liquidazione della quota del socio fallito, mancanza della convezione di servizio).

20.3. Nel corso del giudizio la società Porto di Tropea ha controdedotto a tutti tali argomenti osservando che:

- la società ha prodotto utili puntualmente distribuiti ai soci, tra cui il Comune di Tropea;
- il Comune in virtù dell'atto costitutivo e dello statuto dispone di congrui poteri di controllo societario;
- non vi sono vizi della procedura di liquidazione della quota del socio fallito;
- la convenzione di servizio è inglobata nell'atto costitutivo e nello statuto.

20.4. Ritiene al riguardo la Sezione che il problema di fondo non sta nel valutare, in giudizio, se fossero fondati gli argomenti del Comune di Tropea o quelli della società, anche perché si tratterebbe, almeno in parte, di compiere valutazioni di merito amministrativo precluse al giudice amministrativo.

La questione di fondo è che un provvedimento di tale importanza per la vita societaria, quale la revoca dell'affidamento di un servizio che avrebbe dovuto essere espletato per 50 anni (con i conseguenti investimenti effettuati), non poteva non essere preceduto dal contraddittorio con la società interessata e da una adeguata istruttoria che poteva scaturire solo dall'apporto della società destinataria, tanto più che la revoca ha avuto per oggetto un servizio che si espletava sul mercato (mediante una società mista con partecipazione privata dell'80%) e che la società era in attivo.

E l'apporto istruttorio del privato non sarebbe stata una inutile formalità, in quanto la revoca è un provvedimento discrezionale e l'esito del procedimento ben avrebbe potuto essere diverso, con una completa istruttoria.

20.5. D'altro canto neppure è chiara la esatta natura giuridica dell'atto di "revoca" adottato dal Comune di Tropea, atteso che, da un lato, non prevede, a differenza della revoca, un indennizzo e che, dall'altro lato, sembra enunciare inadempimenti del concessionario. Sia che intendesse porre in essere una revoca, sia che intendesse porre in essere una decadenza, il Comune era tenuto a svolgere l'istruttoria con la partecipazione della società interessata.

20.6. Né può sostenersi che l'esito del procedimento di revoca era necessitato alla luce dell'art. 3, comma 27, l. n. 244/2007.

Infatti l'art. 3, comma 27, l. n. 244/2007 non impone senz'altro il divieto di costituzione e il mantenimento di partecipazioni nelle società degli enti locali, ma impone una verifica della loro utilità o meno per i fini istituzionali dell'ente. La disposizione afferma che gli enti non possono costituire società aventi per oggetto attività di produzione di beni e di servizi non strettamente necessarie per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali, né assumere o mantenere direttamente partecipazioni, anche di minoranza, in tali società, e prevede la dismissione delle partecipazioni entro 36 mesi.

Ma la disposizione in commento, se impone agli enti locali di dismettere le partecipazioni societarie, certo non impone di mettere in liquidazione le società o di impedire ad esse di continuare ad operare sul mercato se affidatarie di un servizio pubblico ottenuto con gara.

Sicché, nel caso specifico, la revoca da parte del Comune non era una scelta obbligata ai sensi del citato art. 3, comma 27, ben potendo il Comune valutare di dismettere la propria partecipazione alienandola con gara, senza per questo revocare l'affidamento del servizio.

Invero la scelta a suo tempo disposta, con la gara del socio privato, ha implicato che la gestione del servizio era già stata affidata mediante ricorso al mercato.

20.7. Né risulta che nell'atto di revoca il Comune abbia compiuto una valutazione, pure possibile, all'epoca di adozione del provvedimento, ai sensi dell'art. 23-bis, d.l. n. 112/2008, al fine di verificare se la società mista potesse

proseguire nella gestione o se la gestione terminasse alla scadenza indicata dall'art. 23-bis, comma 2, lett. b).

20.8. Si impone, pertanto, l'annullamento del provvedimento di revoca n. 42/2010; in via consequenziale restano caducati tutti gli altri atti impugnati, che hanno a loro necessario presupposto il provvedimento n. 42/2010, con assorbimento logico di ogni altra questione.

Il Comune dovrà pertanto rideterminarsi sulla domanda di concessione cinquantennale, previa valutazione se ricorrono i presupposti per proseguire l'affidamento del servizio alla società Porto di Tropea, se del caso mediante modifica dell'atto costitutivo e dello statuto e delle condizioni di affidamento, o se invece ricorrono i presupposti per l'autotutela e per la dismissione della partecipazione societaria (previa adeguata istruttoria in contraddittorio con la società Porto di Tropea).

21. Quanto alle ulteriori censure contenute nell'appello principale valgano le seguenti considerazioni.

21.1. Sebbene il procedimento per la concessione cinquantennale si fosse, davanti all'Autorità statale, concluso favorevolmente, non è mai stato adottato il provvedimento formale di concessione, di competenza del Comune di Tropea e non dell'Autorità statale a seguito del passaggio di funzioni dallo Stato alla Regione Calabria in materia di concessioni demaniali marittime e della l.r. Calabria n. 17/2005.

Non si può ritenere esistente, contrariamente a quanto sostiene la società ricorrente, una concessione tacita o una concessione di fatto.

Il procedimento concessorio si deve concludere con una concessione espressa.

21.2. La questione, proposta in via subordinata, della proroga ex lege ai sensi dell'art. 1 comma 18 d.l. n. 194/2009 resta logicamente subordinata alla mancanza di un atto di revoca dell'originario affidamento del servizio e alla mancanza di rilascio di una concessione cinquantennale; infatti, ove il Comune decida di revocare (legittimamente) l'originario affidamento del servizio, viene meno anche, ex tunc, la concessione in corso e resta irrilevante la possibilità di proroga ex lege fino al 2015.

21.3. In ogni caso l'art. 1, comma 18, d.l. n. 194/2009 si applica alle sole concessioni di demanio marittimo con finalità turistico-ricreative, ossia le

concessioni “balneari” (tra cui vanno ricomprese, secondo la giurisprudenza, le concessioni per i punti di ormeggio), e non anche alle concessioni per porti turistici e per approdi turistici.

Dispone infatti l’art. 1, comma 18, d.l. n. 194/2009: “(...)nelle more del procedimento di revisione del quadro normativo in materia di rilascio delle concessioni di beni demaniali marittimi con finalità turistico-ricreative, da realizzarsi, quanto ai criteri e alle modalità di affidamento di tali concessioni, sulla base di intesa in sede di Conferenza Stato-regioni ai sensi dell’articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, che è conclusa nel rispetto dei principi di concorrenza, di libertà di stabilimento, di garanzia dell’esercizio, dello sviluppo, della valorizzazione delle attività imprenditoriali e di tutela degli investimenti, nonché in funzione del superamento del diritto di insistenza di cui all’articolo 37, secondo comma, secondo periodo, del codice della navigazione, il termine di durata delle concessioni in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto e in scadenza entro il 31 dicembre 2015 è prorogato fino a tale data, fatte salve le disposizioni di cui all’articolo 03, comma 4-bis, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494. All’articolo 37, secondo comma, del codice della navigazione, il secondo periodo è soppresso”.

La previsione contempla dunque una proroga legale nelle more della revisione del quadro normativo in materia di rilascio delle concessioni demaniali marittime a fini turistico- ricreativi; ciò nell’ambito di un contesto in cui pende procedura di infrazione comunitaria nei confronti dell’Italia in quanto tali concessioni non rispettano i principi di evidenza pubblica dell’affidamento.

Tale problematica è stata in prosieguo avviata a soluzione dall’art. 11, l. 15 dicembre 2011 n. 217 (legge comunitaria per il 2010), ma riguarda le c.d. concessioni balneari, non le concessioni per i porti turistici, che sono regolate con la procedura di evidenza pubblica sin dal 1997 in virtù del d.P.R. n. 509/1997.

Pertanto il citato art. 1, comma 18, d.l. n. 194/2009, che prevede una proroga legale delle concessioni giustificata dalla necessità di rivedere il quadro normativo, al fine di prevedere una procedura di evidenza pubblica, non può che riferirsi a quelle concessioni per le quali nel 2009 non era normata una procedura di evidenza pubblica, vale a dire le concessioni balneari e non anche quelle portuali [v. Tar Campania – Napoli sez. VII, 9 luglio 2012, n. 3293, condivisa sotto tale profilo in sede cautelare da Cons. St., sez. VI, 29 agosto

2012, n. 3397, ord.; Tar Puglia – Lecce, sez. I, 24 marzo 2011 n. 546; circolare MIT 6 maggio 2010, n. 6105].

La soluzione trova conferma anche in virtù di una lettura comparata del citato art. 1, comma 18, con il sopravvenuto art. 13-bis, d.l. 29 dicembre 2011, n. 216, inserito dalla legge di conversione 24 febbraio 2012, n. 12, che prevede una proroga fino al 31 dicembre 2012 delle concessioni del demanio marittimo, lacuale e fluviale, includendovi espressamente anche le concessioni ad uso diverso da quello turistico-ricreativo (v. circolare MIT 21 marzo 2012 prot. 3694).

22. Quanto al ricorso di primo grado e all'appello incidentale, in ordine alla possibilità di gestione diretta del porto turistico da parte del Comune di Tropea, il Collegio osserva che il provvedimento che dispone la gestione diretta risulta caducato per invalidità derivata dalla illegittimità della revoca.

Ne conseguono:

- la improcedibilità per difetto di interesse dei motivi di ricorso autonomi rivolti contro il provvedimento di internalizzazione;
- la caducazione senza rinvio del capo di sentenza che si è pronunciato sulla questione della internalizzazione;
- la improcedibilità per difetto di interesse dell'appello incidentale del Comune di Tropea.

22.1. Solo per completezza il Collegio osserva, sinteticamente, che la sentenza di primo grado, laddove ha affermato il divieto di internalizzazione del servizio, è nel risultato finale corretta, ma a tale conclusione deve pervenirsi sulla scorta di un diverso percorso motivazionale.

22.2. Si deve, sinteticamente, osservare che:

- all'epoca di adozione dell'impugnato provvedimento di "internalizzazione" era applicabile, *ratione temporis*, l'art. 23-bis, d.l. n. 112/2008 in combinato con i principi desumibili dall'art. 113, t.u. n. 267/2000, nei limiti di compatibilità con il sopravvenuto art. 23-bis d.l. n. 112/2008 (che aveva abrogato le sole disposizioni del citato art. 113 con esso incompatibili);
- già l'art. 113 d.lgs. n. 267/2000, applicabile prima dell'entrata in vigore dell'art. 23-bis, d.l. n. 112/2008, nel disciplinare "la gestione e l'affidamento

dei servizi pubblici locali di rilevanza economica” prevede tre modelli alternativi: (i) l’affidamento a imprese sul mercato; (ii) la società mista; (iii) la società in house. In sostanza, la gestione diretta non era consentita mediante la ordinaria organizzazione dell’ente locale, ma solo mediante società in house;

– a sua volta l’art. 23-bis, d.l. n. 112/2008 (venuto meno per abrogazione referendaria), aveva confermato queste tre forme di “gestione e affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”, ritenendo tuttavia l’affidamento in house modalità eccezionale e non fungibile con le altre due modalità;

– in definitiva all’epoca in cui il Comune di Tropea ha deciso di internalizzare il servizio gestendolo con la propria ordinaria organizzazione, tale facoltà era preclusa dal quadro normativo, da cui si desumeva con chiarezza che la possibilità di gestione diretta del servizio da parte degli enti locali mediante la propria ordinaria organizzazione, prevista in termini generali dall’art. 112, comma 1, d.lgs. n. 267/2000, costituisse un principio di organizzazione e funzionamento degli enti locali solo con riferimento ai servizi pubblici che non hanno rilevanza economica.

Tanto si desumeva già dall’art. 113-bis, d.lgs. n. 267/2000 (che per tali servizi prevedeva anche la gestione in economia, sia pure soggetta a restrizioni, e l’affidamento diretto a istituzioni o aziende speciali o società in house), e non è stato posto in discussione dalla sentenza della Corte cost. 27 luglio 2004, n. 272, che ha dichiarato il citato art. 113-bis incostituzionale perché illegittimamente compressivo dell’autonomia regionale e locale in materia in cui non si pongono esigenze di tutela della concorrenza e del mercato (che invece, ad avviso della Corte cost., giustificano l’intervento del legislatore statale sull’art. 113 d.lgs. n. 267/2000).

Dopo l’adozione dei provvedimenti impugnati il quadro normativo non coincide più con quello applicabile *ratione temporis*, a seguito dell’abrogazione referendaria dell’art. 23-bis, d.l. n. 112/2008 (che, secondo la Corte cost. 26 gennaio 2011 n. 24 non comporta la reviviscenza dell’art. 113, t.u. n. 267/2000), e della sopravvenienza dell’art. 4, d.l. n. 138/2011 (poi dichiarato incostituzionale); dell’art. 4, d.l. n. 95/2012, comma 8; dell’art. 34, commi 13, 14, 15, d.l. n. 179/2012; dell’art. 3-bis, d.l. 13 agosto 2011 n. 138, conv. in l. 14 settembre 2011 n. 148.

L’annullamento giurisdizionale dei provvedimenti impugnati comporta che, ove il Comune di Tropea dovesse riesercitare il potere di autotutela in relazione

alla costituzione della società mista Porto di Tropea, e all'affidamento ad essa della gestione del porto, e dovesse addivenire al ritiro di tali atti, dovrà successivamente scegliere la nuova formula di gestione del servizio alla luce del quadro normativo sopravvenuto e vigente – quanto alla gestione e affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica – al momento della riedizione del potere.

23. In conclusione, va accolto per quanto di ragione l'appello principale mentre va dichiarato improcedibile quello incidentale e per l'effetto, in accoglimento parziale del ricorso di primo grado, vanno annullati con diversa motivazione i provvedimenti impugnati con il ricorso di primo grado.

23.1. La novità e complessità delle questioni giustifica la compensazione delle spese di entrambi i gradi di giudizio.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Sesta), definitivamente pronunciando sull'appello principale n. 569 del 2012 e su quello incidentale, come in epigrafe proposti:

- accoglie l'appello principale e dichiara improcedibile quello incidentale;
- per l'effetto, in accoglimento in parte qua del ricorso di primo grado n. 1429 del 2010, annulla i provvedimenti impugnati in primo grado, sia pure per ragioni non coincidenti con quelle già poste a base della sentenza del Tar;
- compensa le spese di entrambi i gradi di giudizio.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 27 novembre 2012 con l'intervento dei magistrati:

Luigi Maruotti, Presidente

Rosanna De Nictolis, Consigliere, Estensore

Claudio Contessa, Consigliere

Gabriella De Michele, Consigliere

Bernhard Lageder, Consigliere

L'ESTENSORE IL PRESIDENTE

DEPOSITATA IN SEGRETERIA IL 18/12/2012
IL SEGRETARIO

(Art. 89, co. 3, cod. proc. amm.)

Allegati al Capitolo 3

***Testo del Decreto dell'Assessore ai Trasporti della Regione Sicilia
del 7 marzo 2001.***

DECRETO 7 marzo 2001.

Classificazione dei porti ricadenti nell'ambito del territorio della Regione siciliana.

L'ASSESSORE PER IL TERRITORIO E L'AMBIENTE

Visto lo Statuto della Regione;

Visto il T.U. delle leggi sull'ordinamento del Governo e dell'Amministrazione della Regione siciliana, approvato con D.P.R.S. del 28 febbraio 1979, n. 70;

Visto il D.P.R. 1 luglio 1977, n. 684 di attuazione dello Statuto in materia di demanio marittimo;

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante disposizioni per il riordino della legislazione in materia portuale;

Visto l'art. 10 della legge regionale 23 dicembre 2000, n. 32, con cui è stata recepita la predetta legge n. 84/94 e prevista l'istituzione delle Autorità di gestione dei porti di interesse regionale e di quelli di minore valenza;

Considerato che, per l'attuazione delle disposizioni di cui all'art. 10 della legge regionale n. 32/2000 sopra richiamata, risulta necessario procedere alla

classificazione dei porti esistenti nell'ambito del territorio della Regione siciliana, con l'attribuzione delle funzioni prevalenti;

Ritenuto di dover individuare, in conformità a quanto previsto dalla legge n. 84/94, le seguenti categorie e classi:

a) categoria II, classe I: porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica internazionale;

b) categoria II, classe II: porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica nazionale;

c) categoria II, classe III: porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica regionale e interregionale;

Decreta:

Articolo unico

I porti ricadenti nell'ambito del territorio della Regione siciliana sono così classificati:

Categoria II – Classe I

PORTO	PROV.	FUNZIONE
Augusta	SR	Commerciale, industriale, petrolifera
<i>Categoria II - Classe II</i>		
Catania	CT	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Messina	ME	Commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Milazzo	ME	Commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Palermo	PA	Commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Siracusa (S. Panagia)	SR	Commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto

Categoria II - Classe III

PORTO	PROV.	FUNZIONE
Cala Mannarazza (Linosa)	AG	Commerciale, servizio passeggeri
Cala Pisana (Lampedusa)	AG	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Cala Pozzolana (Linosa)	AG	Commerciale, servizio passeggeri,
Lampedusa	AG	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Licata	AG	Commerciale, peschereccia, turistica e da diporto
Palma Di Montechiaro	AG	Turistica e da diporto
Porto Empedocle	AG	Commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Porto Palo di Menfi	AG	Peschereccia
San Leone (Agrigento)	AG	Turistica e da diporto
Scalo Vecchio (Linosa)	AG	Commerciale, servizio passeggeri

PORTO	PROV.	FUNZIONE
Sciacca	AG	Peschereccia, turistica e da diporto
Siculiana	AG	Peschereccia, turistica e da diporto
Porto Isola (Gela)	CL	Commerciale, industriale, petrolifera, peschereccia, turistica e da diporto
Porto Rifugio (Gela)	CL	Commerciale, industriale, petrolifera, peschereccia, turistica e da diporto
Acicastello	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
Acitrezza (Acicastello)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
Ognina (Catania)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
Porticciolo Rossi (Catania)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
Pozzillo (Acireale)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
Riposto	CT	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
S. Giovanni Li Cuti (Catania)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
S. Maria La Scala (Acireale)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
S. Tecla (Acireale)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
Stazzo (Acireale)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
Alicudi	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Capo D'Orlando	ME	Peschereccia
Filicudi	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Giardini Naxos	ME	Peschereccia, turistica e da diporto
Malfa (Salina)	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Marina Corta (Lipari)	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Marina Di Portorosa	ME	Turistica e da diporto
Panarea	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Pignataro (Lipari)	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Porto Pecorini (Filicudi)	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Rinella (Salina)	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Sant'Agata di Militello	ME	Peschereccia
Santa Maria Salina (Salina)	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Santo Stefano di Camastra	ME	Peschereccia
Scari (Stromboli)	ME	Commerciale, servizio passeggeri

PORTO	PROV.	FUNZIONE
Sottomonastero (Lipari)	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Vulcano	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Addaura (Palermo)	PA	Turistica e da diporto
Balestrate	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Bandita (Palermo)	PA	Peschereccia
Cefalu'	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Isola delle Femmine	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Porticello (S. Flavia)	PA	Peschereccia
San Nicola L'Arena	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Sferracavallo (Palermo)	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Termini Imerese	PA	Commerciale, peschereccia, turistica e da diporto
Terrasini	PA	Commerciale, peschereccia, turistica e da diporto
Trappeto	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Vergine Maria (Palermo)	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Ustica	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Marina di Ragusa	RG	Peschereccia, turistica e da diporto
Pozzallo	RG	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Scicli - Donnalucata	RG	Peschereccia, turistica e da diporto
Scoglitti	RG	Peschereccia, turistica e da diporto
Avola	SR	Peschereccia, turistica e da diporto
Marzamemi	SR	Peschereccia, turistica e da diporto
Portopalo (Capopassero)	SR	Peschereccia, turistica e da diporto
Bonagia	TP	Peschereccia
Castellammare del Golfo	TP	Commerciale, peschereccia, turistica e da diporto
Favignana	TP	Servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Levanzo	TP	Servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Marettimo	TP	Servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Marinella di Selinunte	TP	Peschereccia, turistica e da diporto

PORTO	PROV.	FUNZIONE
Marsala	TP	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Mazara del Vallo	TP	Commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Pantelleria	TP	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
S. Vito Lo Capo	TP	Peschereccia, turistica e da diporto
Scalo Vecchio (Pantelleria)	TP	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Scauri (Pantelleria)	TP	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Torretta Granitola (C/BM.)	TP	Peschereccia, turistica e da diporto
Trapani	TP	Commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto

***Testo della Disciplina del Masterplan “La rete dei Porti Toscani”,
allegato al PIT della Regione Toscana.***

ALLEGATO A - elaborato 5

MASTER PLAN LA RETE DEI PORTI TOSCANI

DISCIPLINA

CAPO I

DISCIPLINA GENERALE

Articolo 1 - Riferimenti generali

1. Il master plan “La rete dei porti toscani” è allegato che costituisce parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale;
2. Il master plan “La rete dei porti toscani” costituisce lo specifico atto di programmazione del sistema portuale ai sensi dell’art. 30 del Piano di Indirizzo

Territoriale e si compone dei seguenti documenti: a. Il quadro conoscitivo, che fornisce lo scenario di riferimento e lo stato attuale dei porti commerciali e turistici; b. Il documento di piano, che contiene, sulla base del quadro conoscitivo, gli indirizzi e gli obiettivi per lo sviluppo della portualità toscana; c. La disciplina, che costituisce parte integrante delle norme del Piano di Indirizzo Territoriale.

3. I piani regolatori portuali dei porti marittimi di interesse nazionale e regionale definiscono, ai sensi dell'art.5 L. 84/1994, l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla viabilità interna e individuano le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate in coerenza con le disposizioni del PIT e degli strumenti di pianificazione del territorio;

4. Per la definizione del piano regolatore portuale di cui all'art.5 L.84/1994 si procede mediante accordo di pianificazione di cui all'articolo 21 comma 4 della L.R.1/2005, a cui partecipano comunque i comuni e la provincia interessati; 5. I piani regolatori portuali dei porti o approdi turistici, ai sensi dell'art. 47 ter della L.R.1/2005 consistono nella programmazione e localizzazione delle opere da realizzare per le funzioni e le specializzazioni che lo scalo marittimo è chiamato a svolgere, compresi i servizi connessi e sono approvati con le modalità previste dalla medesima legge.

Articolo 2 - Classificazione regionale dei porti

1. La rete dei porti toscani costituisce risorsa unitaria di interesse regionale;
2. Il master plan dei porti definisce ed individua il sistema dei porti toscani secondo la seguente gerarchia: a. i porti di interesse regionale, nazionale e internazionale di Livorno, Carrara e Piombino sede di Autorità Portuale; b. i porti di interesse regionale e interregionale di Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano (Valle), Porto Azzurro, Giglio; c. i porti e approdi turistici.

Articolo 3 - Obiettivi strategici per la portualità

1. Sulla base del quadro conoscitivo, il master plan in quanto parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale, attribuisce alla rete dei porti toscani un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone ed assume come obiettivo strategico lo sviluppo della piattaforma logistica costiera come sistema economico multisettoriale, rete di realtà urbane attrattive, poli

infrastrutturali con funzioni di apertura internazionale verso il mare e verso le grandi metropoli europee e fasci di collegamento plurimodali interconnessi;

2. Relativamente ai porti commerciali il master plan assume come obiettivo territoriale lo sviluppo delle infrastrutture e la tutela degli spazi necessari e funzionali alla realizzazione delle autostrade del mare e delle altre tipologie di traffico per accrescere la competitività del sistema portuale toscano; tale obiettivo dovrà essere realizzato attraverso le seguenti azioni strategiche: a. realizzazione di una nuova darsena a Livorno come punto di riferimento della piattaforma logistica costiera; b. realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra porto di Livorno, interporto di Guasticce e nodo di Pisa; c. fluidificazione della viabilità e potenziamento della direttrice tirrenica, con particolare riferimento agli interventi di completamento a tipologia autostradale nella tratta Rosignano-Civitavecchia e della terza Corsia autostradale Viareggio-Confini 230 regionale, al completamento della Variante Aurelia tratto Maroccone-Chioma, al completamento della SS 398 e alla strada dei Marmi a Carrara; d. approfondimenti progettuali per la navigabilità e la sicurezza idraulica dello Scolmatore d'Arno; e. consolidamento della connessione diretta tra Darsena pisana, canale dei Navicelli e porto di Livorno; f. attrezzature per la nautica da diporto a Piombino e Carrara come funzioni complementari alla cantieristica specializzata.

3. Relativamente ai porti turistici il master plan assume i seguenti obiettivi strategici: a. Qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale, con un forte legame con il livello locale attraverso il miglioramento dell'accessibilità e dotazione di standard per il diporto al fine di raggiungere livelli qualitativi e di servizi definiti dal presente piano per i porti e gli approdi turistici; b. Sviluppo delle potenzialità e rilancio di alcuni porti turistici con un elevato potenziale di eccellenza quali risorse capaci di presentare il sistema portuale toscano attraverso la valorizzazione degli water front, l'integrazione città-mare e la cantieristica; c. Completamento della rete dei porti e approdi turistici al fine di garantire un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana coerente con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali.

Articolo 4 - Indirizzi, direttive e prescrizioni per la portualità commerciale e turistica

1. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono opere di trasformazione e di riqualificazione del sistema portuale sentiti i soggetti interessati e nel rispetto delle disposizioni del PIT; tali interventi vengono attuati mediante specifici piani regolatori portuali che costituiscono atti di governo del territorio.

2. Gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio prevedono ambiti di tutela del sistema portuale e della sua eventuale espansione e individuano le relative vie di accesso; eventuali modifiche agli strumenti di pianificazione devono verificare la compatibilità degli interventi rispetto alla funzionalità delle vie di accesso, tendendo a separare i traffici urbani da quelli commerciali e turistici, promuovendo l'uso del mezzo ferroviario per il trasporto delle merci e delle persone.

3. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono gli interventi per la portualità commerciale nel rispetto delle seguenti condizioni: a. utilizzazione delle aree retroportuali ai fini del consolidamento, dell'espansione e della riqualificazione funzionale delle attività legate al bacino portuale; b. valorizzazione e riqualificazione urbanistica dei waterfront, ovvero degli ambiti spaziali del fronte-mare che assolvono al ruolo di portale di accesso di merci e persone verso la città e il suo hinterland; c. adeguamento della dotazione infrastrutturale del bacino portuale, nonché miglioramento dell'accessibilità da terra e da mare del porto.

CAPO II

DISCIPLINA PER LA RETE DEI PORTI, DEGLI APPRODI TURISTICI E DEI PUNTI DI ORMEGGIO DELLA TOSCANA

Articolo 5 – Definizioni

1. La rete dei porti e degli approdi turistici della Toscana costituisce risorsa di interesse unitario regionale.

2. Sono così definite, ai sensi del DPR 509/1997, strutture dedicate alla nautica da diporto:

- il porto turistico quale complesso di strutture movibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto e del diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- approdo turistico ovvero la sezione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'articolo 4 comma 3 della legge n.84/1994, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- i punti di ormeggio ovvero le aree demaniali marittime gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Articolo 6 - Azioni strategiche

1. Il presente piano prevede le seguenti azioni strategiche: a. il mantenimento e la qualificazione dei porti e approdi turistici esistenti; b. la riqualificazione di quegli ormeggi esistenti e definiti al capitolo 5 del quadro conoscitivo “con procedure in corso o che hanno le condizioni per essere trasformati in porti o approdi turistici” al fine di dotarli dei servizi necessari per la loro trasformazioni in porti e approdi turistici; c. la localizzazione dei porti e approdi turistici già previsti dal Piano di coordinamento dei porti e approdi turistici di cui alla DCR 258/1992 e successive integrazioni; d. la localizzazione di ulteriori nuovi porti esclusivamente al fine di completare il sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana in coerenza con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali e nel rispetto delle condizioni di ammissibilità di cui all'articolo 7.

Articolo 7 – Prescrizioni per i porti e approdi turistici

1. La Regione Toscana privilegia l'obiettivo del riassetto, della riqualificazione funzionale e dell'ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti piuttosto che quello della realizzazione di nuovi insediamenti portuali. Di norma è esclusa la realizzazione di nuovi porti o approdi turistici su coste basse sabbiose.

2. Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono nuovi porti o approdi turistici, esclusivamente per esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento e alle seguenti condizioni: a) non incidano negativamente sull'equilibrio costiero; ove questo avvenga vi è l'obbligo di ripascimento e di ricostituzione periodica della linea originaria di costa; b) garantiscano un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana e sono evitate le concentrazioni; c) siano realizzate contestualmente le opere funzionali all'accessibilità e collegamenti alla viabilità principale, servizi, qualificazione del fronte a mare e del paesaggio costiero; d) vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II delle presenti norme; e) costituiscano valorizzazione territoriale e ambientale per aumentare l'attrattività del sistema costiero.

3. Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono l'ampliamento delle infrastrutture portuali esistenti esclusivamente alle seguenti condizioni: a) concorrano al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa; b) siano sostenuti da esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento; c) concorrano alla qualificazione dell'assetto organizzativo e funzionale dell'area portuale e delle aree di interferenza città-porto, attraverso la valorizzazione dei waterfront, la garanzia di una adeguata offerta di parcheggi, il miglioramento dell'accessibilità al porto e i collegamenti con la viabilità principale; d) vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II delle presenti norme;

4. Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono la riqualificazione dei porti e approdi turistici esistenti nel rispetto dei punti c e d di cui al comma precedente;

5. Gli interventi di cui ai commi precedenti dovranno essere coerenti con gli obiettivi di qualità definiti dalle discipline di valorizzazione dei paesaggi e con gli indirizzi di tutela per i beni paesaggistici stabiliti dalla disciplina del PIT.

Articolo 8 – Direttive per i porti e approdi turistici

1. Sono confermate le localizzazioni dei porti e degli approdi turistici già previste dal Piano di coordinamento dei porti e approdi turistici di cui alla DCR 258/1992 e successive integrazioni. Qualora non recepite nel piano strutturale e negli atti di governo del territorio il Comune procede alla valutazione integrata

di cui agli articoli 11 e seguenti della LR 1/05, in coerenza con le prescrizioni e direttive del presente piano.

2. Gli atti di governo del territorio relativi ai porti e approdi turistici sono redatti in coerenza con le disposizioni del presente piano, con particolare riferimento alle direttive e standard di cui all'allegato II delle presenti norme.

Articolo 9 - Modalità attuative per i porti e approdi turistici

1. Le previsioni di riqualificazione e ampliamento dei porti e approdi turistici esistenti, e di localizzazione di nuovi, qualora non contenute negli strumenti di pianificazione territoriale, 234 sono approvate mediante accordo di pianificazione di cui all'articolo 21 e seguenti della l.r.1/2005 e costituiscono definizione o variazione del PIT.

2. Nell'ambito dell'accordo di pianificazione di cui al comma 1 il Comune proponente, per l'attuazione delle prescrizioni di cui all'articolo 7: a. predispone gli elaborati contenenti l'individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione ed i relativi livelli prestazionali da garantire con i necessari servizi e da valutare rispetto all'entità degli interventi programmati, alla differenziazione dell'offerta in relazione alla tipologia dei natanti; b. procede alla valutazione integrata di cui all'articolo 11 della LR 1/05 e relativo regolamento; c. definisce gli indirizzi rivolti al regolamento urbanistico o al piano regolatore portuale affinché esso garantisca la piena funzionalità e la sicurezza delle infrastrutture a terra e a mare, la qualità degli spazi pubblici, la disponibilità dei servizi, la corretta distribuzione delle funzioni, un idoneo livello di integrazione tra ambiti urbani e aree portuali anche in riferimento al sistema della mobilità, la differenziazione dell'offerta riservando una quota per il charter nautico ovvero per il noleggio e la locazione di natanti da diporto. d. definisce la programmazione delle azioni sinergiche tra sistema portuale e sistema produttivo locale con particolare riferimento allo sviluppo dell'attività cantieristica e di rimessaggio.

3. Per il dimensionamento si procede a valutazione integrata negli atti di governo del territorio;

4. Gli interventi per la realizzazione delle opere a terra e a mare, ai fini della riqualificazione, adeguamento funzionale e ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti, sono attuati mediante piani regolatori portuali che costituiscono atti del governo del territorio.

Articolo 10 – Punti di ormeggio

1. Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio comunale disciplinano i punti di ormeggio in base ai criteri di tutela ambientale, di sicurezza della navigazione e degli effetti prodotti sul sistema complessivo delle risorse territoriali.
2. I comuni, nell'ambito del piano strutturale individuano le aree a mare e/o fluviali da dedicare agli ormeggi come risposta al fabbisogno locale con strutture funzionali alla nautica, a basso impatto ambientale e a basso costo comprese le attrezzature minori per piccole imbarcazioni da diporto (quali campi boe, pontili, spiagge attrezzate, posti barca a secco, etc);
3. I comuni operano una ricognizione dei posti barca presenti tenendo conto anche delle concessioni demaniali rilasciate e promuovono la riqualificazione degli ormeggi incentivando forme di gestione unitaria di tali attrezzature funzionali alla nautica al fine di poter garantire agli utenti un livello adeguato di servizi.
4. Ai fini della disciplina di cui al comma 1 si applicano i seguenti criteri: a) i punti di ormeggio possono essere realizzati sulle foci dei fossi, canali o fiumi ricorrendo esclusivamente alla risagomatura e sistemazione delle sponde senza arrecare pregiudizio ad eventuali attività di balneazione presenti; b) l'agibilità della foce a mare non dovrà incidere negativamente sull'erosione costiera; c) la predisposizione di aste di ormeggio dovrà essere effettuata senza alterare o compromettere valori ambientali o risorse archeologiche eventualmente presenti sui fondali; d) la collocazione dei punti di ormeggio deve rispondere al principio fondamentale della tutela dell'incolumità fisica delle persone in acqua, e pertanto tali attrezzature dovranno essere disposte in modo da non interferire con le aree balneari e segnalate da appositi dispositivi galleggianti; e) l'accessibilità ai punti di ormeggio deve essere garantita da una viabilità carrabile connessa alla rete viaria principale sulla quale possano transitare agevolmente e senza intralcio i mezzi di soccorso; f) per agevolare le operazioni di posa in acqua e di rimessa a terra delle imbarcazioni dovranno essere presenti uno scivolo di alaggio ed impianti fissi o mobili per il sollevamento delle imbarcazioni; g) in aree a forte concentrazione di ormeggi deve essere garantito l'accesso a servizi igienici collettivi nel numero e con le modalità di cui all'articolo 16 dell'allegato II; h) le aree a parcheggio, nel rispetto degli standard previsti dal successivo Capo IV dell'allegato II,

dovranno essere reperite in prossimità degli ormeggi o in aree limitrofe; in ogni caso devono essere garantiti gli spazi per il deposito dei carrelli.

5. La realizzazione di nuovi punti di ormeggio e l'ampliamento degli esistenti non può essere disgiunta dalla localizzazione delle attrezzature essenziali a garantire una corretta gestione ambientale delle risorse. E' pertanto necessario il rispetto degli standard ambientali di cui al successivo Capo III dell'allegato II quanto alla raccolta di rifiuti solidi, delle acque nere e oleose, degli oli usati.

Articolo 11 – Scivoli pubblici

1. Lo scivolo pubblico è individuato come l'insieme delle attrezzature leggere, degli impianti e dei servizi essenziali atti a garantire l'accesso al mare delle piccole imbarcazioni da diporto, ovvero le operazioni necessarie al varo e alaggio dei natanti, nonché alla corretta gestione ambientale dei rifiuti solidi e liquidi;

2. Le attrezzature essenziali a servizio degli utenti di piccole imbarcazioni sono così individuate: a) un'area attrezzata con parcheggi per le auto e per i carrelli delle imbarcazioni (con eventuale servizio di custodia), illuminata e servita da viabilità di accesso adeguatamente segnalata; b) uno scivolo di tipo fisso o galleggiante; c) un argano mobile per il trascinamento dei natanti; d) servizi igienici e impianti per garantire la corretta gestione ambientale (raccolta dei rifiuti solidi, delle acque oleose e degli oli usati).

3. I comuni, coerentemente con gli obiettivi del PIT concernenti lo sviluppo della portualità turistica e della nautica da diporto, nell'ambito del proprio strumento di pianificazione territoriale e negli atti di governo del territorio, individuano le aree da dedicarsi agli scivoli ad accesso pubblico e gratuito, specie nei tratti ove non sussistano infrastrutture portuali o punti di ormeggio in grado di soddisfare la domanda degli utenti della piccola nautica da diporto.

Articolo 12 – Qualità del sistema dei porti e degli approdi turistici della Toscana

1. Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio individuano, nell'ambito dei grandi poli cantieristici toscani, le aree e gli spazi urbani marginali liberi potenzialmente idonei per lo sviluppo di attività di produzione e di servizio alla nautica e dovranno definire specifiche discipline d'uso finalizzate a tale scopo.

2. Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio riconoscono altresì, le aree del tessuto urbano di diretta o indiretta interferenza con le aree cantieristiche, caratterizzate da degrado urbanistico e funzionale da sottoporre a specifiche discipline di riqualificazione anche attraverso riconversioni e sostituzioni funzionali dando priorità alle attività di servizio alla nautica o alla pesca.

3. Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio dei comuni costieri provvedono ad individuare aree libere connesse o da connettere con le aree portuali o con le zone di approdo, ovvero aree da riconvertire funzionalmente, da riservare allo sviluppo di attività di servizio o complementari al settore della portualità turistica: piccola cantieristica, attività di manutenzione e riparazione natanti, depositi attrezzature per la pesca, spazi per la lavorazione e conservazione del pescato, centri diving.

4. I comuni, nell'ambito degli strumenti di pianificazione e degli atti del governo del territorio, danno attuazione agli indirizzi di cui ai punti da 1 a 3 in coerenza con le disposizioni del presente piano.

ALLEGATO I

CRITERI PER LA QUALIFICAZIONE DELLA PORTUALITA' TURISTICA

Per garantire la qualità degli interventi in aree portuali sotto il profilo dell'accessibilità e dell'organizzazione funzionale e degli spazi, è necessario che gli ambiti urbani e portuali siano concepiti come un'unica struttura complessa da valorizzare attraverso progetti capaci di affrontare in maniera integrata gli aspetti formali e funzionali della relazione città-porto. A partire da questo principio generale è possibile definire alcune linee guida in materia di pianificazione delle aree portuali che hanno come finalità quella di indirizzare i progetti di potenziamento, riqualificazione e progettazione dei porti turistici verso più elevati livelli di qualità. Il perseguimento di tale obiettivo, assunto dalla regione in coerenza con i recenti principi contenuti nel libro verde sulla politica marittima dell'Unione, può contribuire ad accrescere l'attrattività dei territori costieri come luoghi in cui vivere e lavorare e promuovere il rilancio economico e dei cluster marittimi a livello europeo. Sulla scorta delle valutazioni sintetiche del quadro conoscitivo della portualità toscana ed in base

ad una ricognizione delle più significative esperienze in tema di pianificazione di spazi portuali in ambito mediterraneo (Spagna, Francia) sono stati individuati tre ambiti tematici che declinano il concetto di qualità, rispetto ai quali vengono formulati alcuni indirizzi di metodo: Qualità degli spazi di relazione: - qualificare gli spazi liberi di interfaccia terra-mare destinandoli ad uso pubblico per le attività di relazione, garantendone l'accessibilità pedonale e ciclabile e un'adeguata dotazione di arredo urbano e vegetazionale; - progettare le opere di difesa portuali e delle attrezzature di servizio tenendo conto della necessità di tutelare la relazione visiva con il mare in quanto elemento di rilevante valore paesaggistico degli ambiti costieri; - assicurare le diverse modalità di accesso al porto individuando i necessari nodi di interscambio per una migliore razionalizzazione dei diversi flussi di traffico: da e per il porto, di attraversamento locale di tipo urbano, di raccordo con la viabilità sovra-comunale. Qualità degli spazi funzionali: - individuare le aree destinate alla sosta degli autoveicoli in relazione alla localizzazione delle diverse funzioni e attività del porto privilegiando la localizzazione dei parcheggi a servizio del diportismo (sosta carrelli, autoveicoli per utenti fissi) nelle immediate vicinanze del porto ma al di fuori degli spazi di waterfront, e predisponendo, salva l'accessibilità carrabile ai moli, una dotazione minima di parcheggi strettamente legata alle esigenze essenziali di sosta temporanea e di servizio alle attività commerciali e portuali. - salvaguardare la continuità delle aree di affaccio sull'acqua limitando gli impegni di suolo alle sole funzioni di servizio al diportismo, in tal senso è da escludere di norma l'opportunità di prevedere interventi edilizi a carattere residenza e turistico in aree demaniali in quanto potenzialmente utilizzabili per lo sviluppo delle attività portuali. - ridurre la conflittualità tra funzione pesca e attività del porto turistico, prevedendo strutture, servizi e dotazioni portuali specificatamente destinate avendo cura di favorire la migliore integrazione tra le attività; - favorire la presenza di un mix equilibrato di funzioni all'interno del porto al fine di garantire il soddisfacimento di una pluralità di bisogni (attività culturali, commerciali, di accoglienza); - commisurare la dimensione delle attività commerciali all'interno del porto in funzione del suo livello di attrattività e di rilevanza; - prevedere opportune misure e soluzioni progettuali per garantire la fruibilità degli spazi portuali alle persone disabili. Qualità architettonica degli interventi: - la pianificazione delle aree destinate alle attività del porto turistico deve tendere a garantire un equilibrio tra assetti propriamente urbanistici (spazi a terra e di contatto con la città) e assetti infrastrutturali portuali (specchio acqueo, banchine, moli, aree cantiere, rimessaggio, etc.); - la progettazione

degli interventi deve tener conto delle specificità del sito rapportandosi ai suoi caratteri storici, insediativi ed ambientali; - valorizzazione del fronte portuale con interventi di interesse pubblico (terminal marittimi, istituti di ricerca, hotel, centri congressi) capaci di rafforzare l'immagine del porto per facilitarne l'attrattività; - recuperare ed integrare il fronte d'acqua urbano con gli interventi di potenziamento delle infrastrutture per il diporto nautico; - favorire interventi di recupero e riuso del patrimonio storico portuale e industriale riconosciuto come testimonianze della storia dei luoghi prima di procedere all'occupazione di nuovo suolo. Gli indirizzi generali sulla qualità degli interventi in ambito portuale-turistico e dei relativi criteri costituiscono un necessario complemento per gli aspetti di pianificazione e progettazione delle strutture portuali-turistiche, intese come parti integranti di un sistema insediativo urbano complesso.

ALLEGATO II

DIRETTIVE E STANDARD PER LA PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE DEI PORTI ED APPRODI TURISTICI¹

Capo - I DIRETTIVE PER LA PROGETTAZIONE DI OPERE MARITTIME ESTERNE ED INTERNE AL PORTO

Le disposizioni di cui al presente capo costituiscono riferimenti consigliati per la progettazione; il progettista può motivatamente adottare valori diversi anche in relazione alle specifiche condizioni meteomarine e geomorfologiche e della tipologia del porto, in coerenza con quanto disposto dalle raccomandazioni tecniche approvate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Art. 1. - Canale di accesso al porto

1. La esecuzione di un canale di accesso in fondali sabbiosi o limosi presenta problemi di mantenimento nel tempo se realizzato all'interno della "fascia attiva", sensibile ai fenomeni di modellazione morfologica per effetto del trasporto solido, con gli inevitabili riflessi sulla sicurezza della navigazione.
2. In ogni caso, si suggerisce di condurre un attento studio rivolto a quantificare la frequenza dei dragaggi necessari al mantenimento del canale ed i conseguenti oneri economici.

3. Si raccomandano le seguenti caratteristiche geometriche relative alla più grande imbarcazione che si prevede possa essere ospite del porto, tenuto conto della eventuale funzione del porto medesimo quale rifugio per imbarcazioni da diporto in difficoltà, in mancanza di un vicino porto più grande: 1 Il presente allegato è stato definito utilizzando i seguenti riferimenti: - Deliberazione del Consiglio Regionale della Toscana n. 258 del 27 maggio 1992; - Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici approvate dalla Terza sezione del Consiglio superiore dei LLPP con voto del 27.02.02; - “Le management environnemental des ports de plaisance” linee Protocollo RAMOGE sottoscritto dalla regione Liguria, Principato di Monaco Francia nel 1979.240 – larghezza (calcolata alla quota di fondo): indicativamente non inferiore a 5 volte la larghezza della più grande imbarcazione (per doppio senso di circolazione); – profondità (rispetto al l.m.m.): immersione dell'imbarcazione più grande, aumentata della somma di metà dell'altezza dell'onda massima che si può presentare in corrispondenza dell'imboccatura, del valore medio delle basse maree sizigiali, degli effetti barici, di un franco sotto-chiglia (pari al 15% della immersione della imbarcazione più grande, e comunque non meno di 0,3 m per fondali sabbiosi o limosi e non meno di 0,6 m per fondali rocciosi). Indicativamente, la profondità del canale d'accesso non può essere inferiore a -3,0 m dal l.m.m.; – pendenza delle scarpate: la verifica geotecnica di stabilità globale delle scarpate deve garantire un coefficiente di sicurezza non inferiore a 1.5.

Art. 2. - Imboccatura del porto

1. Come per il canale di accesso di cui al precedente articolo, si ritiene opportuno condurre un attento studio rivolto a quantificare la frequenza dei dragaggi necessari al mantenimento dell'imboccatura ed i conseguenti oneri economici.

2. Si raccomandano le seguenti caratteristiche geometriche relative alla più grande imbarcazione che si prevede possa essere ospite del porto, tenuto conto della eventuale funzione del porto medesimo quale rifugio per imbarcazioni da diporto in difficoltà, in mancanza di un vicino porto più grande: – larghezza (calcolata alla quota di fondo del canale di accesso): indicativamente non inferiore a 5 volte la larghezza dell'imbarcazione più grande (per doppio senso di circolazione); comunque non inferiore a 1 volta la lunghezza dell'imbarcazione più grande e mai meno di 30 m. Ad ogni modo, larghezze

comprese tra 30 e 50 m devono essere attentamente valutate, in fase progettuale, ai fini della sicurezza della navigazione. La larghezza dell'imboccatura, inoltre, dev'essere determinata anche in relazione alle condizioni anemologiche e meteomarine locali, alla conformazione ed esposizione delle opere esterne (risultando più piccola nel caso di porto a moli convergenti rispetto al caso di porto a bacino) e alla necessità di assicurare valori ammissibili di agitazione interna; – profondità (rispetto al l.m.m.): immersione della imbarcazione più grande aumentata del valore medio delle basse maree sizigiali, degli effetti barici, del franco sotto chiglia (pari al 15% dell'immersione della imbarcazione più grande, e comunque non meno di 0,3 m per fondali sabbiosi o limosi e non meno di 0,6 m per fondali rocciosi) e di un valore che tiene conto del moto ondoso massimo accettabile per la navigabilità in sicurezza dell'imboccatura portuale (valore consigliato non inferiore ad 1,0 m).

3. Indicativamente la profondità dell'imboccatura non può essere inferiore a - 3,0 m dal l.m.m.; 4. Ai fini progettuali si ritiene necessario che sia effettuata una stima (in giorni/anno o in ore/anno) del tempo di inoperatività dell'imboccatura portuale ("down-time") che tenga conto della persistenza temporale del frangimento delle onde su base statistica media annua.

Art. 3 - Opere esterne di difesa

1. Le opere esterne di difesa possono ricondursi a diverse tipologie strutturali, tra le quali le più diffuse sono: – opere a gettata di massi costituite da elementi naturali o artificiali, con eventuale sovrastruttura di calcestruzzo.; – opere a paramento verticale.; – opere non tradizionali quali, ad esempio i frangiflutti a berma ed i frangiflutti galleggianti.

2. E' necessario che la scelta delle soluzioni tecniche di cui al comma 1 sia supportata da studi che analizzino in dettaglio i seguenti aspetti: – batimetria; – moto ondoso (al largo e sotto costa) e sulle variazioni del livello marino; – caratteristiche anemologiche del paraggio; – sicurezza della navigazione; – agitazione interna; – impatto ambientale e paesaggistico; – caratteristiche geotecniche dei fondali interessati dalle opere; – indagine storica relativa all'evoluzione del litorale; – insabbiamento dell'imboccatura e del canale di accesso; – influenza delle nuove strutture sul regime dei litorali adiacenti (tenuto conto delle caratteristiche sedimentologiche dei fondali interessati).

3. Oltre alla stabilità strutturale e geotecnica dell'opera si ritiene necessario che sia verificata anche la sua funzionalità idraulica (prestazioni in termini di riflessione, diffrazione, trasmissione e tracimazione del moto ondoso) congiuntamente all'uso che si intende attribuire all'eventuale banchinamento interno dell'opera di difesa, al fine di pervenire a scelte tecnicamente ammissibili, anche sotto il profilo della sicurezza di persone e cose sotto eventi meteomarinari estremi.

4. Si raccomanda l'adozione di soluzioni progettuali che possano contenere la quota sommitale dell'opera di difesa, al fine di mitigarne l'impatto paesaggistico, compatibilmente con gli aspetti economici e prestazionali (contenimento della tracimazione del moto ondoso).

Art.4 - Canali di manovra

1. Si ritiene che i canali di manovra siano di norma dimensionati in base ai seguenti criteri: – minimo 1,3 volte la lunghezza del posto barca più grande a cui si accede dal canale con dispositivi d'ormeggio anche laterali (briccole, finger o cat-way, minifinger.); – minimo 1,7 volte la lunghezza del posto barca più grande a cui si accede dal canale, con dispositivi d'ormeggio solo longitudinali (corpi morti con trappe o pendini o simili).

2. Nel dimensionamento della larghezza si dovrà comunque tener conto della maggiore manovrabilità delle piccole imbarcazioni da diporto rispetto a quelle più grandi.

Art.5 - Dimensioni e caratteristiche dei pontili fissi e galleggianti

1. Si ritiene opportuno dimensionare i pontili in base ai seguenti criteri: – minimo 2 m per pontili di lunghezza inferiore a 100 m e/o per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza inferiore a 10 m; – minimo 2,5 m per pontili di lunghezza contenuta tra 100 e 150 m e/o per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza compresa tra 10 m e 20 m; – minimo 3 m per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza superiore a 20 m.

2. Sono sconsigliati pontili di lunghezza superiore a 150 m. Ove possibile, si suggerisce di disporre l'asse longitudinale dei pontili in direzione normale a quella del vento dominante.

3. E' necessario che i pontili fissi abbiano le seguenti caratteristiche: – Il sovraccarico variabile verticale per pontili pedonali di norma non dovrà essere inferiore a 4 kN/m² (400 kg/m²), qualora l'utilizzo comportasse sovraccarichi maggiori (ad esempio per fini carrabili) o in caso di particolari ubicazioni del pontile tale limite dovrà essere ridefinito in base a specifici calcoli che tengano conto delle esigenze connesse all'eventuale transito in sicurezza dei mezzi di soccorso – La quota del pontile intesa come distanza tra il livello del mare e il piano di calpestio è da valutare in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni da ormeggiare e alle variazioni del livello del mare. Tuttavia si raccomanda un valore minimo di 1 m sul livello medio mare e, indicativamente, non inferiore a 0,50 m in condizioni di massimo livello del mare.

4. E' necessario che i pontili galleggianti abbiano le seguenti caratteristiche: – Il sovraccarico variabile verticale per pontili pedonali, fino al completo affondamento dei galleggianti posti sotto il piano di calpestio, non dovrà essere inferiore a 2 kN/m² (200 kg/m²) a meno che non si debbano prevedere sovraccarichi maggiori (ad esempio "folla compatta"), in relazione all'utilizzazione ed all'ubicazione del pontile. – Bordo libero del pontile galleggiante in assenza di sovraccarichi variabili verticali (distanza tra il livello del mare e il piano di calpestio): è da valutare in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni da ormeggiare. Si raccomanda comunque un valore minimo di almeno 0,50 m. – le azioni orizzontali sul pontile galleggiante devono essere calcolate in relazione alle condizioni d'uso e, indicativamente, non possono essere inferiori a 1 kN/m (100 kg/m). – la stabilità trasversale minima del singolo elemento galleggiante, non collegato agli altri, deve essere tale da sopportare un carico di 1,5 kN/m² (150 kg/m²) distribuito su metà larghezza del piano di calpestio mantenendo, altresì, un bordo libero residuo di almeno 0,05 m. – I pontili galleggianti, compresi i relativi dispositivi di ormeggio, devono possedere caratteristiche di alta resistenza nei confronti delle aggressioni dell'ambiente marino e devono avere sistemi di galleggiamento inaffondabili e di idonea resistenza alla combustione (classe di reazione al fuoco 1). – Il piano di calpestio dei pontili galleggianti deve essere dimensionato per sopportare il sovraccarico accidentale verticale sopra indicato e deve essere realizzato con materiale antiscivolo di provata durabilità in ambiente marino e di uso sicuro anche a piedi nudi.

Art.6 - Passerelle di accesso ai pontili galleggianti

1. Si ritiene opportuno che le passerelle mobili, colleganti le banchine o i pontili fissi con i pontili galleggianti, abbiano le seguenti caratteristiche geometriche: – larghezza non inferiore a 1,20 m; – pendenza non superiore al 33% nelle più sfavorevoli condizioni di livello del mare nel bacino portuale.
2. Il piano di calpestio deve essere realizzato con materiale antiscivolo di provata durabilità in ambiente marino e di uso sicuro anche a piedi nudi .

Art.7 - Dimensione dei posti barca

1. Ai fini di orientare la corretta progettazione delle opere a mare e l'adeguato dimensionamento degli specchi acquei in funzione della tipologia delle imbarcazioni, si definiscono i seguenti rapporti dimensionali dei posti barca rispetto alle dimensioni delle imbarcazioni (larghezza x lunghezza espresse in metri):
Dimensioni dei posti barca Dimensioni massime delle imbarcazioni
2,5 x 7,0 2,3 x 6,5 3,0 x 8,5 2,8 x 8,0 3,5 x 10,0 3,2 x 9,5 4,0 x 11,5 3,7 x 11,0 4,5 x 13,0 4,1 x 12,0 5,5 x 18,0 5,0 x 16,5 6,0 x 21,0 5,5 x 19,5 6,5 x 24,0 5,9 x 22,0 7,0 x 28,0 6,4 x 26,0 7,5 x 32,0 6,8 x 29,0 8,0 x 36,0 7,2 x 33,0
2. Le dimensioni sopra riportate sono orientative in quanto possono variare in base al dispositivo di ormeggio e vengono suggerite nel caso in cui non fossero disponibili, in fase progettuale, puntuali informazioni sulle imbarcazioni che si prevede di ospitare nel porto.
3. Per maggiori ingombri delle imbarcazioni rispetto a quelle sopra indicate (ad esempio, nel caso dei catamarani) si dovranno prevedere posti barca con dimensioni adeguate, comprendenti i necessari margini operativi e di sicurezza.

Capo II

STANDARD NAUTICI

Art. 8 - Mezzi di salvataggio

1. In ambito portuale dovranno essere previste le seguenti attrezzature: – scalette di risalita lungo i pontili e le banchine nel numero di 1 ogni 100 m e comunque nella misura di una ogni pontile; – salvagenti con cima di recupero lungo i pontili e le banchine nel numero di 1 ogni 25 m.

Art.9 - Impianti antincendio

1. Su ogni pontile e lungo le banchine di ormeggio opportunamente illuminate durante le ore notturne dovranno essere installate le opportune strutture antincendio con le caratteristiche di cui al successivo comma.

2. L'impianto antincendio deve essere realizzato in conformità con le norme tecniche e della sicurezza vigenti (Rif.Legge n. 46/90 - Norme UNI 10779) ed in particolare: – gli idranti devono essere di tipo UNI, posti a distanza reciproca non superiore a 50 m, in modo comunque da assicurare, con i relativi getti, la copertura di tutte le aree a rischio di incendio; – gli idranti devono essere corredati di cassette antincendio UNI con tubazioni flessibili avvolgibili aventi lunghezza di 20 m e lance a getto variabile; – la rete idrica antincendio, deve avere caratteristiche idrauliche tali da garantire al bocchello della lancia, nelle più sfavorevoli condizioni di distanza ed altimetria rispetto alla stazione di pompaggio, le seguenti prestazioni: – UNI 45 portata 120 l/1' prevalenza 2 bar – UNI 45 portata 350 l/1' prevalenza 2 bar – l'impianto deve essere proporzionato per una portata totale determinata considerando la probabilità di contemporaneo funzionamento del 50% degli idranti per ogni diramazione – l'impianto deve essere alimentato da una stazione di pompaggio idonea a conferire in permanenza alla rete le caratteristiche idrauliche suddette e la sicura funzionalità (elettropompe su rete di alimentazione preferenziale) – l'impianto deve essere dotato di attacco speciale UNI per il collegamento dei mezzi dei Vigili del Fuoco, da installarsi in un punto ben visibile e facilmente accessibile ai mezzi stessi.

Art.10 - Radioassistenza

1. E' necessario che tutti i porti garantiscano il servizio di radio assistenza mediante la realizzazione e/o l'adeguamento degli impianti tramite l'alloggiamento delle reti in apposite canalizzazioni, facilmente ispezionabili, da collocarsi lungo le banchine e lungo i pontili.

Capo III

STANDARD AMBIENTALI

Art. 11 - Raccolta rifiuti solidi

1. Si ritiene necessario prevedere cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti con una capacità minima di 1,5 m³ nel rapporto di uno ogni 50 posti barca, collocati ad una distanza massima dalle imbarcazioni di 200 m.

2. Si ritiene necessario prevedere lo smaltimento giornaliero dei rifiuti umidi ed eventualmente dei rifiuti secchi non riciclabili.

Art. 12 - Raccolta delle acque

1. E' fatto divieto di scaricare rifiuti solidi e liquidi nello specchio acqueo del porto.

2. Per la raccolta delle acque piovane e nere a terra si prevede che queste siano convogliate - per gravità o mediante stazioni di sollevamento - verso collettori generali o impianti di trattamento. Sono esclusi dalla rete i pontili e le opere di difesa se prive, lato bacino portuale, di banchine utilizzabili per ormeggi. Per la raccolta delle acque nere prodotte dalle imbarcazioni si prevede che: – quelle prodotte da wc di tipo chimico con serbatoio asportabile, necessitano di un punto di svuotamento e pulitura a terra, da ubicare in corrispondenza dei servizi igienici; – quelle raccolte in apposito serbatoio fisso, posizionato all'interno dell'imbarcazione e dotate di collettore unificato ISO 4567 necessitano per lo svuotamento di un sistema a depressione; – in entrambi i

casi i reflui devono essere successivamente convogliati alla rete fognaria. – il numero di impianti a depressione dovrà essere indicativamente pari ad uno ogni quattrocento barche con un minimo di un impianto.

3. Per la raccolta delle acque oleose si deve prevedere l'installazione di almeno un impianto per in prossimità delle aree tecniche e cantieristiche del porto corredato di un sistema disoleatore per far rientrare la concentrazione di idrocarburi nei limiti tollerati dal consorzio o ente responsabile del depuratore fognario.

Art. 13 - Raccolta oli usati

1. È raccomandata l'adozione di almeno un impianto portatile per la raccolta degli oli esausti direttamente dal motore dell'imbarcazione e l'individuazione di un punto di stoccaggio di tali oli.

Art.14 - Ricambio ed ossigenazione delle acque marine

1. Un ridotto ricambio delle acque interne portuali può produrre concentrazione di sostanze inquinanti e riduzione del tasso di ossigeno disciolto pertanto nei mari a bassa escursione di marea è necessario favorire artificialmente la circolazione delle acque in ambito portuale, utilizzando una o più delle seguenti soluzioni: – collegamento idraulico dello specchio acqueo interno con il mare a mezzo di tubazioni di diametro variabile, localizzate in corrispondenza dei punti più ridossati e lontani dall'imboccatura; –installazione di diffusori a pale inseriti nelle predette tubazioni (o di altro dispositivo di pompaggio), al fine di aumentare artificialmente il flusso, contribuendo al completo ricambio delle acque in tempi ragionevolmente contenuti (12-48 ore); – installazione di ossigenatori in zone particolarmente ridossate. Detti dispositivi pompano, dalla superficie libera sul fondale, aria in bolle di piccolo diametro, rimescolando con moti verticali ed orizzontali l'acqua circostante e producendo così un aumento della percentuale di ossigeno disciolto nell'acqua. Gli ossigenatori sono alimentati con motori elettrici subacquei, costruiti per resistere all'ambiente aggressivo marino; – creazione di un ampio bacino lontano dall'imboccatura (piallazza) per aumentare lo scambio idrico prodotto dal gradiente di marea.

Capo IV

STANDARD PER SERVIZI ED ATTREZZATURE DI BASE A TERRA

Art 15 - Parcheggi

1. E' necessario assicurare parcheggi assegnati in via esclusiva nella quota di 1,25 parcheggio/posto barca da rispettare sia per la realizzazione dei nuovi porti turistici e approdi che negli interventi di riqualificazione; per l'Isola d'Elba e per gli interventi di riqualificazione in aree urbano-portuali consolidate il numero e la localizzazione dei parcheggi sono determinati a seguito di valutazione integrata dei relativi interventi e comunque compatibilmente con i caratteri geomorfologici, ambientali e paesaggistici dei relativi insediamenti, in ogni caso secondo una previsione minima di 0,8 parcheggio/posto barca; la determinazione del numero dei parcheggi per le isole, ad eccezione dell'isola d'Elba, viene ricondotta nell'ambito delle valutazioni contenute negli strumenti e negli atti del governo del territorio.

2. Tali parcheggi non potranno interessare le opere foranee, i pontili e le aree di banchina intese come la fascia di 6 ml. dal filo mare della banchina stessa.

3. I posti auto dovranno essere localizzati in aree direttamente servite dalla viabilità esterna al porto ed essere dotati di spazi di dimensioni adeguate per il deposito dei carrelli e per il transito dei mezzi di soccorso.

Art.16 - Servizi igienici

1. E' opportuno che i servizi igienici siano riuniti in gruppi e posti a distanza non superiore ai 250 metri dal posto barca

2. Per porti con capacità fino a 400 posti barca dovrà essere previsto un blocco di servizi igienici ogni 50 posti barca comprensivo delle seguenti dotazioni: – almeno 2WC, 2 orinatoi, 2 lavabi, 1 doccia per gli uomini. – almeno 2WC, 2 lavabi, 1 doccia per le donne. – una vasca per lavaggio biancheria o lavatrice elettrica a gettoni o lavanderia.

3. Per porti con capacità compresa tra i 400 posti barca ed i 1000 dovranno essere garantiti i requisiti di cui al comma precedente per i primi 400 posti

mentre si prevede un abbattimento del 5% del numero delle dotazioni per gli ulteriori posti barca fino al limite dei 1000.²⁴⁷

4. Per porti con capacità superiore ai 1000 posti, oltre al rispetto di quanto stabilito ai commi 2 e 3, dovranno essere condotti specifici studi ed analisi per definire la soglia di abbattimento dei servizi per i posti barca eccedenti la soglia.

5. Nell'ambito degli studi di cui al comma precedente dovranno essere condotte delle valutazioni che tengano conto della tipologia e del numero delle imbarcazioni presenti in porto considerando i seguenti aspetti: – le piccole imbarcazioni per il loisir (day-cruiser, gommoni) non hanno servizi a bordo quindi necessitano di strutture a terra; – le barche di piccolo taglio (da 6 a 10 metri) sono equipaggiate di toilette a scarico diretto perché raramente sono dotati di serbatoi di contenimento dei reflui a bordo e pertanto necessitano di servizi a terra sia per l'igiene personale che per le operazioni di lavaggio biancheria e stoviglie. – le barche di grande taglio (oltre 10 m.) possiedono spesso tutti i servizi necessari a bordo; al contrario non tutte sono dotate di vasca per l'accumulo di acque nere a bordo. – i pescherecci e le navi da trasporto sono in genere dotati di equipaggiamenti docce, wc, lavabi per l'igiene personale e per la pulizia dei materiali ma a terra è comunque necessario predisporre in blocchi specificatamente dedicati attrezzature speciali quali: sistole, vasche di risciacquo, contenitori per gli scarti di pulitura del pesce. Queste attrezzature possono essere installate in locale riservato a pescatori e sommozzatori per evitare i conflitti tra i diversi impieghi nelle ore di affluenza.

Art. 17 - Erogazione energia elettrica

1. Sulle banchine e sui pontili dovranno essere predisposte colonnine per la distribuzione dell'energia elettrica (220V e 50 HZ) nel rapporto minimo di una per ogni di 4 posti barca, tale rapporto potrà essere ridefinito in eccesso in funzione della tipologia delle imbarcazione che della disposizione degli ormeggi;

2. Le colonnine possono essere dotate di contatori per singola utenza in base alle esigenze del gestore o degli utenti.

3. I materiali utilizzati per tali servizi devono essere resistenti alla corrosione e devono essere conformi alle vigenti disposizioni in materia di sicurezza.

Art.18. - Illuminazione pontili e piazzali

1. Il sistema di illuminazione del porto dovrà garantire la costante visibilità notturna dei seguenti spazi: – aree destinate ad ormeggi – superfici destinate a parcheggio e alla viabilità – percorsi pedonali lungo le banchine ed i pontili.

2. Tutti i punti luce dovranno essere dotati di sistemi di schermatura verso il mare.

Art.19 - Approvvigionamento idrico

1. Al fine di assicurare una utilizzo funzionale della risorsa idrica prescrive che la distanza massima dei rubinetti dalle imbarcazioni non sia superiore ai 20 ml. Il numero delle prese di erogazione dell'acqua dovrà essere commisurato rispetto alla dimensione delle imbarcazioni come stabilito dai seguenti criteri: – 1 rubinetto ogni PB per barche di lunghezza maggiore ai 10 ml. – 1 rubinetto ogni 2 PB per barche di lunghezza compresa tra i 7 ed i 10 ml. – 1 rubinetto ogni 4 PB per barche fino ai i 7 ml.

2. Si raccomanda la predisposizione di una doppia rete per acqua potabile e non potabile servita da serbatoi con le seguenti capacità: 70 mc. al giorno ogni 500 PB per acqua non potabile, 100 mc. al giorno per ogni 500 PB di acqua potabile.

Art.20 - Rifornimento carburanti

1. In ambito portuale è necessario prevedere una stazione di rifornimento completa (gasolio, benzina, super e normale) capace di rifornire contemporaneamente 2 imbarcazioni medio-piccole ormeggiate longitudinalmente, facilmente accessibili da ogni tipo di imbarcazione e dalle autocisterne di rifornimento, possibilmente dotate di panne antinquinamento e di sistemi per il recupero del carburante versato in acqua.

2. Tali stazioni saranno di norma collocate in prossimità dell'imboccatura del porto, in zone isolabili e facilmente accessibili dai mezzi di soccorso.

Art.21 - Piazzali per operazioni tecniche di servizio alle imbarcazioni

1. Di norma nei porti turistici saranno previsti i seguenti spazi funzionali alle attività di riparazione, deposito, rimessaggio: – aree a disposizione per un cantiere nautico che esegue operazioni di manutenzione, carenaggio, riparazione motori e che necessita di congrui spazi di sosta a secco e a mare; – aree attrezzate al di fuori della cinta del cantiere per la manutenzione e le riparazioni "fai da te"; – aree a disposizione per sosta a secco di imbarcazioni a richiesta dell'utenza per finalità varie (rimessaggio all'aperto o al coperto; aree di attesa di trasferimento; aree per trattative di vendita).

2. L'accessibilità a tali aree dovrà esser garantita da una viabilità interna al porto turistico che si sviluppi al di fuori dell'area di cantiere, al fine di evitare inopportune e pericolose interferenze.

Art.22 - Scali di alaggio, scivoli, e mezzi di sollevamento

1. In ambito portuale è necessario sia garantita la presenza di impianti di alaggio e varo a servizio della cantieristica e dell'area per il rimessaggio delle imbarcazioni, ciascun porto pertanto deve essere dotato almeno di: – uno scalo di alaggio dimensionato in base alle dimensioni medie degli scafi presenti in porto o in alternativa di mezzi meccanici per il sollevamento dei natanti; – uno scivolo di tipo fisso o galleggiante per natanti con carrello.

Art.23 - Telefonia fissa

1. Le cabine telefoniche pubbliche devono essere indicativamente previste nella misura di almeno 1 ogni 100 posti barca, ulteriori dotazioni dovranno essere valutate in relazione alla crescente diffusione della telefonia mobile.

Art. 24 - Pronto soccorso

Ai fini della tutela della salute delle persone è necessario che il porto sia dotato dei seguenti servizi: – cassetta di pronto soccorso e medico reperibile per porti con capacità fino a 500 posti barca; infermeria attrezzata e medico reperibile per porti con capacità superiore ai 500 posti barca e nel caso di porti lontani dal pronto soccorso. – un mezzo a disposizione per il trasporto d'urgenza a pronto soccorso ospedaliero locale.

Testo della L.R. Toscana n. 65 del 10 novembre 2014 (entrata in vigore il 27.11.2014).

3.8.1.1.1 Legge regionale 10 novembre 2014, n. 65

3.8.1.1.2 Norme per il governo del territorio.

3.8.1.1.3 Bollettino Ufficiale n. 53, parte prima, del 12 novembre 2014

Il Consiglio regionale

Visto l'articolo 117, terzo e quarto comma, della Costituzione;

Visto l'articolo 4, comma 1, lettere l, m, n, o, v, z, e l'articolo 69 dello Statuto;

Vista la legge 17 agosto 1942, n. 1150 (Legge urbanistica);

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi);

Vista la legge 6 dicembre 1991, n. 394 (Legge quadro sulle aree protette);

Vista la legge 17 febbraio 1992, n. 179 (Norme per l'edilizia residenziale pubblica);

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale);

Visto il decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (Orientamento e modernizzazione del settore forestale, a norma dell'articolo 7 della legge 5 marzo 2001, n. 57);

Visto il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137);

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale);

Visto il decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 (Misure urgenti per la crescita del Paese), convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 ;

Visto il decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 (Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013 n. 98 ;

Vista la legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni);

Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive);

Visto il decreto ministeriale 2 aprile 1968, n. 1444 (Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, ai sensi dell'articolo 17 della legge 6 agosto 1967, n. 765);

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia);

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 160 (Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo sportello unico per le attività produttive, ai sensi dell'articolo 38, comma 3, del decreto legge 25 giugno 2008, n.112 , convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133);

Vista la legge regionale 9 settembre 1991, n. 47 (Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche);

Vista la legge regionale 3 novembre 1998, n. 78 (Testo Unico in materia di cave, torbiere, miniere, recupero di aree escavate e riutilizzo di residui recuperabili);

Vista la legge regionale 1 dicembre 1998, n. 88 (Attribuzione agli enti locali e disciplina generale delle funzioni amministrative e dei compiti in materia di urbanistica e pianificazione territoriale, protezione della natura e dell'ambiente, tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e gestione dei rifiuti, risorse idriche e difesa del suolo, energia e risorse geotermiche, opere pubbliche, viabilità e trasporti conferite alla Regione dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112);

Vista la legge regionale 21 marzo 2000, n. 39 (Legge forestale della Toscana);

Vista la legge regionale 28 dicembre 2000, n. 81 (Disposizioni in materia di sanzioni amministrative);

Vista la legge regionale 7 febbraio 2005, n. 28 (Codice del Commercio. Testo unico in materia di commercio in sede fissa, su aree pubbliche, somministrazione di alimenti e bevande, vendita di stampa quotidiana e periodica e distribuzione di carburanti);

Vista la legge regionale 23 luglio 2009, n. 40 (Norme sul procedimento amministrativo per la semplificazione e la trasparenza dell'attività amministrativa);

Vista la legge regionale 8 maggio 2009, n. 24 (Misure urgenti e straordinarie volte al rilancio dell'economia e alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente);

Vista la legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10 (Norme in materia di valutazione ambientale strategica "VAS", di valutazione di impatto ambientale "VIA" e di valutazione di incidenza);

Vista la legge regionale 21 marzo 2011, n. 11 (Disposizioni in materia di installazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili di energia. Modifiche alla legge regionale 24 febbraio 2005, n. 39 "Disposizioni in materia di energia" e alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio");

Vista la legge regionale 1 agosto 2011, n. 35 (Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere pubbliche di interesse strategico regionale e per la realizzazione di opere private. Modifiche alla legge regionale 3 settembre 1996, n. 76 "Disciplina degli accordi di programma");

Vista la legge regionale 27 dicembre 2011, n. 68 (Norme sul sistema delle autonomie locali);

Vista la legge regionale 28 maggio 2012, n. 23 (Istituzione dell'Autorità portuale regionale. Modifiche alla l.r. 88/1998 e l.r. 1/2005);

Visti i pareri favorevoli espressi dal Consiglio delle autonomie locali nelle sedute dell'11 dicembre 2013 e dell'8 aprile 2014;

Visto il parere istituzionale favorevole condizionato della Prima commissione consiliare, espresso nella seduta del 3 aprile 2014;

Considerato quanto segue:

1. L'esigenza di pervenire ad un sistema complessivo del governo del territorio che, alla luce dell'esperienza maturata nell'applicazione della previgente legislazione, garantisca un'azione pubblica più efficace;
2. L'esigenza di mantenere la “governance territoriale” quale modello di relazioni tra soggetti pubblici competenti in materia di governo del territorio nel rispetto dei principio di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza e di garantire al contempo una maggiore responsabilizzazione di ciascun soggetto;
3. La necessità di rendere effettivo il principio per il quale nuovi impegni di suolo sono ammessi solo se non sussistono possibilità di riuso degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti con l'introduzione di meccanismi codificati volti a contrastare il consumo di nuovo suolo;
4. La necessità di definire in modo puntuale il territorio urbanizzato, differenziando le procedure per intervenire all'interno dello stesso da quelle per la trasformazione in aree esterne, con particolare riferimento alla salvaguardia del territorio rurale e al fine di promuovere il riuso e la riqualificazione delle aree urbane degradate o dismesse;
5. La necessità, per i comuni, di specificare nei propri atti di programmazione e di sviluppo del territorio i confini del territorio urbano e quelli del territorio agricolo;
6. La necessità di pervenire ad una revisione generale della normativa del governo del territorio per ciò che attiene ai principi, ai soggetti, alle procedure, alle forme di collaborazione interistituzionale e di risoluzione dei conflitti, alla tutela del paesaggio e alla qualità del territorio, ai contenuti dei piani e alla partecipazione;

7. La necessità di introdurre nuovi elementi per favorire la partecipazione dei cittadini alla formazione degli atti di governo del territorio secondo criteri di trasparenza e celerità di procedure anche al fine di costituire una sorta di filiera partecipativa in grado garantire un miglior grado di conoscenza generale degli atti in discussione;
8. La necessità di considerare la partecipazione come componente ordinaria delle procedure di formazione dei piani affinché sia resa più trasparente e coerente, ed i soggetti istituzionali, i cittadini e gli attori economici possano partecipare, ognuno per le proprie funzioni, alla costruzione e gestione di decisioni;
9. La necessità di assegnare un ruolo più significativo dell'attività agricola riconosciuta come attività economico-produttiva, nella funzione di rispetto e valorizzazione dell'ambiente accompagnate dalla contemporanea previsione di procedure semplificate;
10. L'esigenza di porre una particolare attenzione alla tutela paesaggistica nel rispetto dei principi generali del d.lgs. 42/2004 specificando le valenze del piano di indirizzo territoriale (PIT) come piano paesaggistico;
11. La necessità di disporre che la pianificazione territoriale e urbanistica concorrano alla formazione delle politiche per la casa riconoscendo gli alloggi sociali come standard urbanistico, da assicurare mediante cessione di aree, di unità immobiliari o di oneri aggiuntivi a destinazione vincolata;
12. L'esigenza di disciplinare le forme della pianificazione intercomunale con l'introduzione del piano strutturale intercomunale in applicazione della normativa statale e regionale sulle autonomie locali che insieme alla conferenza di copianificazione diventa riferimento qualificante per garantire una progettazione unitaria e multisettoriale delle trasformazioni a livello d'area vasta;
13. La necessità di introdurre alcune procedure semplificate per l'adozione di varianti agli strumenti urbanistici relative al territorio urbanizzato, nonché tempi certi per la loro approvazione anche attraverso la riduzione dei tempi previsti per alcune procedure amministrative mantenendo un'ottica di sostenibilità di lungo periodo e di prospettiva territoriale più ampia;

14. La necessità di rivedere il modo in cui si esplica il principio di sussidiarietà da valutare, in particolare, in relazione al principio di adeguatezza, al fine di raggiungere un maggior grado di efficacia delle politiche del governo del territorio anche attraverso la determinazione di tempi certi per i procedimenti urbanistici;
15. La necessità di mantenere l'istituto della conferenza paritetica interistituzionale come strumento di riferimento per la regolazione dei conflitti, dotandola dei poteri necessari ad assicurare il recepimento delle proprie conclusioni;
16. La necessità di introdurre l'istituto della perequazione territoriale finalizzata a ridistribuire e compensare i vantaggi e gli oneri di natura territoriale e ambientale derivanti dalla scelte di pianificazione nei casi in cui si ricorre alla conferenza di copianificazione con l'impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato;
17. La necessità di definire i caratteri e le finalità della perequazione urbanistica e quelli della compensazione urbanistica con l'attribuzione di facoltà edificatorie o di aree in permuta ai proprietari di immobili sui quali sono realizzati interventi pubblici o di interesse pubblico di iniziativa comunale;
18. La necessità di introdurre nell'ordinamento regionale le disposizioni conseguenti a quanto previsto dal d.l. 83/2012 convertito dalla l. 134/2012 in materia di attività edilizia libera;
19. La necessità di introdurre nell'ordinamento regionale le disposizioni conseguenti a quanto previsto dal d.l. 69/2013 convertito dalla l. 98/2013 , in materia di ristrutturazione edilizia con demolizione e ricostruzione senza rispetto della sagoma, di procedimento per il rilascio del permesso di costruire, di segnalazione certificata di inizio attività (SCIA), di agibilità parziale;
20. La necessità di introdurre nell'ordinamento regionale le disposizioni conseguenti a quanto previsto dal d.l. 133/2014 con particolare riguardo alle procedure di semplificazione in materia edilizia;
21. La necessità di introdurre nell'ordinamento regionale il riferimento alla città metropolitana anche in relazione a quanto previsto dalla l. 56/2014 ;

22. La necessità di dare adeguata applicazione ai principi contenuti nella sentenza della Corte Costituzionale 64/2013 per quanto attiene le opere e le attività escluse dai controlli nelle zone soggette a rischio sismico;
23. La necessità di prevedere disposizioni volte a razionalizzare il patrimonio edilizio esistente e la rigenerazione delle aree urbane degradate anche attraverso misure incentivanti;
24. La necessità di riconoscere la situazione di eccezionale difficoltà dei settori produttivi e di incentivare la permanenza delle attività produttive nel territorio regionale ovvero il loro ordinato sviluppo, consentendo ai comuni, in presenza delle garanzie inerenti la tutela della salute umana, la sicurezza sui luoghi di lavoro e la dotazione degli standard, l'ampliamento degli edifici e degli insediamenti industriali, artigianali e comunque produttivi anche in deroga alle distanze stabilite dall'articolo 9 del d.m. 144/1968, n. 1444.
25. l'opportunità di riformulare la disposizione in materia di regolarità contributiva in modo da rendere più efficienti le relazioni tra enti competenti al controllo della regolarità contributiva e al controllo dell'attività edilizia;
26. L'opportunità di disciplinare l'intervento sostitutivo della Regione nei casi in cui il comune non proceda alla demolizione di opere abusive e l'opportunità di disciplinare il procedimento di annullamento del titolo edilizio da parte della Regione;
27. L'opportunità di riformulare gli istituti dell'edilizia al fine di operare chiarezza terminologica e completezza della trattazione in sintonia con il d.p.r. 380/2001 ;
28. La necessità di prevedere un insieme di disposizioni transitorie al fine di graduare l'inserimento dei contenuti delle nuove previsioni normative negli strumenti di pianificazione degli enti locali;
- Approva la presente legge

TITOLO I

- Disposizioni generali

CAPO I

- Principi generali

Art. 1 - Oggetto e finalità

1. La presente legge detta le norme per il governo del territorio al fine di garantire lo sviluppo sostenibile delle attività rispetto alle trasformazioni territoriali da esse indotte anche evitando il nuovo consumo di suolo, la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio territoriale inteso come bene comune e l'uguaglianza di diritti all'uso e al godimento del bene stesso, nel rispetto delle esigenze legate alla migliore qualità della vita delle generazioni presenti e future.

2. Ai fini di cui al comma 1, i comuni, la città metropolitana, le province e la Regione perseguono, nell'esercizio delle funzioni ad essi attribuite dalla presente legge:

a) la conservazione e la gestione del patrimonio territoriale, promuovendone la valorizzazione in funzione di uno sviluppo locale sostenibile e durevole;

b) la riduzione dei fattori di rischio connessi all'utilizzazione del territorio in funzione di maggiore sicurezza e qualità di vita delle persone;

c) la valorizzazione di un sistema di città e insediamenti equilibrato e policentrico, promuovendo altresì la massima sinergia e integrazione tra i diversi territori della Regione;

d) lo sviluppo delle potenzialità multifunzionali delle aree agricole e forestali, della montagna e della fascia costiera, coniugando funzioni produttive con funzioni di presidio idrogeologico, ambientale e paesaggistico;

e) lo sviluppo di politiche territoriali attente all'innovazione di prodotto e di processo privilegiando le opportunità economiche e l'innovazione delle attività così da consentirne lo sviluppo nel tempo;

f) una qualità insediativa ed edilizia sostenibile che garantisca:

- 1) la salute ed il benessere degli abitanti e dei lavoratori;
 - 2) la piena accessibilità degli spazi pubblici per la generalità della popolazione;
 - 3) la salvaguardia e la valorizzazione degli spazi agricoli periurbani;
 - 4) la produzione locale di energia e la riduzione dei consumi energetici;
 - 5) il risparmio idrico;
- g) l'organizzazione delle infrastrutture per la mobilità che garantisca l'accessibilità all'intero sistema insediativo e all'intermodalità;
- h) l'effettiva ed adeguata connettività della rete di trasferimento dati su tutto il territorio regionale.

Art. 2 - Il governo del territorio

1. Ai fini della presente legge, si definisce governo del territorio l'insieme delle attività che concorrono ad indirizzare, pianificare e programmare i diversi usi e trasformazioni del territorio, con riferimento agli interessi collettivi e alla sostenibilità nel tempo.
2. Il governo del territorio si esplica mediante il coordinamento intersettoriale delle politiche, la coerenza dei piani e dei programmi di settore con gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, mediante il coordinamento e la collaborazione tra i diversi livelli territoriali di governo.

Art. 3 - Il patrimonio territoriale

1. La Regione promuove e garantisce la riproduzione del patrimonio territoriale in quanto bene comune costitutivo dell'identità collettiva regionale con le modalità di cui all'articolo 5. Per patrimonio territoriale si intende l'insieme delle strutture di lunga durata prodotte dalla coevoluzione fra ambiente naturale e insediamenti umani, di cui è riconosciuto il valore per le generazioni presenti e future. Il riconoscimento di tale valore richiede la garanzia di esistenza del patrimonio territoriale quale risorsa per la produzione di ricchezza per la comunità.
2. Il patrimonio territoriale di cui al comma 1, è riferito all'intero territorio regionale ed è costituito da:

- a) la struttura idro-geomorfologica, che comprende i caratteri geologici, morfologici, pedologici, idrologici e idraulici;
- b) la struttura ecosistemica, che comprende le risorse naturali aria, acqua, suolo ed ecosistemi della fauna e della flora;
- c) la struttura insediativa, che comprende città e insediamenti minori, sistemi infrastrutturali, artigianali, industriali e tecnologici;
- d) la struttura agro-forestale, che comprende boschi, pascoli, campi e relative sistemazioni nonché i manufatti dell'edilizia rurale.

3. Le componenti di cui al comma 2, e le relative risorse non possono essere ridotte in modo irreversibile. Le azioni di trasformazione del territorio devono essere considerate in base ad un bilancio complessivo degli effetti su tutte le componenti.

4. Il patrimonio territoriale come definito al comma 2 comprende altresì il patrimonio culturale costituito dai beni culturali e paesaggistici, di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137), di seguito indicato come "Codice", e il paesaggio così come definito all'articolo 131 del Codice.

5. Gli elementi costitutivi del patrimonio territoriale, le loro interrelazioni e la loro percezione da parte delle popolazioni esprimono l'identità paesaggistica della Toscana.

Art. 4 - Tutela del territorio e condizioni per le trasformazioni. Individuazione del perimetro del territorio urbanizzato

1. Nessun elemento costitutivo del patrimonio territoriale di cui all'articolo 3, comma 2, può essere ridotto in modo irreversibile.

2. Le trasformazioni che comportano impegno di suolo non edificato a fini insediativi o infrastrutturali sono consentite esclusivamente nell'ambito del territorio urbanizzato quale individuato dal piano strutturale ai sensi dei commi 3 e 4, tenuto conto delle relative indicazioni del piano di indirizzo territoriale (PIT), salvo quanto previsto dal comma 7. Non sono comunque consentite nuove edificazioni residenziali fuori del territorio urbanizzato, fermo restando quanto previsto dal titolo IV, capo III.

3. Il territorio urbanizzato è costituito dai centri storici, le aree edificate con continuità dei lotti a destinazione residenziale, industriale e artigianale, commerciale, direzionale, di servizio, turistico-ricettiva, le attrezzature e i servizi, i parchi urbani, gli impianti tecnologici, i lotti e gli spazi inedificati interclusi dotati di opere di urbanizzazione primaria.

4. L'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato tiene conto delle strategie di riqualificazione e rigenerazione urbana, ivi inclusi gli obiettivi di soddisfacimento del fabbisogno di edilizia residenziale pubblica, laddove ciò contribuisca a qualificare il disegno dei margini urbani.

5. Non costituiscono territorio urbanizzato:

a) le aree rurali intercluse, che qualificano il contesto paesaggistico degli insediamenti di valore storico e artistico, o che presentano potenziale continuità ambientale e paesaggistica con le aree rurali periurbane, così come individuate dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica dei comuni, nel rispetto delle disposizioni del PIT;

b) l'edificato sparso o discontinuo e le relative aree di pertinenza.

6. Per i nuclei presenti nel territorio rurale si applica l'articolo 65.

7. Fermo restando quanto disposto dai commi 1 e 2, le trasformazioni non residenziali al di fuori del territorio urbanizzato, che comportino impegno di suolo non edificato, sono consentite esclusivamente con il procedimento di cui all'articolo 25, al fine di verificarne la sostenibilità per ambiti sovracomunali.

8. Fermo restando quanto previsto ai commi 3 e 4, nuovi impegni di suolo a fini insediativi o infrastrutturali sono consentiti esclusivamente qualora non sussistano alternative di riutilizzazione e riorganizzazione degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti. Essi devono in ogni caso concorrere alla riqualificazione dei sistemi insediativi e degli assetti territoriali nel loro insieme, nonché alla prevenzione e al recupero del degrado ambientale e funzionale.

9. L'individuazione dei tracciati delle infrastrutture lineari persegue la massima coerenza possibile con le invarianti strutturali di cui all'articolo 5, come specificate dagli strumenti della pianificazione territoriale di cui all'articolo 10, comma 2.

10. I nuovi insediamenti, gli interventi di sostituzione dei tessuti insediativi e i mutamenti delle destinazioni d'uso che comportano aumento del fabbisogno di dotazioni pubbliche sono in ogni caso subordinati all'esistenza delle condizioni che garantiscono le prestazioni necessarie alla corretta riproduzione del patrimonio territoriale o alla contestuale realizzazione degli interventi necessari a tal fine. Sono comunque da garantire l'accesso ai servizi di interesse pubblico e le prestazioni dei servizi stessi. Sono, in ogni caso, assicurati:

- a) la sicurezza idrogeologica;
- b) l'approvvigionamento idrico e la depurazione delle acque;
- c) la disponibilità dell'energia;
- d) l'adeguata capacità delle infrastrutture di mobilità carrabile, pedonale e ciclabile e l'accessibilità al trasporto collettivo;
- e) un'adeguata qualità degli insediamenti, con riferimento ai requisiti di cui all'articolo 60;
- f) la gestione delle diverse tipologie di rifiuti.

Art. 5 - Le invarianti strutturali

1. Per invarianti strutturali si intendono i caratteri specifici, i principi generativi e le regole che assicurano la tutela e la riproduzione delle componenti identitarie qualificative del patrimonio territoriale. Caratteri, principi e regole riguardano:

- a) gli aspetti morfotipologici e paesaggistici del patrimonio territoriale;
- b) le relazioni tra gli elementi costitutivi del patrimonio territoriale;
- c) le regole generative, di utilizzazione, di manutenzione e di trasformazione del patrimonio territoriale che ne assicurano la persistenza.

2. L'individuazione delle invarianti strutturali riguarda l'intero territorio, comprese le sue parti degradate. Salvo espressa disciplina dello strumento della pianificazione territoriale, l'individuazione delle invarianti strutturali non costituisce un vincolo di non modificabilità del bene ma il riferimento per definire le condizioni di trasformabilità.

3. Il riconoscimento delle invarianti strutturali e la loro disciplina richiedono:

- a) la rappresentazione dei caratteri che qualificano gli elementi e le relazioni costitutive di ciascuna invariante;
- b) l'individuazione dei principi generativi e delle regole che ne hanno consentito la riproduzione nel tempo;
- c) la valutazione dello stato di conservazione dell'invariante, la definizione delle azioni per mitigare o superare le criticità e per valorizzare le potenzialità d'uso e prestazionali.

Art. 6 - Lo statuto del territorio

- 1. Lo statuto del territorio costituisce l'atto di riconoscimento identitario mediante il quale la comunità locale riconosce il proprio patrimonio territoriale e ne individua le regole di tutela, riproduzione e trasformazione.
- 2. Lo statuto del territorio comprende gli elementi che costituiscono il patrimonio territoriale ai sensi dell'articolo 3, e le invarianti strutturali di cui all'articolo 5.
- 3. Lo statuto del territorio, quale elemento fondativo e costitutivo per il governo del territorio, è formulato ad ogni livello di pianificazione territoriale, in coerenza con le funzioni proprie di ogni soggetto di cui all'articolo 8, mediante la partecipazione delle comunità interessate ai sensi dell'articolo 36.
- 4. Lo statuto del territorio costituisce il quadro di riferimento prescrittivo per le previsioni di trasformazione contenute negli atti di governo del territorio di cui agli articoli 10 e 11.
- 5. Lo statuto del territorio regionale contenuto nel PIT concorre alla tutela e alla valorizzazione del paesaggio, ai sensi degli articoli 131, 135, 143 e 145 del Codice. Gli statuti della pianificazione provinciale e comunale si conformano allo statuto del territorio regionale, ai sensi dell'articolo 145, comma 4, del Codice.

Art. 7 - Limitazioni alle facoltà di godimento dei beni compresi nello statuto del territorio

- 1. L'individuazione, nell'ambito dello statuto del territorio, delle invarianti strutturali, costituisce accertamento delle caratteristiche intrinseche e

connaturali dei beni immobili in esso ricompresi. Le conseguenti limitazioni alle facoltà di godimento dei beni immobili, individuati sulla base dei principi stabiliti dalla legge statale, contenute nello statuto medesimo, non danno luogo ad alcun indennizzo.

CAPO II

- Soggetti e atti del governo del territorio

Art. 8 - I soggetti

1. Le funzioni amministrative relative al governo del territorio sono esercitate, nell'ambito delle rispettive competenze, dai comuni, dalle unioni di comuni, dalle province, dalla città metropolitana e dalla Regione, secondo i principi di collaborazione istituzionale, sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza.
2. I comuni esercitano le funzioni primarie ed essenziali della pianificazione urbanistica.
3. La Regione assicura che il sistema del governo del territorio si attui nel rispetto delle finalità della presente legge e riconosce nella pianificazione di area vasta uno dei suoi principali componenti.
4. I soggetti istituzionali di cui al comma 1, disciplinano la tutela, la valorizzazione e le trasformazioni territoriali mediante gli atti di governo del territorio di cui agli articoli 10 e 11. Essi assicurano altresì, ciascuno per le proprie competenze, che gli atti di governo del territorio si formino nel rispetto delle disposizioni della presente legge e dei relativi regolamenti di attuazione, in conformità al PIT e in coerenza con gli atti di governo del territorio degli altri livelli istituzionali.
5. I soggetti pubblici e privati nonché i cittadini singoli o associati partecipano alla formazione degli atti di governo del territorio secondo le disposizioni della presente legge.

Art. 9 - Partecipazione agli atti di competenza statale

1. La Regione partecipa alla definizione e all'attuazione dei piani e programmi di competenza statale, con particolare riferimento alla stipulazione degli accordi e delle intese interistituzionali. Essa garantisce, nelle sedi relative, il rispetto dei principi di cui al capo I, nonché la coerenza degli atti statali con gli strumenti della pianificazione territoriale e con gli strumenti di pianificazione

urbanistica adottati e approvati dai soggetti competenti in attuazione della presente legge.

2. Ai fini del comma 1, la Regione partecipa alle intese per l'individuazione delle infrastrutture, opere e insediamenti di interesse statale, secondo quanto espressamente disposto dalle medesime norme statali. Contribuisce inoltre alla localizzazione, nel territorio regionale, delle stesse opere, infrastrutture ed insediamenti, in attuazione dei criteri strategici concordati con lo Stato e con gli ulteriori soggetti eventualmente partecipanti all'intesa, relativamente alle caratteristiche tipologiche, economico-finanziarie e qualitative delle opere di cui si tratti.

3. Nell'ambito delle procedure di cui al presente articolo, la Regione assicura altresì la partecipazione degli enti locali interessati ed il coinvolgimento degli stessi nel processo di formazione degli atti di propria competenza, richiedendone in ogni caso il relativo parere e conformandosi ad esso nei casi di esclusiva rilevanza locale.

Art. 10 - Atti di governo del territorio

1. Sono atti di governo del territorio gli strumenti della pianificazione di cui ai commi 2 e 3, i piani e programmi di settore e gli accordi di programma di cui all'articolo 11.

2. Sono strumenti della pianificazione territoriale:

a) il piano di indirizzo territoriale (PIT);

b) il piano territoriale di coordinamento provinciale (PTC);

c) il piano territoriale della città metropolitana (PTCM);

d) il piano strutturale comunale;

e) il piano strutturale intercomunale;

f) il piano territoriale della città metropolitana di cui all'articolo 18, comma 7, del decreto-legge 6 luglio 2012 n. 95 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario), convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 ;

3. Sono strumenti della pianificazione urbanistica:

- a) il piano operativo comunale;
- b) i piani attuativi, comunque denominati.

Art. 11 - Piani, programmi di settore e accordi di programma

1. I piani, i programmi di settore e gli atti di programmazione, comunque denominati, dei soggetti di cui all'articolo 8, sono atti di governo del territorio qualora producano effetti territoriali o comportino variazioni agli strumenti della pianificazione territoriale o urbanistica.

2. I piani e i programmi di settore di cui al comma 1, sono approvati secondo le disposizioni di cui al titolo II, capo I.

3. Gli accordi di programma sono atti di governo del territorio qualora incidano sull'assetto del territorio, comportando variazioni al piano strutturale e al piano operativo.

4. Alle varianti al piano strutturale e al piano operativo necessarie per gli accordi di programma di cui al comma 3, si applicano le disposizioni di cui al titolo II, capo I.

Art. 12 - Competenze nella formazione degli atti

1. La Regione approva il PIT, i piani e i programmi di settore nonché gli atti di programmazione regionali comunque denominati.

2. Nel rispetto del PIT e in conformità con i suoi contenuti di piano paesaggistico, ai sensi dell'articolo 145, comma 4, del Codice, la provincia approva il PTC, i piani e i programmi di settore nonché gli atti di programmazione provinciali comunque denominati.

3. Nel rispetto del PIT e in conformità con i suoi contenuti di piano paesaggistico, ai sensi dell'articolo 145, comma 4, del Codice, la città metropolitana, approva il PTCM, i piani e i programmi nonché gli atti di programmazione comunque denominati.

4. Nel rispetto del PIT e in conformità con i suoi contenuti di piano paesaggistico ai sensi dell'articolo 145, comma 4, del Codice, nonché nel rispetto del PTC e del PTCM di riferimento, il comune approva:

- a) il piano strutturale;
- b) il piano strutturale intercomunale relativamente alle parti del territorio di propria competenza;
- c) il piano operativo;
- d) i piani attuativi;
- e) i piani e i programmi di settore e gli atti di programmazione comunali comunque denominati.

Art. 13 - Misure cautelari

1. Il Presidente della Giunta regionale può approvare in via eccezionale particolari disposizioni cautelari con l'effetto di sospendere l'efficacia totale o parziale delle parti degli atti di governo del territorio con esse contrastanti, nei casi di cui agli articoli 24 e 25 della legge regionale 29 dicembre 2003, n. 67 (Ordinamento del sistema regionale della protezione civile e disciplina della relativa attività), nonché negli altri casi in cui la legge attribuisca alla Regione poteri straordinari connessi a situazioni di necessità e di urgenza.

2. Le misure di cui al comma 1, cessano di avere efficacia non appena hanno raggiunto gli obiettivi per i quali la legge le prevede e comunque non oltre dodici mesi dalla loro adozione. Le misure sono motivatamente rinnovabili una sola volta.

TITOLO II

- Norme procedurali per la formazione degli atti di governo del territorio

CAPO I

- Disposizioni procedurali comuni

Art. 14 - Disposizioni generali per la valutazione ambientale strategica degli atti di governo del territorio e delle relative varianti

1. Gli atti di governo del territorio e le relative varianti sono assoggettati al procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS) nei casi e secondo le modalità indicati dalla legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10 (Norme in materia di valutazione ambientale strategica "VAS", di valutazione di impatto

ambientale “VIA” e di valutazione di incidenza), e dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale).

2. Per evitare duplicazioni procedurali, non è necessaria la verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 del d.lgs. 152/2006 , né la VAS per le varianti agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica che costituiscono adeguamento a piani sovraordinati che aumentano le tutele ambientali e già assoggettati a VAS.

3 . Non sono sottoposte a VAS né a verifica di assoggettabilità i piani e i programmi di cui alla presente legge e relative varianti, ove non costituenti quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o, comunque, la realizzazione di progetti sottoposti a valutazione di impatto ambientale (VIA) o a verifica di assoggettabilità a VIA, di cui agli allegati II, III e IV del d.lgs. 152/2006 .

Art. 15 - Monitoraggio

1. La Regione, le province, la città metropolitana, e i comuni, sulla base del monitoraggio degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica effettuato dall'osservatorio paritetico della pianificazione di cui all'articolo 54, verificano il perseguimento delle finalità di cui al titolo I, capo I.

2. Il monitoraggio di cui al comma 1, è svolto sulla base di selezionati elementi conoscitivi conferiti e trattati da Regione, province, città metropolitana e comuni, secondo le modalità indicate nel regolamento di cui all'articolo 56.

3. I soggetti istituzionali di cui al comma 1, collaborano all'implementazione dei dati conoscitivi anche al fine del contrasto all'abusivismo.

4. Al fine di valutare l'efficacia della presente legge e lo stato complessivo della pianificazione, la Regione promuove il confronto con le rappresentanze istituzionali, le parti sociali, le associazioni ambientaliste, il mondo della cultura, delle università e delle professioni. Con deliberazione la Giunta regionale organizza le modalità attuative del confronto.

5. La Giunta regionale informa il Consiglio regionale delle attività di monitoraggio di cui al comma 1, e degli esiti delle valutazioni di cui al comma 4 con cadenza biennale.

Art. 16 - Norme procedurali per gli atti di governo del territorio

1. Le disposizioni del presente capo si applicano alla formazione:

a) del PIT e sue varianti;

b) del PTC e sue varianti;

c) del PTCM e sue varianti;

d) del piano strutturale e sue varianti ad esclusione di quelle di cui agli articoli 29, 30, 31, comma 3, 34 e 35;

e) del piano operativo e sue varianti ad esclusione di quelle di cui agli articoli 30, 31, comma 3, 34 e 35;

f) dei piani e programmi di settore e degli atti di programmazione comunque denominati di competenza dei soggetti istituzionali di cui all'articolo 8 e delle varianti richieste da accordi di programma di cui all'articolo 11, ad esclusione delle varianti di cui agli articoli 34 e 35.

2. Ai piani, programmi di settore e agli atti di programmazione, comunque denominati, di cui all'articolo 11, di competenza del comune che non comportano variazioni agli strumenti della pianificazione territoriale o urbanistica non si applicano l'articolo 17 e l'articolo 19, comma 6.

3. Ai piani, programmi di settore e atti di programmazione, comunque denominati, di competenza della Regione, che non contengono previsioni localizzative, non si applica l'articolo 19.

Art. 17 - Avvio del procedimento

1. Ciascuno dei soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, trasmette agli altri soggetti istituzionali del medesimo comma, l'atto di avvio del procedimento dei piani, programmi e varianti di propria competenza, al fine di acquisire eventuali apporti tecnici. L'atto di avvio è altresì trasmesso all'ente parco competente per territorio, ove presente, e agli altri soggetti pubblici che il soggetto procedente ritenga interessati.

2. Per gli strumenti soggetti a VAS ai sensi dell'articolo 5 bis della l.r. 10/2010, l'avvio del procedimento è effettuato contemporaneamente all'invio del

documento di cui all'articolo 22 della l.r. 10/2010 , oppure del documento preliminare di cui all'articolo 23, comma 2, della medesima l.r. 10/2010.

3. L'atto di avvio del procedimento contiene:

- a) la definizione degli obiettivi di piano o della variante e delle azioni conseguenti, comprese le eventuali ipotesi di trasformazioni al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato che comportino impegno di suolo non edificato per le quali si intende attivare il procedimento di cui all'articolo 25, nonché la previsione degli effetti territoriali attesi, ivi compresi quelli paesaggistici;
- b) il quadro conoscitivo di riferimento comprensivo della ricognizione del patrimonio territoriale ai sensi dell'articolo 3, comma 2, e dello stato di attuazione della pianificazione, nonché la programmazione delle eventuali integrazioni;
- c) l'indicazione degli enti e degli organismi pubblici ai quali si richiede un contributo tecnico specificandone la natura e l'indicazione del termine entro il quale il contributo deve pervenire;
- d) l'indicazione degli enti ed organi pubblici competenti all'emanazione di pareri, nulla osta o assensi comunque denominati, necessari ai fini dell'approvazione del piano;
- e) il programma delle attività di informazione e di partecipazione della cittadinanza alla formazione dell'atto di governo del territorio;
- f) l'individuazione del garante dell'informazione e della partecipazione, per le finalità di cui all'articolo 36, responsabile dell'attuazione del programma di cui alla lettera e).

Art. 18 - Il responsabile del procedimento e sue funzioni

1. Il responsabile del procedimento disciplinato dal presente capo accerta e certifica che il procedimento medesimo si svolge nel rispetto delle norme legislative e regolamentari.
2. Fermo restando quanto disposto dal comma 1, il responsabile del procedimento verifica altresì, che l'atto di governo del territorio si formi nel rispetto della presente legge, dei relativi regolamenti di attuazione e delle

norme ad essa correlate, nonché in piena coerenza con gli strumenti della pianificazione territoriale di riferimento di cui all'articolo 10, comma 2, tenendo conto degli ulteriori piani o programmi di settore dei soggetti istituzionali competenti di cui all'articolo 8. A tal fine, assicura che l'atto di governo del territorio sia corredato da una relazione tecnica, nella quale siano evidenziati e certificati in particolare:

- a) i profili di coerenza esterna con gli strumenti di pianificazione e gli eventuali piani o programmi di settore di altre amministrazioni;
- b) ove si tratti di uno strumento di pianificazione urbanistica comunale, i profili di coerenza interna con gli atti comunali di governo del territorio sovraordinati;
- c) il rispetto delle disposizioni di cui al titolo I, capo I, con particolare riferimento alla tutela e riproduzione del patrimonio territoriale;
- d) ove si tratti di uno strumento di pianificazione comunale, il rispetto dei criteri per l'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato di cui all'articolo 4;
- e) il rispetto delle disposizioni relative al territorio rurale di cui al titolo IV, capo III e del relativo regolamento di attuazione di cui all'articolo 84;
- f) il rispetto delle disposizioni di cui al titolo V e del relativo regolamento di attuazione di cui all'articolo 130.

3. Prima dell'adozione dell'atto, il responsabile del procedimento assicura l'acquisizione di tutti i pareri richiesti dalla legge, delle eventuali segnalazioni, proposte, contributi e condizioni, formulati dai soggetti interessati, pubblici e privati. In particolare predispone una relazione sull'attività svolta ai sensi del comma 1, del comma 2 e del presente comma che, unitamente al rapporto del garante dell'informazione e della partecipazione di cui all'articolo 38, costituisce allegato all'atto da adottare.

4. Qualora emergano profili di incoerenza o di incompatibilità rispetto ad altri strumenti della pianificazione territoriale di cui all'articolo 10, il responsabile del procedimento provvede a darne tempestiva informazione ai competenti organi dell'amministrazione, anche ai fini dell'eventuale attivazione dell'accordo di pianificazione di cui all'articolo 41.

5. Il responsabile del procedimento assicura, a chiunque voglia prenderne visione, senza obbligo di specifica motivazione, l'accesso e la disponibilità degli atti amministrativi relativi ai procedimenti di formazione degli atti di governo del territorio di cui agli articoli 10 e 11 e della relazione redatta ai sensi del comma 3.

Art. 19 - Adozione e approvazione degli strumenti di pianificazione territoriale e di pianificazione urbanistica

1. Fermo restando quanto previsto all'articolo 20, il soggetto istituzionale competente provvede all'adozione dello strumento della pianificazione territoriale o della pianificazione urbanistica, comunica tempestivamente il provvedimento adottato agli altri soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, e trasmette ad essi i relativi atti. Entro e non oltre il termine di cui al comma 2, tali soggetti possono presentare osservazioni allo strumento adottato.

2. Il provvedimento adottato è depositato presso l'amministrazione competente per sessanta giorni dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul Bollettino ufficiale della regione Toscana (BURT). Entro e non oltre tale termine, chiunque può prenderne visione, presentando le osservazioni che ritenga opportune.

3. Per gli atti soggetti a VAS si applicano le disposizioni di cui all'articolo 8, comma 6, della l.r. 10/2010 .

4. Decorsi i termini di cui ai commi 2 e 3, e fermi restando gli adempimenti previsti dall'articolo 26 della l.r. 10/2010 per gli atti soggetti a VAS, l'amministrazione competente provvede all'approvazione dello strumento della pianificazione territoriale o urbanistica. Qualora sia stata attivata la procedura di cui agli articoli 41, 42 e 43, essa procede all'approvazione solo dopo la conclusione del relativo accordo di pianificazione.

5. Il provvedimento di approvazione contiene il riferimento puntuale alle osservazioni pervenute e l'espressa motivazione delle determinazioni conseguentemente adottate.

6. Lo strumento approvato è trasmesso ai soggetti di cui all'articolo 8, comma 1. La pubblicazione dell'avviso di approvazione dello strumento è effettuata decorsi almeno quindici giorni dalla suddetta trasmissione.

7. Lo strumento acquista efficacia decorsi quindici giorni dalla pubblicazione del relativo avviso sul BURT.

8. Lo strumento approvato è conferito nel sistema informativo geografico regionale di cui all'articolo 56, in formato numerico alla scala adeguata, ai fini dell'implementazione del sistema informativo geografico regionale.

9. Ai fini di cui al comma 8, il regolamento di cui all'articolo 56 indica le modalità tecniche per il conferimento degli strumenti della pianificazione e dei dati di monitoraggio di cui all'articolo 15, nel sistema informativo geografico regionale.

Art. 20 - Disposizioni particolari per l'adozione e l'approvazione degli atti di governo del territorio

1. La Regione comunica alle province, alla città metropolitana e ai comuni l'intervenuta adozione del PIT, entro e non oltre, la pubblicazione sul BURT del relativo avviso.

2. La provincia procede al deposito e alla pubblicazione del PTC solo dopo aver comunicato alla Regione e ai comuni territorialmente interessati l'avvenuta adozione.

3. La città metropolitana procede al deposito e alla pubblicazione del PTCM solo dopo aver comunicato alla Regione e ai comuni territorialmente interessati l'avvenuta adozione.

4. Il comune procede al deposito e alla pubblicazione ai sensi dell'articolo 19, comma 2, dell'avviso di adozione del piano strutturale e del piano operativo solo dopo aver trasmesso gli stessi alla Regione e alla provincia o alla città metropolitana.

5. Le osservazioni presentate dalla Regione, dalla provincia, dalla città metropolitana o dal singolo comune sugli strumenti in corso di formazione sono pubblicate sul sito istituzionale dell'ente osservante.

6. Possono costituire oggetto di osservazione:

a) da parte della Regione, i possibili profili di incompatibilità, contrasto e incoerenza con il PIT e con i piani e programmi di settore o con gli atti di programmazione regionali di cui all'articolo 11;

b) da parte della provincia, i possibili profili di incompatibilità, contrasto e incoerenza con il PTC e con i piani e programmi di settore o con gli atti di programmazione provinciali di cui all'articolo 11;

c) da parte della città metropolitana, i possibili profili di incompatibilità, contrasto e incoerenza con il PTCM e con i piani e programmi o con gli atti di programmazione di cui all'articolo 11;

d) da parte del comune, i contenuti del PIT, del PTC o del PTCM ritenuti incompatibili con norme statutarie di tutela e valorizzazione del patrimonio territoriale, oppure lesivi delle competenze di pianificazione riservate al comune dalla presente legge.

7. Possono altresì costituire oggetto di osservazione, da parte dei soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, anche possibili profili di contrasto con singole disposizioni della presente legge, dei relativi regolamenti di attuazione, nonché delle norme ad essa correlate.

8. Le determinazioni assunte dall'ente procedente in sede di approvazione dello strumento ai sensi dell'articolo 19, comma 5, comprensive delle controdeduzioni alle osservazioni dei soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, sono pubblicate sul sito istituzionale dell'ente medesimo.

Art. 21 - Aggiornamenti del quadro conoscitivo e rettifica di errori materiali

1. I soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, provvedono all'aggiornamento del quadro conoscitivo degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, compresi gli elaborati di cui all'articolo 96, oppure alla correzione di errori materiali in essi contenuti mediante deliberazione.

2. Ciascun soggetto di cui all'articolo 8, comma 1, trasmette agli altri soggetti istituzionali di cui al medesimo comma, la deliberazione di aggiornamento il cui avviso è pubblicato sul BURT.

CAPO II

- Disposizioni procedurali particolari per l'integrazione del PIT

Art. 22 - Atti di integrazione al PIT

1. In base ai criteri individuati dal PIT e nei tempi dallo stesso stabiliti, i comuni possono procedere alla ricognizione delle aree di cui all'articolo 143, comma 4, del Codice e trasmettono la relativa proposta di ricognizione alla Regione.
2. Verificata la conformità della proposta ai criteri individuati nel PIT, assicurando la partecipazione degli organi ministeriali competenti al relativo procedimento di verifica, la Giunta regionale adotta l'atto di integrazione al PIT e procede alla sua pubblicazione ai sensi dell'articolo 19, comma 2.
3. Decorsi i termini di cui all'articolo 19, comma 2, il Consiglio regionale approva l'atto di integrazione al PIT.

CAPO III

- Disposizioni per la pianificazione intercomunale

Art. 23 - Adozione e approvazione del piano strutturale intercomunale dei comuni non obbligati all'esercizio associato delle funzioni fondamentali

1. I comuni non obbligati all'esercizio associato delle funzioni fondamentali possono procedere all'adozione e all'approvazione del piano strutturale intercomunale con le modalità stabilite dal presente articolo.
2. I comuni approvano l'atto di esercizio associato del piano strutturale intercomunale, con il quale costituiscono un ufficio unico di piano mediante:
 - a) la stipula, tra di loro, della convenzione di cui agli articoli 20 e 21 della legge regionale 27 dicembre 2011, n. 68 (Norme sul sistema delle autonomie locali);
 - b) l'unione di comuni di cui fanno parte, costituita ai sensi del titolo III, capo III, della l.r. 68/2011 . In detta ipotesi, l'affidamento dell'esercizio associato all'unione avviene per convenzione stipulata ai sensi degli articoli 20 e 21 della l.r. 68/2011 , oppure per disposizione statutaria dell'unione.
3. L'esercizio associato è svolto tra comuni contermini, tenuto conto degli ambiti sovracomunali di cui all'articolo 28, salvo quanto previsto dall'articolo 24.

4. L'ente responsabile dell'esercizio associato individua il garante dell'informazione e della partecipazione di cui all'articolo 37.
5. L'ente responsabile dell'esercizio associato avvia il procedimento del piano strutturale intercomunale ai sensi dell'articolo 17 e trasmette il relativo atto, oltre ai soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, a tutti i comuni associati.
6. Qualora la proposta di piano strutturale intercomunale preveda trasformazioni al di fuori del territorio urbanizzato che comportino impegni di suolo non edificato, l'ente responsabile dell'esercizio associato convoca la conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25 alla quale partecipano la Regione, la provincia, la città metropolitana, l'ente responsabile dell'esercizio associato e i comuni associati, nonché su indicazione della Regione, i legali rappresentanti dei comuni eventualmente interessati dagli effetti territoriali derivanti dalle previsioni. La conferenza decide a maggioranza dei presenti entro sessanta giorni dallo svolgimento della prima riunione.
7. La giunta dell'unione approva la proposta di piano strutturale intercomunale e la trasmette ai comuni interessati per l'adozione ai sensi degli articoli 18, 19 e 20. In caso di esercizio mediante convenzione tra i comuni o tra i comuni e l'unione, l'organo di indirizzo politico è individuato dalla convenzione medesima ai sensi dell'articolo 20, comma 2, lettera c), della l.r. 68/2011 .
8. Le osservazioni sono presentate all'ente responsabile dell'esercizio associato e sono istruite dall'ufficio unico di piano. L'esito dell'istruttoria è trasmesso all'organo di cui al comma 7 che predispone le controdeduzioni alle osservazioni pervenute e adegua in tal senso il piano strutturale intercomunale adottato trasmettendolo ai comuni associati.
9. I comuni associati approvano il piano strutturale intercomunale controdeducendo alle osservazioni nel senso indicato dall'organo di cui al comma 7. Con l'atto di approvazione ciascun comune può apportare al piano strutturale intercomunale adottato esclusivamente le modifiche indicate dall'organo di cui al comma 7. Qualora una delle amministrazioni ritenga, a seguito delle osservazioni pervenute, di dover apportare ulteriori modifiche, trasmette le relative proposte all'ufficio unico di piano che provvede ai sensi del comma 8.
10. Il piano strutturale intercomunale diventa efficace, per i rispettivi territori, con la pubblicazione sul BURT dell'avviso dell'avvenuta approvazione da parte di ciascun comune.

11. Il piano strutturale intercomunale sostituisce, per i rispettivi territori, il piano strutturale dei comuni. Qualora non sia approvato da uno o più comuni, esso non acquista efficacia per i rispettivi territori.

12. Nel caso in cui sia necessario variare gli strumenti di pianificazione territoriale della provincia, della città metropolitana e della Regione, l'ente responsabile dell'esercizio associato promuove l'accordo di pianificazione ai sensi degli articoli 41, 42 e 43.

13. Alle varianti al piano strutturale intercomunale si applicano le disposizioni del presente articolo.

14. Nel caso di varianti approvate ai sensi dell'articolo 34 e dell'articolo 35, l'ufficio di piano procede all'aggiornamento del piano strutturale intercomunale.

15. Con deliberazione della Giunta regionale sono individuate forme di incentivazione per favorire la redazione dei piani strutturali intercomunali di cui al presente articolo.

Art. 24 - Adozione e approvazione del piano strutturale intercomunale dei comuni obbligati all'esercizio associato delle funzioni fondamentali

1. Fermo restando quanto previsto all'articolo 252, i comuni obbligati all'esercizio associato della funzione fondamentale relativa alla pianificazione urbanistica ed edilizia di ambito comunale assolvono a detto obbligo approvando il piano strutturale intercomunale negli ambiti di cui all'allegato A della l.r. 68/2011 , mediante unione di comuni.

2. Per la formazione del piano strutturale intercomunale i comuni obbligati all'esercizio associato delle funzioni fondamentali procedono secondo le disposizioni di cui all'articolo 23. Le funzioni dell'organo di indirizzo politico di cui all'articolo 23, comma 7, sono svolte dal consiglio dell'unione.

Art. 25 - Disposizioni per la pianificazione di nuovi impegni di suolo esterni al perimetro del territorio urbanizzato. Conferenza di copianificazione

1. Le previsioni di trasformazione che comportano impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, come definito all'articolo 4, commi 3 e 4, comprese quelle di cui all'articolo 64, comma 6, sono subordinate al previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui al presente

articolo, fatta eccezione per le previsioni di cui agli articoli 88, comma 7, lettera c), e articolo 90, comma 7, lettera b).

2. Non sono soggette alla conferenza di cui al comma 1 le previsioni che comportano impegni di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato nei seguenti casi:

- a) interventi di adeguamento delle infrastrutture lineari esistenti;
- b) interventi attinenti alla sicurezza e al pronto soccorso sanitario;
- c) ampliamento delle strutture esistenti artigianali, industriali, o produttrici di beni e servizi, purché finalizzato al mantenimento delle funzioni produttive;
- d) ampliamento delle opere pubbliche di competenza comunale esistenti e nuove opere pubbliche di competenza comunale necessarie a garantire i servizi essenziali, privilegiando localizzazioni che contribuiscono a qualificare il disegno dei margini urbani;
- e) varianti al piano strutturale che costituiscono adeguamento ai piani di settore regionali approvati con il procedimento di cui al titolo II, capo I.

3. La conferenza di copianificazione è costituita dai legali rappresentanti della Regione, della provincia o della città metropolitana, del comune interessato o dell'ente responsabile dell'esercizio associato, o loro sostituti sulla base dell'ordinamento dell'ente. Alla conferenza partecipano, senza diritto di voto, anche i legali rappresentanti dei comuni eventualmente interessati da effetti territoriali sovracomunali derivanti dalle previsioni, tenuto conto degli ambiti di cui all'articolo 28.

4. La conferenza di copianificazione è convocata dalla Regione entro trenta giorni dalla richiesta dell'amministrazione che intende proporre le previsioni. In sede di convocazione la Regione individua gli eventuali comuni interessati da effetti territoriali sovracomunali, i quali possono partecipare ed offrire contributi ai lavori della conferenza. Tutte le amministrazioni chiamate a partecipare alla conferenza danno avviso sul proprio sito istituzionale della data in cui si svolge, nonché dell'oggetto dalla stessa trattato. La conferenza si svolge presso la Regione. Ai soggetti partecipanti sono trasmessi gli elaborati relativi alla previsione in esame almeno quindici giorni prima della data fissata per la prima riunione della conferenza e le motivazioni della proposta.

5. La conferenza di copianificazione verifica che le previsioni proposte siano conformi al PIT, che non sussistano alternative sostenibili di riutilizzazione e riorganizzazione degli insediamenti e infrastrutture esistenti, e indica gli eventuali interventi compensativi degli effetti indotti sul territorio.

6. La conferenza di copianificazione decide a maggioranza entro il termine di trenta giorni dallo svolgimento della prima riunione. Il termine può essere sospeso una sola volta, per un periodo non superiore a trenta giorni, per acquisire integrazioni o documentazione necessaria alle determinazioni della conferenza. Il parere sfavorevole espresso dalla Regione è vincolante, salvo che in presenza di piano strutturale intercomunale, ed è espressamente motivato con riferimento ai profili di cui al comma 5.

7. A seguito del pronunciamento positivo della conferenza, il comune procede alla formazione dello strumento o dell'atto ai sensi degli articoli 18, 19 e 20. L'approvazione delle previsioni comporta integrazione dei contenuti del PTC o del PTCM, ove necessario mediante ratifica, entro trenta giorni, da parte della provincia o della città metropolitana.

8. Nel caso in cui la conferenza accerti la necessità di variare il PIT si procede mediante accordo di pianificazione ai sensi dell'articolo 42.

9. I nuovi impegni di suolo comportanti effetti territoriali sovracomunali sono oggetto di perequazione territoriale ai sensi dell'articolo 102 con le modalità indicate dalla conferenza di copianificazione nel pronunciamento di cui al comma 7.

Art. 26 - Disposizioni per la pianificazione delle grandi strutture di vendita

1. Sono soggette alla conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25:

a) le previsioni di grandi strutture di vendita o di aggregazioni di medie strutture aventi effetti assimilabili a quelli delle grandi strutture, al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato, che comportano impegno di suolo non edificato;

b) le previsioni di grandi strutture di vendita o di aggregazioni di medie strutture aventi effetti assimilabili a quelli delle grandi strutture, all'interno del perimetro del territorio urbanizzato, anche se si sostanziano in interventi di riutilizzo del patrimonio edilizio esistente.

2. La conferenza di copianificazione verifica le previsioni di cui ai commi 1, sulla base di quanto previsto dall'articolo 25, comma 5. e dei seguenti criteri:

a) la capacità di assorbimento, da parte dell'infrastrutturazione stradale e ferroviaria presente nel territorio del comune e in quello dell'ambito di interesse sovracomunale, del carico di utenze potenziali connesso al nuovo esercizio;

b) il livello di emissioni inquinanti, comprensivo dell'incremento dovuto alla movimentazione veicolare attesa dalla nuova struttura di vendita;

c) la sostenibilità rispetto alla tutela del valore paesaggistico dei siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO) sulla base delle tipologie individuate dalla Convenzione per la salvaguardia del patrimonio mondiale, culturale ed ambientale, firmata a Parigi il 16 novembre 1972, dai Paesi aderenti all'UNESCO, delle reti di fruizione storica del territorio e dei beni paesaggistici di cui all'articolo 134 del Codice;

d) le conseguenze attese sulla permanenza degli esercizi commerciali di prossimità, al fine di garantire i servizi essenziali nelle aree più scarsamente popolate;

e) le conseguenze attese sui caratteri specifici e sulle attività presenti nei centri storici compresi nell'ambito sovracomunale, e le necessarie garanzie di permanenza delle attività commerciali d'interesse storico, di tradizione e di tipicità.

3. Alla conferenza di copianificazione avente ad oggetto le previsioni di cui al comma 1, lettera b), partecipano la Regione, la provincia, la città metropolitana o il comune interessato.

Art. 27 - Disposizioni per la pianificazione delle medie strutture di vendita

1. Le previsioni di medie strutture di vendita che comportano impegno di suolo non edificato al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato sono soggette alla conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25 qualora risultino:

a) non inferiori a 2.000 metri quadrati di superficie di vendita per i comuni di cui all'articolo 15, comma 1, lettera e), numero 2), della legge regionale 7 febbraio 2005, n. 28 (Codice del Commercio. Testo unico in materia di commercio in sede

fissa, su aree pubbliche, somministrazione di alimenti e bevande, vendita di stampa quotidiana e periodica e distribuzione di carburanti);

b) non inferiori a 1.000 metri quadrati di superficie di vendita per i comuni diversi da quelli di cui di cui all'articolo 15, comma 1, lettera e), numero 2), della l.r. 28/2005 .

2. Alla conferenza di copianificazione partecipano la Regione, la provincia, la città metropolitana o il comune interessato.

3. Non sono soggette alla conferenza di copianificazione le previsioni di medie strutture di vendita per i comuni con popolazione residente pari o superiore a 50 mila abitanti.

Art. 28 - Ambiti sovracomunali

1. Gli ambiti sovracomunali di cui all'articolo 4, comma 7, sono costituiti dagli ambiti individuati con deliberazione del Consiglio regionale su proposta della Giunta regionale, entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, fermo restando quanto previsto all'articolo 225.

2. La deliberazione di cui al comma 1 integra il quadro conoscitivo del PIT e le sue modifiche costituiscono aggiornamento dello stesso con le procedure di cui all'articolo 21.

CAPO IV

- Disposizioni procedurali semplificate

Art. 29 - Varianti al piano strutturale relative a prescrizioni localizzative

1. Alle varianti al piano strutturale che attuano le prescrizioni concernenti l'individuazione di ambiti territoriali per la localizzazione di interventi di competenza regionale, provinciale o della città metropolitana di cui all'articolo 88, comma 7, lettera c), all'articolo 90, comma 7, lettera b), e all'articolo 91, comma 7, lettera b, non si applica l'articolo 17, fermo restando quanto disposto dagli articoli 18, 19 e 20.

Art. 30 - Varianti semplificate al piano strutturale. Varianti semplificate al piano operativo e relativo termine di efficacia

1. Sono definite varianti semplificate al piano strutturale le varianti che non comportano incremento al suo dimensionamento complessivo per singole destinazioni d'uso e per unità territoriale organica elementare (UTOE), e che non modificano gli standard. Sono altresì varianti semplificate al piano strutturale quelle che trasferiscono dimensionamenti, anche tra UTOE diverse, all'interno del territorio urbanizzato come definito ai sensi dell'articolo 4, comma 3, e quelle che trasferiscono dimensionamenti dall'esterno del territorio urbanizzato all'interno dello stesso.
2. Sono definite varianti semplificate al piano operativo le varianti che hanno per oggetto previsioni interne al perimetro del territorio urbanizzato, come definito all'articolo 4, comma 3, e che non comportano variante al piano strutturale.
3. Sono escluse dal procedimento semplificato del presente articolo le varianti che introducono nel territorio urbanizzato le previsioni di cui all'articolo 26, comma 1.
4. Le previsioni incidenti sul dimensionamento del piano operativo introdotte mediante variante semplificata ai sensi del presente articolo perdono efficacia alla scadenza quinquennale dall'approvazione del piano operativo di riferimento.
5. Le varianti di cui al presente articolo sono oggetto del monitoraggio di cui all'articolo 15.

Art. 31 - Adeguamento e conformazione al piano paesaggistico

1. Con riferimento agli strumenti di pianificazione territoriale, agli strumenti di pianificazione urbanistica dei comuni e alle relative varianti che costituiscono adeguamento e conformazione al piano paesaggistico ai sensi dell'articolo 143, commi 4 e 5, dell'articolo 145, comma 4 e dell'articolo 146, comma 5 del Codice, la Regione convoca una conferenza di servizi, detta "conferenza paesaggistica", a cui partecipano la Regione e gli organi ministeriali competenti. Alla conferenza sono invitati le province interessate o la città metropolitana e i comuni,. La conferenza paesaggistica è regolata dalle disposizioni di cui al presente articolo e in base ad appositi accordi stipulati con gli organi ministeriali competenti ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi).
2. Nel caso in cui gli organi ministeriali si esprimano in senso negativo, l'approvazione degli strumenti o delle varianti di cui al comma 1, non comporta gli

effetti di cui all'articolo 143, comma 4, o di cui all'articolo 146, comma 5, del Codice.

3. Qualora le varianti agli strumenti di cui al comma 1, costituiscano mero adeguamento e conformazione al piano paesaggistico, alle stesse si applica il procedimento di cui all'articolo 32.

Art. 32 - Procedimento per l'adozione e l'approvazione delle varianti semplificate al piano strutturale e al piano operativo

1. Il comune adotta la variante semplificata al piano strutturale o al piano operativo e pubblica sul BURT il relativo avviso, dandone contestuale comunicazione alla Regione, alla provincia o alla città metropolitana. Gli atti sono resi accessibili sul sito istituzionale del comune. Il responsabile del procedimento allega agli atti da adottare una relazione che dà motivatamente atto della riconducibilità della variante alle fattispecie di cui all'articolo 30 e 31, comma 3.

2. Gli interessati possono presentare osservazioni nei trenta giorni successivi alla pubblicazione sul BURT. Le forme e le modalità di informazione e partecipazione dei cittadini sono individuate dal comune in ragione dell'entità e dei potenziali effetti delle previsioni oggetto della variante semplificata.

3. Decorso il termine di cui al comma 2, la variante è approvata dal comune che controdeduce in ordine alle osservazioni pervenute e pubblica il relativo avviso sul BURT. Qualora non siano pervenute osservazioni, la variante diventa efficace a seguito della pubblicazione sul BURT dell'avviso che ne dà atto.

4. Il comune invia alla Regione la comunicazione dell'approvazione delle varianti semplificate di cui al comma 1.

Art. 33 - Procedimento per l'approvazione dei piani attuativi

1. Per l'adozione e l'approvazione dei piani attuativi di cui al titolo V, capo II, sezioni I e III, si applica l'articolo 111.

2. Il responsabile del procedimento allega agli atti da adottare una relazione che dà motivatamente atto della coerenza del piano attuativo con il piano strutturale e della conformità al piano operativo.

Art. 34 - Varianti mediante approvazione del progetto

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 9 e dall'articolo 35, nei casi in cui la legge prevede che l'approvazione del progetto di un'opera pubblica o di pubblica utilità, costituisca variante allo strumento di pianificazione territoriale o urbanistica del comune, ove non comporti effetti sovracomunali, l'amministrazione competente pubblica il relativo avviso sul BURT e rende accessibili gli atti in via telematica, dandone contestuale comunicazione alla Regione, alla provincia o alla città metropolitana. Gli interessati possono presentare osservazioni nei trenta giorni successivi alla pubblicazione. Sulle osservazioni si pronuncia l'amministrazione competente adeguando gli atti, ove necessario. Qualora non siano pervenute osservazioni, la variante diventa efficace a seguito della pubblicazione sul BURT dell'avviso che ne dà atto.

Art. 35 - Varianti mediante sportello unico per le attività produttive

1. Il progetto di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 160 (Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo Sportello Unico per le attività produttive, ai sensi dell'articolo 38, comma 3, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133), è corredato dagli elaborati urbanistici relativi alla proposta di variante. Qualora la proposta di variante urbanistica comporti nuovo impegno di suolo non edificato fuori dal perimetro del territorio urbanizzato si applica, ove il comune ritenga di accogliere la proposta di variante, l'articolo 25.

2. Alla conferenza di servizi di cui all'articolo 8 del d.p.r. 160/2010 sono invitate la Regione e la provincia o la città metropolitana, chiamate ad esprimere il parere sulla coerenza della proposta di variante ai propri strumenti di pianificazione territoriale e ai propri atti di programmazione. Nel caso in cui tale conferenza abbia esito favorevole, il comune deposita il progetto per trenta giorni consecutivi e ne dà avviso sul BURT. Gli interessati possono presentare osservazioni entro il termine di trenta giorni dalla pubblicazione dell'avviso sul BURT.

3. Il comune con la deliberazione di cui all'articolo 8 del d.p.r. 160/2010, controdeduce alle eventuali osservazioni pervenute e si pronuncia definitivamente sulla proposta di variante.

4. La variante al piano strutturale o al piano operativo approvata dal comune è trasmessa alla Regione, alla provincia o alla città metropolitana e il relativo avviso è pubblicato sul BURT.

CAPO V

- Gli istituti della partecipazione

Art. 36 - L'informazione e la partecipazione dei cittadini alla formazione degli atti di governo del territorio. Regolamento

1. La Regione, in collaborazione con le province, la città metropolitana e i comuni, promuove e sostiene le modalità più efficaci di informazione e di partecipazione dei soggetti interessati al governo del territorio. A tal fine, con deliberazione della Giunta Regionale, promuove iniziative e strumenti di formazione e divulgazione delle metodologie, delle tecniche e delle pratiche di informazione e partecipazione nel governo del territorio, sulla base delle risorse finanziarie disponibili. Di tale deliberazione è data comunicazione alla commissione consiliare competente.
2. La Regione, le province, la città metropolitana e i comuni assicurano l'informazione e la partecipazione dei cittadini e di tutti i soggetti interessati alla formazione degli atti di governo del territorio di loro competenza nell'ambito dei procedimenti di cui al titolo II, capi I e II e al titolo III, capo I. Nell'ambito del procedimento di formazione dei piani attuativi, le forme e le modalità di informazione e partecipazione dei cittadini sono individuate dal comune in ragione dell'entità e dei potenziali effetti degli interventi previsti, tenuto conto dei livelli prestazionali indicati dal regolamento di cui al comma 4.
3. I risultati delle attività di informazione e partecipazione poste in essere nell'ambito dei procedimenti di formazione degli atti di governo del territorio contribuiscono alla definizione dei contenuti degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, secondo le determinazioni motivatamente assunte dall'amministrazione procedente.
4. La Regione specifica, con regolamento, le funzioni del garante dell'informazione e della partecipazione secondo i contenuti previsti dagli articoli 37, 38 e 39.
5. La Giunta regionale, previa comunicazione alla commissione consiliare competente, approva idonee linee guida per garantire uniformi livelli partecipativi adeguati ai contenuti delle diverse tipologie degli atti di governo del territorio.

6. Per i piani e i programmi soggetti a VAS le attività di informazione e partecipazione di cui al presente capo sono coordinate con le attività di partecipazione di cui alla l.r. 10/2010 , nel rispetto del principio di non duplicazione.

Art. 37 - Il garante dell'informazione e della partecipazione

1. Ai fini di cui all'articolo 36, la Regione, le province, la città metropolitana e i comuni con popolazione superiore a 20 mila abitanti istituiscono un proprio garante dell'informazione e della partecipazione, disciplinandone le funzioni con riferimento al regolamento di cui all'articolo 36, comma 4.
2. I comuni con popolazione non superiore a 20 mila abitanti individuano un garante dell'informazione e della partecipazione disciplinandone le funzioni con riferimento al regolamento di cui all'articolo 36, comma 4.
3. Non possono rivestire il ruolo di garante dell'informazione e della partecipazione gli amministratori dell'ente, i consiglieri regionali, provinciali e comunali, il responsabile del procedimento e il progettista dell'atto di governo del territorio.

Art. 38 - Funzioni del garante dell'informazione e della partecipazione

1. Nell'ambito delle competenze della Regione, delle province, della città metropolitana e dei comuni, ai fini della formazione degli atti di loro rispettiva pertinenza, il garante dell'informazione e della partecipazione assume ogni necessaria iniziativa, nelle diverse fasi procedurali di formazione degli atti di governo del territorio, per l'attuazione del programma di cui all'articolo 17, comma 3, lettera e), e per assicurare l'informazione e la partecipazione dei cittadini e di tutti i soggetti interessati. A tal fine la Regione, le province, la città metropolitana e i comuni, e assicurano che la documentazione relativa agli atti di governo del territorio risulti adeguata alle esigenze dell'informazione e della partecipazione secondo le linee guida di cui all'articolo 36, comma 4.
2. Il garante dell'informazione e della partecipazione redige un rapporto sull'attività svolta, indicando le iniziative poste in essere in attuazione del programma di cui all'articolo 17, comma 3, lettera e), ed evidenziando se le attività relative all'informazione e alla partecipazione della cittadinanza e delle

popolazioni interessate abbiano prodotto risultati significativi ai fini della formazione degli strumenti della pianificazione territoriale e degli strumenti della pianificazione urbanistica da sottoporre all'adozione degli organi competenti. Della pubblicazione del rapporto sull'attività svolta è data comunicazione al Garante regionale dell'informazione e della partecipazione di cui all'articolo 39.

3. A seguito dell'adozione degli atti di governo del territorio, il garante dell'informazione e della partecipazione promuove le ulteriori attività di informazione necessarie nell'ambito delle procedure di cui all'articolo 20.

Art. 39 - Il Garante regionale dell'informazione e della partecipazione

1. Il garante regionale dell'informazione e della partecipazione è nominato dal Presidente della Giunta regionale e resta in carica per la durata della legislatura. E' scelto fra persone con adeguata preparazione professionale per lo svolgimento delle funzioni di cui all'articolo 36, fra il personale appartenente alla struttura regionale o fra soggetti esterni ad essa. Ai fini della sua nomina, non si applica la legge regionale 8 febbraio 2008, n. 5 (Norme in materia di nomine e designazioni e di rinnovo di organi amministrativi di competenza della Regione).
2. Oltre a quanto previsto dall'articolo 38, il Garante regionale dell'informazione e della partecipazione, per quanto di competenza, collabora con i garanti dell'informazione e della partecipazione delle province della città metropolitana e dei comuni, assicurando loro ogni necessario supporto metodologico al fine del più efficace espletamento delle funzioni loro attribuite dalla presente legge.
3. Il Garante regionale dell'informazione e della partecipazione provvede al periodico monitoraggio delle attività di informazione e partecipazione nella formazione degli strumenti della pianificazione territoriale e degli strumenti della pianificazione urbanistica di province, città metropolitana e comuni, consultando i garanti comunali e provinciali e assumendo dalle amministrazioni di riferimento le informazioni e le valutazioni inerenti le esperienze compiute e le pratiche sviluppate. Il garante regionale riferisce sul monitoraggio effettuato alla Giunta regionale ed alla commissione consiliare competente, secondo le modalità disposte dal regolamento di cui all'articolo 36, comma 4.

4. Qualora il Garante regionale dell'informazione e della partecipazione non appartenga alla struttura regionale, allo stesso è attribuita un'indennità di funzione la cui entità, calcolata in base annua, è determinata con deliberazione della Giunta regionale in misura non superiore al 44 per cento di quella spettante al Presidente della Giunta regionale.

Art. 40 - Sostegno regionale alla informazione e partecipazione nel governo del territorio

1. La Regione sostiene con proprie risorse le attività di province, città metropolitana e comuni, finalizzate all'informazione e alla partecipazione della cittadinanza e delle popolazioni interessate al governo del territorio, nonché all'adeguato supporto conoscitivo e documentale concernente gli atti di governo del territorio, incentivando allo scopo le modalità più efficaci di collaborazione interistituzionale e di economia di scala che ne possono derivare.

TITOLO III

- Gli istituti della collaborazione interistituzionale

CAPO I

- Gli accordi di pianificazione

Art. 41 - Accordi di pianificazione

1. Qualora si renda necessario, ai fini del coordinamento degli strumenti della pianificazione territoriale di cui all'articolo 10, la definizione o variazione contestuale di almeno due di essi, la Regione la provincia la città metropolitana, o il comune, in base all'interesse prevalente, promuovono la stipulazione di un accordo di pianificazione, secondo quanto previsto dal presente capo.
2. Con l'accordo di pianificazione le amministrazioni di cui al comma 1, definiscono consensualmente le modifiche da apportare ai rispettivi strumenti della pianificazione territoriale e, ove ritenuto necessario per il perseguimento degli obiettivi di governo del territorio, anche ai piani operativi con le forme e le modalità procedurali previste dall'articolo 42.
3. Nel caso in cui, nell'ambito della conferenza di servizi convocata ai sensi dell'articolo 42, comma 1, sia verificato che la proposta di piano non comporti la variazione degli altri strumenti, la conferenza prende atto dell'esito della verifica.

In tale ipotesi, il procedimento di approvazione dello strumento di pianificazione di cui si tratti, prosegue con le forme e le modalità procedurali disciplinate dal titolo II, capo I.

Art. 42 - Procedura per l'accordo di pianificazione

1. Il soggetto promotore dell'accordo di cui all'articolo 41, convoca una conferenza di servizi tra le strutture tecniche delle amministrazioni competenti al fine di esaminare il progetto predisposto, comprensivo della documentazione tecnica necessaria per l'adozione degli atti di cui agli articoli 22, 23 e 24 della l.r. 10/2010. A tal fine trasmette agli enti convocati, almeno trenta giorni prima della data di convocazione, la relativa documentazione. In detta conferenza è verificata la necessità di procedere all'accordo.

2. Il soggetto promotore acquisisce, prima della data di convocazione della conferenza di servizi, i pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, come definiti dall'articolo 4 della l.r. 10/2010, sugli elaborati di cui al comma 1, ai fini della conclusione della conferenza.

3. Qualora, nell'ambito della conferenza convocata ai sensi del comma 1, si accerti la necessità di procedere alla modifica di almeno uno degli strumenti della pianificazione territoriale emanato da ente diverso da quello promotore, i legali rappresentanti degli enti partecipanti alla conferenza procedono, consensualmente, alla stipula di un'intesa preliminare.

4. Le amministrazioni che hanno siglato l'intesa preliminare procedono all'adozione dei relativi strumenti della pianificazione o delle loro varianti, esplicitando i contenuti dell'intesa e tenendo conto di tutte le condizioni e prescrizioni concordate con l'intesa medesima. Gli strumenti della pianificazione insieme all'intesa preliminare siglata sono depositati presso ciascuna amministrazione per sessanta giorni dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul BURT.

5. Entro il termine perentorio di cui al comma 4, tutti possono prendere visione dell'atto e dell'intesa depositati, presentando altresì le osservazioni che ritengano opportune.

Art. 43 - Conclusione dell'accordo di pianificazione

1. Decorso il termine di cui all'articolo 42, comma 4, l'amministrazione promotrice dell'accordo di pianificazione procede alla nuova convocazione delle

altre amministrazioni partecipanti all'intesa preliminare ai fini della conclusione definitiva dell'accordo medesimo. L'accordo di pianificazione conferma l'intesa preliminare di cui all'articolo 42, comma 3, tenendo conto dei contenuti delle osservazioni eventualmente pervenute.

2. Entro sessanta giorni dalla sigla dell'accordo di pianificazione, le amministrazioni procedono contestualmente alla sua ratifica, alla controdeduzione alle eventuali osservazioni e all'approvazione dello strumento della pianificazione territoriale o della sua variante. Con l'atto di approvazione, ciascuna amministrazione può apportare allo strumento della pianificazione territoriale adottato esclusivamente le modifiche statuite nell'accordo di pianificazione. Qualora, a seguito dell'esame delle osservazioni pervenute, una delle amministrazioni ritenga di dover apportare ulteriori modifiche, provvede a convocare nuovamente le altre amministrazioni per le determinazioni di cui al presente articolo e all'articolo 42.

3. Fermo restando quanto stabilito all'articolo 44, comma 3, se l'accordo di pianificazione non è stato ratificato, nel termine di cui al comma 1, da tutte le amministrazioni che hanno sottoscritto l'intesa, ma è stato ratificato da almeno due di esse, l'amministrazione promotrice convoca una conferenza tra quelle che hanno provveduto alla ratifica al fine di valutare la possibilità e l'opportunità di confermare tale accordo. Per le opere di interesse strategico regionale di cui alla legge regionale 1 agosto 2011, n. 35 (Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere pubbliche di interesse strategico regionale e per la realizzazione di opere private. Modifiche alla legge regionale 3 settembre 1996, n. 76 "Disciplina degli accordi di programma"), si applica l'articolo 5, comma 6, della suddetta legge.

4. Ciascuna amministrazione provvede a dare avviso sul BURT della ratifica e dell'approvazione o variazione dello strumento della pianificazione territoriale. Le determinazioni assunte hanno efficacia a decorrere dalla data di pubblicazione. Gli atti medesimi sono resi accessibili dalle stesse amministrazioni sul proprio sito istituzionale.

Art. 44 - Definizione del piano regolatore dei porti di interesse nazionale

1. Per la definizione o variazione del piano regolatore del porto di cui all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), si procede mediante accordo di pianificazione ai sensi degli articoli 42 e 43, cui partecipano la Regione la provincia, il comune e l'autorità portuale

interessata. Sono oggetto dell'accordo anche le eventuali varianti al piano strutturale e al piano operativo del comune. Qualora il PIT o PTC non siano interessati da variazioni, la Regione e la provincia partecipano comunque all'intesa preliminare e all'accordo di pianificazione e lo ratificano.

2. Il Consiglio regionale approva il piano regolatore portuale e le relative varianti sui quali siano stati acquisiti l'intesa preliminare del comune interessato ai sensi dell'articolo 42, ed il voto favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui all'articolo 5 della l. 84/1994 entro sessanta giorni dalla conclusione del relativo procedimento istruttorio.

3. Qualora per l'approvazione del piano regolatore portuale, siano necessarie varianti al piano strutturale o al piano operativo ed il comune abbia già partecipato alla stipula dell'intesa preliminare, nel caso di mancato adeguamento del piano strutturale o del piano operativo entro il termine indicato in detta intesa, la Giunta regionale diffida il comune ad adempiere entro un congruo termine. Decorso inutilmente il termine, la Giunta regionale provvede ai sensi dell'articolo 6 della legge regionale 1 dicembre 1998, n. 88 (Attribuzione agli Enti locali e disciplina generale delle funzioni amministrative e dei compiti in materia di urbanistica e pianificazione territoriale, protezione della natura e dell'ambiente, tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e gestione dei rifiuti, risorse idriche e difesa del suolo, energia e risorse geotermiche, opere pubbliche, viabilità e trasporti conferite alla Regione dal D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112) ad adottare o approvare gli atti di adeguamento degli strumenti comunali, entro tre mesi dalla scadenza del termine previsto nella diffida.

Art. 45- Definizione delle previsioni localizzative dei porti di interesse regionale

1. Qualora le previsioni localizzative di nuovi porti di interesse regionale, l'ampliamento o la riqualificazione di quelli esistenti comportino la modifica del piano strutturale o del piano operativo, si procede mediante accordo di pianificazione promosso dal comune. Contestualmente, sono oggetto dell'accordo anche l'eventuale definizione o variazione del piano regolatore portuale. Al suddetto accordo partecipano la Regione e la provincia.

2. Qualora ai fini di cui al comma 1, siano oggetto di variazione anche il PIT o il PTC, si applicano gli articoli 42 e 43. Qualora il PIT o il PTC non siano interessati da variazioni, la Regione e la provincia accertano la non necessità di procedere all'accordo.

3. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, non costituiscono variazione del PIT le previsioni concernenti la riqualificazione funzionale o ambientale dei porti esistenti finalizzata al soddisfacimento degli standard regionali, che non comporti né ampliamento delle strutture portuali a terra e a mare né incremento della capacità ricettiva complessiva.

Art. 46 - Definizione di previsioni mediante accordo di pianificazione

1. L'articolo 45 si applica in tutti i casi in cui la legge o il PIT rinviano all'accordo di pianificazione, anche in assenza di specifica variazione del PIT stesso.

CAPO II

- Conferenza paritetica interistituzionale

Art. 47 - Conferenza paritetica interistituzionale

1. E' istituita la conferenza paritetica interistituzionale, di seguito denominata "conferenza paritetica", al fine di comporre tra i soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, gli eventuali contrasti insorti ai sensi delle disposizioni del presente capo.

2. La conferenza paritetica è costituita con decreto del Presidente della Giunta regionale, resta in carica per la legislatura regionale di riferimento ed è composta da:

- a) l'assessore regionale competente per materia che la presiede o suo delegato;
- b) due membri designati dal Consiglio regionale in rappresentanza della Regione;
- c) tre membri in rappresentanza delle province e della città metropolitana nominati dal Consiglio delle autonomie locali e un membro supplente;
- d) tre membri in rappresentanza dei comuni nominati dal Consiglio delle autonomie locali e un membro supplente.

3. I membri supplenti di cui al comma 2, lettere c) e d), partecipano alla conferenza paritetica in caso di impedimento di uno qualunque dei membri effettivi.

4. La conferenza paritetica ha sede presso la Giunta regionale, che ne assicura il funzionamento.

5. La conferenza paritetica provvede a dotarsi di un regolamento di organizzazione e funzionamento.

6. Ai fini della nomina non si applicano le disposizioni della l.r. 5/2008 .

7. A supporto dell'attività della conferenza è istituito il tavolo tecnico di cui all'articolo 48.

8. Il funzionamento della conferenza paritetica non comporta oneri a carico del bilancio regionale.

Art. 48 - Tavolo tecnico

1. Il tavolo tecnico di cui all'articolo 47, comma 7 è costituito da:

a) il responsabile della struttura regionale competente in materia di pianificazione del territorio;

b) il responsabile della struttura competente in materia di pianificazione del territorio della provincia o della città metropolitana interessata;

c) il responsabile della struttura competente in materia di pianificazione del territorio del comune nel quale ricadono le previsioni che presentano possibili profili di incompatibilità o contrasto di cui all'articolo 49, commi 1 e 2.

2. Il tavolo tecnico si esprime sui contrasti di cui all'articolo 47, comma 1, in via preliminare rispetto alla conferenza paritetica secondo quanto previsto dall'articolo 50.

Art. 49 - Richiesta di pronuncia della conferenza paritetica e relativi effetti

1. La Regione, la provincia, la città metropolitana o il comune, qualora ravvisino possibili profili di incompatibilità o contrasto tra uno strumento di pianificazione territoriale, il piano operativo o una loro variante approvati da altra amministrazione e il proprio strumento della pianificazione territoriale, richiedono la pronuncia alla conferenza paritetica nel termine perentorio di quindici giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 19, comma 7.

2. Oltre ai casi di cui al comma 1, la Regione, la provincia, la città metropolitana o il comune, possono adire la conferenza paritetica qualora ravvisino nei contenuti di uno strumento di pianificazione territoriale, di un piano operativo o di una loro variante approvati da altra amministrazione possibili profili di contrasto con le

disposizioni della presente legge o dei relativi regolamenti di attuazione, nonché delle norme ad essa correlate.

3. I cittadini organizzati in forme associative, entro il termine di quindici giorni dall'avvenuta pubblicazione dell'avviso sul BURT dell'approvazione di uno degli strumenti indicati al comma 1, possono presentare istanze alla Regione, alla provincia, alla città metropolitana o al comune, dirette a rilevare, nei contenuti degli strumenti di cui al comma 1, l'incompatibilità o il contrasto con strumenti della pianificazione territoriale dell'ente a cui è rivolta l'istanza. Sulla base di tali istanze, la Regione, la provincia, la città metropolitana o il comune possono richiedere la pronuncia della conferenza paritetica. In caso contrario, l'ente interessato comunica le motivazioni di non accoglimento dell'istanza entro i trenta giorni successivi.

4. La richiesta di pronuncia di cui al comma 1, individua in modo specifico i contenuti dello strumento in contrasto o incompatibili con lo strumento di pianificazione dell'amministrazione che adisce la conferenza paritetica. La richiesta di cui al comma 2, individua puntualmente le disposizioni normative che si ritengono violate.

5. L'amministrazione che ha richiesto la pronuncia della conferenza paritetica ne dà tempestiva comunicazione all'amministrazione che ha approvato l'atto di governo del territorio e provvede a pubblicare il relativo avviso sul BURT. Lo strumento o parti di esso oggetto della richiesta di pronuncia non acquista efficacia fino all'esito del procedimento di cui agli articoli 50 e 51.

Art. 50 - Modalità di funzionamento del tavolo tecnico

1. Il tavolo tecnico si esprime sulla richiesta di pronuncia della conferenza paritetica, verificandone il merito.

2. Qualora il tavolo tecnico ritenga che l'incompatibilità o il contrasto, di cui all'articolo 49, commi 1 e 2, non sussistano, trasmette entro il termine di trenta giorni dal ricevimento dell'istanza, il proprio parere ai soggetti interessati.

3. Qualora il soggetto che ha richiesto la pronuncia della conferenza paritetica concordi con il parere di cui al comma 2, entro trenta giorni dal suo ricevimento lo comunica alla conferenza paritetica e al soggetto che ha approvato lo strumento il quale ne dà avviso sul BURT. Lo strumento acquista efficacia dal giorno della pubblicazione dell'avviso.

4. Se il soggetto che ha richiesto la pronuncia non concorda con il parere di cui al comma 2, la questione è sottoposta alla conferenza paritetica.

5. Qualora il tavolo tecnico ritenga che l'incompatibilità o il contrasto sussistano, entro il termine di sessanta giorni dal ricevimento della richiesta di pronuncia, esprime una proposta di soluzione e la trasmette ai soggetti interessati. Qualora la proposta sia condivisa, il soggetto che ha approvato lo strumento provvede ad adeguarlo alla proposta. L'atto di adeguamento è trasmesso al tavolo tecnico e al soggetto che ha richiesto la pronuncia e il relativo avviso è pubblicato sul BURT. Lo strumento acquista efficacia dal giorno della pubblicazione dell'avviso, fatto salvo quanto previsto dal comma 6.

6. Qualora la proposta di soluzione di cui al comma 5 non sia condivisa, la questione è rimessa alla conferenza paritetica.

Art. 51 - Pronuncia della conferenza paritetica

1. La conferenza paritetica esprime la propria pronuncia, nei casi di cui all'articolo 50, commi 4 e 6, entro il termine perentorio di sessanta giorni che decorrono dal ricevimento dell'atto con cui il soggetto interessato comunica di non concordare con il parere del tavolo tecnico.

2. Nel caso in cui la conferenza paritetica rilevi l'inesistenza dell'incompatibilità o del contrasto di cui all'articolo 49, commi 1 e 2, il soggetto che ha approvato lo strumento ne dà avviso sul BURT. Lo strumento acquista efficacia dal giorno della pubblicazione dell'avviso.

3. Nel caso in cui la conferenza paritetica rilevi che l'incompatibilità o il contrasto sussistano, entro il termine di cui al comma 1, trasmette la pronuncia al soggetto che ha approvato lo strumento il quale provvede al suo adeguamento, fatto salvo quanto previsto dal comma 5.

4. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 52, l'atto di adeguamento è trasmesso al soggetto che ha richiesto la pronuncia e alla conferenza paritetica. Il relativo avviso è pubblicato sul BURT.

5. Ove il soggetto che ha approvato lo strumento non intenda adeguarsi alla pronuncia della conferenza, provvede a comunicare alla conferenza medesima le proprie determinazioni, corredate da espressa ed adeguata motivazione. In tal caso permane l'inefficacia dei contenuti dello strumento oggetto di contestazione, ad eccezione dei casi di cui all'articolo 49, comma 2.

Art. 52 - Valutazione dell'adeguamento alla pronuncia della conferenza paritetica

1. La conferenza paritetica valuta l'adeguamento di cui all'articolo 50, comma 5 e di cui all'articolo 51, comma 4 entro il termine di trenta giorni dal ricevimento dell'atto di adeguamento. L'esito della valutazione è tempestivamente comunicato all'amministrazione interessata.
2. La conferenza paritetica valuta l'adeguamento solo relativamente ai profili di incompatibilità o contrasto di cui all'articolo 49, comma 1.
3. In caso di esito positivo lo strumento acquista efficacia dal giorno di pubblicazione sul BURT del relativo avviso. In caso di esito negativo lo strumento o parti di esso non assumono efficacia.

CAPO III

- Le strutture tecniche del governo del territorio

Art. 53 - Le strutture tecniche del governo del territorio

1. Ai fini dell'esercizio delle funzioni ad essi attribuite dalla presente legge, Regione, province, città metropolitana e comuni collaborano, in rapporto reciproco di sinergia, favorendo lo scambio delle conoscenze per il miglioramento progressivo della qualità tecnica di tutti gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica e l'omogeneità dei criteri metodologici, nonché per l'efficacia dell'azione amministrativa.
2. La Regione, le province e la città metropolitana assicurano in ogni caso la necessaria assistenza tecnica ai comuni e alle unioni di comuni che ne facciano richiesta, prioritariamente per le attività da esercitarsi in forma associata.
3. La Regione, le province e la città metropolitana promuovono ed agevolano la creazione di strumenti idonei a garantire l'assistenza tecnica alle strutture competenti, favorendo l'integrazione fra le attività delle medesime strutture tecniche dei comuni e la formazione specifica del personale addetto alle stesse.
4. I comuni, nella redazione dei nuovi piani strutturali o di loro varianti, possono:
 - a) utilizzare, quale quadro conoscitivo del piano strutturale, il quadro conoscitivo del PTC o del PTCM, adeguandolo ove necessario;

b) utilizzare, quale statuto del piano strutturale, lo statuto del PTC o del PTCM, integrandolo se necessario.

Art. 54 - Osservatorio paritetico della pianificazione

1. Ai fini dell'attività di monitoraggio di cui all'articolo 15, è istituito l'osservatorio paritetico della pianificazione, composto:

a) dal responsabile della struttura regionale competente in materia di governo del territorio;

b) dal responsabile del sistema informativo geografico regionale;

c) da due rappresentanti delle province e della città metropolitana nominati dal Consiglio delle autonomie locali e un membro supplente;

d) da due rappresentanti dei comuni nominati dal Consiglio delle autonomie locali e un membro supplente.

2. L'osservatorio paritetico della pianificazione di cui al comma 1, ha sede presso la Giunta regionale, che ne assicura il funzionamento.

3. Gli esiti del monitoraggio sono comunicati annualmente alla conferenza paritetica interistituzionale, che informa la Giunta regionale ed il Consiglio regionale formulando eventuali proposte e rilievi.

4. I membri di cui al comma 1, lettere c) e d), restano in carica per la legislatura di riferimento.

5. Dal funzionamento dell'osservatorio paritetico della pianificazione non derivano oneri a carico del bilancio regionale.

Art. 55 - Il sistema informativo geografico regionale

1. Ai fini della presente legge, per informazione geografica si intende il complesso delle informazioni, localizzate geograficamente, relative ai fenomeni naturali e antropici, con particolare riferimento a quelle che costituiscono l'insieme delle conoscenze inerenti lo stato di fatto e di diritto del territorio, del paesaggio, dell'ambiente e delle sue risorse.

2. La Regione, le province, la città metropolitana e i comuni concorrono alla formazione ed alla gestione integrata del sistema informativo geografico regionale,

di seguito denominato “sistema informativo”, che costituisce il riferimento conoscitivo unitario fondamentale per l’elaborazione e la valutazione degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica nonché per la verifica dei loro effetti.

3. La formazione e la gestione integrata del sistema informativo di cui al comma 1, è effettuata in coerenza con gli indirizzi comunitari e nazionali in tema di informazione geografica e di infrastruttura geografica regionale per la documentazione, diffusione e riuso dei dati della pubblica amministrazione, in attuazione della direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 marzo 2007, che istituisce un’infrastruttura per l’informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire).

4. Secondo quanto previsto dall’articolo 56, nell’ambito del sistema informativo si provvede all’organizzazione dell’informazione geografica, al suo aggiornamento, documentazione e diffusione, garantendone l’accessibilità a tutti i soggetti interessati.

5. Le province, la città metropolitana e i comuni utilizzano il sistema informativo per la formazione e l’aggiornamento dei quadri conoscitivi degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica.

**Art. 56 - Formazione e gestione del sistema informativo geografico regionale.
Regolamento di attuazione**

1. La Regione, le province, la città metropolitana, i comuni e gli altri enti pubblici interessati realizzano, nell’ambito del sistema informativo, la base informativa geografica regionale, intesa come sistema al servizio degli enti, delle aziende e dei cittadini. Le sue componenti fondamentali sono:

- a) le basi informative topografiche, geologiche, pedologiche di uso e copertura del suolo, le ortofotocarte, le riprese aeree e satellitari, le cartografie storiche;
- b) le altre basi informative tematiche di interesse generale sullo stato delle componenti del patrimonio territoriale;
- c) le basi informative sullo stato di fatto e di diritto risultante dagli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica e dagli atti di governo del territorio.

2. La Regione assicura le condizioni per il funzionamento del sistema informativo geografico regionale e provvede alla realizzazione delle componenti di cui al

comma 1, lettera a). Essa provvede altresì, unitamente ai soggetti di cui al comma 1, alla realizzazione delle altre componenti di cui alle lettere b) e c) del medesimo comma .

3. I soggetti di cui al comma 1, provvedono congiuntamente all'attivazione e alla gestione dell'infrastruttura regionale di dati geografici, quale componente della infrastruttura di dati geografici nazionale.

4. I comuni, la città metropolitana, le province e gli altri enti locali sono tenuti a conferire gratuitamente al sistema informativo geografico regionale, secondo regole tecniche concordate, i dati della conoscenza necessaria al governo del territorio in loro possesso. Sono altresì tenuti a conferire gratuitamente al sistema informativo geografico regionale, secondo le regole tecniche concordate, i dati necessari alla verifica degli effetti che derivano dall'attuazione dei propri atti del governo del territorio. Ad analogo conferimento possono procedere altresì gli altri enti pubblici o altri soggetti che ne dispongano, sulla base di specifici accordi con la Regione.

5. Nel sistema informativo geografico regionale sono raccolti i dati, le informazioni e le conoscenze provenienti dagli enti e dai soggetti pubblici competenti nonché dalla comunità scientifica.

6. Entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, la Regione emana un regolamento diretto a definire e disciplinare:

a) le modalità di realizzazione e gestione della base informativa;

b) le specifiche tecniche, gli standard informativi minimi e le regole comuni, con riferimento alla produzione ed alla diffusione dell'informazione geografica;

c) le modalità tecniche per il conferimento degli strumenti della pianificazione e dei dati di monitoraggio di cui all'articolo 15, nel sistema informativo geografico regionale, ai sensi dell'articolo 19.

7. Tutti i cittadini possono accedere gratuitamente al sistema informativo geografico regionale.

8. La Regione assegna contributi agli enti locali per la creazione degli archivi di interesse congiunto costituenti la base informativa geografica regionale e per i quali si siano definite le specifiche tecniche dalla Regione stessa. Il contributo regionale assegnato, determinato con riferimento ai costi effettivi di creazione

degli archivi, non può superare il 50 per cento del costo complessivo a carico degli enti ed è condizionato alla effettiva consegna degli archivi previsti ed al loro collaudo.

Art. 57 - Contributi regionali

1. La Regione assegna contributi:

a) ai comuni, anche tramite la stipula di specifico accordo con le associazioni rappresentative degli stessi, per la redazione dell'atto di ricognizione di cui all'articolo 125;

b) ai comuni per la realizzazione di opere pubbliche di competenza comunale funzionalmente connesse con gli interventi di rigenerazione urbana di cui all'articolo 125;

c) agli enti locali e alle associazioni senza fini di lucro, per la valorizzazione dei paesaggi, ai sensi dell'articolo 60, comma 2, nonché per la realizzazione degli interventi effettivamente volti al recupero e alla riqualificazione nelle aree gravemente compromesse e degradate individuate ai sensi dell'articolo 143, comma 4, lettera b), del Codice;

d) agli enti locali e alle associazioni senza fini di lucro, per l'attuazione dei progetti di territorio previsti dal PIT.

2. I contributi regionali non possono superare l'80 per cento del costo complessivo a carico dei comuni, degli enti locali e delle associazioni. L'assegnazione dei contributi è subordinata all'effettiva disponibilità di bilancio. I contributi di cui al comma 1, lettera d), destinati agli enti locali, possono essere utilizzati esclusivamente per il cofinanziamento di spese di investimento.

3. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 23, comma 15, relativamente alle forme di incentivazione per favorire la redazione dei piani strutturali intercomunali..

TITOLO IV

***- Disposizioni generali per la tutela del paesaggio e la qualità del territorio.
Disposizioni in materia di porti regionali***

CAPO I

- Patrimonio territoriale e paesaggio

Art. 58 - Funzioni in materia di tutela paesaggistica

1. La Regione esercita le funzioni amministrative di tutela dei beni paesaggistici ad essa conferite ai sensi dell'articolo 5, comma 6, del Codice, qualora non attribuite ad altro ente ai sensi della presente legge.
2. Il piano paesaggistico regionale costituisce parte integrante del PIT che assume la funzione di piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, del Codice.
3. Alla tutela del paesaggio concorrono, gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica delle province, della città metropolitana e dei comuni, laddove adeguati, ai sensi dell'articolo 145, comma 4, del Codice, al piano paesaggistico regionale.

Art. 59 - Finalità del piano paesaggistico e osservatorio regionale

1. Il PIT con specifica considerazione dei valori paesaggistici, d'ora in avanti denominato "piano paesaggistico", riconosce gli aspetti e i caratteri peculiari del paesaggio regionale, ne delimita i relativi ambiti, individua obiettivi di qualità e ne definisce la normativa d'uso in attuazione degli articoli 131, 133, 135, 143 e 145 del Codice.
2. Il piano paesaggistico, elaborato secondo il procedimento di cui all'articolo 135, comma 1, e di cui all'articolo 143 del Codice, ha contenuto ricognitivo, descrittivo e rappresentativo, normativo e progettuale.
3. Con deliberazione, la Giunta regionale organizza l'attività dell'osservatorio del paesaggio di cui all'articolo 133, comma 1, del Codice al fine di:
 - a) esercitare il monitoraggio dell'efficacia del piano paesaggistico;
 - b) mantenerne aggiornato e svilupparne il quadro conoscitivo;
 - c) promuovere, in attuazione della convenzione europea sul paesaggio, la partecipazione delle popolazioni e degli enti locali alla tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico regionale.

Art. 60 - Valorizzazione dei paesaggi

1. La valorizzazione dei paesaggi consiste nella:

- a) corretta manutenzione e riproduzione del patrimonio territoriale e delle invarianti che ne strutturano le diverse componenti;
- b) riqualificazione o ricostruzione dei paesaggi urbani, rurali, naturali compromessi o degradati;
- c) creazione di nuovi paesaggi per migliorare la qualità complessiva del contesto esistente.

2. La Regione concorre alla valorizzazione dei paesaggi regionali anche attraverso la concessione di contributi agli enti locali e alle associazioni senza fini di lucro.

Art. 61 - Parchi regionali e aree protette

1. I territori dei parchi regionali, delle riserve e delle aree contigue sono sottoposti al regime di tutela previsto dalle leggi speciali che li riguardano.

2. I piani dei parchi regionali si conformano alla specifica disciplina paesaggistica del PIT, ai sensi dell'articolo 145, comma 4, del Codice.

CAPO II

- Disposizioni per la qualità degli insediamenti

Art. 62 - Qualità degli insediamenti. Regolamento

1. Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, unitamente alle correlate norme regolamentari e agli atti di programmazione perseguono la qualità degli insediamenti in riferimento:

- a) alla riqualificazione del margine urbano con riferimento alla qualità sia dei fronti costruiti che delle aree agricole periurbane;
- b) alla dotazione e continuità degli spazi pubblici, del verde urbano e del verde di connessione ecologica, dei percorsi pedonali e ciclabili e della connessione anche intermodale alle infrastrutture per la mobilità e il trasporto pubblico;
- c) alla funzionalità, al decoro e al comfort delle opere di urbanizzazione e dell'arredo urbano;

d) alla dotazione di attrezzature e servizi con particolare attenzione alle attività commerciali di vicinato e ai servizi essenziali;

e) alla qualità degli interventi realizzati per il contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo, il risparmio idrico, la salvaguardia e la ricostituzione delle riserve idriche anche potenziali;

f) alla dotazione di reti differenziate per lo smaltimento e per l'adduzione idrica e per il riutilizzo delle acque reflue;

g) alla dotazione di attrezzature per la raccolta differenziata;

h) alle prestazioni di contenimento energetico degli edifici e degli isolati urbani in riferimento al contenimento energetico, alla resilienza ai cambiamenti climatici, alla fruibilità e sicurezza;

i) all'eliminazione delle barriere architettoniche ed urbanistiche in conformità con quanto previsto dalla legge regionale 9 settembre 1991, n. 47 (Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche), e all'accessibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni delle città;

l) alla qualità dell'architettura con particolare riferimento agli spazi d'uso collettivo ed alle opere pubbliche;

m) alle prestazioni omogenee adeguate delle reti di trasferimento dati sull'intero territorio regionale.

2. Per l'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, e con particolare riferimento alle lettere a), b), c), d), i) e l), la Regione, entro trecentosessantacinque giorni dall'entrata in vigore della presente legge, emana un regolamento che indica criteri, parametri di riferimento per i comuni.

3. Gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica privilegiano un'organizzazione degli spazi e delle funzioni tale da assicurare la qualità della vita sociale della popolazione.

4. Sono opere di urbanizzazione primaria:

a) strade, piazze, piste pedonali e ciclabili a servizio degli insediamenti;

b) spazi di sosta o di parcheggio;

- c) reti di smaltimento delle acque meteoriche e delle acque reflue domestiche, urbane o industriali ed i connessi impianti di trattamento;
- d) opere e reti per la captazione, l'adduzione e la potabilizzazione ai fini dell'uso idropotabile;
- e) rete di distribuzione dell'energia elettrica e del gas;
- f) pubblica illuminazione;
- g) spazi di verde attrezzato;
- h) reti per il trasferimento dati.

5. Sono opere di urbanizzazione secondaria:

- a) asili nido e scuole materne;
- b) plessi scolastici per l'istruzione primaria e secondaria;
- c) mercati di quartiere;
- d) uffici comunali;
- e) chiese ed altri edifici per servizi religiosi;
- f) impianti sportivi di quartiere;
- g) centri sociali, attrezzature culturali pubbliche e sanitarie pubbliche;
- h) le opere e le reti per l'adduzione e la distribuzione, il trattamento di acque destinate ad usi non idropotabili, provenienti dal riuso o dal recupero;
- i) impianti di riciclo e smaltimento dei rifiuti solidi urbani;
- l) aree verdi di quartiere e verde di uso pubblico di connessione con gli spazi aperti extraurbani;
- m) strutture pubbliche di servizio o di supporto all'attività d'impresa, quali centri servizi, spazi per incubatori d'impresa, laboratori di ricerca, strutture e spazi destinate al coworking, esercizi polifunzionali;
- n) edilizia residenziale sociale di proprietà pubblica.

6. E' definito come verde urbano l'insieme delle componenti vegetali, appartenenti sia ad aree pubbliche che private, che concorrono a garantire l'equilibrio ecologico dei territori urbani.

7. Le azioni di governo del territorio sono dirette ad incrementare e migliorare la dotazione complessiva comprendente aree verdi di quartiere, parchi urbani, corridoi verdi di connessione ecologica, aree agricole periurbane a valenza multifunzionale, anche in attuazione di quanto previsto dalla legge regionale 23 luglio 2012, n. 41 (Disposizioni per il sostegno all'attività vivaistica e per la qualificazione e valorizzazione del sistema del verde urbano).

Art. 63 - Attuazione delle politiche per la casa negli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica

1. La pianificazione territoriale e urbanistica concorre alla realizzazione delle politiche pubbliche per la casa disciplinando l'attuazione degli interventi di riutilizzo del patrimonio edilizio e di nuova costruzione diretti a soddisfare il fabbisogno di alloggi di edilizia residenziale pubblica in conformità con la legislazione vigente.

2. I proprietari degli immobili interessati da nuovi insediamenti e da interventi di ristrutturazione urbanistica concorrono alla realizzazione degli interventi di edilizia residenziale pubblica nelle forme e con le modalità stabilite dagli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica in conformità a quanto stabilito dal presente articolo.

3. L'alloggio sociale costituisce standard aggiuntivo rispetto a quelli di cui al decreto ministeriale 2 aprile 1968, n.1444 (Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, ai sensi dell'articolo 17 della legge 6 agosto 1967, n. 765), da assicurare mediante cessione gratuita di aree, di unità immobiliari o corresponsione di oneri aggiuntivi a destinazione vincolata, secondo le modalità stabilite nel piano operativo comunale sulla base dei seguenti criteri:

a) cessione gratuita di quota percentuale delle aree destinate a nuova edificazione ad uso residenziale oppure cessione gratuita di quota percentuale della superficie

utile lorda residenziale realizzata oppure cessione gratuita di pari superficie di edifici già esistenti nel medesimo comune;

b) cessione gratuita di quota percentuale della superficie utile lorda residenziale realizzata nel caso di ristrutturazione urbanistica che comporti cambio di destinazione d'uso o incrementi volumetrici, ad esclusione delle destinazioni d'uso industriali e artigianali;

c) corresponsione di oneri aggiuntivi di urbanizzazione in caso di nuova edificazione a destinazione turistico-ricettiva extralberghiera o grandi strutture di vendita.

4. Il piano operativo può consentire la monetizzazione delle cessioni di cui al comma 3, lettere a) e b), in caso di interventi di modesta rilevanza.

5. Le modalità di cui al comma 3 e al comma 4, sono obbligatorie per i comuni definiti ad alta tensione abitativa ai sensi della legge 9 dicembre 1998, n. 431 (Disciplina delle locazioni e del rilascio degli immobili adibiti ad uso abitativo).

CAPO III

- Disposizioni sul territorio rurale

SEZIONE I

- Disposizioni generali

Art. 64 - Il territorio rurale

1. Ai fini della presente legge il territorio rurale è costituito:

a) dalle aree agricole e forestali individuate come tali negli strumenti della pianificazione territoriale urbanistica di seguito denominate “aree rurali”;

b) dai nuclei ed insediamenti anche sparsi in stretta relazione morfologica, insediativa e funzionale con il contesto rurale, di seguito denominati “nuclei rurali”;

c) dalle aree ad elevato grado di naturalità;

d) dalle ulteriori aree che, pur ospitando funzioni non agricole, non costituiscono territorio urbanizzato.

2. E' comunque considerato territorio rurale tutto ciò che è esterno al territorio urbanizzato come definito dall'articolo 4 e come individuato negli atti di governo del territorio comunali in conformità alla presente legge, al PIT, al PTC e al PTCM.

3. Nell'ambito del territorio rurale possono essere individuate:

a) aree ad elevato valore paesaggistico il cui assetto concorre alla valorizzazione dei centri e dei nuclei storici di cui costituiscono il contesto, di seguito denominate "ambiti di pertinenza";

b) aree caratterizzate dalla prossimità con il territorio urbanizzato, di seguito denominate "ambiti periurbani";

c) paesaggi agrari e pastorali di interesse storico coinvolti da processi di forestazione, naturale o artificiale, oggetto di recupero a fini agricoli di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (Orientamento e modernizzazione del settore forestale, a norma dell'articolo 7 della legge 5 marzo 2001, n. 57), come definiti dal PIT.

4. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni del presente capo, gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunale possono articolare il territorio rurale in ambiti territoriali differenziati, in relazione ai caratteri della produzione agricola, alle specificità socio-economiche, ambientali e paesaggistiche dei luoghi, alle caratteristiche pedologiche, climatiche, di acclività e giacitura del suolo.

5. Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunale disciplinano il patrimonio edilizio e le infrastrutture esistenti nel territorio rurale, nonché le attività e i servizi in esso insediati, ancorché a carattere non agricolo, perseguendo gli obiettivi di qualità di cui all'articolo 68.

6. L'inserimento all'interno del territorio rurale delle previsioni di cui al comma 1, lettera d), è subordinato al previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25. In tale caso, oltre alle verifiche di cui all'articolo 25, comma 5, la conferenza valuta la compatibilità delle previsioni con i valori ambientali e paesaggistici del contesto rurale di riferimento.

7. Fatto salvo quanto previsto al comma 6, le aree di cui al comma 1, lettera d), non sono soggette alla disciplina di cui al presente capo.

8. Non sono soggetti a previo parere della conferenza di copianificazione gli interventi urbanistico edilizi previsti dai programmi aziendali pluriennali di miglioramento agricolo ambientale delle aziende agricole, purché non contengano previsioni che comportano la perdita di destinazioni d'uso agricole verso altre destinazioni d'uso.

Art. 65 - Nuclei rurali

1. Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica disciplinano le trasformazioni dei nuclei rurali di cui all'articolo 64, comma 1, lettera b), previa classificazione degli edifici che li compongono nonché degli edifici sparsi nel territorio rurale.

2. Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica definiscono la disciplina volta a:

a) assicurare il rispetto della morfologia insediativa originaria e dei tipi edilizi originari di interesse storico testimoniale in relazione ad eventuali interventi di trasformazione e di ampliamento o alla realizzazione dei servizi e delle infrastrutture necessarie alle popolazioni residenti;

b) salvaguardare il patrimonio insediativo tradizionale di interesse paesaggistico e garantire il mantenimento e il recupero dei caratteri di ruralità del nucleo.

Art. 66 - Ambiti di pertinenza dei centri e nuclei storici

1. Gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica comunale, in coerenza con l'integrazione paesaggistica del PIT, individuano gli ambiti di pertinenza di cui all'articolo 64, comma 3, lettera a), e ne identificano gli aspetti di valenza paesaggistica da mantenere e di cui promuovere la riproduzione.

2. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 69, i piani di settore promuovono il sostegno di tutte quelle forme di agricoltura che possono garantire il mantenimento o il recupero delle sistemazioni agrarie tradizionali di valenza anche paesaggistica.

3. Negli ambiti di pertinenza possono essere realizzati gli interventi di cui alla sezione II e sezione III del presente capo, se coerenti con la valenza paesaggistica di cui al comma 1.

Art. 67 - Ambiti periurbani

1. Gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica comunale, in coerenza con l'integrazione paesaggistica del PIT, individuano gli ambiti periurbani di cui all'articolo 64, comma 3, lettera b), e identificano gli elementi del paesaggio rurale ancora presenti da salvaguardare e valorizzare, nonché le connessioni ecologiche e fruttive di valenza territoriale da salvaguardare, valorizzare o creare.

2. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 69, i piani di settore promuovono il sostegno delle forme di agricoltura utilmente integrabili con gli insediamenti urbani, compresi gli orti sociali e l'agricoltura multifunzionale, salvaguardando gli elementi del paesaggio rurale ancora presenti.

3. Negli ambiti periurbani possono essere realizzati gli interventi di cui alla Sezione II e Sezione III del presente capo, in coerenza con gli elementi del paesaggio rurale, garantendo il ruolo di connessione ecologica di tali aree e le connessioni ecologiche e fruttive tra il territorio urbanizzato e quello rurale.

Art. 68 - Qualità del territorio rurale

1. I soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, assicurano, ciascuno per la propria competenza, attraverso gli atti di governo del territorio e l'integrazione delle diverse politiche, la qualità del territorio rurale. Gli stessi riconoscono e promuovono l'attività agricola come attività economico-produttiva, valorizzano l'ambiente e il paesaggio rurale e perseguono il contenimento del consumo di suolo agricolo anche limitandone la frammentazione ad opera di interventi non agricoli.

2. Le finalità di cui al comma 1, sono perseguite tenendo conto dei seguenti obiettivi specifici:

a) assicurare la funzionalità idrogeologica del territorio;

b) consolidare il ruolo funzionale delle pratiche agricole in relazione alla riproduzione del patrimonio territoriale anche attraverso il rafforzamento della multifunzionalità dell'attività agricola;

c) mantenere i paesaggi rurali e promuoverne la riproduzione;

d) recuperare i paesaggi agropastorali storici interessati da processi di forestazione, naturale o artificiale;

e) assicurare che le attività agrosilvopastorali e le trasformazioni edilizie concorrano alla qualificazione rurale d'insieme del territorio.

3. Per garantire il perseguimento delle finalità di cui al presente articolo, gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica comunale, in coerenza con l'integrazione paesaggistica del PIT, specificano nella loro disciplina i seguenti aspetti:

a) le buone pratiche di sistemazione ambientale e paesaggistica cui attenersi anche per assicurare una corretta gestione ai fini idrogeologici e la prevenzione dei fenomeni di erosione del suolo;

b) le opere di sistemazione ambientale, in relazione alla struttura del territorio rurale e dei suoi caratteri paesaggistici, a carico delle aziende e dei privati negli interventi di nuova edificazione e negli interventi comportanti la perdita della destinazione d'uso agricola.

Art. 69 - Disposizioni sugli usi agricoli

1. Gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica comunale di cui all'articolo 10, non possono contenere prescrizioni in merito alle scelte agronomico-colturali, anche poliennali, delle aziende.

SEZIONE II

- Disciplina delle trasformazioni da parte dell'imprenditore agricolo

Art. 70 - Installazione di manufatti temporanei e di ulteriori manufatti ad uso agricolo in assenza di programma aziendale

1. Nel rispetto delle disposizioni del regolamento di attuazione del presente capo e di quelle eventualmente contenute negli strumenti della pianificazione territoriale provinciale, costituisce attività edilizia libera, soggetta a comunicazione, l'installazione per lo svolgimento dell'attività agricola di manufatti aziendali temporanei realizzati con strutture in materiale leggero e semplicemente ancorati a terra senza opere murarie per un periodo non superiore a due anni, comprese le serre aventi le suddette caratteristiche. La comunicazione è accompagnata dall'impegno alla rimozione dei manufatti entro la scadenza del biennio.

2. Gli strumenti della pianificazione urbanistica comunale possono contenere disposizioni riferite ai manufatti aziendali di cui al comma 1, esclusivamente al

fine di assicurare la tutela di immobili ed aree di rilevante interesse paesaggistico o ambientale, in attuazione dell'articolo 92, comma 3, lettera e).

3. Nel rispetto delle disposizioni contenute nel regolamento d'attuazione del presente capo e delle eventuali condizioni previste dagli strumenti della pianificazione territoriale e della pianificazione urbanistica comunale costituisce:

a) attività edilizia soggetta a segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) ai sensi dell'articolo 135, l'installazione di serre e di altri manufatti aventi le caratteristiche di cui al comma 1 per un periodo superiore a due anni;

b) attività edilizia soggetta a permesso di costruire ai sensi dell'articolo 134, l'installazione di qualsiasi manufatto non temporaneo, comprese le serre fisse, necessario alla conduzione aziendale, che necessiti di interventi di trasformazione permanenti sul suolo. Tali manufatti per le fattispecie individuate dal regolamento di cui al presente capo non sono soggetti al programma aziendale.

4. I manufatti di cui al presente articolo non possono essere inseriti nel computo dei beni aziendali.

5. L'imprenditore agricolo si impegna a mantenere i manufatti di cui al comma 3, lettere a) e b), per il solo periodo in cui sono necessari allo svolgimento dell'attività agricola. Al momento della presentazione della SCIA o del rilascio del titolo abilitativo si impegna altresì alla loro rimozione e al ripristino dello stato dei luoghi una volta cessata la necessità di utilizzo.

6. In caso di mancato rispetto degli impegni di cui ai commi 1 e 5, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 196.

Art. 71 - Interventi sul patrimonio edilizio esistente a destinazione d'uso agricola in assenza di programma aziendale

1. In assenza di programma aziendale sul patrimonio edilizio esistente a destinazione d'uso agricola sono consentiti, sempreché non comportino il mutamento della destinazione d'uso agricola, siano salvaguardati i caratteri dell'edilizia storico-testimoniale, e salvo i limiti e le condizioni previste dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, i seguenti interventi:

a) la manutenzione straordinaria di cui all'articolo 135, comma 2, lettera b);

- b) il restauro ed il risanamento conservativo di cui all' articolo 135, comma 2, lettera c);
- c) la ristrutturazione edilizia conservativa di cui all'articolo 135, comma 2, lettera d),
- d) gli interventi pertinenziali di cui all'articolo 135, comma 2, lettera e);
- e) gli interventi necessari al superamento delle barriere architettoniche e all'adeguamento degli immobili per le esigenze dei disabili;
- f) gli interventi volti alla sostituzione di coperture in eternit con pannelli fotovoltaici integrati;
- g) gli interventi relativi all'innovazione necessaria per il miglioramento dell'efficienza energetica;
- h) le addizioni volumetriche di cui all'articolo 134, comma 1, lettera g);
- i) la ristrutturazione edilizia ricostruttiva di cui all'articolo 134, comma 1, lettera h);
- l) il ripristino di edifici, o parti di essi, crollati o demoliti di cui all'articolo 134, comma 1, lettera i);
- m) gli interventi di sostituzione edilizia di cui all'articolo 134, comma 1, lettera l);
- n) le piscine, nonché gli impianti sportivi, di cui all'articolo 134, comma 1, lettera m).

2. Alle medesime condizioni di cui al comma 1, sono riservati all'imprenditore agricolo-professionale:

- a) gli interventi di ampliamento una tantum fino ad un massimo di 100 metri cubi per ogni abitazione rurale e sugli annessi agricoli fino ad un massimo del 10 per cento del volume esistente e comunque non oltre i 300 metri cubi oppure entro i limiti dimensionali, ove inferiori, previsti dagli strumenti urbanistici del comune;
- b) i trasferimenti di volumetrie che non eccedono per singolo edificio aziendale il 20 per cento del volume legittimamente esistente. I volumi trasferiti non si cumulano tra di loro e non si sommano con quelli risultanti dagli interventi di cui alla lettera a).

3. Gli interventi di cui ai commi 1 e 2, possono comportare un aumento delle unità residenziali, ferma restando la destinazione d'uso agricola.

4. Nel caso in cui gli interventi edilizi di cui al comma 1, lettere c), d), e) e di cui al comma 2, lettera b), siano realizzati per lo svolgimento delle attività agrituristiche, l'imprenditore agricolo si deve impegnare a non modificare la destinazione d'uso agricola degli edifici per quindici anni dalla realizzazione degli interventi medesimi.

Art. 72 - Interventi sul patrimonio edilizio esistente con destinazione d'uso agricola mediante programma aziendale

1. Salvo i limiti e le condizioni previste dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, sul patrimonio edilizio esistente con destinazione d'uso agricola, previa approvazione del programma aziendale, sono consentiti, alle condizioni di cui al comma 2, i seguenti interventi:

a) trasferimenti di volumetrie ed ampliamenti volumetrici riconducibili alle fattispecie di cui all'articolo 71, comma 2, ad opera dell'imprenditore agricolo non professionale;

b) ristrutturazioni urbanistiche.

2. Gli interventi di cui al comma 1 possono essere realizzati a condizione che:

a) siano salvaguardati i caratteri dell'edilizia storico-testimoniale;

b) siano rispettate le superfici fondiarie minime previste nel PTC o nel PTCM oppure, in mancanza, nel regolamento d'attuazione di cui all'articolo 84.

Art. 73 - Interventi di nuova edificazione mediante programma aziendale

1. La costruzione di nuovi edifici rurali è consentita all'imprenditore agricolo soltanto se necessaria alla conduzione del fondo, all'esercizio delle altre attività agricole e di quelle ad esse connesse. Resta fermo l'obbligo di procedere prioritariamente al recupero degli edifici esistenti, se coerente con la tipologia di questi ultimi.

2. La costruzione di nuovi edifici ad uso abitativo, se ammessa dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunali, è subordinata:

a) all'approvazione da parte del comune del programma aziendale presentato dall'imprenditore agricolo a titolo professionale, contenente la dimostrazione che l'edificio è necessario alle proprie esigenze, a quelle dei familiari coadiuvanti o degli addetti a tempo indeterminato impegnati nell'attività agricola;

b) all'impegno dell'imprenditore agricolo professionale a mantenere in produzione superfici fondiarie minime non inferiori a quanto previsto dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica sulla base dei criteri e dei parametri definiti dal PTC o dal PTCM oppure, in mancanza, dal regolamento d'attuazione del presente capo.

3. Il regolamento d'attuazione di cui all'articolo 84 disciplina ulteriori condizioni a cui è soggetta la realizzazione di nuove abitazioni rurali.

4. La costruzione di nuovi annessi agricoli è soggetta:

a) all'approvazione da parte del comune del programma aziendale, presentato dall'imprenditore agricolo, dove si dimostri che la costruzione di nuovi annessi agricoli è commisurata alle esigenze dell'impresa e alla capacità produttiva dell'azienda agricola;

b) all'impegno dell'imprenditore agricolo a mantenere in produzione superfici fondiarie minime non inferiori a quanto previsto dal PTC o dal PTCM o, in mancanza, dal regolamento d'attuazione di cui all'articolo 84. L'impegno è assunto a seguito dell'approvazione del programma mediante sottoscrizione di convenzione o atto d'obbligo.

5. Il regolamento di attuazione di cui all'articolo 84 specifica i casi in cui è consentita la costruzione di nuovi annessi agricoli minimi, strettamente necessari all'attività delle aziende agricole che non raggiungono i requisiti minimi per la presentazione del programma aziendale, fermo restando il rispetto delle limitazioni e prescrizioni contenute negli strumenti urbanistici generali o dal piano operativo del comune. La realizzazione di tali annessi non è soggetta alla presentazione del programma aziendale.

Art. 74 - Programma aziendale pluriennale di miglioramento agricolo ambientale

1. Al fine della verifica delle condizioni di cui agli articoli 72 e 73, l'imprenditore agricolo provvede alla redazione del programma aziendale pluriennale di miglioramento agricolo ambientale, di seguito denominato "programma

aziendale”, avente i contenuti indicati nel regolamento di attuazione di cui all’articolo 84.

2. L’approvazione del programma aziendale costituisce condizione preliminare per il rilascio dei titoli abilitativi.

3. Il programma aziendale è presentato al comune o ai comuni competenti per territorio, che verificano la completezza e la regolarità formale della documentazione entro i quindici giorni successivi alla sua presentazione. Il comune o i comuni possono richiedere motivatamente, una sola volta, documenti integrativi.

4. Per l’approvazione del programma aziendale, il comune verifica la conformità urbanistica degli interventi proposti e, in caso di esito positivo, può convocare una conferenza di servizi, da svolgersi entro il termine massimo di sessanta giorni dalla sua trasmissione o dal ricevimento dei documenti integrativi, al fine di:

a) acquisire tutti i pareri, nulla osta o assensi, comunque denominati, di altre amministrazioni pubbliche, compreso il parere della provincia di conformità al PTC o il parere della città metropolitana di conformità al PTCM;

b) valutare la coerenza tra i contenuti agronomici del programma e gli interventi edilizi proposti;

c) verificare la compatibilità paesaggistica degli interventi edilizi in esso contenuti con il PIT.

5. La realizzazione del programma aziendale è garantita da una convenzione o da un atto d’obbligo unilaterale, da registrare e trascrivere a spese del richiedente e a cura del comune.

6. In particolare, la convenzione o l’atto unilaterale d’obbligo contengono l’impegno dell’imprenditore agricolo:

a) ad effettuare gli interventi previsti dal programma aziendale in relazione ai quali sono richiesti interventi sul patrimonio esistente o la realizzazione di nuovi edifici rurali di cui agli articoli 72 e 73;

b) a non alienare separatamente dagli edifici rurali le superfici fondiari alla cui capacità produttiva gli stessi sono riferiti, a meno che i terreni alienati non siano compensati da altri terreni di nuova acquisizione;

c) ad assicurare il mantenimento delle pertinenze di edifici non più utilizzabili a fini agricoli, comprese quelle oggetto di programmata alienazione, con interventi coerenti con il contesto paesaggistico, nonché con interventi di mitigazione ambientale eventualmente necessari;

d) a non modificare la destinazione d'uso degli edifici esistenti o recuperati necessari allo svolgimento dell'attività agricola e di quelle connesse per il periodo di validità del programma aziendale;

e) ad assoggettarsi alle penali previste nella convenzione o nell'atto d'obbligo, in caso d'inadempimento. In ogni caso, le penali non devono essere inferiori al maggior valore determinato dall'inadempienza.

7. Il programma aziendale ha durata decennale.

8. Il programma aziendale può essere modificato in ogni tempo per adeguarlo ai programmi comunitari, statali o regionali, oppure in caso di eventi naturali che modifichino in modo significativo lo stato dei luoghi.

9. Non costituiscono modificazione del programma aziendale le varianti agli interventi edilizi programmati, comprese le varianti in corso d'opera, che risultino conformi agli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, coerenti sotto il profilo agronomico con gli assetti colturali e produttivi dell'azienda previsti dal programma aziendale approvato, e che comunque:

a) non comportino incremento della superficie utile complessiva di nuova realizzazione prevista dal programma aziendale;

b) non comportino incremento superiore al 20 per cento per singolo edificio di nuova realizzazione;

c) non interessino edifici o complessi edilizi di interesse storico-testimoniale;

d) non comportino modifiche alla tipologia degli edifici di nuova costruzione programmati.

10. La disposizione di cui al comma 9, non si applica ai programmi aziendali con valore di piano attuativo.

11. Il programma aziendale può essere modificato per motivi diversi da quelli di cui al comma 8, su richiesta dell'imprenditore agricolo, a scadenze non inferiori ad un anno.

12. Nei casi di cui ai commi 8 e 11, il regolamento di attuazione di cui all'articolo 84 specifica quali modifiche al programma aziendale possono essere assentite con procedimenti semplificati in quanto modifiche non sostanziali.

13. Il programma aziendale ha valore di piano attuativo nei casi previsti dagli strumenti della pianificazione urbanistica comunali, in attuazione dell'articolo 107, comma 4, nonché quando preveda interventi di ristrutturazione urbanistica comportanti mutamento della destinazione d'uso agricola.

Art. 75 - Utilizzo di immobili a destinazione industriale o commerciale per lo svolgimento dell'attività agricola

1. L'imprenditore agricolo può chiedere il mutamento della destinazione d'uso di immobili a destinazione industriale o commerciale per adibirli ad usi connessi all'attività agricola. L'imprenditore agricolo trasmette al comune l'istanza ed, unitamente alla stessa, la documentazione volta ad attestare la necessità dell'utilizzo dell'immobile a fini agricoli, secondo le modalità stabilite nel regolamento di attuazione di cui all'articolo 84.

2. Gli immobili di cui al comma 1, se acquisiti in proprietà dall'imprenditore agricolo, costituiscono parte della sua dotazione aziendale.

3. Nel caso in cui la richiesta di mutamento della destinazione d'uso degli immobili di cui al comma 1, sia formulata per periodi di tempo determinati, l'imprenditore agricolo, unitamente alla relativa istanza, trasmette al comune il titolo che legittima il possesso a tempo determinato del bene e la documentazione volta ad attestare la necessità dell'utilizzo temporaneo dell'immobile a fini agricoli, secondo le modalità stabilite nel regolamento di attuazione di cui all'articolo 84.

4. Agli immobili di cui al presente articolo, non si applica il divieto di mutamento della destinazione d'uso di cui all'articolo 81, comma 1.

Art. 76 - Trasferimenti di fondi agricoli

1. Nel caso di trasferimenti parziali di fondi agricoli attuati al di fuori di programmi aziendali tramite compravendita o altro titolo che consenta il

conseguimento di un titolo abilitativo, è vietata la realizzazione di nuovi edifici per dieci anni successivi al frazionamento su tutti i terreni risultanti.

2. Il divieto di edificare di cui al comma 1 non si applica nel caso in cui i rapporti fra superfici fondiarie ed edifici utilizzati per l'attività agricola, come stabiliti dalla provincia o dalla città metropolitana in sede di determinazione dei parametri di cui all'articolo 73, comma 2, non siano stati superati su alcuna delle porzioni risultanti. Per i trasferimenti anteriori alla determinazione dei parametri della provincia o della città metropolitana è fatta salva la possibilità di dimostrare, attraverso il programma aziendale, che l'indispensabilità dei nuovi edifici sussisteva in riferimento all'estensione dell'azienda ed agli edifici in essa esistenti risultanti al momento del trasferimento, ferma restando la possibilità di comprendervi i successivi ampliamenti dell'estensione aziendale.

3. Le disposizioni relative al divieto di edificare si applicano, per la durata dell'affitto e fino ad un massimo di dieci anni, anche agli affitti di fondi rustici nelle fattispecie in cui, ai sensi della normativa, sia consentito il conseguimento di un titolo abilitativo.

4. Il divieto di cui al comma 1, non si applica:

a) ai trasferimenti in sede di permuta di immobili agricoli o di aggiustamenti di confine;

b) ai trasferimenti derivanti obbligatoriamente dall'applicazione di normative comunitarie o nazionali;

c) ai trasferimenti che hanno origine da:

- risoluzione di contratti di mezzadria o di altri contratti agrari;
- estinzione di enfiteusi o di servitù prediali;
- procedure espropriative;
- successioni ereditarie;
- divisioni patrimoniali quando la comproprietà del bene si sia formata antecedentemente al 29 aprile 1995;
- cessazione dell'attività per raggiunti limiti d'età o per sopraggiunta invalidità permanente al lavoro, degli imprenditori agricoli professionali.

5. Costituiscono aggiustamenti di confine, ai fini della presente legge, gli aumenti o le diminuzioni delle superfici aziendali su cui non insistano edifici. Tali superfici devono essere inferiori al 5 per cento delle superfici complessive aziendali e comunque non eccedenti cinque ettari di superficie agricola utilizzata.

6. Per i trasferimenti di fondi agricoli effettuati prima dell'entrata in vigore della presente legge, rimane fermo il divieto di edificazione per i dieci anni successivi al frazionamento.

SEZIONE III

- Disciplina delle trasformazioni da parte di soggetti diversi dall'imprenditore agricolo

Art. 77 - Trasformazioni delle aree di pertinenza degli edifici

1. Per garantire il perseguimento delle finalità di cui all'articolo 68, gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunale definiscono specifiche normative per la trasformazione delle aree di pertinenza degli edifici con destinazione non agricola situati in territorio rurale.

2. Tale disciplina deve assicurare che gli interventi garantiscano il mantenimento delle caratteristiche di ruralità delle aree di pertinenza degli edifici di cui al comma 1, nonché i caratteri tipologici e i materiali propri dei resedi di pertinenza degli edifici storico-testimoniali rurali.

3. La disciplina di cui al comma 2, deve altresì garantire che la realizzazione di manufatti pertinenziali, ove consentita dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, privilegi il riutilizzo di manufatti esistenti nell'area di pertinenza e non comporti alterazione della struttura morfologica dei terreni.

Art. 78 - Manufatti per l'attività agricola amatoriale e per il ricovero di animali domestici

1. Gli annessi necessari all'esercizio dell'attività agricola amatoriale e al ricovero di animali domestici, possono essere realizzati nel territorio rurale di cui all'articolo 64 solo nei casi previsti e disciplinati dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica comunali. La loro realizzazione è soggetta a SCIA ai sensi dell'articolo 135.

2. Gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica comunali individuano le aree del territorio rurale in cui consentire la realizzazione dei manufatti di cui al comma 1, al fine di garantire il mantenimento dell'attività agricola e la salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio rurale, dettando specifiche disposizioni per le diverse aree come definite all'articolo 64.

3. Il regolamento d'attuazione di cui all'articolo 84 disciplina le condizioni a cui è soggetta la realizzazione di nuovi annessi per l'esercizio dell'attività agricola e per il ricovero di animali domestici da parte di soggetti diversi dagli imprenditori agricoli.

4. Gli annessi agricoli costruiti ai sensi del presente articolo dopo l'entrata in vigore della presente legge non possono essere alienati separatamente dal fondo sui cui insistono e devono essere rimossi al cessare dell'attività agricola.

Art. 79 - Interventi sul patrimonio edilizio esistente con destinazione d'uso non agricola

1. Nel territorio rurale, a condizione che siano salvaguardati i caratteri dell'edilizia storico-testimoniale, sugli edifici con destinazione d'uso non agricola sono consentiti:

- a) gli interventi di manutenzione ordinaria di cui all'articolo 136, comma 1, lettera a);
- b) gli interventi di manutenzione straordinaria, di cui all'articolo 135, comma 2, lettera b), non comportanti frazionamento delle unità immobiliari;
- c) gli interventi di restauro e risanamento conservativo, di cui all'articolo 135, comma 2, lettera c);
- d) gli interventi necessari al superamento delle barriere architettoniche ed all'adeguamento degli immobili per le esigenze dei disabili di cui all'articolo 135, comma 2, lettera a).

2. Oltre agli interventi di cui al comma 1 e sui medesimi edifici indicati, ove espressamente previsti dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica dei comuni, sempreché siano salvaguardati i caratteri dell'edilizia storico-testimoniale, sono altresì consentiti:

- a) gli interventi di manutenzione straordinaria di cui all'articolo 135, comma 2, lettera c), comportanti frazionamento delle unità immobiliari;
- b) gli interventi di ristrutturazione edilizia conservativa di cui all'articolo 135, comma 2, lettera d);
- c) gli interventi pertinenziali, di cui all'articolo 135, comma 2, lettera e);
- d) le addizioni volumetriche, di cui all'articolo 134, comma 1, lettera g);
- e) gli interventi di ristrutturazione edilizia ricostruttiva di cui all'articolo 134, comma 1, lettera h);
- f) gli interventi di ampliamento di cui all'articolo 3 della legge regionale 8 maggio 2009, n. 24 (Misure urgenti e straordinarie volte al rilancio dell'economia e alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente);
- g) il ripristino di edifici, o parti di essi, crollati o demoliti di cui all'articolo 134, comma 1, lettera i);
- h) gli interventi di sostituzione edilizia di cui all'articolo 134, comma 1, lettera l);
- i) le piscine, nonché gli impianti sportivi di cui all'articolo 134, comma 1, lettera m).

3. Ove previsto dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica comunali, gli interventi di cui al comma 1 e al comma 2, lettere b), e) ed h), sono ammissibili, senza aumenti di volume, anche al fine di rendere idonei gli edifici alle esigenze connesse all'attività venatoria. Con il regolamento di attuazione della legge regionale 12 gennaio 1994, n. 3 (Recepimento della legge 11 febbraio 1992, n.157 "Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio") sono definite le specifiche esigenze venatorie per le quali sono consentiti gli interventi edilizi.

Art. 80 - Interventi in aree soggette a vincolo idrogeologico e opere antincendi boschivi

1. Per le attività forestali, per la loro pianificazione e per gli interventi da realizzarsi in aree soggette a vincolo idrogeologico, si applica quanto previsto dalla legge regionale 21 marzo 2000, n. 39 (Legge forestale della Toscana) e dal relativo regolamento di attuazione.

2. Le opere individuate dal piano antincendi boschivi di cui all'articolo 74 della l.r. 39/2000, non necessitano per la loro realizzazione di specifica localizzazione nel piano operativo e, ove non riconducibili alle fattispecie di cui all'articolo 136, sono soggette a SCIA, sia ai fini della presente legge, sia ai fini del vincolo idrogeologico.

SEZIONE IV

- Mutamento della destinazione d'uso agricola degli edifici

Art. 81 - Limitazioni al mutamento della destinazione d'uso agricola

1. Gli annessi agricoli con inizio lavori successivo al 15 aprile 2007, data di entrata in vigore del regolamento emanato con decreto del Presidente della Giunta regionale 9 febbraio 2007, n. 5/R (Regolamento di attuazione del titolo IV, capo III "Il territorio rurale", della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio"), non possono mutare la destinazione d'uso agricola. Nel caso di variazioni della destinazione d'uso rispetto all'uso agricolo, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 196.

2. Gli edifici rurali, compresi quelli ad uso abitativo, con inizio lavori antecedente al 15 aprile 2007, possono mutare destinazione alle condizioni di cui agli articoli 82 e 83, fermo restando quanto stabilito dagli atti d'obbligo, purché lo stato di fatto risulti legittimo.

3. Gli edifici rurali ad uso abitativo, con inizio lavori successivo al 15 aprile 2007, non possono mutare la destinazione d'uso agricola per almeno venti anni dalla loro ultimazione.

Art. 82 - Mutamento della destinazione d'uso agricola mediante programma aziendale

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 81, previa approvazione del programma aziendale, è consentito il mutamento della destinazione d'uso agricola degli edifici aziendali, compresi quelli di valenza storico testimoniale, qualora non sussistano alternative che ne consentano il recupero ad uso agricolo e a condizione che si mantengano in produzione superfici fondiari minime superiori a quelle previste nel PTC o nel PTCM oppure, in mancanza, nel regolamento d'attuazione di cui all'articolo 84.

2. Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunale contengono la ricognizione e la classificazione degli edifici o complessi edilizi di valenza storico-testimoniale, compresi quelli di cui al comma 1, e disciplinano specificatamente gli interventi attinenti al mutamento della destinazione d'uso.

Art. 83 - Interventi sul patrimonio edilizio che comportano il mutamento della destinazione d'uso agricola

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 71, comma 1, dall'articolo 81 e dall'articolo 82, il mutamento della destinazione d'uso agricola degli edifici rurali è consentito solo se espressamente previsto e disciplinato dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunale. I relativi interventi edilizi sono subordinati alla sottoscrizione di convenzione o atto d'obbligo unilaterale da registrare e trascrivere a cura del comune e a spese del richiedente. La convenzione o l'atto d'obbligo individuano le aree di pertinenza degli edifici o di singole unità immobiliari. Gli interventi edilizi devono in ogni caso garantire il rispetto dei caratteri tipologici, formali e costruttivi degli edifici di valenza storico-testimoniale.

2. Gli interventi di cui al comma 1, ove comportanti demolizione e ricostruzione di manufatti agricoli, non possono determinare aumento della superficie utile lorda legittimamente esistente, salvo ulteriori limitazioni e condizioni eventualmente previste dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunale.

3. Ai fini della convenzione o dell'atto d'obbligo di cui al comma 1, i progetti edilizi definiscono il perimetro, la dimensione e la tipologia delle aree di pertinenza, da individuarsi in modo coerente con il sistema dei segni naturali e antropici caratterizzanti la tessitura territoriale, e attribuiscono ciascuna area di pertinenza a un edificio o a una unità immobiliare. La superficie totale delle aree di pertinenza così individuate, corrisponde all'intera porzione di territorio rurale correlata al mutamento della destinazione d'uso agricola dell'immobile.

4. Per le aree di pertinenza di dimensioni non inferiori ad un ettaro, nella convenzione o nell'atto d'obbligo i proprietari si impegnano alla realizzazione d'interventi di sistemazione ambientale, fornendo idonee garanzie. Nel caso in cui le spese per la sistemazione ambientale da sostenersi nel primo decennio, contabilizzate a prezzi correnti al momento della formazione del titolo abilitativo risultano inferiori agli oneri da corrispondere ai sensi del comma 5, è dovuta al comune la relativa differenza.

5. Per le aree di pertinenza di dimensioni inferiori ad un ettaro, in luogo della convenzione indicata al comma 1, sono corrisposti specifici oneri stabiliti dal comune e finalizzati al miglioramento ambientale e paesaggistico del territorio rurale, in misura comunque non inferiore alla quota massima prevista per gli interventi di ristrutturazione edilizia e non superiore alla quota minima prevista per gli interventi di nuova edificazione.

6. Gli oneri e gli impegni di cui ai commi 1, 4 e 5 sostituiscono gli oneri di urbanizzazione di cui al titolo VII.

7. Fermo restando quanto previsto all'articolo 81, in sede di definizione dei contenuti del quadro previsionale strategico quinquennale del piano operativo e del relativo dimensionamento per UTOE e destinazioni d'uso, i comuni tengono conto degli edifici che hanno mutato la destinazione d'uso agricola nei cinque anni precedenti. A tal fine, il quadro previsionale è corredato dal computo delle superfici utili lorde complessivamente deruralizzate nel quinquennio trascorso.

Art. 84 - Regolamento di attuazione contenente disposizioni per la qualità del territorio rurale

1. La Regione con il regolamento di attuazione del presente capo, da emanarsi entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, stabilisce, in particolare:

a) le disposizioni per l'installazione di manufatti aziendali temporanei, realizzati per lo svolgimento dell'attività agricola con strutture in materiale leggero e semplicemente ancorati a terra senza opere murarie, per un periodo non superiore a due anni, comprese le serre aventi le suddette caratteristiche, ai sensi di quanto disposto dall'articolo 70, comma 1;

b) le disposizioni per l'installazione di serre e di altri manufatti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 70, comma 3, lettera a), e dall'articolo 135 per periodi superiori a due anni;

c) le disposizioni per l'installazione di qualsiasi manufatto non temporaneo, comprese le serre fisse, necessario alla conduzione aziendale, che necessiti di interventi di trasformazione permanenti sul suolo, ai sensi dell'articolo 70, comma 3, lettera b);

d) i manufatti aventi le caratteristiche di cui alla lettera c) che non siano soggetti al programma aziendale, ai sensi dell'articolo 70, comma 3;

- e) le condizioni, ulteriori rispetto a quelle previste dall'articolo 73, comma 3, a cui è soggetta la realizzazione di nuove abitazioni rurali;
- f) le superfici fondiarie minime da mantenere in produzione per la costruzione di nuovi edifici rurali ad uso abitativo o di nuovi annessi agricoli, qualora non siano definite nel PTC o nel PTCM, di cui all'articolo 73, comma 4, lettera b);
- g) le superfici fondiarie minime da mantenere in produzione nel caso di mutamento della destinazione d'uso agricola degli edifici aziendali, qualora non siano definite nel PTC o nel PTCM, di cui all'articolo 82, comma 1;
- h) i casi in cui è consentita la costruzione di nuovi annessi agricoli minimi da parte di aziende agricole che non raggiungono i requisiti per la presentazione del programma aziendale di cui all'articolo 73, comma 5;
- i) i contenuti del programma aziendale, ai sensi dell'articolo 74, comma 1;
- l) le modifiche al programma aziendale con procedimenti semplificati, in quanto non sostanziali, di cui all'articolo 74, comma 12;
- m) le modalità di presentazione dell'istanza per il mutamento della destinazione d'uso di immobili industriali o commerciali per lo svolgimento dell'attività agricola di cui all'articolo 75, commi 1 e 3;
- n) le condizioni per la realizzazione di nuovi annessi agricoli da parte di soggetti diversi dagli imprenditori agricoli di cui all'articolo 78, comma 3.

CAPO IV

- Disposizioni in materia di porti regionali

Art. 85 - Porti di interesse regionale. Procedimento per la previsione di nuovi porti, ampliamento e riqualificazione di quelli esistenti

1. La rete dei porti e degli approdi turistici toscani costituisce infrastruttura unitaria di interesse regionale. I porti sono individuati nel PIT ai sensi dell'articolo 88, comma 7, lettera e).
2. Oltre a quelli di cui al comma 1, sono di interesse regionale i porti che svolgono funzioni commerciali, industriali, di servizio passeggeri, di pesca. Tali porti sono individuati nel PIT ai sensi dell'articolo 88, comma 7, lettera f).

3. Le funzioni di programmazione, pianificazione e realizzazione delle opere portuali dei porti regionali di rilevanza commerciale sono esercitate dall'Autorità portuale regionale di cui alla legge regionale 28 maggio 2012, n. 23 (Istituzione dell'Autorità portuale regionale. Modifiche alla l.r. 88/1998 e l.r. 1/2005).

4. Qualora le previsioni localizzative di nuovi porti o la riqualificazione e l'ampliamento di quelli esistenti comportino la modifica del piano strutturale o del piano operativo, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 45.

Art. 86 - Piano regolatore portuale

1. Il piano regolatore portuale attua le previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale e del piano operativo comunale per ognuno dei porti di interesse regionale. Il piano è approvato dal comune secondo il procedimento di cui all'articolo 111.

2. Nei porti per i quali è istituita l'Autorità portuale regionale di cui alla l.r. 23/2012 il piano regolatore è approvato con le procedure di cui agli articoli 15 e 16 della stessa l.r. 23/2012 .

3. Il piano regolatore portuale definisce l'assetto complessivo del porto, individuando le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica, di servizio passeggeri, alla pesca, e le aree dedicate alla nautica da diporto, ai relativi servizi commerciali e turistici e la relativa destinazione funzionale. Il piano regolatore portuale prevede la localizzazione degli interventi da realizzare per lo svolgimento delle funzioni dello scalo marittimo, compresi i servizi connessi.

4. La struttura regionale competente esprime parere obbligatorio e vincolante sull'idoneità tecnica delle previsioni contenute nel piano regolatore portuale, entro sessanta giorni dalla trasmissione del piano.

5. Sulle previsioni che fanno riferimento a progetti definitivi di opere portuali finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato e di importo superiore a 25 milioni di euro, oltre all'acquisizione della valutazione dell'idoneità tecnica di cui al comma 4, è richiesto il parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 127, comma 3, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE).

6. La realizzazione delle opere previste dal piano regolatore portuale è effettuata nel rispetto del presente articolo, dell'articolo 87 e della disciplina dell'attività edilizia di cui al titolo VI.

7. Per i porti e gli approdi turistici di competenza regionale, ad eccezione di quelli per i quali è stata istituita l'Autorità portuale regionale di cui alla l.r. 23/2012 , i progetti di cui all'articolo 87 possono essere realizzati in diretta attuazione del piano operativo, ove questo abbia i contenuti di cui al comma 3, fermo restando il parere obbligatorio e vincolante della struttura regionale competente sull'idoneità tecnica delle previsioni portuali.

8. Non costituiscono variante al piano regolatore portuale gli interventi di adeguamento tecnico funzionale del porto. Costituiscono interventi di adeguamento tecnico funzionale le opere portuali la cui realizzazione, pur rettificando la configurazione morfologica delle infrastrutture del porto, non comportino:

a) la modifica delle funzioni portuali;

b) l'incremento in misura maggiore del 2 per cento della superficie complessiva degli specchi acquei individuati dal piano regolatore portuale.

9. Gli interventi di cui al comma 7 sono disciplinati con il regolamento attuativo di cui all'articolo 87.

10. In assenza del piano regolatore portuale, nei porti di interesse regionale, è consentita esclusivamente la realizzazione di opere di manutenzione delle infrastrutture, delle attrezzature e degli impianti del porto, disciplinate dal regolamento di cui all'articolo 87. **(1)** L'approvazione dei progetti concernenti tali opere è subordinata alla preventiva valutazione positiva dell'idoneità tecnica della struttura regionale competente.

Art. 87 - Attuazione del piano regolatore portuale. Regolamento di attuazione

1. Fatti salvi quelli per i quali è istituita l'Autorità portuale regionale, tutti i progetti delle opere dei porti di interesse regionale sono conformi al piano regolatore portuale e sono approvati dal comune, previa valutazione positiva dell'idoneità tecnica effettuata dalla struttura regionale competente ai sensi dell'articolo 25, comma 1, lettera b), della l.r. 88/1998 .

2. Sui progetti definitivi di opere portuali finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato e di importo superiore a 25 milioni di euro, oltre all'acquisizione della valutazione dell'idoneità tecnica di cui al comma 1, è richiesto il parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 127, comma 3, del d.lgs. 163/2006 .

3. I progetti delle opere dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, comma 1, lettere a) e b), del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509 (Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di bene del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59), sono realizzati in attuazione del piano regolatore portuale, in coerenza con il piano strutturale e in conformità con il piano operativo. Resta fermo quanto previsto all'articolo 86, comma 7.

4. Con regolamento regionale:

a) sono disciplinate le modalità di formazione ed il procedimento di attuazione del piano regolatore portuale;

b) sono indicati gli elaborati da trasmettere alla struttura regionale per l'espressione del parere di cui all'articolo 86, comma 4;

c) sono disciplinate le attività di diportismo nautico a basso impatto ambientale con riferimento ad unità da diporto che non superino 10 metri di lunghezza ;

d) sono disciplinate le modalità per il rilascio delle concessioni demaniali concernenti nuove strutture per la nautica da diporto;

e) sono individuate le opere di trascurabile importanza i cui progetti non sono sottoposti alla valutazione tecnica della struttura regionale competente di cui all'articolo 25, comma 1, lettera b), della l.r. 88/1998 .

5. L'Autorità portuale regionale dispone le modalità di vigilanza e collaudo in merito all'esecuzione di opere nei porti per i quali la stessa è competente. Negli altri porti di interesse regionale, i compiti di vigilanza sono attribuiti alla struttura regionale competente. La procedura di collaudo finale compete al comune titolare delle funzioni amministrative in materia di demanio marittimo, che può eventualmente avvalersi di una commissione tecnico-amministrativa appositamente nominata.

TITOLO V

- Atti di governo del territorio

CAPO I

- Contenuto degli atti di governo del territorio

Art. 88 - Piano di indirizzo territoriale

1. Il piano di indirizzo territoriale (PIT) è lo strumento di pianificazione territoriale della Regione al quale si conformano le politiche regionali, i piani e i programmi settoriali che producono effetti territoriali, gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica.
2. Il PIT ha valore di piano paesaggistico ai sensi dell'articolo 135 del Codice e dell'articolo 59 della presente legge.
3. Il PIT è composto da una parte statutaria e da una parte strategica.
4. In particolare, lo statuto del territorio del PIT, individua, rappresenta e disciplina:
 - a) il patrimonio territoriale regionale;
 - b) le invarianti strutturali di cui all'articolo 5;
 - c) le aree dichiarate di notevole interesse pubblico ai sensi dell'articolo 136 del Codice e le aree di cui all'articolo 142 dello stesso Codice;
 - d) le disposizioni concernenti l'adeguamento e conformazione degli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica al piano paesaggistico, assicurando nel relativo procedimento la partecipazione degli organi ministeriali.
5. La parte strategica del PIT indica le linee progettuali per l'assetto territoriale regionale mediante l'individuazione e la definizione:
 - a) del ruolo dei diversi sistemi territoriali locali e dei conseguenti obiettivi del governo del territorio;
 - b) di indirizzi e criteri per lo sviluppo di azioni integrate per la tutela e valorizzazione del patrimonio territoriale e del paesaggio;
 - c) di indirizzi e criteri per l'elaborazione di specifici progetti di territorio riferiti a tematiche e ambiti territoriali individuati come strategici dal programma regionale di sviluppo (PRS).
6. Il PIT contiene inoltre:

- a) le analisi che evidenziano la coerenza interna ed esterna delle previsioni del piano;
- b) la valutazione degli effetti attesi a livello paesaggistico, territoriale, economico e sociale.

Ai fini di cui al comma 5, il PIT stabilisce:

- a) gli indirizzi relativi all'individuazione dei tipi di intervento e dei relativi ambiti territoriali che, per i loro effetti intercomunali, sono oggetto di concertazione fra i vari livelli istituzionali, anche in relazione alle forme di perequazione tra comuni;
 - b) le direttive e le prescrizioni per il coordinamento delle politiche di settore della Regione, ai fini del governo degli effetti territoriali;
 - c) l'individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione di interventi sul territorio di competenza regionale e relative prescrizioni;
 - d) indirizzi, direttive e prescrizioni per la pianificazione territoriale in materia di infrastrutture e di trasporti;
 - e) la disciplina per la realizzazione, la ristrutturazione e la riqualificazione dei porti e degli approdi turistici. In particolare il PIT contiene l'individuazione dei porti e approdi turistici, le previsioni di ampliamento e di riqualificazione di quelli esistenti, nonché direttive e standard per la relativa pianificazione e progettazione;
 - f) l'individuazione dei porti di interesse regionale, la disciplina per gli interventi di riqualificazione e ampliamento di quelli esistenti e la disciplina delle loro funzioni;
 - g) la disciplina delle funzioni degli aeroporti del sistema aeroportuale toscano;
 - h) la disciplina territoriale per le grandi strutture di vendita e per le aggregazioni di medie strutture aventi effetti assimilabili a quelle delle grandi strutture;
 - i) le misure di salvaguardia.
8. Le misure di salvaguardia di cui al comma 7, lettera i), sono immediatamente efficaci dal momento della pubblicazione dell'avviso di adozione dell'atto fino al momento della pubblicazione dell'avviso di approvazione dell'atto e, comunque, per un periodo non superiore a tre anni.

Art. 89 - Progetti di territorio

1. I progetti di territorio di cui all'articolo 88, comma 5, lettera c), attuano il PIT e sono approvati dal Consiglio regionale mediante un'unica deliberazione qualora non comportino varianti agli strumenti della pianificazione territoriale delle province, della città metropolitana e dei comuni.

2. Qualora i progetti di territorio di cui al comma 1, comportino varianti agli strumenti della pianificazione territoriale delle province, della città metropolitana e dei comuni sono soggetti al procedimento di cui al titolo II capo I.

Art. 90 - Piano territoriale di coordinamento provinciale

1. Il piano territoriale di coordinamento provinciale (PTC) è lo strumento di pianificazione territoriale al quale si conformano le politiche provinciali, i piani e i programmi di settore provinciali, gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica comunali.

2. Il PTC si configura come piano territoriale e strumento di programmazione, anche socio-economica, della provincia.

3. Il PTC recepisce i contenuti del piano paesaggistico regionale.

4. Il PTC si compone di un quadro conoscitivo del patrimonio territoriale di cui all'articolo 3, comma 2, di una parte statutaria e di una parte strategica.

5. Lo statuto del territorio del PTC specifica:

a) il patrimonio territoriale provinciale, in relazione alle funzioni proprie e delegate della provincia, con particolare riferimento al territorio rurale;

b) le invarianti strutturali del territorio provinciale;

c) gli immobili di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 del Codice;

d) i principi e le regole per l'utilizzazione e la riproduzione del patrimonio territoriale;

6. La parte strategica del PTC indica le linee progettuali dell'assetto territoriale e delinea la strategia dello sviluppo del territorio. A tal fine:

a) individua, con riferimento ai contenuti del PIT, gli obiettivi e gli indirizzi da perseguire nelle trasformazioni territoriali e le conseguenti azioni;

- b) detta indirizzi sull'articolazione e sulle linee di evoluzione dei sistemi territoriali;
- c) detta indirizzi, criteri e parametri per l'applicazione coordinata delle norme relative al territorio rurale di cui al titolo IV, capo III;
- d) detta criteri e indirizzi per le trasformazioni dei boschi ai sensi dell'articolo 41 della l.r. 39/2000 ;
- e) individua le strategie di tutela attiva del patrimonio territoriale, anche al fine dello sviluppo socio economico e culturale della comunità provinciale.

7. Il PTC stabilisce:

- a) le prescrizioni per il coordinamento delle politiche di settore e degli strumenti della programmazione della provincia;
- b) l'individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione di interventi di competenza provinciale e relative prescrizioni;
- c) le misure di salvaguardia.

8. Le misure di salvaguardia di cui al comma 7, lettera c), sono immediatamente efficaci dal momento della pubblicazione dell'avviso di adozione dell'atto fino al momento della pubblicazione dell'avviso di approvazione dell'atto e, comunque per un periodo non superiore a tre anni.

9. Il PTC contiene inoltre:

- a) le analisi che evidenziano la coerenza interna ed esterna delle previsioni del piano;
- b) la valutazione degli effetti attesi a livello paesaggistico, territoriale, economico e sociale.

Art. 91 - Piano territoriale della città metropolitana

1. Il piano territoriale della città metropolitana (PTCM) è lo strumento di pianificazione territoriale al quale si conformano le politiche della città metropolitana, i piani e i programmi di settore comunali, gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica comunali.

2. Il PTCM si configura come piano territoriale e strumento di programmazione, anche socio-economica, della città metropolitana.

3. Il PTCM recepisce e specifica i contenuti del piano paesaggistico regionale.

4. Il PTCM si compone di un quadro conoscitivo del patrimonio territoriale di cui all'articolo 3, comma 2, di una parte statutaria e di una parte strategica.

5. Lo statuto del territorio del PTCM specifica:

a) il patrimonio territoriale della città metropolitana, in relazione alle funzioni proprie e delegate, con particolare riferimento al territorio rurale;

b) le invarianti strutturali del territorio della città metropolitana;

c) gli immobili di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 del Codice;

d) i principi e le regole per l'utilizzazione e la riproduzione del patrimonio territoriale;

6. La parte strategica del PTCM indica le linee progettuali dell'assetto territoriale e delinea la strategia dello sviluppo del territorio. A tal fine:

a) individua, con riferimento ai contenuti del PIT, gli obiettivi e gli indirizzi da perseguire nelle trasformazioni territoriali e le conseguenti azioni;

b) detta indirizzi sull'articolazione e sulle linee di evoluzione dei sistemi territoriali;

c) detta indirizzi, criteri e parametri per l'applicazione coordinata delle norme relative al territorio rurale di cui al titolo IV, capo III, nonché per la trasformazioni dei boschi ai sensi dell'articolo 41 della l.r. 39/2000 ;

d) individua le strategie di tutela attiva del patrimonio territoriale, anche al fine dello sviluppo socio economico e culturale della comunità della città metropolitana.

7. Il PTCM stabilisce:

a) le prescrizioni per il coordinamento delle politiche di settore e degli strumenti della programmazione della città metropolitana;

b) l'individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione di interventi di competenza della città metropolitana e relative prescrizioni;

c) le misure di salvaguardia.

8. Le misure di salvaguardia di cui al comma 7, lettera c), sono immediatamente efficaci dal momento della pubblicazione dell'avviso di adozione dell'atto fino al momento della pubblicazione dell'avviso di approvazione dell'atto e, comunque per un periodo non superiore a tre anni.

9. Il piano territoriale della città metropolitana contiene, inoltre, le politiche e le strategie di area vasta in coerenza con il PIT, con particolare riferimento:

a) alle infrastrutture e ai servizi necessari per promuovere una mobilità sostenibile su scala metropolitana e migliorare il livello di accessibilità dei territori interessati, anche attraverso la promozione dell'intermodalità;

b) alle reti dei servizi di interesse della città metropolitana;

c) alla valorizzazione e al recupero dei sistemi insediativi esistenti;

d) alla razionalizzazione e riqualificazione del sistema artigianale, commerciale e industriale;

e) alla previsione di forme di perequazione territoriale di cui all'articolo 102.

10. Il PTCM contiene altresì:

a) le analisi che evidenziano la coerenza interna ed esterna delle previsioni del piano;

b) la valutazione degli effetti attesi a livello paesaggistico, territoriale, economico e sociale.

Art. 92 - Piano strutturale

1. Il piano strutturale si compone del quadro conoscitivo, dello statuto del territorio di cui all'articolo 6 e della strategia dello sviluppo sostenibile.

2. Il quadro conoscitivo comprende l'insieme delle analisi necessarie a qualificare lo statuto del territorio e a supportare la strategia dello sviluppo sostenibile.

3. Lo statuto del territorio contiene, specificando rispetto al PIT, al PTC e al PTCM:

- a) il patrimonio territoriale comunale, e le relative invarianti strutturali, di cui all'articolo 5;
- b) la perimetrazione del territorio urbanizzato ai sensi dell'articolo 4;
- c) la perimetrazione dei centri e dei nuclei storici e dei relativi ambiti di pertinenza di cui all'articolo 66;
- d) la ricognizione delle prescrizioni del PIT, del PTC e del PTCM;
- e) le regole di tutela e disciplina del patrimonio territoriale, comprensive dell'adeguamento alla disciplina paesaggistica del PIT;
- f) i riferimenti statutari per l'individuazione delle UTOE e per le relative strategie.

4. La strategia dello sviluppo sostenibile definisce:

- a) l'individuazione delle UTOE;
- b) gli obiettivi da perseguire nel governo del territorio comunale e gli obiettivi specifici per le diverse UTOE;
- c) le dimensioni massime sostenibili dei nuovi insediamenti e delle nuove funzioni previste all'interno del territorio urbanizzato, articolate per UTOE;
- d) i servizi e le dotazioni territoriali pubbliche necessarie per garantire l'efficienza e la qualità degli insediamenti e delle reti infrastrutturali, nel rispetto degli standard di cui al d.m. 1444/1968, articolati per UTOE;
- e) gli indirizzi e le prescrizioni da rispettare nella definizione degli assetti territoriali e per la qualità degli insediamenti, ai sensi degli articoli 62 e 63, compresi quelli diretti a migliorare il grado di accessibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni delle città;
- f) gli obiettivi specifici per gli interventi di recupero paesaggistico-ambientale, o per azioni di riqualificazione e rigenerazione urbana degli ambiti caratterizzati da condizioni di degrado di cui all'articolo 123, comma 1, lettere a) e b);

g) gli ambiti di cui all'articolo 88, comma 7, lettera c), gli ambiti di cui all'articolo 90, comma 7, lettera b), o gli ambiti di cui all'articolo 91, comma 7, lettera b).

5. Il piano strutturale contiene altresì:

a) le analisi che evidenziano la coerenza interna ed esterna delle previsioni del piano;

b) la valutazione degli effetti attesi a livello paesaggistico, territoriale, economico e sociale;

c) l'individuazione degli ambiti caratterizzati da condizioni di degrado di cui all'articolo 123, comma 1, lettere a) e b);

d) la mappatura dei percorsi accessibili fondamentali per la fruizione delle funzioni pubbliche urbane;

e) le misure di salvaguardia.

6. Le misure di salvaguardia di cui al comma 5, lettera e), sono immediatamente efficaci dal momento della pubblicazione dell'avviso di adozione dell'atto fino al momento della pubblicazione dell'avviso di approvazione dell'atto e, comunque per un periodo non superiore a tre anni.

7. Il piano strutturale non ha valenza conformativa della disciplina dell'uso del suolo, ad eccezione dell'indicazione degli ambiti di cui al comma 4, lettera g), e delle misure di salvaguardia di cui al comma 5, lettera e).

Art. 93 - Termini del procedimento di formazione del piano strutturale e della variante generale

1. Il procedimento di formazione del piano strutturale o della variante generale ha durata massima non superiore a due anni decorrenti dall'avvio del procedimento di cui all'articolo 17. La decorrenza di tale termine rimane invariata anche nel caso di integrazione dell'atto di avvio.

2. Decorso inutilmente il termine di cui al comma 1, e fino alla data di pubblicazione sul BURT dell'atto di approvazione del piano strutturale o della variante generale, non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l).

3. Le restrizioni di cui al comma 2, si applicano altresì alla data dell'eventuale decadenza delle salvaguardie del piano strutturale o della variante generale e fino alla data di pubblicazione sul BURT dell'atto di adozione del piano operativo.

4. Ai fini del presente articolo si intendono varianti generali quelle che considerano il piano nella sua interezza, lo sostituiscono o lo modificano nel suo complesso.

5. Il termine di cui al comma 1, può essere prorogato dal comune di ulteriori sei mesi nel caso in cui siano pervenute osservazioni in numero particolarmente elevato o in relazione ad osservazioni dal contenuto particolarmente complesso.

Art. 94 - Piano strutturale intercomunale

1. Due o più comuni, anche appartenenti a province diverse, possono procedere alla formazione del piano strutturale intercomunale avente i contenuti di cui all'articolo 92.

2. Il piano strutturale intercomunale contiene le politiche e le strategie di area vasta in coerenza con il PIT, il PTC delle province di riferimento o il PTCM, con particolare riferimento:

a) alla razionalizzazione del sistema infrastrutturale e della mobilità, al fine di migliorare il livello di accessibilità dei territori interessati, anche attraverso la promozione dell'intermodalità;

b) all'attivazione di sinergie per la valorizzazione ed il recupero dei sistemi insediativi;

c) alla razionalizzazione e riqualificazione del sistema artigianale e industriale;

d) alla previsione di forme di perequazione territoriale di cui all'articolo 102.

Art. 95 - Piano operativo

1. In conformità al piano strutturale, il piano operativo disciplina l'attività urbanistica ed edilizia per l'intero territorio comunale e si compone di due parti:

a) la disciplina per la gestione degli insediamenti esistenti, valida a tempo indeterminato;

b) la disciplina delle trasformazioni degli assetti insediativi, infrastrutturali ed edilizi del territorio, con valenza quinquennale.

2. Mediante la disciplina di cui al comma 1, lettera a), il piano operativo individua e definisce:

a) le disposizioni di tutela e di valorizzazione dei centri e dei nuclei storici, comprese quelle riferite a singoli edifici e manufatti di valore storico, architettonico o testimoniale;

b) la disciplina del territorio rurale, in conformità alle disposizioni di cui al titolo IV, capo III, al fine di assicurare il perseguimento degli specifici obiettivi di qualità di cui all'articolo 68, compresa la ricognizione e la classificazione degli edifici o complessi edilizi di valenza storico-testimoniale;

c) gli interventi sul patrimonio edilizio esistente realizzabili nel territorio urbanizzato, diversi da quelli di cui al comma 3;

d) la disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni, ai sensi dell'articolo 98, ove inserita come parte integrante del piano operativo;

e) la delimitazione degli eventuali ambiti portuali del territorio comunale, entro i quali le previsioni si attuano tramite il piano regolatore portuale di cui all'articolo 86;

f) le zone connotate da condizioni di degrado.

3. Mediante la disciplina di cui al comma 1, lettera b), il piano operativo individua e definisce:

a) gli interventi che, in ragione della loro complessità e rilevanza, si attuano mediante i piani attuativi di cui al titolo V, capo II;

b) gli interventi di rigenerazione urbana di cui all'articolo 125;

c) i progetti unitari convenzionati di cui all'articolo 121;

d) gli interventi di nuova edificazione consentiti all'interno del perimetro del territorio urbanizzato, diversi da quelli di cui alle lettere a), b) e c);

e) le previsioni relative all'edilizia residenziale sociale di cui all'articolo 63 nell'ambito degli interventi di cui alle lettere a), b e c);

f) l'individuazione delle aree destinate ad opere di urbanizzazione primaria e secondaria, comprese le aree per gli standard di cui al d.m. 1444/1968;

g) l'individuazione dei beni sottoposti a vincolo ai fini espropriativi ai sensi degli articoli 9 e 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità);

h) ove previste, la perequazione urbanistica di cui all'articolo 100, la compensazione urbanistica di cui all'articolo 101, la perequazione territoriale di cui all'articolo 102, e le relative discipline.

4. Nell'ambito della disciplina di cui al comma 1, lettera b), il piano operativo può individuare gli edifici esistenti non più compatibili con gli indirizzi della pianificazione. Con riferimento a tali edifici, il comune può favorire, in alternativa all'espropriazione, la riqualificazione delle aree ove essi sono collocati attraverso forme di compensazione, rispondenti al pubblico interesse e comunque rispettose dell'imparzialità e del buon andamento dell'azione amministrativa. Nelle more dell'attuazione delle previsioni di valenza quinquennale del piano operativo, resta salva la facoltà del proprietario di eseguire sugli edifici di cui al presente comma tutti gli interventi conservativi, ad esclusione degli interventi di demolizione e successiva ricostruzione non giustificati da obiettive ed improrogabili ragioni di ordine statico od igienico sanitario.

5. Le previsioni del piano operativo sono supportate:

a) dalla ricognizione e dalle disposizioni concernenti la tutela e la disciplina del patrimonio territoriale, in attuazione dell'articolo 92, comma 3, lettera e), compreso il recepimento delle previsioni del piano paesaggistico regionale, con particolare riferimento alle prescrizioni d'uso per la tutela dei beni paesaggistici;

b) dal quadro conoscitivo del patrimonio edilizio esistente, delle aree urbanizzate e delle relative criticità, compresi gli elementi di rischio idrogeologico e sismico;

c) dalla valutazione di fattibilità geologica, idraulica e sismica degli interventi e dall'individuazione delle misure di prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico;

d) dal monitoraggio dei dati della domanda e dell'offerta di edilizia residenziale sociale e dall'individuazione delle azioni conseguenti;

e) dai criteri di coordinamento tra le scelte localizzative e la programmazione dei servizi di trasporto collettivo e di connessione intermodale, volti ad elevare i livelli complessivi di accessibilità.

6. Oltre a quanto previsto dai commi 1, 2, 3, 4 e 5, il piano operativo contiene le disposizioni per la programmazione degli interventi volti all'abbattimento delle barriere architettoniche nell'ambito urbano, finalizzati a garantire un'adeguata accessibilità delle strutture di uso pubblico, degli spazi comuni delle città e delle infrastrutture per la mobilità.

7. Il piano operativo dà conto della conformità delle sue previsioni a quelle del piano strutturale, esplicita la relazione delle sue previsioni con i piani regionali, provinciali e della città metropolitana, motiva le scelte di pianificazione con riferimento agli aspetti paesaggistici, territoriali, economici e sociali rilevanti per l'uso del territorio, anche in attuazione di quanto previsto dall'articolo 92, comma 5, lettere a) e b).

8. Le previsioni di cui al comma 3, sono dimensionate sulla base del quadro previsionale strategico per i cinque anni successivi alla loro approvazione nel rispetto delle dimensioni massime sostenibili dei nuovi insediamenti di cui all'articolo 92, comma 4, lettera c). Ai fini della definizione del dimensionamento quinquennale e dei contenuti previsionali del piano operativo, o parti di esso, i comuni possono pubblicare un avviso sui propri siti istituzionali, invitando i soggetti interessati, pubblici e privati, a presentare proposte o progetti finalizzati all'attuazione degli obiettivi ed indirizzi strategici del piano strutturale.

9. Le previsioni che si realizzano mediante piani attuativi, o progetti unitari convenzionati di iniziativa pubblica, comunque denominati, o mediante interventi di rigenerazione urbana, perdono efficacia nel caso in cui alla scadenza del quinquennio di efficacia del piano operativo o della modifica sostanziale che li contempla, i piani o i progetti non siano stati approvati.

10. I vincoli preordinati all'esproprio perdono efficacia se entro il suddetto termine quinquennale non è stato approvato il progetto definitivo dell'opera pubblica. Qualora sia previsto che l'opera possa essere realizzata anche su iniziativa privata, alla decadenza del vincolo non consegue la perdita di efficacia della relativa previsione.

11. Nei casi in cui il piano operativo preveda la possibilità di piani attuativi, interventi di rigenerazione urbana, o di progetti unitari convenzionati di iniziativa

privata, la perdita di efficacia di cui al comma 9 si verifica qualora entro cinque anni non sia stata stipulata la relativa convenzione oppure i proponenti non abbiano formato un valido atto unilaterale d'obbligo a favore del comune che corrisponda nei contenuti allo schema di convenzione approvato con il piano o progetto. Perdono altresì efficacia gli interventi di nuova edificazione di cui al comma 3, lettera d), qualora entro il suddetto termine non sia stato rilasciato il relativo titolo edilizio.

12. Il Comune può prorogare, per una sola volta, i termini di efficacia delle previsioni di cui ai commi 9 e 11, per un periodo massimo di tre anni. La proroga è disposta dal Comune, con un unico atto, prima della scadenza del termine quinquennale.

13. Alla scadenza dei termini di efficacia delle previsioni di cui ai commi 9 e 11,, al termine del quinquennio o del diverso termine disposto ai sensi del comma 12, non perdono efficacia i programmi aziendali di cui all'articolo 74 con valore di piano attuativo, ancorché soltanto adottati, a condizione che non comportino il mutamento della destinazione d'uso agricola degli edifici.

14. Alla scadenza di ogni quinquennio dall'approvazione del piano operativo, il comune redige una relazione sull'effettiva attuazione delle previsioni in esso contenute, con particolare riferimento alla disciplina di cui al comma 3.

Art. 96 - Termini del procedimento di formazione del piano operativo e delle varianti

1. Il procedimento di formazione del piano operativo e delle varianti diverse da quelle di cui all'articolo 30 ha durata massima non superiore a due anni decorrente dall'avvio del procedimento di cui all'articolo 17. La decorrenza di tale termine rimane invariata anche nel caso di integrazione dell'atto di avvio.

2. Decorso inutilmente il termine di cui al comma 1, e fino alla data di pubblicazione sul BURT dell'atto di approvazione del piano operativo o della variante generale, non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l).

3. Ai fini del presente articolo si intendono varianti generali quelle che considerano il piano nella sua interezza, lo sostituiscono o lo modificano nel suo complesso.

4. Il termine di cui al comma 1, può essere prorogato dal comune di ulteriori sei mesi nel caso in cui siano pervenute osservazioni in numero particolarmente elevato.

Art. 97 - Poteri di deroga al piano strutturale e al piano operativo

1. I poteri di deroga al piano strutturale e contestualmente, se necessario, al piano operativo, sono esercitabili esclusivamente per la realizzazione di interventi urgenti ammessi a finanziamento pubblico, finalizzati alla tutela della salute e dell'igiene pubblica, al recupero di condizioni di agibilità e accessibilità di infrastrutture e di edifici pubblici e privati, nonché alla salvaguardia dell'incolumità pubblica e privata, che si siano resi necessari in conseguenza di calamità naturali o catastrofi, o di eventi naturali o connessi con l'attività dell'uomo, rilevanti ai fini dell'attività di protezione civile.

2. Quando sia necessario esercitare i poteri di deroga al solo piano operativo, essi sono esercitabili nel rispetto di tutte le seguenti condizioni:

a) per interventi pubblici o di interesse pubblico da realizzarsi anche a cura dei privati, purché previsti in aree già destinate a funzioni pubbliche, o di interesse pubblico;

b) purché si operi nei limiti fissati dalle leggi e con esclusivo riferimento ai parametri dimensionali dell'intervento concernenti altezze, superfici, volumi e distanze;

c) purché gli interventi in deroga non risultino in contrasto con il piano strutturale.

Art. 98 - Distribuzione e localizzazione delle funzioni

1. I comuni possono dotarsi di una apposita disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni, costituente contenuto integrativo del piano operativo oppure specifico piano di settore ad esso correlato. Tale disciplina tiene conto degli obiettivi definiti dal piano strutturale per le diverse UTOE e definisce i mutamenti di destinazione d'uso da assoggettare a SCIA, anche in assenza di opere edilizie, ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 136, con riferimento a specifiche fattispecie, immobili o aree.

2. Ove non costituisca parte integrante del piano operativo, la disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni è approvata con il procedimento di cui all'articolo 111.

Art. 99 - Mutamenti della destinazione d'uso

1. Le previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, nonché la disciplina di cui all'articolo 98, sono definiti con riferimento alle seguenti destinazioni d'uso:

- a) residenziale;
- b) industriale e artigianale;
- c) commerciale al dettaglio;
- d) turistico-ricettiva;
- e) direzionale e di servizio;
- f) commerciale all'ingrosso e depositi;
- g) agricola e funzioni connesse ai sensi di legge.

2. Fermo restando quanto previsto dal comma 3:

- a) il mutamento della destinazione d'uso all'interno della stessa categoria funzionale è sempre consentito.
- b) il mutamento delle destinazioni d'uso da una all'altra delle categorie indicate al comma 1 costituisce mutamento rilevante della destinazione d'uso.

3. Gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica comunali possono:

- a) stabilire limitazioni al mutamento della destinazione d'uso all'interno della stessa categoria funzionale;
- b) individuare aree nelle quali le seguenti destinazioni d'uso siano assimilabili:

residenziale e direzionale e di servizio laddove reciprocamente funzionali;

industriale e artigianale e commerciale, all'ingrosso e depositi, nonché direzionale e di servizio.

4. La destinazione d'uso di un fabbricato o di una unità immobiliare è quella prevalente in termini di superficie utile.

5. L'insediamento di grandi strutture di vendita o di medie strutture aggregate, aventi effetti assimilabili a quelle delle grandi strutture, sono ammessi solo tramite espressa previsione del piano operativo in conformità con la disciplina del piano strutturale. In assenza di tale previsione è precluso l'insediamento di strutture di vendita sopra richiamate, anche se attuato mediante interventi comportanti la modifica della destinazione d'uso di edifici esistenti o l'incremento della superficie di vendita di strutture commerciali già insediate.

6. Si presume destinazione d'uso attuale ai fini della presente legge quella risultante da:

a) atti pubblici;

b) atti in possesso della pubblica amministrazione formati in data anteriore agli strumenti urbanistici comunali che stabiliscono le destinazioni;

c) in mancanza di uno degli atti di cui alle lettere a) e b), la posizione catastale quale risulta alla data di entrata in vigore degli strumenti urbanistici comunali che stabiliscono le destinazioni d'uso.

Art. 100 - Perequazione urbanistica

1. La perequazione urbanistica è finalizzata al perseguimento degli obiettivi di interesse generale definiti dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica mediante l'equa distribuzione delle facoltà edificatorie e degli oneri tra le diverse proprietà immobiliari ricomprese in ambiti, anche discontinui purché all'interno della stessa UTOE, oggetto di trasformazione degli assetti insediativi ed infrastrutturali del territorio, diretta al superamento della diversità di condizione giuridico-economica che si determina tra le proprietà immobiliari per effetto delle previsioni della pianificazione urbanistica. Gli ambiti interessati dalla perequazione urbanistica possono essere anche relativi ad UTOE diverse, a condizione che le previsioni oggetto di perequazione siano contestuali e risultino reciprocamente vincolate.

2. L'equa distribuzione delle facoltà edificatorie e degli oneri è effettuata in considerazione delle limitazioni all'edificabilità derivanti dagli strumenti di pianificazione territoriale o dagli strumenti di pianificazione urbanistica e tiene altresì conto delle condizioni fisiche del territorio nonché dei vincoli derivanti dalle leggi.

Art. 101 - Compensazione urbanistica

1. La compensazione urbanistica si realizza con l'attribuzione, nel rispetto delle previsioni del piano operativo, di facoltà edificatorie o di aree in permuta ai proprietari degli immobili sui quali, a seguito di accordo convenzionale tra il comune e l'avente titolo, sono realizzati interventi pubblici o di interesse pubblico.

2. Le facoltà edificatorie attribuite per compensazione urbanistica ai sensi del comma 1, compresi i crediti edilizi, sono esercitabili solo all'interno del perimetro del territorio urbanizzato e sono ricomprese nell'ambito degli interventi soggetti a piano attuativo o a progetto unitario convenzionato di cui all'articolo 95, comma 3, lettere a) e c). Tali facoltà edificatorie sono soggette alla decadenza quinquennale di cui all'articolo 95, comma 9.

Art. 102 - Perequazione territoriale

1. La perequazione territoriale è finalizzata a redistribuire e compensare i vantaggi e gli oneri sia di natura territoriale che ambientale derivanti dalle scelte effettuate con gli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica e presuppone la formalizzazione di un accordo tra gli enti locali interessati.

2. Nei casi di cui all'articolo 25, comma 9, sulla base del parere reso dalla conferenza di copianificazione, gli enti interessati definiscono le misure di perequazione territoriale in relazione agli effetti indotti dalla previsione comportante impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato e stipulano al riguardo specifico accordo per le finalità di cui al comma 1.

3. L'accordo di cui al comma 2, può prevedere la costituzione di un fondo finanziato dagli enti locali nel quale confluiscono i proventi derivanti dagli oneri di urbanizzazione di cui all'articolo 183 relativi agli interventi oggetto dell'accordo, risorse proprie degli enti stessi, imposte locali sugli immobili e altre entrate fiscali, anche di scopo, inerenti la realizzazione degli interventi.

4. Per le previsioni di cui agli articoli 26 e 27, comportanti perequazione territoriale, almeno il 10 per cento degli oneri di urbanizzazione sono destinati ad interventi volti alla rivitalizzazione di aree commerciali quali centri commerciali naturali, centri storici e aree mercatali.

Art. 103 - Misure di salvaguardia

1. Il comune sospende ogni determinazione sulle domande di permesso di costruire quando siano in contrasto con lo strumento di pianificazione territoriale o con gli

strumenti di pianificazione urbanistica adottati oppure con le misure cautelari di cui all'articolo 13.

2. Non sono ammessi interventi soggetti a SCIA in contrasto con le norme di salvaguardia del piano strutturale adottato o con gli strumenti di pianificazione urbanistica adottati oppure con le misure cautelari di cui all'articolo 13.

3. La sospensione di cui al comma 1, opera fino all'efficacia dello strumento di pianificazione territoriale o dello strumento di pianificazione urbanistica e comunque non oltre tre anni dal relativo provvedimento di adozione.

Art. 104 - Pericolosità idrogeologica e sismica e misure di mitigazione dei rischi. Regolamento

1. Il PIT, il PTC, il PTCM e il piano strutturale, in sede di individuazione e disciplina delle invarianti strutturali di cui all'articolo 5, definiscono sulla base di indagini e studi esistenti e certificati oppure di specifici approfondimenti, le dinamiche idrogeologiche in essere e le relative condizioni di equilibrio rispetto alle quali valutare gli effetti delle trasformazioni previste.

2. In sede di formazione dei piani strutturali e delle relative varianti è verificata la pericolosità del territorio per gli aspetti idrogeologici, idraulici, di dinamica costiera e sismici, sono evidenziate le aree che risultano esposte ai rischi connessi con particolare riferimento alle aree urbanizzate, alle infrastrutture di mobilità e alle trasformazioni del territorio rurale. I documenti di verifica della pericolosità e delle aree esposte a rischio sono aggiornati a seguito di situazioni per le quali sia dichiarato lo stato di emergenza e costituiscono la base dei piani di emergenza oltre che della pianificazione territoriale e urbanistica.

3. In sede di formazione del piano operativo, dei piani attuativi nonché delle relative varianti sono definite, sulla base di approfondimenti oppure sulla base di indagini e studi esistenti e certificati, le condizioni che garantiscono la fattibilità degli interventi di trasformazione per gli aspetti di cui ai commi 1 e 2 e le modalità di attuazione delle misure di mitigazione dei rischi in rapporto alle trasformazioni previste.

4. Il piano comunale di protezione civile di cui alla l.r. 67/2003 , costituisce parte integrante del piano operativo ed è aggiornato in caso di eventi calamitosi. Tale aggiornamento costituisce variante automatica al piano operativo.

5. I tecnici abilitati certificano l'adeguatezza delle indagini ed attestano la compatibilità degli elaborati progettuali agli esiti delle verifiche di pericolosità nonché la coerenza delle misure di mitigazione rispetto agli scenari di rischio possibili.

6. Le verifiche di cui ai commi 1 e 2, sono effettuate in conformità alle direttive tecniche regionali emanate con il regolamento di cui al comma 9, e sono depositate presso le strutture regionali competenti che effettuano il relativo controllo.

7. Nell'esercizio delle verifiche di cui al comma 6, le strutture regionali accertano la completezza della documentazione depositata ed effettuano la valutazione tecnica in ordine alla conformità delle indagini alle direttive tecniche regionali secondo quanto stabilito dal regolamento di cui al comma 9 .

8. I comuni non possono procedere all'approvazione dei piani strutturali, delle relative varianti e degli atti di cui al comma 3, in caso di esito negativo del controllo delle strutture regionali competenti.

9. Entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, è approvato un regolamento che contiene in particolare:

a) le direttive tecniche per le verifiche di pericolosità del territorio sotto il profilo geologico, idraulico e sismico, la fattibilità delle previsioni e per la valutazione degli effetti locali e di sito in relazione all'obiettivo della riduzione dei rischi idraulico, idrogeologico e sismico;

b) il procedimento per il deposito delle indagini geologiche presso le strutture regionali competenti;

c) le modalità del controllo delle verifiche delle condizioni di pericolosità idrogeologica, idraulica e sismica e delle misure di mitigazione da parte delle strutture regionali competenti, individuando gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica del territorio le cui indagini siano da assoggettare a controllo obbligatorio oppure a controllo a campione.

Art. 105 - Aree non pianificate

1. Le aree non pianificate sono quelle prive di disciplina pianificatoria operativa, comprese quelle di cui all'articolo 95, commi 9, 10 e 11, qualora il piano operativo sia privo di specifica disciplina di gestione operante in caso di decadenza delle relative previsioni. Tale disciplina non può prevedere interventi comportanti

l'utilizzo di quantità edificabili prelevate dai dimensionamenti del piano strutturale di cui all'articolo 92, comma 4, lettera c).

2. Nelle aree non pianificate di cui al comma 1, in assenza della specifica disciplina di gestione, sono consentiti esclusivamente gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di restauro e di risanamento conservativo senza mutamento delle destinazioni d'uso.

3. Sono fatte salve le norme a tutela del suolo, dell'ambiente, dell'igiene, della sicurezza, del patrimonio storico, artistico e culturale.

Art. 106 - Regolamenti edilizi

1. I regolamenti edilizi comunali dettano norme in tema di modalità costruttive, decoro pubblico, igiene, sicurezza e vigilanza.

2. Le norme dei regolamenti edilizi comunali non possono in alcun caso costituire variante agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica.

3. La Giunta regionale con deliberazione, nelle materie di cui al comma 1, approva un regolamento edilizio tipo con valenza di linee guida.

CAPO II

- Finalità, contenuti e procedure di approvazione dei piani attuativi e del progetto unitario convenzionato

SEZIONE I

- Norme comuni per i piani attuativi

Art. 107 - Piani attuativi

1. I piani attuativi, comunque denominati, costituiscono strumenti di pianificazione urbanistica di dettaglio in attuazione del piano operativo.

2. L'atto di approvazione del piano attuativo individua le disposizioni legislative di riferimento e i beni soggetti ad espropriazione secondo le procedure e le modalità di cui al d.p.r. 327/2001 e alla legge regionale 18 febbraio 2005, n. 30 (Disposizioni in materia di espropriazione per pubblica utilità).

3. Le varianti al piano strutturale o al piano operativo, correlate a previsioni soggette a pianificazione attuativa, possono essere adottate e approvate contestualmente al relativo piano attuativo.

4. Sono comunque soggetti a piano attuativo:

a) gli eventuali crediti edilizi riferibili alla compensazione urbanistica di cui all'articolo 101;

b) gli interventi di ristrutturazione urbanistica di cui all'articolo 134, comma 1, lettera f);

c) gli interventi di ristrutturazione urbanistica con perdita di destinazione d'uso agricola.

Art. 108 - Consorzi per la realizzazione dei piani attuativi

1. Per la realizzazione degli interventi dei piani attuativi di cui all'articolo 107 per i quali è ammessa l'iniziativa privata, i proprietari rappresentanti la maggioranza assoluta del valore dei beni ricompresi nel relativo perimetro, calcolata in base all'imponibile catastale, previo invito degli altri proprietari, hanno titolo a costituire il consorzio per la presentazione al comune della proposta di piano attuativo, comprensiva dello schema di convenzione relativo alla realizzazione dell'intervento. Il comune informa tempestivamente i proprietari non aderenti al consorzio della presentazione della proposta, ai fini dell'eventuale sottoscrizione della medesima previa adesione al consorzio.

2. Successivamente all'approvazione del piano attuativo, il comune invita i proprietari non aderenti al consorzio di cui al comma 1, a dare attuazione alle indicazioni del piano mediante l'adesione alla convenzione, assegnando un termine non inferiore a sessanta giorni. Decorso inutilmente il termine assegnato, il comune procede a diffidare i proprietari non aderenti al consorzio, assegnando un ulteriore termine non inferiore a trenta giorni. Il procedimento si conclude entro il termine massimo di centottanta giorni dall'approvazione del piano attuativo.

3. Decorso senza esito il termine di cui al comma 2, gli immobili dei proprietari che non hanno sottoscritto la convenzione rientrano tra i beni soggetti all'espropriazione di cui all'articolo 107, comma 2. Le somme necessarie per l'espropriazione sono a carico dei soggetti che hanno sottoscritto la convenzione.

Art. 109 - Contenuto dei piani attuativi

1. I piani attuativi contengono:

- a) l'individuazione progettuale di massima delle opere d'urbanizzazione primaria e secondaria;
- b) l'assetto planivolumetrico complessivo dell'area di intervento con specifiche indicazioni relative ai prospetti lungo le strade e piazze;
- c) la localizzazione degli spazi riservati ad opere o impianti di interesse pubblico, ivi compresa la localizzazione delle aree necessarie per integrare la funzionalità delle medesime opere;
- d) l'individuazione degli edifici o parti di essi oggetto di recupero e riuso, con l'indicazione delle specifiche categorie di intervento ammesse, nonché l'indicazione delle tipologie edilizie per i nuovi fabbricati derivanti da interventi di nuova edificazione o da demolizione e ricostruzione;
- e) l'eventuale suddivisione del piano in più unità di intervento tra loro funzionalmente coordinate;
- f) il dettaglio, mediante l'indicazione dei relativi dati catastali, delle eventuali proprietà da espropriare o da vincolare secondo le procedure e modalità previste dalle leggi statali e dall'articolo 108;
- g) ogni altro elemento utile a definire adeguatamente gli interventi previsti ed il loro inserimento nel contesto di riferimento, con particolare riguardo alle connessioni ciclopedonali ed ecologiche, al tessuto urbano o al margine con il territorio rurale;
- h) lo schema di convenzione atta a regolare gli interventi previsti dal piano attuativo e le correlate opere ed interventi di interesse pubblico.

2. Il piano attuativo è inoltre corredato:

- a) dalla ricognizione ed eventuale integrazione, ove necessaria, del quadro conoscitivo di riferimento;
- b) dalla normativa tecnica di attuazione;
- c) dalle disposizioni relative alla perequazione urbanistica di cui all'articolo 100 o alle forme di compensazione urbanistica di cui all'articolo 101, ove previste dal piano operativo;

d) dalla relazione illustrativa che dà compiutamente conto della coerenza esterna ed interna e che motiva i contenuti del piano con riferimento agli aspetti paesaggistici e socio-economici rilevanti per l'uso del territorio;

e) da una relazione di fattibilità.

3. L'attuazione degli interventi previsti nelle convenzioni di cui al comma 1, lettera h), può avvenire per stralci funzionali e per fasi e tempi distinti. In tal caso, per ogni stralcio funzionale nella convenzione sono quantificati gli oneri di urbanizzazione o le opere di urbanizzazione da realizzare e le relative garanzie purché l'attuazione parziale sia coerente con l'intera area oggetto d'intervento.

4. Il contenuto dei piani regolatori portuali è disciplinato dall'articolo 86, comma 3, e dal regolamento regionale di cui all'articolo 87, comma 4.

Art. 110 - Validità dei piani attuativi

1. Contestualmente all'atto di approvazione, il comune fissa il termine, non superiore a dieci anni, entro il quale il piano attuativo è realizzato ed i termini entro i quali sono operate le eventuali espropriazioni ai sensi dell'articolo 108.

2. L'approvazione del piano costituisce dichiarazione di pubblica utilità delle opere od impianti di interesse pubblico dallo stesso individuate.

3. Decorso il termine di cui al comma 1, il piano diventa inefficace per la parte non ancora attuata.

4. Nel caso di cui al comma 3, permane l'obbligo di osservare, nella costruzione di nuovi edifici e nella modificazione di quelli esistenti, gli allineamenti e le prescrizioni di zona stabiliti dal piano attuativo. Sono fatti salvi eventuali adempimenti da assolvere entro i termini stabiliti dalla convenzione per il completamento degli interventi previsti dal piano attuativo.

Art. 111 - Approvazione dei piani attuativi

1. Il piano attuativo conforme alle previsioni dei piani operativi è approvato con le procedure di cui al presente articolo.

2. Con riferimento al piano attuativo di iniziativa privata conforme alle previsioni del piano operativo, entro sessanta giorni dal ricevimento della proposta, o dal

completamento della documentazione necessaria, sono comunicati al proponente i tempi previsti per l'adozione del piano.

3. Dopo l'adozione da parte del comune, il piano attuativo è trasmesso alla provincia o alla città metropolitana, è depositato per trenta giorni dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul BURT ed è reso accessibile anche sul sito istituzionale del comune. Entro e non oltre tale termine, chiunque può prenderne visione e presentare osservazioni.

4. Decorso il termine di cui al comma 3, il comune approva il piano attuativo motivando le determinazioni assunte in relazione alle osservazioni presentate e lo trasmette alla provincia o alla città metropolitana.

5. Il piano attuativo è efficace dalla pubblicazione dell'avviso di approvazione sul BURT ed è reso accessibile anche sul sito istituzionale del comune. Qualora non siano pervenute osservazioni, il piano diventa efficace a seguito della pubblicazione sul BURT dell'avviso che ne dà atto.

6. Il piano regolatore portuale dei porti regionali è trasmesso dopo l'adozione anche alla Regione ed è approvato previo parere positivo di idoneità tecnica di cui all'articolo 86, comma 4. Il piano approvato è trasmesso alla Regione.

Art. 112 - Particolari varianti ai piani attuativi

1. Il comune procede con un unico atto all'approvazione delle varianti ai piani attuativi nel caso in cui esse non comportino aumento della superficie utile lorda né dei volumi degli edifici, non modifichino il perimetro del piano e non comportino riduzione complessiva degli standard previsti nei piani attuativi oggetto di variante. Le altezze possono essere modificate laddove non superino quelle previste dal piano operativo. Qualora il piano operativo non preveda altezze massime la disposizione di cui al presente comma non si applica.

2. Qualora la variante abbia ad oggetto beni soggetti alla tutela paesaggistica ai sensi del Codice, l'atto di approvazione è corredato da idonea documentazione attestante il rispetto della disciplina del piano paesaggistico.

SEZIONE II

- Piani attuativi dei bacini estrattivi delle Alpi Apuane

Art. 113 - Piani attuativi dei bacini estrattivi delle Alpi Apuane

1. All'interno dei bacini estrattivi delle Alpi Apuane, come identificati dal piano paesaggistico regionale, le nuove attività estrattive sono subordinate all'approvazione di un piano attuativo, di iniziativa pubblica o privata, riferito all'intera estensione di ciascun bacino estrattivo. In assenza del piano attuativo a scala di bacino estrattivo non è ammessa l'apertura di nuove attività estrattive né la riattivazione di cave dismesse.

2. Il piano attuativo di cui al comma 1, elaborato nel rispetto delle prescrizioni del piano paesaggistico regionale e degli obiettivi di qualità paesaggistica dallo stesso definiti per ciascun bacino estrattivo, individua le quantità sostenibili e le relative localizzazioni nel rispetto della pianificazione regionale in materia di cave e delle previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale. Il piano attuativo individua inoltre le cave e le discariche di cava, quali i ravaneti, destinate esclusivamente ad interventi di riqualificazione paesaggistica.

3. La presentazione di piani attuativi di bacino estrattivo è consentita anche in assenza di espressa previsione degli strumenti comunali di pianificazione urbanistica.

4. Per l'adozione e l'approvazione dei piani attuativi di bacino estrattivo si applica l'articolo 114.

Art. 114 - Procedimento per l'approvazione dei piani attuativi dei bacini estrattivi delle Alpi Apuane

1. Il piano attuativo relativo ai bacini estrattivi delle Alpi Apuane di cui all'articolo 113, è approvato secondo il procedimento di cui al presente articolo.

2. Il responsabile del procedimento allega agli atti da adottare una relazione che dà motivatamente atto della conformità del piano attuativo con le previsioni e prescrizioni del PIT, della coerenza con il piano strutturale, nonché, salvo quanto specificato all'articolo 113, comma 3, della conformità al piano operativo.

3. Il comune adotta il piano attuativo e provvede alla pubblicazione dell'avviso di adozione sul BURT, dandone comunicazione alla provincia e alla Regione.

4. Il piano attuativo riferito a bacini estrattivi che interessano i beni paesaggistici di cui all'articolo 134 del Codice, sono trasmessi alla Regione, entro dieci giorni dalla pubblicazione sul BURT del relativo avviso di adozione. La Regione, entro trenta giorni dall'avvenuta trasmissione del piano, provvede ad indire una conferenza di servizi con la partecipazione di tutti gli altri enti territoriali

interessati, invitando a partecipare anche i competenti uffici del Ministero per i beni e le attività culturali, allo scopo di verificare in via preliminare il rispetto della disciplina dei beni paesaggistici. Il procedimento si conclude entro trenta giorni dallo svolgimento della prima riunione della conferenza di servizi.

5. Decorso il termine di cui al comma 3, oppure il termine di cui al comma 4 se successivo, il comune approva il piano attuativo motivando le determinazioni assunte in relazione alle osservazioni presentate e lo trasmette alla provincia e alla Regione.

6. Il piano attuativo è efficace ed è reso accessibile anche sul sito istituzionale del comune. Qualora non siano pervenute osservazioni, il piano diventa efficace a seguito della pubblicazione sul BURT dell'avviso che ne dà atto.

7. Ove riferito ad un bacino estrattivo intercomunale il piano attuativo è adottato da tutti i comuni competenti per territorio ed acquista efficacia solo a far data dalla pubblicazione sul BURT dell'avviso di intervenuta approvazione del piano attuativo da parte di ciascun comune. Qualora non sia approvato da uno o più comuni il piano attuativo non acquista efficacia per i rispettivi territori.

SEZIONE III

- Piani attuativi particolari

Art. 115 - Piani di lottizzazione

1. Nei piani di lottizzazione, la convenzione fra comune e proprietari, da trascriversi a cura di questi ultimi, contiene:

a) la cessione gratuita, entro termini prestabiliti, delle aree necessarie per le opere di urbanizzazione primaria, nonché la cessione gratuita delle aree necessarie per le opere di urbanizzazione secondaria nei limiti di cui alla lettera b);

b) l'assunzione, a carico dei proprietari, degli oneri relativi alle opere di urbanizzazione primaria e di una quota parte delle opere di urbanizzazione secondaria relative alla lottizzazione o di quelle opere che siano necessarie per allacciare la zona ai pubblici servizi. La quota è determinata in proporzione all'entità e alle caratteristiche degli insediamenti delle lottizzazioni;

c) i termini, non superiori ai dieci anni, entro i quali deve essere ultimata l'esecuzione delle opere;

d) congrue garanzie finanziarie per l'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione.

L'efficacia dei titoli abilitativi all'edificazione, nell'ambito dei singoli lotti, è subordinata alla presenza o all'impegno alla contemporanea esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria, relativi all'intero piano.

Art. 116 - Piani particolareggiati

1. Il comune può dare attuazione alle previsioni di trasformazione del piano operativo, di cui all'articolo 95, comma 3, lettera a) e b), mediante l'approvazione di piani particolareggiati di iniziativa pubblica, aventi i contenuti di cui all'articolo 109.

2. L'approvazione dei piani particolareggiati equivale a dichiarazione di pubblica utilità delle opere in essi previste.

Art. 117 - Piani per l'edilizia economica e popolare

1. I comuni possono dotarsi di un piano per la realizzazione di alloggi a carattere economico o popolare nonché delle relative opere di urbanizzazione, ai sensi della legge 18 aprile 1962, n. 167 (Disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica e popolare).

2. L'estensione delle zone da includere nei piani è determinata in relazione alle esigenze dell'edilizia economica e popolare per un decennio, in misura massima del 70 per cento di quella necessaria a soddisfare il fabbisogno complessivo di edilizia abitativa nel periodo considerato.

3. Le aree da includere nei piani sono scelte tra le aree destinate ad edilizia residenziale nei piani operativi.

4. L'approvazione dei piani equivale a dichiarazione di indifferibilità ed urgenza delle opere in esso previste.

Art. 118 - Piani per gli insediamenti produttivi

1. I comuni possono formare un piano delle aree da destinare a insediamenti industriali, artigianali, commerciali e turistici ai sensi dell'articolo 27 della legge 22 ottobre 1971, n. 865 (Programmi e coordinamento dell'edilizia residenziale pubblica; norme sull'espropriazione per pubblica utilità; modifiche ed integrazioni

alla legge 17 agosto 1942, n. 1150 ; legge 18 aprile 1962, n. 167 ; legge 29 settembre 1964, n. 847). In tal caso, con riferimento agli insediamenti commerciali, il piano costituisce attuazione delle prescrizioni contenute nella disciplina di cui all'articolo 88, comma 7, lettera h).

2. Le aree da comprendere nel piano di cui al comma 1, sono individuate nell'ambito delle zone destinate a insediamenti produttivi dai piani operativi.

3. Il comune espropria le aree di cui al comma 1, con le modalità e procedure di cui all'articolo 108.

4. La concessione del diritto di superficie ha una durata non inferiore a sessanta anni e non superiore a novantanove anni, salvo nel caso in cui sia effettuata a favore di enti pubblici per la realizzazione di impianti e servizi pubblici occorrenti nella zona delimitata dal piano, per i quali è a tempo indeterminato.

5. Contestualmente all'atto della costituzione del diritto di superficie oppure all'atto di cessione della proprietà dell'area, tra il comune e il superficiario oppure il proprietario, è stipulata una convenzione con la quale sono stabiliti gli oneri a carico del superficiario o dell'acquirente e le sanzioni in caso di inosservanza.

6. L'approvazione dei piani equivale a dichiarazione di indifferibilità ed urgenza delle opere in esso previste.

Art. 119 - Piani di recupero del patrimonio edilizio

1. I piani di recupero del patrimonio edilizio possono essere di iniziativa pubblica o privata.

2. I piani di cui al comma 1, attuano il recupero degli immobili, dei complessi edilizi, degli isolati e delle aree ricadenti all'interno del perimetro delle zone connotate da condizioni di degrado espressamente individuate dal piano operativo nel rispetto delle indicazioni del piano strutturale. Le previsioni dei piani di recupero sono finalizzate alla conservazione, alla riqualificazione, anche mediante ricostruzione ove necessario, alla ricostruzione e alla migliore utilizzazione del patrimonio stesso, e possono attuarsi anche attraverso interventi di completamento, di ristrutturazione edilizia, di sostituzione edilizia o di ristrutturazione urbanistica.

3. Per la loro attuazione, i piani di recupero individuano unità minime di intervento, costituite dall'insieme degli edifici e delle correlate aree libere sulle quali i piani stessi intervengono in modo unitario e contestuale.

4. Oltre ai contenuti di cui all'articolo 109, i piani di recupero comprendono la disciplina tecnica per il recupero degli immobili, dei complessi edilizi, degli isolati e delle aree di cui al comma 2.

Art. 120 - Programmi complessi di riqualificazione insediativa

1. I programmi complessi di riqualificazione insediativa costituiscono strumenti di programmazione attuativa assimilati a piani attuativi. Essi sono finalizzati al recupero e alla riqualificazione degli insediamenti esistenti anche attraverso interventi di nuova edificazione. Tali programmi, puntando sulle qualità delle prestazioni del sistema insediativo, si caratterizzano per una pluralità di funzioni, di tipologie d'intervento e di operatori, con il coinvolgimento di risorse pubbliche e private.

2. I programmi complessi di riqualificazione insediativa sono localizzati all'interno delle zone di cui all'articolo 95, comma 2, lettera f),

3. I programmi di riqualificazione insediativa ricomprendono in particolare:

a) programmi integrati di intervento di cui all'articolo 16 della legge 17 febbraio 1992, n. 179 (Norme per l'edilizia residenziale pubblica);

b) programmi di recupero urbano di cui all'articolo 11 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 398 (Disposizioni per l'accelerazione degli investimenti a sostegno dell'occupazione e per la semplificazione dei procedimenti in materia edilizia), convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 493 ;

c) ogni altro programma di riqualificazione insediativa comunque denominato, individuato ai sensi della legge statale.

4. I programmi complessi di riqualificazione insediativa contengono:

a) uno studio di fattibilità degli interventi, con particolare riferimento ai tempi di cantierabilità;

b) il progetto preliminare degli interventi pubblici e privati che il soggetto proponente, diverso dall'amministrazione comunale, si dichiara disposto a realizzare;

c) la valutazione degli effetti attesi sui sistemi insediativo, ambientale, paesaggistico, della mobilità, sociale ed economico che la realizzazione degli interventi proposti comporta;

d) i termini di inizio ed ultimazione dei lavori nonché l'individuazione dei beni soggetti ad espropriazione ai sensi dell'articolo 108.

SEZIONE IV

- Progetto unitario convenzionato

Art. 121 - Progetto unitario convenzionato

1. Nelle aree già dotate di opere di urbanizzazione primaria, le previsioni che, pur non presentando caratteri di complessità e rilevanza tali da richiedere la formazione di un piano attuativo, richiedono comunque un adeguato coordinamento della progettazione e la previa sottoscrizione di una convenzione finalizzata a disciplinare opere o benefici pubblici correlati all'intervento, sono assoggettate dal piano operativo a progetto unitario convenzionato.

2. Il progetto unitario convenzionato è corredato da:

a) la relazione illustrativa che dà compiutamente conto della coerenza esterna ed interna delle scelte progettuali;

b) l'individuazione progettuale di massima delle eventuali opere d'urbanizzazione integrative correlate all'intervento;

c) l'assetto planivolumetrico complessivo dell'area di intervento, comprensivo dell'indicazione delle masse, delle altezze e dei prospetti delle costruzioni esistenti e di progetto;

d) la localizzazione degli eventuali spazi riservati ad opere od impianti di interesse pubblico;

e) la normativa tecnica di attuazione, ove necessaria;

f) ogni altro elemento utile a definire adeguatamente gli interventi previsti ed il loro inserimento nel contesto di riferimento.

3. La convenzione specifica gli obblighi, funzionali al soddisfacimento di un interesse pubblico, che il soggetto attuatore si assume ai fini di poter conseguire il rilascio del titolo edilizio, il quale resta la fonte di regolamento degli interessi. Possono costituire, tra l'altro, oggetto della convenzione:

a) la cessione di aree anche al fine dell'utilizzo di facoltà edificatorie;

b) la realizzazione di opere di urbanizzazione fermo restando quanto previsto dall'articolo 32, comma 1, lettera g), del d.lgs. 163/2006 ;

c) la realizzazione di interventi di edilizia residenziale sociale.

4. La convenzione può prevedere modalità di attuazione per stralci funzionali, cui si collegano gli oneri e le opere di urbanizzazione da eseguire e le relative garanzie, purché l'attuazione parziale sia coerente con l'intera area oggetto d'intervento.

5. Il comune approva il progetto unitario convenzionato ed il relativo schema di convenzione mediante un unico atto.

6. Il termine di validità del progetto unitario convenzionato può essere modulato in relazione agli stralci funzionali previsti dalla convenzione.

CAPO III

- Disposizioni volte ad incentivare la razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente e per la rigenerazione delle aree urbane degradate

SEZIONE I

- Finalità, definizioni, interventi e disposizioni procedurali

Art. 122 - Finalità e ambito di applicazione delle disposizioni per la rigenerazione delle aree urbane degradate

1. Il presente capo disciplina gli interventi volti ad incentivare la razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente e a promuovere ed agevolare la rigenerazione delle aree urbane degradate, in attuazione dell'articolo 5, comma 9, del decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70 (Semestre Europeo – Prime disposizioni urgenti per l'economia), convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2011, n. 106, con le seguenti finalità:

a) favorire il riuso delle aree già urbanizzate per evitare ulteriore consumo di suolo e rendere attrattiva la trasformazione delle stesse;

b) favorire la densificazione delle aree urbane per la migliore sostenibilità economica dei sistemi di mobilità collettiva;

c) mantenere e incrementare l'attrattività dei contesti urbani in ragione della pluralità delle funzioni presenti;

d) garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria e l'innovazione delle opere di urbanizzazione e delle dotazioni collettive;

e) favorire, anche con procedure di partecipazione civica, la verifica dell'utilità collettiva degli interventi di rigenerazione urbana di cui all'articolo 125.

2. Il presente capo si applica ad edifici ed aree connotati da presenza di degrado urbanistico o socio-economico, ai sensi dell'articolo 123, inseriti nel perimetro del territorio urbanizzato, ivi comprese le aree interessate dalla presenza di beni individuati ai sensi degli articoli 136 e 142 del Codice.

3. Sono in ogni caso esclusi:

a) gli edifici eseguiti in assenza di titolo abilitativo edilizio o in totale difformità o con variazioni essenziali rispetto allo stesso, ad esclusione di quelli per i quali siano stati rilasciati titoli in sanatoria;

b) gli edifici e i tessuti urbanistici riconosciuti di pregio per il loro valore storico, architettonico, tipologico e culturale dagli atti di governo del territorio;

c) gli edifici situati in aree soggette a vincoli di inedificabilità assoluta come definite dall'articolo 33 della legge 28 febbraio 1985, n. 47 (Norme in materia di controllo dell'attività urbanistico-edilizia, sanzioni, recupero e sanatoria delle opere edilizie) o dagli strumenti di pianificazione territoriale;

d) gli edifici ricadenti in aree a pericolosità geologica o idraulica in cui i piani di bacino e i piani di assetto idrogeologico non ammettono la realizzazione di interventi di ampliamento;

e) gli edifici vincolati quali immobili di interesse storico sensi della parte II del Codice.

4. Per gli interventi di cui al presente capo, resta fermo il rispetto degli standard urbanistici, di tutte le normative di settore aventi incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia e, in particolare, delle norme antisismiche, di sicurezza, antincendio, igienico-sanitarie, di quelle relative alla efficienza energetica, di quelle relative alla tutela dell'ambiente e dell'ecosistema, nonché delle disposizioni contenute nel Codice.

Art. 123 - Definizioni

1. Ai fini del presente capo, sono stabilite le seguenti definizioni:

a) per aree caratterizzate da degrado urbanistico si intendono le aree con presenza di un patrimonio edilizio e connotate da un impianto urbano di scarsa qualità sotto il profilo architettonico e morfotipologico, associata alla carenza di attrezzature e servizi, alla carenza e al degrado degli spazi pubblici e delle aree libere, nonché le aree caratterizzate da attrezzature ed infrastrutture dismesse;

b) per aree caratterizzate da degrado socio-economico si intendono le aree connotate da condizioni di abbandono, di sottoutilizzazione o sovraffollamento degli immobili, o comunque di impropria o parziale utilizzazione degli stessi, o con presenza di strutture non compatibili, dal punto di vista morfologico, paesaggistico, ambientale o funzionale, con il contesto urbano di riferimento.

Art. 124 - Interventi sugli edifici a destinazione d'uso industriale o artigianale

1. Al fine di incentivare interventi di riutilizzo e recupero degli edifici a destinazione d'uso industriale o artigianale e di ridurre il consumo di suolo, sugli edifici a destinazione d'uso industriale o artigianale, ricadenti in aree con destinazione d'uso produttiva, sono ammessi interventi di addizione volumetrica e di sostituzione edilizia per i quali i comuni stabiliscono incrementi massimi della superficie utile lorda a titolo di premialità. Tali incrementi assicurano il rispetto dell'articolo 41 sexies della legge 17 agosto 1942, n. 1150 (Legge urbanistica). In ogni caso l'edificazione complessiva garantisce un adeguato rapporto tra le superfici coperte e gli spazi liberi nel lotto di pertinenza.

2. Gli interventi di cui al comma 1, sono effettuati nel rispetto delle normative che assicurano la tutela dell'ambiente e del paesaggio, la qualità e la sostenibilità dell'edilizia. Fermo restando il rispetto della normativa in tema di efficienza energetica, tali interventi garantiscono almeno il rispetto dei parametri di cui all'allegato 3 del decreto legislativo 3 marzo 2011 n. 28 (Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE).

3. Gli incrementi di cui al comma 1, sono aumentati e modulati in ragione del raggiungimento dei requisiti definiti per le aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA) di cui all'articolo 18 della legge regionale 1 dicembre 1998, n. 87 (Attribuzione agli enti locali e disciplina generale delle funzioni e dei compiti amministrativi in materia di artigianato, industria, fiere e mercati, commercio, turismo, sport, internazionalizzazione delle imprese e camere di commercio,

industria, artigianato e agricoltura, conferiti alla Regione dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112).

4. Con il regolamento di cui all'articolo 18 della l.r. 87/1998 , sono determinati gli incrementi delle premialità di cui al comma 3.

5. Nel caso in cui gli interventi richiedano il trasferimento in area APEA già esistente, il progetto di rilocalizzazione dell'edificio contiene il progetto di sistemazione delle aree liberate dalla demolizione e l'eventuale progetto di bonifica delle medesime aree. Il soggetto attuatore si impegna a rendere utilizzabili tali aree per finalità di interesse collettivo, privilegiando attività produttive e di servizio e la realizzazione di connessioni ecologiche.

Art. 125 - Interventi di rigenerazione urbana

1. La Regione promuove gli interventi di rigenerazione urbana quale alternativa strategica al nuovo consumo di suolo. Concorrono alla rigenerazione urbana, nelle fattispecie definite dall'articolo 122, ed individuate dal piano operativo oppure ai sensi del comma 2, gli interventi volti a riqualificare il contesto urbano attraverso un insieme sistematico di opere consistenti in:

- a) riorganizzazione del patrimonio edilizio esistente;
- b) riqualificazione delle aree degradate;
- c) riorganizzazione funzionale delle aree dismesse;
- d) recupero e riqualificazione degli edifici di grandi dimensioni o complessi edilizi dismessi;
- e) riqualificazione delle connessioni con il contesto urbano.

2. I comuni ancorché dotati solo di piano strutturale approvato, in coerenza con i suoi contenuti, possono provvedere all'individuazione delle aree e degli edifici di cui al comma 1, tramite una ricognizione da effettuare con apposito atto. Prima della sua approvazione, l'atto è trasmesso alla Regione, alla provincia o alla città metropolitana, le quali possono fornire un contributo tecnico nei trenta giorni successivi al suo ricevimento. Il comune, in sede di approvazione, motiva espressamente le determinazioni assunte rispetto al suddetto contributo.

3. La previsione del piano operativo o l'atto comunale di ricognizione di cui al comma 2, sono costituiti da:

a) la perimetrazione delle aree, da redigere su cartografie in scala 1:2000;

b) una scheda per ciascuna area avente i seguenti contenuti:

la descrizione dell'area individuata da cui risultino le condizioni di degrado presenti in coerenza con quanto espresso all'articolo 123, comma 1, lettere a) e b);

gli obiettivi di riqualificazione che si intendono conseguire attraverso gli interventi di rigenerazione urbana, in coerenza con le finalità di cui all'articolo 122;

i parametri da rispettare nella progettazione degli interventi con riferimento, tra l'altro, alle altezze massime degli edifici ed al rapporto di copertura dell'area;

gli incrementi ed eventuali ulteriori premialità, da collegare agli interventi proposti in relazione agli obiettivi dichiarati, che non possono comunque superare la misura massima del 35 per cento della superficie utile lorda esistente all'interno dell'area alla data di entrata in vigore della presente legge, o in alternativa, la densità massima esistente nelle aree contigue.

4. Gli obiettivi di riqualificazione contenuti nella scheda ai sensi del comma 3, lettera b), numero 2), prevedono tra l'altro:

a) la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente volta anche a migliorare la relazione con i tessuti urbani circostanti o la ricomposizione dei margini urbani, tenuto conto del necessario rapporto visuale e morfo-tipologico con il tessuto urbano consolidato;

b) il recupero, il miglioramento o il potenziamento delle opere di urbanizzazione, servizi e del verde urbano;

c) la compresenza di funzioni urbane diversificate e complementari;

d) il raggiungimento di un'equilibrata composizione sociale, anche attraverso interventi di edilizia sociale, tenuto conto altresì di quanto stabilito dall'articolo 63;

e) l'efficientamento energetico degli edifici e l'uso integrato di fonti rinnovabili;

f) il miglioramento della sostenibilità ambientale e della biodiversità volto a favorire l'inserimento o il rafforzamento delle reti ecologiche legate alla presenza

di corsi d'acqua o aree naturali residue, a cui possono essere associati percorsi per la mobilità ciclo-pedonale;

g) gli interventi finalizzati a conseguire un migliore allineamento della cortina edilizia in coerenza con l'assetto planimetrico urbano storicizzato e tenuto conto del necessario rapporto visuale con gli elementi espressivi dell'identità dei luoghi;

h) la riqualificazione delle connessioni con gli spazi e servizi pubblici, anche esterni all'area, con particolare attenzione al trasporto collettivo.

Art. 126 - Procedimento per la presentazione delle proposte di interventi di rigenerazione urbana

1. Entro il termine quinquennale di efficacia della disciplina di cui all'articolo 95, comma 1, lettera b), oppure entro cinque anni dalla data di pubblicazione dell'atto di cui all'articolo 125, comma 2, i soggetti aventi titolo possono presentare la manifestazione di interesse anche tramite un soggetto promotore terzo.

2. I piani di intervento sono trasmessi al comune che provvede a darne pubblicità tramite l'albo pretorio e il proprio sito istituzionale per quindici giorni consecutivi. Ai fini della presentazione dei piani di intervento, gli interessati devono rappresentare la proprietà di almeno la maggioranza assoluta del valore dei beni ricompresi nel relativo perimetro, calcolata in base all'imponibile catastale. La proposta di piano di intervento è corredata da:

a) il cronoprogramma degli interventi;

b) l'impegno dei soggetti attuatori alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria ed eventuale cessione delle aree al comune;

c) l'impegno alla sottoscrizione di idonee garanzie fideiussorie in ordine all'attuazione del piano di intervento e circa il rispetto della convenzione medesima;

d) lo schema di convenzione.

3. Nei successivi quindici giorni dalla data di pubblicazione dei piani di intervento presentati, chiunque può prenderne visione e presentare osservazioni.

4. Negli ulteriori quindici giorni successivi alla scadenza del termine di cui al comma 3, i piani di intervento sono presentati e discussi nel corso di un'assemblea

pubblica per assicurarne la conoscenza e per raccogliere i contributi dei cittadini. Nei quindici giorni successivi allo svolgimento dell'assemblea, i cittadini possono presentare osservazioni.

5. Ferme restando le valutazioni ambientali ove previste dalla normativa di riferimento, nel caso di accoglimento della proposta presentata oppure di una di esse, qualora siano presentate più proposte, il comune approva il piano di intervento unitamente al relativo schema di convenzione, motivando in ordine all'accoglimento o al mancato accoglimento delle osservazioni presentate durante il procedimento. L'approvazione costituisce integrazione degli atti di governo del territorio. Nello stesso provvedimento è dato atto, altresì, della coerenza formale e sostanziale tra la scheda di cui all'articolo 125, comma 3, lettera b) ed i contenuti del piano di intervento. Il permesso di costruire è rilasciato previa stipula della relativa convenzione.

6. Gli interventi di rigenerazione urbana di cui al presente articolo non possono comportare la trasformazione del territorio rurale, comunque definito negli strumenti urbanistici comunali, in aree con caratteristiche di zonizzazione urbana, salvo quanto previsto all'articolo 4, comma 4.

7. Qualora nell'area oggetto di interventi di rigenerazione urbana siano presenti destinazioni d'uso produttive, le attività produttive in essere sono mantenute e innovate anche favorendo l'inserimento di nuove attività produttive compatibili con il contesto urbano, attività di terziario avanzato, di servizio alla produzione o di servizio alla persona.

Art. 127 - Misure per l'incentivazione degli interventi di rigenerazione urbana

1. Fermo restando quanto previsto all'articolo 191, comma 14, al fine di favorire gli interventi di rigenerazione urbana, gli incrementi di superficie utile lorda ed in genere le premialità attribuite ai sensi del presente capo, possono superare le quantità massime ammissibili stabilite dai piani operativi. Tali incrementi e premialità sono invece da considerare ai fini del prelievo delle quantità massime ammissibili di cui all'articolo 92, comma 4, lettera c).

2. Le convenzioni accessorie agli interventi di rigenerazione urbana di cui al presente capo possono prevedere l'esecuzione a carico del soggetto attuatore, nel rispetto delle disposizioni di cui al d.lgs. 163/2006 delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria necessarie a scomputo integrale degli oneri di cui all'articolo 184.

Art. 128 - Promozione della riqualificazione urbanistica di aree industriali dismesse

1. La Regione promuove accordi di pianificazione finalizzati alla riqualificazione urbanistica di aree industriali dismesse o parzialmente dismesse, individuate dagli strumenti della programmazione di cui all'articolo 6 della legge regionale 2 agosto 2013, n. 44 (Disposizioni in materia di programmazione regionale).
2. Ai fini di cui al comma 1, la Regione promuove le iniziative necessarie al reperimento delle risorse.

Art. 129 - Promozione delle APEA

1. Ai fini di cui all'articolo 1, comma 1, la Regione promuove la qualificazione degli insediamenti produttivi anche con riferimento agli obiettivi previsti per le APEA ai sensi dell'articolo 18, comma 1, della l.r. 87/1998 .
2. Ai fini di cui al comma 1, la Regione promuove le iniziative necessarie al reperimento delle risorse.

SEZIONE II

- Regolamento di attuazione del titolo V

Art. 130 - Regolamento di attuazione

1. Entro trecentosessantacinque giorni dall'entrata in vigore della presente legge, la Regione approva un regolamento di attuazione delle disposizioni del presente titolo.
2. Il regolamento di cui al comma 1, anche coordinandosi, per quanto necessario, con il regolamento di attuazione di cui all'articolo 38 della l.r. 10/2010 , disciplina anche:
 - a) le analisi che evidenziano la coerenza esterna ed interna delle previsioni dei piani;
 - b) la valutazione degli effetti attesi a livello paesaggistico, territoriale, economico e sociale;
 - c) il monitoraggio di cui all'articolo 15.

TITOLO VI

- Disciplina dell'attività edilizia

CAPO I

- Contenuti e finalità

Art. 131 - Contenuti e finalità

1. Il presente titolo:

- a) individua le trasformazioni urbanistiche ed edilizie soggette a permesso di costruire, e definisce i procedimenti per ottenere il permesso stesso;
- b) individua le opere e gli interventi sottoposti a SCIA e disciplina i relativi adempimenti amministrativi;
- c) individua gli interventi che costituiscono attività edilizia libera;
- d) individua opere, interventi e manufatti privi di rilevanza edilizia;
- e) disciplina i controlli sulle costruzioni soggette a rischio sismico.

2. Il presente titolo è finalizzato all'applicazione dei principi di efficienza e di trasparenza nei procedimenti amministrativi, al soddisfacimento dei bisogni sociali ed al perseguimento contestuale del servizio al singolo cittadino e della tutela degli interessi pubblici e collettivi.

CAPO II

- Disciplina degli atti

Art. 132 - Competenze del SUE e del SUAP

1. Ai sensi dell'articolo 5, comma 1 bis, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia), la gestione dei procedimenti abilitativi inerenti gli interventi di edilizia residenziale e le relative funzioni di controllo competono allo sportello unico per l'edilizia (SUE).

2. Ai sensi dell'articolo 4 del d.p.r. 160/2010 , la gestione dei procedimenti abilitativi inerenti gli interventi di edilizia produttiva compete allo sportello unico per le attività produttive (SUAP).

3. Le disposizioni procedurali di cui al presente capo, si applicano al SUE e al SUAP, di seguito denominati "sportello unico", nell'ambito delle rispettive competenze.

Art. 133 - Tipologia degli atti

1. Sono soggette a permesso di costruire rilasciato dal sportello unico, secondo il procedimento di cui all'articolo 142, le trasformazioni urbanistiche ed edilizie di cui all'articolo 134.

2. Il permesso di costruire è rilasciato in conformità alle previsioni degli strumenti di pianificazione urbanistica comunali, del regolamento edilizio e della normativa di settore avente incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia. Il rilascio del permesso è in ogni caso subordinato alla esistenza delle opere di urbanizzazione primaria o alla previsione da parte del comune della realizzazione delle stesse nel successivo triennio, oppure all'impegno dei privati di procedere all'esecuzione delle medesime contemporaneamente alle costruzioni oggetto del permesso. E' altresì subordinato alla verifica della legittimità dello stato di fatto dell'immobile oggetto dell'intervento.

3. Nel permesso di costruire sono indicati i termini d'inizio e d'ultimazione dei lavori. Il termine per l'inizio dei lavori non può essere superiore ad un anno dalla data di rilascio del permesso e può essere prorogato, con provvedimento motivato, solo per fatti estranei alla volontà del titolare che siano intervenuti a ritardare l'inizio dei lavori. Il termine di ultimazione di cui all'articolo 149, comma 1, entro il quale l'opera deve essere completata, non può essere superiore a tre anni dall'inizio dei lavori e può essere prorogato, con provvedimento motivato, solo per fatti estranei alla volontà del titolare che siano sopravvenuti a ritardare i lavori durante la loro esecuzione. La proroga dei termini per l'inizio e l'ultimazione dei lavori è comunque accordata qualora i lavori non possano essere iniziati o conclusi per cause di forza maggiore non imputabili alla volontà dell'interessato. Un periodo più lungo per l'ultimazione dei lavori può essere concesso esclusivamente in considerazione della mole dell'opera da realizzare o delle sue particolari caratteristiche tecnico-costruttive, oppure quando si tratti di opere pubbliche il cui finanziamento sia previsto in più esercizi finanziari. Qualora i lavori non siano

ultimati nel termine stabilito, il titolare del permesso di costruire deve dotarsi di un nuovo titolo abilitativo concernente la parte non ultimata.

4. L'entrata in vigore di nuove previsioni urbanistiche comporta la decadenza dei permessi di costruire in contrasto con le previsioni stesse, salvo che i relativi lavori siano stati iniziati e siano completati entro il termine di tre anni dalla data di ricevimento della comunicazione d'inizio lavori da parte dello sportello unico.

5. Il permesso di costruire è trasferibile ai successori o aventi causa. Esso è irrevocabile, fatti salvi i casi di decadenza ai sensi della presente legge e l'applicazione delle sanzioni previste nel titolo VII.

6. Sono subordinati a SCIA le opere e gli interventi di cui all'articolo 135, in conformità con le vigenti norme urbanistiche, edilizie e nel rispetto degli adempimenti di cui all'articolo 145.

7. La SCIA dà conto della preventiva verifica della legittimità dello stato di fatto dell'immobile oggetto dell'intervento.

Art. 134 - Trasformazioni urbanistiche ed edilizie soggette a permesso di costruire

1. Costituiscono trasformazioni urbanistiche ed edilizie soggette a permesso di costruire in quanto incidono sulle risorse essenziali del territorio:

a) gli interventi di nuova edificazione, e cioè la realizzazione di nuovi manufatti edilizi fuori terra o interrati, anche ad uso pertinenziale privato, che comportino la trasformazione in via permanente di suolo inedificato, diversi da quelli di cui alle lettere da b) a m), ed agli articoli 135 e 136;

b) l'installazione di manufatti, anche prefabbricati e di strutture di qualsiasi genere, quali roulotte, camper, case mobili, imbarcazioni, che siano utilizzati come abitazioni, ambienti di lavoro, depositi, magazzini e simili, che non siano diretti a soddisfare esigenze meramente temporanee, e salvo che siano installati, con temporaneo ancoraggio al suolo, all'interno di strutture ricettive all'aperto, in conformità alla normativa regionale di settore, per la sosta ed il soggiorno dei turisti;

c) la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria da parte di soggetti diversi dal comune;

d) la realizzazione d'infrastrutture e d'impianti, anche per pubblici servizi, che comporti la trasformazione in via permanente di suolo inedificato;

e) la realizzazione di depositi di merci o di materiali e la realizzazione d'impianti per attività produttive all'aperto, che comporti l'esecuzione di lavori a cui consegua la trasformazione permanente del suolo inedificato;

f) la realizzazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica, cioè quelli rivolti a sostituire l'esistente tessuto urbanistico-edilizio con altro diverso, mediante un insieme sistematico d'interventi edilizi, anche con la modificazione del disegno dei lotti, degli isolati e della rete stradale;

g) le addizioni volumetriche agli edifici esistenti realizzate mediante ampliamento volumetrico all'esterno della sagoma esistente;

h) gli interventi di ristrutturazione edilizia ricostruttiva consistenti in:

1) interventi di demolizione con fedele ricostruzione di edifici esistenti, intendendo per fedele ricostruzione quella realizzata con gli stessi materiali o con materiali analoghi prescritti dagli strumenti comunali di pianificazione urbanistica oppure dal regolamento edilizio, nonché nella stessa collocazione e con lo stesso ingombro planivolumetrico, fatte salve esclusivamente le innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa antisismica;

2) interventi di demolizione e contestuale ricostruzione, comunque configurata, di edifici esistenti, purché non comportanti incremento di volume, calcolato nel rispetto degli strumenti comunali di pianificazione urbanistica e del regolamento edilizio, fatte salve esclusivamente le innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa antisismica;

3) interventi di demolizione e ricostruzione di cui al punto 2, eseguiti su immobili sottoposti ai vincoli di cui al Codice, nel rispetto della sagoma dell'edificio preesistente;

4) ripristino di edifici, o parti di essi, crollati o demoliti, previo accertamento della originaria consistenza e configurazione, attraverso interventi di ricostruzione diversi da quelli di cui alla lettera i).

i) il ripristino di edifici, o parti di essi, crollati o demoliti, previo accertamento della originaria consistenza e configurazione, attraverso interventi di ricostruzione

comportanti modifiche della sagoma originaria, laddove si tratti di immobili sottoposti ai vincoli di cui al Codice;

l) gli interventi di sostituzione edilizia, intesi come demolizione e ricostruzione di edifici esistenti, eseguiti con contestuale incremento di volume, calcolato nel rispetto e nei limiti di quanto espressamente previsto dagli strumenti comunali di pianificazione urbanistica e dal regolamento edilizio, con diversa sagoma, articolazione, collocazione e destinazione d'uso, a condizione che non si determini modificazione del disegno dei lotti, degli isolati e della rete stradale e che non si renda necessario alcun intervento di adeguamento delle opere di urbanizzazione. Ove riguardanti immobili sottoposti ai vincoli di cui al Codice, gli interventi di demolizione e ricostruzione di cui alla lettera h), punto 2, comportanti modifiche alla sagoma preesistente, costituiscono interventi di sostituzione edilizia ancorché eseguiti senza contestuale incremento di volume;

m) le piscine nonché gli impianti sportivi incidenti sulle risorse essenziali del territorio.

2. In alternativa al permesso di costruire, possono essere realizzati mediante SCIA gli interventi di cui al comma 1, lettere g) ed h), ove non ricadenti all'interno delle zone omogenee "A" di cui al d.m. 1444/1968 o ad esse assimilate dagli strumenti comunali di pianificazione urbanistica, restando comunque ferme le sanzioni penali previste dal d.p.r. 380/2001 .

3. Per le opere pubbliche dei comuni, l'atto comunale, con il quale il progetto esecutivo è approvato o l'opera autorizzata secondo le modalità previste dal d.lgs 163/2006 , ha i medesimi effetti del permesso di costruire. In sede di approvazione del progetto si dà atto della sua conformità alle prescrizioni urbanistiche ed edilizie, dell'acquisizione dei necessari pareri e nulla osta o atti di assenso comunque denominati ai sensi della legislazione vigente, della conformità alle norme di sicurezza, sanitarie, ambientali e paesaggistiche.

4. Sono soggette a permesso di costruire le varianti in corso d'opera diverse da quelle di cui all'articolo 135, comma 3, e articolo 143.

Art. 135 - Opere ed interventi soggetti a SCIA

1. Sono soggetti a SCIA:

a) le opere di reinterro e scavo non connesse all'attività edilizia o alla conduzione dei fondi agricoli e che non riguardano la coltivazione di cave e torbiere;

b) fermo restando quanto previsto dall'articolo 136, comma 2, lettera g), i mutamenti di destinazione d'uso degli immobili, edifici ed aree, eseguiti in assenza di opere edilizie, nei casi individuati dalla disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni di cui all'articolo 98;

c) le demolizioni di edifici o di manufatti non contestuali alla ricostruzione o ad interventi di nuova edificazione;

d) le occupazioni di suolo per esposizione o deposito di merci o materiali che non comportino trasformazione permanente del suolo stesso;

e) fermo restando quanto previsto dall'articolo 136, ogni altra trasformazione attuata per mezzo di opere edilizie che, in base alla presente legge, non sia soggetta a permesso di costruire.

2. Sono inoltre soggetti a SCIA:

a) gli interventi necessari al superamento delle barriere architettoniche e all'adeguamento degli immobili per le esigenze dei disabili, anche se comportano aumento dei volumi esistenti oppure deroga agli indici di fabbricabilità, fermo restando quanto stabilito all'articolo 136, comma 1, lettera b);

b) fermo restando quanto previsto dall'articolo 136, comma 2, lettera a), gli interventi di manutenzione straordinaria, ossia le opere e le modifiche necessarie per rinnovare e sostituire parti, anche strutturali, degli edifici, sempre che non alterino la volumetria complessiva e la sagoma degli edifici. Detti interventi non possono comportare mutamenti della destinazione d'uso. Tra gli interventi di cui alla presente lettera, sono ricompresi anche quelli consistenti nel frazionamento o accorpamento delle unità immobiliari con esecuzione di opere anche se comportanti la variazione delle superfici delle singole unità immobiliari nonché del carico urbanistico purché non sia modificata la volumetria complessiva e la sagoma degli edifici e si mantenga l'originaria destinazione d'uso;

c) gli interventi di restauro e di risanamento conservativo, ossia quelli rivolti a conservare l'organismo edilizio e ad assicurare la funzionalità mediante un insieme sistematico di opere che, nel rispetto degli elementi tipologici, formali e strutturali dell'organismo stesso, ne consentano destinazioni d'uso con essi compatibili. Tali interventi comprendono il rinnovo degli elementi costitutivi dell'edificio, l'inserimento degli elementi accessori e degli impianti richiesti dalle esigenze dell'uso, l'eliminazione degli elementi estranei all'organismo edilizio.

Gli interventi di restauro e risanamento conservativo comprendono altresì gli interventi sistematici volti alla conservazione ed all'adeguamento funzionale di edifici ancorché di recente origine, eseguiti nel rispetto degli elementi tipologici, formali e strutturali dell'organismo edilizio.

d) fermo restando quanto previsto dall'articolo 136, comma 2, lettera g), gli interventi di ristrutturazione edilizia conservativa, ossia quelli rivolti a trasformare l'organismo edilizio mediante un insieme sistematico di opere non comportanti la demolizione del medesimo ma che possono comunque portare ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente. Tali interventi comprendono il ripristino o la sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, l'eliminazione, la modifica e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti. Essi comprendono altresì gli interventi di recupero dei sottotetti a fini abitativi eseguiti nel rispetto delle disposizioni di cui alla legge regionale 8 febbraio 2010, n. 5 (Norme per il recupero abitativo dei sottotetti);

e) gli interventi pertinenziali che comportano la realizzazione, all'interno del resede di riferimento o in aderenza all'edificio principale, di un volume aggiuntivo non superiore al 20 per cento del volume dell'edificio medesimo, calcolato nel rispetto degli strumenti comunali di pianificazione urbanistica e del regolamento edilizio, compresa la demolizione di volumi secondari facenti parte di un medesimo organismo edilizio e la loro ricostruzione, ancorché in diversa collocazione, all'interno del resede di riferimento. Tali interventi comprendono anche la realizzazione di volumi tecnici sulla copertura dell'edificio principale;

f) l'installazione delle serre e dei manufatti aziendali di cui all'articolo 70, comma 3, lettera a);

g) l'installazione dei manufatti per l'attività agricola amatoriale di cui all'articolo 78;

h) l'installazione di manufatti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 34, comma 6 quater, della l.r. 3/1994, negli appostamenti fissi per l'attività venatoria autorizzati dalla provincia ai sensi della medesima legge regionale;

i) le opere individuate dal piano antincendi boschivi di cui all'articolo 74 della l.r. 39/2000 ove non riconducibili alle fattispecie di cui all'articolo 136.

3. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 143, sono altresì realizzabili mediante SCIA, previa sospensione dei lavori, le varianti in corso d'opera ai

permessi di costruire aventi ad oggetto le opere e gli interventi di cui ai commi 1 e 2, che risultino conformi alle prescrizioni contenute nel permesso di costruire.

4. Le opere e gli interventi di cui al presente articolo sono subordinati alla preventiva acquisizione degli atti di assenso comunque denominati, qualora dovuti, rilasciati dalle competenti autorità ed in particolare qualora:

a) l'esecuzione delle opere interessi beni tutelati ai sensi del Codice;

b) gli immobili interessati siano assoggettati alla disciplina di cui alla legge 6 dicembre 1991, n. 394 (Legge quadro sulle aree protette);

c) gli immobili interessati siano assoggettati a disposizioni immediatamente operative dei piani aventi la valenza di cui all'articolo 143 del Codice, alle prescrizioni oppure alle misure di salvaguardia dei piani di bacino di cui alla parte III, titolo II del d.lgs. 152/2006 .

5. In alternativa alla SCIA, può essere richiesto il permesso di costruire per gli interventi di cui al comma 2, lettere c), d) ed e).

Art. 136 - Attività edilizia libera

1. Fatte salve le disposizioni del PIT, dei piani strutturali, dei piani operativi e dei regolamenti edilizi, e comunque nel rispetto delle altre normative di settore aventi incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia e, in particolare, delle norme antisismiche, di sicurezza, antincendio, igienico sanitarie, di quelle relative all'efficienza energetica, nonché delle disposizioni di cui al Codice, i seguenti interventi sono eseguiti senza titolo abilitativo:

a) gli interventi di manutenzione ordinaria;

b) fermo restando quanto previsto all'articolo 135, comma 2, lettera a), gli interventi volti all'eliminazione di barriere architettoniche che non comportino la realizzazione di rampe o di ascensori esterni, oppure di manufatti che alterino la sagoma dell'edificio;

c) le opere temporanee per attività di ricerca nel sottosuolo che abbiano carattere geognostico, ad esclusione di attività di ricerca di idrocarburi, e che siano eseguite in aree esterne al centro edificato;

d) i movimenti di terra strettamente pertinenti all'esercizio dell'attività agricola e pratiche agro-silvopastorali, compresi gli interventi su impianti idraulici agrari;

e) l'installazione di serre temporanee stagionali, realizzate con strutture in materiale leggero semplicemente ancorate a terra e prive di parti in muratura, funzionali allo svolgimento dell'attività agricola;

f) l'installazione di manufatti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 34, comma 6 bis, della l.r. 3/1994, nel sito in cui la provincia ha autorizzato l'appostamento fisso per l'esercizio dell'attività venatoria. I manufatti devono essere rimossi in assenza della suddetta autorizzazione.

2. Nel rispetto dei medesimi presupposti di cui al comma 1, previa comunicazione, anche per via telematica, dell'inizio dei lavori da parte dell'interessato allo sportello unico, comprensiva dell'identificazione dell'immobile o dell'unità immobiliare oggetto di intervento, i seguenti interventi sono eseguiti senza alcun titolo abilitativo:

a) gli interventi di manutenzione straordinaria di cui all'articolo 135, comma 2, lettera b), compresa l'apertura di porte interne e la modifica di pareti interne, nonché le opere e le modifiche necessarie per realizzare ed integrare i servizi igienico sanitari e tecnologici, o per determinare il frazionamento o l'accorpamento delle unità immobiliari, sempre che tali interventi non riguardino le parti strutturali dell'edificio;

b) la realizzazione di impianti di colture poliennali e di movimenti di terra ai soli fini delle pratiche colturali, per i quali sia necessario acquisire l'autorizzazione ai fini del vincolo idrogeologico di cui all'articolo 42 della l.r. 39/2000 o l'autorizzazione paesaggistica in quanto non rientranti nelle fattispecie previste dall'articolo 149, lettera b), del Codice. La comunicazione è trasmessa unitamente alle relative autorizzazioni;

c) le opere dirette a soddisfare obiettive esigenze contingenti e temporanee e ad essere immediatamente rimosse al cessare della necessità, comunque entro un termine non superiore a novanta giorni;

d) le opere di pavimentazione e di finitura di spazi esterni, anche per aree di sosta, nel rispetto delle disposizioni regionali e comunali in materia di contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo, compresa la realizzazione di intercapedini

interamente interrate e non accessibili, vasche di raccolta delle acque a fini irrigui, volumi tecnici interrati e locali tombati consimili;

e) le aree ludiche senza fini di lucro, quali sistemazioni di spazi esterni per il gioco e il tempo libero attraverso l'installazione di manufatti semplicemente ancorati al suolo senza opere murarie, e gli elementi di arredo delle aree pertinenziali degli edifici;

f) i manufatti temporanei di cui all'articolo 70, comma 1, comprese le serre aventi le medesime caratteristiche;

g) le modifiche interne di carattere edilizio da eseguirsi negli organismi edilizi con destinazione d'uso non residenziale, ancorché comportanti mutamento della destinazione d'uso sempre che tali modifiche non riguardino le parti strutturali dell'edificio e, comunque, con esclusione:

1) degli interventi di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 10, comma 1, lettera c), del d.p.r. 380/2001,

2) degli interventi comportanti modifiche alla superficie coperta preesistente;

3) degli interventi comportanti l'introduzione della destinazione d'uso residenziale;

4) degli interventi riguardanti immobili per i quali non sono consentiti interventi eccedenti la categoria del restauro e risanamento conservativo, come definita dall'articolo 135, comma 2, lettera c).

3. L'installazione di impianti e manufatti per la produzione di energia che non necessitano di titolo edilizio è disciplinata dall'articolo 17 della legge 24 febbraio 2005, n. 39 (Disposizioni in materia di energia).

4. Limitatamente agli interventi di cui al comma 2, lettere a) e g), l'interessato trasmette allo sportello unico la comunicazione di inizio dei lavori asseverata da un tecnico abilitato, il quale attesta sotto la propria responsabilità, che i lavori sono conformi agli strumenti urbanistici approvati e ai regolamenti edilizi e che gli interventi non interessano le parti strutturali dell'edificio. La comunicazione contiene, altresì, i dati identificativi dell'impresa alla quale si intende affidare la realizzazione dei lavori.

5. Riguardo agli interventi di cui al comma 2, la comunicazione di inizio dei lavori è valida anche ai fini di cui all'articolo 17, comma 1, lettera b), del regio decreto-legge 13 aprile 1939, n. 652 (Accertamento generale dei fabbricati urbani, rivalutazione del relativo reddito e formazione del nuovo catasto edilizio urbano), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 1939, n. 1249 , ed è tempestivamente inoltrata dallo sportello unico ai competenti uffici dell'agenzia delle entrate.

6. La mancata comunicazione dell'inizio lavori, di cui al comma 2, oppure la mancata comunicazione asseverata dell'inizio dei lavori di cui al comma 4, comportano la sanzione pecuniaria pari a 258,00 euro. Tale sanzione è ridotta di due terzi se la comunicazione è effettuata spontaneamente quando l'intervento è in corso di esecuzione.

7. Agli interventi di cui al comma 2, lettere a), d) e e), eseguiti in corso d'opera, in variante ai permessi di costruire o alle SCIA, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 143 e all'articolo 211.

8. La comunicazione relativa agli interventi di cui al comma 2, lettere a) e g), ove comportanti aumento dei carichi urbanistici, è subordinata alla corresponsione del contributo per oneri di urbanizzazione di cui all'articolo 183, comma 3.

9. Lo sportello unico effettua controlli a campione sulle comunicazioni relative agli interventi di cui al comma 2. La dimensione del campione è determinata mensilmente. Per gli interventi di cui alle lettere c), d), e), ed f), la percentuale delle comunicazioni da assoggettare a controllo è pari almeno al 2 per cento di quelle presentate. Per gli interventi di cui alle lettere a) ed g) detta percentuale è pari almeno al 10 per cento di quelle presentate. Il comune può disporre l'effettuazione di controlli sulle opere realizzate o in corso di esecuzione.

Art. 137 - Opere, interventi e manufatti privi di rilevanza edilizia

1. Sono privi di rilevanza urbanistico-edilizia le opere, gli interventi e i manufatti non incidenti in modo significativo o permanente sulle risorse del territorio, per i loro oggettivi caratteri di precarietà costruttiva e facile amovibilità o in ragione della temporaneità di installazione, ed in particolare:

a) gli elementi di arredo o di delimitazione di giardini e spazi pertinenziali, quali:

1) i pergolati, limitatamente alle strutture leggere variamente configurate, costituenti il supporto di vegetazione rampicante o di altri elementi aventi

esclusiva funzione ombreggiante, comunque non suscettibili di offrire riparo dalle precipitazioni atmosferiche;

2) i gazebo da giardino, limitatamente alle strutture leggere in legno o metallo contraddistinte da facile amovibilità e reversibilità, prive di chiusure laterali, di coperture realizzate con materiali rigidi e durevoli, nonché di pavimentazioni continue o altre opere murarie destinate a uso stagionale e atte a ombreggiare spazi di soggiorno temporaneo all'aperto;

3) gli arredi da giardino di piccole dimensioni e contraddistinti da facile amovibilità e reversibilità, quali barbecue semplicemente appoggiati al suolo, fontanelle, sculture e installazioni ornamentali in genere, fioriere, voliere e simili;

4) le pavimentazioni esterne costituite da elementi accostati e semplicemente appoggiati sul terreno, prive di giunti stuccati o cementati;

5) l'occupazione temporanea di suolo, anche pubblico o di uso pubblico, di durata non superiore a novanta giorni, con strutture per il rimessaggio delle imbarcazioni e per attrezzature sportive;

6) i piccoli manufatti con funzioni accessorie non destinati alla permanenza di persone collocati nelle aree di pertinenza degli edifici, quali ricoveri per animali domestici o da cortile, ripostigli per attrezzi, coperture di pozzi e simili, purché realizzati in materiali leggeri, senza parti in muratura, semplicemente appoggiati o ancorati al suolo;

7) le recinzioni realizzate in rete e pali in legno semplicemente infissi al suolo senza opere murarie e le staccionate in legno semplicemente infisse al suolo;

8) gli elementi amovibili volti a limitare o regolare l'accessibilità carrabile a spazi di proprietà privata, quali sbarre, paracarri, fioriere, separatori, dissuasori e simili.

b) le installazioni temporanee o stagionali, quali:

1) le installazioni stagionali poste a corredo di attività economiche quali esercizi di somministrazione di alimenti e bevande o attività turistico-ricettive, costituite da elementi facilmente amovibili quali pedane, paratie laterali frangivento, tende ombreggianti o altri elementi non rigidi di copertura, purché non insistano su marciapiedi o altri spazi pubblici destinati alla sosta o al transito pedonale o carrabile. Sono da ritenersi prive di rilevanza urbanistico-edilizia solo le installazioni aventi obiettivo carattere temporaneo, con durata non superiore a

novanta giorni consecutivi, contraddistinte da facile amovibilità e reversibilità, e comunque prive di tamponamenti esterni continui e di coperture realizzate con materiali rigidi e durevoli;

2) l'occupazione temporanea di suolo privato, pubblico, o di uso pubblico, con strutture mobili, chioschi e simili, con durata non superiore a novanta giorni consecutivi;

3) le coperture pressostatiche stagionali per lo svolgimento di attività sportive o ricreative al coperto, purché mantenute in opera per periodi di tempo non superiori a novanta giorni consecutivi;

4) le strutture temporanee per manifestazioni, concerti, spettacoli viaggianti, eventi sportivi, fiere, sagre e simili, purché mantenute per il solo periodo di svolgimento della manifestazione, comunque non superiore a novanta giorni consecutivi, comprensivo dei tempi di allestimento e smontaggio delle strutture;

5) le strutture temporanee di supporto a prospezioni geognostiche o al monitoraggio ambientale, non soggette a titolo abilitativo né a obbligo di comunicazione allo sportello unico ai sensi delle norme statali o regionali.

c) le installazioni impiantistiche di modeste dimensioni, quali:

1) l'installazione di impianti tecnologici esterni per uso domestico autonomo, quali condizionatori e impianti di climatizzazione dotati di unità esterna, caldaie, parabole, antenne e simili, escluse le eventuali opere in muratura necessarie per l'installazione;

2) le parabole satellitari condominiali e gli impianti esterni centralizzati di climatizzazione, escluse le eventuali opere in muratura necessarie per l'installazione.

d) gli elementi segnaletici e pubblicitari, quali:

1) le insegne di esercizio di attività commerciali, artigianali e industriali, turistico-ricettive, esercizi di somministrazione di alimenti e bevande e simili, escluse le eventuali strutture di sostegno aventi autonoma rilevanza urbanistico-edilizia, nonché le eventuali opere in muratura necessarie per l'installazione;

2) i cartelloni pubblicitari, i segnali e cartelli indicatori di attività private, nonché gli altri mezzi pubblicitari consimili, escluse le eventuali strutture di sostegno

aventi autonoma rilevanza urbanistico-edilizia, nonché le eventuali opere in muratura necessarie per l'installazione.

e) ulteriori opere, interventi o manufatti privi di rilevanza urbanistico-edilizia, quali:

- 1) l'installazione di serramenti esterni, quali persiane, inferriate, serrande e simili;
- 2) le tende da sole retrattili o scorrevoli collocate sulle facciate degli edifici;
- 3) le coperture retrattili a servizio delle attività artigianali industriali, mantenute stabilmente in posizione chiusa e utilizzate in posizione aperta per il solo tempo necessario all'effettuazione di operazioni di carico e scarico merci;
- 4) i pozzi per approvvigionamento idrico autonomo, limitatamente alle opere di perforazione del terreno e di captazione da falda, escluse le eventuali opere in muratura in soprasuolo, fermo restando il rispetto della normativa di settore;
- 5) le opere funerarie collocate all'interno delle aree cimiteriali, quali lapidi, cippi, elementi scultorei, monumenti funebri;
- 6) l'installazione di espositori, bacheche, supporti informativi e simili, nonché di apparecchi per servizi bancomat o per vendita automatizzata;
- 7) le serre temporanee e le serre con copertura stagionale con altezza inferiore a un metro, non soggette a titolo abilitativo, né ad obbligo di comunicazione allo sportello unico ai sensi delle norme statali o regionali;
- 8) ogni altra opera, intervento o manufatto, equiparabili per entità e caratteristiche obiettive alle fattispecie elencate nel presente comma.

2. Le opere, interventi e manufatti di cui al comma 1 non rilevano ai fini dei parametri urbanistici ed edilizi oggetto del regolamento di cui all'articolo 194.

3. È comunque prescritto:

- a) il rispetto delle disposizioni del Codice per le opere, interventi e manufatti da realizzarsi o installarsi in aree soggette a tutela paesaggistica;
- b) il previo conseguimento degli eventuali nulla-osta o atti di assenso comunque denominati, eventualmente prescritti da discipline di settore per la realizzazione o l'installazione delle opere, interventi e manufatti di cui al presente articolo;

c) il rispetto delle eventuali limitazioni e prescrizioni contenute nelle norme regolamentari comunali riferite alle opere, interventi e manufatti di cui al presente articolo.

Art. 138 - Caratteristiche dei progetti per gli interventi su immobili di particolare valore. Regolamento

1. I progetti degli interventi relativi ad immobili per i quali non sono consentiti interventi eccedenti la categoria del restauro e risanamento conservativo o comunque definiti di valore storico, culturale ed architettonico dagli strumenti della pianificazione urbanistica comunali o dal regolamento edilizio, devono documentare gli elementi tipologici, formali e strutturali, che qualificano il valore degli immobili stessi, e dimostrare la compatibilità degli interventi proposti con la tutela e la conservazione dei suddetti elementi.

2. Gli interventi di manutenzione ordinaria, di cui all'articolo 136 comma 1, lettera a), e quelli di manutenzione straordinaria, di cui agli articoli 135, comma 2, lettera b), e 136, comma 2, lettera a), relativi a immobili o a parti di essi sottoposti alla disciplina di cui alla parte II del Codice, o della l. 394/1991, oppure siti nelle zone territoriali omogenee classificate "A" ai sensi del d.m. 1444/1968 o ad esse assimilate dagli strumenti della pianificazione urbanistica comunali, o per i quali non sono consentiti interventi eccedenti la categoria del restauro e risanamento conservativo, o comunque definiti di valore storico, culturale ed architettonico dagli strumenti medesimi, sono realizzati nel rispetto degli elementi tipologici, formali e strutturali dell'organismo edilizio.

3. Nel rispetto della normativa statale e del regolamento regionale da emanarsi entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, gli strumenti comunali di pianificazione urbanistica possono prevedere specifiche deroghe ai requisiti minimi fissati dalle vigenti norme igienico-sanitarie, per quanto riguarda le altezze interne, i rapporti aeroilluminanti, la ventilazione naturale e la superficie minima dei vani degli edifici definiti di valore storico, culturale, architettonico o testimoniale dagli strumenti medesimi, limitatamente ai casi in cui il rispetto puntuale di tali requisiti minimi contrasti con gli obiettivi culturali e le esigenze di tutela di tale patrimonio edilizio.

4. Le deroghe di cui al comma 3, sono concesse previo parere favorevole dell'azienda unità sanitaria locale (USL), ai sensi dell'articolo 141, comma 5, lettera b), punto 1).

Art. 139 - Frazionamento di edifici a destinazione industriale e artigianale

1. E' consentito il frazionamento in unità immobiliari di edifici a destinazione industriale e artigianale, senza necessità di variare gli strumenti della pianificazione urbanistica che non lo prevedono o non lo consentono, a condizione che sia mantenuta la medesima destinazione d'uso e che l'intervento non comporti aumento di superficie utile lorda o di volume.

2. Il frazionamento di cui al comma 1, è subordinato:

a) alla presentazione al sportello unico da parte dell'imprenditore interessato di un piano industriale che dimostri la necessità dell'intervento ai fini del mantenimento dell'attività produttiva e della salvaguardia dell'occupazione;

b) all'approvazione del piano da parte del comune.

3. Il comune approva il piano industriale a seguito della verifica delle condizioni di cui al comma 1, e della valutazione positiva circa la rispondenza del piano alle finalità di cui al comma 2, lettera a), della compatibilità dell'attività da insediare con quella già esistente, fermo restando il rispetto delle normative ambientali di riferimento.

Art. 140 - Deroghe al d.m. 1444/1968

1. Limitatamente ai casi previsti e disciplinati dal piano operativo, negli interventi di ristrutturazione edilizia ricostruttiva e di sostituzione edilizia di cui all'articolo 134, comma 1, lettere h) ed l), relativi ad edifici che presentano legittimamente una distanza inferiore a 10 metri tra pareti finestrate e pareti di edifici antistanti, l'edificio ricostruito può mantenere una distanza inferiore a dieci metri purché non inferiore a quella preesistente.

2. Limitatamente ai casi previsti e disciplinati dal piano operativo, nel caso di gruppi di edifici che formino oggetto di piani attuativi di cui al titolo V, capo II, o del piano di intervento di cui all'articolo 126:

a) sono ammesse distanze inferiori tra fabbricati nel caso di cui all'articolo 9, ultimo periodo del d.m. 1444/1968;

b) per gli interventi di ristrutturazione urbanistica, di ristrutturazione edilizia ricostruttiva e di sostituzione edilizia di cui all'articolo 134, comma 1, lettere f), h)

ed l), sono consentite forme di monetizzazione a compensazione delle dotazioni di standard eventualmente non reperibili all'interno dell'area di intervento.

3. Nei piani attuativi di cui al comma 2, o nel piano di intervento di cui all'articolo 126, le disposizioni di cui al comma 1 sono applicabili anche nei confronti di edifici posti all'esterno del perimetro del piano attuativo o del piano di intervento, e agli interventi di ristrutturazione urbanistica di cui all'articolo 134, comma 1, lettera f).

4. I comuni possono prevedere nei loro strumenti urbanistici, anche attuativi, la facoltà di realizzare ampliamenti degli edifici o degli stabilimenti produttivi esistenti, in deroga alle distanze previste dal d.m. 1444/1968, a condizione che sia garantito il rispetto delle norme igieniche, sanitarie e di sicurezza, oltre alla minima dotazione degli standard.

5. La realizzazione di gruppi di edifici produttivi in deroga alle distanze di cui al d.m. 1444/1968, è comunque ammessa se gli edifici formano oggetto di piani particolareggiati o lottizzazioni convenzionate con previsioni planovolumetriche.

6. I comuni, in applicazione dell'articolo 14 del d.p.r. 380/2001 possono motivatamente riconoscere che gli interventi di cui ai commi 4 e 5, in quanto finalizzati al mantenimento delle attività produttive ed al mantenimento od incremento dell'occupazione, rientrano tra quelli attinenti all'interesse pubblico.

7. Con il regolamento di cui all'articolo 138, comma 3, la Regione disciplina le fattispecie di intervento sul patrimonio edilizio esistente, diverse a quelle di cui al comma 1, per le quali, ai sensi dell'articolo 2 bis del d.p.r. 380/2001, sono ammesse deroghe in materia di limiti di distanza tra fabbricati.

CAPO III

- Disciplina dei procedimenti

Art. 141 - Disposizioni generali. Regolamento

1. La Regione con regolamento elenca per ogni tipo di opera e di intervento la documentazione e gli elaborati progettuali da allegare alla richiesta di permesso di costruire o alla SCIA, anche con riferimento agli interventi ricadenti in zone soggette a tutela paesaggistica ai sensi degli articoli 134 e 136 del Codice.

2. Ai fini del permesso di costruire e della SCIA relativi ad impianti produttivi di beni e servizi, la documentazione e gli elaborati progettuali da produrre sono indicati nella banca dati regionale di cui all'articolo 42 della legge regionale 23 luglio 2009, n. 40 (Norme sul procedimento amministrativo per la semplificazione e la trasparenza dell'attività amministrativa).

3. Per le richieste di permesso di costruire non può essere prescritta all'interessato la preventiva acquisizione di autorizzazioni, documentazioni e certificazioni di competenza dello sportello unico.

4. L'acquisizione di tutti i pareri, nullaosta o atti di assenso comunque denominati necessari per l'esecuzione dei lavori, è preliminare al rilascio del permesso di costruire. A tale acquisizione può provvedere direttamente l'interessato, allegando la relativa documentazione alla richiesta. In mancanza, l'acquisizione è effettuata con le modalità di cui all'articolo 142.

5. I compiti di verifica della rispondenza del progetto ai requisiti igienico-sanitari previsti dalle norme sono attribuiti:

a) al professionista abilitato, che rilascia al riguardo una dichiarazione, nei casi di:

1) verifica di conformità alle norme igienico sanitarie che non comporti valutazioni tecnico discrezionali;

2) interventi o opere su edifici a destinazione d'uso residenziale, anche se la verifica comporta valutazioni tecnico discrezionali;

b) all'azienda USL competente, nei casi di:

1) deroga alle disposizioni igienico sanitarie previste dalla normativa vigente;

2) interventi o opere su edifici a destinazione d'uso diversa da quella residenziale in cui siano necessarie valutazioni tecnico discrezionali.

6. Su richiesta dell'interessato o del comune, l'azienda USL esprime inoltre parere sui progetti di interventi edilizi che riguardano immobili con destinazione ricettiva, scolastica, sanitaria, socio-assistenziale, commerciale, sportiva, ricreativa, stabilimenti balneari e termali, cimiteri e nei casi in cui sia prevista l'autorizzazione sanitaria di cui all'articolo 2 della legge 30 aprile 1962, n. 283 (Modifica degli articoli 242, 243, 247, 250 e 262 del testo unico delle leggi

sanitarie approvato con R.D. 27 luglio 1934, n. 1265: Disciplina igienica della produzione e della vendita delle sostanze alimentari e delle bevande).

7. Sono fatti salvi i procedimenti indicati dal d.p.r. 160/2010 .

8. Prima dell'inizio dei lavori, il proprietario o chi ne abbia titolo deve comunicare allo sportello unico il nominativo dell'impresa che realizza i lavori unitamente ai codici di iscrizione identificativi delle posizioni presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS), l'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL), Cassa edile dell'impresa; qualora, successivamente all'inizio lavori, si verifichi il subentro di altra impresa, il proprietario o chi ne abbia titolo comunica i relativi dati entro quindici giorni dall'avvenuto subentro.

9. Nell'ambito dell'attività di vigilanza di cui all'articolo 193, comma 1, relativamente agli interventi edilizi in corso di realizzazione, il comune acquisisce d'ufficio il documento unico di regolarità contributiva (DURC) dell'impresa esecutrice, ordinando, in caso di inosservanza degli obblighi contributivi, la sospensione dei lavori.

10. Al fine di favorire l'attività di controllo sulla regolarità contributiva e l'applicazione delle sanzioni in caso di inosservanza delle relative disposizioni:

a) il comune rende accessibile in via telematica ad INPS, INAIL ed alla Cassa edile, nonché agli altri soggetti pubblici interessati, l'elenco delle imprese esecutrici degli interventi edilizi in corso di realizzazione. Le inosservanze degli obblighi contributivi da parte delle imprese esecutrici sono tempestivamente comunicate dai suddetti enti al comune, che ordina la sospensione dei lavori;

b) le aziende USL rendono accessibile in via telematica le notifiche preliminari di cui all'articolo 99 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 (Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123 , in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro),. ad INPS, INAIL ed alla Cassa edile;

c) l'impresa esecutrice trasmette ad INPS, INAIL ed alla Cassa edile interessata, la comunicazione di ultimazione dei lavori contestualmente alla trasmissione della medesima allo sportello unico, ai fini dei controlli di competenza dei suddetti enti.

11. Per le opere ricadenti nell'ambito di applicazione del titolo IV, capo I, del d.lgs. 81/2008 , l'esecuzione dei lavori previsti dal permesso di costruire o dalla SCIA è preclusa in caso di inosservanza, da parte del committente o del responsabile dei lavori, degli obblighi a loro derivanti dagli articoli 90, 93, 99 e

101 dello stesso decreto legislativo. In tali casi il comune ordina la sospensione dei lavori. L'esecuzione dei lavori previsti dal permesso di costruire o dalla SCIA può essere riavviata solo dopo l'ottemperanza agli obblighi. La notifica preliminare, oltre a contenere quanto disposto dall'allegato XII del d.lgs. 81/2008 , dà atto dell'avvenuta redazione del piano di sicurezza e di coordinamento, ove previsto, certificato dal professionista abilitato, e del rispetto della legge regionale 23 dicembre 2003, n. 64 (Norme per la prevenzione delle cadute dall'alto nei cantieri edili. Modifiche alla legge regionale 14 ottobre 1999, n. 52 concernente la disciplina delle attività edilizie).

12. Nel caso di inizio dei lavori in mancanza dei piani di sicurezza di cui agli articoli 100, comma 1, e 101, comma 1, del d.lgs. 81/2008 , l'organo preposto alla vigilanza ai sensi dell'articolo 13 dello stesso decreto legislativo, ordina l'immediata sospensione dei lavori fino all'adempimento degli obblighi di cui alle citate disposizioni.

13. I progetti relativi ad interventi che riguardano le coperture di edifici di nuova costruzione oppure le coperture di edifici già esistenti, prevedono l'applicazione di idonee misure preventive e protettive che consentano, nella successiva fase di manutenzione degli edifici, l'accesso, il transito e l'esecuzione dei lavori in quota in condizioni di sicurezza.

14. La mancata previsione delle misure di cui al comma 13 costituisce causa ostativa al rilascio del permesso di costruire ed impedisce altresì l'efficacia della SCIA di cui all'articolo 145.

15. I comuni adeguano i regolamenti edilizi alle norme regolamentari regionali recanti istruzioni tecniche sulle misure preventive e protettive di cui al comma 14. Tali norme sono direttamente applicabili anche in caso di mancato adeguamento e prevalgono su eventuali disposizioni difformi dei regolamenti edilizi comunali. La mancata o difforme realizzazione delle misure preventive e protettive previste dalle norme regolamentari regionali comporta l'applicazione delle sanzioni amministrative di cui all'articolo 215.

16. Per l'inizio di esercizio di un'attività produttiva resta fermo quanto previsto dall'articolo 67 del d.lgs. 81/2008 , nel rispetto dei procedimenti disciplinati dal d.p.r. 160/2010 .

17. L'interessato, direttamente o attraverso lo sportello unico, può richiedere alle strutture tecniche competenti in materia sanitaria ed ambientale pareri preventivi sugli interventi urbanistico edilizi di cui al presente capo.

Art. 142 - Procedimento per il rilascio del permesso di costruire

1. La domanda di permesso di costruire è presentata allo sportello unico dal proprietario o da chi ne abbia titolo ed è corredata dagli elaborati progettuali richiesti.

2. La domanda è accompagnata da una dichiarazione del progettista abilitato che assevera la conformità del progetto agli strumenti della pianificazione urbanistica comunali approvati ed adottati, al regolamento edilizio e alle altre normative di settore aventi incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia e, in particolare, alle norme antisismiche, di sicurezza, antincendio, igienico-sanitarie nei casi di cui all'articolo 141, comma 5, alle norme relative all'efficienza energetica. Per le opere e gli interventi soggetti a SCIA ai sensi dell'articolo 135, non può essere presentata domanda per il permesso di costruire, fatti salvi i casi di cui all'articolo 135, comma 5.

3. Entro dieci giorni dalla presentazione della domanda di permesso di costruire è comunicato al richiedente o ad un suo delegato il nominativo del responsabile del procedimento.

4. L'esame delle domande si svolge secondo l'ordine cronologico di presentazione, fatte salve quelle relative alle varianti in corso d'opera che comportano la sospensione dei relativi lavori e quelle relative alle opere di pubblico interesse indicate dal regolamento edilizio.

5. Nel caso in cui il responsabile del procedimento ritenga che l'asseverazione del progettista abilitato di cui al comma 2, non corrisponda al vero in ordine alla sussistenza dei requisiti e dei presupposti di conformità ivi specificati, ne dà notizia all'autorità giudiziaria ed informa, altresì, il competente ordine professionale.

6. I termini di cui ai commi 8 e 10, possono essere interrotti una sola volta dal responsabile del procedimento entro trenta giorni dalla presentazione della domanda esclusivamente per la motivata richiesta di documenti che integrino o completino la documentazione presentata e che non siano già nella disponibilità dell'amministrazione o che questa non possa acquisire autonomamente. In tal caso,

il termine inizia nuovamente a decorrere dalla data di ricezione della documentazione integrativa.

7. Il responsabile del procedimento, qualora ritenga che ai fini del rilascio del permesso di costruire sia necessario apportare modifiche rispetto al progetto originario, può, nello stesso termine di cui al comma 6, richiedere tali modifiche, illustrandone le ragioni. L'interessato si pronuncia sulla richiesta di modifiche entro il termine fissato e, in caso di adesione, è tenuto ad integrare la documentazione nei successivi trenta giorni. La richiesta di cui al presente comma sospende, fino al relativo esito, il decorso del termine di cui al comma 6.

8. Nel caso in cui all'istanza di permesso di costruire siano stati allegati tutti i pareri, nulla osta o atti di assenso comunque denominati, necessari per l'esecuzione dei lavori, entro i sessanta giorni successivi alla presentazione della domanda o della documentazione integrativa di cui al comma 6, il responsabile del procedimento cura l'istruttoria, acquisisce tutti i necessari pareri di competenza comunale, redige una relazione contenente la qualificazione tecnico-giuridica dell'intervento richiesto, accompagnata dalla propria valutazione di conformità del progetto alle prescrizioni urbanistiche ed edilizie e alle norme di riferimento vigenti, e di conseguenza formula una motivata proposta all'autorità preposta all'emanazione del provvedimento conclusivo.

9. Qualora nel termine di cui al comma 8, non siano rilasciati i prescritti pareri di competenza comunale, il responsabile del procedimento è tenuto comunque a formulare la proposta di cui al medesimo comma 8.

10. Nel caso in cui all'istanza di permesso di costruire non siano stati allegati tutti gli atti di assenso comunque denominati di altre amministrazioni, necessari per l'esecuzione dei lavori, il responsabile del procedimento, fermi restando gli adempimenti previsti dai commi 8 e 9, acquisisce gli atti di assenso medesimi entro sessanta giorni dalla presentazione della istanza. Se entro detto termine non sono intervenuti tali atti di assenso, oppure è intervenuto il dissenso di una o più amministrazioni interpellate, qualora tale dissenso non risulti fondato sull'assoluta incompatibilità dell'intervento, il responsabile del procedimento può indire una conferenza di servizi ai sensi degli articoli 14 e seguenti della l. 241/1990. Le amministrazioni che esprimono parere positivo possono non intervenire alla conferenza di servizi e trasmettere i relativi atti di assenso, dei quali si tiene conto ai fini dell'individuazione delle posizioni prevalenti per l'adozione della

determinazione motivata di conclusione del procedimento, di cui all'articolo 14 ter, comma 6 bis, della l. 241/1990 .

11. Il provvedimento finale, da comunicare all'interessato, è adottato dallo sportello unico entro trenta giorni dalla proposta di cui al comma 8, o dal ricevimento degli atti di assenso in base a quanto disposto dal comma 10 o dall'esito della conferenza dei servizi di cui al medesimo comma 10. Qualora sia indetta la conferenza di servizi, la determinazione motivata di conclusione del procedimento, assunta nei termini di cui agli articoli da 14 a 14 ter della l. 241/1990 , è, ad ogni effetto, titolo per la realizzazione dell'intervento. Dell'avvenuto rilascio del permesso di costruire è data notizia al pubblico mediante pubblicazione sull'albo pretorio. Il termine di cui al primo periodo del presente comma è fissato in quaranta giorni con la medesima decorrenza qualora lo sportello unico abbia comunicato all'istante i motivi che ostano all'accoglimento della domanda ai sensi dell'articolo 10 bis della l. 241/1990 . Gli estremi del permesso di costruire sono indicati nel cartello esposto presso il cantiere, secondo le modalità stabilite dal regolamento edilizio.

12. I termini di cui ai commi 8 e 10, sono raddoppiati per i progetti particolarmente complessi secondo la motivata risoluzione del responsabile del procedimento da comunicarsi immediatamente all'interessato.

13. Decorso inutilmente il termine per l'adozione del provvedimento conclusivo, ove il comune non abbia opposto motivato diniego, sulla domanda di permesso di costruire si intende formato il silenzio-assenso, fatti salvi i casi in cui sussistano vincoli ambientali, paesaggistici o culturali, per i quali si applicano le disposizioni di cui al comma 14.

14. Qualora l'immobile oggetto dell'intervento sia sottoposto a vincoli ambientali, paesaggistici o culturali, il termine di cui al comma 11 decorre dal rilascio del relativo atto di assenso, il procedimento è concluso con l'adozione di un provvedimento espresso e si applica quanto previsto dall'articolo 2 della l. 241/1990 . In caso di diniego dell'atto di assenso, eventualmente acquisito in conferenza di servizi, decorso il termine per l'adozione del provvedimento finale, la domanda di rilascio del permesso di costruire si intende respinta. Il responsabile del procedimento trasmette al richiedente il provvedimento di diniego dell'atto di assenso entro cinque giorni dalla data in cui è acquisito agli atti, con le indicazioni di cui all'articolo 3, comma 4, della l. 241/1990 . Per gli immobili sottoposti a

vincolo paesaggistico, resta fermo quanto previsto dall'articolo 146, comma 9, del Codice.

Art. 143 - Varianti in corso d'opera

1. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2 e dall'articolo 135, comma 3, sull'obbligo del deposito dello stato finale dell'opera, alle varianti in corso d'opera si applicano le disposizioni previste per il rilascio dei relativi permessi di costruire e per le relative SCIA. Le varianti in corso d'opera al permesso di costruire o alla SCIA non comportano la sospensione dei relativi lavori qualora ricorrano tutte le seguenti condizioni:

a) dette varianti siano conformi agli strumenti comunali della pianificazione urbanistica, al regolamento edilizio e, comunque, non siano in contrasto con le eventuali prescrizioni contenute nel permesso di costruire;

b) non comportino modifiche della sagoma dell'edificio qualora sottoposto a vincolo ai sensi del Codice oppure ricadente in zona omogenea "A" di cui al d.m. 1444/1968, o altra zona ad essa assimilata dagli strumenti comunali della pianificazione urbanistica, né introducano innovazioni che incidono sulle quantità edificabili consentite dagli strumenti comunali della pianificazione urbanistica, o che comportino incrementi di volumetria, oppure che incidono sulle dotazioni di standard;

c) nel caso in cui riguardino immobili o aree tutelati ai fini idrogeologici, ambientali, o soggetti a norme di tutela del patrimonio storico, artistico ed archeologico, siano realizzate a seguito dell'acquisizione degli eventuali atti di assenso prescritti dalla normativa sui vincoli e dalle altre normative di settore;

d) nel caso in cui riguardino l'aspetto esteriore di immobili o aree tutelate ai sensi della parte III del Codice, siano realizzate a seguito del rilascio della relativa autorizzazione, oppure abbiano ad oggetto gli interventi di cui all'articolo 149 del Codice medesimo.

2. Oltre a quelle di cui al comma 1, non comportano la sospensione dei relativi lavori le varianti in corso d'opera che non configurino una variazione essenziale come definita dall'articolo 197, al permesso di costruire, a condizione che siano conformi alle prescrizioni urbanistico-edilizie e che:

a) nel caso in cui riguardino immobili o aree tutelati ai fini idrogeologici, ambientali, o soggetti a norme di tutela del patrimonio storico, artistico ed

archeologico, siano realizzate a seguito dell'acquisizione degli eventuali atti di assenso prescritti dalla normativa sui vincoli e dalle altre normative di settore;

b) nel caso in cui riguardino l'aspetto esteriore di immobili o aree tutelate ai sensi della parte III del Codice, siano realizzate a seguito del rilascio della relativa autorizzazione, oppure abbiano ad oggetto gli interventi di cui all'articolo 149 del Codice medesimo.

3. Per le varianti che non comportano la sospensione dei relativi lavori ai sensi dei commi 1 e 2, sussiste esclusivamente l'obbligo del deposito dello stato finale dell'opera come effettivamente realizzata, da effettuarsi unitamente ad apposita attestazione del professionista non oltre la data della comunicazione di ultimazione dei lavori. L'eventuale conguaglio del contributo di cui all'articolo 183, determinato con riferimento alla data del permesso di costruire o della SCIA, è effettuato contestualmente agli adempimenti di cui all'articolo 149, comma 1, e comunque prima della scadenza del termine di validità del permesso di costruire o della SCIA.

Art. 144 - Poteri sostitutivi

1. Nel caso in cui sia intervenuto l'atto di assenso di cui all'articolo 142, comma 14, e sia decorso inutilmente il termine di cui al comma 11 del medesimo articolo, l'interessato può richiedere al comune di adempiere entro quindici giorni dal ricevimento della richiesta.

2. Decorso inutilmente anche il termine di cui al comma 1, l'interessato può inoltrare istanza alla Regione la quale, ai sensi della legge regionale 31 ottobre 2001, n. 53 (Disciplina dei commissari nominati dalla Regione), nomina un commissario che, nel termine di sessanta giorni, adotta il provvedimento.

3. Gli oneri finanziari relativi all'attività del commissario di cui al comma 2, sono a carico del comune.

Art. 145 - Disciplina della SCIA

1. La SCIA è presentata dal proprietario o da chi ne abbia titolo allo sportello unico.

2. La SCIA è accompagnata da:

a) una relazione del progettista abilitato, che asseveri la conformità degli interventi ed opere da realizzare agli strumenti della pianificazione urbanistica comunali adottati o approvati ed al regolamento edilizio, nonché il rispetto delle altre normative di settore aventi incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia e, in particolare, alle norme antisismiche, di sicurezza, antincendio, igienico-sanitarie nei casi di cui all'articolo 141, comma 5, alle norme relative all'efficienza energetica;

b) gli elaborati progettuali necessari per consentire le verifiche di competenza dell'amministrazione;

c) l'indicazione dell'impresa cui sono affidati i lavori, ai sensi dell'articolo 141, comma 8;

d) fermo restando quanto previsto dall'articolo 147, ogni parere, nulla osta o atto d'assenso comunque denominato necessario per poter eseguire i lavori, compresi quelli relativi a vincoli ambientali, paesaggistici o culturali, se presenti;

e) le dichiarazioni sostitutive di certificazioni e dell'atto di notorietà per quanto riguarda tutti gli stati, le qualità personali e i fatti previsti negli articoli 46 e 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445 (Testo unico delle disposizioni legislative in materia di documentazione amministrativa), relative alla sussistenza dei requisiti e dei presupposti per la presentazione della SCIA.

3. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 147, la SCIA è inefficace qualora sia presentata senza gli atti di cui al comma 2, lettere a), b) e d).

4. Ai fini della relazione asseverata di cui al comma 2, lettera a), il professionista competente assume la qualità di persona esercente un servizio di pubblica necessità ai sensi degli articoli 359 e 481 del codice penale. Nel caso in cui il comune riscontri che l'asseverazione del professionista non corrisponda al vero e sia tale da determinare la violazione delle disposizioni di cui al comma 2, lettera a), ne dà contestuale notizia all'autorità giudiziaria ed al consiglio dell'ordine di appartenenza.

5. La SCIA è sottoposta al termine massimo di efficacia pari a tre anni dalla data di presentazione. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 147, l'inizio dei lavori è contestuale alla presentazione della SCIA. L'interessato è tenuto a trasmettere al competente ufficio comunale la comunicazione di fine lavori.

Qualora i lavori non siano ultimati nei termini, l'avente titolo deve presentare una nuova SCIA concernente la parte non ultimata. Nel caso di varianti in corso d'opera, quando non ricorrono le condizioni di cui all'articolo 143, l'interessato deve presentare una nuova SCIA, descrivendo le variazioni da apportare all'intervento originario.

6. Fermo restando quanto previsto dal comma 8 e dall'articolo 147, ove entro il termine di trenta giorni dalla presentazione della SCIA sia riscontrata l'assenza di uno o più degli atti di cui al comma 2, o la non conformità delle opere da realizzare agli strumenti o alle normative di cui alla lettera a) del medesimo comma 2, il comune notifica al proponente, al progettista o al direttore dei lavori, entro il medesimo termine, il divieto di prosecuzione degli interventi e l'ordine di ripristino delle parti poste in essere.

7. Nel caso di cui al comma 6, gli aventi titolo hanno la facoltà di presentare una nuova SCIA oppure di rendere idonea quella già presentata, qualora i necessari presupposti possano essere soddisfatti mediante modificazioni o integrazioni dei progetti delle previste trasformazioni, oppure mediante l'acquisizione dei pareri, nulla osta o atti di assenso comunque denominati necessari per poter eseguire i lavori.

8. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 147, qualora alla SCIA siano allegati gli atti di cui al comma 2, lettere a), c), d) ed e), ma sia riscontrata l'incompletezza o l'inadeguatezza degli elaborati di cui al comma 2, lettera b), il comune invita l'interessato a regolarizzare la segnalazione certificata, assegnandogli a tal fine un termine congruo.

9. Presso il cantiere è depositata copia della SCIA, dalla quale risulti la data di presentazione, l'elenco degli elaborati di corredo al progetto, l'attestazione del professionista abilitato, il piano di sicurezza, ove dovuto, nonché gli atti di assenso eventualmente necessari per l'efficacia della SCIA medesima.

10. Ultimato l'intervento, il progettista o un tecnico abilitato, contestualmente alla certificazione di cui all'articolo 149, comma 1, deposita ricevuta dell'avvenuta presentazione della variazione catastale conseguente alle opere realizzate oppure dichiarazione che le stesse non hanno comportato modificazioni del classamento.

Art. 146 - Poteri di vigilanza in caso di SCIA

1. Con riferimento agli interventi di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 135, comma 2, lettera d), il decorso del termine di cui all'articolo 145, comma 6, non preclude la potestà di controllo, anche a campione, del comune nell'ambito dell'attività di vigilanza di cui all'articolo 193.

2. Nei casi di SCIA relativa ad interventi di cui all'articolo 135, comma 1, lettere a), c), d) ed e), e comma 2, lettere a), b), c), e), f), g), h) ed i), decorso il termine di trenta giorni di cui all'articolo 145, comma 6, possono essere adottati provvedimenti inibitori e sanzionatori qualora ricorra uno dei seguenti casi:

a) in caso di falsità o mendacia delle asseverazioni, certificazioni, dichiarazioni sostitutive di certificazioni o degli atti di notorietà allegati alla SCIA medesima;

b) in caso di difformità dell'intervento dalle norme urbanistiche o dalle prescrizioni degli strumenti di pianificazione urbanistica, degli strumenti urbanistici generali o dei regolamenti edilizi;

c) qualora dall'esecuzione dell'intervento consegua pericolo di danno per il patrimonio storico-artistico, culturale e paesaggistico, per l'ambiente, per la salute, per la sicurezza pubblica o la difesa nazionale.

3. L'adozione dei provvedimenti inibitori e sanzionatori di cui al comma 2, è subordinata all'accertamento, da parte del comune, dell'impossibilità di tutelare l'interesse pubblico protetto mediante conformazione dell'intervento segnalato alla normativa vigente. In detta ipotesi, il comune individua le opere e le modalità esecutive necessarie per conformare agli strumenti della pianificazione urbanistica comunali adottati o approvati ed al regolamento edilizio, l'intervento segnalato e ne ordina all'interessato l'esecuzione entro un termine perentorio, comunque, non inferiore a trenta giorni.

4. In caso di inottemperanza all'ordine di cui al comma 3, il comune ordina la rimozione delle opere eseguite.

Art. 147 - Istanza di acquisizione degli atti di assenso, differimento dell'inizio lavori nella SCIA

1. L'interessato può richiedere allo sportello unico di acquisire tutti gli atti di assenso comunque denominati, necessari per l'intervento edilizio. Tale istanza può essere presentata contestualmente alla SCIA. Lo sportello unico trasmette tempestivamente all'interessato la comunicazione relativa alla acquisizione degli atti di assenso. Se tali atti non sono acquisiti entro sessanta giorni dalla

presentazione della relativa istanza, lo sportello unico può indire una conferenza di servizi ai sensi della l. 241/1990 .

2. In caso di presentazione contestuale della SCIA e dell'istanza di acquisizione di tutti gli atti di assenso comunque denominati, necessari per l'intervento edilizio, l'interessato può dare inizio ai lavori solo dopo la comunicazione da parte dello sportello unico dell'avvenuta acquisizione dei medesimi atti di assenso o dell'esito positivo della conferenza di servizi di cui al comma 1. Restano fermi i poteri di vigilanza di cui all'articolo 146.

3. I comuni possono prevedere nel regolamento edilizio forme di istruttoria per una valutazione preliminare delle istanze.

Art. 148 - Commissione edilizia

1. Ai sensi dell'articolo 41, comma 1, della legge 27 dicembre 1997, n. 449 (Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica), il comune può deliberare di istituire la commissione edilizia, determinando inoltre, ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del d.l. 398/1993 convertito dalla l. 493/1993 , i casi in cui la commissione deve essere sentita nel procedimento di rilascio del permesso di costruire.

2. I componenti elettivi della commissione edilizia sono professionisti scelti con procedura comparativa in base ad una terna proposta dagli ordini o collegi di appartenenza. Alla scadenza del mandato sono confermabili una sola volta. Essi non possono svolgere attività professionale nel territorio di competenza della commissione per il periodo in cui svolgono le relative funzioni.

3. Il responsabile del procedimento comunale partecipa alla seduta della commissione al solo fine di illustrare il progetto.

Art. 149 - Ultimazione dei lavori. Certificato di conformità. Certificato di agibilità

1. Ad ultimazione dei lavori, i professionisti abilitati certificano la conformità dell'opera al progetto contenuto nel permesso di costruire o nella SCIA, o nelle varianti ad essi.

2. La certificazione di agibilità delle unità immobiliari attesta la sussistenza delle condizioni di sicurezza, igiene, salubrità, risparmio energetico e, ove previsto dalla

legge, di accessibilità. Essa è necessaria, oltre che per gli edifici derivanti da interventi di nuova edificazione, anche:

- a) in conseguenza dell'esecuzione di lavori di sostituzione edilizia o di sopraelevazione, totali o parziali;
- b) in conseguenza dell'esecuzione di lavori di ristrutturazione edilizia, o di ampliamento, che riguardino parti strutturali degli edifici;
- c) in conseguenza dell'esecuzione di lavori di restauro e risanamento conservativo o di ristrutturazione edilizia, oppure di ampliamento, contestuali a mutamento della destinazione d'uso;
- d) per ogni altro intervento edilizio che introduca modifiche incidenti sulle condizioni di sicurezza, igiene, salubrità, risparmio energetico, accessibilità delle unità immobiliari.

3. Nei casi di cui al comma 2, una volta ultimati i lavori e certificata la conformità di cui al comma 1, oppure applicate le sanzioni pecuniarie nei casi previsti al titolo VII, capo II, l'agibilità dei locali è attestata da un professionista abilitato unitamente alla conformità con le norme igienico-sanitarie, nonché alle norme sulle barriere architettoniche e alle istruzioni tecniche di cui all'articolo 141, comma 15. Al momento dell'attestazione, il professionista abilitato consegna allo sportello unico copia del fascicolo di cui all'articolo 91, comma 1, lettera b) del d.lgs. 81/2008, ove ai sensi del medesimo decreto legislativo ne sia prevista la formazione. L'agibilità decorre dalla data in cui l'attestazione perviene allo sportello unico. La mancata presentazione dell'attestazione comporta l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 100,00 a 500,00 euro.

4. Entro un anno dalla data in cui è pervenuta l'attestazione di cui al comma 3, l'azienda USL esegue ispezioni, anche a campione, al fine di verificare i requisiti di agibilità delle costruzioni. A tal fine il comune fornisce periodicamente all'azienda USL le informazioni necessarie. Le ispezioni comprendono le verifiche relative al rispetto delle norme per il superamento delle barriere architettoniche, nonché il controllo di conformità delle misure preventive e protettive realizzate sulle coperture ai sensi dell'articolo 141, comma 13. Sono comunque soggette a controllo ai fini dell'applicazione della l.r. 47/1991, le opere relative agli edifici e locali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere a), c) e d) della stessa l.r. 47/1991.

Art. 150 - Agibilità parziale

1. Il certificato di agibilità di cui all'articolo 149, può essere trasmesso anche:

a) per singoli edifici o singole porzioni della costruzione, purché funzionalmente autonomi, qualora siano state realizzate e collaudate le opere di urbanizzazione primaria relative all'intero intervento edilizio e siano state completate e collaudate le parti strutturali connesse, nonché collaudati e certificati gli impianti relativi alle parti comuni;

b) per singole unità immobiliari, purché siano completate e collaudate le opere strutturali connesse, siano certificati gli impianti e siano completate le parti comuni e le opere di urbanizzazione primaria dichiarate funzionali rispetto all'edificio oggetto di agibilità parziale.

CAPO IV

- Controllo e gestione dei beni soggetti a tutela paesaggistica

Art. 151 - Delega di funzioni relative all'autorizzazione paesaggistica

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 249, l'esercizio della funzione autorizzatoria di cui agli articoli 146, 153 e 154 del Codice può essere delegato dalla Regione:

a) alle province o alla città metropolitana;

b) agli enti parco;

c) ai comuni associati, purché ricadenti nello stesso ambito paesaggistico individuato dal PIT;

d) ai comuni singoli, purché dotati di strutture in grado di assicurare un adeguato livello di competenze tecnico-scientifiche.

2. La funzione di cui al comma 1, è delegata con deliberazione del Consiglio regionale.

Art. 152 - Procedimento per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica

1. I soggetti di cui all'articolo 151 esercitano la funzione autorizzatoria in conformità con le disposizioni degli articoli 146, 153 e 154 del Codice dalla scadenza del termine di cui all'articolo 159, comma 1, del Codice medesimo.

2. I soggetti di cui al comma 1 si avvalgono delle commissioni per il paesaggio di cui all'articolo 153, secondo quanto previsto dall'articolo 148 del Codice.

3. Il responsabile del procedimento amministrativo in materia urbanistico-edilizia non può essere responsabile del procedimento amministrativo in materia di autorizzazione paesaggistica.

Art. 153 - Commissione per il paesaggio

1. Per l'esercizio della funzione di cui all'articolo 152, i soggetti di cui all'articolo 151 istituiscono, anche in forma associata, una commissione denominata commissione per il paesaggio.

2. La commissione è composta da tre membri, scelti tra gli esperti in materia paesaggistica ed ambientale, aventi i requisiti di cui al comma 6, nominati attraverso bandi e valutazione comparativa delle candidature ammissibili.

3. La commissione esprime parere obbligatorio ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica.

4. La commissione delibera con la presenza e il voto concorde di almeno due membri. Ciascun membro ha diritto di far verbalizzare le motivazioni del proprio voto.

5. I membri della commissione restano in carica per cinque anni, salvo diversa disposizione prevista nei regolamenti dei soggetti di cui all'articolo 151. Essi possono essere nominati una sola volta nello stesso territorio e non possono svolgere attività professionale nel territorio di competenza della commissione per il periodo in cui svolgono le relative funzioni.

6. In relazione alle specifiche finalità dell'incarico di consulenza tecnica, in seno alla commissione possono essere nominati in qualità di esperti in materia paesaggistica:

a) professori e ricercatori universitari di ruolo nelle materie storiche, artistiche, architettoniche, paesaggistiche, urbanistiche e agronomiche;

b) professionisti con particolare, pluriennale e qualificata esperienza in materia di tutela del paesaggio, di pianificazione territoriale e progettazione del territorio, in materia agronomo-forestale o in materia geologica, muniti di diploma di laurea specialistica o equivalente attinente alle medesime materie;

c) dipendenti dello Stato e di enti pubblici, anche in quiescenza, che siano stati responsabili, per un periodo non inferiore a cinque anni, di una struttura organizzativa della pubblica amministrazione con competenze su temi attinenti al paesaggio.

7. Le deliberazioni di nomina dei membri della commissione per il paesaggio sono corredate dei curricula e degli esiti motivati della valutazione comparativa effettuata ai sensi del comma 2, attestanti il possesso dei requisiti di idoneità di cui al comma 6, nonché dell'eventuale documentazione sugli specifici titoli di esperienza e professionalità nella materia.

8. Ai membri della commissione è corrisposto un gettone, a titolo di rimborso forfettario per la partecipazione alle sedute. L'importo del gettone non può superare il tetto massimo fissato per i consiglieri comunali eletti nello stesso territorio. La partecipazione alle sedute della commissione dei membri dipendenti di enti pubblici non in quiescenza è assicurata nell'ambito dei compiti istituzionali delle amministrazioni presso le quali gli stessi prestano servizio e non dà luogo alla corresponsione di alcun gettone.

Art. 154 - Vigilanza regionale sull'esercizio delle competenze in materia di paesaggio

1. Ai sensi dell'articolo 155 del Codice, la Regione vigila sull'ottemperanza alle disposizioni contenute nella presente legge da parte dei soggetti di cui all'articolo 151 per l'esercizio delle competenze in materia di paesaggio.

2. Nell'esercizio del potere di vigilanza di cui al comma 1, in caso di rilevata inottemperanza o inerzia dei soggetti delegati, la Regione provvede allo svolgimento della funzione autorizzatoria.

Art. 155 - Sanzioni

1. La mancata osservanza delle disposizioni in materia paesaggistica determina l'applicazione, da parte dei soggetti di cui all'articolo 151, delle sanzioni previste nella parte IV, titolo I, capo II, del Codice.

CAPO V

- Disciplina dei controlli sulle opere e sulle costruzioni in zone soggette a rischio sismico

Art. 156 - Controlli sulle opere e sulle costruzioni in zone soggette a rischio sismico. Esclusioni dai controlli

1. Il presente capo disciplina le funzioni in materia di costruzioni in zone dichiarate sismiche ai sensi dell'articolo 158.

2. Ai sensi dell'articolo 83, comma 1, del d.p.r. 380/2001 , sono escluse dall'ambito di applicazione delle disposizioni di cui al presente capo, le opere e gli interventi di trascurabile importanza ai fini della pubblica incolumità, di seguito indicati:

a) interventi di manutenzione ordinaria;

b) opere e manufatti di cui all'articolo 137, comma 1, lettera a), numeri da 1 a 6;

c) ogni altra opera, intervento o manufatto, equiparabili per entità e caratteristiche obiettive alle fattispecie elencate nelle lettere a) e b).

Art. 157 - Controlli sulla sicurezza sismica delle opere e delle infrastrutture

1. In base a quanto disposto dall'articolo 93 del d.lgs. 112/1998 , l'attività di vigilanza ed i controlli per la sicurezza sismica sulle opere pubbliche la cui programmazione, progettazione, esecuzione e manutenzione è di competenza dello Stato ai sensi dell'articolo 93 comma 1, lettere b), c), d), e) ed h), del d.lgs. 112/1998 , sono svolte dalle competenti amministrazioni statali. Pertanto, con riferimento a dette opere, non si applicano gli articoli 167, 168, 169 e 170.

2. In base a quanto disposto dall'articolo 98 del d.lgs. 112/1998 , l'attività di vigilanza ed i controlli per la sicurezza sismica sulle strade e sulle autostrade e relative pertinenze la cui programmazione, progettazione, esecuzione e manutenzione è di competenza dello Stato ai sensi dell'articolo 98, comma 1, lettera a), e comma 3, lettere c), d) ed e), del d.lgs. 112/1998 , sono svolte dalle competenti amministrazioni statali. Pertanto, con riferimento a dette strade, autostrade e relative pertinenze non si applicano gli articoli 167, 168, 169 e 170.

3. In base a quanto disposto dall'articolo 104, comma 1, lettera b), del d.lgs. 112/1998 , l'attività di vigilanza ed i controlli per la sicurezza sismica sulle opere inerenti ai servizi di trasporto pubblico di interesse nazionale come individuati dall'articolo 3 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422(Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59), sono

svolte dalle competenti amministrazioni statali. Pertanto, con riferimento a dette opere non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 167, 168, 169 e 170.

4. In base a quanto disposto dall'articolo 104, comma 1, lettere d), e), f), s) bb) del d.lgs 112/1998, sono svolte dalle competenti amministrazioni statali l'attività di vigilanza ed i controlli per la sicurezza sismica sulle opere inerenti:

a) trasporti ad impianti fissi di interesse nazionale;

b) rete ferroviaria di interesse nazionale;

c) porti di rilievo nazionale ed internazionale.

Con riferimento a dette opere non si applicano gli articoli 167, 168, 169 e 170.

Art. 158 - Opere assoggettate alla disciplina antisismica. Individuazione delle zone sismiche e determinazione dei valori differenziati del grado di sismicità

1. Tutte le costruzioni la cui sicurezza possa comunque interessare la pubblica incolumità, da realizzarsi in zone dichiarate sismiche ai sensi dei commi 2 e 3, sono assoggettate, anche con riguardo ai loro aggiornamenti, alle specifiche norme tecniche emanate con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro per l'interno, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio nazionale delle ricerche e la Conferenza unificata.

2. I criteri generali per l'individuazione delle zone sismiche e dei relativi valori differenziati del grado di sismicità da prendere a base per la determinazione delle azioni sismiche sono definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro per l'interno, secondo quanto previsto dall'articolo 83 del d.p.r. 380/2001 .

3. Ai sensi e per gli effetti di cui al presente capo, la Giunta regionale provvede, sentite le province e i comuni interessati, alla individuazione delle zone dichiarate sismiche, nonché alla formazione e all'aggiornamento degli elenchi delle zone e dei valori attribuiti ai gradi di sismicità, nel rispetto dei criteri generali di cui al comma 2.

Art. 159 - Contenuto delle norme tecniche

1. Le norme tecniche per le costruzioni in zone sismiche di cui all'articolo 158, comma 1, elaborate sulla base dei criteri generali indicati dallo stesso articolo 158, comma 2, e in funzione dei diversi gradi di sismicità, definiscono:

- a) l'altezza massima degli edifici in relazione al sistema costruttivo, al grado di sismicità della zona ed alle larghezze stradali;
- b) le distanze minime consentite tra gli edifici e giunzioni tra edifici contigui;
- c) le azioni sismiche orizzontali e verticali da tenere in conto del dimensionamento degli elementi delle costruzioni e delle loro giunzioni;
- d) il dimensionamento e la verifica delle diverse parti delle costruzioni;
- e) le tipologie costruttive per le fondazioni e le parti in elevazione.

Art. 160 - Azioni sismiche

1. L'edificio deve essere progettato e costruito in modo che sia in grado di resistere alle azioni verticali e orizzontali, ai momenti torcenti e ribaltanti indicati rispettivamente alle lettere a), b), c) e d), e definiti dalle norme tecniche di cui all'articolo 158, comma 1:

- a) azioni verticali: non si tiene conto in genere delle azioni sismiche verticali; per le strutture di grande luce o di particolare importanza, agli effetti di dette azioni, deve svolgersi una opportuna analisi dinamica teorica o sperimentale;
- b) azioni orizzontali: le azioni sismiche orizzontali si schematizzano attraverso l'introduzione di due sistemi di forze orizzontali agenti non contemporaneamente secondo due direzioni ortogonali;
- c) momenti torcenti: ad ogni piano deve essere considerato il momento torcente dovuto alle forze orizzontali agenti ai piani sovrastanti e in ogni caso non minore dei valori da determinarsi secondo le indicazioni riportate dalle norme tecniche di cui all'articolo 158, comma 1;
- d) momenti ribaltanti: per le verifiche dei pilastri e delle fondazioni gli sforzi normali provocati dall'effetto ribaltante delle azioni sismiche orizzontali devono essere valutati secondo le indicazioni delle norme tecniche di cui all'articolo 158, comma 1.

Art. 161 - Verifica delle strutture

1. L'analisi delle sollecitazioni dovute alle azioni sismiche di cui all'articolo 160, è effettuata dal progettista dell'opera tenendo conto della ripartizione di queste fra gli elementi resistenti dell'intera struttura.

2. Gli accertamenti sugli elementi resistenti dell'intera struttura di cui al comma 1, sono compiuti per le possibili combinazioni degli effetti sismici con tutte le altre azioni esterne, senza alcuna riduzione dei sovraccarichi, ma con l'esclusione dell'azione del vento.

Art. 162 - Accertamenti sui terreni di fondazione

1. Costituiscono oggetto di specifico accertamento da parte del progettista dell'opera che deve essere realizzata in zone sismiche, definite ai sensi dell'articolo 158, le caratteristiche generali e le proprietà fisico-meccaniche dei terreni di fondazione.

2. Sono terreni di fondazione oggetto dagli accertamenti di cui al comma 1, i terreni che costituiscono il sottosuolo fino alla profondità alla quale le tensioni indotte dal manufatto assumano valori significativi ai fini delle deformazioni e della stabilità dei terreni medesimi.

3. Per le costruzioni su pendii gli accertamenti di cui al comma 1, sono estesi al di fuori dell'area edificatoria per rilevare tutti i fattori occorrenti per valutare le condizioni di stabilità dei pendii medesimi.

Art. 163 - Verifica delle fondazioni

1. I calcoli di stabilità del complesso terreno - opera di fondazione si eseguono con i metodi ed i procedimenti della geotecnica, tenendo conto, tra le forze agenti, delle azioni sismiche orizzontali applicate alla costruzione e valutate come specificato dalle norme tecniche di cui all'articolo 158, comma 1.

Art. 164 - Sopraelevazioni

1. E' consentita, nel rispetto dei piani operativi e dei regolamenti edilizi vigenti:

a) la sopraelevazione di un piano negli edifici in muratura, purché nel complesso la costruzione risponda alle prescrizioni di cui al presente capo;

b) la sopraelevazione di edifici in cemento armato normale e precompresso, in acciaio o a pannelli portanti, purché il complesso della struttura sia conforme alle

norme della presente legge e alle disposizioni speciali concernenti tale tipologia di edifici.

2. Fermo restando quanto previsto dagli articoli 167 e 169, le sopraelevazioni di cui al presente articolo sono consentite solo previa certificazione del progettista che specifica l' idoneità della struttura esistente a sopportare il nuovo carico.

3. La certificazione di cui all' articolo 90 del d.p.r. 380/2001 , non è necessaria ai fini dell' autorizzazione per l' inizio dei lavori.

4. La certificazione di cui al comma 2, è presentata dal richiedente al comune al momento della richiesta del permesso di costruire o al momento della presentazione della SCIA.

Art. 165 - Riparazioni

1. Le riparazioni degli edifici debbono tendere a conseguire un maggiore grado di sicurezza rispetto alle azioni sismiche di cui agli articoli 160, 161, 162 e 163.

2. I criteri per le riparazioni sono dettati con le norme tecniche di cui all' articolo 158, comma 1.

Art. 166 - Edifici di speciale importanza artistica

1. Per l' esecuzione di qualsiasi lavoro di natura antisismica in edifici o manufatti di carattere monumentale, o che abbiano, comunque, interesse archeologico, storico o artistico, siano essi pubblici o di proprietà privata, restano ferme le disposizioni di cui al Codice.

Art. 167 - Autorizzazione per l' inizio dei lavori nelle zone sismiche

1. Non si possono iniziare i lavori di costruzione, riparazione o sopraelevazione senza la preventiva autorizzazione della struttura regionale competente in tutte le zone sismiche ad eccezione di quelle a bassa sismicità all' uopo indicate negli atti di cui all' articolo 158, commi 2 e 3.

2. Per la realizzazione degli interventi edilizi di cui al presente articolo, resta fermo l' obbligo di conseguire i necessari titoli abilitativi che possono essere richiesti e rilasciati anche prima dell' autorizzazione di cui al comma 1.

3. I lavori sono diretti, nei limiti delle rispettive competenze, da professionisti iscritti nei relativi albi.

4. Alla richiesta di autorizzazione sono allegati:

- a) il progetto, in duplice copia, debitamente firmato da professionisti iscritti nei relativi albi, nei limiti delle rispettive competenze, nonché dal direttore dei lavori;
- b) la dichiarazione di cui all'articolo 173;
- c) la relazione di calcolo, asseverata dal progettista;
- d) l'attestazione dell'avvenuto pagamento del contributo di cui all'articolo 171, comma 1.

5. Il progetto allegato alla richiesta di autorizzazione deve essere esauriente per planimetria, piante, prospetti e sezioni e accompagnato da una relazione tecnica, dal fascicolo dei calcoli delle strutture portanti, sia in fondazione sia in elevazione, e dai disegni dei particolari esecutivi delle strutture.

6. Per le opere in conglomerato cementizio armato ed a struttura metallica, la presentazione del progetto nei modi e nei termini indicati nel presente articolo è valida anche agli effetti dell'articolo 65 del d.p.r. 380/2001 , se effettuata dal costruttore.

Art. 168 - Procedimento per il rilascio dell'autorizzazione e verifiche della struttura regionale

1. Nelle zone di cui all'articolo 167, l'interessato presenta la richiesta di autorizzazione alla struttura regionale competente tramite lo sportello unico.

2. La struttura regionale competente verifica i progetti delle opere ai fini del rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 167, accertando la corretta applicazione delle norme tecniche e dei criteri di progettazione ed esecuzione delle opere stesse.

3. La verifica sui progetti, preso atto della relazione di calcolo asseverata dal progettista, è svolta considerando:

- a) l'idoneità del sito e della scelta del sistema strutturale ai fini della resistenza sismica;
- b) il rispetto delle norme tecniche per le costruzioni realizzate in zona sismica;

c) la congruità degli elementi strutturali e dei particolari costruttivi adottati al fine della realizzazione dello schema resistente previsto.

4. L'autorizzazione di cui al comma 1, è rilasciata entro sessanta giorni dalla richiesta ed è comunicata al richiedente ed allo sportello unico subito dopo il rilascio.

5. Salvo quanto previsto al comma 8, gli adempimenti di cui al presente articolo sono prescritti anche per le varianti le quali comportino mutamenti sostanziali alle strutture portanti e che, nel corso dei lavori, si intenda apportare al progetto originario presentato alla struttura regionale competente.

6. Salvo quanto previsto al comma 8, le varianti che non comportano mutamenti sostanziali alle strutture portanti e che, nel corso dei lavori si intenda apportare al progetto originario presentato, sono assoggettate al mero preavviso scritto con contestuale deposito del progetto.

7. Per varianti che comportano mutamenti sostanziali alle strutture portanti si intendono quelle, individuate con il regolamento di cui all'articolo 181, che producono una significativa modifica al comportamento strutturale del progetto originario.

8. Fino all'emanazione del regolamento di cui all'articolo 181, è necessario il preventivo rilascio dell'autorizzazione per tutte le varianti che, nel corso dei lavori, si intenda apportare al progetto originario presentato alla struttura regionale competente.

Art. 169 - Verifiche nelle zone a bassa sismicità

1. Fermo restando l'obbligo dei titoli abilitativi all'intervento edilizio, nelle zone classificate a bassa sismicità ai sensi degli atti di cui all'articolo 158, commi 2 e 3, non si possono iniziare i lavori di costruzione, riparazione e sopraelevazione, senza darne preavviso, con contestuale deposito del progetto, alla struttura regionale competente, tramite lo sportello unico.

2. L'obbligo di dare il preavviso con contestuale deposito del progetto di cui al comma 1, sussiste anche con riferimento alle varianti che nel corso dei lavori si intenda apportare al progetto originario depositato.

3. Nelle zone di cui al presente articolo, la struttura regionale competente, preso atto della relazione di calcolo asseverata dal progettista, effettua attività di

vigilanza e verifica, sia dei progetti che dei lavori in corso o ultimati mediante il metodo a campione, salvo quanto previsto al comma 4.

4. Qualora i lavori di nuova costruzione, adeguamento o miglioramento sismico abbiano ad oggetto opere di carattere strategico o rilevante, i progetti sono assoggettati obbligatoriamente a verifica.

Art. 170 - Procedimento per il deposito dei progetti nelle zone a bassa sismicità e modalità di svolgimento delle verifiche da parte della struttura regionale

1. Nelle zone a bassa sismicità la struttura regionale competente rilascia un attestato per l'avvenuto deposito dei progetti verificando la completezza degli elaborati.

2. L'attestato per l'avvenuto deposito è rilasciato se al preavviso di cui all'articolo 169, è allegato:

a) il progetto, in duplice copia e debitamente firmato da un ingegnere, architetto, geometra o perito edile iscritto nell'albo, nei limiti delle rispettive competenze, nonché dal direttore dei lavori;

b) la dichiarazione di cui all'articolo 173;

c) la relazione di calcolo asseverata dal progettista;

d) l'attestazione dell'avvenuto pagamento del contributo di cui all'articolo 171, comma 2.

3. Il progetto allegato al preavviso deve essere esauriente per planimetria, piante, prospetti e sezioni e accompagnato da una relazione tecnica, dal fascicolo dei calcoli delle strutture portanti, sia in fondazione sia in elevazione, e dai disegni dei particolari esecutivi delle strutture.

4. Per le opere in conglomerato cementizio armato ed a struttura metallica, la presentazione del progetto nei modi e nei termini indicati nel presente articolo, è valida anche agli effetti dell'articolo 65 del d.p.r. 380/2001 , se effettuata dal costruttore.

5. La dimensione del campione da assoggettare alle verifiche di cui all'articolo 169, comma 3, è determinata mensilmente, nell'ambito di una percentuale che va da un massimo del 40 per cento ad un minimo dell'1 per cento dei progetti

depositati nel mese precedente a quello in cui viene effettuato il sorteggio. La dimensione del campione è arrotondata, per eccesso, al numero pari più prossimo. Il campione da assoggettare a controllo è costituito dai progetti individuati mediante sorteggio, nella misura del 50 per cento tra quelli depositati nel mese precedente a quello in cui è effettuato il sorteggio e del restante 50 per cento tra quelli depositati nei precedenti dodici mesi, per i quali non sia ancora stata presentata la relazione sulle strutture ultimate di cui all'articolo 175.

6. Qualora, nel mese di riferimento di cui al comma 5, non siano stati depositati progetti da assoggettare a controllo a campione, sono comunque assoggettati a controllo almeno due progetti, da sorteggiare tra quelli presentati nei dodici mesi precedenti, con esclusione dei progetti già sorteggiati.

7. La dimensione del campione da assoggettare a verifica è stabilita con il regolamento di cui all'articolo 181, comma 2, lettera f), che differenzia la percentuale in misura proporzionale al grado di sismicità del sito in relazione a fasce di pericolosità.

8. Il sorteggio avviene entro i primi dieci giorni del mese successivo a quello a cui esso si riferisce ed è immediatamente reso noto. Entro i sessanta giorni successivi è reso noto l'esito della verifica effettuata sui progetti che costituiscono il campione.

9. I criteri in base ai quali il sorteggio è effettuato sono stabiliti con il regolamento di cui all'articolo 181, tenuto conto della natura e delle caratteristiche degli interventi.

10. L'esito della verifica obbligatoria delle opere di carattere strategico o rilevante di cui all'articolo 169, comma 4, è reso noto entro il termine di sessanta giorni dalla data della comunicazione dell'avvio della verifica stessa.

Art. 171 - Contributo per le spese di istruttoria e di conservazione dei progetti

1. Per l'istruttoria della richiesta dell'autorizzazione di cui all'articolo 167, è prevista la corresponsione di un contributo a copertura del costo dell'attività istruttoria svolta dalla struttura regionale competente nonché del costo per la conservazione dei progetti, nella misura indicata nella tabella di cui all'allegato A della presente legge.

2. Per l'istruttoria dei progetti assoggettati a deposito di cui all'articolo 169, è prevista la corresponsione di un contributo a copertura del costo dell'attività

istruttoria svolta dalla struttura regionale competente nonché del costo per la conservazione dei progetti, nella misura indicata nella tabella di cui all'allegato A della presente legge.

3. Per l'istruttoria dell'accertamento di conformità in sanatoria nelle zone sismiche e nelle zone a bassa sismicità di cui all'articolo 182, è prevista la corresponsione di un contributo a copertura del costo dell'attività istruttoria svolta dalla struttura regionale competente nonché del costo per la conservazione dei progetti, nella misura indicata nella tabella di cui all'allegato A della presente legge.

4. Le modalità secondo cui effettuare il versamento dei contributi di cui ai commi 1, 2 e 3, sono stabilite con decreto del dirigente della struttura regionale competente.

5. I contributi per le spese di istruttoria non sono corrisposti nel caso di progetti riferiti a interventi di riparazione dei danni da eventi calamitosi o di miglioramento sismico preventivo ai sensi della legge regionale 30 luglio 1997, n. 56 (Interventi sperimentali di prevenzione per la riduzione del rischio sismico).

6. I contributi per le spese di istruttoria non sono altresì corrisposti nel caso di progetti riferiti a beni immobili che fanno parte del patrimonio regionale.

Art. 172 - Responsabilità

1. Il progettista ha la responsabilità diretta della rispondenza delle opere progettate alle prescrizioni di cui agli articoli 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 169 e 170, nonché a tutte le prescrizioni di cui ai decreti ministeriali previsti dall'articolo 158.

2. Il direttore dei lavori, al quale compete la verifica della adeguatezza del progetto alle prescrizioni di cui al comma 1, risponde inoltre, unitamente al costruttore, ciascuno per la parte di propria competenza, della corrispondenza dell'opera realizzata al progetto depositato ai sensi dell'articolo 174, e delle eventuali varianti di esso. Tali soggetti hanno inoltre la responsabilità relativa all'osservanza delle prescrizioni di esecuzione contenute negli elaborati progettuali, e quella inerente alla qualità dei materiali impiegati, e della posa in opera degli elementi prefabbricati.

Art. 173 - Elaborati progettuali e deposito dei progetti

1. Per le opere sottoposte alle disposizioni di cui al presente capo, il progetto esecutivo deve essere corredato da una dichiarazione nella quale il progettista asseveri:

a) che il progetto sia stato redatto nel rispetto delle norme tecniche di cui al presente capo e nel rispetto delle norme tecniche contenute nei decreti ministeriali richiamati all'articolo 158;

b) che, nel caso di interventi sugli edifici esistenti, il progetto risulti classificato come progetto di adeguamento, di miglioramento oppure si tratti di intervento locale, anche di riparazione, in conformità a quanto disposto dalle norme tecniche individuate all'articolo 158, comma 1;

c) che gli elaborati progettuali possiedano i requisiti di completezza specificati dal regolamento di cui all'articolo 181;

d) che siano state rispettate le prescrizioni contenute negli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica con riferimento alla fattibilità degli interventi a seguito delle indagini geologico-tecniche;

e) la zona sismica dove deve essere realizzato l'intervento e, con riferimento agli interventi da realizzare nelle zone a bassa sismicità, la fascia di pericolosità del sito ove essi devono essere realizzati.

2. Con la dichiarazione resa ai sensi del comma 1, il progettista assume la qualità di persona esercente un servizio di pubblica necessità.

Art. 174 - Realizzazione dei lavori

1. Dal giorno dell'inizio dei lavori fino a quello della loro ultimazione, sono conservati nei cantieri gli atti restituiti con vidimazione delle strutture regionali competenti, datati e firmati anche dal costruttore e dal direttore dei lavori o una copia vistata dal direttore dei lavori nonché un giornale dei lavori stessi.

2. Della conservazione e regolare tenuta dei predetti documenti, che sono sempre a disposizione dei pubblici ufficiali incaricati dei controlli, è responsabile l'impresa. Il direttore dei lavori è altresì tenuto a vistare periodicamente, ed in particolare nelle fasi più importanti dell'esecuzione, il giornale dei lavori.

3. A struttura ultimata la relazione prevista dall'articolo 65 del d.p.r. 380/2001 è redatta dal direttore dei lavori, in duplice copia, anche nel caso in cui siano state

impiegate strutture diverse da quelle in conglomerato cementizio armato o in metallo.

4. La relazione di cui al comma 3, è depositata, entro il termine di sessanta giorni dalla data di ultimazione dei lavori relativi alla struttura, presso la struttura regionale competente.

Art. 175 - Ultimazione dei lavori e utilizzazione delle opere

1. Il collaudatore e il direttore dei lavori provvedono, ciascuno per la parte di propria competenza, a redigere la relazione sulle strutture ultimate, ed a rilasciare il relativo certificato di rispondenza, nonché quello di collaudo. Tali atti attestano la conformità del progetto e dell'opera alle prescrizioni antisismiche, ed alle prescrizioni relative alle opere di conglomerato cementizio armato, normale e precompresso, ed a struttura metallica di cui alla parte II, capo II, del d.p.r. 380/2001 .

2. I lavori sono ultimati entro il termine di efficacia del permesso a costruire di cui all'articolo 133, comma 3, oppure entro il termine di efficacia della SCIA di cui all'articolo 145, comma 5.

3. I termini per l'ultimazione dei lavori sono prorogati nei casi e alle condizioni previste dall'articolo 133, comma 3, e dall'articolo 145, comma 5.

4. Qualora i lavori non siano ultimati nei termini di cui ai commi 2 e 3, l'interessato richiede una nuova autorizzazione ai sensi degli articoli 167 e 168 o provvede con preavviso di deposito ai sensi degli articoli 169 e 170 per la parte non ultimata.

Art. 176 - Accertamento delle violazioni

1. I soggetti indicati all'articolo 103 del d.p.r. 380/2001 , appena accertato un fatto costituente violazione delle norme contenute nel presente capo, compilano processo verbale trasmettendolo immediatamente alla struttura regionale competente.

2. Il dirigente della struttura regionale competente, dopo aver svolto, se necessari, ulteriori accertamenti di carattere tecnico, trasmette il processo verbale all'autorità giudiziaria competente con le sue deduzioni.

Art. 177 - Sospensione dei lavori

1. Il dirigente della struttura regionale competente, contemporaneamente agli adempimenti di cui all'articolo 176, comma 2, ordina, con decreto motivato, al proprietario, nonché al direttore o appaltatore od esecutore delle opere, la sospensione dei lavori.
2. Copia del decreto di cui al comma 1, è comunicata al dirigente o responsabile del competente ufficio comunale ai fini dell'osservanza dell'ordine di sospensione.
3. L'ordine di sospensione produce i suoi effetti sino alla data in cui la pronuncia dell'autorità giudiziaria diviene irrevocabile.
4. Qualora non si sia provveduto al ripristino dei luoghi o alla demolizione, in seguito a sentenza irrevocabile o con decreto esecutivo, il dirigente della struttura regionale competente provvede, se del caso con l'assistenza della forza pubblica, a spese del responsabile della violazione.

Art. 178 - Competenze della Regione

1. Qualora il reato sia estinto per qualsiasi causa, il dirigente della struttura regionale competente ordina, con provvedimento definitivo, la demolizione delle opere o delle parti di esse eseguite in violazione delle norme del presente capo e delle norme tecniche di cui all'articolo 158, comma 1, e di quelle previste dall'articolo 52 del d.p.r. 380/2001 , oppure l'esecuzione di modifiche idonee a renderle conformi alle norme stesse.
2. In caso di inadempienza a quanto disposto dal comma 1, si applica l'articolo 177, comma 4.

Art. 179 - Vigilanza per l'osservanza delle norme tecniche

1. I soggetti indicati all'articolo 103 del d.p.r. 380/2001 , sono tenuti ad accertare che chiunque inizi costruzioni, riparazioni e sopraelevazioni, nelle zone sismiche individuate ai sensi dell'articolo 158, abbia adempiuto agli obblighi di cui all'articolo 167 oppure di cui all'articolo 169.
2. I tecnici della struttura regionale competente devono accertare altresì che le costruzioni, le riparazioni e le ricostruzioni procedano in conformità con le disposizioni del presente capo.

Art. 180 - Costruzioni in corso in zone sismiche di nuova classificazione

1. Tutti coloro che in una zona sismica di nuova classificazione abbiano iniziato una costruzione prima dell'entrata in vigore del provvedimento di classificazione sono tenuti a farne denuncia, entro quindici giorni dall'entrata in vigore del provvedimento di classificazione, alla struttura regionale competente.

Art. 181 - Regolamenti

1. La Regione approva uno o più regolamenti aventi ad oggetto le modalità di effettuazione e svolgimento dei compiti di vigilanza e di verifica sulla realizzazione delle opere e delle costruzioni in zone soggette a rischio sismico previsti dal presente capo.

2. Il regolamento o i regolamenti di cui al comma 1, individuano in particolare:

- a) le modalità di redazione degli elaborati progettuali che devono essere allegati al progetto;
- b) le modalità di presentazione dei progetti, comprensivi dei loro elaborati, concernenti le opere assoggettate al procedimento di autorizzazione per le zone sismiche ai sensi dell'articolo 167 e al procedimento di deposito per le zone a bassa sismicità ai sensi dell'articolo 169;
- c) la tipologia delle indagini geologiche, geofisiche e geotecniche da allegare al permesso di costruire o alla SCIA;
- d) le varianti, che comportano mutamenti sostanziali alle strutture portanti, ai sensi dell'articolo 168, comma 7;
- e) gli edifici strategici e rilevanti situati in zona a bassa sismicità da assoggettare alla verifica obbligatoria ai sensi dell'articolo 169, comma 4;
- f) la dimensione del campione e la tipologia degli interventi ai fini della verifica dei progetti depositati, nonché i criteri in base ai quali il sorteggio è effettuato.

Art. 182 - Accertamento di conformità in sanatoria per gli interventi realizzati nelle zone sismiche e nelle zone a bassa sismicità

1. Ai fini dell'accertamento di conformità di cui all'articolo 209, per le opere realizzate o in corso di realizzazione nei comuni già classificati sismici in assenza dell'autorizzazione o dell'attestato di avvenuto deposito, e che risultano conformi alla normativa tecnica, l'interessato trasmette alla struttura regionale competente:

a) la richiesta di autorizzazione in sanatoria oppure l'istanza di deposito in sanatoria e la documentazione tecnica relativa alle opere da sanare;

b) la certificazione di rispondenza delle opere alla normativa tecnica ed il certificato di collaudo, laddove richiesto dalla normativa medesima.

2. Nei casi di cui al comma 1, la struttura regionale competente rilascia l'autorizzazione in sanatoria entro sessanta giorni dalla data di trasmissione della relativa istanza, oppure l'attestato di avvenuto deposito in sanatoria nei quindici giorni successivi alla medesima data. Oltre che al soggetto interessato, la struttura regionale competente trasmette tali atti al comune ai fini del rilascio del permesso di costruire o dell'attestazione di conformità in sanatoria, fermo restando quanto previsto al comma 3.

3. Ai fini dell'accertamento di conformità di cui all'articolo 209, per le opere realizzate, o in corso di realizzazione, nei comuni già classificati sismici in assenza dell'autorizzazione o dell'attestato di avvenuto deposito e che, a seguito del procedimento di cui ai commi 1 e 2, non risultino conformi alla normativa tecnica, il comune respinge l'istanza, oppure, previo accertamento della conformità dell'intervento realizzato alla disciplina urbanistica ed edilizia vigente sia al momento della realizzazione dello stesso che al momento della presentazione della domanda, ed ove ritenuto tecnicamente possibile, ordina all'interessato l'adeguamento delle opere alla normativa tecnica nel rispetto della disciplina edilizia ed urbanistica vigente, assegnando un termine congruo per l'esecuzione dei necessari interventi. Decorso inutilmente il termine assegnato, il comune respinge l'istanza di accertamento di conformità in sanatoria.

4. Ove sia stato ordinato, ai sensi del comma 3, l'adeguamento dell'opera alla normativa tecnica, l'interessato presenta alla competente struttura regionale la richiesta di autorizzazione o l'istanza di deposito per le opere di adeguamento necessarie ai fini dell'ottemperanza all'ordinanza ed il relativo progetto. Al termine dei lavori, l'interessato trasmette alla struttura regionale competente la relativa certificazione di rispondenza e, se richiesto dalla normativa, il certificato di collaudo. Accertata l'avvenuta ottemperanza all'ordinanza, il Comune rilascia il permesso di costruire o l'attestazione di conformità in sanatoria.

5. Ai fini dell'accertamento di conformità di cui all'articolo 209, per le opere realizzate nei comuni anteriormente alla classificazione sismica degli stessi, l'interessato trasmette al comune il certificato di idoneità statica, rilasciato dal

professionista abilitato. Relativamente a tali opere, gli atti di cui al comma 1, lettere a) e b), non sono presentati.

TITOLO VII

- Contributi e sanzioni. Unificazione dei parametri urbanistici ed edilizi

CAPO I

- Tipologia e corresponsione dei contributi

Art. 183 - Contributo relativo agli interventi edilizi e ai mutamenti della destinazione d'uso

1. Nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 184, comma 1 e dall'articolo 185, il permesso di costruire comporta la corresponsione di un contributo commisurato all'incidenza degli oneri di urbanizzazione nonché al costo di costruzione secondo le modalità indicate nel presente titolo.

2. Nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 184, comma 1 e dall'articolo 185, la SCIA comporta la corresponsione di un contributo commisurato alla sola incidenza degli oneri di urbanizzazione ad eccezione dei seguenti interventi, per i quali è dovuto anche il contributo relativo al costo di costruzione:

a) interventi di cui all'articolo 135, comma 2, lettera b), ove comportanti aumento del numero delle unità immobiliari;

b) interventi di cui all'articolo 135, comma 2, lettere d) ed e);

3. Comportano altresì la corresponsione di un contributo commisurato alla sola incidenza degli oneri di urbanizzazione gli interventi di manutenzione straordinaria di cui all'articolo 136, comma 2, lettera a), ove comportanti aumento del numero delle unità immobiliari, nonché i mutamenti di destinazione d'uso degli immobili di cui all'articolo 136, comma 2, lettera g), e i mutamenti di destinazione d'uso eseguiti in assenza di opere edilizie, limitatamente ai casi in cui si determini un incremento dei carichi urbanistici. Per tali fattispecie il contributo è determinato dal comune nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 191, comma 6.

Art. 184 - Determinazione degli oneri di urbanizzazione

1. Gli oneri di urbanizzazione sono dovuti in relazione agli interventi che comportano nuova edificazione o determinano un incremento dei carichi urbanistici in funzione di:

a) aumento delle superfici utili degli edifici;

b) mutamento delle destinazioni d'uso degli immobili;

c) aumento del numero di unità immobiliari.

2. Ai sensi della presente legge, per superficie utile si intende la superficie effettivamente calpestabile, misurata al netto di murature, pilastri, tramezzi, sguinci, vani di porte, finestre e scale, corrispondente alla somma della superficie utile abitabile o agibile e della superficie non residenziale o accessoria, come definite dal regolamento di cui all'articolo 216.

3. Gli oneri di urbanizzazione devono intendersi riferiti alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria definite dall'articolo 62, alle opere necessarie al superamento delle barriere architettoniche negli spazi pubblici, nonché alle opere di infrastrutturazione generale comunque a carico del comune.

4. Con deliberazione, il Consiglio regionale individua:

a) le opere di urbanizzazione secondaria per le quali i comuni possono concedere un contributo ai soggetti realizzatori;

b) i criteri generali per l'erogazione del contributo di cui alla lettera a).

5. Con deliberazione della Giunta regionale è determinata l'incidenza degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria sugli interventi di cui al presente articolo.

6. La Giunta regionale provvede ad aggiornare ogni cinque anni la determinazione degli oneri di cui al comma 5, previa comunicazione alla commissione consiliare competente.

7. Ai costi medi regionali, fino agli aggiornamenti di cui al comma 6, si applica annualmente l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) determinato dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT). Dal 1° gennaio di ogni anno si applicano gli importi aggiornati sulla base dei più recenti dati ISTAT disponibili dell'indice.

8. Gli aggiornamenti di cui ai commi 6 e 7, si applicano senza ulteriori atti alle istanze, segnalazioni e comunicazioni presentate successivamente al 1° gennaio dell'anno seguente.

Art. 185 - Determinazione del costo di costruzione

1. Il costo di costruzione di cui all'articolo 183, comma 1, per i nuovi edifici è determinato ogni cinque anni con deliberazione della Giunta regionale, previa comunicazione alla commissione consiliare competente, con riferimento ai costi massimi ammissibili per l'edilizia agevolata, definiti in base alle norme statali in materia.

2. La Giunta regionale con deliberazione identifica classi di edifici con caratteristiche superiori a quelle considerate nelle disposizioni di legge per l'edilizia agevolata, per le quali sono determinate maggiorazioni del detto costo di costruzione in misura non superiore al 50 per cento.

3. Nei periodi intercorrenti tra le determinazioni di cui al comma 1, oppure in eventuale assenza di tali determinazioni, il costo di costruzione è adeguato annualmente, ed automaticamente, in ragione dell'indice del costo di costruzione determinato dall'ISTAT. Dal 1° gennaio di ogni anno si applicano gli importi aggiornati sulla base dei più recenti dati disponibili dell'indice.

4. Il contributo afferente al permesso di costruire comprende una quota del costo di costruzione, variabile dal 5 per cento al 20 per cento, determinata in funzione delle caratteristiche e delle tipologie delle costruzioni e della loro destinazione ed ubicazione, sulla base di quanto indicato nella deliberazione della Giunta regionale di cui al comma 1.

5. Nel caso di interventi di ristrutturazione edilizia, il comune può determinare costi di costruzione come quota percentuale dell'importo relativo alle nuove costruzioni, in relazione alla classificazione degli interventi effettuata dallo stesso comune.

Art. 186 - Edilizia convenzionata

1. Per gli interventi di edilizia abitativa, compresi quelli sugli edifici esistenti, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, del d.p.r. 380/2001, il contributo di cui all'articolo 183 è ridotto alla sola quota di cui all'articolo 184, applicata nella misura minima stabilita dal comune, qualora l'interessato si impegni, a mezzo di

una convenzione stipulata con il comune, ad applicare prezzi di vendita e canoni di locazione determinati nel rispetto della convenzione tipo prevista dall'articolo 187.

2. Nella convenzione può essere prevista la diretta esecuzione da parte dell'interessato delle opere di urbanizzazione, in luogo del pagamento della quota di cui al comma 1, in tal caso, sono descritte le opere da eseguire e precisati i termini e le garanzie per l'esecuzione delle opere medesime.

3. Può tenere luogo della convenzione un atto unilaterale d'obbligo con il quale l'interessato si impegna ad osservare le condizioni stabilite nella convenzione tipo ed a corrispondere nel termine stabilito la quota relativa alle opere di urbanizzazione oppure ad eseguire direttamente le opere stesse.

4. La convenzione o l'atto d'obbligo unilaterale sono trascritti nei registri immobiliari a cura del comune e a spese dell'interessato.

Art. 187 - Convenzione tipo

1. In relazione agli interventi di edilizia abitativa di cui all'articolo 186, con deliberazione della Giunta regionale è approvata una convenzione tipo, con la quale sono stabiliti i criteri nonché i parametri, definiti con meccanismi tabellari per classi di comuni, ai quali devono uniformarsi le convenzioni comunali nonché gli atti di obbligo, in ordine essenzialmente:

- a) all'indicazione delle caratteristiche tipologiche e costruttive degli alloggi;
- b) alla determinazione dei prezzi di cessione degli alloggi, sulla base del costo delle aree, così come definito dal comma 1, della costruzione e delle opere di urbanizzazione, nonché delle spese generali, comprese quelle per la progettazione e degli oneri di preammortamento e di finanziamento;
- c) alla determinazione dei canoni di locazione in percentuale del valore desunto dai prezzi fissati per la cessione degli alloggi;
- d) alla durata di validità della convenzione non superiore a trenta e non inferiore a venti anni;
- e) alla determinazione del costo delle aree in misura tale che la sua incidenza non superi il 20 per cento del costo di costruzione di cui all'articolo 183.

2. I prezzi di cessione ed i canoni di locazione determinati nelle convenzioni ai sensi del comma 1, sono suscettibili di periodiche variazioni, con frequenza non inferiore al biennio, in relazione agli indici ufficiali ISTAT dei costi di costruzione intervenuti dopo la stipula delle convenzioni medesime.

3. Ogni pattuizione stipulata in violazione dei prezzi di cessione e dei canoni di locazione è nulla per la parte eccedente.

Art. 188 - Permesso di costruire e SCIA a titolo gratuito

1. Il contributo di cui all'articolo 183 non è dovuto nei seguenti casi:

a) per le opere da realizzare nelle zone agricole, comprese le residenze, in funzione della conduzione del fondo e delle esigenze dell'imprenditore agricolo professionale, ai sensi della vigente normativa;

b) per gli impianti, le attrezzature, le opere pubbliche o di interesse pubblico realizzate dai soggetti competenti, nonché per le opere di urbanizzazione, eseguite anche da privati o privato sociale, previa in questo caso, la stipula di convenzione con il comune che assicuri l'interesse pubblico;

c) per le opere da realizzare in attuazione di norme o di provvedimenti emanati in occasione di pubbliche calamità;

d) per la realizzazione degli spazi di parcheggio e delle autorimesse pertinenziali all'interno dei perimetri dei centri abitati.

2. La quota di contributo relativa al costo di costruzione non è dovuta nei seguenti casi:

a) per gli interventi da realizzare su immobili di proprietà dello Stato;

b) per gli interventi di ristrutturazione edilizia e di ampliamento, in misura non superiore al 20 per cento della superficie utile preesistente, di edifici unifamiliari. E' facoltà del comune disciplinare, nel regolamento edilizio, le caratteristiche di edificio unifamiliare, sulla base di criteri di abitabilità di un nucleo familiare medio;

c) per le modifiche interne necessarie per migliorare le condizioni igieniche delle abitazioni, nonché per la realizzazione dei volumi tecnici che si rendano

indispensabili a seguito della installazione di impianti tecnologici necessari per le esigenze delle abitazioni;

d) per gli interventi di ristrutturazione edilizia che non comportino aumento delle superfici utili e mutamento della destinazione d'uso, quando l'interessato si impegni, mediante convenzione o atto d'obbligo unilaterale, a praticare prezzi di vendita e canoni di locazione degli alloggi concordati con il comune ed a concorrere agli oneri di urbanizzazione. Il comune disciplina i casi di esonero motivato dal contributo non condizionato alla sottoscrizione della convenzione o dell'atto unilaterale d'obbligo.

3. Il contributo di cui all'articolo 183, non è dovuto per la realizzazione di opere direttamente finalizzate al superamento o all'eliminazione delle barriere architettoniche in edifici esistenti, come individuate dall'articolo 7 della legge 9 gennaio 1989, n. 13 (Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati), per le esigenze dei disabili.

Art. 189 - Contributi relativi ad opere o impianti non destinati alla residenza

1. La realizzazione di interventi relativi a costruzioni o impianti destinati ad attività industriali o artigianali dirette alla trasformazione di beni ed alla prestazione di servizi comporta la corresponsione di un contributo pari all'incidenza delle opere di urbanizzazione, di quelle necessarie al trattamento e allo smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi e gassosi e di quelle necessarie alla sistemazione dei luoghi ove ne siano alterate le caratteristiche. L'incidenza di tali opere è stabilita con atto del comune in base a parametri che la Regione definisce in relazione ai tipi di attività produttiva.

2. La realizzazione di interventi relativi a costruzioni o impianti destinati ad attività turistiche, commerciali e direzionali comporta la corresponsione di un contributo pari all'incidenza delle opere di urbanizzazione, determinata ai sensi dell'articolo 184, nonché una quota non superiore al 10 per cento del costo documentato di costruzione da stabilirsi da parte del comune in relazione ai diversi tipi di attività.

3. Qualora la destinazione d'uso delle costruzioni o impianti indicati nei commi 1 e 2, nonché delle opere di cui all'articolo 188, comma 1, lettera a), sia comunque modificata nei dieci anni successivi all'ultimazione dei lavori, il contributo è dovuto nella misura massima corrispondente alla nuova destinazione d'uso, determinata con riferimento al momento della intervenuta variazione.

Art. 190 - Versamento del contributo

1. Il contributo di cui all'articolo 183, è corrisposto al comune all'atto del ritiro del permesso di costruire oppure, nel caso di SCIA o di comunicazione di attività edilizia libera onerosa, al momento della presentazione della stessa.
2. Il contributo di cui al comma 1, è calcolato dal comune all'atto del rilascio del provvedimento di permesso di costruire o, nel caso di SCIA o di comunicazione di attività edilizia libera, è calcolato dal progettista abilitato al momento della presentazione della stessa.
3. Il contributo può essere rateizzato in non più di sei rate semestrali. In tale ipotesi, gli obbligati sono tenuti a prestare al comune idonee garanzie fideiussorie.

Art. 191 - Determinazione degli oneri di urbanizzazione da parte del comune

1. Sulla base della deliberazione della Giunta regionale di cui all'articolo 184, comma 5, il comune determina, per le diverse parti del proprio territorio, l'incidenza degli oneri relativi alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, in riferimento agli effetti urbanistici ed ambientali che gli interventi comportano, in base ai seguenti fattori:

- a) differenze fra i costi effettivi delle opere di urbanizzazione praticati nel comune e i costi medi aggiornati risultanti dalle tabelle regionali;
- b) entità degli interventi relativi alle opere di urbanizzazione previsti dai programmi poliennali delle opere pubbliche comunali;
- c) tipologie degli interventi di recupero, garantendo la differenziazione tra gli interventi al fine di incentivare, in modo particolare nelle aree a maggiore densità del costruito, gli interventi sul patrimonio edilizio esistente, anziché quelli di nuova costruzione;
- d) destinazioni d'uso;
- e) stato e consistenza delle opere di urbanizzazione esistenti nelle diverse parti del territorio comunale.

2. Le determinazioni comunali di cui al comma 1 danno conto in modo esplicito dell'incidenza dei singoli fattori e non possono determinare variazioni superiori al

90 per cento dei valori medi definiti in base alla deliberazione della Giunta regionale di cui all'articolo 184, comma 5.

3. Per gli interventi nei piani per l'edilizia economica e popolare di cui all'articolo 117, il contributo di cui all'articolo 183 è commisurato alla sola quota di cui all'articolo 184 ed è assorbente del costo delle opere di urbanizzazione di cui all'articolo 35, comma 8, lettera a), e comma 12, della legge 22 ottobre 1971, n. 865 (Programmi e coordinamento dell'edilizia residenziale pubblica; norme sulla espropriazione per pubblica utilità; modifiche ed integrazioni alla legge 17 agosto 1942, n. 1150 ; legge 18 aprile 1962, n. 167 ; legge 29 settembre 1964, n. 847 ; ed autorizzazione di spesa per interventi straordinari nel settore dell'edilizia residenziale, agevolata e convenzionata).

4. Gli interventi nei piani per insediamenti produttivi di cui all'articolo 118, sono realizzati a titolo gratuito, fatta eccezione per le destinazioni turistiche, commerciali, direzionali, per le quali si applica l'articolo 189, comma 2. Gli oneri per l'urbanizzazione primaria e la competente quota per la secondaria sono computati, per l'intero, nel costo relativo alla cessione dell'area in proprietà o alla concessione in diritto di superficie. Nel costo suddetto è altresì computata l'incidenza degli oneri relativi alle opere di trattamento e smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi e gassosi e di quelle necessarie alla sistemazione dei luoghi ove siano alterate le caratteristiche. Tale incidenza è determinata dal comune sulla base dei parametri della tabella approvata con deliberazione della Giunta regionale e soggetti agli aggiornamenti di cui all'articolo 184.

5. Nelle zone di espansione ed in quelle soggette alla formazione di piani attuativi di iniziativa privata a carattere residenziale, direzionale, commerciale, turistico, industriale e artigianale, le opere di urbanizzazione primaria sono eseguite a cura dei privati proponenti. In tal caso, la quota di oneri riferiti alla urbanizzazione primaria non è più dovuta.

6. In caso di incremento dei carichi urbanistici, il mutamento di destinazione d'uso degli immobili in assenza di opere edilizie comporta la corresponsione del contributo per oneri di urbanizzazione nella misura stabilita dal comune. La corresponsione del contributo è dovuta:

a) al momento della presentazione della SCIA nei casi di cui all'articolo 135, comma 1, lettera b);

b) al momento della trasmissione della comunicazione nei casi di cui all'articolo 136, comma 2, lettera g);

c) a far data dall'intervenuto mutamento nei casi diversi da quelli di cui alle lettere a) e b), ed è accompagnata dall'identificazione dell'immobile o dell'unità immobiliare interessata.

7. Gli oneri di cui al comma 6, non possono in ogni caso superare quelli previsti per gli interventi di ristrutturazione edilizia. I comuni, con la disciplina di cui all'articolo 98, possono individuare fattispecie e zone in cui, al fine di agevolare il riequilibrio funzionale o salvaguardare attività di interesse sociale o culturale, il mutamento di destinazione d'uso avviene a titolo gratuito.

8. I comuni, contestualmente alla disciplina di cui all'articolo 98 o con apposito atto, definiscono mediante specifiche tabelle l'incidenza degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria in relazione:

a) alle destinazioni di zona previste dagli strumenti di pianificazione urbanistica;

b) alle destinazioni d'uso regolamentate che comportano aumento dei carichi urbanistici;

c) alle previsioni di realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria contenute negli strumenti di pianificazione urbanistica.

9. Al di fuori dei casi di gratuità di cui all'articolo 188, il comune determina l'incidenza delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, ai fini del calcolo del contributo di cui all'articolo 183, quando l'intervento sia relativo a:

a) immobili soggetti alla disciplina del titolo IV, capo III;

b) ogni altro tipo di immobile per il quale il contributo non sia altrimenti determinato.

10. Ai fini del presente articolo i volumi e le superfici sono calcolati secondo le norme degli strumenti della pianificazione urbanistica oppure dei regolamenti edilizi comunali, nel rispetto del regolamento di cui all'articolo 216.

11. A scomputo totale o parziale del contributo, ai fini del rilascio del permesso di costruire o ai fini della presentazione della SCIA, è facoltà dell'interessato obbligarsi a realizzare direttamente le opere di urbanizzazione con le modalità e le

garanzie stabilite dal comune, con conseguente acquisizione delle opere realizzate al patrimonio del comune.

12. Nell'ambito dei piani attuativi di cui al titolo V, capo II, dei progetti unitari convenzionati di cui all'articolo 121, nonché degli interventi in diretta attuazione dello strumento della pianificazione urbanistica comunale, l'esecuzione diretta delle opere di urbanizzazione primaria di cui all'articolo 62, comma 5, di importo inferiore alla soglia di cui all'articolo 28, comma 1, lettera c), del d.lgs. 163/2006, funzionali all'intervento di trasformazione urbanistica del territorio, è effettuata dal titolare del permesso di costruire.

13. I comuni applicano la riduzione degli oneri di urbanizzazione secondaria in misura crescente a seconda dei requisiti di accessibilità, adattabilità e visitabilità dei nuovi edifici oltre i limiti obbligatori stabiliti dalla normativa di riferimento in una misura non inferiore al 20 per cento e non superiore al 70 per cento.

14. Con la deliberazione di cui all'articolo 184, comma 5, la Giunta regionale determina i criteri con cui i comuni applicano la riduzione degli oneri di urbanizzazione secondaria di cui al comma 13, nonché la riduzione degli oneri di urbanizzazione per gli interventi di rigenerazione urbana e la riduzione degli oneri di cui all'articolo 220, comma 1.

15. Restano salve le agevolazioni previste da normative speciali.

CAPO II

- Vigilanza e sanzioni

Art. 192 - Sanzioni per il ritardato o omesso versamento del contributo

1. Il mancato versamento, nei termini di legge, del contributo di cui agli articoli 184 e 195 comporta:

a) l'aumento del contributo in misura pari al 10 per cento qualora il versamento del contributo sia effettuato nei successivi centoventi giorni;

b) l'aumento del contributo in misura pari al 20 per cento quando, superato il termine di cui alla lettera a), il ritardo si protrae non oltre i successivi sessanta giorni;

c) l'aumento del contributo in misura pari al 40 per cento quando, superato il termine di cui alla lettera b), il ritardo si protrae non oltre i successivi sessanta giorni.

2. Le misure di cui al comma 1, non si cumulano.

3. Nel caso di pagamento rateizzato, gli aumenti di cui al comma 1 si applicano ai ritardi nei pagamenti delle singole rate, fatto salvo quanto previsto al comma 5.

4. Decorso inutilmente il termine di cui al comma 1, lettera c), il comune provvede alla riscossione coattiva del complessivo credito.

5. Qualora siano state prestate garanzie fideiussorie che consentano l'escussione immediata e diretta per ciascuna rata, il comune riscuote gli importi dovuti dopo la scadenza del termine per il pagamento e non si applica la sanzione di cui al presente articolo.

Art. 193 - Vigilanza sull'attività urbanistico-edilizia

1. Nel rispetto della normativa statale e regionale, il comune esercita, anche secondo le modalità stabilite dallo statuto o dai regolamenti dell'ente, la vigilanza sull'attività urbanistico-edilizia nel territorio comunale per assicurarne la rispondenza:

a) alle norme di legge e di regolamento;

b) alle prescrizioni degli strumenti della pianificazione territoriale degli strumenti della pianificazione urbanistica comunali e del regolamento edilizio;

c) alle modalità esecutive fissate nel permesso di costruire o nella SCIA.

2. Quando il comune accerta l'inizio o l'esecuzione di opere eseguite senza titolo su aree assoggettate, da leggi statali, regionali o da altre norme urbanistiche vigenti o adottate, a vincolo di inedificabilità, o destinate ad opere e spazi pubblici oppure ad interventi di edilizia residenziale pubblica di cui alla l. 167/1962, nonché in tutti i casi di difformità dalle norme urbanistiche o dalle prescrizioni degli strumenti urbanistici generali, degli strumenti della pianificazione urbanistica o dei regolamenti edilizi, ordina la demolizione e il ripristino dello stato dei luoghi. Qualora si tratti di aree assoggettate alla tutela di cui all'al.r. 39/2000, alla legge regionale 23 maggio 2014, n. 27 (Disciplina dell'esercizio delle funzioni in materia di demanio collettivo civico e diritti di uso civico) o appartenenti ai beni

disciplinati dalla legge 16 giugno 1927, n. 1766 (Conversione in legge del regio decreto legge 22 maggio 1924, n. 751, riguardante il riordinamento degli usi civici), nonché delle aree sottoposte alla disciplina del Codice, il comune ordina la demolizione e il ripristino dello stato dei luoghi, previa comunicazione alle amministrazioni competenti, le quali possono eventualmente intervenire, ai fini della demolizione, anche di propria iniziativa.

3. Le misure di cui al comma 2, si applicano anche quando il comune accerta, in una delle aree soggette ai vincoli indicati al medesimo comma 2:

a) l'inizio o l'esecuzione di uno degli interventi di attività edilizia libera di cui all'articolo 136;

b) l'assenza dei presupposti di cui all'articolo 136, comma 1.

4. Ferma rimanendo l'ipotesi prevista dal comma 2, qualora sia constatata dai competenti uffici comunali, d'ufficio o su segnalazione dei cittadini, l'inosservanza delle norme, delle prescrizioni e delle modalità di cui al comma 1, il comune ordina l'immediata sospensione dei lavori, che ha effetto fino all'adozione dei provvedimenti definitivi di cui agli articoli del presente capo, da adottare e notificare entro quarantacinque giorni dall'ordine di sospensione dei lavori.

5. Gli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria, ove nei luoghi in cui vengono realizzate le opere non sia esibito il corrispondente titolo abilitativo o la sua riproduzione in conformità a quanto previsto dall'articolo 6 del d.p.r. 445/2000, oppure non sia apposto il prescritto cartello, oppure in tutti gli altri casi di presunta violazione urbanistico-edilizia, ne danno immediata comunicazione all'autorità giudiziaria, alla provincia e al comune che verifica, entro trenta giorni, la regolarità delle opere e dispone gli atti conseguenti.

6. In caso d'inerzia protrattasi per quindici giorni dalla data di constatazione della inosservanza delle disposizioni di cui al presente articolo oppure protrattasi oltre il termine stabilito dal comma 4, la provincia, nei successivi trenta giorni, adotta i provvedimenti eventualmente necessari dandone contestuale comunicazione alla competente autorità giudiziaria.

7. Nei territori disciplinati dai piani dei parchi regionali soggetti al vincolo paesaggistico, tutte le funzioni di vigilanza attribuite al comune dal presente articolo sono svolte dall'ente parco. I proventi derivanti dall'applicazione delle

sanzioni pecuniarie per le violazioni commesse nelle aree contigue sono riscossi dall'ente parco ed impiegati per opere ed interventi di tutela ambientale da definire d'intesa con i comuni interessati.

Art. 194 - Vigilanza su opere di amministrazioni statali

1. Per le opere eseguite da amministrazioni statali, qualora ricorrano le ipotesi di cui all'articolo 193, il comune informa immediatamente il Presidente della Giunta regionale e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al quale compete, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale, l'adozione dei provvedimenti previsti dallo stesso articolo 193.

Art. 195 - Responsabilità del titolare, del committente, del costruttore e del direttore dei lavori

1. Ai fini della disciplina delle responsabilità dei titolari di permesso di costruire o di SCIA, dei committenti, costruttori e direttori dei lavori, si applica l'articolo 29 del d.p.r. 380/2001 .

Art. 196 - Interventi eseguiti in assenza di permesso di costruire, in totale difformità o con variazioni essenziali

1. Sono interventi eseguiti in totale difformità dal permesso di costruire quelli che comportano la realizzazione di un organismo edilizio integralmente diverso per caratteristiche tipologiche, planovolumetriche o di utilizzazione da quello oggetto del permesso di costruire stesso, oppure l'esecuzione di volumi edilizi oltre i limiti indicati nel progetto e tali da costituire un organismo edilizio o parte di esso con specifica rilevanza ed autonomamente utilizzabile.

2. Il comune, accertata l'esecuzione di interventi in assenza di permesso di costruire, in totale difformità dal medesimo, oppure con le variazioni essenziali di cui all'articolo 197, ingiunge al proprietario e al responsabile dell'abuso la rimozione o la demolizione, indicando nel provvedimento l'area che è acquisita di diritto in caso di inottemperanza, ai sensi del comma 3.

3. Se il responsabile dell'abuso non provvede alla demolizione e al ripristino dello stato dei luoghi nel termine di novanta giorni dall'ingiunzione, il bene e l'area di sedime, nonché quella necessaria, secondo le prescrizioni urbanistiche, alla realizzazione di opere analoghe a quelle abusive, sono acquisiti di diritto gratuitamente al patrimonio del comune. L'area acquisita non può comunque

essere superiore a dieci volte la complessiva superficie utile lorda abusivamente costruita.

4. L'accertamento dell'inottemperanza all'ingiunzione a demolire, nel termine di cui al comma 3, previa notifica all'interessato, costituisce titolo per l'immissione nel possesso e per la trascrizione nei registri immobiliari, che deve essere eseguita gratuitamente.

5. L'opera acquisita è demolita con ordinanza del comune a spese dei responsabili dell'abuso, salvo che il comune non dichiari l'esistenza di prevalenti interessi pubblici e sempre che l'opera non contrasti con rilevanti interessi urbanistici o ambientali.

6. Per gli interventi abusivamente eseguiti su terreni soggetti, in base a leggi statali o regionali, a vincolo di inedificabilità, l'acquisizione gratuita, nel caso di inottemperanza all'ingiunzione di demolizione, si verifica di diritto a favore delle amministrazioni cui compete la vigilanza sull'osservanza del vincolo. Tali amministrazioni provvedono alla demolizione delle opere abusive ed al ripristino dello stato dei luoghi a spese dei responsabili dell'abuso. Nell'ipotesi di concorso dei vincoli, l'acquisizione si verifica a favore del patrimonio del comune.

7. Il comune redige e pubblica mensilmente, mediante affissione all'albo comunale, i dati relativi agli immobili e alle opere realizzati abusivamente, oggetto dei rapporti degli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria e delle relative ordinanze di sospensione e trasmette i dati anzidetti all'autorità giudiziaria competente, alla provincia e, tramite l'ufficio territoriale del governo, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

8. Le disposizioni dei commi 3, 4 e 5, non si applicano:

a) nei casi di incrementi volumetrici, comunque denominati, realizzati in sopraelevazione o comunque non comportanti ampliamento dell'area di sedime del fabbricato, eseguiti in assenza di permesso di costruire, in totale difformità o con variazioni essenziali. In tali ipotesi, il comune provvede ai sensi dell'articolo 199;

b) per aumenti di superficie utile realizzati all'interno dell'involucro edilizio previsto dal permesso di costruire.

9. Resta escluso qualsiasi effetto di sanatoria amministrativa in materia edilizia in dipendenza del trasferimento a soggetti privati di aree già demaniali.

Art. 197 - Determinazione delle variazioni essenziali

1. Ai fini dell'applicazione degli articoli 196 e 199, fermo restando quanto previsto dall'articolo 198, costituiscono variazioni essenziali al progetto approvato le opere abusivamente eseguite nel corso dei lavori quando si verifichi una delle seguenti condizioni:

a) un mutamento della destinazione d'uso che implichi altra destinazione non consentita dallo strumento della pianificazione territoriale oppure dagli strumenti della pianificazione urbanistica vigenti o adottati, oppure dalla disciplina di cui all'articolo 98;

b) un incremento della volumetria complessiva con aumento della superficie utile con destinazione residenziale in misura superiore:

1) al 5 per cento da 0 a 300 metri quadrati;

2) al 2 per cento per la parte eccedente 300 metri quadrati;

c) un incremento della volumetria complessiva con aumento della superficie utile con destinazione diversa da quella residenziale in misura superiore:

1) al 5 per cento da 0 a 400 metri quadrati;

2) al 2 per cento per la parte eccedente 400 metri quadrati;

d) la modifica dell'altezza dell'edificio in misura superiore a 30 centimetri qualora l'altezza dell'edificio sia stata prescritta in relazione a quella di altri edifici;

e) la riduzione delle distanze minime dell'edificio fissate nel permesso di costruire dalle altre costruzioni e dai confini di proprietà, in misura superiore al 10 per cento, oppure in misura superiore a 20 centimetri dalle strade pubbliche o di uso pubblico, qualora l'allineamento dell'edificio sia stato prescritto in relazione a quello di altri edifici;

f) la violazione delle norme vigenti in materia di edilizia antisismica, quando la stessa non attenga a fatti procedurali.

2. Le variazioni concernenti la superficie e l'altezza costituiscono variazioni essenziali anche se inferiori ai limiti di cui al comma 1, lettere b), c) e d), ove comportino aumento del numero dei piani o delle unità immobiliari.

3. Non possono ritenersi comunque variazioni essenziali quelle che incidono sull'entità delle superfici relative ai vani accessori e ai volumi tecnici, nonché sulla distribuzione interna delle singole unità abitative.

4. Gli interventi di cui al comma 1, effettuati su immobili sottoposti a vincolo storico, artistico, architettonico, archeologico, paesaggistico ed ambientale o su immobili ricadenti nei parchi o in aree protette nazionali e regionali, sono considerati in totale difformità dal permesso di costruire.

Art. 198 - Tolleranze di costruzione

1. Ai fini dell'applicazione della disciplina di cui agli articoli 206 e 209, non si ha parziale difformità dal permesso di costruire oppure dalla SCIA, qualora proposta in conformità con gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunali adottati o approvati e con il vigente regolamento edilizio, in presenza di violazioni di altezza, distacchi, cubatura o superficie coperta che non eccedano per singola unità immobiliare il 2 per cento delle misure progettuali.

Art. 199 - Interventi di ristrutturazione edilizia eseguiti in assenza di titolo o in totale difformità o con variazioni essenziali

1. Gli interventi e le opere di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 134, comma 1, lettera h), e all'articolo 135, comma 2, lettera d), nei casi in cui ricorrano le condizioni di cui all'articolo 10, comma 1, lettera c), del d.p.r. 380/2001, laddove eseguiti in assenza di titolo, in totale difformità da esso o con variazioni essenziali, sono demoliti oppure rimossi e gli edifici sono resi conformi alle prescrizioni degli strumenti della pianificazione urbanistica comunali entro il termine stabilito dal comune con propria ordinanza, decorso il quale l'ordinanza stessa è eseguita a cura del comune e a spese dei responsabili dell'abuso.

2. Qualora, sulla base di motivato accertamento dell'ufficio tecnico comunale, il ripristino dello stato dei luoghi non sia possibile, il comune irroga una sanzione pecuniaria pari al doppio dell'aumento di valore venale dell'immobile, conseguente alla realizzazione delle opere, determinato a cura dell'ufficio tecnico comunale. La sanzione pecuniaria di cui al presente comma è in ogni caso in misura non inferiore a euro 516,00.

3. Qualora le opere siano state eseguite su immobili vincolati ai sensi della parte II del Codice e incidano sui beni oggetto di tutela, l'amministrazione competente a vigilare sull'osservanza del vincolo, salva l'applicazione di altre misure e sanzioni

previste dalla normativa, ordina la restituzione in pristino a cura e spese del responsabile dell'abuso, indicando criteri e modalità diretti a ricostituire l'originario organismo edilizio, ed irroga una sanzione pecuniaria da euro 1.033,00 a euro 10.329,00.

4. In caso di inerzia si applicano le disposizioni di cui all'articolo 193, comma 6.

5. Fatti salvi i casi in cui si provvede alla restituzione in pristino, è comunque corrisposto il contributo di cui al capo I, se dovuto.

Art. 200 - Interventi eseguiti in assenza di SCIA o in difformità da essa

1. L'esecuzione degli interventi ed opere di cui alle lettere a) e b), in assenza di SCIA o in difformità da essa comporta la sanzione pecuniaria pari al doppio dell'aumento del valore venale dell'immobile valutato dall'ufficio tecnico comunale conseguente alla realizzazione delle opere stesse e, comunque, in misura non inferiore a euro 516,00 qualora tali interventi ed opere non risultino difformi rispetto alle norme urbanistiche o alle prescrizioni degli strumenti della pianificazione urbanistica comunali adottati o approvati o dei regolamenti edilizi:

a) gli interventi ed opere di cui all'articolo 135, comma 1, lettere a), c), d) ed e), e comma 2, lettere a), b), c), e), f), g), h) ed i);

b) gli interventi di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 135, comma 2, lettera d), nei casi in cui non ricorrano le condizioni di cui all'articolo 10, comma 1, lettera c), del d.p.r. 380/2001 .

2. In caso di SCIA in corso di esecuzione degli interventi ed opere di cui al comma 1, presentata prima delle contestazioni di cui all'articolo 193, commi 3 e 4, la sanzione di cui al comma 1 è applicata nella misura minima. La sanzione non è applicabile qualora le opere siano eseguite in assenza di SCIA in dipendenza di calamità naturali o di avversità atmosferiche dichiarate di carattere eccezionale in base alla normativa di riferimento.

3. Gli interventi ed opere di cui al comma 1, lettere a) e b), ove eseguiti in difformità dalle norme urbanistiche o dalle prescrizioni degli strumenti della pianificazione urbanistica comunali o dei regolamenti edilizi, sono demoliti oppure rimossi e gli edifici o aree sono resi conformi a dette prescrizioni entro il termine stabilito dal comune con ordinanza, decorso il quale l'ordinanza stessa è eseguita a cura del comune e a spese dei responsabili dell'abuso.

4. Ove gli interventi ed opere di cui al comma 3, siano stati eseguiti a seguito di presentazione di una SCIA, l'adozione dei provvedimenti sanzionatori è subordinata all'accertamento da parte del comune dell'impossibilità di conformazione dell'intervento segnalato alla normativa vigente. In detta ipotesi, il comune individua le opere e le modalità esecutive necessarie per conformare alle norme urbanistiche o alle prescrizioni degli strumenti della pianificazione urbanistica comunali adottati o approvati o dei regolamenti edilizi l'intervento segnalato e ne ordina all'interessato l'esecuzione entro un termine perentorio, comunque non inferiore a trenta giorni.

5. Quando gli interventi ed opere realizzati in assenza di SCIA o in difformità da essa risultino eseguiti su immobili comunque vincolati da leggi statali e regionali nonché da altre norme urbanistiche vigenti e incidano sui beni oggetto di tutela, l'autorità competente alla tutela del vincolo, salva l'applicazione di altre misure e sanzioni previste da norme vigenti, irroga una sanzione pecuniaria da euro 1.033,00 a euro 20.670,00 e può ordinare la restituzione in pristino a cura e spese del contravventore anche nei casi di cui al comma 1.

6. Qualora, sulla base di motivato accertamento eseguito o verificato dall'ufficio tecnico comunale, la demolizione o rimozione non sia possibile, il comune applica una sanzione pari al doppio dell'aumento del valore venale dell'immobile conseguente alla realizzazione delle opere, valutato dall'ufficio tecnico comunale, e comunque in misura non inferiore a euro 516,00.

7. Fatti salvi i casi in cui si provvede alla restituzione in pristino, è da corrispondere il contributo di cui al capo I, se dovuto.

Art. 201 - Interventi di attività edilizia libera realizzati in difformità dalle norme urbanistiche e dalle prescrizioni degli strumenti urbanistici dei comuni

1. Le opere e interventi di cui all'articolo 136, ove eseguiti in difformità dalle norme urbanistiche o dalle prescrizioni degli strumenti urbanistici generali, degli strumenti della pianificazione urbanistica o dei regolamenti edilizi, sono demoliti oppure rimossi e gli edifici o aree sono resi conformi a dette norme e prescrizioni entro il termine stabilito dal comune con ordinanza, decorso il quale l'ordinanza stessa è eseguita a cura del comune e a spese dei responsabili dell'abuso.

2. Qualora, sulla base di motivato e preventivo accertamento eseguito o verificato dall'ufficio tecnico comunale, la demolizione o rimozione non sia possibile, il comune applica una sanzione pari al doppio dell'aumento del valore venale

dell'immobile conseguente alla realizzazione delle opere, valutato dall'ufficio tecnico comunale, e comunque in misura non inferiore a euro 516,00.

3. Fatti salvi i casi in cui si provvede alla restituzione in pristino, è da corrispondere il contributo di cui al capo I, se dovuto.

Art. 202 - Mutamenti della destinazione d'uso senza opere edilizie realizzati in assenza o in difformità dalla SCIA. Disciplina delle sanzioni

1. Ai mutamenti di destinazione d'uso senza opere edilizie, eseguiti in assenza o in difformità dalla SCIA nelle aree e per le fattispecie disciplinate ai sensi dell'articolo 98, sono applicate le seguenti sanzioni:

a) nel caso in cui il mutamento della destinazione d'uso risulti compatibile con la disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni, da euro 300,00 a euro 1.200,00 oltre al doppio del contributo dovuto di cui all'articolo 191;

b) nel caso che il mutamento di destinazione d'uso non sia compatibile con la disciplina di cui all'articolo 98:

1) euro 120,00 per ogni metro quadrato di superficie utile lorda per gli immobili con utilizzazione finale residenziale, ed euro 12,00 per ogni metro quadrato di superficie utile lorda, limitatamente all'unità immobiliare adibita ad abitazione principale del proprietario; oltre, in entrambi i casi, al pagamento del doppio del contributo massimo previsto dalle tabelle di cui all'articolo 184 per i mutamenti di destinazione d'uso a fini residenziali;

2) euro 120,00 per ogni metro quadrato di superficie utile lorda per gli immobili con utilizzazione finale commerciale, direzionale o turistico-ricettiva;

3) euro 30,00 per ogni metro quadrato di superficie utile lorda per gli immobili con utilizzazione finale industriale o artigianale;

4) euro 6,00 per ogni metro quadrato di superficie utile lorda per gli immobili con utilizzazione finale agricola;

c) nel caso di utilizzazione di terreni inedificati difforme dalle disposizioni contenute nella disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni da euro 600,00 a euro 3.600,00.

2. Contestualmente all'applicazione della sanzione, nel caso di cui al comma 1, lettera b), numeri 2), 3), 4), e nel caso di cui al comma 1, lettera c), il comune ordina la cessazione dell'utilizzazione difforme dell'immobile, disponendo che questa avvenga entro il termine massimo di un anno.

Art. 203 - Regolarizzazione della SCIA o mancata dichiarazione attinente a variazioni catastali. Disciplina delle sanzioni

1. La mancata regolarizzazione nel termine assegnato ai sensi dell'articolo 145, comma 8, comporta l'applicazione della sanzione pecuniaria di euro 516,00.

2. Il mancato deposito della ricevuta dell'avvenuta presentazione della variazione catastale oppure della dichiarazione di cui all'articolo 145, comma 10, comporta l'applicazione della sanzione di euro 516,00.

Art. 204 - Annullamento del permesso di costruire

1. In caso di annullamento del permesso di costruire si applica l'articolo 38 del d.p.r. 380/2001 .

2. La valutazione del valore venale delle opere abusivamente eseguite è compiuta dal dall'ufficio tecnico comunale.

3. La sanzione pecuniaria non può comunque essere inferiore a euro 516,00.

4. Qualora sia disposta la restituzione in pristino, è dovuta la restituzione dei contributi già versati al comune per le corrispondenti opere.

Art. 205 - Annullamento del permesso di costruire da parte della Regione

1. La Regione esercita le funzioni di cui all'articolo 39 del d.p.r. 380/2001 , per annullare i permessi di costruire che hanno ad oggetto gli interventi di nuova edificazione, ristrutturazione urbanistica o sostituzione edilizia, rilasciati in violazione degli strumenti della pianificazione urbanistica, qualora detti interventi ricadano in aree interessate dai vincoli di cui agli articoli 136 e 142 del Codice, o in aree interessate da specifiche disposizioni di tutela, in adeguamento alla disciplina paesaggistica del PIT oppure qualora essi incidano sull'igiene pubblica, sul decoro pubblico e sulla pubblica sanità.

2. La Regione esercita le funzioni di cui all'articolo 39 del d.p.r. 380/2001 per dichiarare l'inefficacia delle SCIA aventi ad oggetto interventi in violazione degli

strumenti della pianificazione urbanistica, qualora ricorrano entrambe le condizioni di seguito indicate:

a) abbiano ad oggetto interventi che ricadono in aree interessate dai vincoli di cui agli articoli 136 e 142 del Codice, o in aree interessate da specifiche disposizioni di tutela, in adeguamento alla disciplina paesaggistica del PIT oppure incidenti sull'igiene pubblica, sul decoro pubblico e sulla pubblica sanità;

b) abbiano ad oggetto gli interventi di cui all'articolo 135, comma 2, lettera d), se detti interventi comportano:

1) aumento delle unità immobiliari;

2) modifiche del volume;

3) modifica dei prospetti o delle superfici;

4) mutamento delle destinazioni d'uso, limitatamente agli immobili ricadenti nelle zone omogenee "A", o ad esse assimilate dagli strumenti della pianificazione urbanistica comunali.

3. La Regione esercita le funzioni di cui al comma 2, qualora ricorrano le condizioni ivi previste, con riferimento alle denunce di inizio attività presentate ai sensi della normativa vigente al momento della loro presentazione.

4. In presenza di istanze o esposti diretti ad ottenere l'esercizio delle funzioni di cui ai commi 1, 2 e 3, la Regione richiede al comune la documentazione necessaria al fine di accertare la sussistenza delle condizioni per avviare il procedimento. Il comune trasmette senza indugio alla Regione la documentazione richiesta. L'avvio del procedimento regionale è comunicato agli interessati ed al comune ai fini dell'eventuale esercizio del potere di autotutela. L'attività istruttoria della Regione è completata nel termine di sei mesi dal ricevimento di tutta la documentazione necessaria.

5. Ove a seguito del completamento dell'attività istruttoria sia riscontrata la sussistenza dei presupposti per l'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 39 del d.p.r. 380/2001, la Regione provvede alla contestazione nei confronti degli interessati ed assume le determinazioni conclusive entro i successivi diciotto mesi.

Art. 206 - Interventi eseguiti in parziale difformità dal permesso di costruire

1. Gli interventi e le opere eseguiti in parziale difformità dal permesso di costruire sono rimossi o demoliti a cura e spese dei responsabili dell'abuso entro il termine congruo, comunque non superiore a centoventi giorni, fissato dalla relativa ordinanza del comune. Decorso tale termine sono rimossi o demoliti a cura del comune e a spese dei medesimi responsabili dell'abuso.
2. Qualora, sulla base di motivato e preventivo accertamento eseguito o verificato dall'ufficio tecnico comunale, la demolizione non possa avvenire senza pregiudizio della parte eseguita in conformità, il comune applica una sanzione pari al doppio dell'aumento del valore venale dell'immobile conseguente alla realizzazione delle opere, valutato dall'ufficio tecnico comunale, e, comunque, in misura non inferiore ad euro 516,00.
3. Le sanzioni previste dal presente articolo si applicano anche agli interventi e alle opere di cui all'articolo 135, comma 2, lettera d), eseguiti in parziale difformità dalla SCIA, nei casi in cui ricorrano le condizioni di cui all'articolo 10, comma 1, lettera c), del d.p.r. 380/2001 .
4. Ai fini dell'applicazione del presente articolo, non si ha parziale difformità dal titolo abilitativo in presenza di violazioni di altezza, distacchi, cubatura o superficie coperta che non eccedano per singola unità immobiliare il 2 per cento delle misure progettuali.

Art. 207 - Sanzioni per opere ed interventi edilizi abusivi anteriori al 1° settembre 1967

1. Con riferimento alle opere ed interventi edilizi eseguiti ed ultimati in data anteriore al 1° settembre 1967, data di entrata in vigore della legge 6 agosto 1967, n. 765 (Modifiche ed integrazioni alla legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150), in assenza di titolo abilitativo o in difformità dal medesimo, ricadenti all'epoca all'interno della perimetrazione dei centri abitati, il comune valuta prioritariamente la sussistenza dell'interesse pubblico al ripristino della legalità urbanistica violata mediante rimessione in pristino. Qualora il comune valuti che tale interesse sussista, applica, a seconda dei casi, le sanzioni di cui agli articoli 196, 199, 200 e 206.
2. Qualora per le opere ed interventi edilizi di cui al comma 1, il comune non ravvisi la sussistenza dell'interesse pubblico alla rimessione in pristino:

a) alle opere ed interventi in contrasto con gli strumenti urbanistici comunali, il comune applica una sanzione pecuniaria pari all'incremento di valore venale dell'immobile conseguente alla realizzazione dell'opera, ridotto della metà. La sanzione non può essere in ogni caso inferiore ad euro 1.000,00, e non può essere superiore ad euro 3.000,00. Oltre alla sanzione è prescritta la corresponsione dei contributi di cui al capo I, se dovuti;

b) alle opere ed interventi conformi agli strumenti urbanistici comunali, il comune applica una sanzione pecuniaria non superiore ad euro 500,00, oltre ai contributi di cui al capo I, se dovuti.

3. La corresponsione delle somme di cui al comma 2, non determina la legittimazione dell'abuso.

4. Le opere ed interventi eseguiti ed ultimati in data anteriore al 1° settembre 1967 in assenza di titolo abilitativo o in difformità dal medesimo, qualora all'epoca della realizzazione risultavano ricadenti all'esterno della perimetrazione dei centri abitati, sono da considerarsi consistenze legittime dal punto di vista urbanistico-edilizio.

5. L'avvenuta ultimazione delle opere ed interventi entro il termine temporale specificato ai commi 1 e 4, nonché la collocazione dei medesimi in relazione alla perimetrazione dei centri abitati, sono comprovate dal proprietario o altro soggetto avente titolo mediante adeguata documentazione, quali riprese fotografiche, estratti cartografici, planimetrie catastali, documenti d'archivio, o altro mezzo idoneo. Non assumono valore di prova ai fini delle disposizioni di cui al presente articolo le prove testimoniali. Nel caso in cui il comune, anche alla luce delle risultanze istruttorie dei competenti uffici, ritenga che la documentazione prodotta dall'interessato contenga in tutto o in parte dati ed elementi non corrispondenti al vero e tali da determinare la violazione delle disposizioni di cui al presente articolo, ne dà contestuale notizia all'autorità giudiziaria.

6. Sono fatte salve le disposizioni relative a vincoli imposti da leggi statali e regionali a tutela di interessi storici, artistici, architettonici, archeologici, paesaggistici, ambientali, idrogeologici, nonché ogni altro vincolo che comporti l'inedificabilità delle aree.

7. Il piano operativo può assoggettare a specifica disciplina le consistenze edilizie oggetto delle sanzioni di cui al comma 2. In assenza di specifica disciplina su tali consistenze non sono consentiti interventi comportanti demolizione e

ricostruzione, mutamento della destinazione d'uso, aumento del numero delle unità immobiliari, incremento di superficie utile lorda o di volume.

Art. 208 - Sanzioni per opere ed interventi edilizi abusivi anteriori al 17 marzo 1985

1. Per le opere ed interventi edilizi eseguiti ed ultimati in data successiva al 1° settembre 1967 ed anteriore al 17 marzo 1985, data di entrata in vigore della legge 28 febbraio 1985, n. 47 (Norme in materia di controllo dell'attività urbanistico-edilizia, sanzioni, recupero e sanatoria delle opere abusive), in assenza o in difformità dal titolo abilitativo, il comune valuta la sussistenza dell'interesse pubblico al ripristino della legalità urbanistica violata mediante rimessione in pristino. Qualora tale interesse sussista il comune applica, a seconda dei casi, le sanzioni di cui agli articoli 196, 199, 200 e 206.

2. Qualora per le opere ed interventi edilizi di cui al comma 1, il comune non ravvisi la sussistenza dell'interesse pubblico alla rimessione in pristino:

a) alle opere ed interventi realizzati in assenza di titolo abilitativo ed in contrasto con gli strumenti urbanistici comunali applica una sanzione pecuniaria pari all'incremento di valore venale dell'immobile conseguente alla realizzazione dell'opera. La sanzione non può essere inferiore ad euro 3.000,00 e superiore ad euro 9.000,00. Oltre alla sanzione, è prescritta la corresponsione dei contributi di cui al capo I, se dovuti;

b) alle opere ed interventi realizzati in assenza di titolo abilitativo che risultino conformi agli strumenti urbanistici comunali, si applica una sanzione pecuniaria non inferiore ad euro 1.500,00 e non superiore ad euro 4.500,00, oltre ai contributi di cui al capo I, se dovuti;

c) alle opere ed interventi realizzati in difformità dal titolo abilitativo ed in contrasto con gli strumenti urbanistici comunali, si applica una sanzione pecuniaria pari all'incremento di valore venale dell'immobile conseguente alla realizzazione dell'opera, ridotto della metà, valutato dall'ufficio tecnico comunale. La sanzione non può essere inferiore ad euro 2.000,00 e superiore ad euro 6.000,00. Oltre alla sanzione, è prescritta la corresponsione dei contributi di cui al capo I, se dovuti;

d) alle opere ed interventi realizzati in difformità dal titolo abilitativo che risultino conformi agli strumenti urbanistici comunali, si applica una sanzione pecuniaria

non inferiore ad euro 1.000,00 e non superiore ad euro 3000,00, oltre ai contributi di cui al capo I, se dovuti.

3. La corresponsione delle somme di cui al comma 2, non determina la legittimazione dell'abuso.

4. L'avvenuta esecuzione ed ultimazione delle opere ed interventi nei termini di cui al comma 1 è comprovata dal proprietario o altro soggetto avente titolo mediante adeguata documentazione, quali riprese fotografiche, estratti cartografici, planimetrie catastali, documenti d'archivio, o altro mezzo idoneo. Non assumono valore di prova ai fini delle disposizioni di cui al presente articolo le prove testimoniali. Nel caso in cui il comune, anche alla luce delle risultanze istruttorie dei competenti uffici, ritenga che la documentazione prodotta dall'interessato contenga in tutto o in parte dati ed elementi non corrispondenti al vero e tali da determinare la violazione delle disposizioni di cui al presente articolo, ne dà contestuale notizia all'autorità giudiziaria.

5. Sono fatte salve le disposizioni relative a vincoli imposti da leggi statali o regionali a tutela di interessi storici, artistici, architettonici, archeologici, paesaggistici, ambientali, idrogeologici, nonché ogni altro vincolo che comporti l'inedificabilità delle aree.

6. Il piano operativo può assoggettare a specifica disciplina le consistenze edilizie oggetto delle sanzioni di cui al comma 2. In assenza di specifica disciplina su tali consistenze non sono consentiti interventi comportanti demolizione e ricostruzione, mutamento della destinazione d'uso, aumento del numero delle unità immobiliari, incremento di superficie utile lorda o di volume.

Art. 209 - Accertamento di conformità

1. Fermo restando quanto previsto all'articolo 182, in caso di interventi realizzati in assenza di permesso di costruire, o in difformità da esso, oppure in assenza di SCIA o in difformità da essa, l'avente titolo può ottenere il permesso di costruire o l'attestazione di conformità rilasciati dal comune in sanatoria quando l'intervento realizzato risulti conforme alla disciplina urbanistica ed edilizia vigente sia al momento della realizzazione dello stesso che al momento della presentazione della domanda. L'istanza di sanatoria può essere proposta:

a) per le fattispecie di cui all'articolo 196, fino alla notifica dell'accertamento dell'inottemperanza all'ingiunzione a demolire, di cui al comma 4 del medesimo articolo;

b) per le fattispecie di cui all'articolo 199 e 206, fino alla rimozione o demolizione delle opere abusive. In ipotesi di applicazione delle sanzioni pecuniarie sostitutive della rimessa in pristino, anche ad avvenuto pagamento della sanzione irrogata dal comune, purché in presenza dei presupposti di cui al presente comma;

c) per le fattispecie di cui all'articolo 200, comma 1, anche ad avvenuto pagamento della sanzione pecuniaria irrogata dal comune.

2. In presenza dei presupposti di cui al comma 1, all'istanza di sanatoria consegue:

a) il rilascio del permesso di costruire in sanatoria per gli interventi ed opere di cui all'articolo 134, nonché per gli interventi di ristrutturazione edilizia conservativa di cui all'articolo 135, comma 2, lettere d), nei casi in cui ricorrano le condizioni di cui all'articolo 10, comma 1, lettera c), del d.p.r. 380/2001;

b) il rilascio dell'attestazione di conformità in sanatoria per gli interventi ed opere previsti dall'articolo 135, diversi da quelli di cui alla lettera a).

3. Alle istanze di sanatoria di cui al comma 1, si applicano le misure di salvaguardia previste dalla normativa vigente. L'istanza di sanatoria deve essere corredata di tutta la documentazione di cui agli articoli 142 e 145 necessaria per le verifiche di conformità da parte del comune.

4. Sulla richiesta di permesso di costruire in sanatoria il comune si pronuncia entro i sessanta giorni successivi alla presentazione dell'istanza o dal ricevimento della documentazione integrativa richiesta dal responsabile del procedimento. Decorso il termine per l'adozione del provvedimento conclusivo detta domanda si intende respinta.

5. Il rilascio in sanatoria del permesso di costruire è subordinato al pagamento, a titolo di oblazione, di una somma pari a quella prevista dal capo I e comunque in misura non inferiore a euro 516,00. Nell'ipotesi di intervento realizzato in parziale difformità, l'oblazione è calcolata con riferimento alla parte di opera difforme.

6. Sulla richiesta di attestazione di conformità in sanatoria il comune si pronuncia entro i sessanta giorni successivi alla presentazione dell'istanza o dal ricevimento della documentazione integrativa richiesta dal responsabile del procedimento. Il

rilascio della sanatoria è subordinato al pagamento, a titolo di sanzione amministrativa, di una somma determinata dal comune stesso, da euro 516,00 a euro 5.164,00 in ragione della natura e consistenza dell'abuso.

7. Il rilascio del permesso di costruire o dell'attestazione di conformità in sanatoria comporta inoltre il pagamento dei contributi di cui al capo I, se dovuti.

8. Il rilascio del permesso di costruire o dell'attestazione di conformità in sanatoria ai sensi del presente articolo, per opere eseguite su immobili o aree soggetti a tutela paesaggistica ai sensi della parte III del Codice, è consentito esclusivamente a seguito della irrogazione delle sanzioni pecuniarie previste dall'articolo 167 del Codice medesimo.

Art. 210 - Opere eseguite su suoli di proprietà dello Stato o di enti pubblici

1. Qualora sia accertata la realizzazione, da parte di soggetti diversi da quelli aventi titolo, su suoli del demanio o del patrimonio dello Stato o di enti pubblici, di interventi in assenza di permesso di costruire o di SCIA oppure in totale o parziale difformità dagli stessi, il comune, previa diffida non rinnovabile, ordina al responsabile dell'abuso la demolizione ed il ripristino dello stato dei luoghi, dandone comunicazione all'ente proprietario del suolo.

2. La demolizione è eseguita a cura del comune ed a spese dei responsabili dell'abuso.

Art. 211 - Disposizioni per le varianti in corso d'opera

1. Non si procede alla demolizione oppure all'applicazione delle sanzioni di cui al presente capo nel caso di realizzazioni di varianti in corso d'opera, purché sussistano tutte le condizioni di cui all'articolo 143, commi 1 e 2, fermo restando l'obbligo del deposito dello stato finale dell'opera di cui all'articolo 143, comma 3.

2. Le varianti non devono comunque riguardare immobili per i quali non sono consentiti interventi eccedenti la categoria del restauro e risanamento conservativo, così come definito dall'articolo 135, comma 2, lettera c).

Art. 212 - Demolizione di opere abusive

1. Il comune dispone la demolizione di opere abusive previa valutazione tecnico-economica redatta dal competente ufficio.

2. Nel caso di impossibilità di affidamento dei lavori di demolizione il comune ne dà notizia all'ufficio territoriale del Governo ai fini dell'applicazione dell'articolo 41 del d.p.r. 380/2001 .

Art. 213 - Sospensione o demolizione di interventi abusivi da parte della Regione

1. In caso di interventi eseguiti in assenza di permesso di costruire o in contrasto con questo o con le prescrizioni degli strumenti della pianificazione urbanistica comunali o della normativa urbanistico edilizia in aree demaniali oppure soggette a vincolo paesaggistico, qualora il comune non abbia provveduto entro i termini stabiliti, la Regione può disporre la sospensione o la demolizione delle opere eseguite. Il provvedimento di demolizione è adottato entro tre anni dalla dichiarazione di agibilità dell'intervento.

2. Il provvedimento di sospensione o di demolizione è notificato al titolare del permesso o, in mancanza di questo, al committente, al costruttore e al direttore dei lavori. Lo stesso provvedimento è comunicato inoltre al comune.

3. La sospensione non può avere una durata superiore a tre mesi dalla data della notifica entro i quali sono adottati le misure necessarie per eliminare le ragioni della difformità, oppure, ove non sia possibile l'eliminazione della suddetta difformità, per la rimessa in pristino.

4. Con il provvedimento che dispone la modifica dell'intervento, la rimessa in pristino o la demolizione delle opere è assegnato un termine entro il quale il responsabile dell'abuso è tenuto a procedere, a proprie spese e senza pregiudizio delle sanzioni penali, alla esecuzione del provvedimento stesso. Scaduto inutilmente tale termine, la Regione dispone l'esecuzione in danno dei lavori.

5. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche agli interventi di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 135, comma 2, lettera d), nei casi in cui ricorrano le condizioni di cui all'articolo 10, comma 1, lettera c), del d.p.r. 380/2001 , realizzati in assenza o in difformità dalla SCIA in aree demaniali oppure soggette a vincolo paesaggistico.

Art. 214 - Sanzioni amministrative per violazioni della disciplina del titolo VI, capo V

1. Ove non soggette a sanzioni penali, le violazioni delle norme contenute nel titolo VI, capo V, sono passibili di sanzione pecuniaria da euro 200,00 ad euro 5.000,00.

2. All'irrogazione delle sanzioni di cui al comma 1, provvede la struttura regionale competente.

Art. 215 - Sanzioni amministrative per violazione dell'articolo 141, comma 13

1. La mancata realizzazione delle misure di cui all'articolo 141, comma 13, oppure la loro realizzazione difforme dalle modalità indicate nel regolamento di cui all'articolo 141, comma 15, comporta:

a) l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria in misura pari ad euro 9,00 per metro quadrato di prospetto, da calcolarsi sulla superficie complessiva delle facciate del fabbricato, comprese quelle rivolte su chiostrine o cortili interni. Ai fini del calcolo si considerano le sole facciate sottostanti la porzione di copertura interessata dall'intervento;

b) la prescrizione diretta a conformarsi, entro un termine da essa fissato, alle disposizioni recate dal regolamento di cui all'articolo 141, comma 15. Tale termine può essere prorogato per una sola volta su richiesta motivata del soggetto interessato.

2. La mancata ottemperanza alla prescrizione di cui al comma 1, lettera b), entro il termine in essa fissato, o in quello prorogato, comporta l'irrogazione della sanzione pecuniaria in misura doppia rispetto a quanto stabilito al comma 1, lettera a).

3. Le sanzioni di cui ai commi 1 e 2, sono irrogate ai seguenti soggetti, solidalmente responsabili:

a) al proprietario dell'immobile, o eventuale altro soggetto responsabile della gestione e della manutenzione del medesimo;

b) al coordinatore per l'esecuzione dei lavori ai sensi dell'articolo 92 del d.lgs. 81/2008 , oppure, nei casi in cui tale figura non sia prevista, al direttore dei lavori;

c) al coordinatore per la progettazione ai sensi dell'articolo 91 del d.lgs. 81/2008 , oppure, nei casi in cui tale figura non sia prevista, al progettista dell'intervento qualora la violazione consegua ad un elaborato tecnico della copertura non conforme alle disposizioni del regolamento di cui all'articolo 141, comma 15.

4. L'accertamento delle violazioni di cui al presente articolo è di competenza dell'azienda USL. La competenza all'applicazione delle relative sanzioni amministrative è del comune nel cui territorio la violazione è stata accertata.

5. Per quanto riguarda le procedure di accertamento ed irrogazione delle sanzioni di cui al presente articolo, si applicano le disposizioni della legge regionale 28 dicembre 2000, n. 81 (Disposizioni in materia di sanzioni amministrative).

CAPO III

- Parametri urbanistici ed edilizi

Art. 216 - Unificazione dei parametri, delle definizioni e regolamento

1. La Regione determina, con regolamento, i parametri urbanistici ed edilizi e le definizioni tecniche da applicarsi nei regolamenti edilizi, negli strumenti della pianificazione territoriale e negli strumenti della pianificazione urbanistica comunali.

2. I comuni adeguano i regolamenti edilizi al regolamento regionale entro un anno dall'entrata in vigore dello stesso. Decorso inutilmente tale termine, i parametri e le definizioni contenute nel regolamento regionale sostituiscono i difformi parametri e definizioni dei regolamenti edilizi.

3. I comuni adeguano i propri strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica ai contenuti del regolamento regionale nei termini e con le modalità stabilite dal regolamento medesimo. Decorsi inutilmente tali termini, i parametri e le definizioni contenuti nel regolamento regionale sostituiscono i difformi parametri e definizioni contenuti negli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica.

TITOLO VIII

- Norme per l'edilizia sostenibile

CAPO I

- Norme per l'edilizia sostenibile

Art. 217 - Edilizia sostenibile. Finalità e azioni pubbliche

1. La Regione promuove e incentiva la sostenibilità ambientale, il risparmio e la produzione energetica nella realizzazione delle opere edilizie, pubbliche e private, nonché gli interventi di rigenerazione urbana, di cui al titolo V, capo III, ispirati ai principi dell'ecoquartiere volti a perseguire la autosostenibilità energetica mediante l'uso integrato di fonti rinnovabili, la resilienza ai cambiamenti climatici, la gestione razionale delle risorse, l'impiego di tecnologie a bassa emissione di carbonio, sistemi di mobilità multimodale sostenibili.

2. Per perseguire gli obiettivi di cui al comma 1, la Regione:

a) promuove gli interventi di edilizia sostenibile anche nell'ambito dei propri piani e programmi;

b) promuove attività formative rivolte ai tecnici pubblici e privati e alle imprese;

c) approva le linee guida di cui all'articolo 219;

d) definisce e aggiorna un sistema di certificazione di sostenibilità ambientale dell'edilizia, compreso l'accreditamento dei soggetti che svolgono le attività per la certificazione di sostenibilità ambientale dell'edilizia.

e) organizza e promuove, in collaborazione con i comuni, le attività di monitoraggio sulla realizzazione degli interventi di edilizia sostenibile, finalizzati alla verifica della regolarità della documentazione e della conformità delle opere realizzate alle risultanze progettuali.

3. La certificazione di sostenibilità ambientale dell'edilizia di cui al comma 2, lettera d), ha carattere obbligatorio per gli interventi con finanziamento pubblico superiore al 50 per cento e per gli interventi che beneficiano degli incentivi di cui all'articolo 220.

4. Per perseguire gli obiettivi di cui al comma 1 i comuni:

a) redigono regolamenti edilizi coerenti con i contenuti del presente capo e delle linee guida di cui all'articolo 219;

b) applicano gli incentivi di cui all'articolo 220;

c) collaborano con la Regione nelle attività di monitoraggio e controllo di cui al comma 2, lettera e).

Art. 218 - Definizioni

1. Ai fini del presente capo sono interventi di edilizia sostenibile gli interventi di edilizia pubblica o privata che hanno i seguenti requisiti:

a) sono progettati, realizzati e gestiti con una specifica attenzione alla qualità dell'edificio, dei suoi costi e prestazioni ambientali nonché delle interazioni con il contesto in cui si inserisce;

b) minimizzano i consumi dell'energia e delle risorse ambientali e limitano gli impatti complessivi sull'ambiente e sul territorio;

c) sono concepiti e realizzati in maniera tale da garantire il benessere e la salute degli occupanti;

d) tutelano l'identità storico-culturale e morfotipologica degli insediamenti e favoriscono il mantenimento dei caratteri urbanistici ed edilizi storici legati alla tradizione locale, in ragione dei relativi caratteri di adattamento al contesto e conseguente salubrità, durevolezza ed efficienza energetica;

e) utilizzano materiali naturali, con particolare riferimento a quelli di provenienza locale, per salvaguardare i caratteri storici e tipologici della tradizione costruttiva locale;

f) promuovono e sperimentano sistemi edilizi a costi contenuti in riferimento all'intero ciclo di vita dell'edificio, anche attraverso l'utilizzo di metodologie innovative o sperimentali;

g) adottano scelte localizzative e soluzioni planimetriche degli organismi edilizi coerenti con l'assetto idrogeomorfologico e il microclima locale, tenendo conto dell'irraggiamento solare e dei venti dominanti, e utilizzando la vegetazione per migliorarne le condizioni ambientali.

2. Ai fini della presente legge, sono definiti:

a) valutazione del ciclo di vita di un edificio o di una sua componente: l'impatto generato sull'ambiente nel corso della sua esistenza, dalle fasi di estrazione e lavorazione delle materie prime alla fabbricazione, trasporto, distribuzione, uso ed eventuale riuso, nonché raccolta, stoccaggio, recupero e smaltimento finale che ne deriva;

b) sistema di certificazione ambientale dell'edilizia: un sistema in grado di valutare e differenziare il livello di sostenibilità ambientale degli edifici, definendo le prestazioni richieste per ciascun livello di sostenibilità.

Art. 219 - Linee guida regionali

1. Al fine di garantire la qualità dell'edilizia sostenibile la Giunta regionale, nel rispetto delle norme tecniche europee e nazionali, approva con deliberazione entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, linee guida contenenti:

a) i criteri prestazionali, con particolare riferimento al risparmio idrico, al recupero delle acque meteoriche e grigie, alla selezione dei materiali da costruzione salubri e al relativo ciclo di vita, al risparmio energetico, all'approvvigionamento energetico, alla selezione dei materiali da costruzione salubri ed al relativo ciclo di vita;

b) i requisiti minimi da raggiungere per ottenere gli incentivi di cui all'articolo 220;

c) il metodo di verifica delle prestazioni riferite ai requisiti e il sistema di valutazione degli stessi, nonché la loro ponderazione in relazione alle particolari esigenze ambientali del territorio regionale;

d) i criteri per il recupero dell'edilizia tradizionale locale o rurale con presenza di elementi e soluzioni costruttive proprie dell'architettura sostenibile;

e) i criteri per il miglioramento dei livelli di sostenibilità ambientale e di risparmio energetico coerenti e compatibili con i caratteri morfo-tipologici dell'edilizia di valore storico.

2. Nell'ambito delle linee guida la Giunta regionale definisce e aggiorna il sistema di certificazione di sostenibilità ambientale dell'edilizia, comprese le relative attività di gestione.

3. Per poter accedere agli incentivi di cui all'articolo 220, la progettazione degli edifici privati si adegua alle linee guida regionali e alle norme, ove presenti, del regolamento edilizio adeguato ai sensi dell'articolo 217, comma 4.

Art. 220 - Incentivi economici ed urbanistici

1. Nel rispetto delle linee guida regionali, e secondo quanto disposto dall'articolo 219, al fine di incentivare l'edilizia sostenibile, i comuni applicano incentivi economici mediante la riduzione degli oneri di urbanizzazione in misura crescente fino ad un massimo del 70 per cento, a seconda dei livelli di risparmio energetico, di qualità ecocompatibile dei materiali e delle tecnologie costruttive utilizzate.

2. Salvo quanto previsto dalla normativa sismica, dalle norme inerenti la difesa del suolo e la tutela del paesaggio e nel rispetto delle disposizioni del regolamento di cui all'articolo 216, per le nuove costruzioni e per il recupero degli edifici esistenti realizzati ai sensi del presente capo non sono computati ai fini dei parametri stabiliti dagli strumenti della pianificazione urbanistica:

a) il maggiore spessore delle murature esterne, siano esse tamponature o muri portanti, oltre i trenta centimetri;

b) il maggior spessore dei solai intermedi e di copertura oltre la funzione esclusivamente strutturale;

c) le serre solari;

d) tutti i maggiori volumi e superfici strettamente finalizzati al miglioramento dei livelli di isolamento termico e acustico o di inerzia termica, o alla captazione diretta dell'energia solare, o alla realizzazione di sistemi di ombreggiamento delle facciate nei mesi estivi o alla realizzazione di sistemi per la ventilazione e il raffrescamento naturali.

3. Negli interventi di recupero degli edifici esistenti resta ferma la tutela degli elementi tipologici, formali e strutturali dell'organismo edilizio, nonché di allineamenti o conformazioni diverse, orizzontali, verticali e delle falde dei tetti che caratterizzano le cortine di edifici urbani e rurali di antica formazione.

4. Le modalità di computo di cui al comma 2, si applicano anche ai fini della determinazione del contributo di costruzione e degli standard di cui al d.m. 1444/1968.

5. Qualora i livelli prestazionali di cui al comma 1 non siano raggiunti, il comune recupera gli oneri dovuti maggiorati degli interessi legali e irroga una sanzione pari alla metà della riduzione applicata sulla base del suddetto comma.

6. L'eventuale riduzione degli spessori o la trasformazione dei volumi realizzati ai sensi del comma 2, assume rilevanza ai fini del computo dei parametri urbanistici di cui all'articolo 216.

7. I comuni possono applicare agli interventi di edilizia sostenibile incentivi di carattere edilizio-urbanistico, mediante la previsione negli strumenti della pianificazione urbanistica di un incremento fino al 10 per cento della superficie utile ammessa per gli interventi di nuova edificazione, di ristrutturazione urbanistica, di sostituzione edilizia, di ristrutturazione edilizia ricostruttiva e di addizione volumetrica, compatibilmente con i caratteri storici ed architettonici degli edifici e dei luoghi. Il mancato raggiungimento dei requisiti prestazionali che hanno consentito di accedere al premio volumetrico costituisce parziale difformità dal permesso di costruire di cui all'articolo 196 ed è soggetto alle sanzioni previste dalla presente legge.

Art. 221 - Modalità di accesso agli incentivi

1. Per accedere agli incentivi di cui all'articolo 220, la conformità del progetto a quanto disposto dalle linee guida di cui all'articolo 219, è certificata dal progettista con una relazione illustrativa da allegarsi alla richiesta di permesso di costruire o alla SCIA, redatta in sede di elaborazione del progetto esecutivo, e dal professionista abilitato alla ultimazione dei lavori con la certificazione di cui all'articolo 149, comma 1.

2. A garanzia dell'ottemperanza di quanto previsto dagli incentivi e dalle agevolazioni di cui al presente capo, è prestata garanzia fideiussoria pari all'importo degli incentivi previsti. La quota di essi, pari al 30 per cento, è vincolata fino al monitoraggio della struttura, per un periodo non inferiore a dodici mesi dall'ultimazione dei lavori, al fine di verificare l'effettiva rispondenza alle previsioni di progetto in termini di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni in atmosfera.

TITOLO IX

- Disposizioni transitorie e finali. Modifiche e abrogazioni. Disposizioni finanziarie.

CAPO I

- Disposizioni transitorie e finali

Art. 222 - Disposizioni transitorie generali

1. Nei cinque anni successivi all'entrata in vigore della presente legge, i comuni possono adottare ed approvare varianti al piano strutturale e al regolamento urbanistico che contengono anche previsioni di impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, come definito dall'articolo 224, previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25.

2. Entro cinque anni dall'entrata in vigore della presente legge, il comune avvia il procedimento per la formazione del nuovo piano strutturale.

Art. 223 - Disposizioni transitorie relative agli atti di avvio del procedimento già effettuati ai sensi della l.r.1/2005

1. Ferme restando le disposizioni di cui al presente capo, gli atti di avvio del procedimento ai sensi dell'articolo 15 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio), già effettuati alla data di entrata in vigore della presente legge, sono validi anche ai sensi della presente legge.

Art. 224 - Disposizioni transitorie per l'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato

1. Nelle more della formazione dei nuovi strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica adeguati ai contenuti della presente legge, ai fini del perfezionamento degli strumenti della formazione delle varianti al piano strutturale, al regolamento urbanistico o ai piani regolatori generali (PRG) di cui al presente capo, nonché ai fini degli interventi di rigenerazione delle aree urbane degradate, di cui al titolo V, capo III, si considerano territorio urbanizzato le parti non individuate come aree a esclusiva o prevalente funzione agricola nei piani strutturali vigenti al momento dell'entrata in vigore della presente legge, o, in assenza di tale individuazione, le aree a esclusiva o prevalente funzione agricola individuate dal PTC o dal PTCM.

Art. 225 - Disposizioni transitorie per la pianificazione delle grandi strutture di vendita ai sensi della l.r. 52/2012

1. Alle conferenze di pianificazione di cui agli articoli 66 e 69 della legge regionale 28 settembre 2012, n. 52 (Disposizioni urgenti in materia di commercio per l'attuazione del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 e del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1. Modifiche alla l.r. 28/2005 e alla l.r. 1/2005) che alla data di entrata in vigore della presente legge risultino già convocate si applicano le disposizioni della l.r. 52/2012.

2. Ai fini della pianificazione delle grandi strutture di vendita, fino alla individuazione degli ambiti sovracomunali ai sensi dell'articolo 28, tali ambiti sono quelli indicati nella tabella di cui all'allegato B della presente legge, e corrispondenti a quelli già allegati alla l.r. 1/2005 .

Art. 226 - Disposizioni transitorie per i piani complessi di intervento

1. Ai piani complessi di intervento che risultano adottati o approvati alla data di entrata in vigore della presente legge e alle loro varianti si applicano le disposizioni della l.r. 1/2005 . I termini di efficacia dei suddetti piani sono stabiliti ai sensi dell'articolo 57 della l.r. 1/2005 .

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano altresì alle procedure per la formazione dei piani complessi di intervento, e relative varianti, finalizzate alla definizione dei contenuti e del dimensionamento del quadro previsionale strategico quinquennale del regolamento urbanistico qualora il relativo avviso pubblico, emesso ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Giunta regionale 9 febbraio 2007, n. 3/R (Regolamento di attuazione delle disposizioni del titolo V della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio"), risulti antecedente all'entrata in vigore della presente legge.

Art. 227 - Disposizioni transitorie per le varianti al piano strutturale, al regolamento urbanistico o al PRG adottate

1. Le varianti al piano strutturale, al regolamento urbanistico o al PRG che contengono previsioni di impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, come definito dall'articolo 224 e che, al momento dell'entrata in vigore della presente legge, risultano adottate, sono approvate con il procedimento di cui al titolo II, capo I, previo parere obbligatorio non vincolante della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25 cui partecipano la Regione, la provincia o la città metropolitana, e il comune.

Art. 228 - Disposizioni transitorie per i comuni dotati di piano strutturale e di regolamento urbanistico approvati

1. Ove sia scaduta l'efficacia delle previsioni del regolamento urbanistico ai sensi dell'articolo 55, commi 5 e 6, della l.r. 1/2005 , nel caso in cui il comune abbia già avviato il procedimento per la formazione del nuovo regolamento urbanistico, può procedere ad integrare il quadro conoscitivo di tale strumento con l'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato ai sensi dell'articolo 224. Fino all'adozione

del nuovo piano operativo e comunque per un periodo non superiore a tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, sono consentite le varianti di cui all'articolo 222, comma 1, nonché le varianti semplificate al piano strutturale e al regolamento urbanistico di cui agli articoli 29, 30, 31, comma 3 e 35.

2. Ove sia scaduta l'efficacia delle previsioni del regolamento urbanistico ai sensi dell'articolo 55, commi 5 e 6, della l.r. 1/2005, nel caso in cui il comune avvii il procedimento del nuovo piano operativo dopo l'entrata in vigore della presente legge e comunque entro i tre anni successivi, procede all'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato ai sensi dell'articolo 224. Fino all'adozione del nuovo piano e comunque per un periodo non superiore a tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, sono consentite le varianti di cui all'articolo 222, comma 1, nonché le varianti semplificate al piano strutturale e al regolamento urbanistico di cui agli articoli 29, 30, 31, comma 3 e 35.

3. Decorsi tre anni dall'approvazione della presente legge non sono consentiti gli interventi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l), fino a quando il comune non adotti il nuovo piano strutturale oppure non adotti il piano operativo ai sensi dei commi 1 e 2. Sono comunque ammessi gli interventi previsti nelle varianti approvate ai sensi dei commi 1 e 2, gli interventi edilizi consentiti alle aziende agricole, gli interventi previsti da piani attuativi approvati e convenzionati, nonché gli interventi convenzionati comunque denominati la cui convenzione sia stata sottoscritta.

Art. 229 - Disposizioni transitorie per i comuni dotati di regolamento urbanistico approvato e di un nuovo piano strutturale adottato

1. Il comune dotato, alla data di entrata in vigore della presente legge, di regolamento urbanistico approvato e di un nuovo piano strutturale adottato, approva il nuovo piano strutturale secondo il procedimento di cui alla l.r. 1/2005. Il comune può adottare varianti al regolamento urbanistico e al nuovo piano strutturale che contengono previsioni di impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, come definito dall'articolo 224, fino al termine di efficacia delle previsioni di cui all'articolo 55, commi 5 e 6, della l.r. 1/2005, previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25, cui partecipano la Regione, la provincia o la città metropolitana, e il comune.

2. Alla scadenza dell'efficacia delle previsioni del regolamento urbanistico di cui all'articolo 55, commi 5 e 6, della l.r. 1/2005, il comune avvia il procedimento per

la formazione del nuovo piano strutturale. Fino all'adozione del piano strutturale, il comune può adottare e approvare solo varianti semplificate al piano strutturale e al regolamento urbanistico di cui agli articoli 29, 30, 31, comma 3, e 35.

3. Fino all'adozione del nuovo piano strutturale di cui al comma 2, non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l). Sono ammessi gli interventi previsti nelle varianti approvate ai sensi del comma 2, gli interventi edilizi consentiti alle aziende agricole, gli interventi previsti da piani attuativi approvati e convenzionati, nonché gli interventi convenzionati comunque denominati la cui convenzione sia stata sottoscritta entro la scadenza delle previsioni di cui all'articolo 55, commi 5 e 6 della l.r. 1/2005 .

Art. 230 - Disposizioni transitorie per i comuni che hanno avviato il procedimento di VAS del regolamento urbanistico

1. I comuni che hanno avviato il procedimento di VAS del regolamento urbanistico ai sensi della l.r. 10/2010 e che, alla data di entrata in vigore della presente legge, abbiano concluso le consultazioni della fase preliminare di cui all'articolo 23 della l.r. 10/2010 , adottano e approvano il regolamento urbanistico con i contenuti della l.r. 1/2005 , solo con riferimento al territorio urbanizzato così come definito dall'articolo 224. Gli eventuali crediti edilizi previsti si realizzano mediante piano attuativo nell'ambito del perimetro del territorio urbanizzato e sono soggetti a decadenza entro cinque anni dall'approvazione del regolamento urbanistico.

2. Alla scadenza dell'efficacia delle previsioni del regolamento urbanistico di cui all'articolo 55, commi 5 e 6 della l.r. 1/2005 , il comune avvia il procedimento per la formazione del nuovo piano strutturale. Fino all'adozione del piano strutturale, il comune può adottare e approvare solo varianti semplificate al piano strutturale e al regolamento urbanistico di cui agli articoli 29, 30, 31 comma 3, e 35.

3. Fino all'adozione del nuovo piano strutturale di cui al comma 2, non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l). Sono ammessi gli interventi previsti nelle varianti approvate ai sensi del comma 2, gli interventi edilizi consentiti alle aziende agricole, gli interventi previsti da piani attuativi approvati e convenzionati, nonché gli interventi convenzionati comunque denominati la cui convenzione sia stata sottoscritta entro la scadenza delle previsioni di cui all'articolo 55, commi 5 e 6, della l.r. 1/2005 .

Art. 231 - Disposizioni transitorie per i comuni dotati di regolamento urbanistico adottato

1. Il comune che, alla data di entrata in vigore della presente legge, risulti dotato di regolamento urbanistico adottato procede alla sua approvazione nel rispetto delle disposizioni di cui alla l.r. 1/2005 . Nel quinquennio successivo all'approvazione del regolamento urbanistico, il comune può adottare varianti al piano strutturale e al regolamento urbanistico che contengono previsioni di impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, come definito dall'articolo 224, solo previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25, cui partecipano la Regione, la provincia o la città metropolitana e il comune, fermo restando quanto stabilito dall'articolo 235.

2. Entro la scadenza dell'efficacia delle previsioni di cui all'articolo 55, commi 5 e 6, della l.r. 1/2005 , il comune avvia il procedimento per la formazione del nuovo piano strutturale elaborato nel rispetto delle disposizioni di cui alla presente legge. Fino all'adozione del piano strutturale, il comune può adottare e approvare solo varianti semplificate di cui agli articoli 29, 30, 31 comma 3, e 35.

3. Fino all'adozione del nuovo piano strutturale di cui al comma 2, non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l). Sono ammessi gli interventi previsti dalle varianti approvate ai sensi del comma 2, gli interventi edilizi consentiti alle aziende agricole, gli interventi previsti da piani attuativi approvati e convenzionati, nonché gli interventi convenzionati comunque denominati la cui convenzione sia stata sottoscritta entro la scadenza delle previsioni di cui all'articolo 55, commi 5 e 6, della l.r. 1/2005 .

Art. 232 - Disposizioni transitorie per i comuni dotati solo di piano strutturale approvato

1. Il comune che, alla data di entrata in vigore della presente legge, risulti dotato di piano strutturale approvato ma privo del regolamento urbanistico ai sensi dell'articolo 55 della l.r.1/2005 , adotta il piano operativo di cui all'articolo 95, ove necessario in contestuale variante al piano strutturale, nel rispetto delle disposizioni della presente legge. L'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato è effettuata ai sensi dell'articolo 224.

2. Fino all'adozione del piano operativo, il comune può formare solo varianti semplificate al piano strutturale e al PRG di cui agli articoli 29, 30, 31 comma 3, e 35.

3. Fino all'adozione del piano operativo, di cui al comma 2, non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l). Sono ammessi gli interventi previsti nelle varianti approvate ai sensi del comma 2, gli interventi edilizi consentiti alle aziende agricole, gli interventi previsti da piani attuativi approvati e convenzionati, nonché gli interventi convenzionati comunque denominati la cui convenzione sia stata sottoscritta prima dell'entrata in vigore della presente legge.

Art. 233 - Disposizioni transitorie per i comuni dotati solo di piano strutturale adottato

1. Il comune che, alla data di entrata in vigore della presente legge, risulti dotato di piano strutturale adottato ma privo di regolamento urbanistico ai sensi dell'articolo 55 della l.r. 1/2005 , procede all'approvazione del piano strutturale nel rispetto delle disposizioni di cui alla l.r. 1/2005 .

2. Il comune, a seguito dell'approvazione del piano strutturale di cui al comma 1, adotta il piano operativo, ove necessario in variante al piano strutturale nel rispetto delle disposizioni di cui al presente articolo.

3. Fino all'adozione del piano operativo, il comune può formare solo varianti semplificate al piano strutturale e al PRG di cui agli articoli 29, 30, 31 comma 3, e 35.

4. Fino all'adozione del piano operativo, non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l). Sono ammessi gli interventi previsti nelle varianti approvate ai sensi del comma 2, gli interventi edilizi consentiti alle aziende agricole, gli interventi previsti da piani attuativi che, al momento dell'entrata in vigore della presente legge, risultino approvati e convenzionati, nonché gli interventi convenzionati comunque denominati la cui convenzione sia stata sottoscritta prima dell'entrata in vigore della presente legge.

Art. 234 - Disposizioni transitorie per i comuni privi di piano strutturale

1. Il comune che, alla data di entrata in vigore della presente legge, risulti privo di piano strutturale adottato, procede alla sua adozione ed approvazione nel rispetto delle disposizioni di cui alla presente legge. I comuni che hanno avviato il procedimento di formazione del piano strutturale da almeno un anno alla data di entrata in vigore della presente legge, possono procedere alla sua adozione e approvazione secondo le disposizioni della l.r. 1/2005 , inserendo in esso il

perimetro del territorio urbanizzato di cui all'articolo 4 o, in alternativa, così come definito dall'articolo 224.

2. Il comune, a seguito dell'approvazione del piano strutturale di cui al comma 1, avvia il procedimento per la formazione del piano operativo.

3. Fino all'adozione del piano operativo di cui al comma 2, il comune può adottare solo varianti semplificate al piano strutturale e al PRG di cui agli articoli 29, 30, 31 comma 3, e 35.

4. Fino all'adozione del piano operativo non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l). Sono ammessi gli interventi previsti nelle varianti approvate ai sensi del comma 2, gli interventi edilizi consentiti alle aziende agricole, gli interventi previsti da piani attuativi che, al momento dell'entrata in vigore della presente legge, risultino approvati e convenzionati, nonché gli interventi convenzionati comunque denominati la cui convenzione sia stata sottoscritta prima dell'entrata in vigore della presente legge.

Art. 235 - Disposizioni particolari per varianti al piano strutturale

1. La conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25, valuta le proposte di variante al regolamento urbanistico di cui all'articolo 229, comma 1, e all'articolo 231, comma 1, verificando preliminarmente l'opportunità o meno di variare il piano strutturale.

Art. 236 - Disposizioni transitorie per i piani di distribuzione e localizzazione delle funzioni

1. I piani di distribuzione e di localizzazione delle funzioni vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge, mantengono efficacia fino alla scadenza delle previsioni di durata quinquennale del regolamento urbanistico di riferimento.

Art. 237 - Disposizioni transitorie per l'approvazione dei piani regolatori portuali dei porti di interesse nazionale

1. Le varianti ai piani strutturali o ai piani operativi necessarie per l'approvazione dei piani regolatori portuali dei porti di interesse nazionale già adottate alla data di entrata in vigore della presente legge, sono approvate entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della stessa. In caso di mancato rispetto di tale termine, la Giunta regionale attiva i poteri sostitutivi di cui all'articolo 44, comma 3.

Art. 238 - Disposizioni particolari per opere pubbliche

1. Nei casi di cui agli articoli 228, 229, 230, 231, 232, 233 e 234 sono comunque ammesse varianti agli strumenti urbanistici generali per la previsione e la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico fuori dal perimetro del territorio urbanizzato, così come definito dall'articolo 224, previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25.

2. Nei casi di cui agli articoli 228, 229, 230, 231, 232, 233 e 234, sono ammesse varianti agli strumenti urbanistici generali per la previsione e la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico all'interno del perimetro del territorio urbanizzato così come definito dall'articolo 224, diverse da quelle previste dall'articolo 30, con le procedure di cui al titolo II, capo I.

3. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 9, per quanto concerne le modalità di partecipazione all'adozione di atti di competenza statale.

Art. 239 - Variazione dei piani relativi alle attività estrattive

1. Per la contestuale variazione del piano regionale delle attività estrattive (PRAE) di cui alla legge regionale 30 aprile 1980, n. 36 (Disciplina transitoria per la coltivazione di cave e torbiere), del piano regionale delle attività estrattive, di recupero delle aree escavate e di riutilizzo dei residui recuperabili (PRAER) o del piano delle attività estrattive di recupero delle aree escavate e riutilizzo dei residui recuperabili della provincia (PAERP) di cui alla legge regionale 3 novembre 1998, n. 78 (Testo Unico in materia di cave, torbiere, miniere, recupero di aree escavate e riutilizzo di residui recuperabili) ove presente, e di uno o più strumenti della pianificazione territoriale, si può procedere mediante accordo di pianificazione ai sensi dell'articolo 41. E' oggetto dell'accordo anche l'eventuale variante al PRG, al regolamento urbanistico o al piano operativo.

Art. 240 - Manufatti precari

1. Ai manufatti precari di cui all'articolo 7 del decreto del Presidente della Giunta regionale 9 febbraio 2007, n. 5/R (Regolamento di attuazione del titolo IV, capo III "Il territorio rurale", della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio"), eventualmente disciplinati negli strumenti urbanistici comunali, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 70, commi 1, 2, 3 e 5. Le disposizioni di cui all'articolo 70, comma 2, prevalgono su eventuali discipline comunali difformi.

Art. 241 - Disposizioni transitorie con riferimento alla superficie utile lorda per gli interventi di rigenerazione urbana

1. Fino all'adeguamento dei regolamenti edilizi e degli strumenti comunali della pianificazione territoriale e urbanistica al regolamento regionale di attuazione di cui all'articolo 216, per gli interventi di cui agli articoli 124, 125 e 126, si applica la definizione di superficie utile lorda di cui all'articolo 74 ter comma 1, lettera c), della l.r. 1/2005 .

Art. 242 - Disposizioni transitorie per gli interventi edilizi di cui agli articoli 78 e 79 della l.r. 1/2005

1. Le modifiche introdotte dalla presente legge alle categorie di intervento edilizio già previste dagli articoli 78 e 79 della l.r. 1/2005 non incidono sulla disciplina sostanziale degli interventi urbanistico-edilizi contenuta negli strumenti urbanistici vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge e rilevano solo al fine dell'individuazione del titolo abilitativo necessario per la realizzazione degli interventi medesimi.

2. E' consentita la presentazione della SCIA per gli interventi di nuova edificazione proposti in applicazione dell'articolo 79, comma 1, lettera a), della l.r. 1/2005 , qualora specificamente disciplinati da disposizioni planivolumetriche, tipologiche e costruttive contenute:

a) nel regolamento urbanistico vigente alla data di entrata in vigore della presente legge;

b) in piani attuativi, comunque denominati, già adottati o approvati alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 243 - Disposizioni transitorie in materia di edilizia sostenibile

1. Fino all'approvazione delle linee guida regionali di cui all'articolo 219, si applicano le linee guida approvate con deliberazione della Giunta regionale 28 febbraio 2005, n. 322 (Approvazione delle istruzioni tecniche denominate "Linee guida per la valutazione della qualità energetica ed ambientale degli edifici in Toscana" ai sensi dell'art. 37, comma 3 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 ed in attuazione dell'azione B.13 del P.R.A.A. 2004-2006).

Art. 244 - Disposizioni transitorie per le previsioni di grandi strutture di vendita contenute nel piano strutturale o nel PRG

1. Salvo quanto previsto al comma 4, fino all'adozione del nuovo piano strutturale con i contenuti della presente legge, le previsioni di grandi strutture di vendita contenute nel piano strutturale o nel PRG alla data di entrata in vigore della presente legge, sono inefficaci fino allo svolgimento con esito positivo della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25.
2. Alla conferenza di copianificazione di cui al comma 1, partecipano la Regione, la provincia o la città metropolitana e il comune.
3. La conferenza di copianificazione verifica la sostenibilità territoriale a livello locale delle previsioni di cui al comma 1, sulla base dei criteri di cui all'articolo 26, comma 2.
4. Non sono soggette alla verifica della conferenza di copianificazione le previsioni di destinazioni d'uso per grandi strutture di vendita che al 29 settembre 2012, data di entrata in vigore della l.r. 52/2012 , risultano oggetto di piano attuativo approvato o di sua variante non comportante incremento della superficie di vendita.

Art. 245 - Regolamenti emanati in attuazione della l.r. 1/2005

1. Fino all'entrata in vigore dei regolamenti di attuazione della presente legge, restano in vigore i seguenti regolamenti emanati in attuazione della l.r. 1/2005 :
 - a) decreto del Presidente della Giunta regionale 1 agosto 2006, n. 39/R (Regolamento di attuazione degli articoli 19 e 20, legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio". Istituzione del garante della comunicazione e disciplina delle funzioni).
 - b) decreto del Presidente della Giunta regionale 2 febbraio 2007, n. 2/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 37, comma 3, della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio" - Disposizioni per la tutela e valorizzazione degli insediamenti);
 - c) decreto del Presidente della Giunta regionale 9 febbraio 2007, n. 3/R (Regolamento di attuazione delle disposizioni del titolo V della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio");
 - d) decreto del Presidente della Giunta regionale 9 febbraio 2007, n. 5/R (Regolamento di attuazione del titolo IV, capo III (Il territorio rurale), della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio");

e) decreto del Presidente della Giunta regionale 9 febbraio 2007, n. 6/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 29, comma 5, della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio” - Disciplina del sistema informativo geografico regionale);

f) decreto del Presidente della Giunta regionale 9 luglio 2009, n. 36/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 117, commi 1 e 2, della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”. Disciplina sulle modalità di svolgimento delle attività di vigilanza e verifica delle opere e delle costruzioni in zone soggette a rischio sismico);

g) decreto del Presidente della Giunta regionale 29 luglio 2009, n. 41/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 37, comma 2, lettera g) e comma 3 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio” in materia di barriere architettoniche);

h) decreto del Presidente della Giunta regionale 25 ottobre 2011, n. 53/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 62 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio” in materia di indagini geologiche);

i) decreto del Presidente della Giunta regionale 22 ottobre 2012, n. 58/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 117, comma 2, lettera g) della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”. Verifiche nelle zone a bassa sismicità. Determinazione del campione da assoggettare a verifica);

l) decreto del Presidente della Giunta regionale 11 novembre 2013, n. 64/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 144 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio” in materia di unificazione dei parametri urbanistici ed edilizi per il governo del territorio);

m) decreto del Presidente della Giunta regionale 18 dicembre 2013, n. 75/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 82, comma 15, della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”. Abrogazione del regolamento approvato con D.P.G.R.T. 62/R/2005).

2. Con riferimento al regolamento di cui al comma 1, lettera l), restano fermi i termini di cui all'articolo 144, commi 2 e 3 della l.r. 1/2005 , per l'adeguamento degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunali.

Art. 246 - Disposizioni transitorie per gli interventi convenzionati

1. Ferme restando le limitazioni di cui al presente titolo, nelle more della formazione del piano operativo di cui all'articolo 95, sono valide ed efficaci le previsioni subordinate a progetti unitari convenzionati, comunque denominati, contenute negli strumenti comunali di pianificazione urbanistica vigenti al momento dell'entrata in vigore della presente legge.

Art. 247 - Poteri di deroga agli strumenti urbanistici generali approvati prima dell'entrata in vigore della l.r. 5/1995

1. I comuni dotati di strumenti urbanistici generali approvati prima dell'entrata in vigore della legge regionale 16 gennaio 1995, n. 5 (Norme per il governo del territorio), oppure in applicazione del diritto transitorio in essa contenuto, possono esercitare i poteri di deroga ai suddetti strumenti esclusivamente per la realizzazione di interventi urgenti ammessi a finanziamento pubblico, finalizzati alla tutela della salute e dell'igiene pubblica, a recupero di condizioni di agibilità e accessibilità di infrastrutture e di edifici pubblici e privati, nonché alla salvaguardia dell'incolumità pubblica e privata, che si siano resi necessari in conseguenza di calamità naturali o catastrofi, o di eventi naturali o connessi con l'attività dell'uomo, rilevanti ai fini dell'attività di protezione civile.

2. I comuni dotati di piano strutturale e di regolamento urbanistico approvati ai sensi della l.r. 5/1995 o dell'al.r. 1/2005 esercitano i poteri di deroga ai sensi dell'articolo 97.

Art. 248

- Disposizioni transitorie in materia di impianti di produzione di energia elettrica alimentati da fonti rinnovabili

1. Il Consiglio regionale definisce i criteri e le modalità di installazione di determinate tipologie di impianti nelle aree diverse dalle aree non idonee individuate ai sensi della legge regionale 21 marzo 2011, n. 11 (Disposizioni in materia di installazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili di energia. Modifiche alla legge regionale 24 febbraio 2005, n. 39 "Disposizioni in materia di energia" e alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio"), che costituiscono elemento per la valutazione positiva dei progetti nel rispetto della normativa statale.

2. Fino a nuovo provvedimento, mantiene efficacia la deliberazione del Consiglio regionale 11 febbraio 2013, n. 15 (Criteri e modalità di installazione degli impianti

fotovoltaici a terra e degli impianti fotovoltaici posti su frangisole ai sensi dell'articolo 205 quater, comma 3, della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio").

Art. 249 - Disposizioni transitorie per la delega della funzione relativa all'autorizzazione paesaggistica

1. Fino all'esercizio da parte della Regione della facoltà di delega della funzione relativa all'autorizzazione paesaggistica di cui all'articolo 151, resta in vigore la delega ai comuni singoli o associati di cui all'articolo 87, comma 1, della l.r. 1/2005 .

Art. 250 - Disposizioni transitorie per gli oneri di urbanizzazione e il costo di costruzione

1. Fino all'approvazione delle deliberazioni della Giunta regionale di cui all'articolo 184, comma 5, e di cui all'articolo 185, comma 4, si applicano le tabelle A1 (a, b), A2 (a, b), A3 (a, b), A4 (a, b), A5, B, C e D allegate alla l.r. 1/2005 .

Art. 251 - Normativa applicabile

1. Ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del d.p.r. 380/2001 , a seguito dell'entrata in vigore del titolo VI della presente legge, non trova diretta applicazione nel territorio regionale la disciplina di dettaglio prevista dalle disposizioni legislative e regolamentari statali della parte I, titoli I, II e III dello stesso d.p.r. 380/2001 .

Art. 252 - Efficacia differita dell'articolo 24

1. Le disposizioni di cui all'articolo 24 si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2016.

CAPO II

- Modifiche e abrogazioni

Art. 253 - Modifiche alla l.r. 5/2010

1. Dopo il comma 3 dell'articolo 2 della l.r. 5/2010 è inserito il seguente:

“3 bis. Non sono computate nella capacità edificatoria attribuita dagli strumenti comunali di pianificazione urbanistica le addizioni consistenti nel rialzamento del

sottotetto al fine di renderlo abitabile o nella realizzazione di servizi igienici, qualora carenti, purché non costituisca un'ulteriore unità abitativa. ”.

Art. 254 - Abrogazioni

1. Fermo restando quanto previsto nelle disposizioni transitorie e finali di cui al capo I, a decorrere dall'entrata in vigore della presente legge , sono abrogate, in particolare, le seguenti disposizioni:

- a) legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio);
- b) la legge regionale 26 gennaio 2005, n. 15 (Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005 , n. 1 “Norme per il governo del territorio”. Reviviscenza della legge regionale 6 dicembre 1982, n. 88“Disciplina dei controlli sulle costruzioni in zone soggette a rischio sismico”);
- c) articoli 16, 17 e 18 della legge regionale 27 dicembre 2005, n. 70 (Legge finanziaria per l'anno 2006);
- d) legge regionale 21 giugno 2006, n. 24 (Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005, n.1 (Norme per il governo del territorio) in materia di costruzioni realizzate in zone sismiche;
- e) articolo 9 della legge regionale 28 luglio 2006, n. 37 (Modifiche alla legge regionale 27 dicembre 2005, n. 70 “Legge finanziaria per l'anno 2006”);
- f) articoli 1 e 2 della legge regionale 20 marzo 2007, n. 15 (Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”. Abrogazione della legge regionale 11 agosto 1997, n. 68 “Norme sui porti e gli approdi turistici della Toscana”);
- g) legge regionale 27 luglio 2007, n. 41 (Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”);
- h) articolo 9 della legge regionale 24 ottobre 2008, n. 56 (Modifiche alla legge regionale 8 febbraio 2008, n. 5 “Norme in materia di nomine e designazioni e di rinnovo degli organi amministrativi di competenza della Regione”. Revisione della normativa regionale in materia di nomine e designazioni ai sensi dell'articolo 20, comma 2, della l.r. 5/2008);

- i) articoli da 37 a 61 della legge regionale 21 novembre 2008, n. 62 (Legge di manutenzione dell'ordinamento regionale 2008);
- l) articoli 8, 9 10, 11, 12 e 13 della legge regionale 9 novembre 2009, n. 66 (Modifiche alla legge regionale 1 dicembre 1998, n. 88 “Attribuzione agli enti locali e disciplina generale delle funzioni amministrative e dei compiti in materia di urbanistica e pianificazione territoriale, protezione della natura e dell'ambiente, tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e gestione dei rifiuti, risorse idriche e difesa del suolo, energia e risorse geotermiche, opere pubbliche, viabilità e trasporti conferite alla Regione dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 ”, alla legge regionale 11 dicembre 1998, n. 91 “Norme per la difesa del suolo” e alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 ”Norme per il governo del territorio”, in materia di porti di interesse regionale, navigazione interna, controlli sulla sicurezza sismica delle opere e delle infrastrutture di competenza statale”);
- m) articoli da 89 a 98 della legge regionale 14 dicembre 2009, n. 75 (Legge di manutenzione dell'ordinamento regionale 2009);
- n) articoli 11 e 12 della legge regionale 23 dicembre 2009, n. 77 (Legge finanziaria per l’anno 2010);
- o) articolo 36 della legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10 (Norme in materia di valutazione ambientale strategica “VAS”, di valutazione di impatto ambientale “VIA” e di valutazione di incidenza);
- p) articolo 4 della legge regionale 27 dicembre 2010, n. 63 (Disposizioni di attuazione degli articoli 12 e 14 bis della legge regionale 23 luglio 2009, n. 40 “Legge di semplificazione e riordino normativo 2009”);
- q) articolo 129 della legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65 (Legge finanziaria per l’anno 2011);
- r) articoli da 54 a 60 della legge regionale 21 marzo 2011, n. 10 (Legge di manutenzione dell’ordinamento regionale 2011);
- s) articolo 3 della legge regionale 21 marzo 2011, n. 11 (Disposizioni in materia di installazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili di energia. Modifiche alla legge regionale 24 febbraio 2005, n. 39 “Disposizioni in materia di energia” e alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”);

t) legge regionale 2 agosto 2011, n. 36 (Modifiche all'articolo 62 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”);

u) articoli da 1 a 43 della legge regionale 5 agosto 2011, n. 40 (Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”, alla legge regionale 9 settembre 1991 , n. 47 “Norme sull’eliminazione delle barriere architettoniche”, alla legge regionale 8 maggio 2009, n. 24 “Misure urgenti e straordinarie volte al rilancio dell’economia e alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente” e alla legge regionale 8 febbraio 2010, n. 5 “Norme per il recupero abitativo dei sottotetti”);

v) articolo 16 della legge regionale 4 novembre 2011, n. 55 (Istituzione del piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità “PRIIM”. Modifiche alla l.r. 88/98 in materia di attribuzioni di funzioni amministrative agli enti locali, alla l.r. 42/1998 in materia di trasporto pubblico locale, alla l.r. 1/2005 in materia di governo del territorio, alla l.r. 19/2011 in materia di sicurezza stradale);

z) articoli 145, 146 e 148 della legge regionale 27 dicembre 2011, n. 66 (Legge finanziaria per l'anno 2012);

aa) articoli da 1 a 7 della legge regionale 31 gennaio 2012, n. 4 (Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio” e alla legge regionale 16 ottobre 2009, n. 58 “Norme in materia di prevenzione e riduzione del rischio sismico”);

bb) articoli da 76 a 93 della legge regionale 17 febbraio 2012, n. 6 (Disposizioni in materia di valutazioni ambientali. Modifiche alla l.r. 10/2010 , alla l.r. 49/1999 , alla l.r. 56/2000 , alla l.r. 61/2003 e alla l.r. 1/2005);

cc) articolo 24 della legge regionale 28 maggio 2012, n. 23 (Istituzione dell’Autorità portuale regionale. Modifiche alla l.r. 88/1998 e l.r. 1/2005);

dd) articolo 115 della legge regionale 18 giugno 2012, n. 29 (Legge di manutenzione dell’ordinamento regionale 2012);

ee) articoli 34 e 35 della legge regionale 14 luglio 2012, n. 35 (Modifiche alla legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65 “Legge finanziaria per l’anno 2011” e alla legge regionale 27 dicembre 2011, n. 66 “Legge finanziaria per l’anno 2012” e ulteriori disposizioni collegate. Modifiche alle l.r. 59/1996 , 42/1998, 49/1999, 39/2001, 49/2003, 1/2005, 4/2005, 30/2005, 32/2009, 21/2010, 68/2011);

ff) articolo 1 della legge regionale 14 settembre 2012, n. 49 (Modifiche alla l.r. 1/2005 , alla l.r. 65/2010 , alla l.r. 66/2011 , alla l.r. 68/2011 . Abrogazione della l.r. 58/2011);

gg) articoli 61, 62, 63 e articoli da 65 a 70 della legge regionale 28 settembre 2012, n. 52 (Disposizioni urgenti in materia di commercio per l'attuazione del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 e del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 . Modifiche alla l.r. 28/2005 e alla l.r. 1/2005);

hh) articoli 25 e 26 della legge regionale 3 dicembre 2012, n. 69 (Legge di semplificazione dell'ordinamento regionale 2012);

ii) articoli da 32 a 35 della legge regionale 27 dicembre 2012, n. 77 (Legge finanziaria per l'anno 2013);

ll) articoli 22 e 23 della legge regionale 5 aprile 2013, n. 13 (Disposizioni in materia di commercio in sede fissa e di distribuzione di carburanti. Modifiche alla l.r. 28/2005 e alla l.r. 52/2012);

mm) capo II, articolo 2, della legge regionale 2 maggio 2013, n. 19 (Modifiche alla l.r. 66/2011 “Legge finanziaria per l'anno 2012”, alla l.r. 77/2012 “Legge finanziaria per l'anno 2013”, nonché alle ll.rr. 49/2003 “Norme in materia di tasse automobilistiche regionali”, 1/2005 “Norme per il governo del territorio” e 68/2011 “Norme sul sistema delle autonomie locali”);

nn) legge regionale 23 maggio 2013, n. 25 (Determinazione dei parametri urbanistici ed edilizi. Modifiche all'articolo 144 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”);

oo) legge regionale 11 aprile 2014, n. 20 (Disposizioni sul frazionamento di edifici a destinazione industriale e artigianale. Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”).

CAPO III

- Disposizioni finanziarie

Art. 255 - Disposizioni finanziarie

1. *Per il finanziamento degli oneri derivanti dall'articolo 23, comma 15, è autorizzata la spesa di:*

a) euro 800.000,00 per l'anno 2014, cui si fa fronte con gli stanziamenti dell'UPB 344 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese correnti" del bilancio di previsione 2014;

b) euro 1.300.000,00 per l'anno 2015 ed euro 800.000,00 per l'anno 2016, cui si fa fronte con gli stanziamenti dell'UPB 344 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese correnti" del bilancio di previsione 2015 e pluriennale 2015-2017, annualità 2016.

2. Al fine della copertura della spesa di cui al comma 1, al bilancio di previsione 2014 e pluriennale vigente 2014 – 2016, annualità 2015 e 2016, sono apportate rispettivamente le seguenti variazioni per competenza e cassa di uguale importo e per sola competenza:

anno 2014

- in diminuzione, UPB 741 "Fondi – spese correnti", per euro 800.000,00

- in aumento, UPB 344 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese correnti", per euro 800.000,00.

anno 2015

- in diminuzione, UPB 741 "Fondi – spese correnti", per euro 800.000,00

- in aumento, UPB 344 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese correnti", per euro 800.000,00.

anno 2016

in diminuzione, UPB 741 "Fondi – spese correnti", per euro 800.000,00

in aumento, UPB 344 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese correnti", per euro 800.000,00.

3. Per il finanziamento degli oneri derivanti dall'articolo 36, comma 1, e dall'articolo 40, è autorizzata la spesa di euro 90.000,00 per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016, cui si fa fronte con gli stanziamenti della UPB 344 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese correnti" del bilancio di previsione 2014 e del bilancio pluriennale vigente 2014 – 2016, annualità 2015 e 2016.

4. Per il finanziamento degli oneri derivanti dall'articolo 59, comma 3, ai fini del funzionamento dell'osservatorio del paesaggio è autorizzata la spesa di euro 150.000,00 per l'anno 2014 a valere sugli stanziamenti della UPB 341 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese investimento" del bilancio di previsione 2014.

5. Dall'articolo 171 non derivano entrate aggiuntive rispetto alla legislazione previgente all'entrata in vigore della presente legge. Le entrate sono stimate in euro 1.400.000,00 annui a valere sulla UPB di entrata 322 "Proventi diversi".

6. Dagli articoli 55, 56 e 57, comma 1, lettere a), b), c) e d), e dall'articolo 39, comma 4, non derivano oneri aggiuntivi rispetto alla legislazione previgente all'entrata in vigore della presente legge. Il finanziamento di tali interventi è assicurato sul bilancio regionale come segue:

a) relativamente agli articoli 55 e 56 per la somma di euro 3.150.000,00 per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016 a valere sulla UPB 342 "Sistemi informativi, attività conoscitive e di informazione in campo territoriale – spese di investimento" e per la somma di euro 98.000,00 per l'anno 2014, di euro 113.000,00 per ciascuno degli anni 2015 e 2016 a valere sulla UPB 343 "Sistemi informativi, attività conoscitive e di informazione in campo territoriale – spese correnti" del bilancio di previsione 2014 e pluriennale vigente 2014 – 2016, annualità 2015 e 2016;

b) relativamente all'articolo 57, comma 1, lettere a) e b), per la somma di euro 500.000,00 per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016 a valere sulla UPB 341 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese d'investimento" del bilancio di previsione 2014 e del bilancio pluriennale vigente 2014 – 2016, annualità 2015 e 2016;

c) relativamente all'articolo 57, comma 1, lettere c) e d), rispettivamente per la somma di euro 65.000,00 per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016 a valere sulla UPB 344 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese correnti" e per euro 2.000.000,00 per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016 a valere sulla UPB 341 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese investimento" del bilancio di previsione 2014 e del bilancio pluriennale vigente 2014 – 2016, annualità 2015 e 2016;

d) Relativamente all'articolo 39, comma 4, per la somma stimata di euro 52.000,00 per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016 a valere sulla UPB 343 "Sistemi

informativi, attività conoscitive e di informazione in campo territoriale - spese correnti” del bilancio di previsione 2014 e del bilancio pluriennale vigente 2014 – 2016, annualità 2015 e 2016;

7. Agli oneri di cui ai commi 1, 3 e 6 per gli esercizi successivi si fa fronte con legge di bilancio.

8. Resta fermo quanto previsto dall’articolo 256.

Art. 256 - Assegnazione di contributi regionali ai piccoli comuni

1. Per l’anno 2014, la Regione assegna i contributi di cui all’articolo 29 bis, comma 1, lettere a) e b), della l.r. 1/2005 autorizzando la spesa massima di euro 100.000,00 a valere sugli stanziamenti della UPB 341 “Azioni di sistema per il governo del territorio. Spese d’investimento” del bilancio di previsione 2014.

ALLEGATO – Nota di aggiornamento normativo (2023)

L.R. n. 1/2020: “Misure per lo sviluppo economico, l’attrattività degli investimenti e la semplificazione”

Attribuzione ai comuni del rilascio di concessioni demaniali marittime

La Regione Lazio ha inteso proseguire l’iter di semplificazione amministrativa e di attuazione del decentramento amministrativo - già avviato dal D.lgs n. 112/1998 e dalla L.R. n. 14/1999, nonché dalla successiva riforma del Titolo V della Costituzione di cui alla Legge Cost. n. 3/2001 - anche in materia di concessioni demaniali marittime, mediante l’art. 7, commi 7,8 e 10 della L.R. n. 1/2020, cui ha fatto seguito, per quanto attiene in maniera particolare le concessioni demaniali per strutture dedicate alla nautica da diporto, la DGR n. 238/2020 di attuazione per il trasferimento ai comuni dei fascicoli delle concessioni in essere al momento dell’entrata in vigore della legge regionale.

A seguito delle norme sopra specificate, quindi, *“il rilascio delle concessioni dei beni del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia, ivi compresi i porti turistici, gli approdi turistici ed i punti di ormeggio, fatte salve le concessioni riservate allo Stato ai sensi della normativa vigente...”* è attualmente attribuito ai comuni competenti per territorio, restando ferme le competenze regionali in materia di pianificazione territoriale ed ambientale.

La rilevanza di tale intervento normativo, è principalmente da individuarsi nella volontà del legislatore regionale di voler assicurare all’utenza, sia al momento del rilascio e che nella fase della gestione della concessione, l’interlocutore pubblico più vicino e, pertanto, maggiormente al corrente delle esigenze e problematiche locali, con capacità di più immediato intervento, nell’attuazione delle norme, per il superamento delle stesse.

Legge n. 84/1994: “Riordino della legislazione in materia portuale”

Creazione delle Autorità di Sistema Portuale e altre modifiche

La legge 84/1994 ha ricevuto nel corso degli anni diversi interventi da parte del legislatore nazionale per adeguarla alle mutate esigenze del settore, alla nuova disciplina dettata dall’entrata in vigore del nuovo Titolo V della Costituzione, alla maggiore attenzione verso le problematiche della sostenibilità ambientale, economica e sociale.

Il più significativo intervento normativo è stato realizzato con il decreto legislativo **4 agosto 2016, n. 169** (Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell’articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124).

Con tale novella si è provveduto, tra l’altro, a creare, in sostituzione delle Autorità Portuali, 15 (quindici) Autorità di Sistema Portuale lungo tutto il perimetro della penisola e delle isole maggiori.

Non si tratta, evidentemente, solo di una modifica lessicale, ma il legislatore ha inteso porre le AdSP di nuova istituzione al centro del sistema di sviluppo sostenibile dell’economia del mare, intesa anche nella più larga accezione includente anche le zone retrostanti alle aree portuali.

Una particolare attenzione viene riservata ai dragaggi nelle aree portuali ed alla possibilità di riutilizzo, nei casi in cui le condizioni delle sabbie lo consentano, per i ripascimenti delle coste in erosione.

Per una più attenta disamina si rinvia al testo della norma novellata in esame.



**REGIONE
LAZIO**

**Direzione Regionale
Infrastrutture e Mobilità**

Area Trasporto Marittimo
Aeroporti e Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale

**Rapporto Fase II
Stato attuale dei Porti Laziali**



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA



**CENTRO DI RICERCA
PER IL TRASPORTO
E LA LOGISTICA**



Anna Perr

Indice

Indice	2
Premessa.....	4
Introduzione	6
1 Il territorio del litorale laziale	10
1.1 Caratteristiche socio-demografiche e uso del suolo	10
1.2 Suddivisione in Macro-Aree	18
1.2.1 Macroarea A – Montalto - Ladispoli.....	19
1.2.2 Macroarea B – Fiumicino - Nettuno.....	20
1.2.3 Macroarea C – Latina – Minturno - Isole Pontine.....	22
2 L’assetto ambientale del litorale laziale	25
2.1 Le Aree protette e la Rete Natura 2000	25
2.2 Caratteristiche Geomorfologiche	35
2.3 Aspetti sedimentologici della spiaggia emersa e sommersa	40
2.4 Qualità delle acque superficiali	46
3 Gli strumenti urbanistici e la pianificazione portuale del Lazio.....	49
3.1 Pianificazione e governo del territorio.....	49
3.2 Rapporto tra pianificazione ordinaria e di settore	52
3.3 Pianificazione urbanistica regionale e provinciale	55
3.3.1 Il PTPG della Provincia di Viterbo	58
3.3.2 Il PTPG e l’Area Metropolitana della Provincia di Roma	62
3.3.3 Il PTPG della Provincia di Latina	65
3.4 Pianificazione comunale e propensioni territoriali	66
3.4.1 Macroarea A- Montalto di Castro – Ladispoli	71
3.4.2 Macroarea B - Fiumicino - Nettuno	75
3.4.3 Macroarea C – Latina – Minturno – Isole Pontine	79

4	Il sistema relazionale	84
4.1	Il sistema dei trasporti e della mobilità del litorale laziale: scenario attuale e programmatico	84
4.1.1	Macroarea A – Montalto di Castro – Ladispoli	87
4.1.2	Macroarea B – Fiumicino – Nettuno	92
4.1.3	Macroarea C – Latina – Minturno – Isole Pontine	96
4.2	Accessibilità ai porti	100
5	Stato attuale dell'offerta e della domanda	120
5.1	Classificazione delle infrastrutture portuali esistenti	120
5.2	Quadro dello stato delle infrastrutture portuali e loro sviluppo dal Piano del 1998	128
5.2.1	Macroarea A	129
5.2.2	Macroarea B	132
5.2.3	Macroarea C	136
5.3	L'offerta di posti barca	147
5.4	Il parco nautico della Regione Lazio	152
5.5	Il censimento delle unità da diporto presenti lungo le coste laziali	155
6	Le tendenze in atto nella nautica da diporto e da pesca	170
6.1	Introduzione	170
6.2	Il parco nautico nazionale	170
6.3	L'andamento previsionale del parco nautico immatricolato nazionale e laziale	175
6.4	Le tendenze in atto nel settore della pesca	178
6.4.1	Il settore della pesca nella Regione Lazio	180
6.4.2	L'andamento previsionale della flotta peschereccia regionale	182
7	Il Monitoraggio	184
7.1	Gli indicatori di monitoraggio	185
7.1.1	Indicatori di Area	185
7.1.2	Indicatori di Porto	193
7.2	Le indagini	196
	Bibliografia	198
	Allegati	200

Premessa

Il Rapporto di II Fase, all'epoca dell'ultima redazione (febbraio 2018), si inquadra nell'ambito della Convenzione fra il Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica (CTL) della Sapienza Università di Roma e l'Agenzia Regionale per la Mobilità (AREMOL) del Lazio: l'oggetto della Convenzione era la collaborazione volta alla elaborazione dell'intero Piano dei Porti della Regione Lazio, che pur facendo riferimento all'intera portualità regionale inclusa quella commerciale, si concentra in particolare sulla portualità turistica.

Secondo l'articolazione del Piano stesso, la Convenzione prevedeva tre fasi:

- **Prima fase:** Rapporto sul Quadro generale di riferimento normativo;
- **Seconda fase:** Rapporto sulla dimensione urbanistica, ambientale e paesaggistica, stato attuale dei porti regionali e turistici e la domanda e offerta tendenziale dei servizi portuali;
- **Terza fase:** Rapporto sugli indirizzi per lo sviluppo della portualità minore del Lazio, criteri per la realizzazione e sviluppo dei porti turistici e VAS per le tre macroaree "Nord – Centro – Sud".

Il presente Rapporto riguarda dunque la seconda fase, in cui viene descritto in dettaglio lo stato di fatto di tutte le realtà portuali di specie, ed ha avuto come importante punto di partenza e riferimento metodologico le Linee Guida per la Redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio, redatte dalla Regione nel 2011.

Il gruppo di lavoro che ha redatto il Rapporto di II Fase è costituito come segue:

- Coordinamento: Prof. Ing. Luca Persia, Ing. Olga Basile.
- Aspetti tecnico idraulici marittimi e di pianificazione portuale: Prof. Ing. Paolo De Girolamo.
- Aspetti urbanistici e ambientali: Arch. Maurizio Errigo e team di architetti.
- Aspetti legislativi e socio-economici: Dott.ssa Francesca Baraglia.
- Supervisione scientifica e rapporti con il Piano Regionale Merci Trasporti e Logistica: Prof. Ing. Francesco Filippi.

Per la Regione Lazio, il lavoro è stato fattivamente coordinato dai competenti responsabili:

- Arch. Roberto Fiorelli (Dirigente dell'Area Trasporto Marittimo Aeroporti e Infrastrutture della Mobilità Sostenibile);
- Avv. Dario Del Rio (P.O. presso la stessa Area).
- Arch. Massimo Gianfalla (P.O. presso la stessa Area).

Introduzione

L'industria nautica mondiale e nazionale è stata colpita duramente dalla crisi economico-finanziaria degli ultimi anni. Malgrado questa situazione, la cantieristica italiana rappresenta un comparto di rilevante importanza per la nostra economia. Il diportismo e il turismo nautico continuano a generare un impatto economico rilevante, sia per ciò che concerne le spese direttamente riconducibili all'acquisto, alla manutenzione, al ricovero e al rimessaggio delle unità da diporto, sia per quello che riguarda la spese accessorie effettuate nei territori limitrofi ai porti turistici ove vengono ormeggiate le unità stesse.

È negli intendimenti della Regione Lazio di pianificare in maniera sostenibile lo sviluppo delle strutture regionali rivolte alla nautica da diporto, tenendo in debita considerazione anche i vari settori collaterali coinvolti, come, ad esempio, la pesca, il turismo, la cantieristica.

L'attuale Piano di coordinamento dei porti della Regione Lazio, approvato con Delibera di Consiglio Regionale 22/12/1998 n. 491, è un aggiornamento del vecchio piano datato 1983. Entrambi i piani sono stati redatti dal Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Strade della "Sapienza" Università di Roma.

Il piano del 1998 delineava la situazione esistente e quella futura in merito all'assetto portuale regionale. Tuttavia, tale strumento non ha rappresentato né un atto normativo cogente, né uno strumento urbanistico programmatico. È emersa quindi la necessità di dotare la Regione Lazio di un nuovo "documento di programmazione" relativo ai porti di sua competenza.

Con deliberazione della Giunta Regionale n. 442 dell'11 novembre 2012, sono state approvate le Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio, che costituiscono lo strumento di indirizzo e di sintesi della politica regionale nel comparto della portualità. In seguito, con Nota Prot. n. 182569/GR/02/12 del 20 dicembre 2012, l'Area Porti e Trasporto Marittimo della Direzione Regionale territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti ha richiesto all'AREMOL - Agenzia Regionale per la Mobilità - di provvedere all'elaborazione del Piano dei Porti della Regione Lazio.

In virtù della Convenzione di collaborazione ex art. 15, l. n. 241/90, del 28/10/2014, il CTL - Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica della "Sapienza" Università di Roma collabora con AREMOL per l'elaborazione del Piano attraverso la predisposizione di uno studio sull'attuale situazione dei porti nell'ambito regionale.

Ad oggi, in base alla classificazione introdotta dalla Legge 84/1994, i principali porti del Lazio sono classificati come riportato in Tabella 0.1.

Tabella 0.1 Classificazione dei principali porti della Regione Lazio

Porto	Categoria	Classe	Provvedimento
Anzio	II	III	R.D. n. 5820/1888
Terracina-Badino	II	III	R.D. n. 302/1905
Formia	II	II	R.D. n. 5820/1888
Ventotene (Porto Romano)	II	II	R.D. n. 5820/1888
Civitavecchia*	II	I	R.D. n. 5820/1888
Fiumicino*	II	I	D.M. n. 1593/1968
Gaeta (Rada)*	I		R.D. n. 5053/1887
Ponza**	I		R.D. n. 5629/1887

Fonte: Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio

* Porti appartenenti alla circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia

** Porto di interesse regionale ai sensi della L.R. 72/1984 nella parte non classificata come porto rifugio, che, garantendo la sicurezza della navigazione, è di interesse nazionale.

Nello specifico:

- Categoria I: porti interessanti la difesa e la sicurezza dello Stato;
- Categoria II: i porti con funzioni commerciali, industriali, petrolifere, di servizio passeggeri, turistiche, diportistiche, pescherecce. Questa seconda categoria a sua volta è divisa in tre classi:
 - Classe I: porti di rilevanza economica internazionale;
 - Classe II: porti di rilevanza economica nazionale;
 - Classe III: porti di rilevanza economica regionale e interregionale.

Dal punto di vista funzionale, le Linee Guida suddividono i principali porti laziali in due gruppi distinti:

- Porti con funzioni prevalentemente commerciali;
- Porti con funzioni quasi esclusivamente dedicate al turismo a breve raggio, al diporto e al pendolarismo con le isole Pontine.

Appartengono al secondo gruppo i porti di Formia, Anzio, Nettuno, Terracina, quelli delle isole Pontine, mentre appartengono al primo gruppo i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Questi ultimi ricadono nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia.

Lo studio del CTL, partendo dal quadro definito dalle Linee Guida regionali, 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.

- analizzare offerta e domanda tendenziale di servizi portuali nei porti di interesse regionale;
- indagare l'interazione tra dimensioni urbanistica, ambientale, paesaggistica e trasportistica e la pianificazione degli ambiti portuali;
- fornire dei criteri per la realizzazione e lo sviluppo dei porti turistici in termini di localizzazione e dimensionamento delle opere, tenendo in debita considerazione gli aspetti della sostenibilità economica e ambientale, della tutela e continuità paesaggistica, degli impatti sul regime dei litorali adiacenti, nonché delle eventuali inefficienze economiche ed ambientali dovute alle interazioni tra i diversi porti;

- fornire indicazioni per norme e procedure per uno sviluppo sostenibile del sistema portuale laziale e dei vari settori coinvolti, come, ad esempio, la nautica da diporto, la pesca, il turismo, la cantieristica;
- identificare una chiara procedura cooperativa tra Pubbliche Amministrazioni ed Enti, che coinvolga attivamente anche la cittadinanza, per la previsione di nuove infrastrutture portuali regionali e l'ampliamento e la riqualificazione di quelle esistenti;
- sviluppare un Sistema Informativo per l'archiviazione, il monitoraggio e l'analisi dei dati inerenti la portualità regionale.

1 Il territorio del litorale laziale

1.1 Caratteristiche socio-demografiche e uso del suolo

La costa laziale ha un'estensione territoriale di circa 330 km a partire dal confine sud con la Campania con il Comune di Minturno a quello con la Regione Toscana con Montalto di Castro. Oltre il 63% del territorio costiero è urbanizzato (pari a 208 km).

Uno studio di Legambiente, del luglio 2013, sul consumo di suolo lungo la fascia costiera laziale, ha individuato le caratteristiche paesaggistiche e urbanistiche fondamentali e la loro estensione. Tale studio è stato condotto tra il 2012 e il 2014 anche sulle aree costiere di altre Regioni italiane. Nella Tabella 1.1 si evince il confronto delle aree costiere della fascia tirrenica appartenenti alle Regioni Toscana, Lazio, Campania e Sicilia (il dato sulla Calabria non era disponibile).

Tabella 1.1 Confronto estensione e urbanizzazione delle aree costiere italiane: Toscana, Lazio, Campania, Sicilia.

	Lazio	Toscana	Campania	Sicilia
Estensione area costiera	329 km	410 km	360 km	442 km
Area costiera urbanizzata	208 km	179 km	181 km	255 km
% di area costiera urbanizzata	63%	44%	50%	58%

Fonte: Legambiente Studio, 2012-2014

Dal confronto con le altre Regioni risulta che il Lazio, che ha una minore estensione costiera (circa 329 km), ha una percentuale di territorio costiero urbanizzato maggiore, pari al 63%, a differenza delle altre Regioni che si attestano intorno al 44% nel caso della Toscana, al 50% nel caso della Campania e al 58% nel caso della Sicilia.

Nella Tabella 1.2 sono riportati maggiori dettagli sull'uso del suolo costiero nelle regioni considerate. La maggior parte del territorio costiero risulta essere destinato a paesaggio naturale. La Campania risulta essere la regione che ha la maggiore percentuale di territorio a carattere naturale, circa 162 km (pari al 45%), mentre tale percentuale si attesta a circa il 41% (168 km) nel caso della Toscana, a circa il 33% (109 km) nel caso del Lazio e a circa il 29% (125 km) nel caso della Sicilia.

Risulta poi che i territori costieri sono prevalentemente destinati a paesaggio urbano a bassa densità, per circa il 28% in Campania e Lazio e per circa il 22% in Toscana. I paesaggi ad alta densità ammontano a circa 79 km in Sicilia (pari al 17%), 55 km nel Lazio (17%), 51 km in

Campania (14%) e 25 km in Toscana (6%). Il Lazio risulta essere la Regione che ha la maggiore percentuale di territorio costiero destinato a paesaggio portuale-industriale-infrastrutturale con circa il 18% (pari a 59 km). La Toscana ha circa il 16% di territorio costiero destinato a paesaggio portuale-industriale-infrastrutturale (pari a 59 km), seguita dalla Sicilia (12% e 52 km) e dalla Campania con l'8% (28 km).

Tabella 1.2 Confronto uso del suolo delle aree costiere italiane: Toscana, Lazio, Campania, Sicilia. Paesaggi della costa

	Lazio		Toscana		Campania		Sicilia	
PAESAGGIO	Estensione	%	Estensione	%	Estensione	%	Estensione	%
Paesaggio portuale-industriale-infrastrutturale	59 km	18%	65 km	16%	28 km	8%	52 km	12%
Paesaggio urbano ad alta densità	55 km	17%	25 km	6%	51 km	14%	79 km	17%
Paesaggio urbano a bassa densità	94 km	28%	90 km	22%	102 km	28%	22 km	28%
Paesaggio agricolo	12 km	4%	62 km	15%	17 km	5%	62 km	14%
Paesaggio naturale	109 km	33%	168 km	41%	162 km	45%	125 km	29%

Fonte: Legambiente Studio, 2012-2014

Lo studio di Legambiente ha evidenziato che dal 1988 sono state cancellate oltre 41 km di costa laziale, cioè il 20% dell'intera urbanizzazione esistente, a favore di nuovi palazzi edifici residenziali, dell'espansione di alcuni agglomerati che si susseguono lungo la costa e di attività turistiche. Solo un terzo dei litorali laziali si è salvato dalla cementificazione.

Su un totale di 329 km, da Minturno a Montalto di Castro, ben 208 sono stati trasformati a usi urbani e infrastrutturali, pari a circa il 63%. In particolare, nei ventiquattro Comuni costieri, ben 2.379 manufatti sono stati realizzati senza alcuna autorizzazione (dato relativo al 2009).

I tratti di costa in cui sono avvenuti i maggiori fenomeni di trasformazione del paesaggio sono quelli che vanno da Fondi (Salto Corvino) a Terracina, da Anzio a Torvaianica. In altri tratti, come il Lido di Ostia, le spiagge di Fiumicino, Santa Marinella e Civitavecchia, non solo si è trasformato il paesaggio a favore di alberghi, servizi, prime e seconde case, ma è stata anche occupata la spiaggia con attrezzature turistiche rilevanti. In generale, tutto questo avanzare del cemento, è avvenuto a scapito di aree libere (spiagge, dune e aree verdi naturali), ma soprattutto di suoli agricoli.

Molti dei Comuni costieri del Lazio moltiplicano gli abitanti nei mesi estivi. In altri, gli ambiti costieri rischiano di divenire periferie delle città, con rischio di divisione tra “città dormitorio” e “città turistica”. Emerge dunque la necessità di ridisegnare il litorale, aumentando la qualità degli spazi pubblici e privati, ricomponendo paesaggisticamente i luoghi, ricostruendo i “water front”, intervenendo sulle situazioni di mono-funzionalità residenziale, e allo stesso tempo non concentrandosi solo sulla funzione turistica.

La popolazione complessiva dei Comuni della costa laziale è pari a circa 954.000 abitanti (Fonte: ISTAT 2013). La superficie totale dei Comuni costieri è di circa 2.400 kmq e rappresenta circa il 14% dell'intero territorio regionale (circa 17.200 kmq).

La popolazione è concentrata soprattutto nei maggiori centri urbani a partire dalla costa di Roma (Ostia), Latina, Fiumicino, Pomezia, Civitavecchia ed Anzio.

Ostia (o anche Lido di Roma) è l'insediamento principale del Municipio X (ex XIII) di Roma ed è costituita dai tre quartieri marini di Lido di Ostia Ponente, Lido di Ostia Levante e Lido di Castel Fusano. Il Municipio X si estende su di una superficie di circa 150,64 kmq e ha una popolazione residente di circa 195.000 abitanti (anno 2013)¹ con una densità abitativa di circa 1.294 abitanti per kmq (una delle più basse del Comune di Roma).

Fatta salva Ostia, il Comune costiero più grande è Latina con circa 119.000 abitanti e una densità di popolazione di circa 430 ab./kmq. Gli altri grandi Comuni della costa per numero di abitanti sono Fiumicino (circa 69.700 ab.), Pomezia (circa 57.600 ab.), Civitavecchia (circa 51.500 ab.) ed Anzio (circa 50.800 ab.) (vedi Tabella 1.3).

Il Comune, in cui si registra la maggiore densità di popolazione è Ladispoli con circa 1.400 ab./kmq e una popolazione totale di circa 37.500 abitanti. Anche il Comune di Anzio (circa 50.800 ab.) ha una densità di popolazione elevata, pari a circa 1.170 ab./kmq.

¹ Dato Anagrafe comunale.

Tabella 1.3 Popolazione residente, superficie, densità per Comune

Comune	Popolazione residente al 1/1/2013	Superficie (kmq)	Densità di popolazione al 1/1/2013
Montalto di Castro	8.764	189,49	46,25
Tarquinia	16.245	279,04	58,22
Civitavecchia	51.449	72,27	711,90
Santa Marinella	17.988	49,26	365,16
Cerveteri	36.524	125,44	291,17
Ladispoli	37.473	26,00	1441,27
Fiumicino	69.692	213,44	326,52
Roma/Municipio X	195.000 ²	150,64	1294,61
Pomezia	57.587	110,92	519,18
Ardea	45.198	50,90	887,98
Anzio	50.789	43,46	1168,64
Nettuno	45.826	71,77	638,51
Latina	119.426	277,78	429,93
Sabaudia	19.643	144,30	136,13
San Felice Circeo	8.964	32,11	279,17
Terracina	44.616	136,40	327,10
Fondi	37.963	142,26	266,86
Sperlonga	3.323	18,00	184,61
Itri	10.457	101,15	103,38

² Il dato riportato è quello del Municipio X (ex XIII) del Comune di Roma

Comune	Popolazione residente al 1/1/2013	Superficie (kmq)	Densità di popolazione al 1/1/2013
Gaeta	20.750	28,48	728,58
Formia	36.441	73,53	495,59
Minturno	19.787	42,07	470,34

Fonte: ISTAT 2013

Oltre, all'incremento continuo delle abitazioni, nei Comuni delle coste laziali si è registrato un continuo incremento di popolazione tra il 2001 e il 2013 (Fonte ISTAT). Solo il Comune di Gaeta ha registrato un lieve decremento (vedi Tabella 1.4).

Il Comune che ha avuto il maggiore incremento di popolazione è Ardea, con un incremento pari a circa il 69% (circa 18.500 abitanti), passando da circa 26.700 abitanti nel 2001 a circa 45.200 abitanti nel 2013. Comuni come Fiumicino e Anzio hanno avuto incremento di circa il 37%. Il primo è passato da una popolazione di circa 50.500 abitanti nel 2001 ad una popolazione di circa 69.700 abitanti nel 2013, mentre il secondo è passato da una popolazione di circa 37.000 abitanti nel 2001 ad una popolazione di circa 50.800 abitanti nel 2013. Anche il Comune di Cerveteri ha avuto un incremento di popolazione rilevante (circa il 36 %), passando da circa 26.800 abitanti nel 2001 a circa 36.500 abitanti nel 2013.

Per quanto riguarda la costa di Roma, il Municipio X (ex XIII) ha avuto un incremento di popolazione di circa 21.560 abitanti pari a circa il 12% tra il 2001 e il 2013.

Va sottolineato che i Comuni della costa laziale a sud di Roma hanno registrato quasi tutti un incremento di popolazione rilevante come Pomezia (31%) con circa 13.600 abitanti in più, Nettuno (27%) con circa 9.800 abitanti, Terracina (22%) con circa 8.000 abitanti in più e Fondi (22%) con circa 7.000 abitanti in più.

Tabella 1.4 Popolazione residente - Variazione

Comune	Popolazione residente al 1/1/2013	Popolazione Censimento 2001	Variazione di popolazione 2013-2001	Variazione percentuale di popolazione 2013-2001
Montalto di Castro	8.764	7.653	1.111	14,52
Tarquinia	16.245	15.162	1.083	7,14
Civitavecchia	51.449	50.032	1.417	2,83
Santa Marinella	17.988	14.951	3.037	20,31
Cerveteri	36.524	26.772	9.752	36,43
Ladispoli	37.473	29.968	7.505	25,04
Fiumicino	69.692	50.535	19.157	37,91
Roma/Municipio X	195.000	2.546.804	92.038	3,61
Pomezia	57.587	43.960	13.627	31,00
Ardea	45.198	26.711	18.487	69,21
Anzio	50.789	36.952	13.837	37,45
Nettuno	45.826	36.080	9.746	27,01
Latina	119.426	107.898	11.528	10,68
Sabaudia	19.643	16.229	3.414	21,04
San Felice Circeo	8.964	8.036	928	11,55
Terracina	44.616	36.633	7.983	21,79
Fondi	37.963	31.023	6.940	22,37
Sperlonga	3.323	3.102	221	7,12

Comune	Popolazione residente al 1/1/2013	Popolazione Censimento 2001	Variazione di popolazione 2013-2001	Variazione percentuale di popolazione 2013-2001
Itri	10.457	8.749	1.708	19,52
Gaeta	20.750	21.179	-429	-2,03
Formia	36.441	34.931	1.510	4,32
Minturno	19.787	17.814	1.973	11,08

Fonte: ISTAT 2013

Per quel che riguarda le attività economiche, il numero d'impresе presenti nei Comuni della costa laziale è pari a circa 293.500 unità con circa 1.476.200 addetti (vedi Tabella 1.5).

Il Comune con il maggior numero di imprese ed addetti è naturalmente Roma di cui fa parte anche il territorio della costa. Per quel che riguarda il litorale a sud di Roma, il maggior numero di imprese ed addetti sono concentrati nel Comune di Latina dove sono localizzate circa 10.700 imprese con 33.200 addetti. Anche il Comune di Fiumicino ha un numero di imprese rilevante, pari a circa 3.800 unità con circa 32.200 addetti, seguito da Pomezia con circa 4.000 imprese con circa 26.700 addetti.

A nord di Roma, il Comune di Civitavecchia è quello che ha il maggior numero di imprese (circa 3.100 unità con circa 10.900 addetti).

Tabella 1.5 Imprese ed addetti alle imprese per Comune

Comune	Imprese	Addetti
Montalto di Castro	640	1.554
Tarquinia	1.114	2.505
Civitavecchia	3.110	10.907
Santa Marinella	943	1.726
Cerveteri	1.665	3.288
Ladispoli	1.876	3.792
Fiumicino	3.760	32.250

Comune	Imprese	Addetti
Roma/Ostia	244.688	1.308.361
Pomezia	3.987	26.749
Ardea	1.814	4.128
Anzio	3.158	7.551
Nettuno	2.404	5.424
Latina	10.683	33.209
Sabaudia	1.108	3.434
San Felice Circeo	720	1.438
Terracina	2.827	7.101
Fondi	2.972	8.482
Sperlonga	289	609
Itri	667	1.431
Gaeta	1.318	2.839
Formia	2.634	6.700
Minturno	1.173	2.723
TOTALE	293.550	1.476.201

Fonte: ISTAT 2013

1.2 Suddivisione in Macro-Aree

Il territorio della costa laziale è stato suddiviso in tre Macroaree (A, B e C) per un'uniformità e un'omogeneità dei risultati e per allinearsi a quanto stabilito dalle Linee Guida per la Redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio (vedi Figura 1-1).

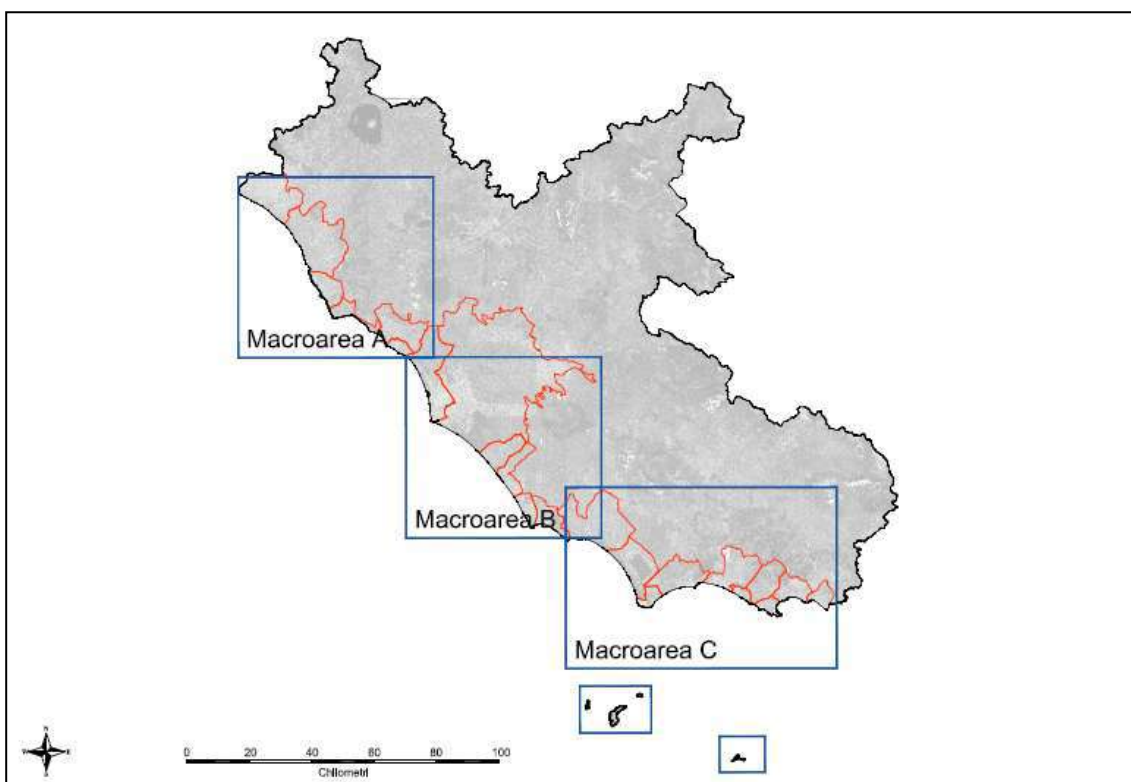


Figura 1-1 Suddivisione del territorio regionale in tre ambiti di studio.

Le tre macroaree di studio (vedi Figura 1-1) corrispondono a:

- Macroarea A che comprende la costa a nord del Lazio da Montalto di Castro a Ladispoli;
- Macroarea B che comprende la fascia costiera centrale da Fiumicino a Nettuno;
- Macroarea C che comprende la fascia costiera a sud da Latina a Minturno con le isole pontine.

1.2.1 **Macroarea A – Montalto - Ladispoli**

La Macroarea A comprende i Comuni di Montalto di Castro, Tarquinia, Civitavecchia, S. Marinella, Cerveteri e Ladispoli. La costa si sviluppa dai confini con la Toscana a nord comprendendo parte della Provincia di Viterbo e Roma. I territori sono caratterizzati da una bassa densità abitativa con prevalenza di paesaggi agricoli e naturali.

Nella zona di Montalto Marina c'è la presenza della zona industriale con la centrale termoelettrica dell'Enel prospiciente la fascia costiera. Il resto del territorio è a destinazione

agricola e naturale. La fascia costiera del Comune di Tarquinia è caratterizzata dalla prevalenza di zona marina a destinazione residenziale-turistico con spiaggia sabbiosa. La restante fascia costiera è caratterizzata dalla presenza delle *Saline* (circa 90 ha) diventata Riserva naturale.

I collegamenti infrastrutturali longitudinali sono una caratteristica peculiare del territorio; dalla SS Aurelia si originano i collegamenti longitudinali e trasversali che, seguendo le valli fluviali, collegano i centri principali con le marine e i centri balneari. Appare, inoltre, significativo lo sfruttamento agricolo che struttura e disegna il territorio conferendogli identità.

Il Comune di Civitavecchia si presenta come un'area fortemente antropizzata e caratterizzata da numerose attività economiche legate alla presenza del porto commerciale e della centrale ENEL; intorno a questi due insediamenti industriali si sviluppa oltre la metà dell'indotto dell'economia locale. All'interno del territorio comunale sono presenti insediamenti storici (Civitavecchia, Ceri) collocati su emergenze orografiche, in posizione dominante rispetto alla piana e significativamente disposti vicino a valli fluviali. Siamo, inoltre, in presenza di una massiccia urbanizzazione della fascia costiera con numerose abitazioni residenziali realizzate lungo la costa a causa soprattutto della forte vocazione turistica della zona con la presenza di numerose attrezzature stagionali quali stabilimenti balneari, rimessaggi, lidi.

Dal punto di vista infrastrutturale, il territorio è attraversato da due arterie stradali principali, l'autostrada A12 Roma-Civitavecchia, che collega tutti i Comuni costieri da Roma fino a Tarquinia, e la SS Aurelia che si sviluppa quasi parallelamente alla costa connettendo tra loro tutti i Comuni della zona. È inoltre presente una bretella a scorrimento veloce che collega il porto di Civitavecchia con l'A12 all'altezza di Tarquinia. I Comuni di Civitavecchia, Tarquinia e Montalto di Castro sono, inoltre, collegati tra loro dalla strada provinciale Litoranea Sud e dalla linea ferroviaria che da Roma si dirama verso il Nord.

A Civitavecchia, a causa della conformazione morfologica del territorio, la SS Aurelia e la Linea ferroviaria Civitavecchia-Roma attraversano direttamente il centro abitato di Civitavecchia. La SS Aurelia è il vero percorso matrice della zona ed assume anche il ruolo di strada di collegamento urbano.

Da Santa Marinella a Ladispoli si può rintracciare una prevalenza di paesaggi agricoli e naturali intervallati da alcune zone a bassa densità abitativa. Il territorio è caratterizzato dalla presenza di insediamenti storici localizzati su emergenze orografiche e prospicienti le valli fluviali. Anche in questa zona, come in quella di Civitavecchia, siamo in presenza di un'intensa urbanizzazione della costa, con la realizzazione di numerose zone residenziali a bassa densità, soprattutto nelle fasce costiere dei Comuni di Cerveteri e Ladispoli.

1.2.2 Macroarea B – Fiumicino - Nettuno

Fanno parte della Macroarea B i Comuni di Fiumicino, Roma, Pomezia, Ardea, Anzio, e Nettuno. Anche in questo caso l'analisi è stata effettuata per zone in base alle affinità geomorfologiche ed urbanistiche riscontrate.

La fascia costiera compresa tra i Comuni di Roma (Lido di Ostia) e Fiumicino è caratterizzata da paesaggi urbani e da numerosi paesaggi portuali-industriali-infrastrutturali, con la presenza di porti molto utilizzati (Fiumicino Commerciale, Darsena di Traiano, Porto della Concordia, Fiumicino Porto Canale, Fiumara Grande, Porto Turistico di Roma).

Il territorio costiero di Fiumicino risulta essere denso di infrastrutture; di notevole importanza è la presenza dell'Aeroporto di Roma Leonardo Da Vinci che è un elemento molto importante nello studio dell'origine-destinazione degli spostamenti. L'autostrada Roma Fiumicino svolge la funzione di collegamento con l'aeroporto, mentre l'A12 Roma Civitavecchia e la ferrovia, svolgono un ruolo di collegamento con gli altri centri urbani del territorio.

Attualmente il tratto costiero del Comune di Fiumicino si sviluppa per una lunghezza di circa ventiquattro chilometri, confinando a sud con la foce del Tevere e l'abitato di Ostia e a nord con il fosso Cupino e l'abitato di Marina di San Nicola.

Il Comune di Roma è contraddistinto da un territorio costiero (Lido di Ostia) prevalentemente pianeggiante con la presenza del fiume Tevere che segna il confine con il Comune di Fiumicino. L'entroterra è fortemente urbanizzato e risente nelle sue attuali condizioni ambientali dell'influenza di Roma, che ha profondamente alterato gli habitat locali.

Il territorio costiero, la "spiaggia di Roma", è caratterizzato dalla presenza di una zona densamente urbanizzata dal Lido di Ostia a Tor Paterno e di una zona con forti caratteri di naturalità che si estende da Tor Paterno fino all'abitato di Pomezia. Lungo la costa, nel tratto urbanizzato, sono presenti numerosi stabilimenti balneari, attrezzature turistiche e alcuni porti e rimessaggi turistici di cui il Porto Turistico di Roma, con 850 posti barca, è il più importante. Intenso è l'utilizzo delle Fiumare nel litorale di Ostia e di Fiumicino da parte del diportismo nautico (si veda il Capitolo 6).

Il territorio dei Comuni di Ardea e Pomezia, fino al 1971 un unico Comune, si trova a sud di Roma e confina con i Comuni di Roma, Albano, Anzio, Aprilia. Le principali vie di comunicazione sono costituite dalla SS Pontina, dalla SS Laurentina e dalla SS Ardeatina.

I collegamenti ferroviari utilizzano la tratta Nettuno-Roma: per il Comune di Pomezia la stazione è dislocata nella località decentrata di Santa Palomba a circa 8 km dal centro abitato, mentre Ardea usufruisce della stazione di Campoleone, a circa 11 km dal centro e di Campodiarne (Comune di Aprilia) a circa 12 km dal centro. I collegamenti sono assicurati anche attraverso le linee di trasporto pubblico extraurbano esercite da COTRAL. La superficie dei due Comuni è pari a circa 160 kmq. (50,9 kmq per Ardea e 107,35 kmq per Pomezia³). Il territorio si articola in una parte estesa di campagna, una parte più centrale e densamente abitata e una restante ingente zona di litorale.

Il territorio di Pomezia ha avuto una forte industrializzazione a partire dal dopoguerra, grazie ai vantaggi dovuti all'essere parte dei territori dell'ex Cassa per lo sviluppo del Mezzogiorno. Ciò ha permesso la localizzazione di grandi industrie, in particolare del settore chimico,

³ Dati Ufficio Statistico della Provincia di Roma.

farmaceutico e dell'elettronica. Tale presenza industriale ha fatto da volano per lo sviluppo della piccola industria, mentre ha contribuito a creare le condizioni dell'abbandono del settore primario, che pure contava un alto numero di addetti.

La marina di Ardea è contraddistinta da paesaggi urbani ad alta e bassa densità in prevalenza concentrate nella zona di Torvaianica. Il contesto si caratterizza per un territorio prevalentemente pianeggiante, con una linea di costa rettilinea e intervallata da corsi d'acqua.

Nella fascia costiera sono presenti diversi centri abitati quali Torvaianica, Tor San Lorenzo, Tor Paterno e Guardapasso, che si dispongono lungo la strada litoranea e causano una forte urbanizzazione dell'area.

L'intenso sviluppo delle aree residenziali lungo la costa e la quasi fusione degli insediamenti di Pomezia e Ardea portano a definire quest'area come una conurbazione, una città lineare costiera fortemente antropizzata.

Dalla Pontina pochi sono i collegamenti secondari che attraversano trasversalmente il territorio attestandosi sulla litoranea; lungo queste vie di penetrazione si dispongono in posizione intermedia i centri di Ardea e Pratica di Mare.

Nella parte retrostante la costa, è forte la vocazione industriale, che si configura come un vero e proprio polo attorno al centro urbano di Pomezia. Nella parte nord del contesto, subito retrostante il nucleo residenziale lungo la costa, si colloca l'aeroporto militare di "Pratica di Mare" delimitato lungo la strada provinciale omonima.

L'assetto insediativo è dato da centri costieri storici consolidati (Anzio e Nettuno) che presentano oggi caratteri di forte urbanizzazione. L'area è fortemente urbanizzata con la presenza di elevata densità urbana; i centri di Anzio e Nettuno si configurano come veri e propri centri marinari legati alla presenza di importanti strutture turistico portuali d'eccellenza.

Gli insediamenti lungo la costa sono collegati longitudinalmente dalla strada litoranea che ripiega verso l'interno per poi riprendere la costa solo in presenza del recinto che delimita la vasta area militare a sud del contesto. Strutture trasversali secondarie realizzano il collegamento tra la strada litoranea e la direttrice della Via Pontina che corre alle spalle degli insediamenti parallelamente alla costa.

1.2.3 Macroarea C – Latina – Minturno - Isole Pontine

Fanno parte della Macroarea C i Comuni di Latina, Sabaudia, San Felice Circeo, Terracina, Fondi, Sperlonga, Itri, Gaeta, Formia, Minturno, Ponza e Ventotene.

Il contesto si caratterizza per la pianura bonificata di Latina delimitata a est dai rilievi montuosi dei monti Lepini e Ausoni e a nord dai Colli Albani. Gli insediamenti di Latina, Sabaudia e Pontinia si possono far risalire al periodo delle operazioni di bonifica e sono delle città di fondazione con impianti urbani geometrici e regolari. All'interno dell'area costiera troviamo numerosi impianti turistici con la presenza di piccoli insediamenti stagionali localizzati nelle

immediate vicinanze della città di Sabaudia. L'insediamento costiero del Lido di Latina è abbastanza esteso e caratterizzato da un abusivismo edilizio massiccio.

Il litorale di Sabaudia, fino al lago di Fogliano, è caratterizzato da un paesaggio urbano a bassa densità mentre in corrispondenza dei laghi di Caprolace, dei Monaci e di Fogliano è quasi esclusivamente naturale. Nell'entroterra, che corrisponde alla Pianura Pontina, l'attività umana che ha inciso maggiormente è l'agricoltura intensiva che ricopre ben oltre la metà dell'intero contesto costiero.

Il sistema relazionale è contraddistinto da un sistema infrastrutturale denso e regolare che si innesta sulle direttrici longitudinali della via Appia e della strada Mediana seguendo la trama della bonifica. Collegamento viario lungo la costa è dato dalla litoranea sulla quale si attestano i collegamenti trasversali che in alcuni casi costituiscono un accesso diretto alla costa.

Da San Felice Circeo a Fondi il paesaggio è ad alta densità intervallato da paesaggi naturali e agricoli; la costa è prevalentemente bassa e sabbiosa ad eccezione dei promontori esistenti in cui è alta e calcarea. Il contesto si caratterizza per la presenza del promontorio calcareo del Circeo, con pendii coperti da una densa vegetazione mediterranea. L'insediamento di San Felice Circeo è localizzato su uno dei terrazzamenti del promontorio e si è esteso verso la pianura e verso il mare.

Il centro urbano di Terracina, alla confluenza tra via Appia e via Flacca, in posizione dominante sulla costa, si è esteso in piano e verso il mare (Borgo Marino), caratterizzandosi per la sua vocazione turistica con notevole presenza di attrezzature stagionali. La piana di Fondi, si caratterizza per la presenza di laghi e si presenta come l'unica eccezione di territorio pianeggiante lungo una costa che è prevalentemente rocciosa. Importante elemento che riguarda l'assetto insediativo del territorio è costituito dalla viabilità storica della via Appia e della litoranea via Flacca.

Lungo la costa si trovano numerosi insediamenti adibiti al turismo stagionale che costituiscono un continuum edificato interrotto soltanto dalla presenza dei canali a tratti navigabili. Sul territorio non sono presenti molte infrastrutture; oltre ai tracciati storici della via Appia e della via Flacca che costituiscono gli assi di collegamento tra i centri principali, è presente una strada litoranea, alle spalle della quale si estende la piana agricola di Fondi. La portualità ha una caratterizzazione polifunzionale ed è concentrata principalmente a Terracina dove, negli ultimi anni, vi è stato un rafforzamento dei trasporti verso le isole Pontine. L'assetto insediativo dei centri urbani e delle località marine appare strettamente connesso alle direttrici storiche costituite nell'entroterra, dalla via Appia, lungo la quale sorge il centro agricolo di Itri, e, sul litorale, dalla via Flacca, lungo la quale si collocano il centro portuale e industriale di Gaeta e, arroccato su di uno sperone a picco sul mare, l'antico borgo peschereccio di Sperlonga, oggi centro turistico "d'élite".

Nella fascia costiera di Minturno il paesaggio è prevalentemente urbano a bassa densità intervallato da alcune zone di paesaggio naturale; nella zona di Formia c'è una varietà eterogenea di paesaggi e nel golfo di Gaeta il paesaggio è prevalentemente portuale e infrastrutturale.

L'assetto insediativo del territorio è dato dalla presenza di insediamenti storici (Formia, Minturno) disposti lungo la direttrice della via Appia e dai centri secondari (Scauri, Marina di Minturno) disposti lungo la fascia costiera. Nella fascia compresa tra la via Appia e i monti Aurunci sorgono numerosi centri (Spigno Saturnia, Castellonorato, Maranola) disposti sui pendii collinari. L'espansione dell'insediamento di Formia, collocato in posizione elevata, strettamente connesso a quello di Gaeta, forma una conurbazione costiera all'interno della quale Formia presenta i caratteri di centro prevalentemente terziario. Minturno, in posizione più interna ed elevata, si caratterizza per l'attività agricola e turistica, con la sua propaggine a mare di Marina di Minturno, centro balneare di recente formazione.

La viabilità principale è costituita dalla via Appia che corre parallela alla costa attraversando i centri che si dispongono lungo di essa. L'accessibilità alla costa è garantita, laddove la via Appia scorre più interna, da una strada litoranea che serve i centri secondari lungo il mare.

2 L'assetto ambientale del litorale laziale

2.1 Le Aree protette e la Rete Natura 2000

La forte espansione edilizia che ha interessato il litorale laziale è stata frenata da un presidio importantissimo rappresentato dal “sistema delle aree naturali” che interessa la costa, a partire dal Parco Nazionale del Circeo e dalla Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, dal Parco Regionale Riviera di Ulisse, alla Riserva Naturale Statale Salina di Tarquinia, fino alla Riserva Naturale Regionale Tor Caldara.

La politica urbanistica e quella ambientale tendono a relazionarsi e a rendersi complementari, allo scopo di ridurre al minimo gli impatti negativi sull'ambiente causati dalle trasformazioni antropiche; pertanto, ogni azione deve esser subordinata alle esigenze della protezione e della salvaguardia ambientale.

In tutto ciò un ruolo molto importante è svolto dagli strumenti urbanistici che permettono di gestire le politiche della sostenibilità urbanistica attraverso l'utilizzo di due principi irrinunciabili: quello della sostenibilità o compatibilità ambientale e quello della sussidiarietà o della più efficiente gestione.

Le tre dimensioni essenziali che riassumono il principio della sostenibilità (economico, ambientale e sociale) diventano parte integrante dei programmi di rigenerazione e riqualificazione urbana, focalizzando l'attenzione sugli interventi relativi all'efficienza e al risparmio energetico, sulla prevenzione della produzione dei rifiuti, sul ciclo integrato dell'acqua, sulla tutela delle peculiarità naturalistiche e del patrimonio storico-culturale, sul potenziamento dell'accessibilità e sulla qualità della vita urbana.

Le aree con maggiori peculiarità paesaggistico-ambientali devono essere tutelate per impedire un ulteriore consumo di suolo. La pianificazione deve mirare a una riorganizzazione degli spazi a favore di attività che meglio si integrano con il territorio circostante. Di seguito è stato illustrato l'attuale assetto ambientale del litorale laziale sottolineando le aree protette e quelle che per le proprie condizioni dovranno essere soggette ad un particolare regime vincolistico. L'attuale regime vincolistico che interessa le coste del Lazio è rappresentato dalle zone protette dalla Rete Natura 2000.

La Rete Natura 2000 è costituita da Zone di Protezione Speciale (ZPS) e Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e interessa circa un quarto della superficie del Lazio. SIC e ZPS sono individuati sulla base della presenza di specie animali, vegetali e habitat tutelati dalle Direttive comunitarie 79/409/CEE “Uccelli”, sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE, e 92/43/CEE “Habitat”. L'Italia ha recepito la Direttiva “Uccelli” con la Legge n. 157/1992 e la Direttiva “Habitat” con il DPR n. 357/1997, modificato dal DPR n. 120/2003.

Stati e Regioni stabiliscono per i SIC e le ZPS misure di conservazione sotto forma di piani di gestione specifici o integrati e misure regolamentari, amministrative o contrattuali.

Piani e progetti previsti all'interno di SIC e ZPS e suscettibili di avere un'incidenza significativa sui Siti della Rete Natura 2000 devono essere sottoposti alla procedura di valutazione di incidenza.

Nella fascia costiera laziale sono compresi 26 Siti d'Importanza Comunitaria (SIC), 16 Siti d'Importanza Comunitaria Marini, 6 Zone a Protezione Speciale e 11 Aree Naturali Protette (Figura 2-1). Le 16 ZSC marine sono caratterizzate da habitat di Posidonia oceanica e si distribuiscono in maniera disomogenea lungo la costa. Inoltre, sono state considerate anche aree come il comprensorio della Tolfa e i Monti Aurunci, che interessano solo parzialmente l'area di studio, ma che rientrano nella rete dei territori tutelati.

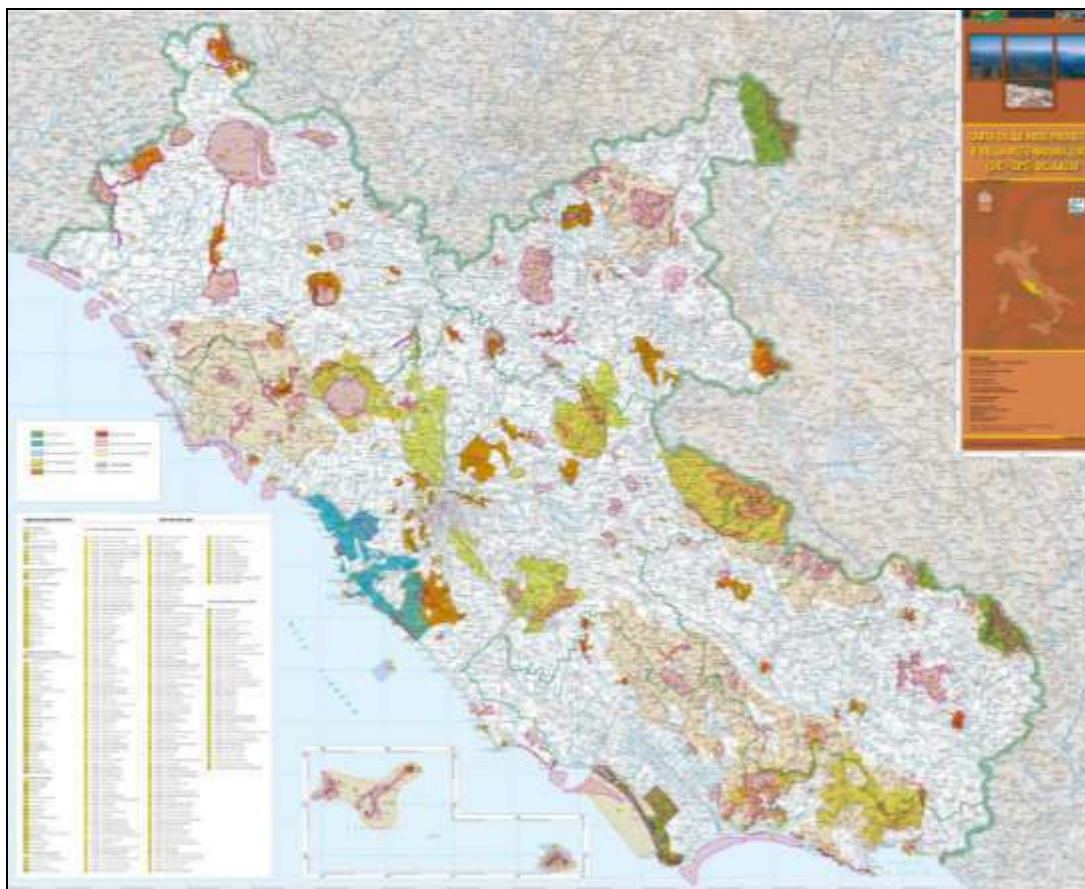


Figura 2-1 Carta Rete Natura 2000 e Aree Protette della Regione Lazio.

Fonte: Regione Lazio

Le altre ZSC si trovano nella porzione terrestre della fascia costiera e, tranne alcune eccezioni (es. Castel Porziano), sono tutte di dimensioni ridotte. Circa la loro distribuzione, si nota come

siano presenti lungo l'intero litorale con una densità maggiore nella porzione meridionale, a partire dal Comune di Anzio.

Questi siti hanno un'importanza fondamentale nel mantenimento degli ultimi lembi di habitat legati alle condizioni naturali delle coste laziali prima delle bonifiche eseguite a partire dal 1950 per sottrarre terreno coltivabile alle zone paludose e per migliorare le condizioni di salute delle popolazioni residenti lungo la costa.

Essenzialmente gli habitat tutelati sono riconducibili a zone umide (es. saline, stagni retrodunali del Circeo, ecc.) o ad habitat dunali e retrodunali, (dune di Castel Porziano, foreste igrofile planiziali, ecc.). Le prime sono di dimensioni molto variabili ma accomunati da un'importanza funzionale enorme nel mantenimento della connettività locale. I secondi rappresentano ormai gli ultimi lembi del sistema dunale laziale, fondamentali per il mantenimento della funzionalità degli ecosistemi costieri.

Dal punto di vista strettamente zoologico, tra i gruppi maggiormente segnalati come presenti nelle Schede delle ZSC considerate, troviamo l'avifauna, l'erpetofoauna, i Chiroterri, l'entomofauna.

Lungo il litorale laziale è possibile individuare anche altre aree protette con un regime di tutela diverso da quello previsto per le aree della Rete Natura 2000, spesso presenti sul territorio già prima dell'individuazione delle ZSC, che risale al 1996. Lungo la fascia costiera ricadono 11 Aree protette (Figura 2-2), appartenenti alle seguenti categorie:

- Parco Nazionale (1).
- Riserva Naturale Statale (2).
- Monumento Naturale (1).
- Parco Naturale Regionale (4).
- Riserva Naturale Regionale (1).
- Monumento Regionale (1).
- Area marina Protetta (1).

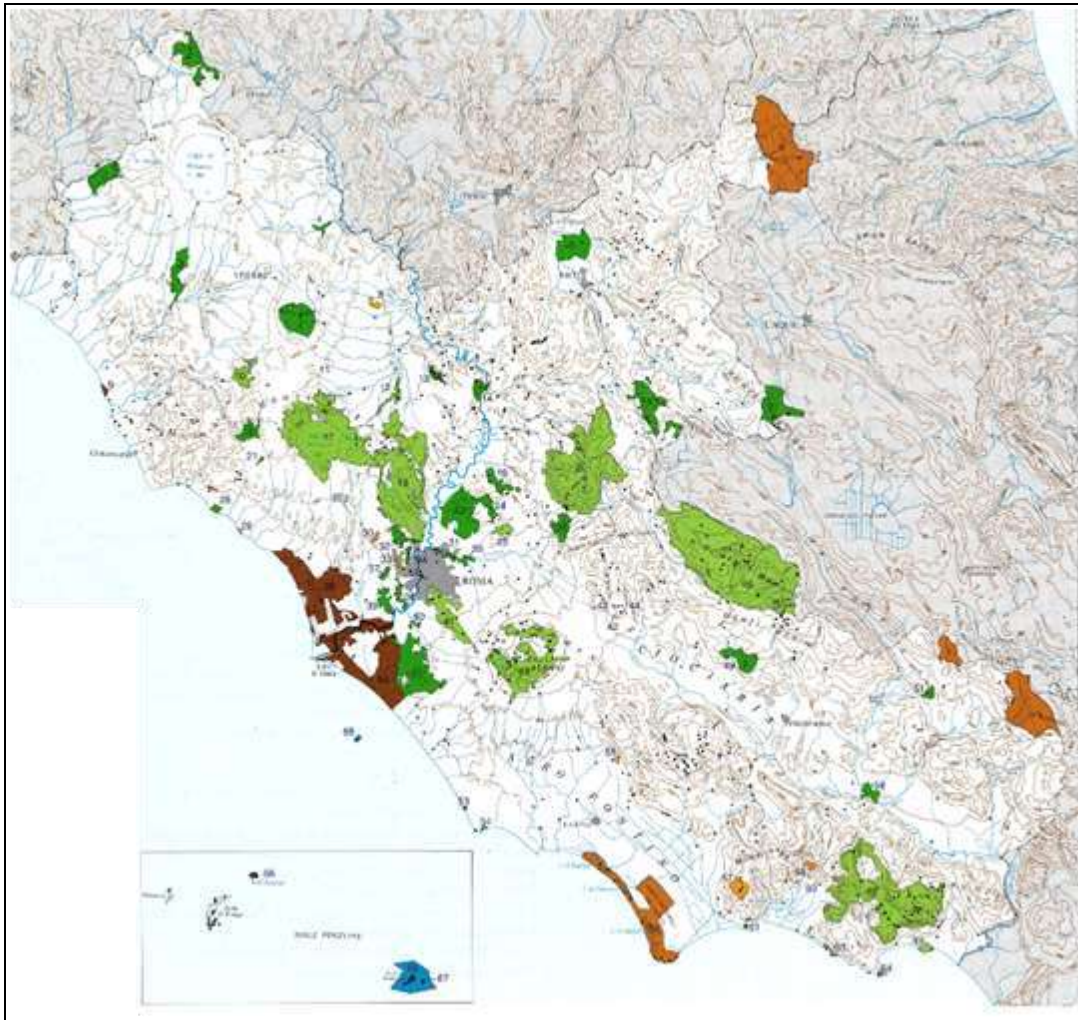


Figura 2-2 Aree naturali protette della Regione Lazio.

Fonte: Regione Lazio

Analizzando la distribuzione lungo la costa, emerge che le Aree Naturali Protette siano quasi del tutto assenti nel settore settentrionale fatta eccezione per le Saline di Tarquinia, mentre sono molto estese e concentrate nel Municipio X (ex XIII) di Ostia e nel Comune di Fiumicino.

Questo confronto evidenzia l'importanza delle aree della Rete Natura 2000, che soprattutto nella Provincia di Viterbo e nei limiti settentrionali e meridionali quella della Provincia di Roma hanno permesso di sottoporre a tutela ambienti significativi altrimenti privi di ogni orientamento gestionale finalizzato alla conservazione e valorizzazione (es. comprensorio della Tolfa).

In altri casi, invece, c'è una perfetta coincidenza tra aree protette e ZSC, come per le Saline di Tarquinia, che sono incluse in una Riserva Naturale Statale, o il Circeo che è un Parco Nazionale. In altri casi, all'interno di aree protette esistenti già da tempo sono incluse delle

ZSC. Infine ci sono casi in cui le aree protette interessano aree non soggette ad altre forme di tutela.

La fascia costiera, in base alle caratteristiche paesaggistico-ambientali è stata suddivisa nei diversi ambiti descritti nel dettaglio di seguito.

Montalto di Castro-Ladispoli

Questo ambito risulta caratterizzato dal bacino idrografico del Fiume Fiora e ha numerosi ambiti di valenza naturalistica sia marini che terrestri. I principali elementi di vulnerabilità sono:

- Presenza di spiagge ad elevata valenza turistica.
- Foce del fiume Fiora.
- Presenza di diversi Siti di Interesse Comunitario (sette SIC e sei SIC Marini) e due Zone di protezione Speciale (ZPS):
 - IT6010017 SIC “Sistema Fluviale Fiora-Olpeta” (Comune di Montalto di Castro).
 - IT6010018 SIC “Litorale a NW delle foci del Fiora” (Comune di Montalto di Castro).
 - IT6010019 SIC “Pian dei Cangani” (Comune di Montalto di Castro).
 - IT6010026 SIC “Saline di Tarquinia” (Comune di Tarquinia).
 - IT6010027 SIC “Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro” (Comune di Montalto di Castro).
 - IT6030019 SIC “Macchiatonda” (Comune di Santa Marinella).
 - IT6030022 SIC “Bosco di Palo Laziale” (Comune di Ladispoli).
 - ZPS IT6030005 “Comprensorio Tolfetano Cerite Manziate” (Comune di Civitavecchia – S. Marinella - Cerveteri).
 - ZPS IT6030020 “Torre Flavia” (Comune di Cerveteri - Ladispoli).
 - IT6000009 SIC Marino “Secche di Torre Flavia”.
 - IT6000001 SIC Marino “Fondali tra le foci del Fiume Chiarone e Fiume Fiora”.
 - IT6000002 SIC Marino “Fondali antistanti Punta Morelle”.
 - IT6000004 SIC Marino “Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia”.
 - IT6000007 SIC Marino “Fondali antistanti S. Marinella”.
 - IT6000008 SIC Marino “Secche di Macchiatonda”.

Inoltre, il tratto di costa è sensibile dal punto di vista paesistico e fa parte del sistema di paesaggio naturale del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR).

Situata a ridosso della costa dell’antica città etrusca di Tarquinia, la Riserva Naturale Statale “Saline di Tarquinia” tutela l’unica salina del Lazio e una delle poche rimaste lungo la costa

italiana, inattiva dal 1997. Nonostante la limitata estensione, 150 ettari di cui circa 100 di laguna costiera, si tratta di un sito di importanza notevole per la sosta, l'alimentazione e la riproduzione dell'avifauna.

Per gli ambienti rappresentati e gli uccelli che la frequentano, la salina è riconosciuta tanto come Sito d'Importanza Comunitaria (SIC) che come Zona di Protezione Speciale (ZPS).

Fiumicino-Nettuno

Il tratto di costa in esame è contraddistinto dalla presenza di un ambiente naturalistico-paesaggistico di particolare interesse per la presenza di oasi naturalistiche, beni archeologici, ville romane.

Sono presenti sette SIC, un SIC Marino e un ZPS:

- IT6030023 SIC “Macchia Grande di Focene” (Comune di Fiumicino).
- IT6030024 SIC “Isola Sacra” (Comune di Fiumicino).
- IT6030027 SIC “Castel Porziano- Fascia Costiera” (Comune di Roma).
- IT6030045 SIC “Lido dei Gigli” (Comune di Anzio).
- IT6030046 SIC “Tor Caldara” (Comune di Anzio).
- IT6030048 SIC “Litorale di Torre Astura” (Comune di Nettuno).
- IT6030049 SIC “Zone umide W Torre Astura” (Comune di Nettuno).
- IT6000011 SIC Marino “Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere”.
- ZPS IT6030084 “Castel Porziano – Tenuta Presidenziale” (Comune di Roma).

Le aree naturali protette presenti sono tre (un Monumento Regionale, una Riserva Naturale Statale e una Riserva Naturale Regionale).

Monumento Regionale “Torre Flavia”

La Palude di Torre Flavia è una zona umida di grande importanza per la tutela dell'avifauna migratoria e per la conservazione di un ultimo lembo dell'antica maremma laziale.

La zona umida è formata da un terreno argilloso-limoso ricco di materiale organico di origine vegetale che dà luogo a un tappeto di sostanza organica in putrefazione responsabile della formazione del fango nerastro. Lembi residuali di una antica duna sabbiosa separano la palude dal mare. Un molo di origine artificiale collega attualmente alla costa i ruderi dell'antica Torre Flavia, rimasta isolata a circa 80 metri dalla spiaggia a causa del fenomeno dell'erosione costiera, qui molto accentuato. Il territorio del Monumento Naturale Palude di Torre Flavia si estende lungo la costa, tra Cerveteri e Ladispoli, in alcuni tratti separato dal mare da un esiguo accumulo sabbioso e in altri raggiunto dal mare, che mette a nudo parte dei sedimenti anticamente originatisi dal lento accumulo di materia organica proveniente da residui di piante, alghe e animali morti, costituita da un fango molto scuro. Il paesaggio è quello delle aree umide

costiere. Nella parte retrostante la spiaggia (oggetto di intensa erosione ed arretramento), corre un cordone dunale, che delimita la palude vera e propria. Questa è formata da piscine, stagni e canali, inframmezzati da lingue di terra, coperte da un fitto e inaccessibile cannucceto, che penetra fino al cuore della palude.

Riserva Naturale Statale “Litorale romano”

Istituita nel 1996, la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano è una delle più singolari dell'intero sistema nazionale di Aree Protette. Misura 15.900 ettari, vale a dire circa il doppio del parco nazionale del Circeo, e nel suo perimetro dalla forma quanto mai frastagliata (misura oltre 140 km) è incluso un mosaico di ambienti naturali scampati all'urbanizzazione. È caratterizzata dalla presenza di boschi sempreverdi, argini e foci fluviali, dune, zone umide, distese di macchia mediterranea, tratti di Campagna Romana di particolare bellezza. Anche i paesaggi agrari sono diffusi, dominati dalle linee rette di canali, collettori, idrovore delle grandi bonifiche costiere realizzate a partire dalla fine dell'Ottocento. Assieme ad essi, alcuni siti archeologici tra i più importanti d'Italia – come ad esempio Ostia Antica – testimoniano ancora del passato illustre di questo tratto di Lazio costiero.

Riserva Naturale Regionale “Macchiatonda”

Si tratta di 250 ettari di litorale tra Ladispoli e Santa Marinella, tornati all'originario paesaggio naturale grazie a lavori di ripristino ambientale realizzati negli anni Ottanta e Novanta del secolo scorso, sfruttando la naturale propensione all'impaludamento della piana costiera. Così, oggi, alcuni stagni artificiali raggiunti da facili sentieri e bordati da osservatori mimetici sono una grande attrattiva per decine e decine di varietà di uccelli e altri animali, costituendo un elemento naturale di grande pregio.

Latina-Minturno e isole Pontine

È un territorio pianeggiante con dune sabbiose, c'è la presenza del Parco Nazionale del Circeo, dodici SIC, otto SIC Marini e tre ZPS:

- IT6040011 SIC “Lago Lungo” (Comune di Fondi).
- IT6040012 SIC “Laghi Fogliano, Monaci, Caprolace e Pantani dell'Inferno” (Comune di Latina).
- IT6040013 SIC “Lago di Sabaudia” (Comune di Sabaudia).
- IT6040014 SIC “Foresta Demaniale del Circeo” (Comune di Sabaudia).
- IT6040016 SIC “Promontorio del Circeo - Quarto caldo” (Comune di San Felice Circeo).
- IT6040017 SIC “Promontorio del Circeo - Quarto freddo” (Comune di San Felice Circeo).
- IT6040018 SIC “Dune del Circeo” (Comune di Latina).
- IT6040021 “Duna di Capratice” (Comune di Fondi).

- IT6040022 “Costa rocciosa tra Sperlonga e Gaeta”(Comuni di Sperlonga, Itri e Gaeta).
- IT6040023 “Gianola e Monte Scauri” (Comune di Minturno).
- IT6040025 “Fiume Garigliano (tratto terminale)” (Comune di Minturno).
- IT6000014 SIC Marino “Fondali tra Terracina e Lago Lungo”.
- IT6000013 SIC “Marino Fondali tra Capo Circeo e Terracina”.
- IT6000012 SIC Marino “Fondali tra Capo Portiere e Lago di Caprolace”.
- IT6000011 SIC Marino “Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere”.
- IT6000015 SIC Marino “Fondali circostanti l'Isola di Palmarola”.
- IT6000016 SIC Marino “Fondali circostanti l'Isola di Ponza”.
- IT6000017 SIC Marino “Fondali circostanti l'Isola di Zannone”.
- IT6000019 SIC Marino “Fondali circostanti l'Isola di Santo Stefano”.
- IT6000018 SIC Marino “Fondali circostanti l'Isola di Ventotene”.
- ZPS IT6040019 Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S.Stefano (Comune di Ponza).
- ZPS IT6040043 “Monti Ausoni e Aurunci” (Comune di Fondi).
- ZPS IT6040015 “Parco Nazionale del Circeo” (Comune di San Felice Circeo).

Il tratto di costa tra Foce Verde e Torre Paola (nei Comuni di Latina e Sabaudia), da anni, è interessato da un importante fenomeno di erosione costiera. L'area è compresa nell'ambito di “paesaggio naturale” del PTPR.

L'arcipelago, costituito da tre isole a ovest (Ponza, Palmanova e Zannone) e da due isole a est (Ventotene e Santo Stefano), forma nel suo insieme una catena lunga circa 30 km.

La zona C “Latina-Minturno” racchiude sei Aree Naturali Protette (un Parco nazionale, tre Parchi Naturali Regionali, un Monumento Naturale, una Riserva Naturale Statale).

L'Ente Parco Regionale Riviera di Ulisse è stato istituito con la Legge Regionale n.2 del 6 Febbraio 2003 e costituisce un ente strumentale della Regione Lazio con il compito di gestire tre aree protette regionali quali il Parco di Monte Orlando, il Parco di Gianola e Monte di Scauri e il Monumento Naturale Villa di Tiberio e Costa Torre Capovento - Punta Cetarola. Risulta, quindi, opportuno ribadire che l'Ente Parco Riviera di Ulisse non è un area parco ma un'entità amministrativa che ha competenza su tre distinte aree protette. I Comuni nei cui territori, in misura diversa, ricadono le tre aree protette sono Formia, Gaeta, Minturno e Sperlonga.

Parco Nazionale del Circeo

È stata la prima Area Protetta a venire istituita nel Lazio, nel lontano 1934: ottomila ettari per tutelare il tratto di litorale più integro della Regione, compresi quattro laghi costieri, una vasta foresta di pianura, la più selvaggia delle isole dell'arcipelago pontino.

Parco Naturale Regionale “Monti Aurunci”

È il parco più meridionale del sistema delle aree naturali protette del Lazio. Situato a pochi chilometri dal mare, è vicino al parco della Riviera d'Ulisse e, più a sud, al parco regionale di Roccamonfina in Campania. Si estende per 19.374 ettari di territorio e interessa dieci Comuni, quattro in Provincia di Frosinone (Ausonia, Esperia, Pico e Pontecorvo) e sei in Provincia di Latina (Campodimele, Formia, Fondi, Itri, Lenola e Spigno Saturnia).

Parco Naturale Regionale “Gianola e Monte di Scauri” (Ente Parco Riviera di Ulisse)

All'estremo sud del Lazio, il Parco Regionale di Gianola e Monte di Scauri è collocato sulla lingua costiera che separa i Monti Aurunci dal mare del Golfo di Gaeta e rappresenta uno dei pochi lembi verdi di un territorio assai antropizzato. L'area protetta è costituita da rilievi collinari con quote non superiori ai 40 metri sul livello del mare dai quali emerge, con i suoi 123 metri, il Monte di Scauri. Oltre al fascino degli ambienti naturali con sentieri immersi nella folta vegetazione, il Parco è caratterizzato dalla presenza di numerosi resti di epoca romana segno di un'intensa attività umana che incessantemente si protrae da 2000 anni.

Parco Naturale Regionale “Monte Orlando” (Ente Parco Riviera di Ulisse)

Il promontorio di Monte Orlando si protende nel Golfo di Gaeta e termina con una falesia a picco su mare. Rappresenta l'estrema propaggine verso il mare della catena dei Monti Aurunci, la cui posizione, estremamente ravvicinata al mare, ha determinato caratteristiche climatiche che favoriscono particolari associazioni vegetali. Da un punto di vista geologico, le acque meteoriche e l'erosione marina hanno determinato grotte, cavità e crepacci come la "Montagna Spaccata", "La Grotta del Turco" e le caratteristiche falesie a picco sul mare. Storicamente, invece, il territorio di Gaeta è stato considerato da Papi e Imperatori un rifugio sicuro nei momenti di difficoltà. Nei secoli, quindi, sono nate numerose opere di edilizia militare quali bastioni, polveriere, depositi di munizioni e piazzole di sparo. Di tali opere è oggi ben visibile la testimonianza all'interno del parco come dei numerosi resti archeologici di epoca romana, tra cui un Mausoleo in perfetto stato di conservazione. Il Parco, inserito nel tessuto urbano del Comune di Gaeta fu istituito con la Legge Regionale n.47 del 1986, in seguito alle istanze di associazioni ambientaliste e numerosi cittadini.

Monumento Naturale “Promontorio Villa di Tiberio e Costa Torre Capovento - Punta Cetarola” (Ente Parco Riviera di Ulisse)

Il Monumento Naturale di Sperlonga è costituito essenzialmente da scogliere e falesie che si specchiano in acque limpidissime e ricche di vita. Indimenticabili i panorami che si godono dai sentieri, quasi a strapiombo sul mare, con lo sguardo che si poggia su ininterrotte distese di mare e con le isole Pontine ben riconoscibili. Le scogliere e le falesie sul mare sono ricche di grotte e anfratti naturali.

Riserva Naturale Statale “Isole di Ventotene e Santo Stefano”

Il Ministero dell'Ambiente, con Decreto 12 dicembre 1997 (GU n° 45 del 24.2.1998), ha istituito l'Area Naturale Marina Protetta “Isole di Ventotene e Santo Stefano”, con circa 2.799 ettari di area marina, che dal 1999 son diventati anche *Riserva Naturale Statale*. L'Area Marina Protetta è suddivisa in tre zone a tutela differenziata. La Zona A, a riserva integrale, è a Santo Stefano, nei lati est, sud e ovest. La Zona B, a riserva generale, comprende il tratto di mare da nord-ovest a sud e ad est. In questa zona il turismo è permesso, la pesca professionale e sportiva sono consentite previa autorizzazione e la navigazione è libera per i cittadini residenti nel Comune, mentre le altre imbarcazioni devono rimanere a 500 metri dalla costa. La Zona C, a riserva parziale, si estende da nord-ovest (Punta Eolo) a Cala Battaglia e comprende anche i due

porti, quello romano e quello nuovo. È l'area con vincoli molto più elastici, la navigazione è libera ed è ammessa la pesca professionale anche per i non residenti.

2.2 Caratteristiche Geomorfologiche

Il litorale laziale, articolato su un totale di circa 330 km, è formato in gran parte da spiagge sabbiose (78%) caratterizzate da ampie falcature. Alle coste basse si alternano tratti di costa rocciosa (22%) che possono costituire veri promontori, come nel caso di Capo Linaro, Capo d'Anzio e Monte Circeo, oppure generare limitati aggetti costieri all'interno di insenature più o meno ampie, come per Terracina e Sperlonga o, infine, dare luogo a ripe rocciose poco elevate come quelle presenti tra il fiume Mignone e Civitavecchia e tra Capo d'Anzio e Torre Astura.

L'area più settentrionale che si estende dal promontorio dell'Argentario alla foce del fiume Mignone, presenta un andamento ad arco con apertura a sud-ovest, in cui sfociano i fiumi Fiora e Marta e altri corsi d'acqua di minore importanza. Essa è caratterizzata da una costa prevalentemente bassa, sabbiosa e orlata di dune, che passa a costa rocciosa nel tratto più meridionale, in corrispondenza di estesi affioramenti di arenarie conglomeratiche del Pliocene superiore. Sono presenti, lungo questo tratto di litorale sabbioso, il lago costiero di Burano, paludi costiere e lingue di eluviale recente, talora torboso, raccolti entro laghi o stagni costieri per prevalente azione eolica.

Dalla foce del fiume Marta fino a Ladispoli si avvicinano tratti di costa bassa in erosione, talora privi di sabbia, con affiorante un substrato argilloso fluvio-lacustre, tratti di costa alta e piccole *pocket beach* sabbiose. Partendo dal Comune di Montalto di Castro, la costa bassa descrive un'ampia curva fino a Civitavecchia dove la parte più meridionale dei monti della Tolfa (Capo Linaro), rende la costa rocciosa. In questo tratto costiero, i principali corsi d'acqua (Fiora e Marta) hanno determinato la formazione di un'ampia fascia costiera sabbiosa.

Tabella 2.1 Caratteristiche delle coste laziali

Comuni	Lunghezza costa (km)	Costa Bassa (km)	Spiagge (Ha)	Stabilimenti balneari (edifici e aree di competenza)	Spiaggia senza stabilimento ad uso balneare	% di concessioni
Montalto di Castro	17,85	17,60	71,05	11,90	59,15	16,8%
Tarquinia	19,95	19,20	68,29	31,61	36,68	46,3%
Civitavecchia	17,40	8,20	8,46	6,47	1,98	76,5%
Santa Marinella	22,85	13,70	29,11	11,13	17,98	38,2%
Cerveteri	4,35	4,25	19,43	7,74	11,69	39,9%
Ladispoli	9,00	7,60	24,14	10,50	13,64	43,5%
Fiumicino	27,00	22,70	181,80	116,45	65,35	64,1%
Roma	18,80	16,70	155,60	115,36	40,24	74,1%
Pomezia	8,85	8,60	55,54	20,43	35,10	36,8%
Ardea	8,95	8,65	51,16	22,37	28,79	43,7%
Anzio	14,30	12,25	52,71	37,77	14,94	71,7%
Nettuno	14,70	13,00	15,82	13,87	1,95	87,6%

Comuni	Lunghezza costa (km)	Costa Bassa (km)	Spiagge (Ha)	Stabilimenti balneari (edifici e aree di competenza)	Spiaggia senza stabilimento ad uso balneare	% di concessioni
Latina	13,45	12,40	44,59	10,58	34,00	23,7%
Sabaudia	14,45	14,20	67,52	13,68	53,84	20,3%
San Felice Circeo	22,15	9,55	25,64	19,24	6,40	75,0%
Terracina	14,50	10,65	41,00	24,38	16,61	59,5%
Fondi	10,25	9,25	22,75	3,21	19,54	14,1%
Sperlonga	10,05	6,25	25,59	14,87	10,72	58,1%
Itri	1,05	0,35	0,21	-	0,21	0,0%
Gaeta	22,85	6,40	33,88	25,52	8,37	75,3%
Formia	13,10	6,10	12,89	8,64	4,25	67,0%
Minturno	8,65	6,20	16,11	11,38	4,72	70,7%

Comuni	Lunghezza costa (km)	Costa Bassa (km)	Spiagge (Ha)	Stabilimenti balneari (edifici e aree di competenza)	Spiaggia senza stabilimento ad uso balneare	% di concessioni
TOTALE	314,50	233,80	1.023,28	537,12	486,16	52,5%

Fonte: Rapporto sullo stato delle coste laziali: stime dei danni potenziali per rischi naturali e costi di adattamento.

Da Ladispoli ad Anzio si estende, invece, la grande unità fisiografica del fiume Tevere. La morfologia costiera, in questo tratto, è caratterizzata da una successione di cordoni sabbiosi che marcano gli stadi di costruzione del delta tiberino in epoca storica. Alle sue spalle sono presenti tre aree palustri bonificate e una piana costiera estesa da Castel Porziano al Monte Circeo.

Il Tevere drena un bacino di 17.156 kmq e prima di giungere al mare, percorre la propria piana deltizia per circa 15 km. In prossimità della costa, si divide in due canali distributori di cui il principale dà origine alla foce di Fiumara Grande, e a cui si deve l'esistenza della cuspidale deltizia, mentre il secondo, artificiale e di epoca romana, raggiunge il mare poco più a nord con una foce armata (canale artificiale di Fiumicino).

La parte emersa del delta, sviluppatasi soprattutto nel corso degli ultimi 4-5.000 anni, è costituita da una piana deltizia superiore, morfologicamente piatta e a dominio fluviale, e da una piana deltizia inferiore, a dominio marino ed eolico. Quest'ultima presenta una serie di cordoni litorali di accrescimento (*beach ridges*), che segnano le fasi della recente progradazione iniziata a una distanza di circa 4 km dall'odierna linea di riva (3.500-2.500 anni fa).

L'area deltizia, bonificata delle sue zone palustri a inizio secolo, è stata, infine, oggetto di un'intensa antropizzazione che ha portato alla realizzazione e/o all'ampliamento di diversi centri abitati come Focene, Fiumicino e Ostia, nonché alla realizzazione dell'aeroporto Internazionale di Fiumicino.

Immediatamente a sud della foce del Tevere, fra Capo d'Anzio e il Circeo, la continuità del litorale è interrotta dal piccolo promontorio di Torre Astura. A nord, fra Anzio e Torre Astura, si sviluppa la piccola unità fisiografica di Anzio, lungo la quale affiorano le unità del Plio-Pleistocene cui si deve l'esistenza del promontorio omonimo; al piede degli affioramenti è presente un'esile spiaggia.

L'intensa antropizzazione del litorale, in corrispondenza soprattutto dei centri di Anzio e di Nettuno, ne ha profondamente modificato l'aspetto, impedendone il naturale sviluppo e limitando, di fatto, l'estensione dell'unità fisiografica al tratto compreso fra Nettuno e Torre Astura.

Il settore meridionale, esteso tra Torre Astura e il Circeo, è invece caratterizzato dalla presenza di cordoni dunari che si frappongono fra il mare e i laghi costieri, estesi praticamente lungo tutto il litorale (lago di Fogliano, lago dei Monaci, lago di Caprolace e lago di Sabaudia).

Il promontorio del Circeo risulta costituito in gran parte da litologie di natura calcarea e determina la formazione di morfologie a strapiombo sul mare con presenza di falesie e grotte all'interno delle quali è possibile osservare forme e fori che testimoniano le diverse variazioni del livello del mare.

Oltre il Circeo, fino a Terracina, la morfologia della costa torna ad essere bassa e sabbiosa interrotta solo dalle lievi preminenze degli apparati deltizi del fiume Sisto e Portatore.; questa costa sabbiosa si appoggia ai calcarei cretacei del monte Sterpano dal quale parte un secondo arco costiero sub pianeggiante costituito da sedimenti sabbiosi molto fini che si ricongiungono al promontorio calcareo di Sperlonga, oltre il quale torna a prevalere una morfologia calcarea che continua fino alla città di Gaeta.

Fra Monte Circeo e Gaeta il litorale, arcuato e leggermente asimmetrico, presenta caratteristiche morfologiche peculiari rispetto al resto della regione, prevalgono, infatti, le coste alte e frastagliate e con falesie e frequenti *pocket beaches*. Si delinea quindi una nuova ampia ansa

litoranea fortemente urbanizzata comprendente gli abitati di Gaeta, Formia e Minturno. In questa zona si trova il promontorio di Scauri e il Monte D'Argento. A sud di Gaeta il litorale è caratterizzato, invece, da una costa alluvionale bassa che si estende fino alla foce del Garigliano.

Le principali isole del Lazio, Ponza, Palmarola, Gavi, Zannone, Ventotene, e Santo Stefano, sono costituite da litologie di natura vulcanica. Le isole di Ponza e Palmarola hanno una linea di costa articolata da un susseguirsi di falesie alte sub-verticali e piccole insenature raggiungibili solo via mare. Anche se le altre isole presentano una costa più regolare, resta scarsa la presenza di costa bassa e spiaggia sabbiosa.

2.3 Aspetti sedimentologici della spiaggia emersa e sommersa

Le coste rappresentano un'importante risorsa del territorio essendo la sede di insediamenti urbani, industriali, turistici e portuali che di fatto costituiscono la principale attività economica dei comuni costieri. Tali aree hanno una spiccata valenza ambientale e paesaggistica dovuta anche alla presenza di numerose aree protette e habitat fragili.

Il patrimonio di spiaggia emersa e dune della Regione Lazio è di circa 2.200 ettari, distribuito sui circa 220 km di costa sabbiosa. Al sistema spiaggia può essere attribuita quindi una larghezza media teorica di approssimativamente 100 metri. Le spiagge "fruibili" dal punto di vista turistico (ad esclusione quindi delle dune) si estendono per circa 1.000 ettari e quindi la larghezza media si riduce a poco più di 40 metri.

Sulla base dei dati raccolti in corrispondenza di ciascuna progressiva della linea di costa (estesa per 314,5 km escluse isole), sono state effettuate numerose elaborazioni dal CM-GIZC (Centro di Monitoraggio per la Gestione Integrata delle Zone Costiere) della Regione Lazio.

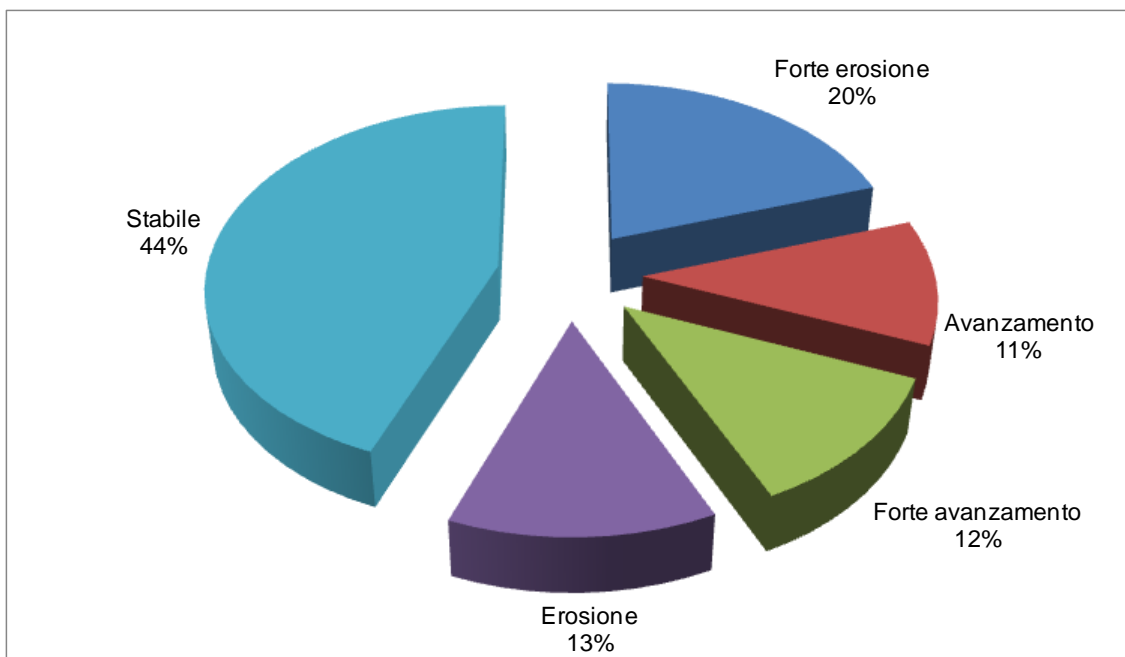


Figura 2-3 Costa laziale: Stato dell'erosione della costa laziale su 314,5 km (periodo 2005-2011 – escluse isole).

Fonte: Rapporto sullo stato delle coste laziali: stime dei danni potenziali per rischi naturali e costi di adattamento.

Nell'area antistante la costa laziale, i fondali compresi tra la battigia e l'isobata dei 10 metri presentano un andamento e un'ampiezza che riflettono i principali lineamenti della morfologia costiera: fondali poco acclivi, associati a un'ampia fascia costiera, sono localizzati nel Lazio settentrionale, mentre un'acclività maggiore determina il restringimento della stessa lungo le coste meridionali del Lazio.

Indagini di dettaglio condotte nella fascia compresa tra 0 e 10 metri lungo tutto il litorale laziale hanno evidenziato come i sedimenti ivi presenti siano costituiti quasi esclusivamente da sabbie medie e fini, con differenze abbastanza evidenti a nord e a sud del Tevere. Nei settori settentrionali sono presenti sedimenti che vanno dalle sabbie molto grossolane alle sabbie finissime (diametro medio compreso tra -1.2 e +4 ϕ 10), mentre a sud prevalgono rispettivamente sabbie fini e medie (diametro medio rispettivamente di +3.5 e +0.8 ϕ 10).

Sabbie molto grossolane bioclastiche sono associate a fondali profondi e acclivi (dal Flora al Mignone), mentre sabbie grossolane si rinvennero su fondali a debole acclività, come nel caso del tratto compreso tra Capo Linaro e Palo e tra Torre Astura e Torre di Foce Verde. Al contrario, la costa rocciosa e le forti pendenze del fondo che caratterizzano la costa fra Monte Circeo e Scauri non sembrano influenzare la granulometria dei sedimenti di spiaggia sottiacenti (sabbie fini).

Le indagini condotte circa l'influenza degli apporti solidi fluviali sulle caratteristiche delle spiagge laziali indicano che solo i fiumi Tevere e Garigliano influenzano la fascia batimetrica compresa tra 0 e 10 metri, mentre i corsi d'acqua minori incidono al più sulla composizione mineralogica.

La composizione mineralogica delle sabbie delle spiagge del litorale laziale è stata, in particolare, associata al disfacimento dei vulcani quaternari ed è caratterizzata, ad eccezione delle aree più prossime alla foce del Tevere, da vistose concentrazioni di minerali pesanti.

Tabella 2.2 Tipologia di costa e stato di erosione

Comune	Tratto sabbioso (m)	Tratto in erosione (m)	% Tratto in erosione
Montalto di Castro	17.850	3.350	18,76
Tarquinia	17.750	4.400	24,7
Santa Marinella	8.300	1.700	20,0
Cerveteri	3.100	300	9,67
Ladispoli	7.150	2.300	32,16
Fiumicino	22.900	11.100	48,47
Roma	18.650	9.950	53,35
Pomezia	8.900	2.800	31,46
Ardea	8.950	3.750	41,89
Anzio	11.900	4.750	39,91
Nettuno	13.350	2.850	21,34
Latina	10.650	4.350	40,84
Sabaudia	18.150	5.400	29,75
San Felice Circeo	3.700	700	18,91
Terracina	11.700	4.200	35,89
Fondi	10.050	2.000	19,90

Sperlonga	6.100	1.400	22,95
Gaeta	5.850	2.650	45,29
Formia	5.300	950	17,92
Minturno	6.500	3.000	46,15
Litorale	216.800	71.900	30,96

Fonte: Rapporto sullo stato delle coste laziali:stime dei danni potenziali per rischi naturali e costi di adattamento.

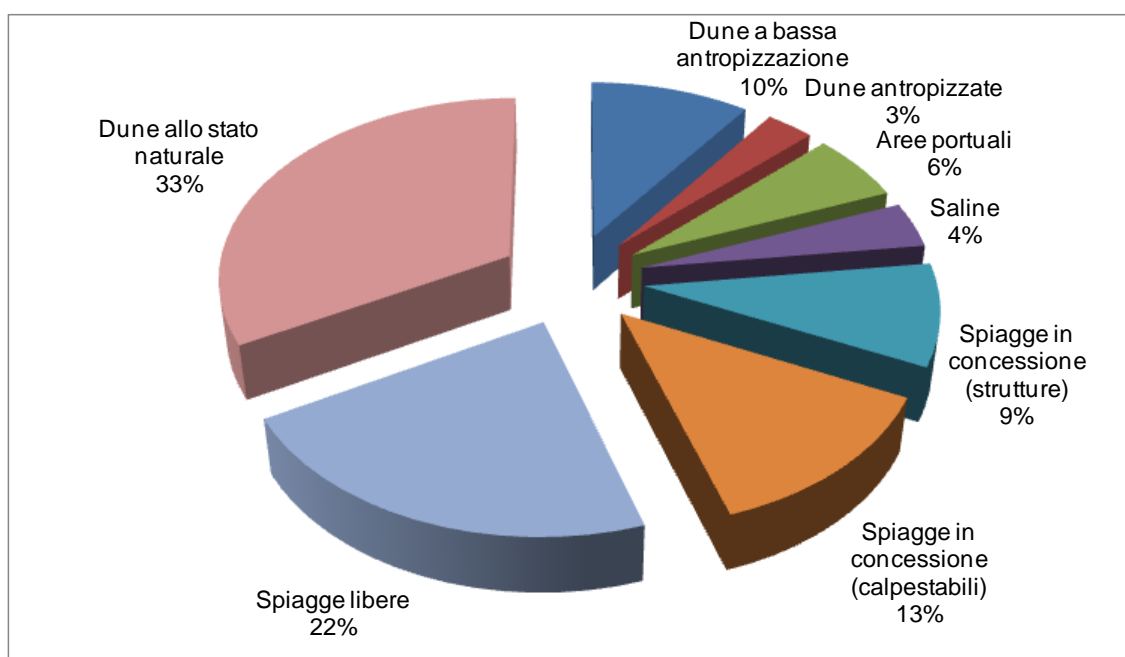


Figura 2-4 Percentuale dei tratti in erosione dei litorali dei comuni costieri (2005).

Fonte: Osservatorio Regionale dei litorali laziali

L'equilibrio di un litorale è determinato da fattori naturali e antropici, intendendo con il primo termine il trasporto solido dei fiumi e le mareggiate, e con il secondo, le azioni dell'uomo che spesso alterano i fattori naturali provocando la diminuzione dell'apporto solido e modificando le correnti.

Nei tratti di costa sabbiosa, a seguito della realizzazione di opere a mare (pennelli, moli), si verificano in tempi brevi fenomeni di erosione nelle zone sottoflutto e di accumulo nelle zone sopraflutto.

Di particolare aiuto per comprendere come le dinamiche globali si distribuiscono lungo i diversi tratti di costa, è lo studio delle curve cumulate delle variazioni areali tra linee di costa. A tale scopo sono state costruite le curve che illustrano in forma cumulata, le variazioni in avanzamento (tratti ascendenti) e in arretramento (tratti discendenti) delle coste laziali.

Nel grafico seguente, si riportano le linee cumulate calcolate per l'ultimo periodo di osservazione 2005-2011. I dati necessari a stimare l'entità dei processi erosivi che interessano le coste laziali sono stati forniti dall'Osservatorio Regionale dei litorali Laziali, che li aveva ottenuti nell'ambito del progetto BEACHMED.

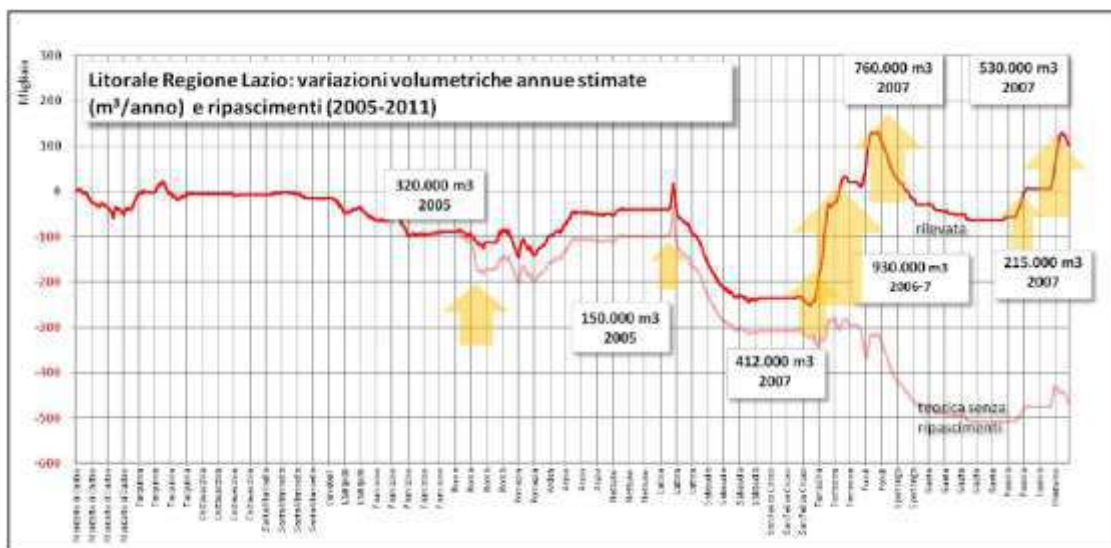


Figura 2-5 Litorale Regione Lazio: variazioni della linea di costa.

Fonte: Rapporto sullo stato delle coste laziali: stime dei danni potenziali per rischi naturali e costi di adattamento.

In questo periodo la linea rilevata (rossa) evidenzia un bilancio finale con un trend positivo di circa $100.000 \text{ m}^3/\text{anno}$ pari ad un apporto apparente complessivo di 600.000 m^3 di sabbia nel periodo 2005-2011, equivalente a circa otto ettari di spiaggia in più.

Questi incrementi di superficie sono particolarmente evidenti nel pontino (Terracina, Fondi, Formia, Minturno) dove tra il 2006 e il 2007 furono in effetti realizzati importanti interventi di ripascimento, come evidenziato in Figura 2-5.

Sottraendo i volumi di ripascimento alla linea rilevata, si ottiene la linea teorica (rosso chiaro) che rappresenta una realtà ben più critica con un bilancio negativo globale di circa $465.000 \text{ m}^3/\text{anno}$ pari a un deficit globale di 2,8 milioni di m^3 di sabbia (dal 2005 al 2001) che avrebbe corrisposto ad un'ulteriore perdita di 37 ettari di spiaggia.

Questi risultati, sintetizzati nel loro complesso in termini di superficie di spiaggia erosa, mettono in evidenza che:

- dal 1944 sono stati persi circa 140 ettari di spiaggia che equivalgono a circa il 13% del patrimonio di spiaggia esistente;
- il trend di perdita di superficie di spiaggia rilevato tra il 1944 ed il 2011 appare lineare e pari a 2,5 ettari all'anno (equivalenti a 187.500 m³/anno al lordo dei ripascimenti effettuati), anche se nell'ultimo periodo (2005-2011) il trend risulta invertito (accrescimento).

Dai dati del Rapporto sullo stato dell'ambiente della Regione Lazio, si evince che, nel 2008, un quarto delle coste è interessato da fenomeni di erosione. La Provincia maggiormente colpita da fenomeni erosivi è Viterbo con il 47% delle coste monitorate in arretramento e i Comuni più colpiti sono quelli di Montalto di Castro e Tarquinia per un totale di 17 km di costa interessati dal fenomeno.

La Provincia di Roma risulta interessata dal fenomeno erosivo per circa 33 km di costa ricadenti nei Comuni di Fiumicino-Fregene, Ladispoli e Pomezia.

Nella Provincia di Latina 26 km di costa sono soggette al fenomeno dell'erosione e i Comuni più colpiti sono Latina, Sabaudia, Fondi e Sperlonga. Il tratto in erosione parte da Torre Astura (Nettuno) e prosegue verso il litorale di Sabaudia.

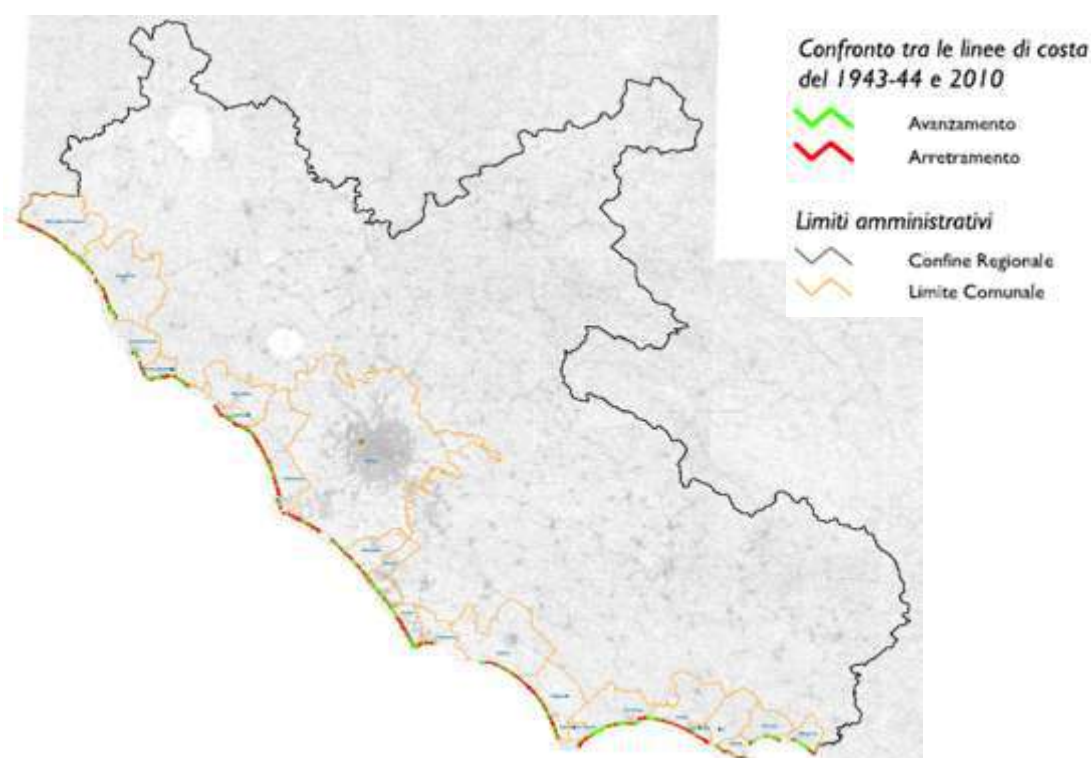


Figura 2-6 Erosione costiera nel litorale laziale.

Fonte: Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti, Regione Lazio

2.4 Qualità delle acque superficiali

Per l'analisi dello stato qualitativo delle acque in questione, si fa riferimento all'Annuario dei Dati Ambientali ISPRA 2012. La qualità ecologica viene definita sulla base degli Elementi di Qualità Biologica (EQB) quali fitoplancton, macroinvertebrati bentonici, macroalghe e angiosperme che caratterizzano l'ambiente marino-costiero. Il traguardo ambientale è rappresentato dal raggiungimento dello stato ecologico "buono" entro il 2015 per tutti i corpi idrici superficiali.

Gli indici di classificazione adottati dall'Italia attraverso il DM 260/2010 sono:

- la biomassa fitoplanctonica, espressa come concentrazione di clorofilla "a", per l'EQB fitoplancton;
- l'indice CARLIT (Cartografia Litoranea) per l'EQB macroalghe;
- l'indice PREI (Posidonia oceanica Rapid Easy Index) per l'EQB angiosperme "Posidonia oceanica";
- l'indice M-AMBI (Multivariate AZTI Marine Biotic Index) per l'EQB macroinvertebrati bentonici.

Altra indicazione sulla qualità delle acque marino-costiere è quella riferita alla balneazione (Decreto del Ministero della Salute 30 marzo 2010 n. 97, recepimento della Direttiva 2006/07/CE relativa alla gestione delle acque di balneazione). Nel 2011, in Italia, sono presenti 4.901 acque di balneazione marino costiere, di cui circa il 92% è conforme ai limiti imposti dalla Direttiva 76/160/EEC.

La balneazione, nella Regione Lazio, interessa 329 chilometri lungo le coste del litorale e delle isole pontine.

Le acque di balneazione nel Lazio sottoposte a campionamento nel 2011 sono 274 (quasi il 6% del valore nazionale) e nel complesso appaiono di buona qualità: sono infatti in gran parte conformi ai valori guida (85,4%) o ai valori imperativi (10,9%), mentre è bassa la percentuale delle acque vietate alla balneazione (2,2%) e nessun campione risulta non conforme ai valori imperativi.

Secondo i più recenti dati forniti da ARPA Lazio, sulla base dell'indice TRIX⁴, lo stato ambientale delle acque marino costiere laziali nel corso degli anni è andato progressivamente migliorando, attestandosi nel 2007 e nel 2008 in tutte le stazioni monitorate in classe "buona" o "elevata".

⁴ Il TRIX è un indice di stato trofico che definisce lo stato di qualità ambientale delle acque marino-costiere ed è calcolato sulla base delle concentrazioni misurate in stazioni di campionamento poste a diversa distanza dalla linea di costa di clorofilla "a", azoto inorganico, fosforo e dalla percentuale di ossigeno disciolto.

Nella Tabella 2.3 sono presentati i risultati dell'anno 2012, in cui su 2.082 controlli, il 99% dei campioni sono risultati conformi.

Tabella 2.3 Stato di qualità delle aree di balneazione 2012

Tipo	Provincia	Eccellente	Buona	Sufficiente	Scarsa
Isole	Latina	93,3%	0,0%	6,7%	0,0%
Aree Costiere	Latina	88,0%	6,0%	2,0%	4,0%
Aree Costiere	Roma	73,6%	13,2%	8,8%	4,4%
Aree Costiere	Viterbo	60,0%	26,7%	13,3%	0,0%

Fonte: ARPA Lazio

Si sottolinea, infine, che le coste laziali sono caratterizzate dalla presenza di importanti insediamenti produttivi (turismo, pesca, energia) e residenziali, che hanno inciso fortemente nel corso degli anni sullo stato di conservazione degli habitat costieri, pur mitigate da azioni di contenimento e tutela ambientale, quali la realizzazione di infrastrutture depurative, la costituzione di aree sottoposte a tutela speciale (SIC, ZPS, Aree Marine Protette) e la realizzazione di campagne sistematiche di monitoraggio ambientale.

Lo stato qualitativo delle acque superficiali interne fa riferimento alla Direttiva Quadro sulle Acque 2000/60/CE (*Water Framework Directive*), recepita con il D. Lgs. 152/06, che ha profondamente innovato gli obiettivi di qualità e le procedure di indagine e valutazione.

Lo stato ecologico viene valutato attraverso lo studio degli elementi biologici (composizione e abbondanza), supportati da quelli idromorfologici, chimici e chimico fisici. A partire dal 2008, gli enti preposti hanno iniziato ad adeguare i piani di monitoraggio alle nuove richieste normative.

Con il D. Lgs. 152/06 i piani di monitoraggio sono legati alla durata di sei anni dei Piani di Gestione. All'interno di questo periodo si svolgono i monitoraggi operativi e di sorveglianza. I primi risultati in termini di classificazione, che integra i dati delle analisi biologiche, chimiche, chimico-fisiche e idromorfologiche, si avranno quindi alla fine dei cicli di monitoraggio.

Nell'ambito degli studi del Piano Regionale di Tutela delle Acque (PRTA, 2007) sono stati identificati 40 bacini idrografici, i più importanti dei quali sono i bacini del Tevere, del Liri-Garigliano, del Fiora, dell'Arrone e del Badino. Al fine di assicurare un adeguato livello di protezione ambientale dei corpi idrici fluviali, nel territorio regionale sono stati individuati 43 corsi d'acqua significativi, scelti in base all'estensione del bacino imbrifero che sottendono e

alla loro importanza ambientale e/o socio-economica, che vengono costantemente monitorati per poter valutare il loro stato ambientale e verificare il rispetto della normativa vigente.

Per quanto riguarda la valutazione dello Stato ecologico dei corsi d'acqua, le campagne di monitoraggio si sono succedute con regolarità a partire dal 2003. Dal 2005 vengono monitorati anche gli inquinanti chimici organici ed inorganici, in particolare le sostanze prioritarie e le sostanze pericolose prioritarie, ai fini della determinazione dello stato chimico.

Tabella 2.4 Fiumi interessati dal superamento delle soglie stabilite dal D. Lgs 152/2006 per le sostanze chimiche pericolose

Corso d'acqua	Sostanza pericolosa
Fiume Tevere	Cadmio
Fiume Fiora	Arsenico
Fiume Galeria	Arsenico
Fiume Marta	Arsenico, Atrazina, Clorpirifos
Fiume Velino	Nichel
Fiume Aniene	Arsenico
Fiume Arrone	Arsenico

Fonte: ARPA Lazio

I fiumi che versano le loro acque nel mare antistante la costa laziale sono diversi, i più importanti sono il Tevere, il Garigliano e il Volturno. Per tutti è stata stimata una portata media complessiva pari a 526 m³/s, così ripartita: 7,9 m³/s per il Fiora, 2,3 m³/s per l'Arrone, 7,3 m³/s per il Marta, 4,4 m³/s per il Mignone, 224,8 m³/s per il Tevere, 21,8 m³/s per l'Amaseno, 141,8 m³/s per il Garigliano e 84 m³/s per il Volturno, cui si somma il contributo di bacini minori e di sorgenti sottomarine (31,7 m³/s).

Per il controllo delle numerose aree ad alta valenza ambientale sopra citate, dei corsi d'acqua sfocianti in mare, così come di altre zone meritevoli di costante attività di verifica, viene svolto un monitoraggio ambientale da condurre con risorse specialistiche della Guardia Costiera, in virtù dell'accordo di collaborazione con la Direzione marittima del Lazio in via di definizione.

3 Gli strumenti urbanistici e la pianificazione portuale del Lazio

3.1 Pianificazione e governo del territorio

Il Governo del Territorio è oggi affrontato con un complesso di strumenti che vanno dai Piani ai Programmi, dai Progetti urbani alle Politiche urbane e territoriali. In questi ultimi anni il Piano si è largamente modificato nella sua organizzazione strumentale e nella forma giuridica, ma anche nell'approccio generale, caratterizzato da un'attenzione crescente per la *governance* e la pianificazione strategica, anche se l'azione delle Regioni si è generalmente indirizzata verso misure di riforma, anche radicale, degli strumenti della pianificazione del territorio locale. A tal riguardo è opportuno indagare alcuni tematismi alla base di piani settoriali, per evidenziare la loro opportuna integrazione con la prassi pianificatoria ordinaria, ricercando l'idea che entrambi gli strumenti, ordinari e settoriali, siano fortemente interrelati, per aumentare la coerenza delle trasformazioni territoriali e la loro efficacia.

Le politiche di sviluppo regionale hanno promosso, negli ultimi anni, numerosi strumenti, normativi e finanziari, di programmazione e pianificazione del comparto nautico e della portualità turistica. Tali strumenti, volti alla razionalizzazione del settore sia dal punto di vista infrastrutturale che da quello dell'integrazione territoriale, mirano ad un contrasto delle criticità rappresentate dal debole tessuto di connessione tra la fascia costiera e l'entroterra, nel tentativo di potenziare l'organizzazione dell'intero sistema di accessibilità e fruibilità portuale.

L'aspetto fondante i corpus normativi più evoluti è rappresentato dal concetto di integrazione, come peraltro è rilevabile in tutte le politiche urbane e territoriali di matrice nazionale e comunitaria. Da rimarcare in particolare il richiamo, nelle linee programmatiche di sviluppo promosse da alcune realtà regionali, alla specificità del sistema della portualità turistica, riconoscendo porti e approdi come luoghi di scambio di flussi economici e culturali, e dunque come elementi di relazione tra versante marino e terrestre.

L'importanza dello studio delle interazioni tra usi e più in generale dell'integrazione territoriale della portualità ritorna con forza in diverse direttive e risoluzioni comunitarie; in particolare, l'indirizzo comunitario in tema di compatibilità tra nautica e ambiente è contenuto nella Direttiva 2003/44/CE, mentre con la Risoluzione del Parlamento europeo sulla politica europea dei porti, si rimarca l'importanza di sviluppare una politica integrata, che rafforzi la competitività regionale e la coesione territoriale, attraverso la creazione di partenariati interistituzionali, intersettoriali e multi territoriali.

La complessità del tema trattato richiede un inquadramento della portualità turistica nella più ampia definizione delle pianificazioni di settore. Che il *governo del territorio*, così come ormai

precisato in numerose sentenze della Corte costituzionale⁵, non possa essere concepito distintamente dalla programmazione delle opere infrastrutturali appare assunto inconfutabile.

La Legge n. 84/1994 ha istituito, per i porti maggiori, di classe I o II, le Autorità Portuali. Per i rimanenti porti vengono mantenute le Autorità Marittime, organi periferici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel Lazio, come specificato nel Capitolo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**, è stata istituita l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

L'art. 5, comma 3, della Legge n. 84/1994 ha attribuito all'Autorità Portuale ove presente la competenza in materia di pianificazione. Non formano oggetto di pianificazione, al contrario, neppure i porti della categoria I, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato.

Nei porti sede di Autorità Portuale, il piano viene adottato dal Comitato Portuale, nel quale sono presenti sia le Amministrazioni statali che quelle locali (Regione, Provincia, e Comune), nonché gli operatori economici interessati (Camera di Commercio, rappresentanti di lavoratori e di imprenditori).

Nei porti nei quali non è istituita l'Autorità portuale, la competenza spetta invece all'Autorità marittima. Questa potestà residuale in materia deve, tuttavia, ritenersi oggi superata alla luce della Legge del 15 marzo 1997 n. 5938, che – ferma restando la titolarità dominicale delle aree demaniali marittime in capo allo Stato – ha conferito alle Regioni e ai Comuni tutte le funzioni relative al rilascio di concessioni di beni del demanio marittimo, ma anche sulla base del D. Lgs. 31 marzo 1998 n. 112, che all'art. 105, comma 2, lettera e) ha attribuito alle Regioni la competenza in materia di pianificazione relativamente ai porti a rilevanza regionale o interregionale.

Una volta adottato, il piano, di concerto con il Comune, viene sottoposto al “parere tecnico” del Consiglio dei Lavori Pubblici, che deve essere espresso entro 45 giorni, trascorsi inutilmente i quali, si intende reso in senso favorevole, secondo il meccanismo del silenzio-assenso. Il piano viene quindi sottoposto alla procedura di Valutazione Di Impatto Ambientale (VIA), infine, il piano è soggetto ad approvazione della Regione interessata (art. 5, comma 3).

Il Piano Regolatore del Porto viene quindi configurato come “piano strutturale” delle scelte strategiche o come piano strategico di sviluppo (spaziale e funzionale) dell'area portuale, in termini anche di sostenibilità ambientale e di rispetto dell'identità culturale dei luoghi, in una visione unitaria, finalizzata allo svolgimento ottimale delle attività portuali, alla valorizzazione dei contesti urbani e ambientali, all'integrazione con le reti di comunicazione del territorio. È lo strumento col quale la Pubblica Amministrazione fissa le regole, i criteri e le modalità di utilizzazione delle aree demaniali

La Legge n. 84/1994 non pone un limite temporale entro il quale procedere all'adozione di un nuovo Piano Regolatore Portuale, specificando, invece che “i Piani Regolatori Portuali vigenti

⁵ Su tutte le Sentenze n. 307/2003, n. 362/2003 e n. 196/2004.

alla data di entrata in vigore della presente legge conservano efficacia fino al loro aggiornamento” (art. 27, comma 3).

La Legge n. 84/1994 ha dato ai Piani Regolatori Portuali una nuova prospettiva: questi non si pongono più come semplici programmi di opere marittime e infrastrutturali, ma vanno intesi come articolati e complessi processi di pianificazione e gestione.

Si individueranno, pertanto, nell'ambito portuale:

a) un *sotto-ambito* portuale in senso stretto (il porto operativo, tecnico, l'area più funzionale all'economia e all'efficienza delle attività portuali), che comprende le interconnessioni infrastrutturali, viarie e ferroviarie, di collegamento con l'entroterra contenute nell'ambito portuale (art. 5 comma 1 della Legge n.84/1994);

b) un *sotto-ambito* di interazione città-porto (dove collocare altre attrezzature portuali ma anche propriamente urbane legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità), che comprende gli innesti e gli affacci urbani, rivolti a collegare il tessuto della città con le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività urbane.

La Legge n. 84/1994 è considerata una buona legge, che ha avuto effetti positivi sulla portualità italiana. Si tratta in effetti di una importante legge di riordino del settore che ha imposto una separazione tra la gestione amministrativa del porto e la gestione imprenditoriale delle Autorità Portuali in ottemperanza alla normativa comunitaria.

Sul piano generale, tuttavia non ha, nel concreto, risolto la tradizionale separazione tra la pianificazione portuale e quella urbanistica-territoriale, né ha avviato un reale decentramento delle competenze tecniche e amministrative (molti pareri, vincolanti anche per i porti minori, competono alle amministrazioni centrali). Un avanzamento di un certo interesse c'è stato nell'ambito dei Piani Regolatori dei Porti sedi di Autorità Portuale. La Legge n. 84/1994 ha previsto, in proposito, un organismo orizzontale di gestione e d'indirizzo (il Comitato portuale in cui sono presenti gli enti locali, le amministrazioni centrali e gli operatori interessati) e l'istituto dell'intesa tra Autorità Portuale e comune per la formazione e l'adozione del Piano Regolatore Portuale.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha recentemente predisposto una “Bozza” di linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali, relativamente ai porti maggiori che, come è noto, sono sottoposti a verifica e pareri vincolanti da parte dell'Amministrazione centrale: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per gli aspetti tecnico/funzionali e Ministero dell'Ambiente per la Valutazione dell'Impatto Ambientale.

Le linee guida, pur essendo state elaborate in funzione dei grandi porti, sedi di Autorità Portuale, hanno una struttura metodologica che può essere estesa alla generalità delle aree portuali. In estrema sintesi, il Piano Regolatore Portuale è assimilato ad un piano strutturale (nel senso che deve essere coerente con il piano strutturale urbanistico del Comune, attuando in questo modo l'intesa tra Autorità portuale o Autorità marittima e Amministrazione comunale).

Il Piano strutturale individua l'ambito portuale articolandolo in due sottoambiti principali: il porto funzionale/tecnico in senso stretto e le aree di sovrapposizione città/porto. A questi si potrebbero aggiungere le direttrici di connessione urbana e infrastrutturale e le eventuali correlazioni con il sistema ambientale.

Per porto funzionale/tecnico si intende il sotto-ambito strettamente operativo del porto dove sono localizzate le attività maggiormente incompatibili con la città, in tali ambiti si concentrano le opere marittime e di infrastrutturazione, le attrezzature, gli spazi e i servizi funzionali all'efficienza del porto. Le aree di sovrapposizione città/porto (con aree demaniali e non) sono lo spazio d'incontro tra i due sistemi: qui vanno collocate attrezzature portuali, e anche attrezzature propriamente urbane legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità.

Per aree di sovrapposizione città/porto si intendono anche quegli innesti finalizzati a collegare il tessuto urbano con le aree portuali più permeabili e compatibili con i flussi e le attività urbane. Gli innesti hanno la funzione di restituire alla città alcune porzioni delle aree portuali, ma anche a rendere più funzionali alcune aree adiacenti al porto. In una prospettiva di piano in cui si ridefinisce l'ambito portuale, le aree di sovrapposizione città/porto possono essere intese come veri e propri sottoambiti. Per direttrici di connessione infrastrutturale si intendono i "corridoi" che collegano il porto alle infrastrutture e ai nodi trasportistici del territorio. Per direttrice di correlazione con le reti ambientali/naturali si intendono i percorsi attrezzati e gli spazi di connessione tra il porto e le vicine aree di valore ambientale/paesaggistico.

In questa prospettiva emerge con evidenza che il piano strutturale del porto fa parte del piano strutturale del Comune e che sulle aree più propriamente funzionali all'attività portuale (i diversi traffici commerciali, gli scali passeggeri, i moli industriali e le zone produttive, i porti pescherecci e turistici) si intervenga con strumenti attuativi efficienti e definiti nei loro iter di approvazione ed attuazione.

Questi ultimi possono essere assimilati ai Piani Operativi Triennali (POT) secondo quanto già previsto per i porti sede di Autorità portuale.

Esiste evidentemente un'analogia tra i POT e i POC (Piani Operativi Comunali). Entrambi sono finalizzati a realizzare le opere pubbliche, le infrastrutture e le attrezzature previste dai Piani generali; entrambi hanno una validità temporale limitata (tre e cinque anni); entrambi sono adottati direttamente (i POT dal Comitato portuale e dalle Autorità marittime, i POC dall'Amministrazione comunale). Sviluppando le tesi della Bozza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si potrebbe argomentare che i piani operativi delle aree portuali siano una sezione specifica dei POC e che in linea di principio questi siano estesi ai sottoambiti più tecnici del porto, mentre per i sottoambiti di sovrapposizione e di correlazione si faccia ricorso, a seconda delle specificità locali, ad altri piani attuativi (PUA).

3.2 Rapporto tra pianificazione ordinaria e di settore

I Piani Regolatori dei porti, sono parte integrante del piano urbanistico generale. Le aree portuali, con il relativo specchio d'acqua, fanno parte del territorio amministrato del Comune: è

questa la ragione di fondo per cui il Piano Regolatore del porto va ricondotto nella strumentazione urbanistica comunale, con un'ottica ad un tempo locale e di apertura nei confronti delle reti di ordine superiore.

Il porto come nodo di una rete complessa è connesso di fatto sia alle attrezzature e ai servizi della città, sia alle infrastrutture del territorio. In questa direzione, il piano portuale non solo deve integrarsi con le scelte del piano urbanistico comunale, ma anche essere coerente con le strategie definite dai piani sovraordinati e in particolare dai piani di sviluppo della portualità regionale e dal Piano Regionale dei Trasporti⁶.

L'aver ricondotto la pianificazione portuale nell'ambito della strumentazione urbanistica ha, da un lato, lo scopo di superare la separazione tra i due livelli di piano e, dall'altro, di promuovere una sostanziale semplificazione dell'attuale sistema procedurale, che prevede soggetti diversi come promotori dei piani portuali e una pluralità di enti per il loro controllo e approvazione.

La natura complessiva e processuale che oggi assume il Piano Regolatore del porto fa sì che esso possa essere paragonato ad un vero strumento di pianificazione urbanistica e territoriale; la sua valutazione ambientale è un procedimento analitico che dovrà assumere tutta la complessità di un atto pianificatorio.

Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono nuovi porti o approdi turistici, esclusivamente per esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici di riferimento e alle seguenti condizioni:

- a) non incidano negativamente sull'equilibrio costiero; ove questo avvenga vige l'obbligo di ripascimento e di ricostituzione periodica della linea originaria di costa;
- b) garantiscano un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa e sono evitate le concentrazioni;
- c) siano realizzate contestualmente le opere funzionali all'accessibilità e collegamenti alla viabilità principale, servizi, qualificazione del fronte a mare e del paesaggio costiero;
- d) costituiscano valorizzazione territoriale e ambientale per aumentare l'attrattività del sistema costiero.

Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono l'ampliamento delle infrastrutture portuali esistenti esclusivamente alle seguenti condizioni:

- a) concorrano al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa;

⁶ L'area portuale viene quindi ricollegata al concetto di "sistema portuale". Ricordiamo che già il Piano Generale dei Trasporti (PGT) del 1986 si ispirava ad una pianificazione per sistemi portuali, per distretti portuali specializzati. Questa concezione, che verrà poi ripresa dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001, è stata peraltro recepita dall'art. 1 della Legge n. 84/1994, laddove precisa che l'ordinamento e le attività portuali devono adeguarsi agli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti.

b) siano sostenuti da esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici di riferimento;

c) concorrano alla qualificazione dell'assetto organizzativo e funzionale dell'area portuale e delle aree di interferenza città-porto, attraverso la valorizzazione dei *waterfront*, la garanzia di una adeguata offerta di parcheggi, il miglioramento dell'accessibilità al porto e i collegamenti con la viabilità principale.

In merito al contenuto del piano, l'art. 5, comma 2 della Legge n. 84/1994, stabilisce che in ogni caso "le previsioni del piano non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti" e quindi devono integrarsi con il Piano Regolatore Generale (PRG), in termini di compatibilità ed equilibrio tra le funzioni portuali e quelle urbanistiche. Ciò comporta che il piano regolatore urbano e quello portuale devono essere tra loro coerenti nelle rispettive linee e devono condividere lo stesso modello di sviluppo. La coerenza è richiesta anche per quanto riguarda le aree che non hanno funzioni strettamente portuali, ma connesse. Dalla formulazione della norma sembra doversi ricavare una certa supremazia del piano comunale rispetto a quello portuale, atteso che il porto costituisce parte integrante del territorio comunale.

Nel caso in cui il piano contrasti con gli strumenti urbanistici vigenti, l'intesa eventualmente accordata impegna formalmente il Comune ad adottare la variante al PRG al fine di rendere tra loro coerenti i due strumenti di pianificazione. In tal caso, la Regione approva prima l'eventuale variante al piano urbanistico e successivamente quella al piano portuale. Qualora la verifica della compatibilità da parte del Comune sortisca esito negativo, l'Ente locale potrà legittimamente negare l'intesa per mancata coerenza col Piano Regolatore Generale, opportunamente motivando la decisione, cosa che non può fare, ad esempio, in caso di mancato accoglimento di sue indicazioni di gradimento circa la destinazione di determinate aree. Allorché si incontrino difficoltà nel trovare un'intesa, può risultare utile il ricorso alla "conferenza dei servizi – convocata dalla Regione, su proposta dell'Autorità Portuale – ai sensi della Legge 7 agosto 1990 n. 24156 (art. 14, 14 bis e ter).

Nonostante il nuovo quadro istituzionale e l'indirizzo del legislatore a promuovere i piani portuali in modo concertato, nella pratica di questi ultimi anni il piano del porto ha continuato ad essere redatto, rappresentato e valutato senza una visione d'insieme degli strumenti urbanistici e territoriali che governano l'assetto del territorio in cui i porti sono inseriti.

Le ragioni dello scarso dialogo tra i due sistemi di pianificazione sono da ricercare non solo nell'assenza nella Legge n. 84/1994 di un chiaro indirizzo circa i contenuti e le modalità di formazione dei piani portuali, ma anche nella generale crisi che da tempo ha investito la strumentazione urbanistica e territoriale.

Quest'ultima, salvo qualche eccezione che non riguarda in ogni caso la portualità di interesse regionale, non fornisce nessun indirizzo per la pianificazione e la progettazione dei nodi portuali: i piani regionali territoriali e dei trasporti sono, in proposito, troppo generici (limitandosi ad indicare senza imporre, soltanto alcune linee di specializzazione). I recenti piani provinciali hanno evitato sistematicamente di misurarsi con le problematiche dei grandi porti. I piani regolatori comunali infine, vivono ancora conflittualmente la tradizionale separazione tra piano urbanistico e piano portuale.

La latitanza della pianificazione urbanistica nei confronti dei porti va probabilmente rintracciata nella radicata frattura tra le politiche infrastrutturali e quelle più propriamente urbane e territoriali.

Se teniamo conto che l'iter approvativo dei piani portuali si conclude con la verifica regionale e che con il decentramento amministrativo le competenze gestionali sui porti minori sono state trasferite alle regioni, cui competono anche gli oneri finanziari delle opere di infrastrutturazione, risulta chiaro che è soprattutto nell'ambito della legislazione urbanistica regionale che si dovrà intervenire.

3.3 Pianificazione urbanistica regionale e provinciale

La Regione Lazio nel 2007 ha elaborato il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), mentre prima di esso erano presenti nell'ambito del territorio regionale 29 Piani Territoriali Paesistici (PTP) che ponevano molti problemi nella gestione amministrativa. La Pianificazione paesistica e la tutela dei beni e delle aree sottoposte a vincolo paesistico sono regolate dalla Legge Regionale 24/1998 che ha introdotto il criterio della tutela omogenea, sull'intero territorio regionale, delle aree e dei beni previsti dalla Legge Galasso n. 431/85 e di quelli dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi della Legge 1497/39, da perseguire anche attraverso il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR).

Con la Legge Regionale 24/1998 sono stati contestualmente approvati i Piani Territoriali Paesistici (PTP) in precedenza adottati limitatamente alle aree ed ai beni dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi della 1497/39 (Decreti Ministeriali e provvedimenti regionali) e a quelli sottoposti a vincolo paesistico ai sensi dell'articolo 1 della Legge 431/1985: fasce costiere marine, fasce costiere lacuali, corsi delle acque pubbliche, montagne sopra i 1.200 metri s.l.m., parchi e riserve naturali, aree boscate, aree delle università agrarie e di uso civico, zone umide, aree di interesse archeologico.

La Legge Regionale n. 38 del 23 dicembre 1999 e s.m.i. "Norme sul governo del territorio" disciplina la pianificazione territoriale e urbanistica del Lazio, ovvero regola le trasformazioni fisiche e funzionali del territorio aventi rilevanza collettiva, nonché le azioni che determinano tali trasformazioni. La pianificazione territoriale regionale si esplica mediante il Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG) che definisce gli obiettivi generali e specifici delle politiche regionali per il territorio, dei programmi e dei piani di settore aventi rilevanza territoriale, nonché degli interventi di interesse regionale.

Il PTRG fornisce direttive (in forma di precise indicazioni) e indirizzi (in forma di indicazioni di massima) che devono essere recepite dagli strumenti urbanistici degli enti locali e da quelli settoriali regionali, nonché da parte degli altri enti di natura regionale e infine nella formulazione dei propri pareri in ordine a piani e progetti di competenza dello Stato e di altri enti incidenti sull'assetto del territorio.

Lo schema di PTRG del Lazio è stato adottato alla fine del 2000 come Quadro di Riferimento Territoriale (QRT). Più che un documento di pianificazione, il QRT costituisce un documento di

indirizzi propedeutico alla formazione degli strumenti urbanistici sott'ordinati che, sulla base di una preliminare analisi del contesto socio economico e territoriale del Lazio, arriva a definire gli obiettivi (generali e specifici) delle politiche regionali per il territorio, e le rispettive azioni da intraprendere nei programmi e nei piani di settore.

Tra gli obiettivi riguardanti il territorio vi sono:

- migliorare l'offerta insediativa per le attività portanti dell'economia mediante il potenziamento e la razionalizzazione dell'attività turistica, la razionalizzazione delle funzioni direzionali di alto livello, il potenziamento delle attività di ricerca e delle attività culturali;
- sostenere le attività industriali mediante la razionalizzazione degli insediamenti esistenti.

Il sistema insediativo è suddiviso in tre macrosettori: "servizi superiori e reti", "sedi industriali e reti", "morfologia insediativa, servizi, residenza".

Per i servizi superiori e reti, gli obiettivi sono:

- indirizzare e sostenere i processi di sviluppo e modernizzazione mediante il sostegno allo sviluppo di nuove funzioni e alle funzioni superiori di eccellenza, e mediante il miglioramento e il riadeguamento dei modelli organizzativi di quelle esistenti;
- indirizzare e sostenere i processi di decentramento e di sviluppo locale delle funzioni superiori in tutto il territorio regionale, dilatando spazialmente il nucleo delle funzioni di eccellenza e integrando in una rete regionale unitaria di centralità urbane le funzioni rare (di livello regionale ed interregionale), superiori (di livello provinciale ed interprovinciale) e intermedie (di livello sub-provinciale);
- indirizzare e sostenere i processi di integrazione e di scambio tra le funzioni superiori all'interno e con il resto del mondo, riorganizzando i collegamenti tra le sedi delle funzioni di eccellenza in un sistema interconnesso alle grandi reti transnazionali e ristrutturando i collegamenti tra le sedi delle funzioni rare, superiori e intermedie, in un sistema regionale reticolare connesso a quello delle funzioni di eccellenza.

Per le sedi industriali e le reti, gli obiettivi sono:

- indirizzare e sostenere sul territorio regionale i processi in corso di rilocalizzazione, ristrutturazione e modernizzazione delle sedi industriali e relative reti di trasporto;
- portare a "sistema competitivo" l'offerta di sedi industriali di interesse regionale;
- riorganizzare, aggregare e qualificare i comprensori produttivi regionali in "Parchi di Attività Economiche" con interventi differenziati in rapporto alle esigenze.

Per la morfologia insediativa, i servizi e residenza gli obiettivi sono:

- rafforzare e valorizzare le diversità ed identità dei sistemi insediativi locali e di area vasta e le diverse regole di costruzione urbana del territorio, potenziando l'organizzazione urbana provinciale e dell'area centrale metropolitana valorizzando l'articolazione, i caratteri e le regole dei sistemi insediativi componenti, e limitando la dispersione insediativa;
- migliorare la qualità insediativa in termini funzionali e formali, promuovendo la diffusione di attività e di servizi nei tessuti urbani, la valorizzazione delle specificità morfologiche, il recupero del degrado urbano e delle periferie, migliorando la qualità edilizia diffusa e l'utilizzazione del patrimonio abitativo;
- migliorare la qualità e la distribuzione di servizi mediante l'integrazione della distribuzione dei servizi sovra comunali, il potenziamento della distribuzione delle attrezzature sanitarie e delle attrezzature per l'istruzione superiore sul territorio, mediante l'incremento della grande distribuzione commerciale all'ingrosso e della distribuzione al dettaglio.

Gli obiettivi del QRT, per quanto concerne il quadro amministrativo e normativo consistono nel:

- riorganizzare l'amministrazione del territorio, individuando dimensioni demografiche e territoriali congrue per la soluzione unitaria dei problemi di pianificazione territoriale e di gestione dei servizi e riavvicinando i cittadini all'amministrazione del territorio;
- assicurare agli strumenti di programmazione e pianificazione un'adeguata gestione, ovvero razionalizzando gli strumenti, le strutture e le procedure di gestione (PRS e QRT) e potenziando le attività di informazione, di documentazione e di analisi.

L'assetto territoriale del Lazio viene configurato nello schema di PTRG come un sistema sostanzialmente unitario, suddiviso in sottosistemi coincidenti con le cinque province, con l'aggiunta di quella che viene chiamata la città metropolitana. Il sistema regionale è quindi schematizzabile in un nucleo centrale fortemente identitario, l'area romana, due aree a nord e a nord-est (Province di Viterbo e Rieti) di particolare valore paesistico, ma dal peso demografico piuttosto modesto, e due aree a sud sud-est (province di Frosinone e Latina), caratterizzate da un più marcato sviluppo demografico ed industriale concentrato nella valle del Sacco e nella pianura pontina. Il tessuto connettivo di tali sottosistemi è il vasto reticolo ambientale della regione, costituito dalle riserve e dai parchi naturali, e non ultimo dal litorale, caratterizzato da tratti sostanzialmente unitari.

Attraverso la lettura dei caratteri essenziali del sistema regionale sia dal punto di vista insediativo che socio-economico, lo schema di PTRG sottolinea la nota atipicità del Lazio rispetto al resto delle regioni italiane, dovuta all'accentuata disparità (in termini di peso demografico, concentrazione delle attività economiche, dotazione infrastrutturale, risorse culturali ecc.) tra l'area romana e le altre realtà territoriali. Tuttavia, il PTRG definisce come obiettivo prioritario il riequilibrio territoriale basato sulla complementarità e l'interdipendenza tra i sottosistemi regionali, da ottenersi attraverso l'estensione dei fattori di competitività

dall'area romana al resto del territorio. Tema centrale per lo sviluppo del contesto regionale è, dunque, quello della realizzazione di sistemi integrati di aree che ospitino diverse funzioni urbane, primo tra tutti quello dell'area romana (che necessita operazioni di ristrutturazione in un'ottica di effettivo policentrismo), seguito dalle realtà locali valorizzate nelle loro peculiarità e nei loro punti di forza, non “in alternativa” a Roma, ma in una chiave di complementarietà.

3.3.1 II PTPG della Provincia di Viterbo

Il territorio della Provincia di Viterbo si estende sulla costa per oltre 40 km. È ricco di risorse ambientali e culturali, ed è dotato di un fitto reticolo idrografico.

La Provincia di Viterbo, considerata un'area ad elevata ruralità (la popolazione rurale supera il 50% del totale), è la provincia attualmente più competitiva della Regione, dopo la Provincia di Roma. L'economia viterbese, negli ultimi anni, ha conosciuto un processo di lenta ma costante trasformazione del sistema produttivo locale, perseguendo un modello fondato sulla qualità e inserito in un ambiente organizzato “in rete” tra gli attori locali (istituzioni, imprese, banche locali, università). Su tale modello ha indubbiamente influito lo sviluppo turistico delle aree confinanti della bassa Toscana e dell'Umbria.

La rete infrastrutturale provinciale non è tuttavia idonea a supportare le potenzialità ancora inesprese dell'economia e della società viterbese, anche a causa i ritardi nel completamento di importanti infrastrutture stradali e ferroviarie, come la linea ferroviaria Orte–Civitavecchia. Problematici sono i rapporti con la Provincia di Roma, a causa dell'inglobamento della popolazione meridionale della provincia nell'area di influenza metropolitana. Questo fenomeno ha fatto sì che i centri in questa fascia abbiano registrato un forte incremento rispetto alla media provinciale ma in maniera non pianificata, aumentando così i problemi di congestione, di carenza dei servizi e di mobilità.

L'Accordo di Pianificazione relativo al PTPG della Provincia di Viterbo è stato ratificato con la Delibera n.4 della Giunta Regionale dell'11 gennaio 2008. Il piano si pone come obiettivo di fondo la conservazione e lo sviluppo sostenibile delle risorse territoriali e socio - economiche, tipiche della provincia, mantenendo, allo stesso tempo, una qualità ambientale e paesaggistica ottimale e un razionale utilizzo del suolo e delle infrastrutture.

Per quanto riguarda il Sistema Ambientale, il PTPG individua le aree soggette a rischio idraulico e geomorfologico, recependo indirizzi, contenuti, vincoli e normative del PAI (Piano di Assetto Idrogeologico del Bacino Tevere). Gli obiettivi principali sono:

- la valorizzazione delle risorse non rinnovabili e il recupero delle aree e degli ecosistemi degradati;
- la tutela dell'assetto idrogeologico e della qualità delle acque.

Il PTPG vede nel Sistema Insediativo (urbano e rurale), il luogo delle principali attività produttive e di servizio. Oltre a problemi di gestione urbanistica (parziale inefficacia dei piani regolatori, mancata concertazione nella pianificazione urbanistica tra comuni limitrofi,

polverizzazione delle aree industriali ed artigianali, ecc.) affronta anche problemi di tipo ambientale (consumo di suolo in aree agricole di pregio, inquinamento delle acque e dei suoli, ecc.) e paesistico (assenza di qualità negli insediamenti, storici e recenti). Le strategie del PTPG al riguardo sono così sintetizzabili:

- contenimento della crescita urbana operando prioritariamente sul patrimonio edilizio esistente, potenziamento del verde e dei servizi urbani, tutela dello spazio rurale;
- rafforzamento e valorizzazione delle diversità e delle identità dei sistemi insediativi locali, attraverso la rivitalizzazione e il recupero dei centri storici, la riqualificazione di tessuti consolidati e/o dismessi e l'integrazione delle funzioni urbane;
- individuazione dei "paesaggi provinciali tipici" per garantire l'effettivo rispetto della destinazione rurale delle parti di territorio così individuate.

Sulla base di tali obiettivi generali, il Piano si compone di una parte programmatica in cui vengono delineate alcune linee strategiche, socio-economiche e territoriali, che mettono in luce le potenzialità del territorio e costituiscono un riferimento per gli enti locali e per la programmazione della spesa pubblica. Vengono, infine, indicati cinque progetti speciali pilota che si riferiscono principalmente alla:

- creazione di un sistema di itinerari di fruizione ambientale, storico culturale ed enogastronomica;
- tutela e valorizzazione integrata delle risorse termali attraverso la creazione di un distretto archeologico-termale;
- valorizzazione a fini paesistici della Strada provinciale Cimina come dorsale di fruizione di tutto il comprensorio dei monti Cimini;
- creazione di un sistema di supporto per lo sviluppo economico della provincia che coordini la programmazione territoriale;
- attuazione di meccanismi premiali e di forme di incentivazione per le amministrazioni locali che intendano attuare politiche di programmazione sensibili alle tematiche ambientali.

Per il sistema della mobilità le indicazioni sono relative al miglioramento delle interconnessioni e dei collegamenti regionali attraverso l'adeguamento ed il completamento delle reti di trasporto su ferro e stradali. In questa direzione andrebbe privilegiato il trasporto ferroviario, soprattutto con il potenziamento della attuale linea Viterbo-Roma ed il ripristino della linea Civitavecchia-Orte. Quest'ultima, contestualmente al completamento della trasversale nord, consentirà il collegamento rapido e con modalità diverse (ferro, gomma) delle merci tra il porto di Civitavecchia (il più importante della Regione) e l'interporto di Orte (centro intermodale ancora da realizzare) consentendo così, attraverso il collegamento alla ferrovia Roma-Firenze e

all'Autostrada del Sole, l'attivazione di un sistema relazionale a livello nazionale ed internazionale.

Nell'area litoranea il PTPG di Viterbo prevede:

- il completamento della trasversale Viterbo-Civitavecchia;
- il potenziamento e la messa in sicurezza della SS Aurelia;
- il potenziamento della SR Castrense, collegamento litorale-Alto Lazio;
- la localizzazione di due nuovi porti turistici nei Comuni di Montalto di Castro e Tarquinia (Figura 3-1).

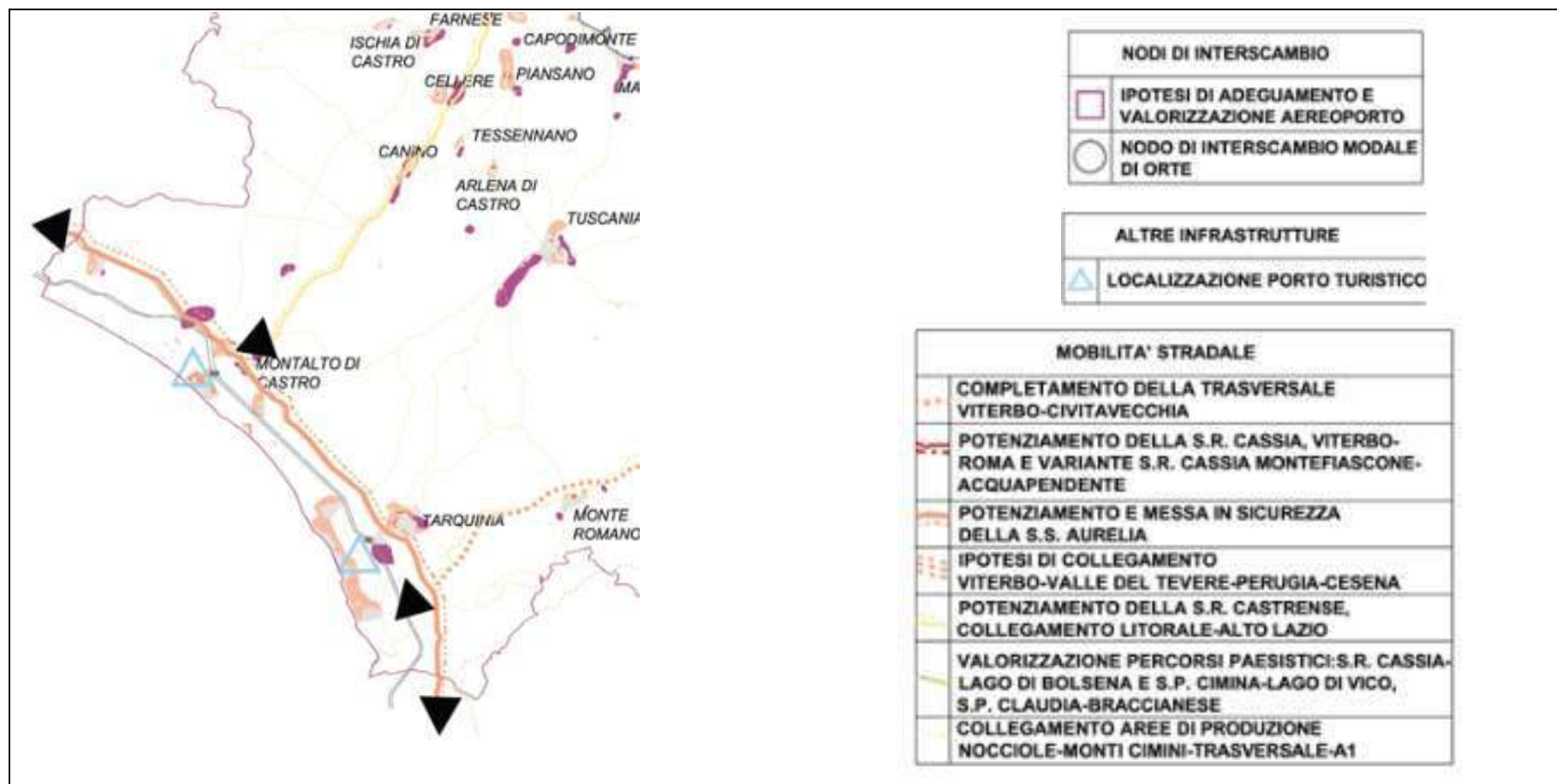


Figura 3-1 Estratto del PTPG di Viterbo (fascia costiera)

3.3.2 ***Il PTPG e l'Area Metropolitana della Provincia di Roma***

La Provincia di Roma è un'area economicamente forte, che ha conosciuto negli anni prima della crisi una fase di sensibile espansione. La sua economia svolge, infatti, un ruolo trainante per la Regione e per il Paese, con un'offerta di beni e servizi rivolta per quasi il 50% della sua produzione ai mercati esterni, raggiungendo punte ancora più elevate per quanto riguarda le funzioni amministrative, le attività di ricerca, la direzionalità e la gestione delle grandi infrastrutture di trasporto. Tuttavia, è un'area che presenta al suo interno una sensibile disomogeneità, sia in relazione alla densità e alle dinamiche della popolazione residente, che in relazione alle caratteristiche della produzione e dell'economia. Tutto ciò comporta enormi problemi per la governabilità del territorio, dato l'enorme divario di peso economico e sociale tra la Capitale e il resto del territorio provinciale.

La struttura insediativa romana può essere interpretata come un sistema a più anelli: il "core" denso e sempre più economico della città compatta con prevalenze degli addetti sui residenti; un più ampio anello residenziale con varie funzioni economiche, un'ampia cintura verde rappresentata dall'agro romano, una corona con forti funzioni residenziali rappresentata dai comuni residenziali dinamici, infine una corona più esterna caratterizzata da esodo della popolazione e dalla presenza degli Appennini.

La ratifica dell'Accordo di Pianificazione relativo al Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Roma è del 2010. Le tematiche principali intorno a cui si sviluppa il Piano costituiscono anche indirizzi per la pianificazione comunale, e riguardano principalmente la tutela e la valorizzazione delle risorse ambientali e culturali, l'integrazione territoriale attraverso lo sviluppo di sistemi a rete, il coordinamento tra le politiche di localizzazione dei servizi di rango metropolitano e quelle di gestione dei sistemi di trasporto. Il Piano, che potrebbe essere riassunto in due termini, sostenibilità e partecipazione, ha quindi la funzione di accompagnare in maniera flessibile lo sviluppo del territorio, coordinando la progettualità delle amministrazioni locali e degli altri soggetti interessati. Il macro-obiettivo della strategia provinciale è quello dell'equipotenzialità di sviluppo socio-economico del territorio, da perseguire attraverso azioni di marketing territoriale mirate a rafforzare il tessuto produttivo e a valorizzare le potenzialità locali.

L'obiettivo generale perseguito dal PTPG può essere riassunto nello slogan "Costruire la Provincia Metropolitana". Questo vuol dire organizzare il funzionamento metropolitano del territorio provinciale, inteso come "sistema integrato" costituito da componenti insediative e funzionali diverse per peso, risorse e specializzazione, connesse tra loro da relazioni efficienti e dinamiche di tipo reticolare. Sarà necessario, inoltre, comporre la dialettica tra Regione, Provincia, sistemi locali e Roma, in termini di integrazione nella diversità di ruoli e risorse e porre natura e storia come componenti-valore (cioè invarianti caratterizzanti l'identità del territorio provinciale) e come condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni. Gli obiettivi del Piano sono così specificati:

- relazioni materiali ed immateriali più efficienti e stabili, per lavoro, servizi e tempo libero, tra area centrale e sistemi locali di comuni e tra la provincia e la regione, privilegiando il trasporto collettivo;
- sviluppo e valorizzazione delle risorse e dei modelli produttivi e insediativi locali, potenziando al contempo il sistema provincia nella sua globalità, attraverso lo sviluppo di funzioni innovative e di relazioni competitive rispetto ai mercati esterni;

- assunzione di natura e storia come invarianti ordinatrici del territorio ai fini di una migliore qualità e di una maggiore fruibilità sociale; la riqualificazione dell'insediamento urbano e territoriale, nella sua varietà morfo-tipologica e nella nuova dimensione di area vasta intercomunale, contro la semplificazione e omogeneizzazione metropolitana;
- ricorso generalizzato alla cooperazione interistituzionale ed in particolare intercomunale, attraverso una valutazione preventiva della fattibilità e degli effetti ambientali e sociali degli interventi proposti.

Da questi obiettivi generali discendono strategie ed azioni di sistema riguardanti: il sistema della mobilità, il sistema ambientale, il sistema insediativo morfologico e il sistema insediativo funzionale.

Il PTPG suddivide il territorio costiero in cinque aree:

A1 Città Costiera settentrionale (Comuni di Civitavecchia, Santa Marinella).

L'obiettivo del piano è il riordino a base intercomunale della "città costiera" come attualmente articolata in 3 costruzioni urbane (Civitavecchia, Santa Marinella, Santa Severa) tendenti alla saldatura, ancora distinte dalle discontinuità verdi dei fossi trasversali alla costa, delimitata a nord dall'entroterra boschivo tolfaiano. Il piano accentua le differenze morfologiche delle parti e le diverse specializzazioni. Civitavecchia, città del porto, dei servizi strategici e delle industrie, è incentivata nel suo ruolo di ponte verso il Mediterraneo e i territori contigui del Lazio nord e della Toscana. Il piano promuove progetti infrastrutturali che risolvono le esigenze del porto e delle aree produttive, eliminano le interferenze con la città e rafforzano il suo ruolo di centro di servizi con progetti per nuove funzioni urbane qualificanti. Santa Marinella è proposta come centro balneare e nautico del turismo di qualità attraverso progetti di recupero e valorizzazione ambientale lungo la costa e interventi di riqualificazione urbana. Santa Severa è rafforzata nel ruolo di borgo costiero del turismo stanziale, immerso nel verde. Il PTPG per organizzare in modo coordinato la diversa specializzazione funzionale delle parti componenti (le 3 costruzioni urbane, il porto commerciale, le aree industriali, la costa turistica, l'entroterra tolfaiano) propone di impostare l'impianto infrastrutturale in modo da separare gli accessi e la mobilità merci legata al porto ed alla zona industriale da quella di accesso ai centri urbani ed ai luoghi delle funzioni specializzate e garantire alla via Aurelia il ruolo urbano di sostegno ai 3 centri.

A2. Città del Mare (Comuni di Roma, Fiumicino)

L'obiettivo del piano è il disegno di una struttura insediativa intercomunale che miri a rafforzare l'individualità e il carattere delle tre costruzioni componenti (Ostia, Acilia, Fiumicino), contrastando la tendenza alla formazione di un'unica periferia metropolitana da Roma al mare ed alla omogeneizzazione delle costruzioni componenti. Per raggiungere questo obiettivo il PTPG riqualifica in modo differenziato e coordinato le diverse parti della "città del mare" (residenziali, turistiche balneari, turistiche nautiche, turistiche culturali), rafforzando gli elementi di integrazione funzionale (rete viaria e ferroviaria metropolitana, servizi urbani, servizi del turismo balneare) e morfologico-ambientale (sistema ambientale costiero, Riserva naturale del Litorale Romano, Castel Porziano e Decima-Malafede, sistema fluviale del Tevere). Nel contempo, mantiene separata la "città del mare" dalla costruzione urbana di Roma usando

come discontinuità le riserve naturali di Castel Porziano e di Decima-Malafede ed, in particolare, la piana alluvionale del Tevere, che oltre a costituire una grande riserva ambientale, rappresenta la testimonianza di uno dei paesaggi storici componenti la campagna romana. Per quanto riguarda la direttrice, in avanzata formazione, di funzioni metropolitane di interesse strategico appoggiate all'autostrada Roma-Fiumicino, questa va riorganizzata, in modo distinto dalla "città del mare", con funzioni di prestigio promosse dalla presenza dell'aeroporto. Il piano la considera asse privilegiato di localizzazione di grandi attrezzature di accoglienza e di rappresentanza molto qualificata, sotto il profilo funzionale, ambientale ed architettonico, accesso principale e biglietto da visita per l'immagine della città e della provincia e, pertanto, rafforza questa specializzazione escludendo la possibilità di inserimento di funzioni e attività incompatibili e proponendo l'organizzazione di una mobilità complanare dedicata che non interferisca con l'autostrada.

A3. Città Costiera meridionale (Comuni di Anzio, Nettuno)

L'obiettivo del piano è il riordino del disegno insediativo della attuale conurbazione della città costiera intercomunale usando le discontinuità verdi come elementi ordinatori e procedendo alla riqualificazione delle diverse componenti insediative di questa. È essenziale tutelare le aree verdi trasversali alla costa e quelle agricole dell'entroterra per mantenere distinte fisicamente Anzio e Nettuno dalla costruzione policentrica della costa sud (Ardea, Pomezia) e dagli insediamenti dell'area pontina. Analogamente dentro la città costiera è necessaria la tutela dei corridoi verdi trasversali alla costa, per evitare l'urbanizzazione continua fronte mare e la difesa della fascia di territorio più interno boschivo e agricolo dall'espandersi degli insediamenti diffusi e a bassa densità. Il piano organizza in modo distinto le funzioni portuali rispetto a quelle urbane e turistiche, balneari e sportive ad interfaccia urbana, da potenziare su livelli di elevata qualità, e propone un impianto infrastrutturale meglio differenziato in funzione delle tre diverse esigenze di accessibilità (alle costruzioni urbane, alle funzioni turistiche balneari, alle funzioni dei porti). Infine, il PTPG propone operazioni di miglioramento della viabilità locale organizzandola per tratti e per circuiti esterni così da evitare la realizzazione di un sistema viario costiero continuo, possibile attrattore di traffici territoriali e l'attraversamento dei centri.

B7. Centri lungo la costa sud (Comuni di Ardea, Pomezia)

Il PTPG propone l'individuazione di un progetto ambientale di recupero costiero con l'ampliamento dell'area protetta di Torre Flavia. Fra Cerenova e Ladispoli il PTPG prevede un'ampia area di discontinuità verde in continuità con la fascia protetta del SIC costiero di Torre Flavia e con il nastro verde di Territorio Agricolo Tutelato.

C2. Ladispoli

Va specializzato come "marina metropolitana", ovvero centro turistico e residenziale dotato di attrezzature di servizio balneari e nautiche. Il Piano propone direttive per mantenere la struttura urbana compresa fra la via Aurelia e il mare, unitaria, nonostante la forzata separazione formale data dalla ferrovia e per organizzare le parti urbane recenti, comprese fra la ferrovia e l'Aurelia, in forma di quartieri interrotte con canali verdi e riqualificate con funzioni urbane. Il piano propone il riordino dei margini orientale e occidentale e delle parti a ridosso della stazione e della ferrovia e la liberazione delle aree demaniali di costa arenile e dei due varchi ambientali trasversali occupati da edificazione impropria.

3.3.3 ***Il PTPG della Provincia di Latina***

La Provincia di Latina si estende dall'Agro pontino sino al Garigliano ed ai Monti Lepini, Ausoni ed Aurunci. Comprende le isole di Ponza, Ventotene e Santo Stefano. Si tratta di un territorio con una particolare configurazione geografica estesa in lunghezza e con realtà sociali assai diverse per tradizione e culture. Il territorio provinciale è rappresentato per circa il 59% da territorio agricolo; esso è posto al centro di un vasto bacino di domanda alimentato dalle aree metropolitane di Roma e Napoli, il che ne favorisce lo sviluppo turistico costiero, al costo tuttavia di notevoli livelli di congestione estiva e di disordine urbanistico in alcune aree dal delicato equilibrio ambientale. Per quanto riguarda il sistema produttivo, la maggior parte delle aree industriali è nata nel quadro di intervento della Cassa per il Mezzogiorno, con un'ottica puntata all'industria medio – grande, attualmente in crisi a causa dello scarso contenuto tecnologico ed innovativo.

Il PTPG della Provincia di Latina, non è a tutt'oggi pervenuto alla ratifica da parte della conferenza di copianificazione ed è allo stato di Documento Preliminare di Indirizzo (DPI). Tenendo conto degli indirizzi regionali, il DPI ha approfondito la problematica delle relazioni economiche e spaziali della Provincia di Latina, ipotizzando un'organizzazione policentrica dei servizi e delle funzioni strategiche partendo dalle specificità culturali, oltre che sociali ed economiche, delle tre sub-aree provinciali: nord - pontino, sud - pontino e zona montana. La metodologia adottata per la redazione del PTPG è quella del piano - processo: gli obiettivi della strategia provinciale sono il risultato della concertazione delle varie amministrazioni comunali che individuano le politiche utili alla concretizzazione degli interventi programmati. Tutto il processo è concepito in forma flessibile, in modo da adeguarsi ai limiti della trasformabilità del territorio, al mutare delle condizioni di fattibilità e delle risorse disponibili. Le strategie di piano prevedono:

- il rafforzamento delle direttrici strutturali storiche con interventi strategici mirati all'inserimento di centralità urbane e di servizi: (emergenze architettoniche, completamenti o trasformazione di manufatti edilizi, formazione di aree verdi strutturanti e di aree di comparto perequato);
- la definizione programmatica delle parti che costituiscono unità omogenee da un punto di vista tipo-morfologico e che sono regolate con sezioni distinte di norme di indirizzo;
- la definizione di localizzazioni strategiche dei servizi, secondo la loro classificazione e gerarchia funzionale.

La struttura urbana, intesa programmaticamente nel suo assetto policentrico, può essere caratterizzata e riqualificata con l'individuazione di alcune aree strategiche con vocazioni funzionali specializzate e prevalenti. Le azioni di piano sono differenziate con riferimento alle diverse componenti morfologiche del territorio e specificate a livello normativo.

La rete stradale e ferroviaria proposta tende non solo a potenziare i flussi longitudinali in direzione sud-est (Caserta-Napoli) e nord-ovest (Roma), ma anche quelli trasversali in direzione di Frosinone e di Cassino.

Una notevole attenzione viene posta al tema della portualità, incentrata, per le merci, soprattutto sul porto di Gaeta.

Il piano prevede, inoltre, il riuso della linea ferroviaria Napoli-Roma, come linea di metropolitana interprovinciale ed interregionale, il ripristino delle linee dismesse come linee metropolitane, come nel caso della linea Castelforte-Formia-Gaeta, con l'integrazione di nuove tratte, come nel caso della linea Latina-Latina Scalo.

3.4 Pianificazione comunale e propensioni territoriali

Nell'ambito dell'attività in corso per l'elaborazione del *Piano dei Porti della Regione Lazio* sono stati definiti gli ambiti comunali interessati dallo sviluppo della portualità turistica nelle province di Viterbo, Roma e Latina.

Dal punto di vista della dimensione urbanistica l'attenzione si è focalizzata su due aspetti principali considerati di importanza strategica nella definizione delle azioni progettuali e nell'implementazione:

- il rapporto tra l'area interessata dal porto e la città nella sua complessità sistemica funzionale e sociale;
- il rapporto tra pianificazione urbanistica generale e di settore, tra pianificazione ordinaria e specialistica cercando di inserire le scelte programmate all'interno del dominio della pianificazione ordinaria e degli strumenti urbanistici esistenti.

Il punto 1 sottolinea l'importanza strategica della progettazione portuale come pianificazione territoriale che, non solo deriva dallo stato di fatto e di diritto dei territori interessati, ma, soprattutto, ne promuove lo sviluppo nella dimensione urbana complessiva, considerando di importanza strategica non solo il progetto del porto ma anche il suo impatto urbano ed ambientale nell'area urbana e territoriale che lo include; il punto 2 vuole rispondere al dibattito urbanistico attuale cercando di ricucire il gap tra pianificazione ordinaria e di settore non relegando quest'ultima al ruolo di pianificazione *separata* ma riconvertendola all'interno dei domini propri della pianificazione generale. A tal proposito ogni azione progettuale, sia essa di pianificazione urbanistica, urbana o di progettazione architettonica, deve essere intrapresa dopo un'attenta lettura delle prescrizioni (e soprattutto dei vincoli⁷) derivanti dalla pianificazione gerarchicamente superiore ma, anche, ricompresa nel dominio della pianificazione comunale che deve recepire norme e regole contenute nei piani sovraordinati ma anche gestire i progetti che abbiano localizzazione in ambito comunale.

Come detto precedentemente, i territori comunali interessati dall'implementazione dei progetti di porti turistici sono appartenenti a 24 Comuni facenti parte delle province di Viterbo, Roma e Latina.

Tabella 3.1 Comuni appartenenti alle 3 Macrozone A, B e C

Provincia di Viterbo	Provincia di Roma	Provincia di Latina

⁷ Si veda il Capitolo 2 riferito all'assetto ambientale del litorale laziale.

Provincia di Viterbo	Provincia di Roma	Provincia di Latina
1. Montalto di Castro	1. Roma	1. Latina
2. Tarquinia	2. Fiumicino	2. Sabaudia
	3. Civitavecchia	3. Terracina
	4. Ladispoli	4. Fondi
	5. Anzio	5. Sperlonga
	6. Nettuno	6. Gaeta
	7. Pomezia	7. Formia
	8. Ardea	8. Minturno
	9. Santa Marinella	9. Itri
	10. Cerveteri	10. San Felice Circeo
		11. Ponza
		12. Ventotene

Oltre all'analisi della pianificazione regionale occorre reperire le informazioni a scala comunale sulla strumentazione urbanistica vigente e sullo stato di adozione/approvazione dei PUA (Piani di Utilizzazione degli Arenili).

A tal proposito nella Regione Lazio, sui 24 Comuni analizzati, solo alcuni hanno uno strumentazione urbanistico comunale approvato negli ultimi 10 anni mentre la maggior parte è dotata di PRG approvati negli anni 70, come si evince tabella dalla Tabella 4-2. Il Comune di Ventotene è dotato di un Programma di Fabbricazione (PdF).

Tabella 3.2 Strumentazione urbanistica comunale

Comuni	PRG	Variante	PUA
Montalto di Castro	1974	2009	2011
Tarquinia	1975	-	2013
Civitavecchia	1967	-	2010
S. Marinella	1975	-	2013
Cerveteri	1980	-	

Comuni	PRG	Variante	PUA
Ladispoli	1978	2010	2013
Fiumicino	2006	-	2012
Roma	1965	2008	2004
Pomezia	1974	-	
Ardea	1984	-	2012
Anzio	1974	2004	2001 (agg. 2014)
Nettuno	1973	-	2012
Latina	1972	-	2007-2013
Sabaudia	1977	-	2002
San Felice Circeo	1979	-	1999
Terracina	1972	-	-
Fondi	1978	-	2011
Sperlonga	1994	-	
Itri	1975	2001	2006
Gaeta	1973	2011	2013
Formia	1980	2012	2004
Minturno	1984	-	2012
Ponza	1983	-	2012
Ventotene	PdF	-	2012

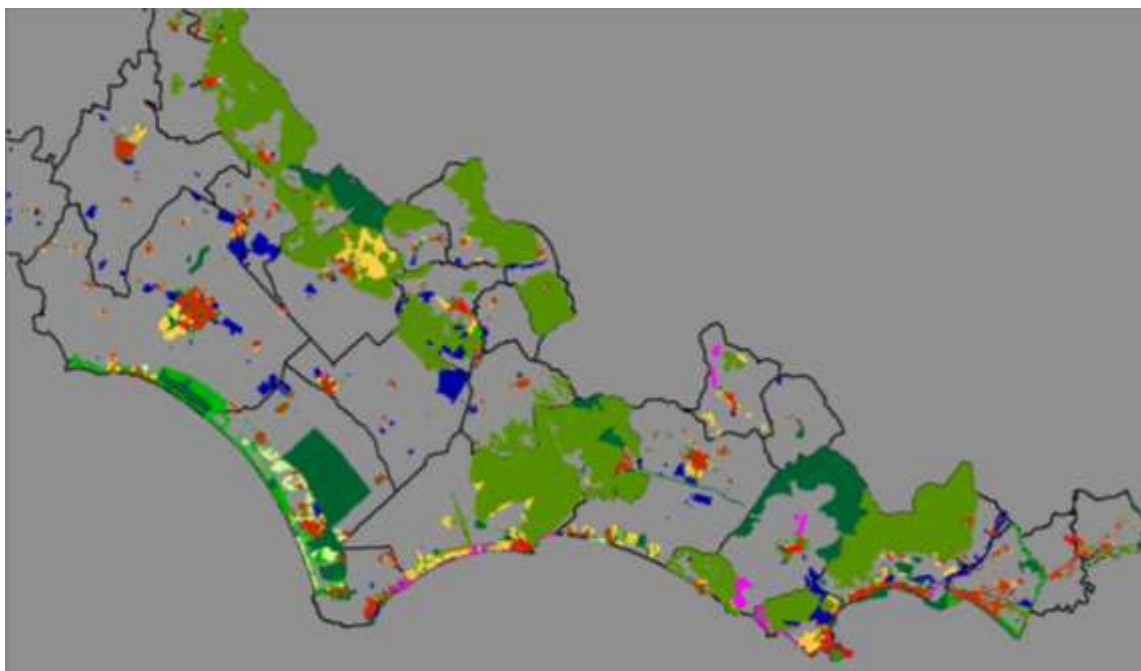


Figura 3-2 Il Mosaico dei Piani Urbanistici Comunali nel litorale laziale

Fonte: http://www.datigis.info/lt_prg/default_ok.asp?MapName=Latina_2007

Una volta chiariti i rapporti tra la pianificazione urbanistica generale e la pianificazione urbanistica portuale occorre analizzare la situazione esistente nell'ambito di studio caratterizzato da una complessa eterogeneità paesaggistica ed urbanistica che deve essere "attenzionata" nella predisposizione del Piano dei Porti.






- Paesaggio portuale-industriale-infrastruttura 
- Paesaggio urbano ad alta densità 
- Paesaggio urbano a bassa densità 
- Paesaggio agricolo 
- Paesaggio naturale 



Figura 3-3 I paesaggi della costa laziale.

Fonte: Legambiente, 2013

Come introdotto nel Capitolo 1, la costa laziale, su un totale di 329 km, risulta essere urbanizzata per 208 km (63% del totale) ad usi urbani ed infrastrutturali.

Il già citato studio di Legambiente (luglio 2013) sul consumo di suolo lungo la fascia costiera laziale ha individuato le estensioni dei cinque paesaggi indagati indicate nella Tabella 3.3.

Tabella 3.3 Paesaggi della costa del Lazio (Fonte: Legambiente)

Paesaggio	Estensione (km)	Percentuale
Paesaggio portuale-industriale-infrastrutturale	59	18%
Paesaggio urbano ad alta densità	55	17%
Paesaggio urbano a bassa densità	94	28%
Paesaggio agricolo	12	4%
Paesaggio naturale	109	33%

L'analisi delle condizioni paesaggistiche ed urbanistiche dei comuni che rientrano nelle macroaree individuate nell'ambito delle Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti redatte dalla Regione Lazio, in cui è stata suddivisa la fascia costiera laziale:

- **Macroarea A:** da Montalto di Castro a Ladispoli;
- **Macroarea B:** da Fiumicino a Nettuno;
- **Macroarea C:** da Latina a Minturno ed Isole Pontine.

3.4.1 **Macroarea A- Montalto di Castro – Ladispoli**

Fanno parte della Macroarea A i comuni di Montalto di Castro, Tarquinia, Civitavecchia, S. Marinella, Cerveteri e Ladispoli. L'analisi verrà effettuata per zone in base alle affinità geomorfologiche ed urbanistiche riscontrate.

Tarquinia - Montalto di Castro

Il tratto di costa a nord, confinante con la Regione Toscana, a cavallo tra le Province di Roma e Viterbo, è essenzialmente formato da paesaggi agricoli e naturali intervallati da paesaggi urbani a bassa densità.

I Comuni di Tarquinia e Montalto di Castro presentano caratteristiche tra loro molto simili mostrandosi, per caratteristiche demografiche, economiche e culturali, come aree rurali.

Nella zona di Montalto marina è rintracciabile un paesaggio industriale per la presenza della centrale termoelettrica dell'Enel prospiciente la fascia costiera. La costa è prevalentemente bassa, sabbiosa e con molte dune. I principali corsi d'acqua (Fiora e Marta) hanno determinato un'ampia fascia costiera sabbiosa.

La fascia costiera del comune di Tarquinia è caratterizzata dalla presenza della pineta Riva dei Tarquini che ospita alcuni villaggi turistici, dal centro residenziale Marina Velca e dal centro balneare di Tarquinia Lido caratterizzato da un'ampia spiaggia sabbiosa. Inoltre sono presenti il Torrente Auroneed i fiumi Marta, dove aveva sede l'antico porto etrusco di Martanum, e Mignone. Le *Saline*, la cui costruzione risale ai primi del 1800, sono attualmente costituite da un territorio di novanta ettari, dieci dei quali erano dedicati ai bacini salati, dove veniva raccolta l'acqua marina e ottanta ai bacini evaporanti, dove si otteneva il sale. L'impianto sarebbe ancora produttivo, ma nel 1980 l'area delle Saline è diventata Riserva naturale di popolamento animale.

Il Comune di Montalto di Castro, nella Variante al PRG approvata nel 2009, individua nella tavola della zonizzazione costiera, una zona agricola, una zona agricola marginale ed una zona destinata a complessi ricettivi campeggistici. Il Comune di Montalto di Castro ha un Piano Regolatore Comunale risalente al 1974 ed una Variante urbanistica generale del 2009. Nel PTPG (Piano territoriale Provinciale Generale della Provincia di Viterbo il comune è inserito nell'Ambito Territoriale n. 7 "Costa e Maremma" con i comuni di Tarquinia e Monteromano. Il PTGP prevede la realizzazione dei porti turistici sulla foce del fiume Fiora e Marta per il rilancio turistico ed economico della fascia costiera, che rappresentano un obiettivo strategico per il PTPG.

Dovranno però essere valutate attentamente diverse soluzioni progettuali per verificarne la compatibilità ambientale ed in particolare con l'assetto idrogeologico delle aree interessate, e per individuare le tipologie di opere e gli interventi di mitigazione volti a ridurre l'impatto paesaggistico, ambientale e sulle dinamiche della costa. Anche l'accessibilità e la fruibilità delle spiagge deve essere migliorata. Numerosi sono gli accessi lungo tutti i 40 km di litorale viterbese che attraversano tomboli e dune; è necessario realizzare un programma di riqualificazione ambientale di questi sentieri-accessi per migliorarne la compatibilità con il contesto ambientale e l'inserimento paesaggistico, dotando la fascia costiera anche di aree sosta per autovetture e camper, da utilizzare nel periodo estivo allo scopo di impedire la sosta selvaggia che spesso danneggia dune e tomboli. Questi interventi sono da localizzare in aree compatibili da un punto di vista ambientale e dotate di servizi essenziali (in conformità con i Piani di Utilizzazione degli Arenili -PUA- dei Comuni di Montalto di Castro e Tarquinia).

I collegamenti infrastrutturali longitudinali sono una caratteristica identitaria del territorio; dalla SS Aurelia si originano i collegamenti longitudinali trasversali che, seguendo le valli fluviali, collegano i centri principali con le marine ed i centri balneari. Appare inoltre significativo lo sfruttamento agricolo che struttura e disegna il territorio conferendogli identità.

Sull'area demaniale sono presenti numerosi vincoli ambientali, militari ed energetici (per la presenza a Montalto della centrale termoelettrica) per cui l'utilizzo turistico è basso e la porzione di costa balneabile è di poco superiore al 50% dell'estensione totale dell'area. La portualità turistica è principalmente concentrata lungo il fiume Fiora dove è presente un Porto Canale di circa 100 posti barca e presso Cala di Vulci dove è ipotizzata la realizzazione di un nuovo porto turistico per circa 600 imbarcazioni. A Tarquinia sono presenti diversi rimessaggi barche, la Darsena Foce del Marta ed è prevista la realizzazione di un nuovo porto turistico di circa 660 posti barca a Cala degli Etruschi.

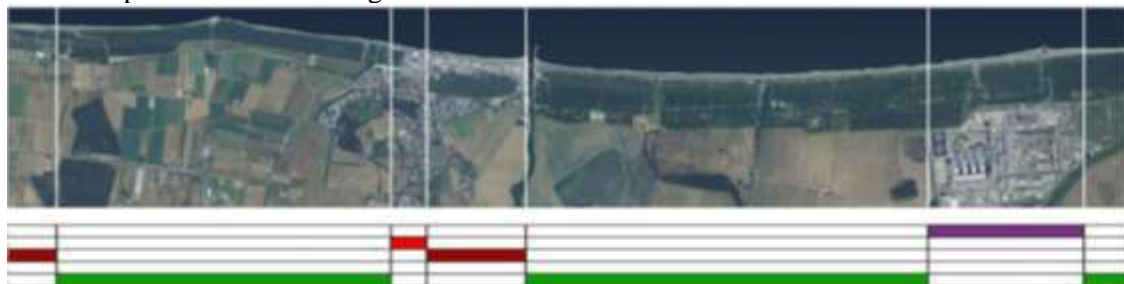


Figura 3-4 L'ambito costiero tra Montalto di Castro e Tarquinia

Fonte: Legambiente, 2013.

Civitavecchia

La fascia costiera di Civitavecchia è densamente urbanizzata ed è interessata prevalentemente da un'infrastruttura portuale che caratterizza il territorio conferendole una vocazione di città portuale (Figura 3-55). Il contesto è connotato principalmente da un territorio pianeggiante, segnato dal passo dei corsi d'acqua che qui si dirada rispetto alla costa nord. Il Comune di Civitavecchia si presenta come un'area fortemente antropizzata e caratterizzata da numerose attività economiche legate alla presenza del porto commerciale e della centrale ENEL; intorno a questi due insediamenti industriali si sviluppa oltre la metà dell'indotto dell'economia locale. All'interno del territorio comunale sono presenti insediamenti storici (Civitavecchia, Ceri) collocati su emergenze orografiche, in posizione dominante rispetto alla piana e

significativamente disposti vicino a valli fluviali. Siamo, inoltre, in presenza di una massiccia urbanizzazione della fascia costiera con numerose abitazioni residenziali realizzate lungo la costa a causa soprattutto della forte vocazione turistica della zona con la presenza di numerose attrezzature stagionali quali stabilimenti balneari, rimessaggi, lidi.

Dal punto di vista infrastrutturale, il territorio è attraversato da due arterie stradali principali, l'autostrada A12 Roma Civitavecchia, che collega tutti i comuni costieri da Roma fino a Tarquinia dove si interrompe, e la SS Aurelia che si sviluppa quasi parallelamente alla costa connettendo tra loro tutti i comuni della zona. È inoltre presente una bretella a scorrimento veloce che collega il porto di Civitavecchia con l'interruzione dell'A12 all'altezza di Tarquinia. I comuni di Civitavecchia, Tarquinia e Montalto di Castro sono, inoltre, collegati tra loro dalla strada provinciale Litoranea Sud e dalla linea ferroviaria che da Roma si dirama verso il Nord.

Nel territorio di Civitavecchia, a causa della conformazione morfologica del territorio, la SS Aurelia e la Linea ferroviaria Civitavecchia-Roma attraversano direttamente il centro abitato di Civitavecchia. La S.S.1 Aurelia è il vero percorso matrice della zona ed assume anche il ruolo di strada di collegamento urbano.

Dal punto di vista portuale Civitavecchia è una città caratterizzata dal porto che conferisce alla città struttura, funzione ed identità, oltre che ne supporta l'economia ma domina anche lo spazio costiero relegando alla marginalità l'utilizzo dei litoranei per l'ubicazione di strutture turistiche. Inoltre, l'intensa attività portuale incide anche sull'inquinamento delle acque, solo il 9% dell'intero tratto comunale è balneabile. La portualità turistica trova, in questo contesto, una struttura forte correlata anche da un forte tessuto di servizi a terra ad esso dedicati; la rete diportistica conta su quattro strutture per complessivi .2500 posti barca, di cui ben 1.182 concentrati a Riva Traiano.



Figura 3-5 L'ambito costiero di Civitavecchia

Fonte: Legambiente, 2013.

Santa Marinella – Cerveteri - Ladispoli

Da Santa Marinella a Ladispoli si può rintracciare una prevalenza di paesaggi agricoli e naturali intervallati da alcune zone a bassa densità; il territorio è caratterizzato dalla presenza di insediamenti storici localizzati su emergenze orografiche e prospicienti le valli fluviali. Anche in questa zona, come in quella di Civitavecchia, siamo in presenza di un'intensa urbanizzazione della costa, con la realizzazione di numerose zone residenziali a bassa densità, soprattutto nelle fasce costiere dei comuni di Cerveteri e Ladispoli.

Il litorale di Santa Marinella, facilmente accessibile grazie alla SS Aurelia parallela alla costa, si estende per circa 22 km compresi tra la località Baia di Ponente, a circa 8 km dalla città di

Civitavecchia, ed il castello di Santa Severa, situato a circa 62 km dalla capitale. La fascia costiera di Santa Marinella, oltre a formare un quadro naturale di singolare bellezza panoramica, costituisce, con l'abitato di Santa Marinella, con le sue ville ricche di vegetazione, con il caratteristico porticciolo dominato dal Castello Odescalchi, con l'abitato di Santa Severa, con il monumentale Castello, un complesso di cose immobili avente valore estetico e tradizionale. Nella zona di Palo e Torre Flavia, il grandioso parco di Palo e il castello Odescalchi, rivestono una notevole importanza panoramica e paesistica, La Torre Flavia nei pressi del mare riveste un notevole valore estetico. Il Comune di Santa Marinella, che costituisce il margine nord dell'area metropolitana di Roma, presenta caratteristiche economiche marcatamente legate al turismo romano.

La località di San Nicola nel Comune di Cerveteri, costituita da un'ampia distesa di campagna, con zone alberate, in prossimità del mare e del castello di Palo, forma una notevole bellezza panoramica; la SS Aurelia e la ferrovia costituiscono un punto pubblico di visuale verso il Castello, la campagna ed il mare.

Dal punto di vista portuale, il territorio è interessato dalla presenza di molti rimessaggi, soprattutto a Cerveteri e Ladispoli, da alcuni approdi, da due porti principali (Odescalchi e Furbara a Santa Marinella) e da numerosi attracchi abusivi concentrati prevalentemente nel territorio comunale di Santa Marinella.

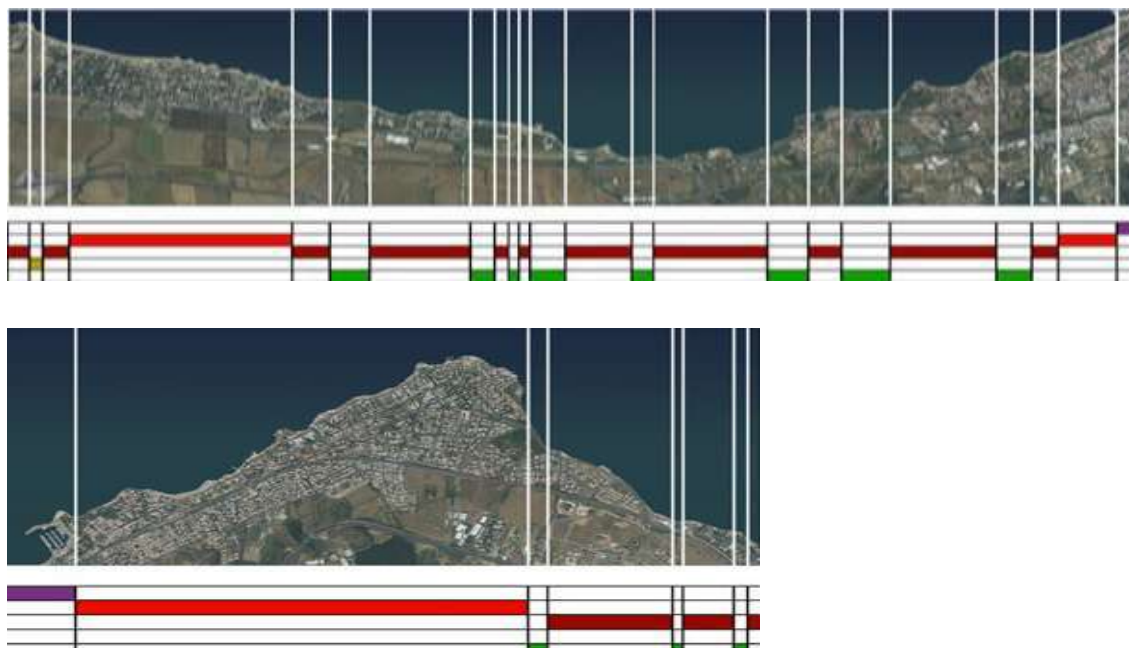


Figura 3-6 L'ambito costiero tra Santa Marinella e Cerveteri.

Fonte: Legambiente, 2013.

3.4.2 **Macroarea B - Fiumicino - Nettuno**

Fanno parte della Macroarea B i Comuni di Fiumicino, Roma, Pomezia, Ardea, Anzio, e Nettuno. Anche in questo caso l'analisi verrà effettuata per zone in base alle affinità geomorfologiche ed urbanistiche riscontrate.

Fiumicino – Ostia (Roma)

La fascia costiera compresa tra i Comuni di Roma (Lido di Ostia) e Fiumicino è caratterizzata da paesaggi urbani e da numerosi paesaggi portuali-industriali-infrastrutturali, con la presenza di porti molto utilizzati quali il Porto Romano, la Darsena Traiano, il Porto Canale, la Darsena Netter ed il Porto della Concordia (Figura 3-7).

Il territorio costiero di Fiumicino è fortemente infrastrutturato; di notevole importanza è la presenza dell'Aeroporto di Roma Leonardo Da Vinci che è un elemento molto importante nello studio dell'origine-destinazione degli spostamenti. L'autostrada Roma-Fiumicino svolge la funzione di collegamento con l'aeroporto, mentre l'A12 Roma-Civitavecchia e la ferrovia, svolgono un ruolo di collegamento con gli altri centri urbani del territorio.

Attualmente il tratto costiero del Comune di Fiumicino si sviluppa per una lunghezza di circa ventiquattro chilometri, confinando a sud con la foce del Tevere e l'abitato di Ostia e a nord con il fosso Cupino e l'abitato di Marina di San Nicola. È un litorale dalle connotazioni estremamente interessanti, che accanto ad una forte strutturazione di impianti per la fruizione

balneare ospita siti di valenza naturalistica classificati a livello europeo, ed infrastrutture portuali in fase di sviluppo che, una volta completate, costituiranno un polo nautico turistico-commerciale d'importanza regionale. Sono quindi molti gli elementi che concorrono a connotare la fascia costiera comunale, e di conseguenza le possibilità di offrire servizi a differenti utenze. L'accessibilità alla costa è garantita dalle direttrici storiche: a sud dalla strada Portuense che vi giunge perpendicolarmente, a nord dalla SS Aurelia che assume carattere di strada litoranea.

Il Comune di Roma è contraddistinto da un territorio costiero (Lido di Ostia) prevalentemente pianeggiante con la presenza del fiume Tevere che segna il confine con il Comune di Fiumicino. L'entroterra è fortemente urbanizzato e risente nelle sue attuali condizioni ambientali dell'influenza di Roma, che ha profondamente alterato gli habitat locali. Le aree d'interesse naturalistico sono per lo più di ridotte dimensioni e limitate ad aree tutelate come la tenuta di Castel Porziano, individuata anche come ZPS, e la Riserva Naturale Marina Secche di Tor Paterno, individuata anche come SIC, che ospita gli unici banchi di Posidonia di questo contesto. Il nucleo insediativo si sviluppa lungo la costa, nella direzione di collegamento con la città di Roma troviamo la presenza di altri nuclei urbanizzati quali Acilia, Casal Palocco, Dragona, che si sviluppano lungo la via Cristoforo Colombo e Ostiense che costituiscono due direttrici storiche di collegamento infrastrutturale. Una strada litoranea connette tali direttrici e partendo da Ostia percorre la linea di costa in direzione sud fungendo da collegamento e accesso ad una sequenza di spiagge libere. La ferrovia, attraversando l'urbanizzato, giunge perpendicolarmente alla costa e costituisce l'altra possibilità di accesso provenendo da Roma.

Il territorio costiero, la “spiaggia di Roma”, è caratterizzato dalla presenza di una zona densamente urbanizzata dal Lido di Ostia a Tor Paterno e di una zona con forti caratteri di naturalità che si estende da Tor Paterno fino all'abitato di Pomezia. Lungo la costa nel tratto urbanizzato sono presenti numerosi stabilimenti balneari, attrezzature turistiche e alcuni porti e rimessaggi turistici di cui il Porto Turistico di Roma, con 850 posti barca, è il più importante. Intenso è l'utilizzo delle Fiumare nel litorale di Ostia e di Fiumicino da parte del diportismo nautico, nei porti di Fiumara Grande a Ostia e Fiumicino Turistico, sono ormeggiate oltre tremila imbarcazioni a fronte di un numero di posti barca di poco superiore al migliaio.

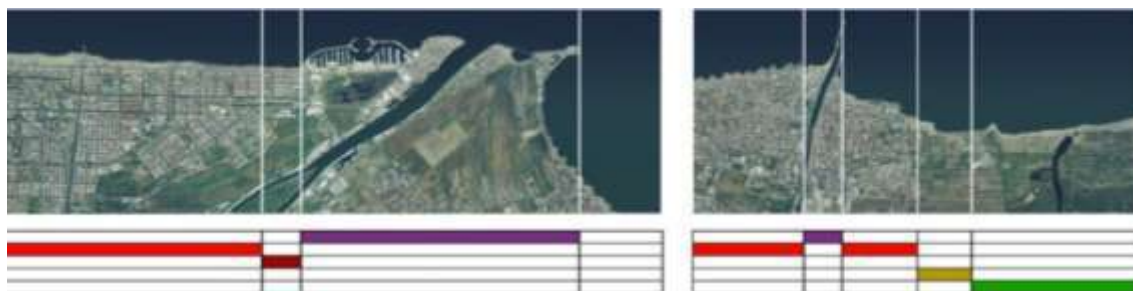


Figura 3-7 L'ambito costiero tra Fiumicino e Ostia

Fonte: Legambiente, 2013

Pomezia - Ardea

Il territorio dei Comuni di Ardea e Pomezia, fino al 1971 unico Comune, si trova a sud di Roma e confina con i Comuni di Roma, Albano, Anzio, Aprilia. Le principali vie di comunicazione sono costituite dalla S.S. Pontina, dalla S.S. Laurentina e dalla S.S. Ardeatina.

I collegamenti ferroviari utilizzano la tratta Nettuno-Roma: per il Comune di Pomezia la stazione è dislocata nella località decentrata S. Palomba a ca. 8 km dal centro abitato, mentre Ardea usufruisce della stazione di Campoleone, a 11 km dal centro e di Campodiarne (Comune di Aprilia) a 12 km.. Esistono collegamenti tramite le linee extraurbane della Cotral. La superficie dei due Comuni è pari a circa 160 kmq, 50,90 kmq per Ardea e 107,35 kmq per Pomezia (dati Ufficio Statistico Provincia di Roma). Il territorio si articola in una parte estesa di campagna, una parte più centrale e densamente abitata ed una restante ingente zona di litorale. Il territorio di Pomezia si caratterizza per un forte livello di industrializzazione, soprattutto a partire dal dopoguerra. Sviluppo dipendente dalle agevolazioni derivanti dall'essere inserita nelle aree che potevano godere dei vantaggi della ex Cassa per lo sviluppo del Mezzogiorno. Ciò ha permesso la localizzazione di grandi industrie, in particolare del settore chimico, farmaceutico e dell'elettronica. Tale presenza industriale ha fatto da volano per lo sviluppo della piccola industria, mentre ha contribuito a creare le condizioni dell'abbandono del settore primario, che pure contava un alto numero di addetti.

La marina di Ardea è contraddistinta da paesaggi urbani ad alta e bassa densità in prevalenza concentrate nella zona di Torvaianica. Il contesto si caratterizza per un territorio prevalentemente pianeggiante, con una linea di costa rettilinea e intervallata da corsi d'acqua.

Nella fascia costiera sono presenti diversi centri abitati quali Torvaianica, Tor San Lorenzo, Tor Paterno e Guardapasso, che si dispongono lungo la strada litoranea e causano una forte urbanizzazione dell'area.

L'intenso sviluppo delle aree residenziali lungo la costa e la quasi fusione degli insediamenti di Pomezia ed Ardea porta a definire quest'area come una conurbazione, una città lineare costiera fortemente antropizzata

Dalla Pontina pochi sono i collegamenti secondari che attraversano trasversalmente il territorio attestandosi sulla litoranea; lungo queste vie di penetrazione si dispongono in posizione intermedia i centri di Ardea e Pratica di Mare.

Nella parte retrostante la costa è forte la vocazione industriale, che si configura come un vero e proprio polo attorno al centro urbano di Pomezia. Nella parte nord del contesto, subito retrostante il nucleo residenziale lungo la costa si colloca l'aeroporto militare di "Pratica di Mare" delimitato lungo la strada provinciale omonima

Con riferimento alla portualità non esistono dei veri e propri porti turistici, ma una serie di marine e attracchi nella zona di Torvaianica e di Ardea per complessivi 250 posti barca.

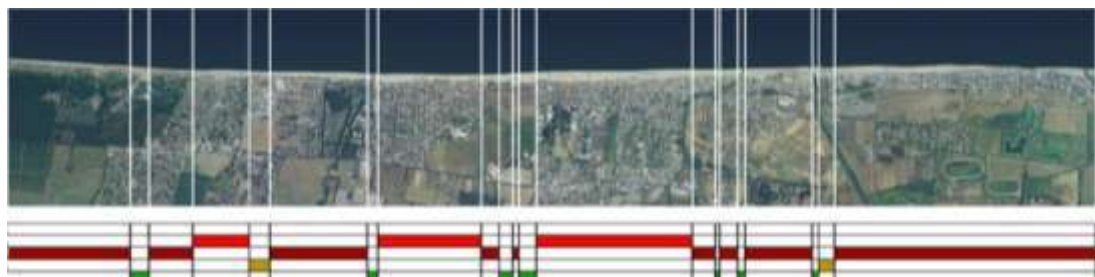


Figura 3-8 L'ambito costiero tra Pomezia ed Ardea.

Fonte: Legambiente, 2013.

Anzio - Nettuno

Il territorio di Anzio è caratterizzato dalla presenza di un promontorio calcareo (il Capo d'Anzio) che si configura come interruzione del lungo litorale piano e sabbioso esteso a sud della foce del Tevere. L'assetto insediativo è dato da centri costieri storici consolidati (Anzio e Nettuno) che presentano oggi caratteri di forte urbanizzazione. L'area è fortemente urbanizzata con la presenza di elevata densità urbana; i centri di Anzio e Nettuno si configurano come veri e propri centri marinari legati alla presenza di importanti strutture turistico portuali d'eccellenza

Gli insediamenti lungo la costa sono collegati longitudinalmente dalla strada litoranea che ripiega verso l'interno per poi riprendere la costa, solo in presenza del recinto che delimita la vasta area militare a sud del contesto. Strutture trasversali secondarie realizzano il collegamento tra la strada litoranea e la direttrice della Via Pontina che corre alle spalle degli insediamenti parallelamente alla costa.

Tra i principali centri urbani sono presenti zone di paesaggio naturale caratterizzate dalla presenza di numerose aree soggette a tutela; tali zone rurali ad alta naturalità sono identificabili come delle buffer zone. Nel tratto di costa prospiciente Capo d'Anzio sono segnalate aree di sversamento dei materiali portuali in aree segnalate come nursery. Questo impatto richiede una particolare attenzione, dato che le aree di nursery garantiscono il reclutamento delle specie marine a livello locale.

Il Comune di Anzio è dotato di uno strumento urbanistico comunale del 1974 e di una Variante Urbanistica Generale del 2004, per ciò che concerne il PUA, è stato approvato nel 2001 e l'aggiornamento è del dicembre 2014. Il Comune di Nettuno ha uno strumento urbanistico comunale vigente del 1973 ed il Piano Utilizzazione Arenili del 2012.

La portualità del territorio è polivalente, svolgendo funzioni di servizio per quella commerciale, turistica e di pesca. Quella commerciale è caratterizzata dall'essere il naturale sito d'imbarco di Roma per le isole Pontine, mentre quella turistica è strutturata nei due siti di Marina di Nettuno (1000 posti barca) e del porto canale di Anzio (860 posti barca).



Figura 3-9 L'ambito costiero tra Anzio e Nettuno.

Fonte: Legambiente, 2013.

3.4.3 **Macroarea C – Latina – Minturno – Isole Pontine**

Fanno parte della Macroarea B i Comuni di Latina, Sabaudia, Terracina, Fondi, Sperlonga, Itri, Gaeta, Formia, Minturno, Ponza e Ventotene. Anche in questo caso l'analisi verrà effettuata per zone in base alle affinità geomorfologiche ed urbanistiche riscontrate.

Latina e Sabaudia

Il contesto si caratterizza per la pianura bonificata di Latina delimitata a est dai rilievi montuosi dei monti Lepini e Ausoni e a nord dai Colli Albani. All'interno della fascia costiera troviamo la presenza dei laghi salmastri di Caprolace, Monaci e Fogliano, che sono la testimonianza della laguna che occupava la zona.

Gli insediamenti di Latina, Sabaudia e Pontinia si possono far risalire al periodo delle operazioni di bonifica e sono delle città di fondazione con impianti urbani geometrici e regolari. All'interno dell'area costiera troviamo numerosi impianti turistici con la presenza di piccoli insediamenti stagionali localizzati nelle immediate vicinanze della città di Sabaudia. L'insediamento costiero del Lido di Latina è abbastanza esteso e caratterizzato da un abusivismo edilizio massiccio.

Il litorale di Sabaudia, fino al lago di Fogliano, è caratterizzato da un paesaggio urbano a bassa densità mentre in corrispondenza dei laghi di Caprolace, dei Monaci e di Fogliano è quasi esclusivamente naturale.

Nel tratto costiero, l'uso intensivo ed incontrollato dell'area ai fini turistici ha alterato significativamente e in parte ormai compromesso molti degli ecosistemi dunali, che rappresentano la vegetazione potenziale per questo ambito costiero e delle aree umide retrodunali. Nonostante ciò rimangono soprattutto nei Comuni di Sabaudia, e parzialmente di Latina, importanti ed estese aree umide, la maggior parte delle quali ricadono nel Parco Nazionale del Circeo, a cui si sovrappongono altre forme di tutela (SIC, ZPS).

Nell'entroterra, che corrisponde alla Pianura Pontina, l'attività umana che ha inciso maggiormente è l'agricoltura intensiva che ricopre ben oltre la metà dell'intero contesto costiero. Il sistema relazionale è contraddistinto da un sistema infrastrutturale denso e regolare che si innesta sulle direttrici longitudinali della via Appia e della strada Mediana seguendo la trama della bonifica. Collegamento viario lungo la costa è dato dalla litoranea sulla quale si attestano i collegamenti trasversali che in alcuni casi costituiscono un accesso diretto alla costa.

I suoli dei territori costieri sono prevalentemente destinati all'agricoltura e c'è la presenza del Parco Nazionale del Circeo.

Questo ambito territoriale vede gran parte del suo tratto demaniale turistico ricadere all'interno dell'area del Parco Nazionale del Circeo, questo ha determinato il recepimento di indicazioni tese alla salvaguardia (con particolare riferimento al tratto dunale) del patrimonio ambientale nel PUA (strumento adottato da ambedue i comuni).



Figura 3-10 L'ambito costiero tra Latina e Sabaudia.

Fonte: Legambiente, 2013.

San felice Circeo – Terracina – Fondi

Da San Felice Circeo a Fondi il paesaggio è ad alta densità intervallato da paesaggi naturali ed agricoli; la costa è prevalentemente bassa e sabbiosa ad eccezione dei promontori esistenti in cui è alta e calcarea.

Il contesto si caratterizza per la presenza del promontorio calcareo del Circeo, con pendii coperti da una densa vegetazione mediterranea. Il contesto è dominato dal promontorio calcareo, che rappresenta l'elemento dominante dell'area. La sua natura geologica e fisiografica influisce sulla dinamica costiera, sulla tipologia di costa, interamente alta e rocciosa, sul clima locale nettamente differenziato da quello delle aree bonificate adiacenti.

L'area del promontorio mostra ancora un buon grado di naturalità, tanto che è compresa nel Parco Nazionale del Circeo, ed è stata individuata sia come ZPS, sia come SIC. Questo contesto costiero presenta una vegetazione reale molto vicina a quella potenziale, probabilmente grazie all'azione di tutela esercitata ormai da molti anni sul promontorio del Circeo.

L'insediamento di San felice Circeo è localizzato su uno dei terrazzamenti del promontorio e si è esteso verso la pianura e verso il mare.

Il contesto di San Felice Circeo concentra delle particolarità, a fronte di un tratto costiero pari a 12,2 chilometri, soltanto 3,7 sono sabbiosi, nonostante ciò il Comune di San Felice Circeo è stato tra i primi ad avere adottato il Piano di Utilizzazione degli Arenili,

La portualità ha una presenza ridotta ma multifunzionale, infatti si registra la presenza di una tratta per le Isole Pontine inoltre vi è una piccola flotta legata alla piccola pesca. Inoltre si ha la presenza di una struttura portuale turistica per complessivi 380 posti barca.

Il centro urbano di Terracina, alla confluenza tra le via Appia e Flacca, in posizione dominante sulla costa, si è esteso in piano e verso il mare (Borgo Marino), caratterizzandosi per la sua vocazione turistica; notevole è la presenza di attrezzature stagionali.

La piana di Fondi, si caratterizza per la presenza di laghi e si presenta come l'unica eccezione di territorio pianeggiante lungo una costa che è prevalentemente rocciosa.

Importante elemento che riguarda l'assetto insediativo del territorio è costituito dalla viabilità storica della via Appia e della litoranea via Flacca.

Lungo la costa si trovano numerosi Insediamenti adibiti al turismo stagionale che costituiscono un continuum edificato interrotto soltanto dalla presenza dei canali a tratti navigabili.

Il territorio si presenta nel complesso poco infrastrutturato; oltre ai tracciati storici della via Appia e della via Flacca che costituiscono gli assi di collegamento tra i centri principali, è presente una strada litoranea, alle spalle della quale si estende la piana agricola di Fondi. La portualità ha una caratterizzazione polifunzionale ed è concentrata principalmente a Terracina dove negli ultimi anni vi è stato un rafforzamento dei trasporti verso le Isole Pontine. La portualità turistica è molto sviluppata attraverso una fitta rete di strutture che fanno di questo comprensorio il naturale approdo per il diportismo verso le isole, si conteggiano circa 2.450 posti barca su cinque siti, a questi porti e approdi si relaziona un sistema di servizi legati alla nautica, di buon livello. Nel Comune di Terracina è prevista la realizzazione di un nuovo porto turistico destinato ad ospitare circa 200 imbarcazioni.

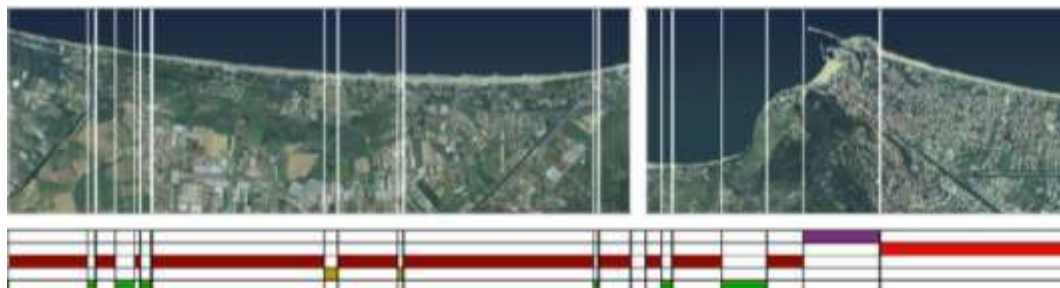


Figura 3-11 L'ambito costiero tra San Felice Circeo e Fondi.

Fonte: Legambiente, 2013.

Sperlonga - Gaeta

La fascia costiera da Sperlonga a Gaeta è caratterizzata da paesaggi urbani a bassa densità e da paesaggi naturali. Le aree della Rete Natura 2000 ricadono tutte lungo la linea di costa e comprendono aree umide o tratti di costa rocciosa rilevanti dal punto di vista naturalistico.

L'assetto insediativo dei centri urbani e delle località marine appare strettamente connesso alle direttrici storiche costituite nell'entroterra, dalla via Appia, lungo la quale sorge il centro agricolo di Itri, e, sul litorale, dalla via Flacca, lungo la quale si collocano il centro portuale e industriale di Gaeta e, arroccato su di uno sperone a picco sul mare, l'antico borgo peschereccio di Sperlonga, oggi centro turistico "d'élite".

Il contesto si caratterizza per la costa dai fianchi ripidi generati dai rilievi dei monti Ausoni e dei monti Aurunci che giungono presso la costa delimitando la piana di Fondi. Il promontorio di Monte Orlando, propaggine dei Monti Aurunci, divide in due l'ampio golfo che si estende dal Circeo verso la Campania, su tale promontorio si colloca in posizione elevata la città di Gaeta. Nel complesso il contesto presenta caratteri insediativi differenti in rapporto alle specificità

morfologiche dei tratti costieri: la costa in prossimità di Sperlonga presenta lunghi tratti non urbanizzati con singole discese a mare direttamente dalla strada litoranea. La costa nei pressi del promontorio presenta forti caratteri di urbanizzazione dovuta all'espansione urbana dei centri di Gaeta e Formia che tendono a saldarsi, mantenendo tuttavia le differenti vocazioni: Gaeta è prevalentemente un centro portuale e industriale con attività connesse anche al turismo e alla pesca.

La portualità commerciale sta trovando una propria dimensione di sviluppo nel porto di Gaeta, il rilancio è frutto anche dell'ingresso all'interno del network portuale laziale con Civitavecchia e Fiumicino, che dovrebbe assegnare al porto pontino la funzione di scalo per i prodotti agroalimentari e avviare una fase di espansione nel settore crocieristico.

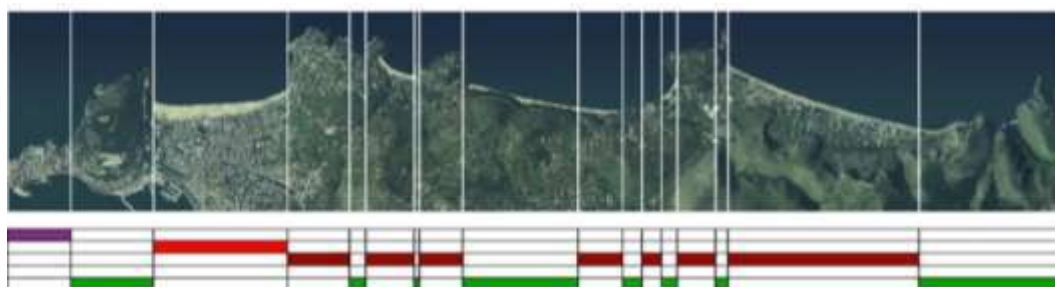


Figura 3-12 L'ambito costiero tra Fondi e Gaeta.

Fonte: Legambiente, 2013.

Formia – Minturno – Isole Pontine

L'assetto insediativo del territorio è dato dalla presenza di insediamenti storici (Formia, Minturno) disposti lungo la direttrice della via Appia e dai centri secondari (Scauri, Marina di Minturno) disposti lungo la fascia costiera. Nella fascia compresa tra la via Appia e i monti Aurunci sorgono numerosi centri (Spigno Saturnia, Castellonoro, Maranola) disposti sui pendii collinari. L'espansione dell'insediamento di Formia, collocato in posizione elevata, strettamente connesso a quello di Gaeta, forma una conurbazione costiera all'interno della quale Formia presenta i caratteri di centro prevalentemente terziario.

La fascia costiera del Comune di Formia si sviluppa su un fronte mare di oltre 10 km, dai confini con il Comune di Gaeta fino al promontorio di Gianola, confine con il Comune di Minturno. Nella fascia costiera di Minturno il paesaggio è prevalentemente urbano a bassa densità, intervallato da alcune zone di paesaggio naturale. Nella zona di Formia c'è una varietà eterogenea di paesaggi e nel golfo di Gaeta il paesaggio è prevalentemente portuale ed infrastrutturale.

Minturno, in posizione più interna ed elevata, si caratterizza per l'attività agricola e turistica, con la sua propaggine a mare di Marina di Minturno, centro balneare di recente formazione. La viabilità principale è costituita dalla via Appia che corre parallela alla costa attraversando i centri che si dispongono lungo di essa. L'accessibilità alla costa è garantita, laddove la via Appia scorre più interna, da una strada litoranea che serve i centri secondari lungo il mare.

L'arcipelago delle Isole Pontine è situato quasi al centro del Mar Tirreno, di fronte alla costa del Lazio, ad una distanza di circa 30 km dal Golfo di Gaeta. Appartiene amministrativamente alla

Provincia di Latina ed è composto da due gruppi di isole: Ponza, Palmarola, Zannone e Gavi a nord-ovest e Ventotene e Santo Stefano a sud-est. Ponza e Ventotene sono le uniche isole abitate.

Le isole Pontine costituiscono, insieme con la base sottomarina su cui si ergono, un'importante massa vulcanica formata da apparati diversi: Ventotene, infatti, e Santo Stefano sono la sommità di un grande cono eruttivo. Ponza rappresenta l'avanzo lunato occidentale di un grande cono vulcanico, in cui sono riconoscibili i resti di due crateri nella cala di Ponza e nella cala d'Inferno.

Le situazioni di dissesto idrogeologico o, comunque, di pericolosità presenti nelle isole di Ponza, Palmarola e Zannone sono connesse per la maggior parte con l'evoluzione dei naturali processi geomorfologici e in parte accelerati o indotti dalle modificazioni antropiche. Il processo geomorfologico principale e più evidente è costituito dall'erosione marina che determina l'esistenza di falesie che circondano le isole. L'altezza delle falesie, quasi sempre sub-verticali, può variare da circa 10 m a oltre 130 m.

L'isola di Ponza presenta una morfologia con elevata energia di rilievo e processi geomorfologici particolarmente attivi, sia lungo le alte falesie che la circondano, sia nei fondo valle e lungo i versanti più acclivi. Il dissesto geomorfologico è favorito dalla natura delle litologie affioranti, quasi sempre molto fratturate. La presenza di bacini idrografici di estensione significativa, caratterizzati da forti pendenze medie su un substrato litoide a bassa permeabilità, con coperture che tendono a franare alimentando il trasporto solido nelle acque dilavanti, costituisce un ulteriore fattore di pericolosità idraulica nelle aree di fondo valle o di sbocco a mare dei principali fossi. La presenza di abitazioni e attività umane concentrata soprattutto in prossimità delle falesie e nei fondovalle determina quindi l'esistenza di numerose situazioni di rischio immediato o potenziale in relazione alla progressiva evoluzione dei processi geomorfologici in atto.

Ponza ha uno strumento urbanistico vigente del 19 Ventotene ha un Programma di fabbricazione approvato ed il PUA è stato approvato nel 2012. La portualità turistica trova in questo comprensorio due porti turistici a Formia (Caposele e Porto Nuovo), due porti turistici a Ponza (Cala di Feola e Porto di Ponza) e due porti turistici a Ventotene (Porto Romano e Porto Nuovo) per un totale di 950 posti barca. A Minturno e Ponza sono previsti due nuovi porti turistici, Foce del Garigliano e Cala dell'acqua per complessivi 600 posti barca.

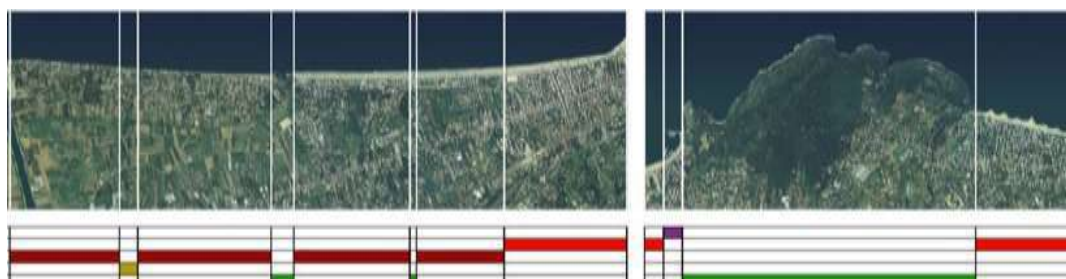


Figura 3-13 L'ambito costiero tra Fondi e Gaeta.

Fonte: Legambiente, 2013.

4 Il sistema relazionale

Il collegamento dei porti alle infrastrutture della grande viabilità e del trasporto pubblico non è passibile di generalizzazione. Infatti, mentre la facilità dei collegamenti è di ovvia rilevanza nel caso di porti d'armamento con bacini d'utenza molto ampi e si riverbera positivamente sul valore e sull'appetibilità degli ormeggi e dei servizi, diventa poco rilevante nel caso di porti di transito o di porti rifugio, dove si arriva e si riparte sostanzialmente in barca.

Le situazioni vanno valutate caso per caso, avendo riguardo della tipologia e della dimensione delle imbarcazioni (e dunque del target più o meno elevato degli utenti), alla provenienza degli utenti, alla facilità di accesso al porto, sia per chi vi arriva con il proprio mezzo sia per chi vi arriva con i mezzi del trasporto pubblico.

Diversa, per esempio, è la situazione di porti localizzati sul *water front* della città (il cui accesso è condizionato dal traffico urbano e dalla sua eventuale congestione – in questi casi non va sopravvalutato il traffico indotto dal porto, riconducibile a quello della sua area di parcheggio – per cui occorre valutare le opportunità di collegamento con i mezzi pubblici urbani) da quella dei porti lontani dai centri abitati e privi del servizio di trasporto pubblico, per i quali occorre valutare con grande attenzione il fabbisogno di parcheggio interno al porto o disponibile nelle immediate vicinanze.

Una situazione particolare riguarda i porti turistici con aree tecniche di una certa importanza, dove si movimentano imbarcazioni di dimensioni significative, che possono arrivare in porto trasportate su strada. Se si ritiene che questo tipo di movimentazione possa raggiungere frequenze elevate, bisognerà tenerne conto adeguatamente per evitare inaccettabili conflitti con il traffico urbano.

L'analisi dell'attuale e del futuro assetto del sistema relazionale dei porti del Lazio è stata di seguito riportata per le Macroaree individuate in precedenza. Oltre ad una focalizzazione sulla mobilità e sui sistemi di trasporto e attuali e futuri, particolare attenzione è stata data all'accessibilità dei porti principali.

4.1 Il sistema dei trasporti e della mobilità del litorale laziale: scenario attuale e programmatico

Allo stato attuale, il sistema stradale nel Lazio presenta una struttura fortemente radiale rispetto alla città di Roma. Elementi fondamentali di questo sistema sono il Grande Raccordo Anulare (GRA) e due importanti assi infrastrutturali di livello nazionale, la A1 Milano – Napoli e la A24/A25 Roma – L'Aquila/Pescara, che si intersecano all'altezza di Tivoli e convergono sul GRA.

Nel complesso, la Regione Lazio conta circa 8.000 Km di Strade Provinciali e Regionali, circa 550 chilometri di Strade Nazionali e circa 470 chilometri di Autostrade.

Per quanto riguarda la domanda di trasporto⁸, il trend dei passeggeri-km nel periodo 2001-2011 ha evidenziato una contrazione di circa il 17% del trasporto individuale, assorbita solo in parte (+8%) dai passeggeri-km del trasporto pubblico.

Le origini e destinazioni degli spostamenti privati evidenziano una domanda fortemente polarizzata in direzione dei centri principali e di Roma: più del 60% degli spostamenti privati coinvolge in origine o destinazione la Provincia di Roma, quasi il 40% di tali spostamenti è attratto dalla Capitale e un ulteriore 10% dagli altri Capoluoghi di Provincia.

Forti fenomeni di congestione, sono localizzati sulla quasi totalità delle infrastrutture in ingresso a Roma, sia sulla viabilità di minore importanza (strade consolari provinciali), sia su quella di maggiore importanza (ad esempio, SR 148 Pontina, SS7 Appia). In particolare, condizioni di traffico congestionato si riscontrano su diverse tratte della SR148 Pontina, della SS7 Appia e della SR207 Nettunense, che riguardano i traffici in direzione sud ed interessano soprattutto i territori costieri. Inoltre, le Strade Regionali, come la SR148 Pontina, risultano essere in condizioni critiche per quanto riguarda la sicurezza stradale.

La definizione del sistema relazionale dei territori costieri del Lazio è stata fatta sulla base dello stato attuale, delle previsioni dei piani/programmi e della visione elaborati nel Piano Regionale della Mobilità, Trasporti e Logistica (PRMTL) in corso di redazione. La contemporanea redazione dei due piani consente un'ottima integrazione tra i due strumenti. I due piani interagiscono strettamente, in quanto, i dati sulla mobilità e la valutazione degli scenari infrastrutturali del PRMTL sono stati recepiti nel presente documento, mentre, il Piano Porti a sua volta fornirà soluzioni alle problematiche individuate sulla portualità minore di cui il PRMTL dovrà tenere conto nella stesura finale. Inoltre, il Piano Porti nella sua redazione finale integrerà il Piano regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica.

Gli assetti infrastrutturali futuri del sistema relazionale fanno riferimento agli scenari di previsione del PRMTL: lo scenario "Do Minimum", ovvero l'offerta di trasporto già realizzata o in cantiere, ma comunque finanziata, e lo scenario "Do Everything", ovvero l'offerta di trasporto comprensiva anche degli interventi previsti in piani e programmi, ma non ancora finanziati.

Fra gli interventi programmati, quello più importante è la realizzazione della trasversale Nord (Civitavecchia, Orte, Terni) e a sud dell'autostrada tra Roma e Latina e la correlata bretella autostradale di collegamento Cisterna – Valmontone. Tale intervento dovrebbe indurre una riduzione della congestione sull'asse Roma-Latina oltre ad assorbire parte dei flussi dalla viabilità limitrofa.

Il futuro sviluppo della rete infrastrutturale del Lazio è imperniato sui due Atti sottoscritti col Governo: l'Intesa Generale Quadro del 2002 ed il suo recentissimo aggiornamento nel mese di Giugno del 2011. Oggetto di tali Intese sono la pianificazione delle infrastrutture strategiche da realizzare nell'ambito della cosiddetta Legge Obiettivo, la norma voluta dallo Stato per il finanziamento e rapida realizzazione di opere infrastrutturali.

⁸ Fonte: Elaborato P2 "Scenari e visione preliminari alla stesura del Piano regionale Mobilità, Trasporti e Logistica", Luglio 2014

Relativamente alla rete viaria tali Intese puntano esattamente allo sviluppo delineato in precedenza, composto dalle tre direttrici longitudinali integrate dai sistemi trasversali: il livello di attuazione di tale programmazione è ancora nella prima fase di realizzazione e le maggiori difficoltà si stanno riscontrando proprio nella direttrice costiera, dove la carenza infrastrutturale era maggiore e di conseguenza le necessità finanziarie maggiori.

In tutto questo contesto sopra individuato, i porti, gli interporti, gli aeroporti e le loro infrastrutture di collegamento, sono elementi indispensabili per un sistema di trasporto multimodale. In questo quadro, si inserisce pertanto anche il sistema portuale laziale, oggi articolato in portualità a competenza Statale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) e portualità a diretta competenza regionale (porti di Anzio, Formia, e Terracina, oltre ai porti delle due isole Ponza e Ventotene).

Nello specifico, l'integrazione della portualità con l'apparato ferroviario e stradale a suo servizio, dovrà fare un salto qualitativo in termini di funzionalità, efficacia ed efficienza, quale sistema di mobilità nel Lazio, anche con riferimento alla specifica fascia costiera. Da Formia /Gaeta a Fiumicino, a Civitavecchia, la portualità dovrà trovare il suo collegamento con il sistema ferroviario e con il sistema della grande viabilità di interesse regionale, sia per quanto riguarda il traffico merci che per il trasporto passeggeri.

Nell'ottica del rilancio delle infrastrutture ferroviarie un ruolo fondamentale lo assume il recupero delle ferrovie dismesse, tra l'altro proprio legate a importanti località costiere. A tal fine la Regione ha considerato prioritario il collegamento ferroviario Civitavecchia - Capranica - Orte ed il più limitato tratto ferroviario dismesso Formia - Gaeta, candidandoli quali interventi strategici da realizzarsi ai sensi della L. n. 443/2001 "Legge Obiettivo", anche ai fini dell'acquisizione delle necessarie risorse.

Prioritario sarà anche lo sviluppo dell'area compresa tra i porti di Ostia e Fiumicino, della relativa zona aeroportuale e dell'intera area del secondo polo turistico romano, così come il potenziamento del collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Fiumicino e Roma e la messa a sistema dei porti turistici romani di Civitavecchia, Fiumicino, Ostia e Anzio.

Tutto ciò porterebbe ad un sistema infrastrutturale complesso, sinergico rispetto alla grande portualità e interportualità laziale articolata su tre poli: a nord Civitavecchia/Orte, al centro Fiumicino/Ostia/Anzio, al sud Polo del sud pontino (Sabaudia/Terracina/Gaeta/Formia).

La visione della Regione Lazio per lo sviluppo del trasporto pubblico e dell'intermodalità passeggeri, con orizzonte il 2040, è orientata al raggiungimento degli obiettivi e dei principi del Libro Bianco sui Trasporti "Roadmap to a single European transport area - Towards a competitive and resource efficient transport system", pubblicato nel 2011 dalla Commissione Europea.

In particolare, la visione si concretizza nello sviluppo di servizi totalmente accessibili e integrati tra loro, di elevata qualità ed affidabilità, altamente innovativi, totalmente sicuri e di basso impatto ambientale. In particolare, il trasporto pubblico regionale del futuro si baserà su quattro pilastri come l'adattabilità (servizi adattati alle reali esigenze degli utenti); l'accessibilità (servizi facilmente raggiungibili e utilizzabili); l'intermodalità (servizi totalmente integrati tra loro); la qualità e innovazione (servizi innovativi, affidabili, sicuri e di basso impatto).

La Figura 4-1 illustra gli interventi previsti per il trasporto pubblico nello scenario Do Everything del PRMTL come riportato sul sito www.pianomobilititalazio.it. In particolare, nella costa di Roma si prevede la realizzazione di un corridoio per il trasporto pubblico di connessione tra il centro di Fiumicino con Ostia (Roma-Lido) e con la Fiera di Roma. Sul sito sono riportati nel dettaglio tutti gli interventi previsti nei due scenari per i diversi sistemi di trasporto.

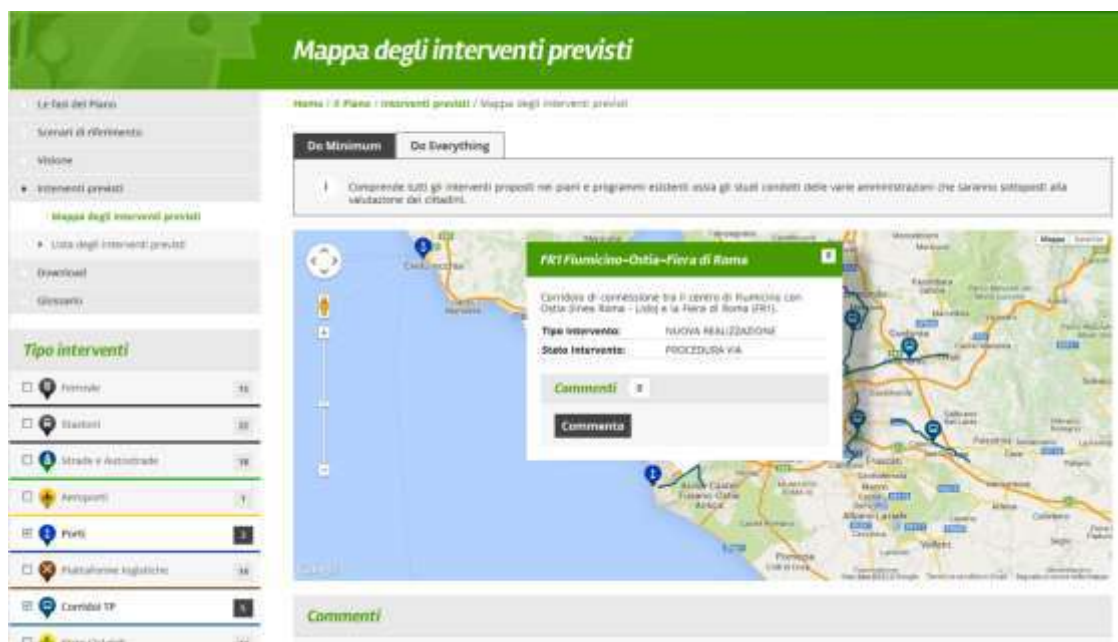


Figura 4-1 Mappa interventi previsti nello scenario Do Everything – Corridoi TPL

Fonte sito www.pianomobilititalazio.it

4.1.1 **Macroarea A – Montalto di Castro – Ladispoli**

Il sistema dei trasporti e della mobilità della Macroarea A – Montalto di Castro – Ladispoli è caratterizzato da due direttrici stradali principali per il traffico nord- sud, l'autostrada A12 Roma – Civitavecchia e la SS 1 Aurelia.

L'A12 Roma-Civitavecchia è a carattere autostradale e collega Roma con i territori della costa nord fino a Civitavecchia. I traffici a carattere regionali e interprovinciali in direzione nord proseguono lungo la Strada Statale n.1 Aurelia. Tale infrastruttura si sviluppa parallelamente alla costa connettendo tutti i comuni da Roma fino a Montalto di Castro (vedi Figura 4-2).

Nel Comune di Civitavecchia i traffici da nord, soprattutto, i veicoli merci sono indirizzati sul Raccordo Civitavecchia-Viterbo dal casello Civitavecchia sud al Porto ed al centro urbano

Allo stato attuale, la costa nord del Lazio risente della mancanza di un collegamento trasversale a carattere autostradale con l'entroterra e di un collegamento autostradale longitudinale fino ai confini regionali..

Allo stato attuale i collegamenti trasversali tra la costa e l'entroterra non sono assicurati da infrastrutture stradali a carattere autostradale o primario.

L'assetto infrastrutturale della macroarea A si sviluppa come un sistema a pettine che collega i comuni e località costiere.

I collegamenti trasversali tra la costa e l'entroterra sono assicurati da infrastrutture stradali regionali, interprovinciali e provinciali. A partire dal comune di Montalto di Castro attraverso la SR 312 Castrense che collega la costa maremmiana laziale con il lago di Bolsena.

A nord le strade provinciali SP3 e SP4 collegano Montalto di Castro e Tarquinia con Tuscania. La SS 1 bis Civitavecchia-Orte-Terni da Tarquinia si dirama in direzione nord-est verso Vetralla, collegandosi con la SS 675 in direzione di Viterbo e con la SR 2 Cassia in direzione Roma. Da Civitavecchia i collegamenti con l'entroterra avvengono attraverso la SP3a e SP7b con i comuni di Allumiere e Tolfa fino ai Comuni localizzati lungo il Lago di Bolsena. La SP3b collega Tolfa con il comune di Santa Marinella/Santa Severa.

Il collegamento ferroviario, che interessa il territorio della costa nord tra Montalto di Castro e Ladispoli, è la linea FL5 Civitavecchia-Roma. La linea FL5 "Roma Termini - Civitavecchia" utilizza l'infrastruttura della ferrovia Tirrenica, collega Roma con Livorno lungo la costa tirrenica. La linea, che è una delle principali direttrici della rete ferroviaria italiana, è a doppio binario ed è lunga circa 300 km di cui circa 130km nel Lazio. La FL5, ha una frequenza di circa 1 treno ogni 60 minuti, con tempi di percorrenza di circa 1 ora.

I collegamenti con la costa avvengono attraverso linee del trasporto extraurbano su gomma gestito dal Cotral. La maggior parte dell'offerta è però quella del trasporto pubblico su gomma a carattere urbano.



Figura 4.2 Rete infrastrutturale Macroarea A - Stato attuale

Nello scenario futuro si prevede la realizzazione dell'Asse autostradale (Cecina–Civitavecchia) corridoio tirrenico L2 ed L6 Tarquinia – Civitavecchia. Tale infrastrutturazione consentirà di migliorare i collegamenti autostradali in direzione nord.

È previsto un nuovo asse di collegamento che si innesta a ovest sull'attuale raccordo Porto - A12 e a est sull'A12 sulla quale è previsto un nuovo casello.

È, inoltre, in corso di realizzazione il tronco 3, lotto 1A (Tuscania – Cinelli) della Trasversale Nord (Orte-Civitavecchia) mentre, è in corso di progettazione il tronco 3 lotto 1B della SS675 e del tronco 2 (Cinelli – SS1). Tale infrastruttura faciliterà i collegamenti tra la costa tirrenica e la costa adriatica.

Gli interventi in corso di realizzazione lungo le linee ferroviarie regionali prevedono una configurazione della rete molto simile all'attuale, che non è in grado di soddisfare i requisiti necessari per essere considerata una rete efficiente e integrata con gli altri modi di trasporto. Per quel che concerne la macroarea A non sono previsti particolari interventi che riguardano le linee ferroviarie dell'area.

Molti degli interventi previsti, nello scenario di progetto, riguardano la riorganizzazione del nodo ferroviario di Roma. Nello schema di assetto del nodo ferroviario di Roma, come ipotizzato nell'Accordo Quadro, l'attuale linea Roma-Civitavecchia dovrebbe attestarsi a Roma Tiburtina, utilizzando l'arco nord dell'anello ferroviario di cui è programmato il completamento nel tratto compreso tra Vigna Clara e Nomentana. Di questo intervento, inserito tra le opere della cosiddetta "Legge Obiettivo", è stata recentemente conclusa la progettazione preliminare.

Per quel che riguarda la macroarea A, nello scenario di progetto si prevede il ripristino della linea dismessa Orte-Civitavecchia (vedi Figura 4-3). L'asse ferroviario Civitavecchia – Orte permetterebbe di mettere in collegamento gli hub intermodali di Civitavecchia e di Orte agganciandoli al sistema logistico dell'Italia centrale implementando il sistema di rete ferroviaria a vantaggio del trasporto passeggeri e soprattutto pendolari.

4.1.2 **Macroarea B – Fiumicino – Nettuno**

Il territorio della fascia costiera centrale è caratterizzato da un'elevata infrastrutturazione legata alla presenza dell'aeroporto di Fiumicino (vedi Figura 4-4). L'autostrada Roma-Fiumicino svolge la funzione di collegamento con l'aeroporto, mentre l'A12 Roma-Civitavecchia collega con i territori della costa laziale nord.

I collegamenti tra Roma e la sua costa avvengono prevalentemente attraverso la via Magliana, la SS8 via del Mare e la via Cristoforo Colombo. L'altra arteria a carattere autostradale è rappresentata dal GRA.

I collegamenti a carattere locale avvengono attraverso una viabilità provinciale. Lungo la costa la SP 601 collega i comuni da Ostia fino ad Ardea. La SP 101 collega Torvaianica con i comuni dei Castelli Romani.

Mancano collegamenti stradali trasversali principali che mettano in comunicazione la costa con i territori dell'entroterra.

Inoltre, la SR 148 Pontina che rappresenta il collegamento principale longitudinale tra Roma e i comuni della costa sud laziale presenta notevoli criticità legate agli elevati flussi veicolari che la interessano e alla sicurezza stradale. I collegamenti tra la zona sud-est di Roma e la costa avvengono anche attraverso la SS 7 Appia e la SR 207 Nettunense.

I collegamenti ferroviari con Fiumicino avvengono attraverso la linea FL1 "Orte - Roma Tiburtina - Fiumicino Aeroporto" che utilizza l'infrastruttura delle linee ferroviarie Firenze-Roma ("Direttissima") e Roma - Fiumicino: la Roma-Fiumicino, che è utilizzata anche dalla linea Leonardo Express, è a doppio binario ed è lunga 31km; la Firenze - Roma è una linea classificata come fondamentale a doppio binario che si sviluppa per 314km di cui circa 100km nel Lazio.

La linea FL7 Roma Termini - Formia, che utilizza l'infrastruttura della linea ferroviaria Roma - Napoli via Formia, che è lunga 214km di cui circa 140km nel Lazio. La linea classificata come fondamentale è a doppio binario.

La linea FL8 Roma Termini - Nettuno, che utilizza l'infrastruttura della linea ferroviaria Roma-Napoli via Formia fino a Campoleone (circa 30km) e quella della linea Albano Laziale-Nettuno. L'infrastruttura della linea Albano Laziale-Nettuno lunga complessivamente circa 60km è attualmente in servizio solo tra Campoleone e Nettuno (circa 30km); è una linea a semplice binario classificata come complementare.

Delle linee ferroviarie gestite da ATAC, la Roma-Lido, a doppio binario si sviluppa all'interno del territorio di Roma, si estende per 28km e collega il centro di Roma con Ostia.

Le criticità sono legate essenzialmente all'efficienza del servizio ed alla mancanza di intermodalità con gli altri sistemi di trasporto soprattutto con il trasporto privato e con il trasporto pubblico su gomma.

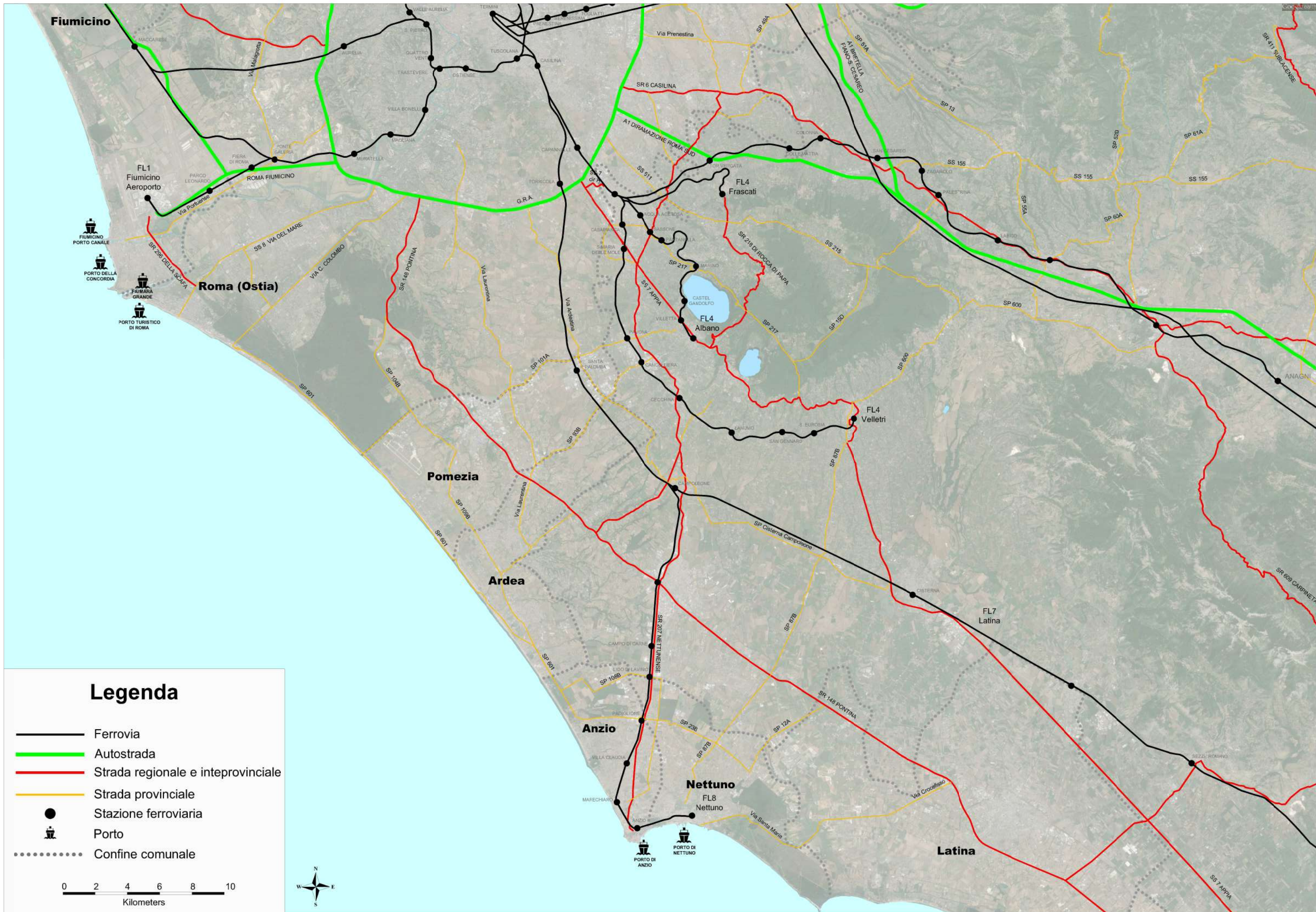


Figura 4.4 Rete infrastrutturale Macroarea B - Stato attuale

Nello scenario di progetto sono previsti interventi infrastrutturali relativi alla Variante alla SS7 Appia nel comune di Formia (Pontina-A12-Appia e bretella Cisterna), la trasversale Cisterna-Valmontone e le opere connesse, il corridoio intermodale integrato Pontina – Roma - Latina ed il Corridoio tirrenico meridionale 2 stralcio Latina-Appia.

Il più importante intervento è rappresentato dalla realizzazione dell'autostrada tra Roma e Latina e la correlata bretella autostradale di collegamento Cisterna – Valmontone. Tale intervento induce una riduzione della congestione sull'asse Roma-Latina oltre ad assorbire condizioni di circolazione sulla viabilità in parte alternativa a questa. Benefici si riscontrano in particolare, sulla Laurentina, l'Ardeatina, la SR207 Nettunense, la SS7 Appia e la SR216.

Per quanto riguarda le linee ferroviarie, per la FL1 Orte-Fiumicino Aeroporto sono previsti degli interventi di adeguamento per risolvere problemi relativi al sistema di segnalamento e il potenziamento della linea fra i nodi di scambio di Fara Sabina/Montelibretti e Fiumicino Aeroporto con adeguamento infrastrutturale e tecnologico nel tratto fra la stazione Tuscolana e la stazione Ostiense (in cui la linea, detta Passante del Tevere, si sovrappone con la Passante dei Laghi – FR3+FR4 – e il Terzo Passante – FR5+FR6), e nel tratto fra la stazione di Ponte Galeria e l'aeroporto di Fiumicino.

Per la FL7 Roma-Formia, si prevedono interventi di adeguamento, secondo quanto previsto dall'Accordo di programma 2011 RFI- Regione Lazio.

Per la FL8 Roma-Nettuno, si prevede da parte della Regione Lazio il raddoppio Aprilia-Campoleone e realizzazione sottopasso ferroviario e nuovo PRG la stazione d'Aprilia secondo l'Accordo di programma 2011 RFI Regione Lazio. Per quanto riguarda la FL7 Roma-Formia, è in corso di realizzazione il nuovo apparato nella stazione di Latina e la realizzazione di sezioni corte (Provincia di Roma e CTL, 2011).

Infine, gli interventi di potenziamento in corso di realizzazione lungo la FL8 Roma-Nettuno riguardano il raddoppio della linea tra Aprilia e Campoleone. È prevista anche la realizzazione di un sottopasso ferroviario sulla Nettunense in località Casello 45, che eviterà l'attraversamento dei binari attualmente regolato da passaggio a livello. È stato presentato il progetto esecutivo, ma per dare il via alla fase conclusiva della programmazione e per l'avvio del cantiere, si attende la firma della convenzione tra Regione Lazio, RFI e Provincia di Roma per la gestione dell'appalto.

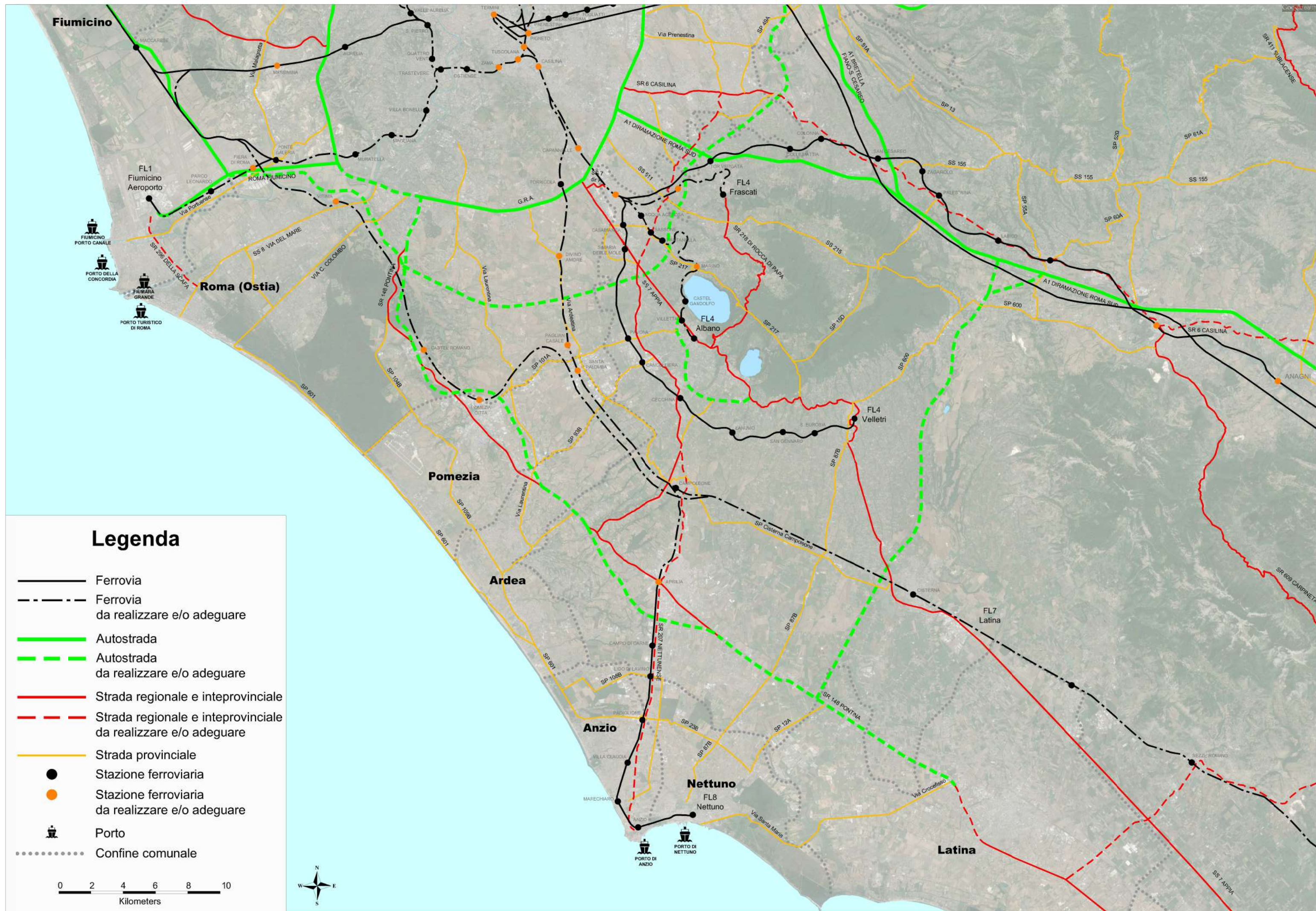


Figura 4.5 Rete infrastrutturale Macroarea B - Stato di progetto

4.1.3 Macroarea C – Latina – Minturno – Isole Pontine

Il sistema infrastrutturale della Macroarea C è caratterizzato dalle direttrici longitudinali della SS7 Appia e dalla SR148 Pontina fino a Terracina. Il collegamento lungo la costa avviene attraverso la SR213 Flacca o litoranea.

Su tali direttrici si innestano i collegamenti trasversali a partire dalla SR 156 dei Monti Lepini che collega Latina alla Valle del Liri, la SR 637 di Frosinone e Gaeta, SR 82 della Valle del Liri che collega Itri alla Valle del Liri e la SR630 Ausonia che collega Formia con l'entroterra e con la SR6 Casilina.

I collegamenti locali avvengono attraverso strade a carattere provinciale. Anche in questo caso manca un collegamento diretto a carattere primario tra la costa e l'entroterra.

Linee di trasporto pubblico extraurbano su gomma collegano i comuni della costa con i territori interni e con Roma.

La linea ferroviaria che interessa l'intera area è la FL7 Roma Termini - Formia, che utilizza l'infrastruttura della linea ferroviaria Roma - Napoli via Formia, che è lunga 214km di cui circa 140km nel Lazio. La linea classificata come fondamentale è a doppio binario.

Dalla stazione di Priverno-Fossanova c'è una diramazione della linea Roma-Napoli fino a Terracina, è lunga 18 km. Fino alla metà degli anni 2000, è stata esposta al rischio di chiusura fino a quando una riorganizzazione del servizio ha visto istituire alcuni treni regionali tra Roma e Terracina lungo l'intero arco della giornata.

Il percorso della linea ferroviaria avviene prevalentemente nell'entroterra dei comuni ed ha fermate in prossimità della costa solo nell'ultimo tratto nei pressi dei comuni di Anzio e Minturno, per la maggior parte dei comuni compreso anche Latina la stazione ferroviaria è localizzata lontana dalla costa.

Le stazioni che interessano la Macroarea C sono quella di Latina, Cisterna di Latina, Sezze Romano, Priverno-Fossanova, Monte San Biagio, Fondi-Sperlonga, Itri, Formia-Gaeta, Minturno-Scauri.

Gli interventi, nello scenario di progetto, per la rete infrastrutturale prevedono l'adeguamento della SR148 Pontina nel tratto da Latina a Roma e la conseguente realizzazione dell'autostrada tra Roma e Latina e la correlata bretella autostradale di collegamento Cisterna–Valmontone

Inoltre, è previsto l'adeguamento della SR156 dei Monti Lepini da Latina a Frosinone, della SR82 della Valle del Liri dal Comune di Itri all'innesto con SR6 Casilina e della SR630 Ausonia di collegamento tra Minturno-Formia e Cassino.

Si prevedono interventi di adeguamento della SR213 Flacca lungo la costa nei territori dei comuni di Fondi e Sperlonga.

È prevista la realizzazione della Variante alle SS7 Appia in Comune di Formia.

Gli interventi sulla ferrovia prevedono il potenziamento del nodo di interscambio di Torricola lungo la linea FL7 Roma-Formia/FL8 Roma – Nettuno e l'eliminazione di alcuni passaggi a livello ed il ripristino della linea Formia-Gaeta e l'innesto sulla linea FS Roma-Napoli, che permetterebbe di migliorare la mobilità tra Gaeta e Formia, soprattutto nei mesi estivi, andando ad alleggerire il traffico su gomma e costituendo un'opportunità di sviluppo turistico del territorio.

L'utilizzo della linea ferroviaria anche per il trasporto merci contribuirebbe allo sviluppo portuale e all'intermodalità. Finora i finanziamenti regionali (quasi 30 milioni di Euro) hanno permesso di realizzare la tratta Formia-Località di Bevano; occorre quindi ancora finanziare il completamento della linea realizzando la tratta Località di Bevano-Gaeta (vedi Figura 4-7).

Il ripristino della Formia-Gaeta, consentirebbe di raccordare nuovamente il porto di Gaeta con il sistema ferroviario centrale, interagendo con i nuovi insediamenti produttivi e logistici realizzati e in realizzazione in adiacenza al tracciato.



Figura 4.7 Rete infrastrutturale Macroarea C - Stato di progetto

4.2 Accessibilità ai porti

L'accessibilità alle infrastrutture portuali è uno degli elementi di maggiore caratterizzazione della funzionalità del porto e del suo inserimento nel sistema relazionale complessivo del Lazio. Ogni porto va valutato come situazione a sè stante, rispetto al target più o meno elevato degli utenti, alla provenienza degli stessi, alla facilità di accesso al porto, sia per chi vi arriva con i mezzi propri che con il trasporto pubblico.

Soprattutto i porti localizzati sul waterfront della città, vanno tenuti in particolare considerazione, in quanto il loro accesso è condizionato dal traffico urbano e dalla congestione dovuta ai veicoli indirizzati al porto e alle aree parcheggio. In questo caso, la possibilità di un collegamento con il trasporto pubblico urbano o l'accessibilità a piedi dalla stazione ferroviaria alle strutture del porto è da tenere in accurata considerazione.

Differente è la situazione dei porti localizzati al di fuori dei centri abitati e non accessibili con il trasporto pubblico (es. distanti da stazioni ferroviarie e senza linee di TPL) per i quali l'accessibilità è prevalentemente con mezzo privato. In questo caso, va valutata la presenza di opportune aree parcheggio interne ai porti o nelle immediate vicinanze.

Situazioni specifiche devono essere considerate nei porti turistici con aree tecniche di dimensioni rilevanti in cui la possibilità di accesso per le imbarcazioni di dimensioni significative avviene su strada, vanno valutate le situazioni di conflitto con il traffico veicolare.

La buona dotazione infrastrutturale portuale non è sufficiente senza una buona accessibilità alle strutture portuali e ad un aumento delle dotazioni dei centri logistici intermodali. I sistemi moderni di organizzazione delle strutture portuali tendono a prevedere la separazione dei diversi flussi che si generano all'interno del porto in ingresso/uscita dallo stesso. Esternamente ai porti devono essere realizzati gli spazi e i percorsi riservati agli utenti e ai visitatori.

La funzione principale della viabilità è di permettere il raggiungimento e la fruizione dei parcheggi, perché i servizi di terra e di mare devono essere raggiunti a piedi o con altri mezzi non privati.

L'accessibilità ai porti esistenti della costa laziale è stata analizzata sia allo stato attuale che nello stato di progetto secondo gli scenari identificati in precedenza (scenario Do Everything del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica del Lazio) valutando le eventuali criticità esistenti e gli eventuali miglioramenti previsti.

La metodologia adottata per la valutazione dell'accessibilità dei porti ha riguardato l'individuazione dei sistemi di trasporto pubblico e privato di collegamento con i porti stessi, la distanza dalla stazione e dal trasporto ferroviario e l'esistenza di percorsi pedonali e ciclabili di collegamento tra la stazione ferroviaria e il porto. Inoltre, è stata individuata la presenza di aree parcheggio a servizio dei porti. Per quel che riguarda i trasporti marittimi sono state individuate le linee di collegamento con le isole o con le altre nazioni.

Il trasporto merci non è stato valutato, essendo il Piano focalizzato sui porti turistici e sulla parte turistica dei porti più importanti.

L'accessibilità dei porti è stata sintetizzata nella Tabella 4.1. Nelle figure seguenti sono stati individuati alcuni porti all'interno delle tre Macroaree di analisi.

Dall'analisi generale, solo il Porto di Civitavecchia risulta avere un elevato grado di "accessibilità", a parte la mobilità ciclabile; anche i porti di Anzio, Terracina e Formia risultano essere molto accessibili tranne che per i ciclisti. Il Porto Turistico di Roma risulta accessibile anche ai ciclisti, ma non ha collegamenti marittimi con isole o con altre città.

I restanti porti, come il Porto Odescalchi a Santa Marinella e il Porto di Nettuno, risultano accessibili facilmente, ma non sono dotati di percorsi ciclabili di accesso.

Per quel che riguarda i porti di dimensioni minori l'accessibilità è possibile esclusivamente attraverso il trasporto privato, ma molti porti non sono dotati di aree parcheggio..

Tabella 4.1 Accessibilità ai porti principali

Porto	Pedonale	Ciclabile	TPL	Ferrovia Stazione	Trasporto Privato	Trasporto Marittimo	Aree Parcheggio
Porto di Civitavecchia	X		X	X	X	X	X
Porto Riva di Traiano			X		X		X
Porto Odescalchi	X		X	X	X		X
Fiumicino Porto Canale			X		X		
Porto della Concordia			X		X		
Porto Fiumara Grande			X		X		
Porto Turistico di Roma	X	X	X	X	X		X
Porto di Anzio	X		X	X	X	X	X
Porto di Nettuno	X		X	X	X		X
Porto di Terracina	X		X	X	X	X	X
Porto di Gaeta			X	X	X		
Porto di Formia	X		X	X	X	X	X

4.2.1.1 Il Porto di Civitavecchia (Macroarea A)

Il Porto di Civitavecchia risulta essere accessibile da tutti sistemi di trasporto e di mobilità tranne che per la mobilità ciclabile. La stazione ferroviaria è ad una distanza di circa 700 m dall'ingresso del porto turistico ed è comunque raggiungibile a piedi con un percorso di circa 10 minuti. Il porto è accessibile da nord (vedi Figura 4-8) attraverso il raccordo Civitavecchia-Viterbo e dalla SS1 Aurelia da sud (vedi Figura 4-9). Il porto risulta essere dotato di un'area parcheggio (vedi Fig. 5.10). Dal Porto di Civitavecchia partono i traghetti per la Sardegna, Sicilia, Barcellona e Tunisi.



Figura 4-8 Accesso nord al Porto di Civitavecchia



Figura 4-9 Accesso sud al Porto di Civitavecchia



Figura 4-10 Area di parcheggio dell'area portuale turistica di Civitavecchia

4.2.1.2 Riva di Traiano (Civitavecchia – Macroarea A)

Il Porto di Riva di Traiano a Civitavecchia risulta accessibile esclusivamente con il trasporto privato dall'Autostrada A 12 Roma- Civitavecchia dal Casello Civitavecchia sud attraverso la SS1 Aurelia (vedi Figura 4-11).



Figura 4-11 Accesso al Porto Riva di Traiano

In prossimità del porto, lungo la SS1 Aurelia, ci sono le fermate delle linee di trasporto pubblico urbano di collegamento con il centro urbano e la stazione ferroviaria. Tale porto è dotato di ampie aree parcheggio sia all'esterno che all'interno (vedi Figura 4-12 e Figura 4-13). Il porto non risulta facilmente accessibile ai pedoni ed ai ciclisti dal centro urbano. L'accesso pedonale al porto è possibile dalla fermata del TPL localizzata all'ingresso del porto (vedi Figura 4-16).



Figura 4-12 Area di parcheggio all'esterno del Porto Riva di Traiano



Figura 4-13 Area di parcheggio all'interno del Porto Riva di Traiano

4.2.1.3 Porto Odescalchi (Santa Marinella – Macroarea A)

Il Porto Odescalchi risulta essere accessibile sia da nord che da sud. I traffici provenienti da nord dall'Autostrada A12 uscendo dal casello di Civitavecchia sud, raggiungono il porto attraverso la SS1 Aurelia che percorre l'intero centro abitato di Santa Marinella. I traffici,

provenienti da sud dall'Autostrada A12 uscendo al casello Santa Marinella – Santa Severa attraverso la SS1 Aurelia raggiungono il porto (vedi Figura 4-14).

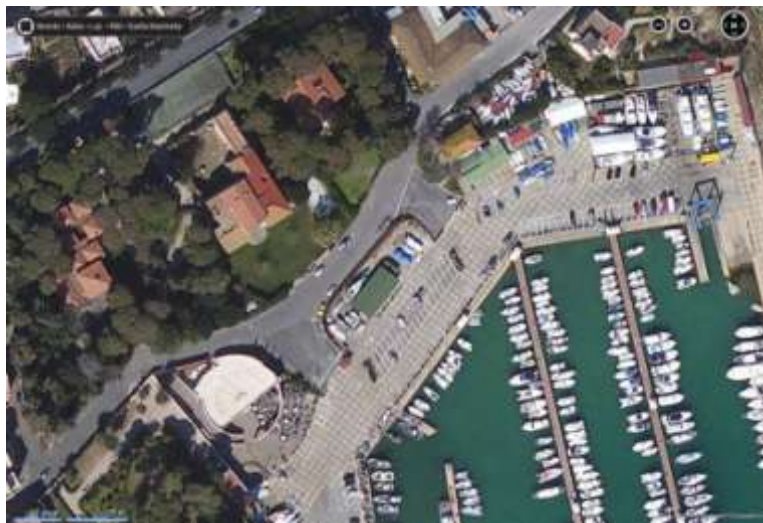


Figura 4-14 Accesso al Porto Odescalchi

Per quel che riguarda l'accessibilità pedonale dalla stazione ferroviaria, che è localizzata a breve distanza dal porto (circa 800 m), è consentita con un percorso di circa 10 minuti. Il porto è dotato di un'area parcheggio (vedi Figura 4-15). Non è consentita allo stato attuale l'accessibilità ciclabile (vedi Figura 4-16).

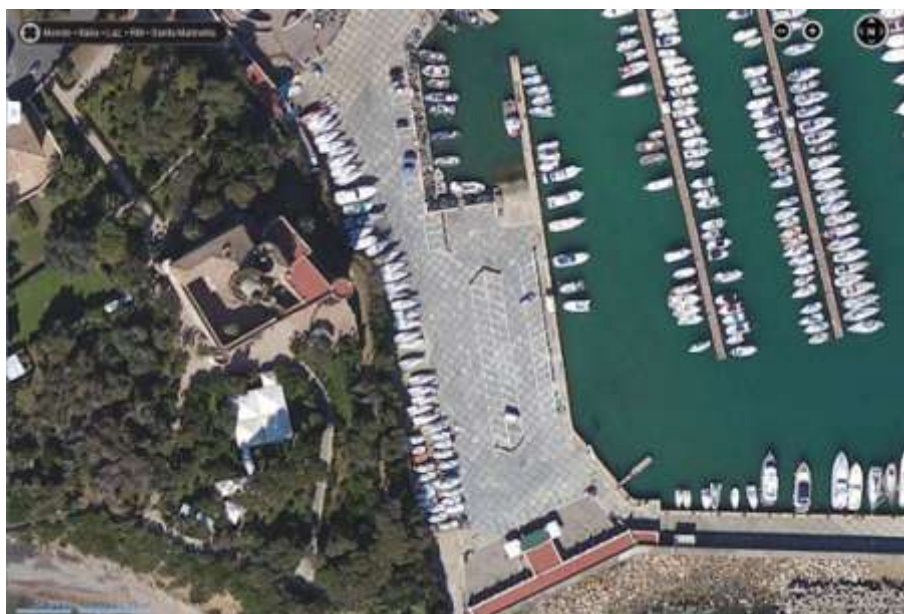


Figura 4-15 Area di parcheggio del Porto Odescalchi



Figura 4.16 Accessibilità ai porti principali della Macroarea A

4.2.1.4 Porto Canale Fiumicino (Macroarea B)

Il Porto Canale di Fiumicino risulta accessibile esclusivamente con il trasporto privato e pubblico. L'accessibilità con il trasporto pubblico avviene attraverso diverse linee di carattere urbano che collegano il porto con l'aeroporto e la stazione ferroviaria. Il trasporto privato accede al porto attraverso una viabilità a carattere locale. L'accessibilità con i mezzi di trasporto privato avviene esclusivamente attraverso l'Autostrada A91 Roma-Fiumicino che dall'Aeroporto si connette mediante uno svincolo alla viabilità locale di Via della Foce Micina. I traffici veicolari, provenienti da Roma, possono raggiungere il porto canale dalla via Portuense. Da Roma si può raggiungere in auto il porto canale anche attraverso la via Ostiense-via del Mare e via dell'Aeroporto di Fiumicino che si riconnettono alla via Portuense e a via della Foce Micina. Il porto canale non è accessibile ai pedoni e ai ciclisti e non risulta dotato di aree parcheggio. La sosta avviene esclusivamente su strada. Non esiste né una stazione ferroviaria né una linea ferroviaria in prossimità del porto. La stazione più vicina è quella dell'Aeroporto.

4.2.1.5 Porto della Concordia (Fiumicino – Macroarea B)

Il Porto della Concordia a Fiumicino è in corso di realizzazione. Allo stato attuale, l'accessibilità con il trasporto privato avviene attraverso viabilità a carattere locale. I traffici veicolari provenienti da nord possono raggiungere il porto dall'Autostrada A91 Roma-Fiumicino e dalla via Portuense attraverso via del Faro, via dell'Aeroporto di Fiumicino, via Monte Cadria e via Costalunga. Da via dell'Aeroporto di Fiumicino accedono anche i veicoli provenienti da Roma attraverso via Ostiense-via del Mare (vedi Figura 4-17).

L'accessibilità al porto è possibile attraverso le linee di trasporto pubblico urbano che collegano sia con Fiumicino che con Roma. Il Porto, allo stato attuale, non è dotato di un'area parcheggio e non è accessibile né ai pedoni né ai ciclisti (vedi Figura 4-17).

4.2.1.6 Porto Fiumara Grande

Il Porto Fiumara Grande è collegato attraverso un sistema di infrastrutture a carattere locale da nord via Costa Lunga, via Monte Cadria che attraverso via dell'Aeroporto di Fiumicino si connette all'Autostrada A91 Roma-Fiumicino e alla via Portuense. A sud l'accesso avviene da via Tancredi Chiaraluce che si ricollega con via Ostiense-via del Mare. Il porto Fiumara Grande è in parte servito da linee del trasporto pubblico urbano. La sosta avviene esclusivamente su strada. Il porto non risulta collegato con linee o stazioni ferroviarie e risulta non accessibile alla mobilità pedonale e ciclabile (vedi Figura 4-17).

Figura 4-17



Figura 4.17 Accessibilità ai porti principali della Macroarea B - Parte 1

4.2.1.7 Porto Turistico di Roma (Ostia – Macroarea B)

Il Porto turistico di Roma risulta accessibile sia alla mobilità pedonale che ciclabile. Nel tratto nord del lungomare di Ostia è presente una pista ciclabile per un breve tratto che raggiunge l'ingresso del porto. Per quel che riguarda l'accessibilità pedonale avviene attraverso i marciapiedi del lungomare. La stazione ferroviaria della linea Roma-Lido è ad una distanza di circa 3 Km dal porto. Il collegamento pedonale con la stazione di Lido-Centro può avvenire con un percorso di circa 20 minuti.

L'accessibilità con il trasporto pubblico avviene con diverse linee di trasporto pubblico urbano che collegano con il centro di Ostia e di Roma e che fanno capolinea presso il Porto. L'accesso con i veicoli privati avviene esclusivamente dal Lungomare di Ostia (vedi Figura 4-18). Il Porto risulta dotato di un'area parcheggio (vedi Figura 4-19).



Figura 4-18 Accesso al Porto Turistico di Roma



Figura 4-19 Area di parcheggio del Porto Turistico di Roma

4.2.1.8 Porto di Anzio (Macroarea B)

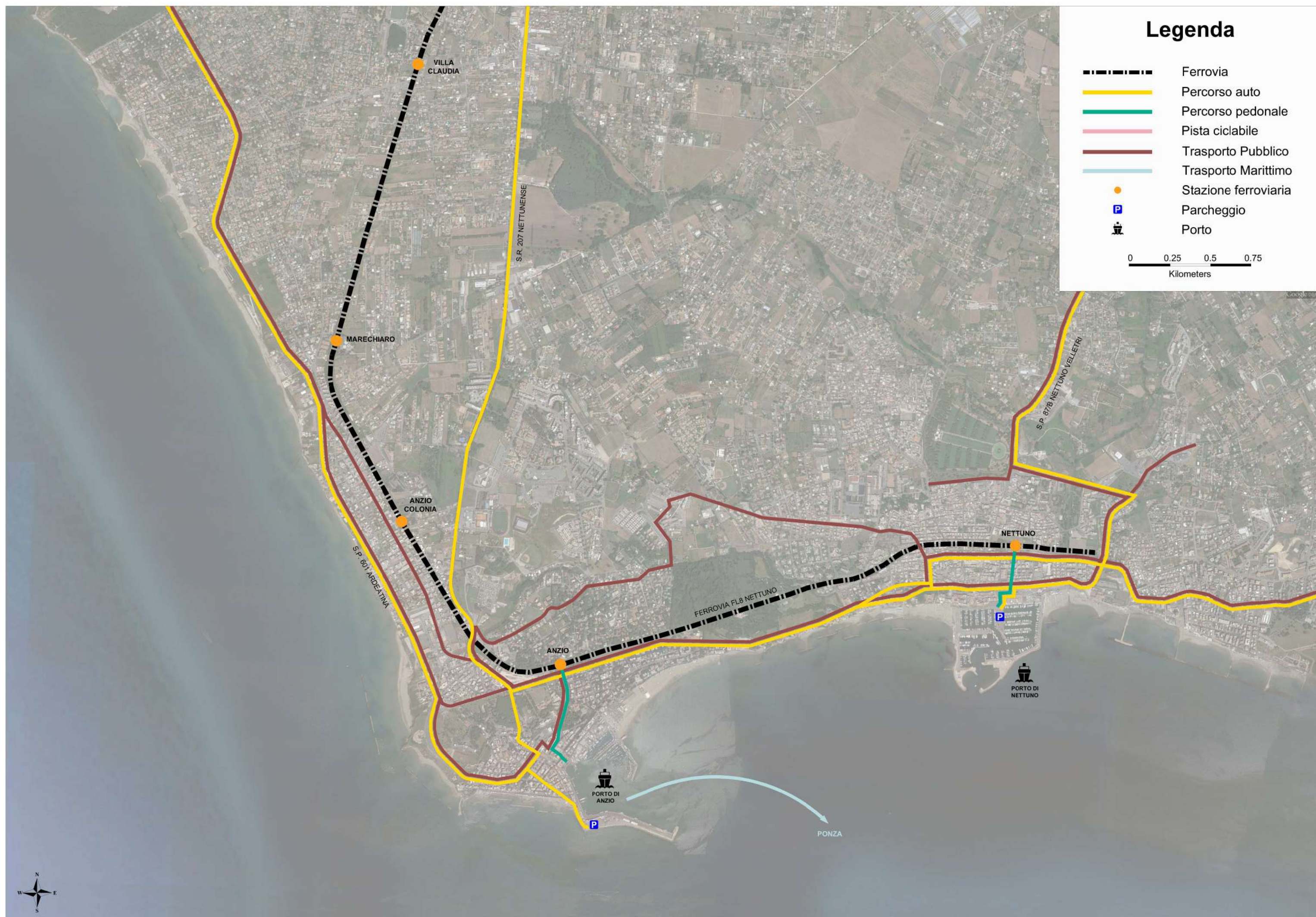
Il Porto di Anzio, allo stato attuale, risulta accessibile ai pedoni dalla Stazione ferroviaria di Anzio della FL8 Roma-Nettuno, localizzata a circa 700 m dal porto con un percorso di circa 10 minuti. Attualmente, non esistono percorsi ciclabili di accesso al porto.

Il trasporto pubblico locale collega l'entroterra e i territori della costa con il porto di Anzio che risulta dotato anche di un'area parcheggio (vedi Figura 4-20).



Figura 4-20 Area di parcheggio del Porto di Anzio

Per quel che riguarda l'accessibilità con il trasporto privato avviene da nord attraverso la SR 207 Nettunense e la SR 148 Pontina e dalla costa attraverso la S.P. 601 Ardeatina (vedi Figura 4-21).



I traffici provenienti da sud-est raggiungono il porto attraverso via Antonio Gramsci (vedi Figura 4-22).

Dal porto di Anzio partono i traghetti per l'isola di Ponza.



Figura 4-22 Accesso al Porto di Anzio

4.2.1.9 Porto di Nettuno

Il Porto di Nettuno è facilmente accessibile ai pedoni dalla stazione ferroviaria della FL8 Roma-Nettuno che è ad una distanza di circa 300 m dal porto. Non esiste, allo stato attuale, una pista ciclabile di collegamento con il porto.

Il porto è collegato con il restante territorio urbano ed extraurbano attraverso linee di trasporto pubblico locale. Per quel che riguarda il trasporto privato i traffici da nord e da sud giungono dalla SR148 Pontina attraverso la S.P. 87/B Nettuno-Velletri e raggiungono il porto attraverso una viabilità di carattere locale (vedi Figura 4-23, Figura 4-23, Figura 4-24).



Figura 4-23 Accesso al Porto di Nettuno



Figura 4-24 Area di parcheggio del Porto di Nettuno

4.2.1.10 Porto di Terracina (Macroarea C)

Allo stato attuale il Porto di Terracina non risulta collegato attraverso la linea ferroviaria svolta dalla Ferrovia Roma-Terracina via Priverno (attualmente sospeso).

Inoltre, la stazione ferroviaria di Terracina risulta localizzata a circa 2 km dal porto. tale distanza richiede un percorso a piedi di circa 30 minuti. Attualmente, non esiste un percorso ciclabile di adduzione al porto. Pertanto il porto è servito esclusivamente dalle linee di trasporto pubblico su gomma.

Per quanto riguarda l'accessibilità con il mezzo privato essa avviene attraverso la S.S. 7 Appia e la SR 148 Pontina per i traffici provenienti da nord. Per i traffici provenienti da sud l'accessibilità avviene attraverso la SS 7 Appia e la S.R. 213 Flacca.

Il porto di Terracina risulta dotato di due aree parcheggio (vedi Figura 4-25 e Figura 4-26). Inoltre, da Terracina partono i traghetti per le isole di Ponza e Ventotene (vedi Figura 4-27).



Figura 4-25 Area di parcheggio nord del Porto di Terracina

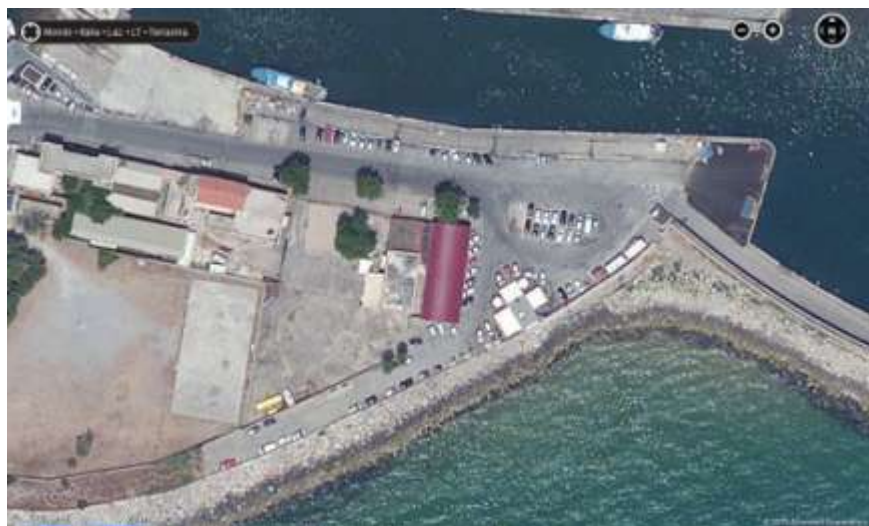


Figura 4-26 Area di parcheggio sud del Porto di Terracina

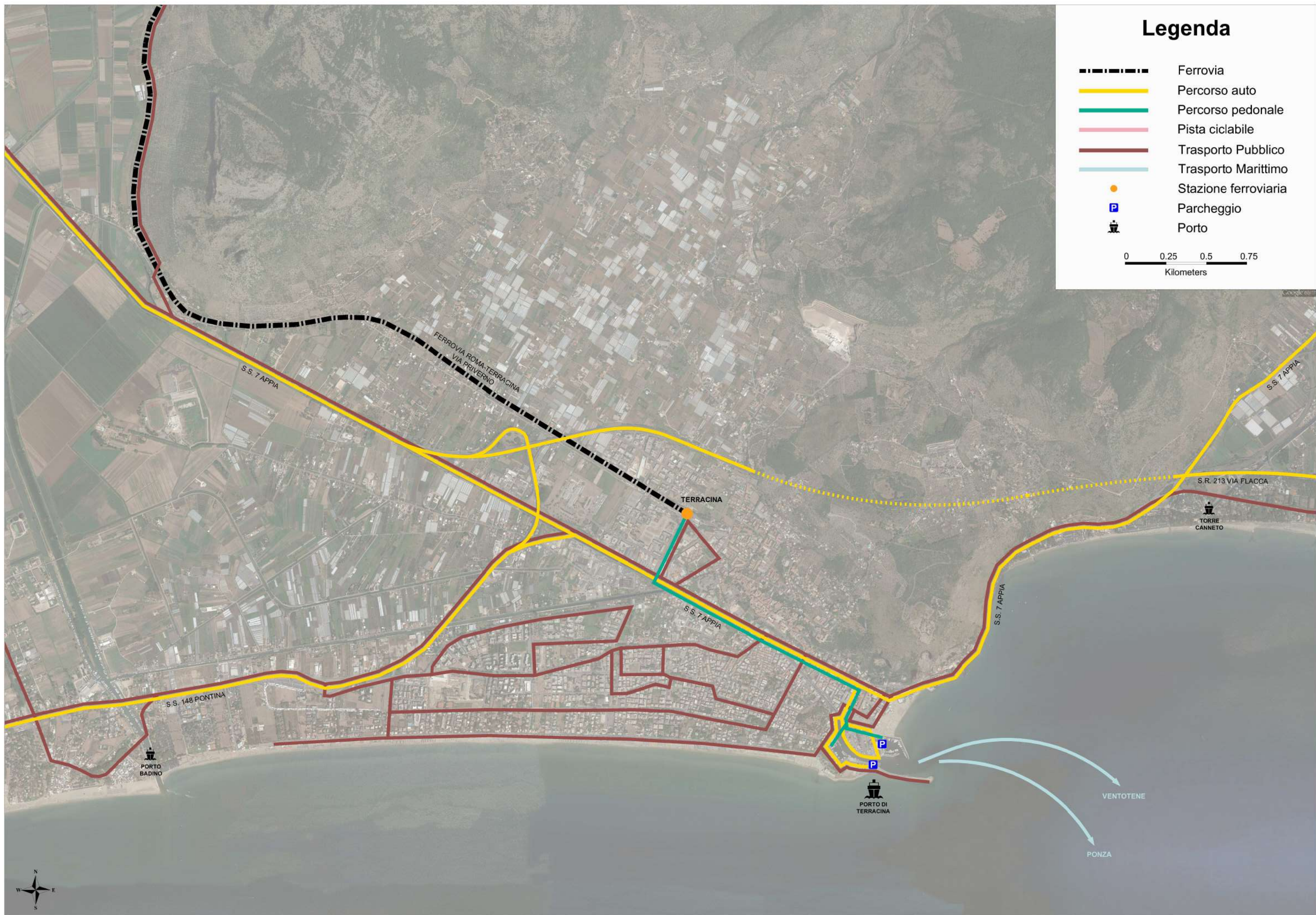


Figura 4.27 Accessibilità ai porti principali della Macroarea C - Parte 1

4.2.1.11 Porto di Gaeta

Il Porto di Gaeta, allo stato attuale, è accessibile esclusivamente con il trasporto pubblico su gomma e con il trasporto privato.

La stazione ferroviaria che interessa il porto è localizzata nel Comune di Formia (Stazione Formia/Gaeta) lungo la linea regionale FL7 Roma-Formia e la ferrovia Roma-Formia-Napoli. Di conseguenza non esistono né collegamenti pedonali, né ciclabili tra porto e stazione.

Il porto, attualmente, non è dotato di un'area parcheggio. L'accessibilità con il mezzo privato avviene attraverso la SR213 Flacca dal litorale e da nord e da sud (vedi Figura 4-28 e Figura 4-29).



Figura 4-28 Accesso al Porto di Gaeta

4.2.1.12 Porto di Formia

Il porto di Formia risulta, allo stato attuale, collegato alla linea ferroviaria Roma-Formia-Napoli; la stazione ferroviaria è ad una distanza di circa 800 m. Tale distanza richiede un percorso a piedi di circa 10 minuti. Non ci sono piste ciclabili di collegamento tra porto e stazione.

Il porto è servito da un servizio di trasporto pubblico su gomma di collegamento con la stazione ferroviaria e con il restante territorio comunale ed anche con i comuni limitrofi.

Il porto è accessibile con il mezzo di trasporto privato attraverso la S.S. 7 Appia sia per i traffici provenienti da sud che per quelli da nord. Si collega al porto di Gaeta attraverso la SR 213 Flacca (vedi Figura 4-29). Il porto risulta dotato di due aree di parcheggio una esterna ed una interna (vedi Figura 4-29 e Figura 4-30).

Dal porto di Formia partono i traghetti per le isole di Ponza e Ventotene (vedi Figura 4-31).



Figura 4-29 Accesso e area di parcheggio esterna del Porto di Formia



Figura 4-30 Area di parcheggio interna del Porto di Formia



Figura 4.31 Accessibilità ai porti principali della Macroarea C - Parte 2

5 Stato attuale dell'offerta e della domanda

In questo capitolo viene ricostruito lo stato attuale dell'offerta di infrastrutture portuali e della domanda di imbarcazioni nella Regione Lazio. Come più volte precisato, si fa riferimento alla portualità da diporto.

In particolare, nella prima parte sono riportati i risultati dell'attività di classificazione delle infrastrutture portuali esistenti. Viene inoltre fornito un quadro dello stato di tali infrastrutture, anche in relazione al precedente Piano dei Porti del 1998, ed una quantificazione dei posti barca disponibili.

Nella seconda parte del capitolo viene esaminata la domanda, partendo da dati aggregati e scendendo poi nel dettaglio delle singole infrastrutture portuali. Sono riportati i risultati di un censimento effettuato delle barche presenti lungo le coste regionali. Tale attività, analogamente a quanto compiuto per la redazione del Piano del 1998, non solo ha fornito delle indicazioni sull'attuale domanda di posti barca per il diporto, ma ha anche consentito di evidenziare il grado di congestione e inadeguatezza di alcune strutture.

5.1 Classificazione delle infrastrutture portuali esistenti

la ricostruzione dello stato dei porti della Regione Lazio ha preso spunto dalle Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio del novembre 2011 (Rev gennaio 2012) e dalla documentazione fornita dalla Regione Lazio sui porti esistenti e sui progetti dei porti in fase di realizzazione. In particolare, quest' ultima tipologia comprende i porti per i quali è stata rilasciata una concessione dalla Regione (ad esclusione del Porto di Latina Rio Martino per il quale la sistemazione degli ormeggi sarà poi di competenza dei Comuni di Latina e Sabaudia) ed è presente un progetto di ampliamento o di sistemazione approvato.

La metodologia adottata ha riguardato diverse fasi di elaborazione.

La prima fase ha riguardato la ricostruzione dello stato attuale della portualità turistica del Lazio, partendo dal quadro definito nell'ambito delle Linee Guida regionali, su cui sono stati eseguiti ulteriori approfondimenti.

La base di riferimento per la ricostruzione e l'aggiornamento dello stato attuale è stato effettuato mediante la consultazione online dei motori di ricerca cartografica quali Google Earth e/o Bing Maps. Su tali cartografie è stata effettuata una ricognizione dei siti (porti, rimessaggi a secco, darsene ecc.). Su tale base è stato ricostruito graficamente lo stato attuale ed è stata elaborata una classifica dei porti in base alla funzione di ciascuno facendo riferimento alla normativa vigente (Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 e successive modificazioni).

La classifica funzionale utilizzata è quella riportata nella Tabella 5.1 con i corrispondenti simboli. A tale classifica sono state aggiunte le specifiche riguardanti le competenze Nazionali o Regionali dei porti e sono state evidenziate le aree di competenza dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

Tabella 5.1 Classifica funzionale delle infrastrutture portuali esistenti

Porto Militare		Specifica area portuale finalizzata alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato
Porto Commerciale e/o Industriale		Specifica area portuale con finalità commerciali e/o industriali
Porto Turistico e/o Peschereccio		Specifica area portuale con finalità turistica e/o peschereccia
Ormeggi – Pontili – Scali di Alaggio		Strutture, dove insistono impianti di facile rimozione, da destinare a natanti e a piccole imbarcazioni
Darsena		Bacino d'acqua delimitato da banchine
Attracco Nautica Minore		Siti non al momento classificati in cui sono presenti delle imbarcazioni,
Porto Canale		Porto che sfrutta come riparo l'ultimo tratto di fiumi
Rimessaggio/i Barche a Secco		Deposito per barche sulla terraferma
Porti di Competenza Nazionale		
Porti di Competenza Regionale		
Area Portuale Autorità		Area di competenza dell'Autorità Portuale

Nello specifico, sono stati identificati come “Attracco Nautica Minore” tutti i siti in cui sono presenti delle imbarcazioni, ma per i quali la Regione non ha rilasciato una concessione (ricordiamo che la Regione Lazio ha demandato ai Comuni il rilascio delle concessioni demaniali per quanto riguarda i punti di ormeggio).

Sono stati identificati come “Rimessaggio/i Barche a Secco” tutti quei siti sulla terraferma in cui sono presenti delle imbarcazioni. Tali siti devono essere debitamente identificati e circoscritti.

Come visto anche nei capitoli precedenti, la Regione Lazio è stata suddivisa in tre macroaree (Macroarea A, Macroarea B e Macroarea C) e di conseguenza sono state prodotte 6 planimetrie, allegate al presente documento separatamente ma visibili nelle figure dalla 5.1 a 5.6, tre riportanti lo stato attuale e tre riportanti lo stato di progetto. Per stato di progetto si intende l’inserimento su mappa dei porti in fase di realizzazione (precedentemente specificati) e le aree in cui sono state presentate delle proposte di pianificazione per nuove infrastrutture portuali.

La ricostruzione dello stato attuale delle tre macroaree ha permesso di identificare le tipologie di porto suddivise per Comune riportate in Tabella 5.2 per la Macroarea A, nella Tabella 5.3 per la Macroarea B e nella Tabella 5.4 per la Macroarea C; nelle tabelle vengono specificati anche i nomi delle strutture (dove presenti):

Tabella 5.2 Ricostruzione dello stato attuale delle infrastrutture portuali ricadenti nella Macroarea A

Comune	Tipologia di Porto	Nome del Porto
Montalto di Castro	Porto Canale	Foce del FIORA
Tarquinia	Darsena	Foce del Marta
Tarquinia	Rimessaggi barche a secco	4 strutture
Civitavecchia	Ormezzi – Pontili – Scali di Alaggio	2 strutture
Civitavecchia	Ormezzi – Pontili – Scali di Alaggio	Lega Navale
Civitavecchia	Porto Commerciale e/o Industriale di competenza Nazionale	AP di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta
Civitavecchia	Porto Turistico e/o Peschereccio	Riva di Traiano
Civitavecchia	Attracco nautica minore	1 struttura
Santa Marinella	Attracco nautica minore	3 strutture
Santa Marinella	Porto Turistico e/o Peschereccio	Porto Odescalchi
Santa Marinella	Darsena	Santa Severa
Santa Marinella	Ormezzi – Pontili – Scali di Alaggio /	Porticciolo di

	Militare	Furbara (competenza Aeronautica Militare)
Cerveteri	Rimessaggi barche a secco	2 strutture
Ladispoli	Rimessaggi barche a secco	3 strutture

La ricostruzione della Macroarea A ha evidenziato complessivamente la presenza di 23 strutture di cui: 1 Porto Canale, 2 Darsene, 4 Ormeggi – Pontili – Scali di Alaggio, 1 Porto Commerciale e/o Industriale di competenza Nazionale, 2 Porti Turistico e/o Peschereccio, 4 strutture per Attracco nautica minore e 9 strutture adibite al Rimessaggio barche a secco. Queste ultime due categorie non erano state prese in considerazione dalle Linee Guida. Dalla Figura 5.1 si nota inoltre come:

- all'interno del Comune di Tarquinia siano presenti ben 4 rimessaggi di barche a secco e una darsena;
- la zona centrale della macroarea A sia ricca di strutture portuali (esclusi i rimessaggi a secco);
- la zona più a sud della macroarea A sia densa di rimessaggi di barche a secco, ma non sono presenti altre strutture portuali (ad esclusione del Porticciolo di Furbara).

Tabella 5.3 Ricostruzione dello stato attuale delle infrastrutture portuali ricadenti nella Macroarea B

Comune	Tipologia di Porto	Nome del Porto
Fiumicino	Porto Canale	Fiumicino
Fiumicino	Porto Canale	Fiumara Grande
Fiumicino	Darsena	Darsena Traiano
Fiumicino	Darsena	Porto Romano
Fiumicino	Darsena	Darsena Netter
Fiumicino	Porto Turistico e/o Peschereccio	Porto della Concordia
Fiumicino	Rimessaggi barche a secco	2 strutture
Roma	Darsena	Canados International

Roma	Porto Turistico e/o Peschereccio	Porto Turistico di Roma
Roma	Porto Canale	Canale dei Pescatori
Roma	Rimessaggi barche a secco	3 strutture
Pomezia	Rimessaggi barche a secco	2 strutture
Ardea	Rimessaggi barche a secco	2 strutture
Anzio	Porto Turistico e/o Peschereccio	Porto di Anzio
Anzio	Rimessaggi barche a secco	2 strutture
Nettuno	Porto Turistico e/o Peschereccio	Marina di Nettuno
Nettuno	Rimessaggi barche a secco	1 struttura

La ricostruzione della Macroarea B ha evidenziato complessivamente la presenza di 23 strutture di cui: 3 Porti Canale, 4 Darsene, 4 Porti Turistico e/o Peschereccio, e 12 strutture adibite al Rimessaggio barche a secco. Quest'ultima categoria non era stata presa in considerazione dalle Linee Guida.

Osservando al Figura 5.2 si nota come nella parte centrale della macroarea B (nei Comuni di Roma, Pomezia, Ardea e Anzio) siano scarsamente presenti strutture portuali se non qualche rimessaggio di barche a secco e ovviamente il Porto turistico di Roma e il Porto di Anzio.

Tabella 5.4 Ricostruzione dello stato attuale delle infrastrutture portuali ricadenti nella Macroarea C

Comune	Tipologia di Porto	Nome del Porto
Latina	Attracco nautica minore	1 struttura
Latina	Porto Canale	Rio Martino
Latina	Rimessaggi barche a secco	1 struttura
San Felice Circeo	Porto Turistico e/o Peschereccio	Porto del Circeo
San Felice Circeo	Attracco nautica minore	3 strutture
Terracina	Porto Canale	Foce Sisto
Terracina	Porto Canale	Porto Badino

Terracina	Porto Turistico e/o Peschereccio	Porto di Terracina
Fondi	Porto Canale	Torre canneto
Fondi	Porto Canale	Canale di Sant'Anastasia
Sperlonga	Porto Turistico e/o Peschereccio	Porto di Sperlonga
Gaeta	Porto Turistico e/o Peschereccio	Porticciolo Santa Maria Molo Sanità
Gaeta	Porto Militare	Molo Sant'Antonio
Gaeta	Porto Turistico e/o Peschereccio	Base nautica Flavio Gioia
Gaeta	Porto Turistico e/o Peschereccio	Porto Salvo
Gaeta	Pontile Petrolifero	Pontile Petrolifero
Gaeta	Darsena	Darsena San Carlo
Gaeta	Rimessaggi barche a secco	1 struttura
Formia	Ormeggi – Pontili – Scali di Alaggio	Formia Caposele
Formia	Ormeggi – Pontili – Scali di Alaggio	Torre di Mola
Formia	Porto Turistico e/o Peschereccio	Porto Nuovo
Formia	Attracco nautica minore	1 struttura
Formia	Rimessaggi barche a secco	2 strutture
Minturno	Ormeggi – Pontili – Scali di Alaggio	Porticciolo Scauri
Minturno	Attracco nautica minore	1 struttura
Ponza	Porto Turistico e/o Peschereccio	Porto di Ponza
Ponza	Ormeggi – Pontili – Scali di Alaggio	Cala Feola
Ventotene	Porto Turistico e/o Peschereccio	Porto Romano
Ventotene	Porto Commerciale e/o Industriale	Porto Nuovo

La ricostruzione della Macroarea C ha evidenziato complessivamente la presenza di 32 strutture di cui: 5 Porti Canale, 1 Darsena, 1 Porto Commerciale e /o Industriale, 9 Porti Turistico e/o

Peschereccio 1 Porto Militare, 4 Ormeggi – Pontili – Scali di Alaggio, 6 Attracchi nautica minore e 4 strutture adibite al Rimessaggio barche a secco. Quest’ultima categoria non era stata presa in considerazione dalle Linee Guida. Osservando la Figura 5.3 si può inoltre notare come la macroarea C sia la più densa di strutture portuali rispetto alle altre due, sebbene la maggiore concentrazione sia nella parte più a sud (da Sabaudia in poi).

La ricostruzione dello stato di progetto ha permesso di identificare, da nord verso sud, in aggiunta a quanto già riportato nello stato attuale, per quanto riguarda la Macroarea A (Figura 5.4):

- 2 Proposte di Pianificazione: una nel Comune di Montalto di Castro e una nel Comune di Terracina;

Per quanto riguarda la Macroarea B (Figura 5.5):

- 1 Proposta di Pianificazione di competenza Nazionale a Fiumicino Commerciale;
- 3 Porti in Fase di Realizzazione: Ampliamento del Porto della Concordia nel Comune di Fiumicino, Ampliamento del Porto Turistico di Roma e Ampliamento del Porto di Anzio.

Per quanto riguarda la Macroarea C (Figura 5.6):

- 5 Proposte di Pianificazione: una nel Comune di Latina (Foce Verde), una nel Comune di Terracina, una nel Comune di Formia, una nel Comune di Minturno (Foce del Garigliano) e una nel Comune di Ponza (Cala dell’Acqua).
- 1 Porto in Fase di Realizzazione: Rio Martino fra i Comuni di Latina e Sabaudia.

Le planimetrie su base cartografica rappresentano lo stato attuale e lo stato di progetto della situazione dei porti della Regione Lazio.

È importante sottolineare che l’utilizzo dei motori di ricerca cartografica ha consentito di individuare complessivamente 75 siti ove sono presenti infrastrutture dedicate alla nautica da diporto, ovvero 40 siti in più rispetto ai 35 indicati dalle Linee Guida elaborate dalla Regione Lazio.

Questi siti sono stati classificati nelle categorie “Ormeggi, pontili e scali di alaggio”, “Rimessaggio/i Barche a secco” e “Attracchi nautica minore”. Alcuni di questi siti utilizzano per l’ormeggio delle barche le opere di difesa costiere realizzate per far fronte all’erosione delle spiagge. A titolo di esempio, si mostrano nella Figura 5-7 tre piccole darsene ricavate lungo la falcata sabbiosa compresa tra il Circeo e Terracina.

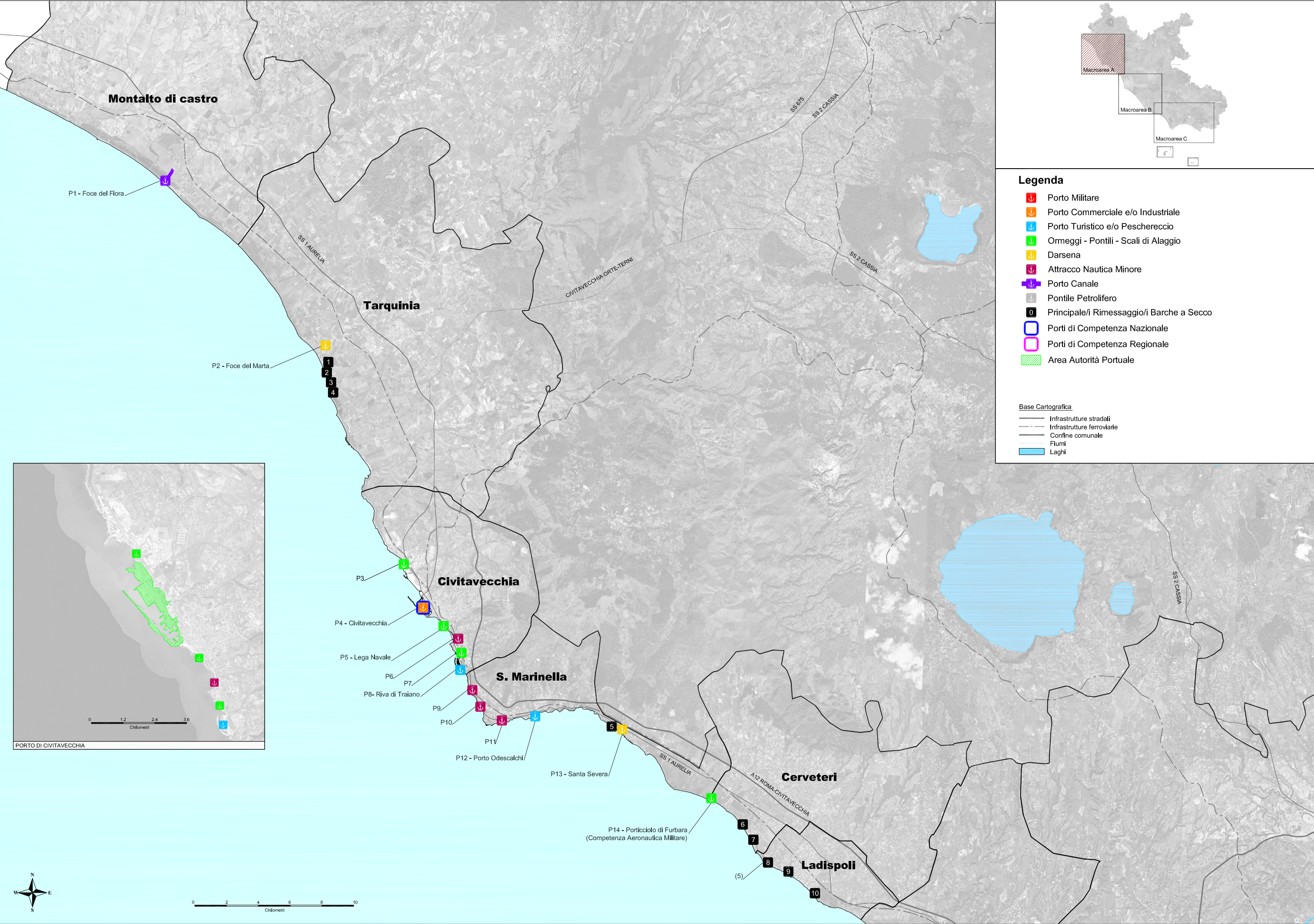


Figura 5.1 Stato attuale dei Porti Laziali. Macroarea A - Da Montalto di Castro a Ladispoli

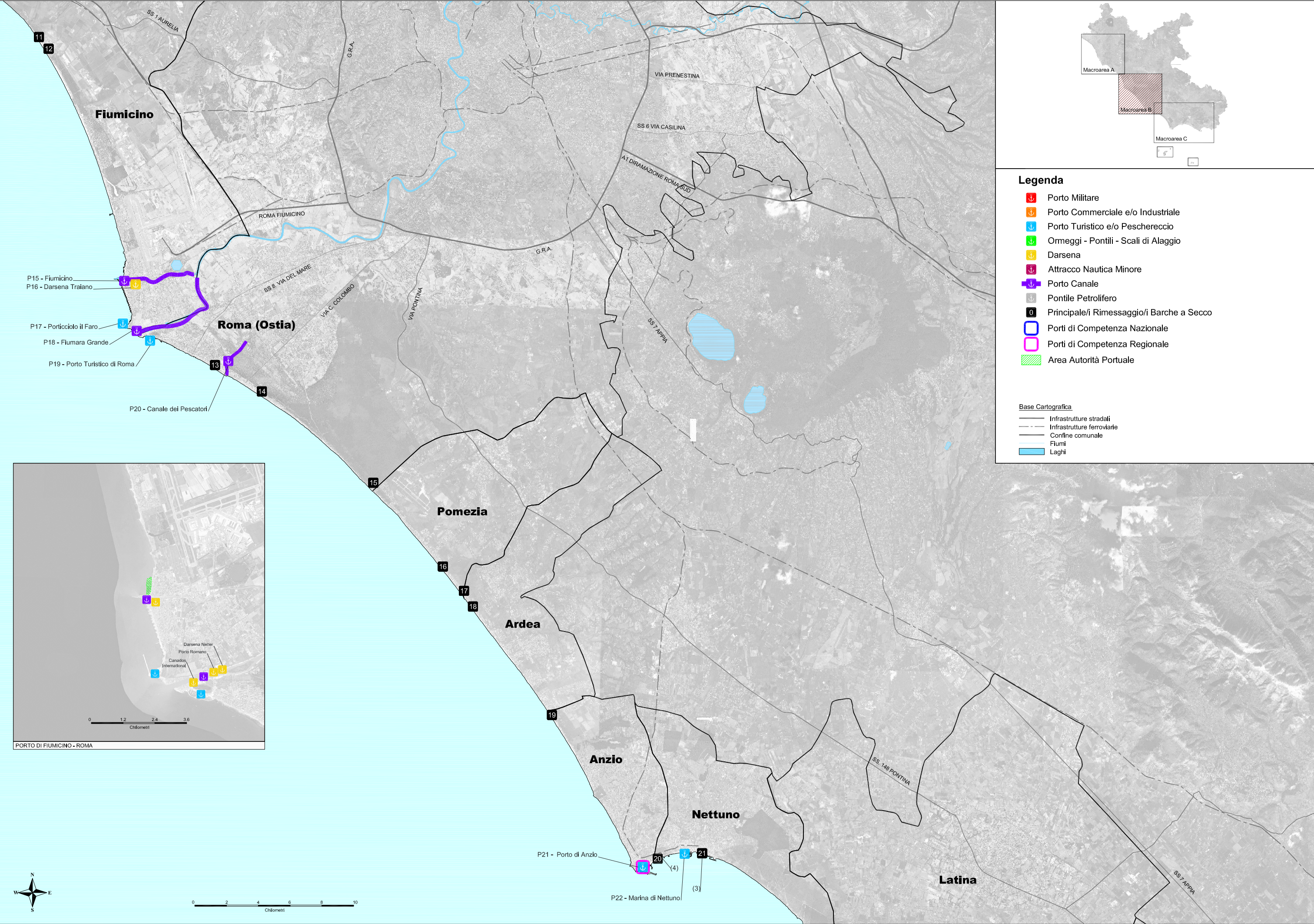


Figura 5.2 Stato attuale dei Porti Laziali. Macroarea B - Da Fiumicino ad Anzio-Nettuno

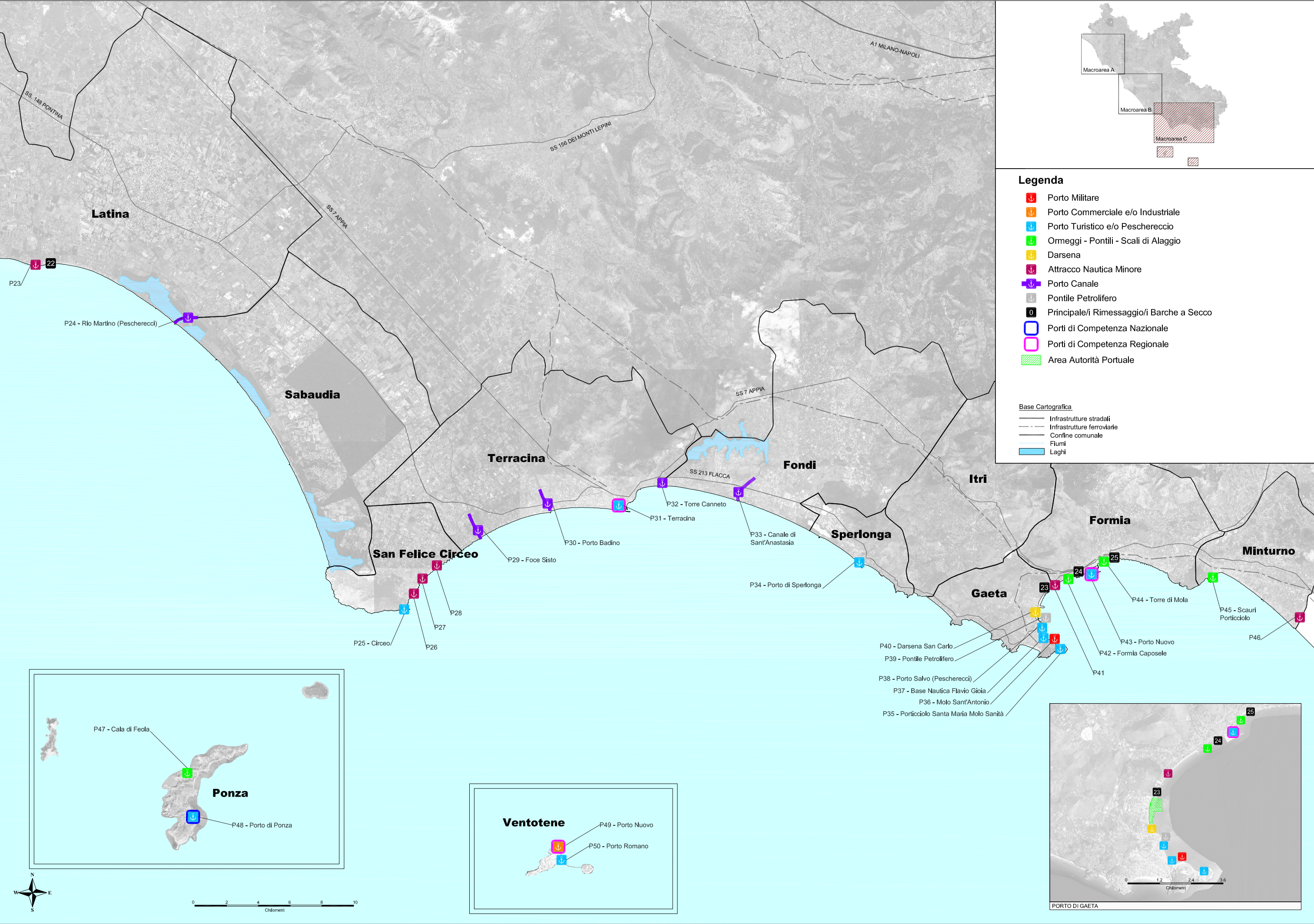


Figura 5.3 Stato attuale dei Porti Laziali. Macroarea C - Da Latina a Minturno ed Isole

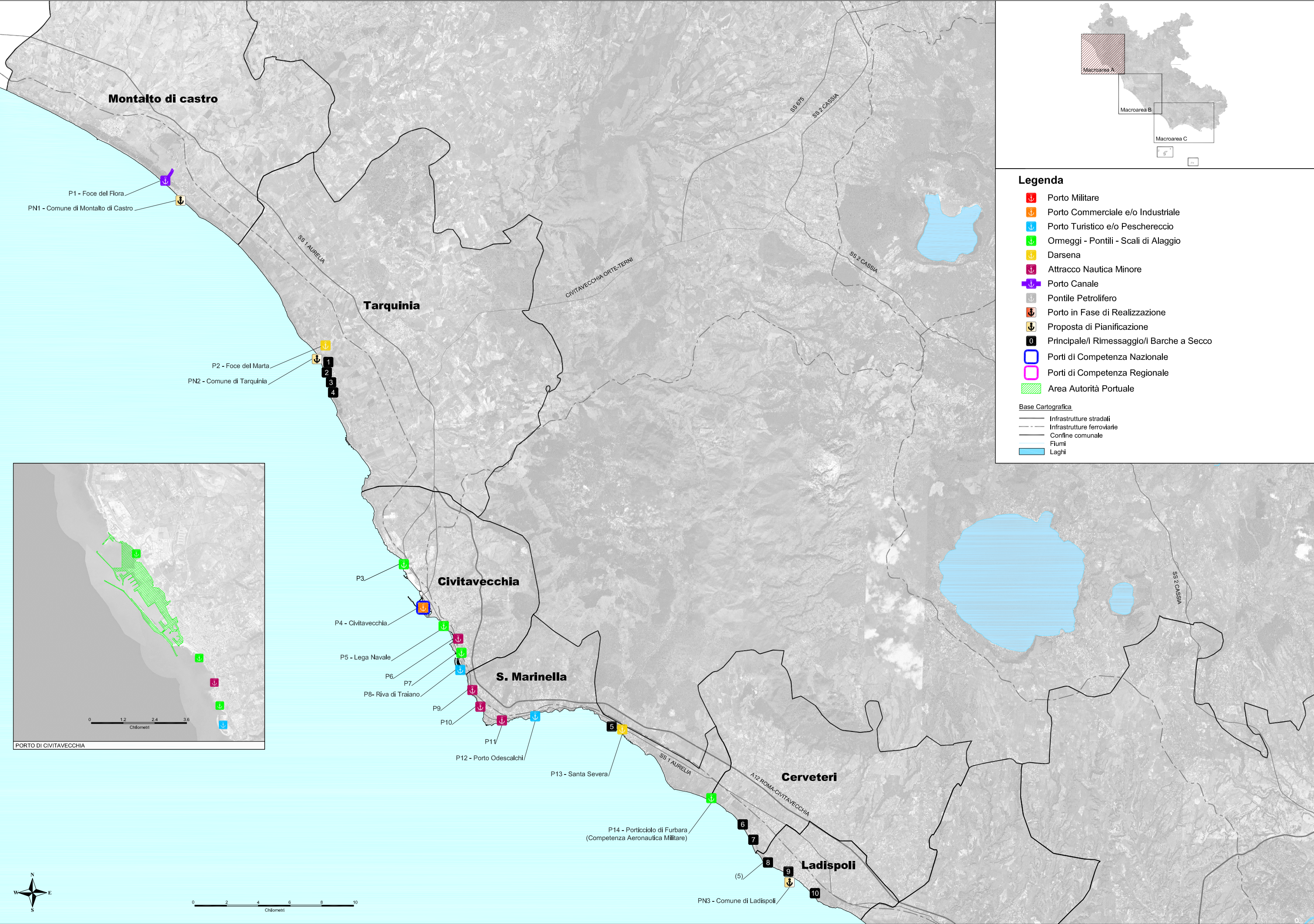


Figura 5.4 Stato attuale e Nuove proposte dei Porti Laziali. Macroarea A - Da Montalto di Castro a Ladispoli

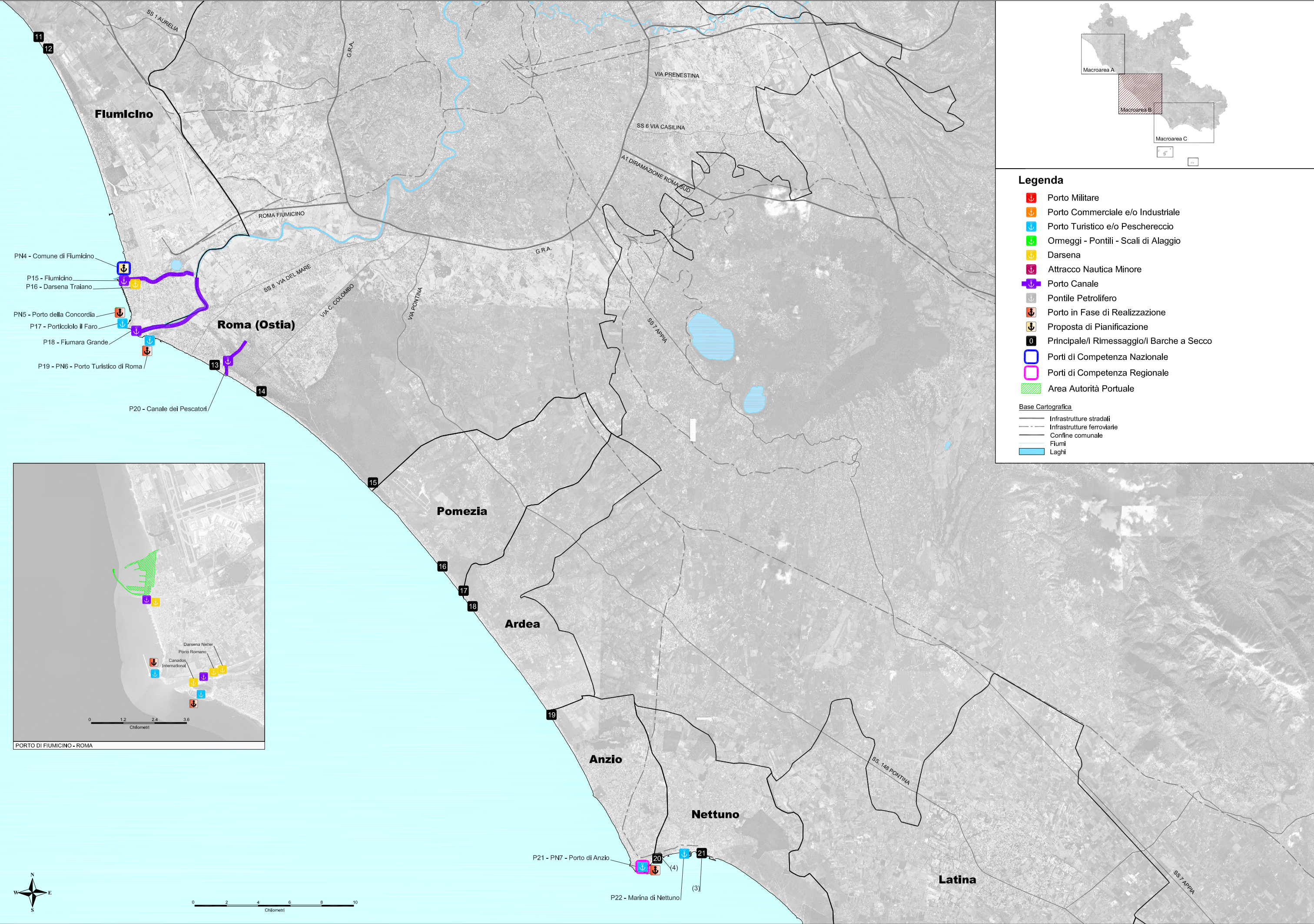


Figura 5.5 Stato attuale e Nuove proposte dei Porti Laziali. Macroarea B - Da Fiumicino ad Anzio-Nettuno

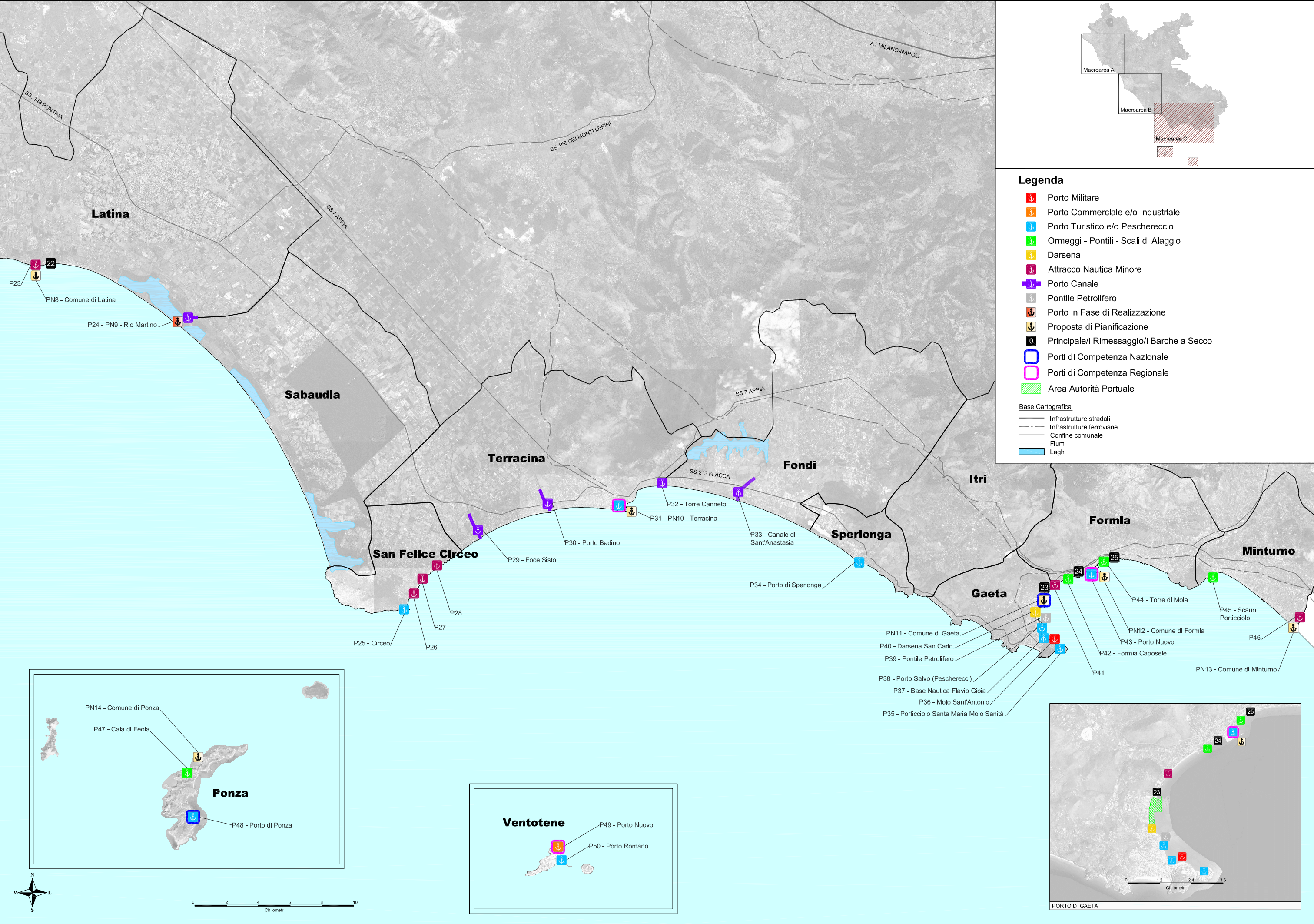


Figura 5.6 Stato attuale e Nuove proposte dei Porti Laziali. Macroarea C - Da Latina a Minturno ed Isole



Figura 5-7 Darsene ricavate lungo la falcata sabbiosa compresa tra il Circeo e Terracina.

Fonte: Google Earth

Per quanto riguarda i rimessaggi a secco, sempre a titolo di esempio, si riporta in Figura 5-8 una struttura localizzata a Ladispoli, in una zona il cui litorale in erosione è stato interamente protetto con difese parallele debolmente emerse, accoppiate a pennelli disposti in modo irrazionale. L'immagine mostra l'evidente stato di degrado del litorale e allo stesso tempo evidenzia la "fame" di posti barca che hanno portato gli operatori locali ad arrangiarsi con depositi a secco che sicuramente non contribuiscono a migliorare l'aspetto paesaggistico del litorale.



Figura 5-8 Rimessaggio a secco localizzato nel Comune di Ladispoli.

Fonte: Google Earth

5.2 Quadro dello stato delle infrastrutture portuali e loro sviluppo dal Piano del 1998

Nel Piano di Coordinamento dei Porti del Lazio (1998) un capitolo era dedicato alla descrizione, dettagliata, dello stato della portualità lungo l'intera costa di pertinenza regionale, con riferimento alle opere esistenti, a quelle in corso di esecuzione e a quelle programmate, sia che si trattasse di porti commerciali che turistici e/o pescherecci.

Per le opere programmate fu dato peso unicamente a quelle che avevano già ricevuto un consenso da parte delle Amministrazioni Comunali interessate. Analoga "fotografia" della situazione all'inizio del 2015 è stata scattata in questa revisione del Piano, a quasi venti anni di distanza, poiché in effetti la situazione illustrata nel Piano del 1998 era riferita al 1997.

Si può già ora evidenziare che, nonostante ci sia un dibattito controverso a riguardo, la situazione della portualità laziale ha mosso notevoli passi in avanti nel passato ventennio rispetto al periodo precedente al Piano del 1998, con particolare riferimento alla portualità commerciale.

Nello specifico, tale portualità, non va vista in maniera completamente disgiunta da quella turistica, in quanto lo sviluppo dei porti commerciali ha comportato inevitabilmente, stante anche una disponibilità finanziaria superiore a quella delle iniziative private, lo sviluppo della restante portualità, almeno in prossimità dei porti principali.

5.2.1 **Macroarea A**

5.2.1.1 **Montalto di Castro**

Negli anni successivi al 1997, pur non essendo andata in porto nessuna delle iniziative relative alla realizzazione di un porto turistico “interno” alla foce del Fiume Fiora, sono stati effettuati importanti lavori di armatura della foce, secondo un progetto redatto per conto del Comune dal Provveditorato alle Opere Pubbliche del Lazio.

Non sembra che l'esecuzione delle opere di armatura della foce abbiano dato luogo a ripercussioni negative nei litorali adiacenti. Nei cinque anni intercorsi dalla fine dei lavori il litorale è avanzato nella parte a Sud della foce, con un valore massimo dell'ordine di 30÷40 m. A nord si è avuto un lieve arretramento, con un valore massimo dell'ordine di 10 m, ma il fenomeno si è completamente fermato ad una distanza di circa 800 m dalla foce. Ciò indurrebbe a ritenere preferibile l'eventuale costruzione di un porto esterno alla soluzione prospettata nel precedente Piano, evitando la convivenza con un fiume che è spesso interessato da piene catastrofiche, provocate dalle piogge intensissime che possono interessare i rilievi che costituiscono il bacino imbrifero del Fiora. La futura evoluzione dei litorali adiacenti può essere ben calcolata facendo riferimento a quella verificatasi nel recente passato. In Figura 5-9 è visibile la foce del fiume Fiora.



Figura 5-9 Foce del fiume Fiora – Montalto di Castro

Fonte: Google Earth

5.2.1.2 **Tarquinia**

Nel 1997 si dava notizia di una deliberazione del Consiglio Comunale di Tarquinia che approvava un progetto di porto turistico all'interno della foce del fiume Marta (vedi Figura 5-10) per una capacità ricettiva di 1250 barche e la sistemazione del tratto fociale.

A tutt'oggi non risulta eseguita alcuna opera. Anche per il porto in questione sarebbe preferibile una soluzione completamente esterna, dati i ripetuti danni provocati dalle piene fluviali. Non ci

si può nascondere che questa opzione potrebbe entrare in conflitto con l'intesa utilizzazione balneare della spiaggia e con la presenza di relitti di antiche strutture portuali.



Figura 5-10 Foce del fiume Marta – Tarquinia

Fonte: Google Earth

5.2.1.3 Civitavecchia (Nautica da Diporto)

Come già indicato, nel PRP 2004 è previsto che l'antico porto di Centumcellae venga completamente separato dal porto commerciale e destinato unicamente alla nautica da diporto. In previsione della futura destinazione già al giorno d'oggi sono stati installati numerosi pontili alcuni dei quali destinati esclusivamente a superyachts.

Il rispetto del PRP impone peraltro lo spostamento nella nuova darsena di servizio in corso di costruzione della flotta peschereccia, che da tempo immemorabile occupa l'intero lato orientale della Darsena Romana, avendo fra l'altro a disposizione una serie di ambienti (realizzati a cura dell'Autorità Portuale) per il deposito di reti ed attrezzi. È auspicabile che l'operazione si svolga senza difficoltà.

Resta in piedi lo spinoso problema della sistemazione delle numerose barche che ancora oggi trovano ricovero nella cosiddetta Buca di Nerone, piccola darsena ben attrezzata collocata fra il porto e la centrale termoelettrica di Torre Valdaliga Nord.

Attualmente le imbarcazioni prima accolte nel porticciolo La Mattonara, completamente riempito con materiali provenienti dai dragaggi portuali, sono ricoverate nel porto storico, nel quale l'Autorità Portuale ha collocato una serie di pontili mobili. Altrettanto potrebbe farsi con la barche ricoverate nella Buca di Nerone, ma l'A.P. è contraria a questa soluzione semplice ed "indolore" (in quanto il porto storico ha comunque un'ampiezza tale da poter accogliere un numero elevatissimo di barche) e preferirebbe ricollocare la flottiglia in un angolo del nuovo porto Grandi Masse, definibile ormai come Porto Contenitori.

La soluzione potrebbe risultare non è ottimale per la convivenza di funzioni portuali con necessità completamente differenti (Figura 6.11).

Si ritiene quindi che sarà inevitabile concentrare tutta la flotta da diporto nel porto storico di Civitavecchia. In effetti tutte le ulteriori soluzioni studiate, o per conto dell'A.P. o per conto del

Comune o per iniziativa di privati, sono state scartate per motivi diversi. Ci si riferisce in particolare alle localizzazioni già citate nel precedente Piano, cioè alla piccola darsena chiamata Scalo Matteuzzi, addossata al versante orientale del rilievo ove sorge il Villaggio Odescalchi, o alle numerose varianti prospettate per un porticciolo nella località La Frasca, ricadente a nord della Centrale di Torre Valdaliga Nord fino al confine con il Comune di Tarquinia.

Non è stata neanche accettata la proposta di trasformare in piccolo bacino portuale l'anfiteatro a mare adiacente alla radice del porto commerciale, realizzato per conto del Comune nell'ambito della valorizzazione del waterfront di Civitavecchia. Rimane forse in piedi, ma dovrà essere sviluppata se il Comune darà il suo assenso, una ipotesi di ampliamento del minuscolo porticciolo ove ha sede la Lega Navale, nell'ambito di una rivisitazione globale della sistemazione del Lungomare di Civitavecchia, la cui attuazione parziale per opera del Comune ha già riscosso molto successo.



Figura 5-11 Porto turistico di Civitavecchia

Fonte: Google Earth

5.2.1.4 Riva di Traiano

Il porto di Riva di Traiano (in Figura 5-12) ha confermato, negli anni trascorsi, la validità della scelta a suo tempo compiuta per realizzarlo. È divenuto infatti un porto di riferimento per gli appassionati, romani e non, della nautica da diporto, con particolare predilezione da parte dei possessori di imbarcazioni a vela, favoriti dalla costante ventilazione presente nella località.

Permangono le difficoltà di accesso al porto in condizioni meteo-marine avverse e l'ingresso di onde provenienti dal settore di traversia secondario. Ambedue gli inconvenienti sarebbero facilmente ovviabili con spesa non troppo elevata. Permane inoltre il problema di un collegamento terrestre poco agevole con Civitavecchia, cui il Comune vorrebbe porre rimedio programmando un collegamento ciclopedonale che si sviluppa lungo un percorso adiacente al mare ed in parte alla S.S. Aurelia.

Viceversa è stata avanzata una proposta di ampliamento del porto che non è ben vista da numerosi utenti in quanto si rischierebbe uno snaturamento di una realtà ricettiva che, come numero di imbarcazioni, forse costituisce un limite superiore accettabile per un singolo porto turistico.

Una modesta parte della flotta che rientra nella cosiddetta nautica minore trova rifugio nel ridosso creato da difese parallele alla costa.

La soluzione delle problematiche create da questi approdi può essere trovata solo nell'ambito di una completa rivisitazione del Piano di Utilizzazione degli Arenili.



Figura 5-12 Riva di Traiano – Civitavecchia

Fonte: Google Earth

5.2.2 **Macroarea B**

5.2.2.1 **Santa Marinella**

Nel precedente Piano si accennava al fatto che un progetto di ampliamento del porticciolo di Santa Marinella, avanzato (vedi Figura 5-13) da una Società privata, aveva ricevuto tutte le necessarie autorizzazioni per eseguire le opere previste.

A tutt'oggi nessuna nuova opera è stata eseguita e non risulta che siano in vista o un aggiornamento dell'iniziativa o una diversa iniziativa.



Figura 5-13 Porto Odescalchi – Santa Marinella

Fonte: Google Earth

5.2.2.2 Tratto di costa tra Santa Marinella e Palo Laziale

La situazione della costa è alquanto mutata dall'epoca della redazione del precedente piano.

In particolare si segnala che fra i porti e/o approdi esistenti, oltre a quelli già segnalati, figura un porticciolo, creato in corrispondenza della foce di un piccolo torrente, nel tratto di costa prospiciente la stazione ferroviaria di Furbara, poco ad Ovest della prominenza di Macchia Tonda. L'accesso a tale porticciolo, la cui esistenza si rileva non dalle solite guide nautiche (ad esempio Pagine Azzurre) ma dall'esame delle foto satellitari, è consentita solo ai militari. Comunque è da notare che le opere foranee, che sporgono di circa 100 m rispetto alla linea di costa, non hanno ingenerato ripercussioni negative rilevanti sui litorali adiacenti. Si osserva solo un modesto avanzamento della linea di battigia a Nord ed una lieve erosione a Sud.

Si può a ragione affermare che nella zona il trasporto solido litoraneo è abbastanza ridotto.

Procedendo verso Ladispoli, si osservano i numerosi interventi di difesa costiera realizzati a cura dell'ARDIS (Agenzia Regionale per la Difesa Del Suolo, che si occupa istituzionalmente della difesa dei litorali). In particolare sono stati efficacemente protetti i ruderi di Torre Flavia, che attualmente, grazie alla costruzione di una lunga scogliera parallela dalla costa, ricadono interamente all'interno di un vasto tombolo. Anche il sistema di difesa della costa nel tratto antistante l'abitato di Ladispoli appare in questo momento tombolizzato, certamente grazie ai versamenti di sabbia operati a cura della Regione Lazio con prelievo del materiale in corrispondenza di fondali a profondità abbastanza elevata (dell'ordine di 40÷50 m). Le cave sono state individuate al largo di Montalto di Castro a seguito di un'apposita campagna effettuata per conto della Regione Lazio ed i materiali coltivati sono stati poi utilizzati in altre località per ripascimento.

Proprio il comportamento della protezione effettuata per Torre Flavia suggerisce che per Ladispoli, importante centro turistico e balneare, ma ormai anche sede abitativa permanente prescelta da molti romani perché a breve distanza dalla Capitale, a cui è collegata anche per via

ferroviaria, potrebbe essere avanzata la proposta di un porto turistico completamente esterno, o, se possibile, con avamposto esterno e porto interno.

5.2.2.3 Polo di Roma

Numerose iniziative, sia nel campo dei porti commerciali che di quelli turistici, sono state intraprese nell'ambito del polo di Roma, che va approssimativamente dalla foce dell'idrovora di Focene all'inizio della Tenuta presidenziale di Castel Porziano. Può dirsi che si tratta dell'arco di costa che ha ricevuto le maggiori attenzioni nel suddetto periodo, sia da parte del pubblico che del privato.

5.2.2.4 Porto turistico di Fiumicino

Per quanto riguarda la portualità turistica, nel periodo intercorso è stato realizzato, ad opera di una Società privata, il porto di cui era stato fatto cenno nel precedente Piano, ubicato in sinistra del Tevere, in immediata prossimità della foce di Fiumara Grande. Il porto, che è in parte circondato dall'abitato della moderna Ostia, ha riscosso un notevole successo. Esso ricade nel Comune di Roma ed è stato quindi denominato Porto di Roma, nome di maggiore attrattiva rispetto a Ostia.

In anni più recenti è stato presentato da una Società privata (Iniziative Portuali) un progetto per la realizzazione di un porto in destra della foce di Fiumara Grande, in una località anch'essa citata nel precedente Piano. Il porto (al quale è stato posto il nome di Porto della Concordia e che ha una capacità ricettiva di oltre 1500 imbarcazioni, anche di grandi dimensioni) ha ottenuto tutte le necessarie approvazioni e nel 2011 ne è stata iniziata la costruzione.

Questa si è interrotta prima che fosse terminata l'opera foranea, per una inchiesta giudiziaria che ora finalmente sembra essere avviata ad una conclusione che consenta la sollecita ripresa dei lavori.

Vi sono state altre iniziative ad opera di privati, ad esempio per un ulteriore porto turistico a ridosso di quello commerciale ed a Nord di esso; questa iniziativa per il momento non ha avuto successo.

È da citare infine che all'interno della foce di Fiumara Grande è stata realizzata per opera di una Società insediata da lungo tempo nell'area golenale, una darsena, denominata Porto Romano, con una capacità ricettiva di 200 barche. Resta inoltre operativo il rimessaggio di piccole barche all'interno del cosiddetto Canale dei Pescatori, probabilmente in assenza di concessioni ufficiali.

In conclusione la zona denominata Polo di Roma è quella che ha assunto il maggiore numero di iniziative nel campo dei porti commerciali e turistici rispetto al resto della Regione Lazio.

Nulla peraltro è stato fatto per "codificare" le modalità di utilizzazione delle sponde del Tevere nei tratti focali. Si tratta viceversa di una questione che dovrebbe essere affrontata con decisione per esigenze di sicurezza e di decoro.

Per il lungo tratto costiero che dal termine del Polo di Roma perviene fino ad Anzio, rimangono valide le considerazioni fatte nel precedente Piano. In particolare si può ribadire che il trasporto solido litoraneo, certamente importante fino al termine della tenuta presidenziale di Castel Porziano, si riduce progressivamente dal termine dell'abitato di Tor San Lorenzo, rendendo possibile l'esecuzione di un intervento portuale, purchè accompagnato da seri studi di morfologia costiera.

5.2.2.5 Anzio

Negli anni intorno al 2000 il Comune di Anzio si è attivato per la redazione di un nuovo PRP, atto a eliminare le manchevolezze del porto esistente e a promuovere un rilancio della città anche dal punto di vista del turismo di elite. Il nuovo Piano comprende anche una zona destinata ad attracco di traghetti e aliscafi ed un ormeggio esterno, abbastanza ridossato almeno nei mesi estivi. Nonostante esso sia stato approvato da tutte le Autorità interessate finora, atteso anche lo stato di grave crisi in cui versa il settore “nautica da diporto”, non è stato possibile avviare i lavori nemmeno in minima parte. (vedi Figura 5-14)



Figura 5-14 Porto di Anzio

Fonte: Google Earth

5.2.2.6 Nettuno

Negli anni intercorsi il Consiglio Direttivo del porto turistico di Nettuno si è attivato per realizzare le modifiche del porto di cui era stato fatto cenno nel precedente Piano, nel quale si prevedeva essenzialmente una collocazione dell'imboccatura in fondali più profondi e l'inserimento di una darsena per pescherecci. Nel progetto presentato approvato ed eseguito si è previsto anche un incremento della ricettività, il che ha permesso di ricavare una cifra che ha consentito la costruzione delle opere e un aumento del periodo di concessione.

Nel corso della costruzione, quasi al termine di questa, sono insorte difficoltà di carattere giudiziario che hanno comportato la completa sospensione di una parte dei lavori. Attualmente i problemi sembrano superati ma i lavori di completamento non sono neppure iniziati. Ciò non toglie che attualmente il porto di Nettuno, insieme a quello di Roma e di Civitavecchia (Riva di Traiano) costituisca una importante realtà, nota e ben considerata nella nostra nazione e all'estero.

Per quanto riguarda la nautica minore, nessuna iniziativa è stata finora intrapresa per risolvere il problema all'interno del comprensorio Anzio-Nettuno. In Figura 5-15 è possibile osservare lo stato del porto di Nettuno.



Figura 5-15 Porto di Nettuno

Fonte: Google Earth

5.2.3 **Macroarea C**

Si tratta, come già evidenziato nel precedente Piano, di un tratto di costa “prezioso” per più motivi, nel quale ogni tipo di intervento va ben ponderato. Peraltro il tratto che può definirsi più “intoccabile” è quello che ricade all'interno del parco nazionale del Circeo, istituito nel lontano 1934 e gelosamente difeso dall'Ente preposto.

Il tratto che va da Nettuno a Foce Verde ricade all'interno di un'area demaniale riservata al Ministero della Difesa (più esattamente all'Ufficio Tecnico Territoriale Armamenti), nella quale è difficile ipotizzare qualsiasi intervento, anche per la presenza delle antiche vestigia del porto romano di Torre Astura e della torre ivi costruita dai Frangipane a difesa dai Saraceni.

Esattamente in corrispondenza della prominenza di Foce Verde, circa 3,3 Km a Est di Torre Astura, sorgeva fino al 2012 un'opera di captazione dell'acqua di mare a servizio della centrale termoelettrica di Borgo Sabotino dell'Enel, costituita da una scogliera sommersa, con quota di sommità pari a circa -1,50 m s.m.m., sormontata da un pontile su pali di collegamento con l'opera di presa (ancora esistente) del circuito di raffreddamento della centrale, dismessa già da alcuni anni. Immediatamente a Sud del pontile, attualmente demolito ad opera della Soc. Sogein, che si occupa della dismissione progressiva della centrale, è ubicata la foce del Mascarello, noto anche come Canale Mussolini, che costituisce il cosiddetto canale delle “acque medie” della parte occidentale della pianura pontina, nota come Bonificazione Pontina. Nella foce confluivano anche le acque di scarico della centrale, attualmente di portata molto limitata, in quanto necessaria solo per gli ultimi interventi di manutenzione. La foce stessa è stata

recentemente armata con due moli che determinano una sorta di avamposto a moli convergenti, secondo una tipologia analoga a quella successivamente descritta per Rio Martino.

A Est di tale foce si sviluppa un tratto di litorale fortemente antropizzato e intensamente sfruttato ai fini balneari (Lido di Latina), lungo il quale negli anni intorno al 1980, è stato sperimentato con scarso successo un intervento di difesa definito del tipo “morbido”, consistente in un puro ripascimento con materiale roccioso di cava di piccole dimensioni (pietrisco). Dopo il 2000 è stato attuato, per un tratto di circa 1,3 Km di lunghezza, un nuovo intervento di difesa del tipo “a celle”, comprendente cioè una barriera longitudinale sommersa, una serie di pennelli perpendicolari alla linea di riva parzialmente sommersi e un riempimento con sabbia di apporto delle zone comprese fra le parti emergenti dei pennelli. L’esito dell’intervento è stato senza dubbio favorevole nel tratto direttamente difeso, ma l’erosione è stata esportata a Sud, cioè nell’arco di costa lungo circa 3,1 Km che perviene fino alla foce armata di Capo Portiere, la quale costituisce uno dei punti fissi, insieme ad alcune foci armate di altri canali di bonifica, dell’intero arco costiero che va da Foce Verde al Circeo. In particolare Capo Portiere costituisce il confine settentrionale del tratto di costa compreso nel parco nazionale del Circeo. È stato deciso recentemente di proseguire per un breve tratto la difesa a celle prospiciente l’abitato di Lido di Latina e di passare poi a un intervento di semplici pennelli trasversali di lunghezza progressivamente decrescente fino a Capo Portiere.

La realizzazione del sistema di difesa descritto e l’analisi delle ripercussioni da esso indotte sulla costa ha indotto il Comune di Latina a prendere in esame la possibilità di dotare la provincia di un complesso portuale importante, con finalità non solo di rifugio per la nautica da diporto, ma anche di punto di attracco per un traghetto di collegamento con le isole pontine e di accoglimento della maggior parte delle diverse attività cantieristiche connesse con la nautica e diffuse nel territorio. È stato quindi commissionato e presentato un progetto che prevede di riunire in un’unica località, incentrata sulla prominenza di Capo Verde, ben quattro bacini portuali separati e con diverse destinazioni d’uso. Procedendo da oriente verso occidente si osservano:

- un primo bacino, subito a Est della radice del pontile, destinato alle attività cantieristiche ed espositive;

- un secondo bacino, sviluppato sui due lati del pontile e interessato dai maggiori fondali, destinato ad accogliere imbarcazioni rientranti nella categoria della “nautica maggiore” nonché un attracco per traghetti o aliscafi di collegamento con le isole pontine;

- un terzo bacino, di estensione limitata, destinato ad accogliere imbarcazioni rientranti nella categoria della “nautica minore”, collocato fra la radice dell’ex pontile e il braccio di armatura occidentale dell’armatura della foce del Canale Mascarello:

- un quarto bacino, destinato ad accogliere imbarcazioni rientranti nel normale range delle imbarcazioni da diporto, ubicato immediatamente a fianco dell’armatura focale del Mascarello e collegato con un articolato bacino interno, che si insinua fino all’interno del centro abitato di Borgo Sabotino.

Il complesso portuale sopra descritto, benché accompagnato da una serie estesa di studi meteo-marini e morfologici, ha ricevuto critiche da parte di alcuni degli organi deputati all’approvazione soprattutto perché apparso un po’ “faraonico”. Il Comune peraltro, pur nella

convinzione della validità del progetto in una visione di sviluppo razionale delle attività nautiche e di valorizzazione del villaggio costiero di Borgo Sabotino, si è dichiarato disponibile per una rivisitazione del progetto, che potrebbe riguardare unicamente gli ultimi due bacini. In tale caso peraltro la configurazione andrebbe modificata in quanto le imboccature erano state collocate in posizioni protette dal primo bacino, che verrebbe escluso qualora venisse accolto il ridimensionamento di cui sopra.

Rimanendo nell'ambito della provincia di Latina è da segnalare che, nel tratto definito "intoccabile" all'inizio del presente capitolo, ricade la foce armata di Rio Martino, realizzata all'epoca della bonifica pontina e utilizzata da subito per il ricovero di una piccola flottiglia di pesca, attività alla quale si dedicano alcuni abitanti della non lontana frazione di Borgo Grappa. La banchina alla quale si ormeggiano le imbarcazioni è lunga all'incirca 150 m e presenta un fondale al piede dell'ordine di 1,50 m.

Dopo il secondo conflitto mondiale, più in particolare dopo gli anni '70 del secolo scorso, ha iniziato a svilupparsi nella nostra nazione la passione per la nautica da diporto, soprattutto per quella accessibile a numerose borse, comprendente ad esempio i gommoni che allora facevano le loro prime apparizioni. Il porto-canale di Rio Martino costituiva per questo genere di utenza un approdo molto ambito, anche se privo di molte strutture essenziali e gestito abusivamente in un modo non degno di una nazione civile. L'approdo era peraltro ottimamente protetto dal moto ondoso, anche se caratterizzato da un ingresso infelice, largo appena 15 m, fiancheggiato per circa 130 m da due dighe parallele, e con un fondale tale da costringere al frangimento anche onde di modesta altezza. Nel periodo di massimo sviluppo, fra il 1985 e il 2000, la capacità ricettiva del porto-canale raggiungeva le 700 imbarcazioni, fra le quali alcune di lunghezza superiore a 10 m. Sorprendentemente erano presenti anche alcuni piccoli cabinati a vela caratterizzati da una ridotta immersione.

L'Ente Parco non ha mai visto di buon occhio l'occupazione dello specchio acqueo ricadente all'interno del territorio di propria competenza e ha più volte denunciato lo stato di abusivismo delle utilizzazioni in atto. Si è invece sempre dichiarato disponibile per acconsentire il transito del canale a imbarcazioni dirette verso una darsena interna, purché situata fuori dei confini del Parco stesso. La Magistratura, allertata da numerose denunce e preoccupata per il fatto che nelle fasi di accesso al porto si erano verificati incidenti gravi, anche mortali, ha infine sequestrato l'intera area imponendo al legittimo proprietario di formalizzarne la destinazione coerentemente con la legislazione vigente, mettendo "in sicurezza" l'imboccatura portuale.

Il legittimo proprietario, cioè i due Comuni confinanti di Latina e Sabaudia, hanno concordemente demandato alla provincia di Latina la soluzione della complessa vicenda, nella quale per alcuni aspetti era implicata anche la Capitaneria di Porto di Anzio (successivamente di Terracina). La provincia commissionò la progettazione delle opere necessarie per adeguare il porto-canale alle moderne esigenze e il progetto stesso fu approvato dagli Enti competenti. Negli anni fra il 2012 e il 2014 è stata modificata l'imboccatura portuale allargandola e facendo in modo che da essa si accedesse a un vasto avamposto di forma circolare, in modo di ridurre sensibilmente il rischio di incidenti gravi nel caso di accesso in condizioni sfavorevoli. È stato inoltre sistemata razionalmente la rimanente parete del canale fino all'ingresso nella parte da destinare all'ormeggio delle imbarcazioni. La sistemazione della rimanente parte attraccabile del canale, che perviene a una soglia munita di paratoie, è stata rimandata ad una fase successiva, già finanziata, che dovrebbe avere inizio nel 2015. Resta peraltro ancora irrisolto il problema della futura modalità di utilizzazione del canale risistemato.

A tale proposito il Comune di Latina ha accolto la proposta della provincia di realizzare una darsena interna, prossima a Borgo Monte Grappa, collegata con il canale di Rio Martino, rispettando quindi in pieno gli auspici dell'Ente Parco. Nel canale stesso, che in futuro sarà attraccabile e navigabile per tutta la sua larghezza, si potrà consentire l'ormeggio lungo una sola sponda, secondo l'Ente Parco di preferenza la sponda lato Latina. Saranno ovviamente da definire le modalità di gestione del porto interno e degli ormeggi che continueranno a essere disponibili lungo le sponde del canale, o lungo un'unica sponda qualora si decidesse di accettare i Desiderata dell'Ente Parco.

5.2.3.1 San Felice Circeo

Nel periodo trascorso dall'ultimo Piano una Società privata ha presentato un progetto di ampliamento del porto esistente e di razionalizzazione della parte occupata da Cooperative locali installate da tempo nell'area ma le cui modalità di gestione sono sicuramente irrazionali, anche se fruttuose dal punto di vista economico. La nuova soluzione presentata mirava anche a risolvere il perdurante problema dell'interrimento dell'imboccatura.

Nonostante il parere favorevole del Comune di San Felice Circeo e il tentativo di risolvere il problema dei parcheggi con il reperimento di un'area esterna al porto, l'iniziativa non ha avuto esito favorevole.

Non si può in questa sede non ribadire quale importanza rivesta per la Regione la presenza di un porto turistico di sufficiente ampiezza e modernamente attrezzato nella località dove ha sede il porto esistente, la cui posizione strategica rispetto alle mete nautiche di maggior pregio della Regione Lazio, ovvero l'arcipelago Pontino e il promontorio del Circeo, è attestata dal numero di scali abusivi nati nel tratto di costa immediatamente a Est del promontorio, di cui si è fornita notizia in altra parte del presente volume. In Figura 5-1 è possibile osservare il porto di San Felice Circeo.



Figura 5-1 Porto San Felice Circeo

Fonte: Google Earth

5.2.3.2 Foce Sisto

La situazione nel porto canale di Foce Sisto è rimasta immutata nel corso degli anni, con una serie di concessionari, che definire regolari è un eufemismo, ma che sono determinatissimi nel difendere ragioni che evidentemente ritengono sostenute dal volere divino.

Oltre ad auspicare un possibile ordine in una situazione ormai sclerotizzata (ma è bene ricordare che a Rio Martino, che versava in condizioni analoghe, si è riusciti a fare rispettare la legalità), sembra indispensabile che un futuro e più idoneo concessionario, preferibilmente unico, si assuma l'impegno di migliorare le condizioni di accesso al porto, ispirandosi se del caso all'esempio di Rio Martino. A titolo di notizia può ricordarsi che alcuni anni fa il Comune di Terracina ha commissionato a uno studio professionale il progetto di massima dei tre porti comunali, comprendenti, oltre a Foce Sisto (vedi Figura 5-2), Porto Badino e Terracina stessa, approvandone le configurazioni in sede di conferenza di servizi. Anche questa iniziativa, come tante altre, è caduta nel dimenticatoio quando è sopraggiunta la grave crisi della nautica da diporto.

Si fa comunque presente che l'intero arco di costa fra il Circeo e Terracina è stato oggetto negli ultimi anni di un intervento di difesa eseguito con versamento di una miscela di sabbia e di ghiaia di apporto, prelevata in elevati fondali davanti al litorale laziale, in località individuate come favorevoli dalla stessa Regione. Il materiale stesso è contenuto fra pennelli trasversali, parzialmente sommersi, con estremità conformate a Y. Il comportamento di quest'opera di difesa può fornire preziose indicazioni per qualunque studio di dinamica costiera nell'arco di litorale indicato.



Figura 5-2 Foce del fiume Sisto
Fonte: Google Earth

5.2.3.3 Porto Badino

Poco o nulla è cambiato, anche in questa località (vedi Figura 5-3), rispetto alla data di stesura del precedente Piano. Eppure il canale di Porto Badino, nel quale sfociano numerosi importanti canali della Bonifica Pontina (parte occidentale o di Piscinara), potrebbe rappresentare un ottimo rifugio per numerose imbarcazioni di lunghezza non superiore a 12÷15 m, a patto di razionalizzare i criteri gestionali e di rendere sicura l'imboccatura, con provvedimenti del tipo accennato per Foce Sisto.



Figura 5-3 Porto Badino
Fonte: Google Earth

5.2.3.4 Terracina

Anche a Terracina (vedi Figura 5-4) non è stata avviata alcuna seria iniziativa e la situazione del porto è ferma all'epoca del papa Gregorio XVI. Non c'è dubbio che sia opportuno intervenire per porre rimedio a una situazione che non concorre certamente a uno sviluppo turistico qualificato della città.



Figura 5-4 Porto di Terracina

Fonte: Google Earth

5.2.3.5 Tratto tra Terracina e Gaeta

In questo tratto, nel periodo intercorso dall'ultimo Piano, è stata solo incrementata, ma non di molto, la capacità ricettiva del piccolo porticciolo di Sperlonga, migliorandone contemporaneamente anche le modalità di gestione. Nessuna iniziativa seria è stata avanzata dal Comune di Fondi, nel cui territorio ricadono le foci dei due emissari del lago omonimo. Ambedue le foci presentano comunque seri problemi sia di accesso che di praticabilità delle vie d'acqua, difficilmente risolvibili a meno di interventi drastici di fattibilità incerta. Fra l'altro, a differenza di altre foci di cui in questo documento si propugna l'utilizzazione, nel caso dei due canali predetti la presenza, a poca distanza dalla costa, di una strada statale di grande comunicazione, con ponti ad intradosso ridotto rispetto al livello idrico, rende complesso il transito di barche a motore e impossibile quello di barche a vela. A questo si aggiunga l'intensa edificazione, con edifici che si pongono esattamente al confine dei canali, precludendo di fatto ogni possibile razionalizzazione del tracciato od allargamento della sezione.

È del tutto evidente che qualunque iniziativa nel campo della nautica da diporto, in una zona che pur presenterebbe notevoli prospettive di sviluppo, nel caso specifico cozza contro una realtà che per il momento non dischiude alcuna prospettiva. È comunque auspicabile la regolarizzazione delle iniziative che, nonostante le difficoltà evidenziate, si sono impossessate di alcuni tratti di sponda dei canali.

Per completezza può accennarsi al fatto che sono state studiate possibilità di utilizzazione di una parte del Lago Lungo, presso Sperlonga, ove teoricamente era possibile l'accesso sia da mare che da terra, ma si è riscontrato che tale utilizzazione cozza contro vincoli severi di natura ambientale.

5.2.3.6 Porto di Gaeta turistico

Dal punto di vista della portualità turistica, all'interno del golfo di Gaeta, di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, sono previsti in particolare cinque interventi privati (il cui schema è visibile in Figura 5-20): il Porticciolo Santa Maria Molo Sanità, la Base Nautica Flavio Gioia, il Porto turistico Calegna Marina di Gaeta, il Centro Servizi Nautici e l'Approdo Cascea srl e Arcella srl.

In particolare è stata migliorata e razionalizzata la gestione del porticciolo interno in località Calegna, destinato essenzialmente alla nautica minore. È stato alquanto ampliato il porto Flavio Gioia, che rimane tuttora un punto di riferimento per la nautica italiana ed internazionale, nonostante le sue limitate capacità di accoglienza nel periodo estivo. Alcuni miglioramenti sono stati anche introdotti nella parte terminale del promontorio, in corrispondenza del porticciolo di Santa Maria, una zona del quale è riservata ai mezzi nautici della Guardi di Finanza.

Negli anni intercorsi vi è stata un'iniziativa privata per realizzare un porto turistico moderno ed efficiente nella zona compresa fra il pontile petrolifero e l'inizio del porto commerciale. Il progetto mirava a incrementare la ricettività nautica della zona, tuttora insufficiente nonostante la crisi del settore; in sede comunale l'iniziativa veniva vista come un incentivo alla razionale sistemazione di un arco di costa che vede sovrapporsi in modo disordinato e spesso criticabile dal punto di vista ambientale scivoli di alaggio e varo, cantieri navali di maggiore o minore importanza, edifici adibiti ad attività di allevamento ittico o di mitilicoltura. Non si ha peraltro alcuna notizia di successo di tali iniziative. In Figura 5-21 è possibile osservare il porto turistico di Gaeta.



Figura 5-21 Porto Santa Maria – Gaeta

Fonte: Google Earth

5.2.3.7 Formia

Nel territorio del Comune di Formia le iniziative intraprese dopo l'ultimo Piano hanno riguardato essenzialmente il nuovo porto turistico da realizzare in prossimità del porto esistente e non all'interno di esso, come da più parti proposto, a causa della presenza di innumerevoli reperti di epoca romana presenti anche a bassa profondità. Si può peraltro rilevare che la presenza dei reperti non ha precluso la proliferazione di alcuni pontili galleggianti che consentono l'ormeggio di numerose imbarcazioni. Si è inoltre definitivamente abbandonata la

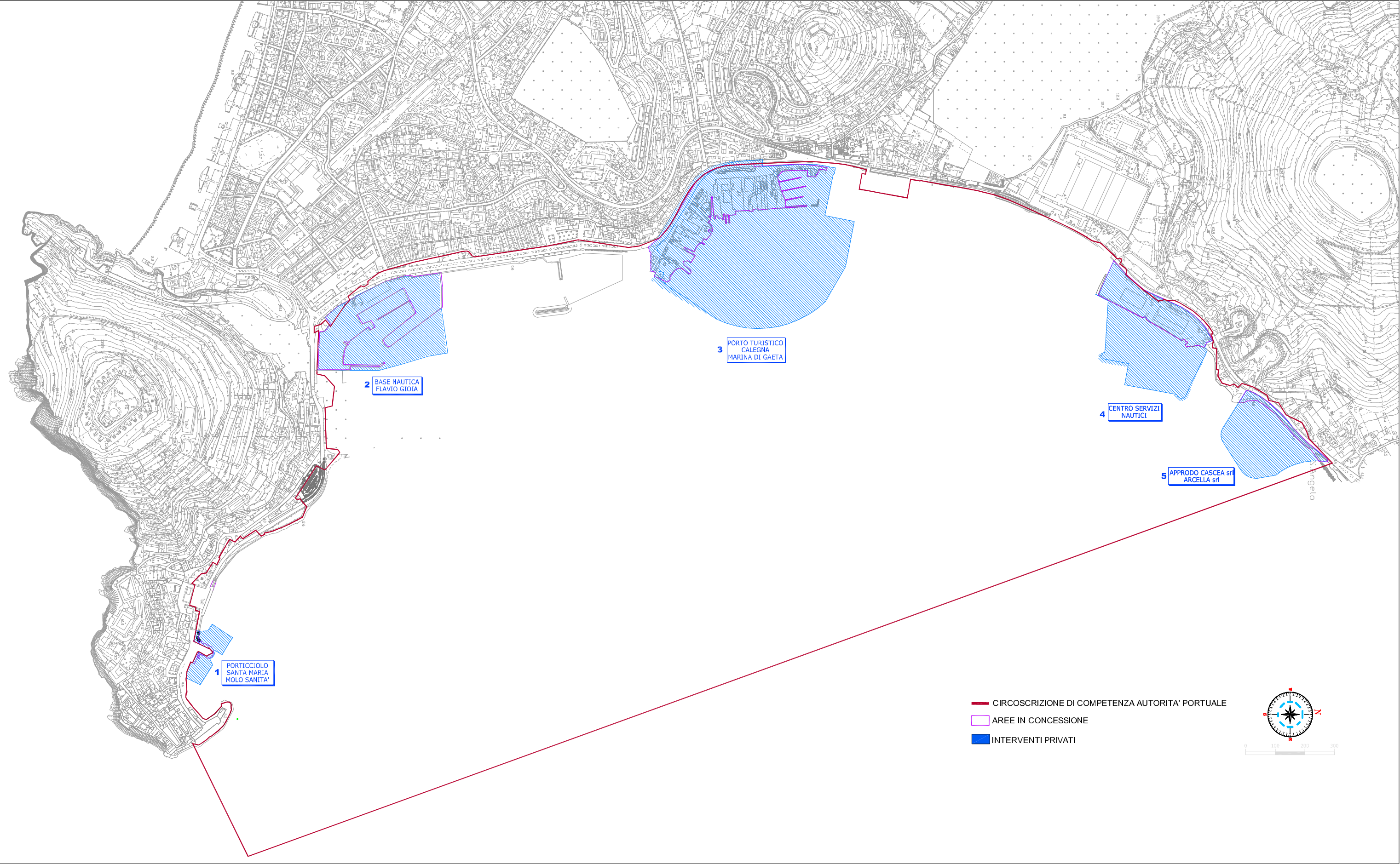


Figura 5-20 Golfo di Gaeta - Area di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

destinazione del grande terrapieno di forma trapezia a traffici commerciali. Pertanto lungo la banchina che delimita il terrapieno lato porto vengono ormeggiati alcuni megayachts. Nella parte del porto lontana dai reperti esiste da tempo un terminale per traghetti di collegamento con le isole pontine il cui spostamento appare improponibile.

Dopo anni di discussioni anche vivaci l'Amministrazione Comunale ha infine accettato la proposta progettuale di una Società che prevede la realizzazione di una nuova lunga diga foranea ubicata a Sud della scogliera di delimitazione del terrapieno di forma pseudo triangolare realizzato una ventina di anni fa in corrispondenza del molo di sottoflutto del porto. Il nuovo porto turistico, di costo alquanto elevato a causa della profondità in cui ricade la diga e dei terreni di imposta di scadenti caratteristiche meccaniche, dovrebbe avere una capacità ricettiva di oltre mille barche di cui molte di dimensioni elevate. In linea di massima appare criticabile la decisione di lasciare la stessa imboccatura per i due porti che si vengono a creare.

Un'altra iniziativa intrapresa dal Comune di Formia riguarda la sistemazione del porticciolo per piccoli pescherecci esistente al piede del centro cittadino, collegato con il porto per mezzo di un breve canale sovrappassato dalla strada statale litoranea.

Infine si è in qualche modo approfittato della presenza di una lunga opera di difesa parallela a riva e realizzata certamente per scopi diversi da quelli portuali per ampliare la ricettività del porticciolo Torre di Mola, a Est del porto principale, in attesa di una sanatoria che consenta di ufficializzare la situazione. In Figura 5-2 è possibile vedere la situazione attuale del porto di Formia.



Figura 5-22 Porto di Formia

Fonte: Google Earth

5.2.3.8 Scauri e Minturno

A Scauri (vedi Figura 5-23) si è approfittato di un'opera costruita a difesa della spiaggia per aumentare la capacità ricettiva del porticciolo esistente, con una collocazione delle barche a ridosso dell'opera di cui sopra. Rimane peraltro in atto l'utilizzazione balneare del tratto di spiaggia posto fra i due porti. Sarebbe necessario che il Comune si assumesse la responsabilità di decidere se i due tipi di utilizzazione possano convivere o no. Nel caso negativo potrebbe essere presa in considerazione la possibilità di realizzare un unico grande porto. Nel caso

positivo sarebbe opportuno escludere la possibilità di ormeggio ad un'opera non inserita all'interno di un porto.



Figura 5-23 Porto di Scauri

Fonte: Google Earth

A Minturno (vedi Figura 5-24) il Comune propugna l'utilizzazione di un terreno a fianco del Garigliano sulla sponda sinistra fluviale, per realizzare una darsena collegata al mare attraverso la foce del Garigliano stesso. Date la difficoltà di assicurare l'officiosità della foce si suggerisce di realizzare una darsena collegata con il mare attraverso un'opera indipendente dal corso del fiume.



Figura 5-24 Foce del Garigliano – Minturno

Fonte: Google Earth

5.2.3.9 Ponza

Il Provveditorato alle opere pubbliche per il Lazio, Abruzzo e Sardegna (dal 20 limitato alle sole regioni Lazio e Abruzzo) si è a lungo prodigato negli anni fra il 2000 e il 2010 per risolvere l'annosa vicenda del PPR di Ponza, che non è mai giunta a conclusione per l'opposizione, a volte ottusa, di Associazioni locali o talora della stessa Amministrazione, pronta a rimangiarsi accordi faticosamente raggiunti. In particolare il Provveditorato, oltre ad avere redatto un PRP condiviso, ha predisposto un progetto definitivo della maggior parte delle nuove opere previste,

giungendo perfino a commissionare a un noto laboratorio idraulico apposite prove su modello in scala ridotta per verificare il comportamento di una nuova opera foranea situata davanti all'opera esistente. La situazione purtroppo si è bloccata per i motivi elencati e per ora non si è riusciti a sanare la situazione di affollamento e talora di pericolo che si viene a creare nella principale baia dell'isola nel periodo estivo.

Nella stessa isola è stata avanzata una proposta di utilizzazione ai fini nautici dell'insenatura, posta all'interno del piccolo golfo denominato Cala dell'Acqua, destinata in passato all'ormeggio di una nave che effettuava il trasporto della bentonite coltivata nell'isola, in una cava situata nei terreni sovrastanti l'approdo. La realizzazione del porto dovrebbe comprendere anche la sistemazione della vecchia cava, comprendente una modesta cubatura di nuovi edifici, molto richiesti dai numerosi innamorati della splendida isola. La località si trova in pratica sul versante opposto rispetto al centro principale dell'isola, in prossimità dell'abitato di Le Forna, che nel periodo invernale è forse quello che accoglie la maggior parte della popolazione stanziale. Un piccolo porto turistico ivi collocato potrebbe sicuramente accogliere molte barche nel periodo estivo, ma non è esclusa anche una frequentazione invernale, ad esempio da parte dei possessori delle nuove case. In Figura 5-25 è visibile il porto di Ponza.



Figura 5-25 Porto di Ponza

Fonte: Google Earth

5.2.3.10 Ventotene

Nel periodo intercorso nessuna opera marittima importante è stata aggiunta alla diga di protezione della Cala Rossano, nella quale si ormeggiano i traghetti di collegamento con il continente. Come già osservato nel precedente Piano l'ingresso al porto è largamente esposto alle mareggiate provenienti dal primo settore, particolarmente frequenti e violente nel periodo invernale, nonostante che il fetch corrispondente non sia troppo elevato. A Ventotene il vento di grecale prende il nome di Garigliano, poiché è nella valle omonima che il vento si incanala e prende forza. Peraltro le onde provenienti da grecale dissipano la propria energia nell'avamporto creato fra la diga foranea, un pennello a scogliera radicato all'isola e prospiciente la testata e la costa. Ciò non avviene per le onde provenienti da un ristretto settore intorno a settentrione. Per tale motivo nel precedente Piano era stato suggerito di porre un'ulteriore opera a scogliera, anche se poco emergente rispetto al livello medio marino, parallela alla precedente e radicata in corrispondenza dell'estremità del capo roccioso. La stessa raccomandazione rimane valida anche in questa sede, con l'ulteriore precisazione di usare per ragioni di inserimento ambientale esclusivamente massi naturali di natura vulcanica, reperibili

sia nel Lazio che nella Campania, a differenza di quanto fatto nell'esecuzione della scogliera anti-risacca posta nell'ingresso a ridosso dell'isola. In Figura 5-26 è visibile il porto di Ventotene.



Figura 5-26 Porto di Ventotene

Fonte: Google Earth

5.3 L'offerta di posti barca

Allo stato attuale, facendo riferimento ai dati riportati nelle Schede dei Porti delle Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio (2012), l'offerta per la nautica da diporto ammonta a 8.679 posti barca, di cui:

- 1.714 relativi alle strutture localizzate nella Macroarea A (Tabella 5.6);
- 3.090 relativi alle strutture localizzate nella Macroarea B (Tabella 5.7);
- 3.875 per quanto riguarda le strutture in Macroarea C (Tabella 5.8).

L'offerta regionale dovrebbe salire a 12.290, includendo i posti barca delle infrastrutture in fase di realizzazione, come riportato nella seguente Tabella 5.5.

Tabella 5.5 Infrastrutture portuali in fase di realizzazione e relativi posti barca

Codice sito	Nome porto/approdo	Comune	Classifica porto/approdo	Nuovi posti barca offerti
PN4	Porto della Concordia (ampliamento)	Fiumicino	Porto Turistico e/o Peschereccio	1725
PN5	Porto Turistico di Roma (ampliamento)	Roma	Porto Turistico e/o Peschereccio	630
PN6	Porto di Anzio (rifacimento e ampliamento)	Anzio	Porto Turistico e/o Peschereccio	856
PN8	Rio Martino (turistico-pescherecci) (ampliamento)	Latina	Porto canale	400
TOTALE POSTI BARCA INFRASTRUTTURE IN FASE DI REALIZZAZIONE				3611

Si noti che, come già sottolineato, i dati forniti dalle Linee Guida si riferiscono solamente a 35 dei 75 siti ove sono presenti infrastrutture dedicate alla nautica da diporto, individuati nel presente elaborato. Inoltre, allo stato attuale non sono disponibili i dati relativi ai posti barca riservati alla flotta peschereccia, ove presente.

Per una corretta pianificazione e gestione del sistema portuale, risulta dunque necessario giungere ad una precisa definizione dell'offerta delle attuali strutture, sia in termini di numero di posti barca, sia in termini di caratteristiche strutturali e funzionali di ogni porto. Nell'ambito del sistema di monitoraggio, messo a punto per verificare lo stato dei porti regionali e delle relative attività e descritto nel capitolo 7, è stata quindi avviata un'attività di reperimento di questi dati, nonché di dati riguardanti il contesto in cui ogni porto è inserito, presso gli Enti e le Amministrazioni interessati (Regione, Comuni, Capitanerie di Porto, concessionari).

Come mostrato in Tabella 5.6, nella Macroarea A, secondo quanto riportato dalle Linee Guida, la struttura che offre un maggior numero di posti barca (1182) è Riva di Traiano, nel Comune di Civitavecchia, seguita da Porto Odescalchi, nel Comune di Santa Marinella, con 285 posti barca. Sono ad oggi disponibili solo i dati relativi al porto canale della Foce del Fiora (100 posti barca), alla darsena localizzata a Tarquinia sulla Foce del Marta (82 posti barca) e alla struttura ove ha sede la Lega Navale, nel Comune di Civitavecchia (65 posti barca). È in corso l'attività di reperimento dati di offerta per le altre 9 strutture.

Tabella 5.6 Offerta di posti barca – Macroarea A

Codice sito	Nome porto/approdo	Comune	Classifica porto/approdo	Posti barca offerti*
P1	Foce del Flora	Montalto di Castro	Porto canale	100
P2	Foce del Marta	Tarquinia	Darsena	82
P3		Civitavecchia	Ormeggi - Pontili - Scali di Alaggio	nd
P4	Civitavecchia	Civitavecchia	Porto Commerciale e/o Industriale	nd
P5	Lega Navale	Civitavecchia	Ormeggi - Pontili - Scali di Alaggio	65
P6		Civitavecchia	Attracco nautica minore	nd
P7		Civitavecchia	Ormeggi - Pontili - Scali di Alaggio	nd
P8	Riva di Traiano	Civitavecchia	Porto Turistico e/o Peschereccio	1182
P9		Santa Marinella	Attracco nautica minore	nd
P10		Santa Marinella	Attracco nautica minore	nd
P11		Santa Marinella	Attracco nautica minore	nd
P12	Porto Odescalchi (Marina di Santa Marinella)	Santa Marinella	Porto Turistico e/o Peschereccio	285
P13	Santa Severa	Santa Marinella	Darsena	nd
P14	Porticciolo di Furbara (competenza Aeronautica Militare)	Santa Marinella	Ormeggi - Pontili - Scali di Alaggio	nd
TOTALE MACROAREA A				1.714

*per questa elaborazione si considerano i posti barca riportati nelle Schede dei porti delle Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio (2012)

Per quanto riguarda la Macroarea B, le Linee Guida forniscono i dati di offerta di tutte le strutture individuate, salvo per il porto canale di Fiumara Grande, come mostrato in Tabella 5.7.

Le strutture che presentano un maggior numero di posti barca sono la Marina di Nettuno (1000) e il Porto turistico di Roma (850).

Tabella 5.7 Offerta di posti barca – Macroarea B

Codice sito	Nome porto/approdo	Comune	Classifica porto/approdo	Posti barca offerti*
P15	Fiumicino	Fiumicino	Porto canale	25
P16	Darsena Traiano	Fiumicino	Darsena	200
P17	Porticciolo il Faro	Fiumicino	Porto Turistico e/o Peschereccio	200
P18	Fiumara Grande	Fiumicino	Porto canale	nd
	- Porto Romano	Fiumicino	Darsena	200
	- Darsena Netter	Fiumicino	Darsena	70
	- Canados International	Roma	Darsena	25
P19	Porto Turistico di Roma	Roma	Porto Turistico e/o Peschereccio	850
P20	Canale dei Pescatori	Roma	Porto Canale	120
P21	Porto di Anzio	Anzio	Porto Turistico e/o Peschereccio	400
P22	Marina di Nettuno	Nettuno	Porto Turistico e/o Peschereccio	1000
TOTALE MACROAREA B				3.090

*per questa elaborazione si considerano i posti barca riportati nelle Schede dei porti delle Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio (2012)

Nella Macroarea C, secondo i dati attualmente a disposizione, la struttura che presenta un maggior numero di posti barca è il porto canale di Foce Sisto, seguito, con 800 posti barca, da Porto Badino, entrambi localizzati nel Comune di Terracina. È in corso l'attività di reperimento dati di offerta per le 11 strutture presenti nella seguente Tabella 5.8 che non sono inserite nelle Linee Guida.

Tabella 5.8 Offerta di posti barca – Macroarea C

Codice sito	Nome porto/approdo	Comune	Classifica porto/approdo	Posti barca offerti*
P23		Latina	Attracco nautica minore	nd
P24	Rio Martino (Peschierecci)	Latina	Porto canale	0
P25	Circeo (turistico-peschierecci)	San Felice Circeo	Porto Turistico e/o Peschiereccio	380
P26		San Felice Circeo	Attracco nautica minore	nd
P27		San Felice Circeo	Attracco nautica minore	nd
P28		San Felice Circeo	Attracco nautica minore	nd
P29	Foce Sisto	Terracina	Porto canale	1000
P30	Porto Badino	Terracina	Porto canale	800
P31	Terracina (turistico-peschierecci)	Terracina	Porto Turistico e/o Peschiereccio	200
P32	Torre canneto	Fondi	Porto canale	nd
P33	Canale di Sant'Anastasia	Fondi	Porto canale	50
P34	Porto di Sperlonga	Sperlonga	Porto Turistico e/o Peschiereccio	100
P35	Porticciolo Santa Maria Molo Sanità	Gaeta	Porto Turistico e/o Peschiereccio	30
P36	Molo Sant'Antonio	Gaeta	Porto Militare	nd
P37	Base Nautica Flavio Gioia	Gaeta	Porto Turistico e/o Peschiereccio	215
P38	Porto Salvo (peschierecci)	Gaeta	Porto Turistico e/o Peschiereccio	nd
P39	Pontile Petrolifero	Gaeta	Pontile Petrolifero	

Codice sito	Nome porto/approdo	Comune	Classifica porto/approdo	Posti barca offerti*
P40	Darsena San Carlo	Gaeta	Darsena	100
P41		Formia	Attracco nautica minore	nd
P42	Formia-Caposele	Formia	Ormeggi - Pontili - Scali di Alaggio	130
P43	Porto Nuovo	Formia	Porto Turistico e/o Peschereccio	500
P44	Torre di Mola	Formia	Ormeggi - Pontili - Scali di Alaggio	nd
P45	Porticciolo Scauri	Minturno	Ormeggi - Pontili - Scali di Alaggio	90
P46	Foce del Garigliano	Minturno	Attracco nautica minore	nd
P47	Cala di Feola	Ponza	Ormeggi - Pontili - Scali di Alaggio	nd
P48	Porto di Ponza	Ponza	Porto Turistico e/o Peschereccio	200
P49	Porto Nuovo	Ventotene	Porto Commerciale e/o Industriale	40
P50	Porto Romano	Ventotene	Porto Turistico e/o Peschereccio	40
TOTALE MACROAREA C				3.875

*per questa elaborazione si considerano i posti barca riportati nelle Schede dei porti delle Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio (2012)

5.4 Il parco nautico della Regione Lazio

In Italia gli unici dati ufficiali sulla consistenza del parco nautico nazionale e regionale sono quelli annualmente forniti dal Ministero delle Infrastrutture ed i Trasporti nella pubblicazione periodica “Il diporto nautico”. Tali dati riguardano le unità da diporto immatricolate presso gli Uffici Periferici Marittimi del Corpo delle Capitanerie di Porto e presso la motorizzazione civile.

Ai sensi del Codice della Nautica da Diporto (D.Lgs. n.171/2005), per tutte le unità superiori ai 10 m di lunghezza è obbligatoria l’iscrizione in appositi pubblici registri (la cosiddetta

“immatricolazione”)⁹. Le unità di lunghezza pari o inferiore a 10 m sono escluse da tale obbligo. Tuttavia, a richiesta dell'interessato, possono essere comunque iscritte ed in tale caso ne assumono il regime giuridico¹⁰.

Al 31/12/2013 il parco nautico immatricolato nazionale risulta composto da 103.493 unità, di cui 10.885 (10,52%) iscritte nel Lazio. La Tabella 5.9 riporta l'entità del parco nautico immatricolato nazionale, distinto per sede di iscrizione e lunghezza delle unità iscritte, nonché del dato relativo alla Regione Lazio, per gli anni 2005-2013.

Come si può notare, nel periodo 2005-2013, il parco nautico immatricolato non ha subito variazioni drastiche, malgrado la forte crisi che ha investito il settore della nautica da diporto a partire dal 2007. In questo periodo è infatti cresciuto dell'1,25% medio annuo, registrando nel 2013 una variazione di oltre il 10% rispetto al dato del 2005.

Anche la quota di parco nautico immatricolata nella Regione Lazio, pur subendo delle lievi riduzioni negli ultimi tre anni considerati, risulta piuttosto stabile e rappresenta in media il 10,6% del totale nazionale.

Come verrà approfondito nel successivo cap. 6, sono state soprattutto le nuove immatricolazioni a ridursi considerevolmente di anno in anno a partire dal 2007, segnale che la crisi ha inciso principalmente sull'acquisto di nuove imbarcazioni.

⁹ Il Codice della Nautica da diporto definisce:

- a) unità da diporto: ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;
- b) nave da diporto: ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri;
- c) imbarcazione da diporto: ogni unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri;
- d) natante da diporto: ogni unità da diporto a remi, o con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri.

Ai sensi dell'art. 15 del Codice, comma 1, Art. 15, “Le navi da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle Capitanerie di porto. Le imbarcazioni da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle Capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli uffici provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici autorizzati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (...).”

¹⁰ Uno dei motivi per cui un natante viene iscritto è il ricorso al leasing. Ai sensi dell'art. 16 del Codice della Nautica da diporto, infatti, “Le unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria con facoltà di acquisto sono iscritte a nome del locatore con specifica annotazione sul registro di iscrizione e sulla licenza di navigazione del nominativo dell'utilizzatore e della data di scadenza del relativo contratto”.

Tabella 5.9 Parco nautico immatricolato nazionale e laziale. Anni 2005-2013

Unità da diporto immatricolate	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Fino a 10 metri o non specificati	53.315	51.126	57.591	56.368	56.920	56.063	57.408	56.740	55.858
Da 10,01 a 12 m	22.586	23.841	20.885	21.823	22.391	22.866	23.186	23.334	23.147
Da 12,01 a 18 m	15.749	17.296	16.962	18.405	19.347	20.099	20.532	20.818	20.725
Da 18,01 a 24 m	1.952	2.238	2.487	2.688	2.636	2.765	3.611	3.596	3.516
Oltre 24	173	198	213	233	244	248	248	250	247
Totale parco nautico nazionale immatricolato	93.775	94.699	98.138	99.517	101.538	102.041	104.985	104.738	103.493
Di cui, parco nautico immatricolato nella Regione Lazio	9.664	10.031	10.444	10.760	11.026	11.223	11.076	10.999	10.885
% Regione Lazio su totale nazionale	10,31%	10,59%	10,64%	10,81%	10,86%	11,00%	10,55%	10,50%	10,52%

(Fonte: Elaborazioni su dati Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti)

Accanto alle unità immatricolate, ci sono quelle non immatricolate per le quali però non sono disponibili dati ufficiali. Un altro fattore importante da considerare è che non vi è l'obbligo di immatricolare l'unità da diporto presso gli uffici preposti in cui ricade la residenza del proprietario o in base al luogo di stazionamento abituale dell'unità stessa. Barche immatricolate nella Regione Lazio possono dunque essere abitualmente accolte in strutture portuali di altre Regioni e viceversa.

5.5 Il censimento delle unità da diporto presenti lungo le coste laziali

Non essendo disponibili dati ufficiali sul parco nautico regionale totale (immatricolato e non immatricolato), per avere una quantificazione di dettaglio della domanda realmente distribuita nelle diverse infrastrutture, è stato condotto un censimento delle unità presenti lungo le coste regionali, analogamente a quanto compiuto per la redazione del Piano dei Porti del 1998.

Per la realizzazione del censimento sono stati consultati dei motori di ricerca cartografica quali Google Earth e/o Bing Maps

La classificazione delle barche censite, in coerenza con quella stabilita dalla legge n.172/2003 e dal Codice della Nautica da diporto, è stata la seguente:

- barche fino a 10 m di lunghezza;
- barche da 10 a 24 m di lunghezza;
- barche oltre i 24 m.

Il censimento così realizzato ha anche consentito di evidenziare il grado di congestione (e inadeguatezza) di alcune strutture.

Ove è stata quindi rilevata la presenza di barche accolte “irrazionalmente” (ossia ormeggiate in seconda fila o più), queste sono state contate, classificandole in base alla lunghezza. In questo caso sono state individuate due sole classi di barche: fino a 10 m e oltre 10 m di lunghezza.

Il conteggio ha individuato 16.426 imbarcazioni, contro le 12.527 censite nel 1997 per il precedente piano (+31%).

Delle 16.426 unità totali, l'83% (13.683) arrivano fino a 10 m di lunghezza, il 16% (2648) sono lunghe tra i 10 e i 24 m e solo lo 0,6% (95) superano i 24 m. Come illustrato dalla seguente tabella, il segmento delle imbarcazioni al di sotto dei 10 m è cresciuto del 47% rispetto ai rilievi effettuati nel 1997, mentre quello delle imbarcazioni appartenenti alla nautica “maggiore” (oltre ai 10 m) si è ridotto del 14,6%. Si noti che durante il censimento del 1997, il segmento delle barche oltre i 10 metri di lunghezza era stato considerato complessivamente, senza l'ulteriore suddivisione in barche fino a 24 metri e oltre 24 metri di lunghezza.

Tabella 5.10 Censimento delle unità da diporto presenti lungo le coste del Lazio. Confronto anni 1997-2014

	Censimento 1997	Censimento 2014	Var. % 1997- 2014
imbarcazioni fino a 10 m	9.314	13.683	46,91%
totale imbarcazioni oltre 10 m	3.213	2.743	-14,63%
di cui:			
imbarcazioni da 10 a 24 m	n.d.	2.648	
imbarcazioni oltre 24 m	n.d.	95	
TOTALE BARCHE CENSITE	12.527	16.426	+31,12%

5.5.1.1 Le unità da diporto a secco

Delle 16.426 imbarcazioni censite, 2.324 (quasi il 14%) sono state rilevate in rimessaggi a secco. Si tratta per l'83,3% (1.938) di barche sotto i 10 metri, mentre solo 386 unità appartengono al segmento tra i 10 e i 24 m. La Tabella 5.11 mostra in dettaglio quanto rilevato sui rimessaggi a secco.

Il 45% delle unità tirate a secco sono state rilevate nella Macroarea A, nei comuni di Tarquinia (323 unità), di Ladispoli (510 unità), di Cerveteri (208).

Nella Macroarea B si concentra il 37% delle unità a secco rilevate. 160 unità sono state rilevate nel Comune di Fiumicino, 175 nel Comune di Roma, 110 a Pomezia, solo 30 ad Ardea, quasi 200 nel Comune di Anzio, 181 a Nettuno.

La Macroarea C è quella che presenta il numero minore di unità tirate a secco, ossia 429 (18% del totale rilevato), quasi equamente distribuite tra i comuni di Latina (150), Terracina (125) e Formia (130). A Gaeta sono state rilevate solo 24 unità.

Tabella 5.11 Censimento delle unità da diporto a secco

Macr oarea	Cod. sito	Comune	Totale unità a secco	Unità fino a 10 metri	unità tra i 10 e i 24 m	unità oltre 24 m
A	1	Tarquinia	90	60	30	0
A	2	Tarquinia	93	75	18	0
A	3	Tarquinia	35	35	0	0
A	4	Tarquinia	105	55	50	0
A	5	Santa Marinella	0	0	0	0
A	6	Cerveteri	120	90	30	0
A	7	Cerveteri	88	60	28	0
A	8	Ladispoli	400	220	180	0
A	9	Ladispoli	0	0	0	0
A	10	Ladispoli	110	110	0	0
B	11	Fiumicino	110	110	0	0
B	12	Fiumicino	50	50	0	0
B	13	Roma	130	130	0	0
B	14	Roma	15	15	0	0
B	15	Roma	30	30	0	0
B	16	Pomezia	80	60	20	0
B	17	Pomezia	30	30	0	0
B	18	Ardea	30	30	0	0
B	19	Anzio	10	10	0	0
B	20	Anzio	188	188	0	0
B	21	Nettuno	181	181	0	0
C	22	Latina	150	130	20	0
C		Terracina	125	125	0	0
C	23	Gaeta	24	14	10	0
C	24	Formia	50	50	0	0
C	25	Formia	80	80	0	0
TOTALE			2.324	1.938	386	0

5.5.1.2 Le unità da diporto ormeggiate nelle attuali strutture

14.102 imbarcazioni sono state rilevate ormeggiate nelle attuali strutture. L'83,3% del totale (11.745) è costituito da unità di lunghezza inferiore ai 10 metri, il 16% (2.262) sono imbarcazioni comprese tra i 10 e i 24 metri e solo 95 superano i 24 metri.

La maggiori concentrazioni di unità da diporto sono state riscontrate nel porto canale di Fiumara Grande (1.510 unità), nel porto canale di Fiumicino (1.443 unità) a Riva di Traiano (Civitavecchia) e a Foce Sisto (entrambi 1.000 unità).

La Macroarea A è quella che presenta il minor numero di imbarcazioni, con un totale di quasi 2.400 unità. Queste si concentrano soprattutto nel Comune di Civitavecchia: oltre le già citate 1000 barche nel porto turistico di Riva di Traiano, sono state rilevate 264 unità da diporto nel porto commerciale, 50 unità nel porto che ospita la Lega Navale e altre 314 unità distribuite in altre 4 strutture. 414 unità sono state invece rilevate nel Comune di Santa Marinella, di cui 268 nel Porto Odescalchi. 352 unità totali sono rilevate presso le foci dei fiumi Fiora e Marta.

Quasi il 45% di tutte le unità da diporto censite sono localizzate nella Macroarea B, per un totale di 6.310 unità. Il 58% di esse sono concentrate nel Comune di Fiumicino, nei due già citati porti canali, nella Darsena Traiano (200 unità), nel Porticciolo Il Faro (250), nel Porto Romano (200) e nella Darsena Netter (70). 1.366 unità totali sono localizzate invece nel Comune di Roma, 320 in quello di Anzio e 951 nella Marina di Nettuno.

La Macroarea C è quella che presenta un maggior numero di siti in cui sono state rilevate unità da diporto (27, contro i 14 e 11 siti delle altre Macroaree). Le unità totali censite sono state quasi 5.400, di cui 2.250 nel Comune di Terracina. Nel Comune di San Felice Circeo sono state contate 515 barche distribuite su 4 siti; a Gaeta un totale di 674 barche su 5 siti; nel Comune di Formia 643, nell'isola di Ponza 440, di cui 110 a Cala Feola. A Ventotene, sono state rilevate 122 unità, di cui 110 nel Porto Romano e le rimanenti 11 nel Porto Nuovo.

La Tabella 5.12, la

Tabella 5.13 e la Tabella 5.14 mostrano in dettaglio quanto rilevato sulle imbarcazioni ormeggiate lungo le coste delle tre Macroaree.

5.5.1.3 Le unità da diporto accolte irrazionalmente nelle attuali strutture

Come anticipato, il censimento ha anche consentito di rilevare la presenza di imbarcazioni accolte irrazionalmente nelle attuali strutture, ossia di quelle unità ormeggiate in seconda fila (e oltre). In particolare, sono state contate 3.933 unità accolte irrazionalmente (quasi il 28% delle unità totali ormeggiate), di cui 3.354 di lunghezza fino a 10 m e le rimanenti 579 di lunghezza superiore ai 10 m. I risultati delle rilevazioni, distinti per Macroaree, sono riportati dettagliatamente nella Tabella 5.12, nella Tabella 5.13 e nella Tabella 5.14.

Le situazioni più gravi sono state riscontrate, in termini assoluti, a Fiumara Grande e a Fiumicino, dove sono state censite rispettivamente 1.200 e 1.000 unità accolte irrazionalmente. La Figura 5- e la Figura 5- mostrano la situazione di Fiumara Grande, mentre la Figura 5-29 riguarda Anzio, dove il 18% delle imbarcazioni ormeggiate sono accolte in seconda fila.

Anche il porto del Circeo, sebbene in minore misura rispetto agli altri esempi citati, durante il periodo invernale ospita circa il 12% delle imbarcazioni in seconda fila, come mostra la Figura 5-30. È superfluo evidenziare l'importanza del Circeo dal punto di vista della vicinanza alle principali mete nautiche della Regione che sono costituite dalle Isole Pontine e da Ventotene.



Figura 5-27 Fiumara Grande.

Fonte: Google Earth



Figura 5-28 Fiumara Grande.

Fonte: Google Earth

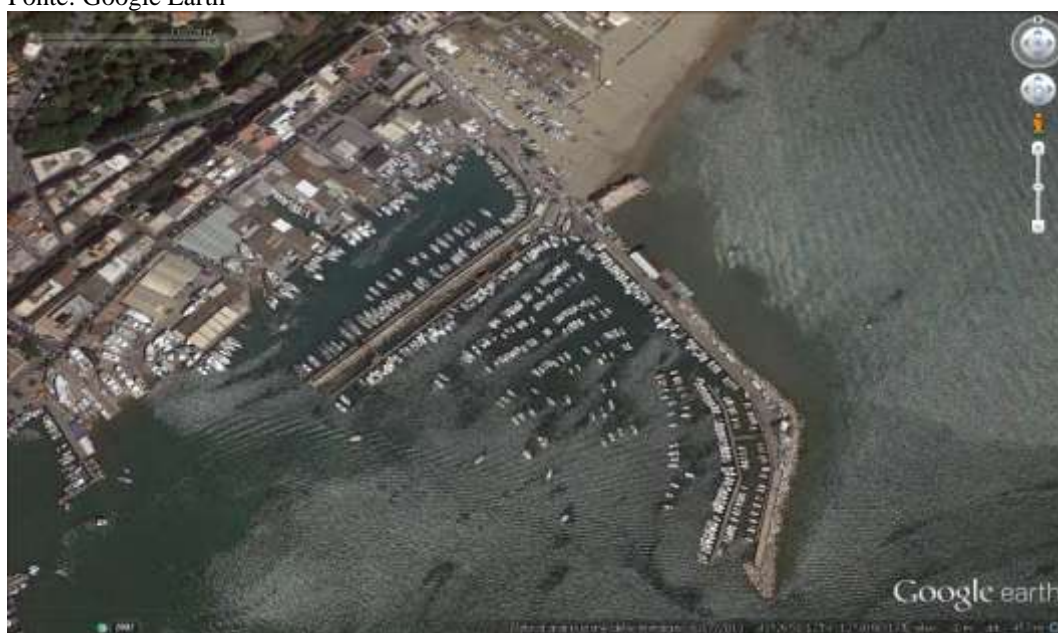


Figura 5-29 Anzio.

Fonte: Google Earth



Figura 5-30 San Felice Circeo.

Fonte: Google Earth

Tabella 5.12 Macroarea A: censimento delle unità da diporto ormeggiate lungo la costa e unità accolte irrazionalmente dalle attuali strutture

Codice sito	Nome porto / approdo	Comune	Classifica porto / approdo	Censimento unità ormeggiate	Unità fino a 10 m	Unità tra i 10 e i 24 m	Unità oltre 24 m	Tot. unità accolte irrazionalmente	Unità accolte irrazionalmente		% unità accolte irrazionalmente
									fino a 10 m	oltre 10 m	
P1	Foce del Flora	Montalto di Castro	Porto canale	270	200	70	0	170	120	50	63,0%
P2	Foce del Marta	Tarquinia	Darsena	82	82	0	0	0	0	0	
P3		Civitavecchia	Ormeggi - Pontili - Scali di Alaggio	300	180	120	0	100	60	40	33,3%
P4	Civitavecchia	Civitavecchia	Porto Commerciale e/o Industriale	264	216	48	0	0	0	0	
P5	Lega Navale	Civitavecchia	Ormeggi - Pontili - Scali di Alaggio	50	50	0	0	0	0	0	
P6		Civitavecchia	Attracco nautica minore	10	10	0	0	0	0	0	
P7		Civitavecchia	Ormeggi - Pontili - Scali di Alaggio	4	4	0	0	0	0	0	
P8	Riva di Traiano	Civitavecchia	Porto Turistico e/o Peschereccio	1.000	860	120	20	0	0	0	

Codice sito	Nome porto / approdo	Comune	Classifica porto / approdo	Censimento unità ormeggiate	Unità fino a 10 m	Unità tra i 10 e i 24 m	Unità oltre 24 m	Tot. unità accolte irrazionalmente	Unità accolte irrazionalmente		% unità accolte irrazionalmente
									fino a 10 m	oltre 10 m	
P9		Santa Marinella	Attracco nautica minore	20	20	0	0	0	0	0	
P10		Santa Marinella	Attracco nautica minore	25	25	0	0	0	0	0	
P11		Santa Marinella	Attracco nautica minore	60	60	0	0	0	0	0	
P12	Porto Odescalchi (Marina di Santa Marinella)	Santa Marinella	Porto Turistico e/o Peschereccio	268	200	60	8	0	0	0	
P13	Santa Severa	Santa Marinella	Darsena	4	4	0	0	0	0	0	
P14	Porticciolo di Furbara (competenza Aeronautica Militare)	Santa Marinella	Ormezzi - Pontili - Scali di Alaggio	40	40	0	0	0	0	0	
TOTALE MACROAREA A				2.397	1.951	418	28	270	180	90	

Tabella 5.13 Macroarea B: censimento delle unità da diporto ormeggiate lungo la costa e unità accolte irrazionalmente dalle attuali strutture

Codice sito	Nome porto / approdo	Comune	Classifica porto / approdo	Censimento unità ormeggiate	Unità fino a 10 m	Unità tra i 10 e i 24 m	Unità oltre 24 m	Tot. unità accolte irrazionalmente	Unità accolte irrazionalmente		% unità accolte irrazionalmente
									fino a 10 m	oltre 10 m	
P15	Fiumicino	Fiumicino	Porto canale	1.443	1.020	403	20	1000	750	250	69,3%
P16	Darsena Traiano	Fiumicino	Darsena	200	199	1	0	0	0	0	
P17	Porticciolo il Faro	Fiumicino	Porto Turistico e/o Peschereccio	250	250	0	0	50	50	0	20,0%
P18	Fiumara Grande	Fiumicino	Porto canale	1.510	1253	247	10	1200	1.000	200	79,5%
	- Porto Romano	Fiumicino	Darsena	200	188	12	0	0	0	0	
	- Darsena Netter	Fiumicino	Darsena	70	50	20	0	0	0	0	
	- Canados International	Roma	Darsena	20	9	11	0	0	0	0	
P19	Porto Turistico di Roma	Roma	Porto Turistico e/o Peschereccio	700	400	300	0	0	0	0	
P20	Canale dei Pescatori	Roma	Porto Canale	646	646	0	0	526	526	0	81,4%

Codice sito	Nome porto / approdo	Comune	Classifica porto / approdo	Censimento unità ormeggiate	Unità fino a 10 m	Unità tra i 10 e i 24 m	Unità oltre 24 m	Tot. unità accolte irrazionalmente	Unità accolte irrazionalmente		% unità accolte irrazionalmente
									fino a 10 m	oltre 10 m	
P21	Porto di Anzio	Anzio	Porto Turistico e/o Peschereccio	320	220	93	7	58	50	8	18,1%
P22	Marina di Nettuno	Nettuno	Porto Turistico e/o Peschereccio	951	654	287	10	0	0	0	
TOTALE MACROAREA B				6.310	4.889	1374	47	2834	2376	458	

Tabella 5.14 Macroarea C: censimento delle unità da diporto ormeggiate lungo la costa e unità accolte irrazionalmente dalle attuali strutture

Codice sito	Nome porto / approdo	Comune	Classifica porto / approdo	Censimento unità ormeggiate	Unità fino a 10 m	Unità tra i 10 e i 24 m	Unità oltre 24 m	Tot. unità accolte irrazionalmente	Unità accolte irrazionalmente		% unità accolte irrazionalmente
									fino a 10 m	oltre 10 m	
P23		Latina	Attracco nautica minore	50	40	10	0	0	0	0	
P24	Rio Martino (Peschierecci)	Latina	Porto canale	0	0	0	0	0	0	0	
P25	Circeo (turistico-peschierecci)	San Felice Circeo	Porto Turistico e/o Peschiereccio	365	234	131	0	45	42	3	12,3%
P26		San Felice Circeo	Attracco nautica minore	70	50	20	0	0	0	0	
P27		San Felice Circeo	Attracco nautica minore	40	40	0	0	0	0	0	
P28		San Felice Circeo	Attracco nautica minore	40	10	30	0	0	0	0	
P29	Foce Sisto	Terracina	Porto canale	1.000	1.000	0	0	0	0	0	
P30	Porto Badino	Terracina	Porto canale	937	892	45	0	137	109	28	14,6%
P31	Terracina (turistico-peschierecci)	Terracina	Porto Turistico e/o Peschiereccio	313	269	44	0	129	129	0	41,2%
P32	Torre canneto	Fondi	Porto canale	97	85	12	0	27	27	0	27,8%

Codice sito	Nome porto / approdo	Comune	Classifica porto / approdo	Censimento unità ormeggiate	Unità fino a 10 m	Unità tra i 10 e i 24 m	Unità oltre 24 m	Tot. unità accolte irrazionalmente	Unità accolte irrazionalmente		% unità accolte irrazionalmente
									fino a 10 m	oltre 10 m	
P33	Canale di Sant'Anastasia	Fondi	Porto canale	198	198	0	0	40	40	0	20,2%
P34	Porto di Sperlonga	Sperlonga	Porto Turistico e/o Peschereccio	180	180	0	0	80	80	0	44,4%
P35	Porticciolo Santa Maria Molo Sanità	Gaeta	Porto Turistico e/o Peschereccio	134	125	6	3	5	5	0	3,7%
P36	Molo Sant'Antonio	Gaeta	Porto Militare	0	0	0	0	0	0	0	
P37	Base Nautica Flavio Gioia	Gaeta	Porto Turistico e/o Peschereccio	300	277	20	3	85	85	0	28,3%
P38	Porto Salvo (pescherecci)	Gaeta	Porto Turistico e/o Peschereccio	50	39	11	0	0	0	0	
P39	Pontile Petrolifero	Gaeta	Pontile Petrolifero								
P40	Darsena San Carlo	Gaeta	Darsena	190	170	20	0	40	40	0	21,1%
P41		Formia	Attracco nautica minore	18	18	0	0	0	0	0	

Codice sito	Nome porto / approdo	Comune	Classifica porto / approdo	Censimento unità ormeggiate	Unità fino a 10 m	Unità tra i 10 e i 24 m	Unità oltre 24 m	Tot. unità accolte irrazionalmente	Unità accolte irrazionalmente		% unità accolte irrazionalmente
									fino a 10 m	oltre 10 m	
P42	Formia-Caposele	Formia	Ormezzi - Pontili - Scali di Alaggio	200	190	10	0	0	0	0	
P43	Porto Nuovo	Formia	Porto Turistico e/o Peschereccio	255	181	70	4	0	0	0	
P44	Torre di Mola	Formia	Ormezzi - Pontili - Scali di Alaggio	170	170	0	0	40	40	0	23,5%
P45	Porticciolo Scauri	Minturno	Ormezzi - Pontili - Scali di Alaggio	77	77	0	0	0	0	0	
P46	Foce del Garigliano	Minturno	Attracco nautica minore	150	150	0	0				
P47	Cala di Feola	Ponza	Ormezzi - Pontili - Scali di Alaggio	110	106	4	0	110	110	0	100,0%
P48	Porto di Ponza	Ponza	Porto Turistico e/o Peschereccio	330	290	30	10	21	21	0	6,4%
P49	Porto Nuovo	Ventotene	Porto Commerciale e/o Industriale	11	10	1	0	0	0	0	

Codice sito	Nome porto / approdo	Comune	Classifica porto / approdo	Censimento unità ormeggiate	Unità fino a 10 m	Unità tra i 10 e i 24 m	Unità oltre 24 m	Tot. unità accolte irrazionalmente	Unità accolte irrazionalmente		% unità accolte irrazionalmente
									fino a 10 m	oltre 10 m	
P50	Porto Romano	Ventotene	Porto Turistico e/o Peschereccio	110	104	6	0	70	70	0	63,6%
TOTALE MACROAREA C				5.395	4.905	470	20	829	798	31	

6 Le tendenze in atto nella nautica da diporto e da pesca

6.1 Introduzione

Dopo aver descritto la situazione attuale nel precedente capitolo, in questo si sono analizzate le tendenze in atto nei settori della nautica da diporto e della pesca. L'obiettivo è, sulla base dei trend storici, cercare di identificare l'evoluzione della domanda per i prossimi anni, in maniera da dimensionare correttamente l'offerta. Si tratta di un esercizio non facile, per diversi motivi.

Innanzitutto c'è il problema dei dati, che, come visto nel capitolo precedente, sono difficili da raccogliere ed interpretare. Anzi, per le unità di "piccole" dimensioni, che costituiscono una quota significativamente maggioritaria, praticamente non esistono e, quindi, sono affidati a delle stime.

In secondo luogo, la nautica da diporto è strettamente legata all'andamento dell'economia e di altri fattori contingenti (uno su tutti, la politica fiscale). La situazione di crisi economica degli ultimi anni e una politica fiscale non troppo amichevole verso certe categorie di imbarcazioni hanno sicuramente pesato sull'andamento recente della domanda. Né è dato sapere con ragionevole certezza cosa accadrà nei prossimi anni da entrambi i punti di vista. Questo rende obiettivamente difficile fare previsioni accurate.

Ciononostante, si sono utilizzati i dati disponibili per esaminare i trend storici, cercando di delineare scenari futuri, se pur con la dovuta cautela.

In particolare, il paragrafo 6.2 riguarda il parco nautico nazionale immatricolato e il suo andamento nell'arco temporale 2005-2013.

Il paragrafo 6.3 fornisce una stima sull'evoluzione del parco nautico immatricolato nazionale e regionale con orizzonte temporale 2025.

Successivamente, vengono descritte le tendenze in atto nel settore della pesca e l'andamento della flotta peschereccia sia in Italia che nella Regione Lazio e viene fornita una stima sull'evoluzione di tale flotta al 2025.

6.2 Il parco nautico nazionale

Come precedentemente detto (cfr. par. 5.4), gli unici dati ufficiali sulla consistenza del parco nautico nazionale e regionale sono quelli annualmente forniti dal Ministero delle Infrastrutture ed i Trasporti.

La Tabella 6.1 e la Tabella 6.2 riportano il numero delle unità da diporto immatricolate, rispettivamente, presso gli Uffici Periferici Marittimi del Corpo delle Capitanerie di Porto e presso la Motorizzazione Civile negli anni 2005-2013.

Tabella 6.1 Unità da diporto immatricolate in Italia presso gli Uffici Periferici Marittimi del Corpo delle Capitanerie di Porto. Anni 2005-2013

Unità immatricolate presso gli Uffici Periferici Marittimi	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Fino a 10 metri	39.243	38.030	37.782	36.813	37.286	36.553	35.667	33.744	32.655
Da 10,01 a 12 m	18.250	19.507	20.644	21.576	22.145	22.619	22.937	23.066	22.907
Da 12,01 a 18 m	13.700	15.238	16.904	18346	19.288	20.046	20.475	20.754	20.573
Da 18,01 a 24 m	1.945	2.230	2.480	2681	2.629	2.760	3.606	3.591	3.512
Oltre 24 m	173	198	213	233	244	248	248	250	247
Totale	73.311	75.203	78.023	79.649	81.592	82.226	82.933	81.405	79.894

Fonte: Elaborazioni su dati Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Tabella 6.2 Unità da diporto immatricolate presso gli Uffici della Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione. Anni 2005-2013

Unità immatricolate presso la MCTC	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Fino a 10 metri	14.072	13.096	19809	19.555	19.634	19.510	21.741	22.996	23.203
Da 10,01 a 12 m	4.336	4.334	241	247	246	247	249	268	240
Da 12,01 a 18 m	2.049	2.058	58	59	59	53	57	64	152
Da 18,01 a 24 m	7	8	7	7	7	5	5	5	4
Oltre 24 m									
Totale	20.464	19.496	20.115	19.868	19.946	19.815	22.052	23.333	23.599

Fonte: Elaborazioni su dati Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Come già anticipato nel paragrafo 5.4, nel periodo 2005-2013, il parco nautico immatricolato totale non ha subito variazioni drastiche, crescendo dell'1,25% medio annuo malgrado la forte crisi che ha investito il settore della nautica da diporto a partire dal 2007.

Sono stati invece gli acquisti delle nuove imbarcazioni a crollare considerevolmente con la crisi. I dati relativi alle sole nuove immatricolazioni, infatti, mostrano variazioni annue negative a partire dal 2007 che hanno toccato il -31% nel 2009, il -35% nel 2011 e addirittura il -47% nel 2012 rispetto all'anno precedente, come riportato nella Tabella 6.1 e illustrato nella Figura 6-1. Complessivamente, nell'arco temporale considerato, la perdita di nuove immatricolazioni arriva all'85%.

Tabella 6.3 Nuove immatricolazioni delle unità da diporto. Anni 2005-2013

Unità da diporto immatricolate dall'1/1 al 31/12	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Var % 2013- 2007
Fino a 10,00 m	938	1.142	1.196	1.174	792	867	396	194	130	-89,13%
Da 10,01 a 12,00 m	1.284	1.367	1.269	1.089	752	701	532	305	204	-83,92%
Da 12,01 a 18,00 m	1.513	1.631	1.661	1.592	1.069	950	634	360	289	-82,60%
Da 18,01 a 24 m	271	294	285	264	233	162	162	56	40	-85,96%
Oltre 24 m	30	35	28	40	22	10	16	11	10	-64,29%
Totale	4.036	4.469	4.439	4.159	2.868	2.690	1.740	926	673	-84,84%
Var. % rispetto all'anno precedente		10,7%	-0,7%	-6,3%	-31,0%	-6,2%	-35,3%	-46,8%	-27,3%	

Fonte: Elaborazioni su dati Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

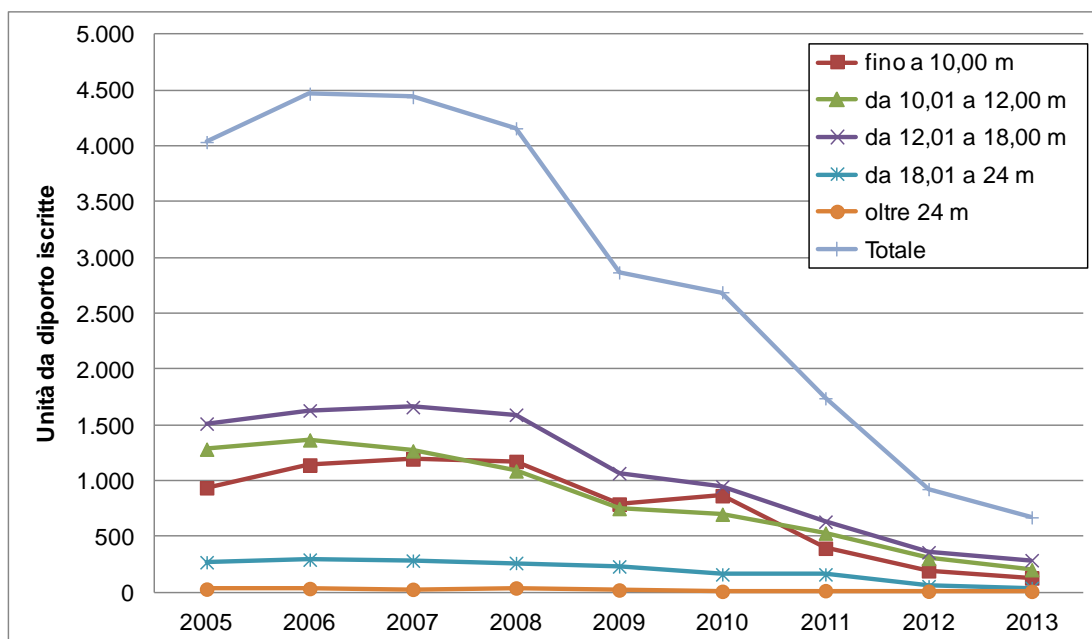


Figura 6-1 Andamento delle nuove immatricolazioni delle unità da diporto. Anni 2005-2013.

Fonte: Elaborazioni su dati Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)

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

Valutare l'evoluzione del parco nautico nazionale, e in secondo luogo del parco nautico laziale, è attività non banale dati i fenomeni in atto descritti nei precedenti paragrafi. In condizioni di incertezza, legate allo scenario economico in atto, la scelta di un modello che approssima meglio il fenomeno rispetto a un altro potrebbe condurre a risultati molto diversi. Si è scelto quindi di non affidarsi ai risultati forniti da un unico modello, ma di adottare un approccio denominato *Bayesian Model Averaging (BMA)*¹¹, in grado di combinare le previsioni fornite da più modelli.

L'esame è basato sui dati del parco nautico immatricolato, dato che il parco non immatricolato proviene da stime la cui metodologia di indagine è variata nel tempo. Nel caso in esame sono state combinate due curve di regressione, una lineare e una quadratica, riportate in Figura 6-2.

¹¹ L'approccio Bayesian Model Averaging (BMA) fornisce un meccanismo coerente per tener conto dell'incertezza legata ai potenziali modelli. Maggiori informazioni possono trovarsi ad esempio in: Madigan, D. and York, J. (1995). Bayesian graphical models for discrete data. *International Statistical Review*, 63.:215–232

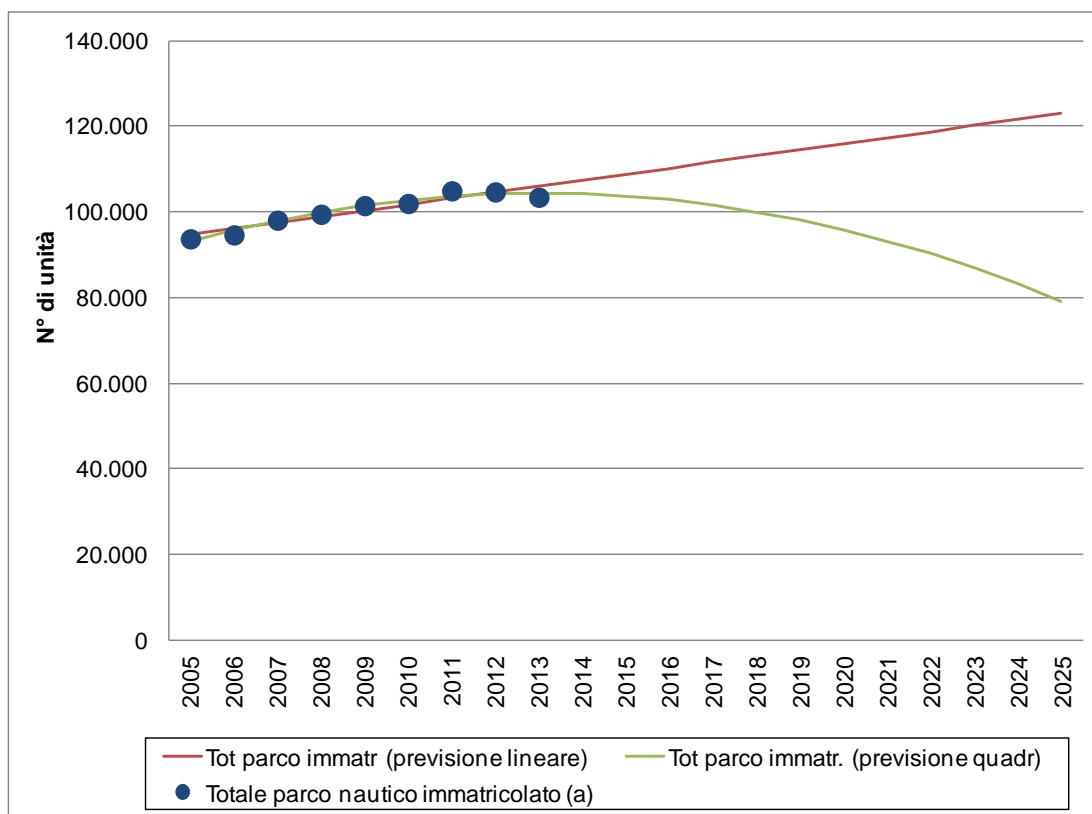


Figura 6-2 Regressioni lineare e quadratica basata su osservazioni 2005-2013 del parco nautico immatricolato

Fonte: Elaborazioni su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Combinando i due modelli emerge un trend evolutivo più vicino all'andamento lineare, associato a una crescita del parco immatricolato (Figura 6-3). Tale andamento è ragionevole assumendo in corso una ripresa economica a partire dall'anno, in particolare del comparto nautico.

In base ai risultati del modello BMA, il parco nautico immatricolato nazionale nel 2025 è stimato a circa 119 mila unità. L'incremento rispetto al 2013 è circa pari al 15%. L'intervallo di confidenza associato alla stima è ragionevolmente piuttosto ampio (i limiti all'anno 2025 sono 93.000 e 151.000 unità), dato il numero limitato di osservazioni.

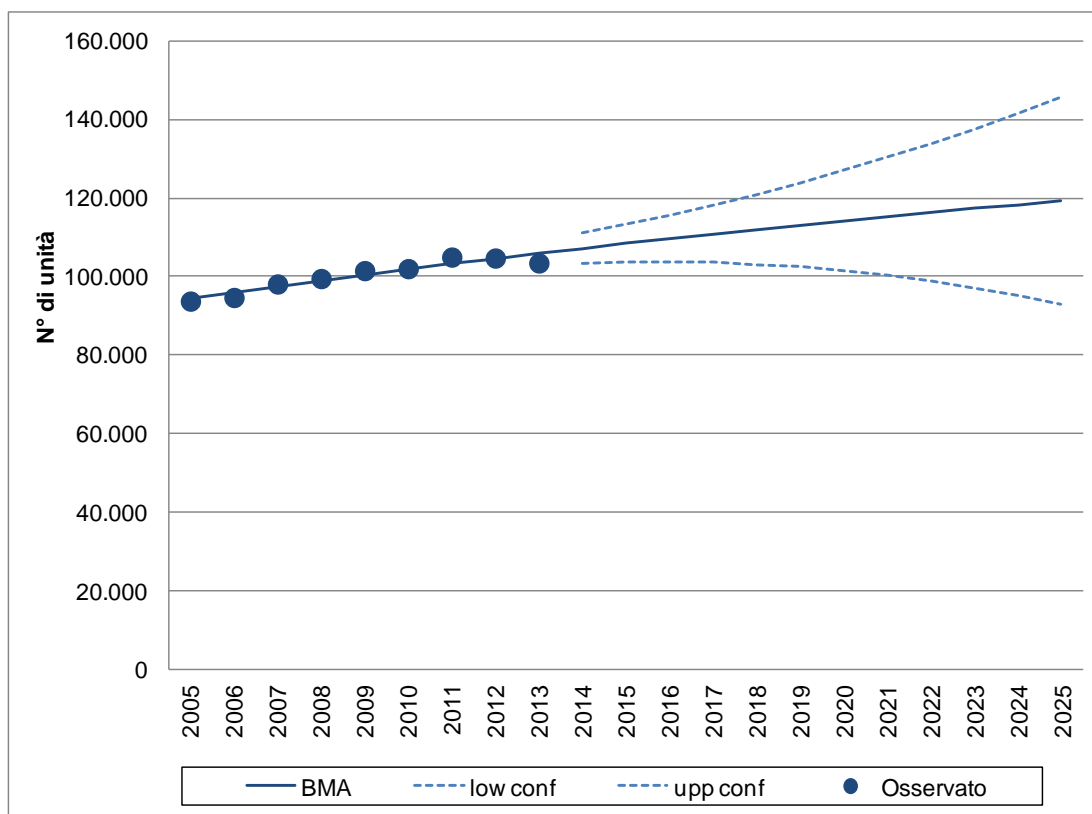


Figura 6-3 Previsione del parco immatricolato nazionale e banda di confidenza. (stima su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Assumendo un trend di crescita prevalentemente lineare anche per il parco nautico immatricolato laziale, l'entità del parco nautico immatricolato al 2025 è stimata pari a circa 13 mila unità. L'incremento rispetto al 2013 è circa pari al 20%. I limiti dell'intervallo di confidenza al 95% associato alla stima è compreso tra 10.000 e 16.000 unità.

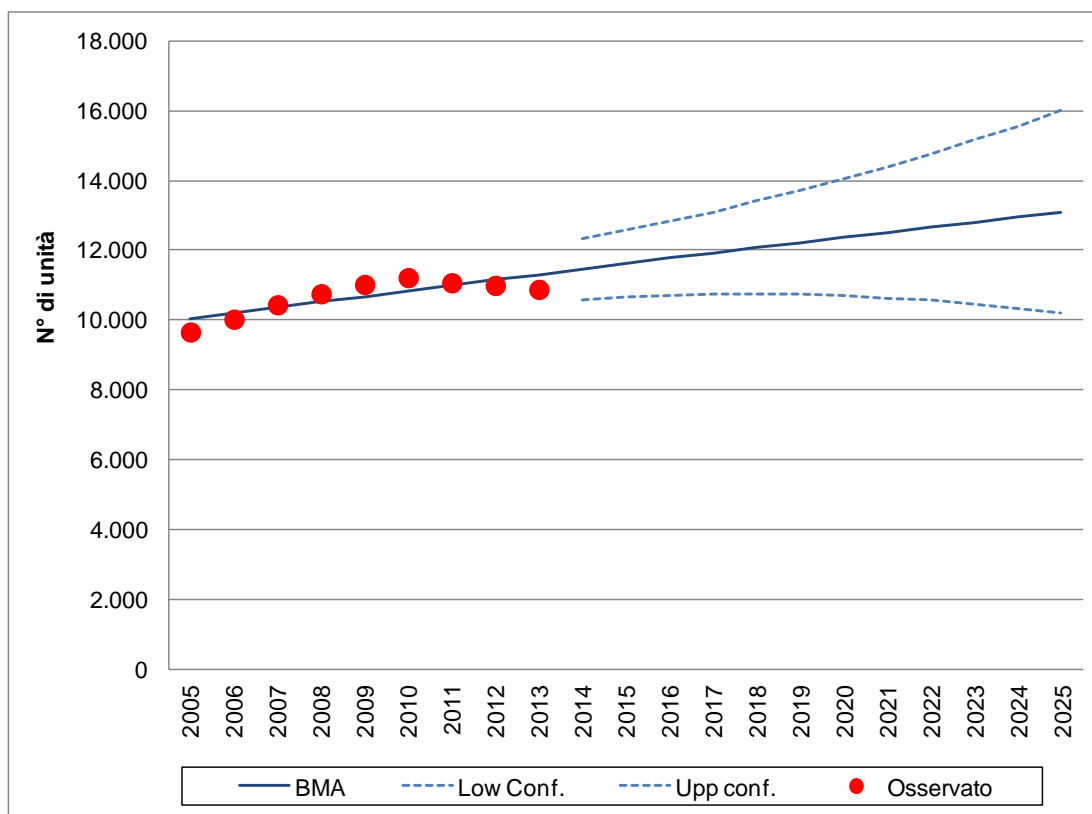


Figura 6-4 Previsione del parco immatricolato laziale e banda di confidenza (Stima su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

6.4 Le tendenze in atto nel settore della pesca

Il settore italiano della pesca mostra da più di un decennio i segni di una crisi di carattere strutturale che è stata poi ulteriormente aggravata dalla complicata situazione economico-finanziaria internazionale e nazionale.

La produzione ittica italiana ha mostrato negli ultimi anni un calo costante, come mostra il tasso di variazione medio annuo per il periodo 2002-2012 (-3,7%) e ancor di più quello del quinquennio 2007-2012 (-5,3%), riportati nella Tabella 6.4. La pesca marittima è il segmento che ha subito una flessione media maggiore, pari a -6,5% nel periodo 2007-2012; parallelamente, però, l'acquacoltura nazionale non ha saputo compensare le minori catture, presentando un -4% medio annuo per lo stesso arco temporale. Facendo riferimento, invece, ai dati relativi al 2012, la produzione ittica si è ridotta complessivamente del 5,7% rispetto all'anno precedente, mentre la pesca marittima ha subito una flessione del 6,8%.

La crisi economica ha poi fatto sentire i suoi effetti sia sulla domanda interna che sul commercio internazionale di prodotti ittici. I consumi domestici nel 2012 hanno accusato una flessione dell'1,5% rispetto al 2011, mentre esportazioni ed importazioni sono calate rispettivamente del 7,1% e 6,1%.

Tabella 6.4 Il settore ittico in Italia.

	2012	2011	Var. % 2012/2011	Var. media annua 2002- 2012	Var. media annua 2007- 2012
produzione totale, di cui:	392.639	416.179	-5,7%	-3,7%	-5,3%
pesca marittima	197.839	212.369	-6,8%	-4,7%	-6,5%
acquacoltura	194.800	203.810	-4,4%	-2,6%	-4,0%
Importazioni	903.038	961.330	-6,1%	1,8%	0,2%
Esportazioni	117.232	126.225	-7,1%	-0,2%	-3,2%
Saldo commerciale	-785.806	-835.105	-5,9%	2,1%	0,8%

Fonte: Elaborazioni Ismea su dati Mipaaf-Irepa, Api, ISTAT

Sulle imprese del settore, inoltre, incide fortemente il costo del gasolio, che costituisce la più importante voce di costo nel loro bilancio ed è indicata dalle analisi dell'Istituto di Ricerche Economiche per la Pesca e l'Acquacoltura (IREPA) come la principale causa delle minori uscite in mare e quindi delle minori catture effettuate. L'incidenza di questa voce sui costi totali è passata dal 46% del 2009 al 58% del 2011.

La situazione ha comportato un ridimensionamento notevole dei margini di profitto delle imprese pescherecce: nel 2011, il 27% dei ricavi ha costituito il profitto lordo per l'armatore, con una perdita di circa 7 punti percentuali rispetto al 2006. Tale "trend" va inoltre associato al ridimensionamento dei ricavi che ha portato a un calo dei profitti generati dall'intero comparto di oltre il 40% dal 2006 ad oggi.

La flotta peschereccia nazionale iscritta nell'Archivio Licenze di Pesca ed operativa nel Mediterraneo al 31/12/2012 è risultata costituita da 12.934 battelli, per un tonnellaggio lordo (Gross Tonnage, GT) pari a 164.415 tonnellate. L'anno precedente i battelli attivi nel Mediterraneo erano 13.064, per un tonnellaggio complessivo di 175.523 GT. Come analizzato da Ismea nel "Check up 2013 – Il settore ittico in Italia", nel 2012 è proseguita quindi la riduzione della flotta peschereccia italiana. Questo trend negativo ha fatto segnare dal 2004 al 2012 un -13% e un -18% per quanto riguarda il corrispondente tonnellaggio lordo.

Il ridimensionamento della flotta è conseguenza diretta della Politica Comunitaria sulla Pesca (PCP), la quale mira a garantire che la pesca e l'acquacoltura siano sostenibili dal punto di vista ecologico, economico e sociale. Alla base della PCP è stato posto il concetto di Rendimento Massimo Sostenibile (Maximum Sustainable Yield, MSY), che definisce lo scenario auspicato per ogni stock ittico e indica la quantità massima di pesce che si può catturare in un periodo di tempo senza danneggiare tale stock. L'obiettivo finale che si è dunque posta l'Unione Europea è quello di raggiungere il MSY entro il 2020 per tutti gli stock ittici.

Di conseguenza, pur con modifiche e interventi differenziati tra un periodo di programmazione e l'altro, la PCP è intervenuta per adeguare la capacità della flotta alle possibilità di cattura esistenti, sia fissando dei massimali in termini di stazza e potenza, sia

attraverso azioni che hanno riguardato - e continueranno a riguardare nell'attuale periodo di programmazione 2014-2020 - l'ammodernamento e soprattutto il ridimensionamento della flotta peschereccia comunitaria, sopprimendone la capacità in eccesso. Dal 1° gennaio 2007 al 31 luglio 2012 sono stati erogati 464 milioni di Euro per un totale di circa 3.700 imbarcazioni che hanno cessato l'attività di pesca. Secondo le stime della Commissione, i fondi UE assegnati allo smantellamento dei pescherecci nel periodo 2000-2015 ammonteranno a quasi 1,3 miliardi di Euro. Parallelamente, alcuni interventi hanno inteso promuovere l'acquacoltura rispetto alla pesca marittima; anche il nuovo Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP) finanzia nel periodo 2014-2020 investimenti in questo settore.

6.4.1 *Il settore della pesca nella Regione Lazio*

L'Ismea, nel "Check up 2013 – Il settore ittico in Italia" ha rilevato l'indice di specializzazione produttiva nella pesca delle regioni italiane, rapportando il peso in termini produttivi che la pesca registra sul totale della branca "agricoltura, silvicoltura e pesca" in ambito regionale al peso che la stessa assume in ambito nazionale. Le regioni che mostrano un indice superiore a 1 sono specializzate nel settore, mentre un indice inferiore a 1 denota despecializzazione.

Come mostra la Figura 6-5, la Liguria è la regione italiana più specializzata nella pesca, con un indice che nel 2012 è stato pari a 2,9 rispetto all'1,9 del 2002. Seguono le regioni Marche, Sicilia, Puglia, Sardegna e Friuli Venezia Giulia, anch'esse con un indice superiore o all'incirca pari a 2. Il Lazio, pur con una piccola variazione positiva rispetto al 2002, risulta ancora in una posizione di despecializzazione produttiva rispetto alla pesca.

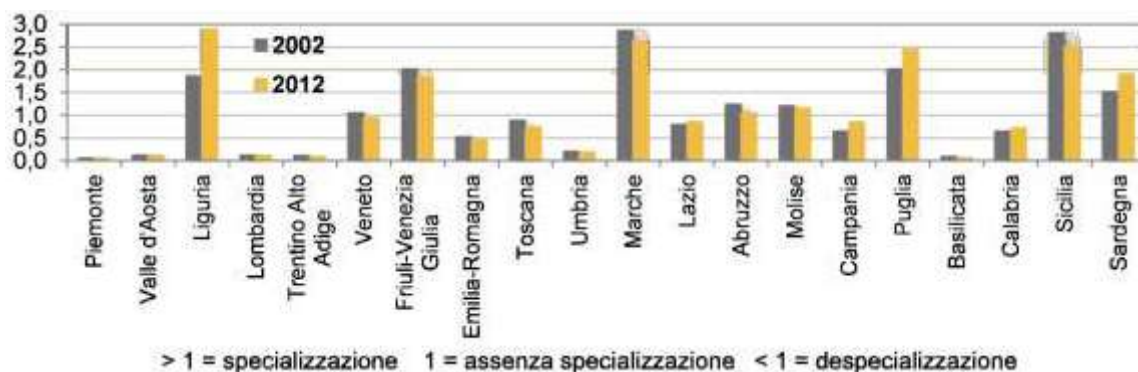


Figura 6-5 Indice di specializzazione produttiva regionale della pesca nell'ambito della branca "agricoltura, silvicoltura e pesca".Anni 2002-2012.

Fonte: elaborazione Ismea su dati ISTAT, Conti Nazionali

Facendo però riferimento alle tonnellate di pescato e ai relativi ricavi, è la Sicilia che si posiziona al primo posto nel 2012, con quasi 196.000 tonnellate catturate, per un totale di 925 milioni di Euro. In questa classifica, come mostrato in Tabella 6.5, il Lazio è solo quartultimo, con oltre 5.000 tonnellate catturate (-12% rispetto al 2011) e quasi 43 milioni di euro di ricavi (-19%).

Tabella 6.5 Catture e ricavi per regione nel 2012

	Catture		Ricavi	
	Tonn.	Var. % 2012-2011	Mln Euro	Var. % 2012-2011
Liguria	3.431	-23,1	22,07	-23,4
Toscana	8.088	-10,7	40,83	-18,5
Lazio	5.042	-12,1	42,6	-19,1
Campania	12.258	-13,3	68,79	-6,6
Calabria	8.769	-12,9	42,55	-16,1
Puglia	25.167	-22,1	129,44	-23,8
Molise	1.767	-19,6	15,54	-13,7
Abruzzo	12.247	7	45,33	-3
Marche	24.948	-1,6	87,45	-20,7
Emilia Romagna	23.140	31,2	53,77	0,5
Veneto	22.253	13,4	53,08	-7
Friuli	4.039	9,9	20,41	-6,2
Sardegna	7.837	-18,1	55,73	-20,6
Sicilia	36.850	-18,2	247,46	-13,8
Totale	195.839	-6,9	925,03	-15,2

Fonte: elaborazione Ismea su dati Mipaaf-Irepa

Per quanto riguarda le flotte pescherecce regionali, quella della Regione Lazio rappresenta il 4,6% dell'intera flotta nazionale, come illustrato nella Figura 6-6. Coerentemente con quanto precedentemente esposto riguardo la flotta peschereccia europea e nazionale, anche quella laziale si è progressivamente ridotta, come mostrato nella Figura 6-7, passando da 799 unità del 2000 a 582 del 2012 (-27%; -2,6% medio annuo).

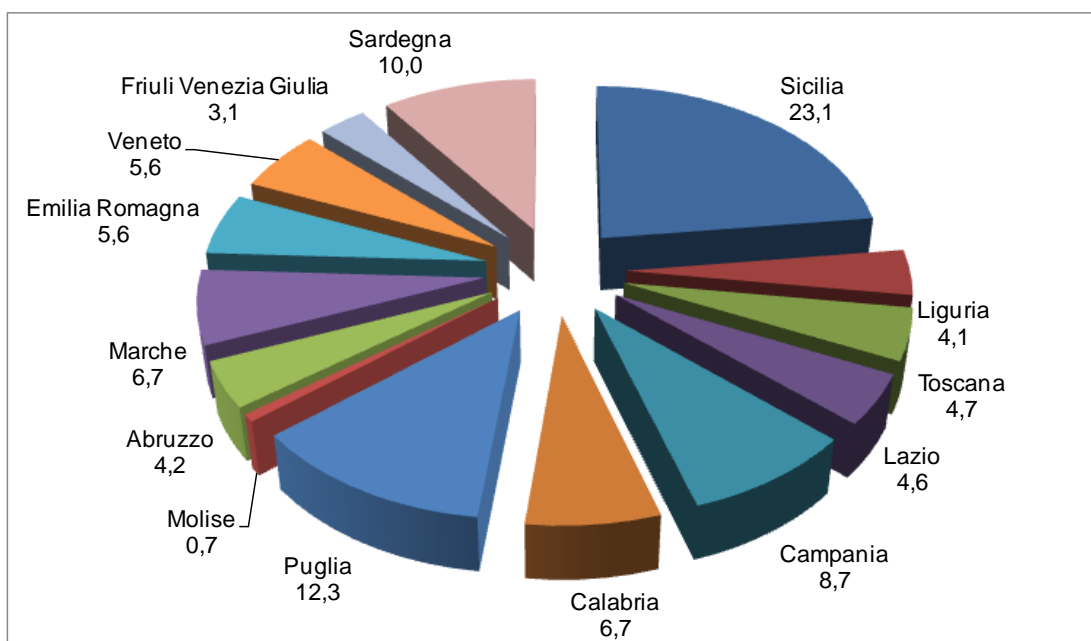


Figura 6-6 Ripartizione percentuale del numero dei battelli per regione. Anno 2012

Fonte: elaborazione Ismea su dati Mipaaf-Irepa

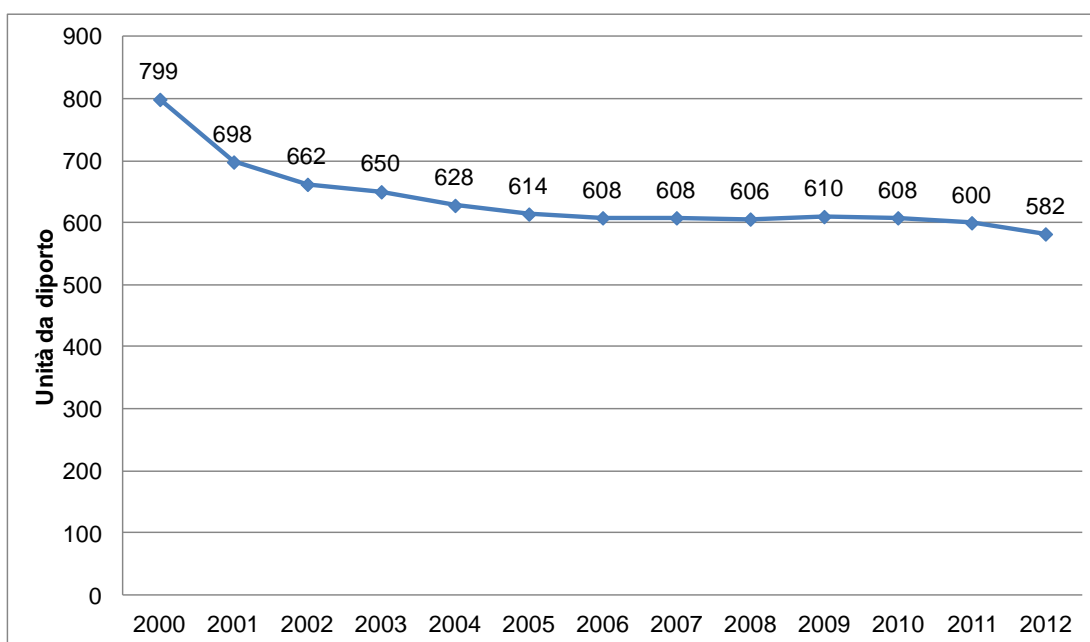


Figura 6-7 Andamento della flotta peschereccia della Regione Lazio. Anni 2000-2012.

Fonte: elaborazioni su dati Irepa

6.4.2 *L'andamento previsionale della flotta peschereccia regionale*

L'Italia partecipa allo sforzo di contenimento dell'impatto della pesca perseguito da tempo dall'UE che prevede il ridimensionamento della flotta da pesca. Di conseguenza nella prossima decade è lecito aspettarsi una progressiva riduzione del numero di battelli, sia a livello nazionale che a livello regionale.

L'evoluzione della flotta peschereccia della Regione Lazio è stata valutata applicando, come per la previsione del parco nautico immatricolato regionale, una regressione lineare.

In base ai risultati del modello, si stima una riduzione del numero di battelli al 2025 rispetto ai valori del 2012 pari a circa il 30%. La flotta regionale nel 2025 è stimata a circa 410 battelli con un intervallo di confidenza compreso tra circa 290 e 520 unità.

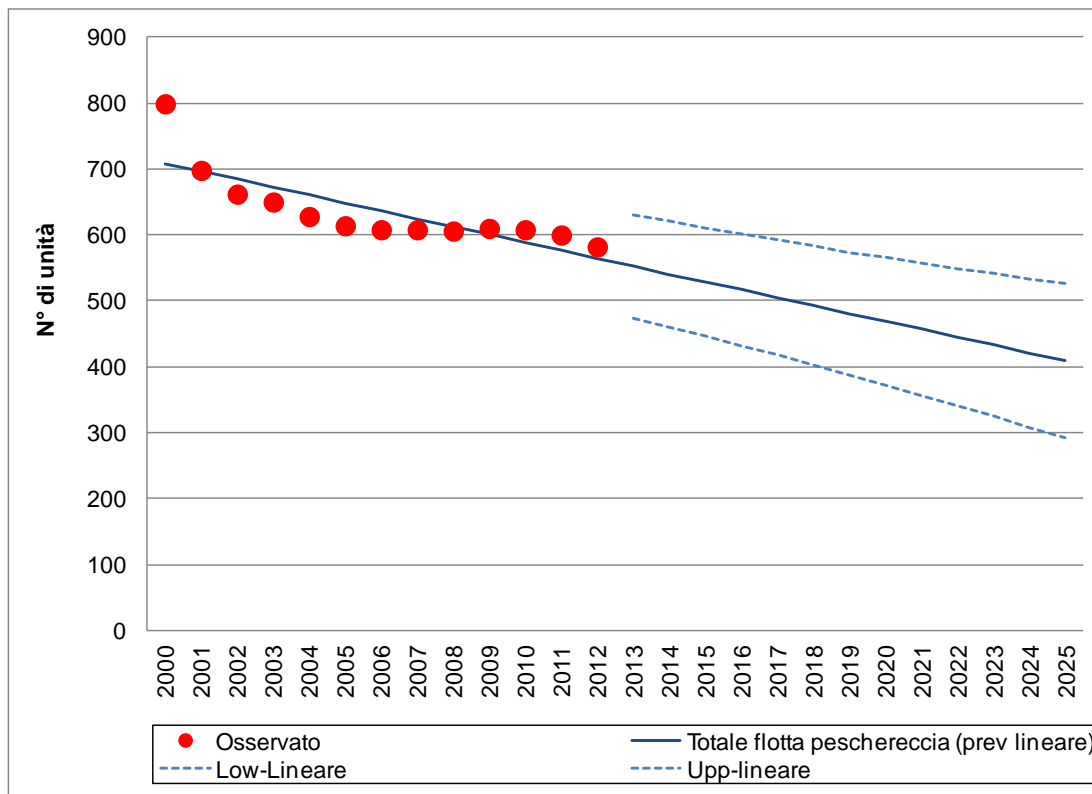


Figura 6-8 Previsione della flotta peschereccia laziale e banda di confidenza (Stima su dati Irepa).

7 Il Monitoraggio

Da quanto già esposto si evince come il sistema portuale sia un sistema molto complesso, all'interno del quale confluiscono diverse competenze (amministrative, tecniche, ecc.) e diversi "stakeholders" (Regione, Comuni, Capitanerie di Porto, ecc). Questo rende estremamente complesso il reperimento dei dati necessari per una corretta pianificazione e gestione del sistema.

Una azione cruciale del Piano consiste, pertanto, oltre che nella raccolta dei dati disponibili, nella creazione di un sistema informativo di monitoraggio, che consenta di immagazzinare i dati stessi, visualizzarli su base cartografica, analizzarli e metterli in relazione fra loro. La disponibilità di tale sistema informativo permette di creare, all'interno della preposta Struttura regionale, un *Osservatorio dei Porti del Lazio*, ad utilizzo sia interno, per le finalità di pianificazione e gestione evidenziati, sia esterno, per diffondere alcuni di questi dati agli stakeholders e all'intera cittadinanza. A tale scopo, verranno utilizzati i canali di comunicazione della Regione Lazio, compreso il Portale web del PRMTL.

In concomitanza alla predisposizione del presente Piano è stato già avviato il processo di monitoraggio che alimenterà il sistema.

Il processo si basa su specifici indicatori di diversa natura, comprendenti le caratteristiche socio-economiche, urbanistiche, demografiche, ambientali, quelle oltre a indicatori più direttamente attinenti le attività portuali. Questo permetterà di comprendere le complesse relazioni esistenti fra questi fattori e di controllarne l'andamento nel tempo.

Gli indicatori di monitoraggio sono stati identificati sia relativamente alle caratteristiche dei Comuni che ospitano le infrastrutture portuali sia alle infrastrutture portuali stesse. Le informazioni riguardano tutti i Comuni costieri riportati nella Tabella 7.1, suddivisi per Provincia:

Tabella 7.1 Comuni costieri

PROVINCIA DI VITERBO	PROVINCIA DI ROMA	PROVINCIA DI LATINA
Montalto di Castro	Roma	Latina
Tarquinia	Fiumicino	Sabaudia
	Civitavecchia	Terracina
	Ladispoli	Fondi
	Anzio	Sperlonga
	Nettuno	Gaeta
	Pomezia	Formia
	Ardea	Minturno
	S. Marinella	Itri
	Cerveteri	San Felice Circeo
		Ponza
		Ventotene

I dati vengono raccolti attraverso diversi tipi di indagini:

- Somministrazione di un apposito questionario ai Comuni interessati
- Somministrazione di un apposito questionario alle Capitanerie di porto
- Elaborazione di dati disponibili dai documenti tecnici ed amministrativi.
- Interviste e incontri con gli stakeholder per la raccolta di informazioni e dati.

In una prima fase, i questionari sono stati compilati sulla base di informazioni reperibili da fonti dati ufficiali (ad esempio Regione, Comuni, ISTAT, ecc.). Queste informazioni vengono verificate e validate dagli Enti interessati, che provvedono anche a fornire le informazioni mancanti.

Tutte le indagini ed operazioni di trasmissione dei dati vengono svolte con il supporto di strumenti informatici.

7.1 Gli indicatori di monitoraggio

Di seguito sono riportati gli indicatori inclusi nel processo di monitoraggio. Sono stati suddivisi in due gruppi:

- Indicatori di Area, riguardanti il contesto in cui il porto è inserito e che con esso ha una importante interazione
- Indicatori di Porto, riguardanti le caratteristiche strutturali e funzionali del porto

Per ognuno di questi indicatori vengono definite le modalità di raccolta e la tempistica di aggiornamento del dato.

7.1.1 Indicatori di Area

Per quanto riguarda gli indicatori di Area è possibile distinguere::

- Indicatori su attività economiche correlate al diporto nautico;
- Indicatori sull'offerta recettiva e sulla dimensione dei flussi turistici;
- Indicatori sull'offerta balneare;
- Indicatori di mobilità;
- Indicatori ambientali (biodiversità);
- Indicatori di qualità dell'aria;
- Indicatori sui rifiuti;
- Indicatori di qualità dell'acqua;
- Indicatori urbanistici;
- Indicatori della forma urbana;

Come si è visto il comparto della nautica risulta particolarmente complesso e coinvolge molteplici componenti, assai diversificate. La necessità è stata quella di raccogliere e sistematizzare quante più informazioni utili a monitorare non solo lo stato delle infrastrutture portuali, ma anche il territorio costiero al fine di comprendere lo stato del territorio stesso e valutarne la capacità di accogliere e sviluppare il turismo nautico. Per questo motivo gli indicatori di area che verranno descritti sono così diversificati.

Gli indicatori sono indicati in Tabella 7.2, Tabella 7.3, Tabella 7.4, Tabella 7.5, Tabella 7.6, Tabella 7.7, Tabella 7.8, Tabella 7.9, Tabella 7.10, Tabella 7.11 e Gli indicatori presenti in Tabella 7.12 consentono di conoscere lo stato attuale della morfologia urbana, monitorandone l'evoluzione nel tempo al fine di rispettare gli standard urbanistici previsti dagli strumenti di pianificazione esistenti.

Tabella 7.12.

La Tabella 7.2 è utile per comprendere la dimensione del Comune costiero che si sta analizzando, sia in termini di superficie che di popolazione residente.

Tabella 7.2 Indicatori socio-economici

ID	Indicatori socio-economici	Unità di misura	Fonte
1	Superficie territoriale totale	kmq	Regione Lazio
2	Popolazione residente	n° abitanti	Regione Lazio
3	Popolazione residente (fascia di età 15-64)	n° abitanti	Regione Lazio
4	Densità demografica	n° abitanti per kmq	Regione Lazio
5	Popolazione attiva (numero di occupati)	n° abitanti della classe 15-64	Comune
6	Tasso di occupazione	numero di occupati nella classe di età 15-64 anni / popolazione residente della classe di età 15-64	Comune

Gli indicatori contenuti all'interno della Tabella 7.3 forniscono una fotografia dell'economia del Comune considerato legata al diporto nautico. Tali informazioni consentiranno, in una prima fase, di analizzare lo stato di fatto della situazione del Comune, ma nel futuro consentirà di monitorare la crescita o meno in funzione della presenza di infrastrutture portuali.

Tabella 7.3 Indicatori su attività economiche correlate al diporto nautico

ID	Indicatori su attività economiche correlate al diporto nautico	Unità di misura	Fonte
7	Unità locali Industria cantieristica	n° unità locali	ISTAT, Comune
8	Addetti industria cantieristica	n° addetti	ISTAT, Comune
9	Indice di specializzazione produttiva - cantieristica	n°addetti cantieristica/n° occupati totali	ISTAT, Comune
10	Imprese attive nel settore della pesca	n° unità locali	ISTAT, Comune
11	Addetti nel settore della pesca	n° addetti	ISTAT, Comune
12	Indice di specializzazione produttiva su base regionale - settore della pesca	(addetti comunali del settore/addetti comunali totali)/(addetti regionali del settore/addetti regionali totali)	ISTAT, Comune
13	Imprese attive nel settore dell'acquacoltura	n° unità locali	ISTAT, Comune
14	Addetti nel settore dell'acquacoltura	n° addetti	ISTAT, Comune
15	Indice di specializzazione produttiva su base regionale - settore dell'acquacoltura	(addetti comunali del settore/addetti comunali totali)/(addetti regionali del settore/addetti regionali totali)	ISTAT, Comune
16	Unità locali aziende mediazione marittima	n° unità locali	ISTAT, Comune
17	Addetti mediazione marittima	n° addetti	ISTAT, Comune
18	Indice di specializzazione produttiva - mediazione marittima	n°addetti mediazione marittima/n° occupati totali	ISTAT, Comune
19	Unità locali attività di locazione e noleggio unità da diporto (charter)	n° unità locali	ISTAT, Comune
20	Addetti attività di locazione e noleggio unità da diporto (charter)	n° addetti	ISTAT, Comune
21	Indice di specializzazione produttiva - attività charter	n°addetti attività charter/n° occupati totali	ISTAT, Comune
22	Numero di porti utilizzati come base dalle attività charter	n°	Comune

Gli indicatori presenti in Tabella 7.4 consentono di stimare e monitorare i flussi turistici all'interno del Comune, al fine di valutare, col tempo e almeno in parte, se la presenza o meno di infrastrutture portuali può portare o no benefici al Comune in termini di flussi turistici.

Tabella 7.4 Indicatori su offerta recettiva e dimensione dei flussi turistici

ID	Indicatori su offerta recettiva e dimensione dei flussi turistici	Unità di misura	Fonte
23	Strutture ricettive alberghiere	n°	ISTAT, Comune
24	Strutture ricettive complementari	n°	ISTAT, Comune
25	Seconde case	n°	ISTAT, Comune
26	Posti letto in strutture ricettive alberghiere	n°	ISTAT, Comune
27	Posti letto in strutture ricettive complementari	n°	ISTAT, Comune
28	Posti letto in seconde case per vacanza	n°	ISTAT, Comune
29	Giornate di presenza negli esercizi ricettivi	n°	ISTAT, Comune
30	Giornate di presenza in seconde case di vacanza	n°	ISTAT, Comune

Gli indicatori presenti in Tabella 7.5 consentono di conoscere la natura e lo stato delle concessioni demaniali rilasciate dai Comuni; tali informazioni sono utili per comprendere quanto il Comune è “sensibile” e ricettivo in termini di offerta balneare.

Tabella 7.5 Indicatori sull’offerta balneare

ID	Indicatori di offerta balneare	Unità di misura	Fonte
31	Concessioni demaniali marittime per stabilimenti balneari	n°, localizzazione, data rilascio, durata, concessionario	Comune
32	Concessioni demaniali marittime per spiagge attrezzate	n°, localizzazione, data rilascio, durata, concessionario	Comune
33	Concessioni demaniali marittime per spiagge libere attrezzate	n°, localizzazione, data rilascio, durata, concessionario	Comune
34	Concessioni demaniali marittime per l'esercizio del noleggio di imbarcazioni e natanti in genere	n°, localizzazione, data rilascio, durata, concessionario	Comune

Gli indicatori di mobilità presenti in Tabella 7.6 sono relativi non solo ed esclusivamente al Comune, bensì all’interazione dell’infrastruttura portuale (una o più infrastrutture all’interno del Comune stesso) con le infrastrutture di trasporto all’interno del Comune. Le informazioni presenti all’interno della tabella servono per comprendere se l’infrastruttura portuale presa in considerazione è accessibile alla popolazione e come è accessibile (auto, due ruote, bicicletta, autobus, treno, piedi).

Tabella 7.6 Indicatori di mobilità

ID	Indicatori di mobilità	Unità di misura	Fonte
35	Presenza parcheggi	SI/NO	Comune
36	Numero di stalli presenti nel raggio di 1000 metri dal porto	n°	Comune
37	Tipologia di parcheggi presenti nel raggio di 1000 mt dal porto	Pagamento/Liberi	Comune
38	Costo orario dei parcheggi presenti nel raggio di 1000 mt dal porto (se a pagamento)	€	Comune
39	Numero di linee di autobus di collegamento fra porto e centro città	n°	Azienda di tpl
40	Numero di linee di autobus di collegamento fra porto e stazione ferroviaria	n°	Azienda di tpl
41	Numero di corse giornaliere di autobus di collegamento fra porto e centro città	n°	Azienda di tpl
42	Numero di corse giornaliere di autobus di collegamento fra porto e stazione ferroviaria	n°	Azienda di tpl
43	Distanza porto/stazione ferroviaria	Km	Comune
44	Presenza di taxi al porto	SI/NO	Comune
45	Presenza e numero di autonoleggi al porto		Comune
46	Presenza e numero di moto noleggi al porto		Comune
47	Presenza e numero di noleggio biciclette al porto		Comune
48	Presenza di punti di ricarica veicoli elettrici al porto		Comune
49	Presenza e numero di stalli per le biciclette al porto		Comune
50	Presenza e lunghezza di percorsi pedonali protetti per l'accessibilità al porto		Comune
51	Presenza di percorsi ciclabili protetti per l'accessibilità al porto		Comune
52	Presenza di un casello autostradale nel comune		Comune
53	Distanza dal casello autostradale più vicino al porto		Comune
54	Presenza di una uscita della superstrada nel comune		Comune
55	Distanza dall'uscita della superstrada al porto	Km	Comune
56	Numero di strade di accesso al porto	n°	Comune

Gli indicatori ambientali, riportati in Tabella 7.7, serviranno a evidenziare eventuali zone di vincolo paesaggistico/ambientale ai fini di future pianificazioni portuali all'interno delle zone considerate. Inoltre gli indicatori relativi alla estensione dell'erosione costiera e dell'avanzamento costiero permetteranno di prevedere, nel lungo periodo, oltre che di monitorare lo stato attuale delle coste, la quantità di area a disposizione per eventuali organizzazioni progettuali future.

Tabella 7.7 Indicatori ambientali

ID	Indicatori ambientali (biodiversità)	Unità di misura	Fonte
57	Presenza SIC/ZPS	numero	Regione
58	Estensione territoriale SIC/ZPS	ha	Regione
59	Presenza Aree naturali protette	numero	Regione
60	Estensione territoriale Aree naturali protette	ha	Regione
61	% Aree vulnerabili sul totale della superficie costiera	%	INGV (Istituto Nazionale Geofisica e Vulcanologia)
62	Aree a vincolo idrogeologico sulla costa	mq/ha fascia costiera	
63	Erosione costiera ultimi 10 anni	estensione in m	ISPRA
64	Erosione costiera ultimi 10 anni	superficie in ha	ISPRA
65	Avanzamento costiero ultimi 10 anni	estensione in m	ISPRA
66	Avanzamento costiero ultimi 10 anni	superficie in ha	ISPRA
67	Spiagge ad alta valenza turistica	estensione in m	Comune
68	Spiagge ad alta valenza turistica	superficie in ha	Comune
69	Costa sabbiosa	estensione in m	Comune
70	Costa sabbiosa	superficie in ha	Comune
71	Costa rocciosa	estensione in m	Comune
72	Costa rocciosa	superficie in ha	Comune
73	Classificazione sismica del Comune	Classe	INGV (Istituto Nazionale Geofisica e Vulcanologia)
74	Indice di rischio	mq dissesto/superficie	Comune
75	Indice di Permeabilità fascia costiera "soil sealing"	ha/ha di superficie costiera	Comune
76	Indice di equipaggiamento vegetazionale	aree a verde+aree boscate/superf. territoriale	Comune

Gli indicatori relativi alla qualità dell'aria, ai rifiuti e alla qualità delle acque permettono di calcolare eventuali valori di soglia utili alla pianificazione di possibili nuove strutture portuali che rispondano ai requisiti di sostenibilità ambientale. Sono necessari inoltre per monitorare le esternalità delle attività descritte dagli indicatori fin qui esaminati.

Tabella 7.8 Indicatori di qualità dell'aria

ID	Indicatori di qualità dell'aria	Unità di misura	Fonte
77	Concentrazione Particolato Atmosferico (Comunale)	PM10	ARPA Lazio
78	Concentrazione Biossido di Azoto (Comunale)	NO2	ARPA Lazio
79	Concentrazione Ozono (Comunale)	O3	ARPA Lazio
80	Emissioni di gas serra per componente (CO2, N2O, CH4)	Totali	ARPA Lazio
81	Emissioni di gas serra per componente (CO2, N2O, CH4)	ton/anno per macrosettore	ARPA Lazio

Tabella 7.9 Indicatori sui rifiuti

ID	Indicatori sui rifiuti	Unità di misura	Fonte
82	Raccolta differenziata comunale	%	Comune
83	Discariche	numero e localizzazione	Comune

Tabella 7.10 Indicatori sulla qualità delle acque

ID	Indicatori sulla qualità delle acque	Unità di misura	Fonte
84	Qualità delle acque	(% di acque con caratteristiche: Elevate-buone-sufficienti-cattive)	ISPRA
		(utilizzare i tre indici (Fitoplancton-Trix-Chimica) stabiliti dal D.M. 260/10	ISPRA

Gli indicatori urbanistici (vedi Tabella 7.11) forniscono il quadro urbanistico generale del Comune e del Porto, dove presente il PRG Portuale e consentono di verificare lo stato delle coste e degli arenili rispetto ai PUA.

Tabella 7.11 Indicatori urbanistici

ID	Indicatori urbanistici	Unità di misura	Fonte
85	Indice di intensità dello spazio urbano "pressione antropica"	ha zone A+B+C/sup territoriale	Comune
86	Distanza aree turistiche dai porti turistici	km	
87	PRG	Anno di approvazione se presente	Comune
88	Zona omogenea PRG Comunale relativo alla fascia costiera	Zona Omogenea e localizzazione	Comune
89	Varianti PRG in ambito costiero	Anno di approvazione se presente	Comune
90	PRG Portuale	Anno di approvazione se presente	Comune
91	Piano Utilizzazione Arenili (PUA)	Anno di approvazione se presente	Comune
92	Ambito PTPR Regionale	Tipologia di Ambito, estensione e localizzazione+	Regione
93	Piano di Classificazione Acustica	Presenza	Comune
94	Classificazione fascia costiera secondo la zonizzazione acustica (solo se è presente il Piano Acustico)	Zona acustica e localizzazione	Comune

Gli indicatori presenti in Tabella 7.12 consentono di conoscere lo stato attuale della morfologia urbana, monitorandone l'evoluzione nel tempo al fine di rispettare gli standard urbanistici previsti dagli strumenti di pianificazione esistenti.

Tabella 7.12 Indicatori della forma urbana

ID	Indicatori della forma urbana (di morfologia)	Unità di misura	Fonte
95	Suolo urbanizzato	kmq zone A-B	Comune
96	Suolo urbanizzabile	kmq zone C	Comune
97	Suolo industriale	kmq zone D	Comune
98	Suolo agricolo e forestale	kmq zone E	Comune
99	Suolo per attrezzature collettive	kmq zone F	Comune
100	Indice di artificializzazione = trasformazione di suolo (naturale o agricolo) in suolo artificiale (cemento o asfalto)	mq/secondo	Comune
101	Indice di equipaggiamento vegetazionale	aree a verde + aree boscate/superf.territoriale	Comune
102	Densità edilizia (superficie edificata/superficie libera)	mq/mq	Comune
103	Densità abitativa	ab/ha	Comune
104	Indice di dotazione industriale	kmq zone industriali e artigianali/sup urbanizzata	Comune

Oltre ad informazioni puntuali sarà necessario verificare se sono stati redatti i seguenti documenti di valutazione ambientale:

- Procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e Relazioni di progetti realizzati nell'ambito delle zone interessate o nelle immediate vicinanze);
- Procedure di Valutazioni Ambientali Strategiche (VAS) per la valutazione di Piani e Programmi urbanistici;
- Valutazioni di Incidenza (VINCA) per la progettazione effettuata in presenza di Siti di Interesse Naturalistico della Rete Natura 2000.

Nel caso in cui siano presenti Varianti Urbanistiche in ambito costiero, occorre reperire NTA (Norme Tecniche di Attuazione) e Allegati Planimetrici

7.1.2 Indicatori di Porto

Gli indicatori associati al Porto riguardano, oltre ai dati di carattere amministrativo, anche dati di carattere specifico sulla portualità. Gli indicatori sono elencati nelle Tabella 7.13 e Tabella 7.14 seguenti.

Gli indicatori specifici portuali sono rilevati per tutte le infrastrutture portuali rilevate all'interno del Comune. In particolare anche all'interno della stessa infrastruttura portuale è possibile che siano presenti diversi soggetti a cui è stata rilasciata la concessione demaniale (Titolari della concessione). Attraverso le indagini è possibile determinare con esattezza sia il numero di posti barca offerti all'interno delle infrastrutture, sia il numero di barche ormeggiate. Altri indicatori importanti da rilevare sono relativi alle dotazioni del porto stesso.

Tabella 7.13 Indicatori amministrativi relativi al porto

ID	Dati amministrativi	Unità di misura	Fonte
105	Nome del Porto		Porto
106	Nome del Comune all'interno del quale ricade il porto		ISTAT
107	Codice ISTAT del Comune		ISTAT
108	Tipologia di porto		Porto

Tabella 7.14 Indicatori specifici portuali

ID	Indicatori specifici portuali	Unità di misura	Fonte
109	Personale a tempo indeterminato	n°	Porto, Comune
110	Personale stagionale	n°	Porto, Comune
111	Numero di posti barca totali	n°	Porto, Comune
112	Numero di posti barca < 10 metri	n°	Porto, Comune
113	Numero di posti barca fra 10 e 24 metri	n°	Porto, Comune
114	Numero di posti barca > 24 metri	n°	Porto, Comune
115	Numero di posti barca per la pesca totali	n°	Porto, Comune
116	Numero di posti barca per la pesca < 10 metri	n°	Porto, Comune
117	Numero di posti barca per la pesca fra 10 e 24 metri	n°	Porto, Comune
118	Numero di posti barca per la pesca > 24 metri	n°	Porto, Comune
119	Costo del posto barca medio	€	Porto, Comune
120	Costo del posto barca per imbarcazioni < 10 metri	€	Porto, Comune
121	Costo del posto barca per imbarcazioni fra 10 e 24 metri	€	Porto, Comune
122	Costo del posto barca per imbarcazioni > 24 metri	€	Porto, Comune
123	Costo del posto barca per la pesca medio	€	Porto, Comune
124	Costo del posto barca per imbarcazioni da pesca < 10 metri	€	Porto, Comune
125	Costo del posto barca per imbarcazioni da pesca fra 10 e 24 metri	€	Porto, Comune
126	Costo del posto barca per imbarcazioni da pesca > 24 metri	€	Porto, Comune
127	Posti barca occupati	n°	Porto, Comune
128	Posti barca per 1.000 abitanti		Porto, Comune
129	Presenza di concessione	SI/NO	Porto, Comune
130	Titolare della concessione	Nome	Porto, Comune
131	Data rilascio concessione	data	Porto, Comune
132	Durata della concessione	anni	Porto, Comune
133	Presenza nel porto di attracco	SI/NO	Porto, Comune
134	Presenza nel porto di acqua	SI/NO	Porto, Comune

	potabile		
135	Presenza nel porto di luce	SI/NO	Porto, Comune
136	Presenza nel porto di servizi di rifornimento di carburante	SI/NO	Porto, Comune
137	Presenza nel porto di servizi di vigilanza	SI/NO	Porto, Comune
138	Presenza nel porto di informazioni turistiche	SI/NO	Porto, Comune
139	Presenza nel porto di servizi igienici	SI/NO	Porto, Comune
140	Presenza nel porto di alloggio	SI/NO	Porto, Comune
141	Presenza nel porto di servizi per la raccolta di rifiuti	SI/NO	Porto, Comune
142	Presenza nel porto di scivolo	SI/NO	Porto, Comune
143	Presenza nel porto di gru	SI/NO	Porto, Comune
144	Presenza nel porto di travel lift	SI/NO	Porto, Comune
145	Presenza nel porto di servizi antincendio	SI/NO	Porto, Comune
146	Presenza nel porto di servizio meteo	SI/NO	Porto, Comune
147	Presenza nel porto di servizi di riparazione motori	SI/NO	Porto, Comune
148	Presenza nel porto di servizi di riparazioni elettriche	SI/NO	Porto, Comune
149	Presenza nel porto di Diving Center	SI/NO	Porto, Comune
150	Presenza nel porto di società sportive associate FIV	SI/NO	Porto, Comune
151	Distanza porto/Siti Rete Natura 2000	km	
152	Distanza Porto/Aree Protette	km	

7.2 Le indagini

Come accennato in precedenza gli indicatori individuati per il monitoraggio sono rilevati attraverso diversi tipi di indagini. Sono stati suddivisi gli indicatori di Area da quelli relativi all'infrastruttura portuale: tale operazione ha portato alla creazione di questionari che sono stati precompilati attraverso ricerche su fonti dati on-line e attraverso il materiale fornito dalla Regione Lazio.

In seguito sono stati contattati gli Enti interessati (Comuni e Capitanerie di Porto) e sono stati inviati i suddetti questionari al fine di validare le informazioni già presenti e completare quelle mancanti. Per agevolare l'operazione degli Enti e supportarli nella compilazione dei questionari è stato istituito un help desk attraverso un indirizzo di posta elettronica (pianoporti@ctl.uniroma1.it) e un numero di telefono. Sono previste anche visite in loco per il rilievo di informazioni direttamente sul campo.

Il diverso tasso di evoluzione degli indicatori rende necessario differenziare la tempistica di rilievo e aggiornamento di ciascuno di essi.

La tempistica sarà strutturata secondo la Tabella 7.15:

Tabella 7.15 Tempistica di aggiornamento indicatori

Tipologia indicatori	ID Specifici indicatori	Aggiornamento
Socio-economici	Tutti	1 anno
Offerta recettiva e dimensione dei flussi turistici	Tutti	1 anno
Su attività economiche correlate al diporto nautico	Tutti	10 anni
Mobilità	Tutti	1 anno
Ambientali	Dall'ID 57 all'ID 61, dall'ID 67 all'ID 72, dall'ID 75 all'ID 76	2 anni
Ambientali	ID 62, ID 73 e ID 74	5 anni
Ambientali	Dall'ID 63 all'ID 66	10 anni
Qualità dell'aria	Tutti	1 anno
Rifiuti	Tutti	1 anno
Qualità delle acque	Tutti	1 anno
Urbanistici	Dall'ID 85 all'ID 89, ID 91, ID 93, ID 94	2 anni
Urbanistici	ID 90	1 anno
Urbanistici	ID 892	5 anni

Per quanto riguarda gli indicatori specifici portuali (Tabella 8-14), questi verranno aggiornati in base alla durata e alla scadenza della concessione demaniale rilasciata. Tale informazione, infatti, sarà diversa caso per caso, anche perché le concessioni demaniali rilasciate per la gestione delle varie strutture portuali dedicate alla nautica da diporto (punti di ormeggio, approdi turistici, porti turistici) in scadenza entro il 31/12/2015 sono state prorogate fino al 31/12/2020.

Bibliografia

- Automobile Club Italiano, “Dotazione di infrastrutture stradali sul territorio italiano”, 2011
- Autorità di Regolazione dei Trasporti, “Primo Rapporto Annuale al Parlamento”, luglio 2014.
- Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta – Piano Operativo Triennale 2014-2016
- Braudel F., *Il Mediterraneo-Lo spazio la storia gli uomini le tradizioni*, Tascabili Bompiani, Milano, 2005.
- Camarda G., Enti portuali, demanialità dei porti e sistema portuale, in *Studi mar.*, 1985, 67 ss.; Id., Il disegno di legge sui sistemi portuali, in *Porti, mare, terr.*, 1989, 41 ss. e in *Autonomie e dir.*, 1989, 265 ss.
- Carta M., *Next city: culture city*, Meltemi, Roma, 2004.
- Cassano F., *Il pensiero meridiano*, Laterza, Roma-Bari, 2005.
- Corrado F., *Risorse territoriali nello sviluppo locale*, Alinea Editrice, Firenze, 2005.
- Fonti L., *Porti – città – territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Alinea, Firenze, 2010.
- ICRAM, “Studio per l’impatto ambientale connesso allo sfruttamento di depositi sabbiosi sommersi ai fini di rinascimento lungo la piattaforma continentale laziale”. Regione Lazio, 2002.
- Informest, “I porti marittimi e la logistica in Italia”, MEF 2013.
- Irepa Onlus, *Osservatorio economico sulle strutture produttive della pesca marittima in Italia 2011*, Edizioni Scientifiche Italiane, 2013
- ISFORT, “10° Rapporto sulla mobilità in Italia”, maggio 2013.
- Ismea, *Check up 2013 – Il settore ittico in Italia*, 2013
- ISPRA, “Tutela della connettività ecologica del territorio e infrastrutture lineari”, 2008.
- Krugman P., *Competitiveness: A dangerous obsession*, *Foreign Affairs*; Mar/Apr 1994.
- Legambiente, “Il consumo delle aree costiere italiane. La costa laziale da Minturno a Montalto di Castro: l’aggressione di cemento e i cambiamenti di paesaggio”, Luglio 2013.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, “Il Diporto nautico in Italia”, Anno 2012.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Il diporto nautico in Italia, anni 2005-2013*
- Pellegrino F., *L’ambito portuale ed i piani regolatori portuali*, *Rivista giureta*, Vol. VI, Palermo, 2008.
- Regione Lazio, *Assessorato Opere e Reti di Servizi e Mobilità, “Aggiornamento del Piano di Coordinamento dei Porti”*, 1998.

Regione Lazio, Linee guida del Piano regionale della Mobilità, dei trasporti e della Logistica, marzo 2011.

Regione Toscana (Assessorato alle Infrastrutture e ai Trasporti), Master Plan “La Rete dei Porti Toscani”

Soriani, S., (a cura di), Porti, città e sistema costiero, Il Mulino, Bologna, 2002.

Troin J. F., Le metropoli del Mediterraneo-città di frontiera, città cerniera, Jaca Book, Milano, 1997.

Uniontraporti “I Rapporti sullo stato delle infrastrutture in Italia: criticità di oggi, priorità di domani”, febbraio 2011.

Viola, P., Colombo E., Porti turistici. Approccio multidisciplinare per una strategia progettuale integrata, Dario Flaccovio, Palermo, 2010.

CENTRO DI RICERCA
PER IL
TRASPORTO E LA LOGISTICA



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Piano dei Porti di interesse economico regionale

Rapporto II Fase

Allegati



CENTRO DI RICERCA
PER IL TRASPORTO
E LA LOGISTICA

	Dati Comune							
ID	Domanda	Unità di misura	Fonte/anno di riferimento	Periodo di aggiornamento	Indicazioni sulle domande	Risposta	Informazione aggiornata?	Note per amministrazione (non obbligatorie)
	<i>Dati amministrativi</i>							
	Nome del Comune							
	Codice ISTAT del Comune							
	Indicatori socio-economici	Unità di misura	Fonte/anno di riferimento					
1	Superficie territoriale totale	kmq	Regione Lazio					
2	Popolazione residente	n° abitanti	ISTAT					
3	Popolazione residente (fascia di età 15-64)	n° abitanti	Elaborazioni su dati ISTAT					
4	Densità demografica	n° abitanti per kmq	Regione Lazio					
5	Popolazione attiva (numero di occupati)	n° abitanti della classe 15-64	Comune					
6	Tasso di occupazione	numero di occupati nella classe di età 15-64 anni / popolazione residente della classe di età 15-64	Comune					
	Indicatori su attività economiche correlate al diporto nautico	Unità di misura	Fonte/anno di riferimento					
7	Imprese attive nel settore della costruzione di navi e imbarcazioni	n°	ISTAT					
8	Addetti nel settore della costruzione di navi e imbarcazioni	n°	ISTAT					
9	Indice di specializzazione produttiva su base regionale - settore della costruzione di navi e imbarcazioni	(addetti comunali del settore/addetti comunali totali) / (addetti regionali del settore/addetti regionali totali)	Elaborazioni su dati ISTAT					
10	Imprese attive nel settore della pesca	n°	ISTAT					
11	Addetti nel settore della pesca	n°	ISTAT					
12	Indice di specializzazione produttiva su base regionale - settore della pesca	(addetti comunali del settore/addetti comunali totali) / (addetti regionali del settore/addetti regionali totali)	Elaborazioni su dati ISTAT					
13	Imprese attive nel settore dell'acquacoltura	n°	ISTAT					
14	Addetti nel settore dell'acquacoltura	n°	ISTAT					
15	Indice di specializzazione produttiva su base regionale - settore dell'acquacoltura	(addetti comunali del settore/addetti comunali totali) / (addetti regionali del settore/addetti regionali totali)	Elaborazioni su dati ISTAT					
16	Imprese attive nel settore della mediazione marittima	n° unità locali	Infoimprese					
17	Addetti mediazione marittima	n° addetti	ISTAT, Comune					
18	Indice di specializzazione produttiva - mediazione marittima	n°addetti mediazione marittima/n° occupati totali	ISTAT, Comune					
19	Unità locali attività di locazione e noleggio unità da diporto (charter)	n° unità locali	ISTAT, Comune					
20	Addetti attività di locazione e noleggio unità da diporto (charter)	n° addetti	ISTAT, Comune					
21	Indice di specializzazione produttiva - attività charter	n°addetti attività charter/n° occupati totali	ISTAT, Comune					
22	Numero di porti utilizzati come base dalle attività charter	n°	Comune					
	Indicatori su offerta recettiva e dimensione dei flussi turistici	Unità di misura	Fonte/anno di riferimento					
23	Strutture ricettive alberghiere	n°	ISTAT, Comune					
24	Strutture ricettive complementari	n°	ISTAT, Comune					
25	Seconde case	n°	ISTAT, Comune					
26	Posti letto in strutture ricettive alberghiere	n°	ISTAT, Comune					
27	Posti letto in strutture ricettive complementari	n°	ISTAT, Comune					
28	Posti letto in seconde case per vacanza	n°	ISTAT, Comune					

29	Giornate di presenza negli esercizi recettivi	n°	ISTAT, Comune					
30	Giornate di presenza in seconde case di vacanza	n°	ISTAT, Comune					
	Indicatori di offerta balneare	Unità di misura	Fonte/anno di riferimento					
31	Concessioni demaniali marittime per stabilimenti balneari	n° e localizzazione	Comune					
32	Concessioni demaniali marittime per spiagge attrezzate	n° e localizzazione	Comune					
33	Concessioni demaniali marittime per spiagge libere attrezzate	n° e localizzazione	Comune					
34	Concessioni demaniali marittime per l'esercizio del noleggio di imbarcazioni e natanti in genere	n° e localizzazione	Comune					
	Indicatori di mobilità	Unità di misura	Fonte/anno di riferimento					
35	Presenza parcheggi	SI/NO	Comune					
36	Numero di stalli presenti nel raggio di 1000 metri dal porto	n°	Comune					
37	Tipologia di parcheggi presenti nel raggio di 1000 mt dal porto	Pagamento/Liberi	Comune					
38	Costo orario dei parcheggi presenti nel raggio di 1000 mt dal porto (se a pagamento)	€	Comune					
39	Numero di linee di autobus di collegamento fra porto e centro città	n°	Azienda di TPL					
40	Numero di linee di autobus di collegamento fra porto e stazione ferroviaria	n°	Azienda di TPL					
41	Numero di corse giornaliere di autobus di collegamento fra porto e centro città	n°	Azienda di TPL					
42	Numero di corse giornaliere di autobus di collegamento fra porto e stazione ferroviaria	n°	Azienda di TPL					
43	Distanza porto/stazione ferroviaria	Km	Comune		Indicare la distanza in Km			
44	Presenza di taxi al porto	SI/NO	Comune					
45	Presenza e numero di autonoleggi al porto		Comune		Se presenti indicare il numero, altrimenti indicare 0			
46	Presenza e numero di moto noleggi al porto		Comune		Se presenti indicare il numero, altrimenti indicare 0			
47	Presenza e numero di noleggio biciclette al porto		Comune		Se presenti indicare il numero, altrimenti indicare 0			
48	Presenza di punti di ricarica veicoli elettrici al porto		Comune					
49	Presenza e numero di stalli per le biciclette al porto		Comune		Se presenti indicare il numero, altrimenti indicare 0			
50	Presenza e lunghezza di percorsi pedonali protetti per l'accessibilità al porto		Comune		Se presenti indicare la lunghezza in Km, altrimenti indicare 0			
51	Presenza di percorsi ciclabili protetti per l'accessibilità al porto		Comune					
52	Presenza di un casello autostradale nel comune		Comune					
53	Distanza dal casello autostradale più vicino al porto		Comune		Indicare la distanza in Km			
54	Presenza di una uscita della superstrada nel comune		Comune					
55	Distanza dall'uscita della superstrada al porto	Km	Comune		Indicare la distanza in Km			
56	Numero di strade di accesso al porto	n°	Comune					
	Indicatori ambientali (biodiversità)	Unità di misura	Fonte/anno di riferimento					
57	Presenza SIC/ZPS	Numero	Regione Lazio	2 anni				
58	Estensione territoriale SIC: IT6010026 SIC "Saline di Tarquinia"	ha	Regione Lazio	2 anni				
58	Estensione territoriale SIC MARINO: IT6000002 SIC Marino "Fondali antistanti Punta Morelle"	ha	Regione Lazio	2 anni				
58	Estensione territoriale SIC MARINO: IT6000003 SICMARINO "Fondali Arrone - Marta"	ha	Regione Lazio	2 anni				

58	Estensione territoriale SIC MARINO: IT6000004 SIC Marino "Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia"	ha	Regione Lazio	2 anni				
59	Presenza Aree Naturali Protette	Numero	Regione Lazio					
60	Estensione: Riserva Naturale Statale "Saline di Tarquinia" (comune di Tarquinia)	ha	Regione					
61	% Aree vulnerabili sul totale della superficie costiera	%	INGV (Istituto Nazionale Geofisica e Vulcanologia)					
62	Aree a vincolo idrogeologico sulla costa	mq/ha fascia costiera		5 anni				
63	Erosione costiera ultimi 10 anni	Estensione in m	ISPRA	10 anni				
64	Erosione costiera ultimi 10 anni	Superficie in ha	ISPRA	10 anni				
65	Avanzamento costiero ultimi 10 anni	Estensione in m	ISPRA	2 anni				
66	Avanzamento costiero ultimi 10 anni	Superficie in ha	ISPRA	2 anni				
67	Spiagge ad alta valenza turistica	Estensione in m	Comune	2 anni				
68	Spiagge ad alta valenza turistica	Superficie in ha	Comune	2 anni				
69	Costa sabbiosa	Estensione in m	Comune	2 anni				
70	Costa sabbiosa	Superficie in ha	Comune	2 anni				
71	Costa rocciosa	Estensione in m	Comune	2 anni				
72	Costa rocciosa	Superficie in ha	Comune	2 anni				
73	Classificazione sismica del Comune	Classe	INGV (Istituto Nazionale Geofisica e Vulcanologia)	5 anni				
74	Indice di rischio	mq dissesto/superficie	Comune	5 anni				
75	Indice di Permeabilità fascia costiera "soil sealing"	ha/ha di superficie costiera	Comune	2 anni				
76	Indice di equipaggiamento vegetazionale	Aree a verde+aree boscate/superf.territoriale	Comune	2 anni				
Indicatori qualità dell'aria		Unità di misura	Fonte/anno di riferimento					
77	Concentrazione Particolato Atmosferico (Comunale)	PM10	ARPA Lazio	1 anno				
78	Concentrazione Biossido di Azoto (Comunale)	NO2	ARPA Lazio	1 anno				
79	Concentrazione Ozono (Comunale)	O3	ARPA Lazio	1 anno				
80	Emissioni di gas serra per componente (CO2, N2O, CH4)	Totali	ARPA Lazio	1 anno				
81	Emissioni di gas serra per componente (CO2, N2O, CH4)	ton/anno per macrosettore	ARPA Lazio	1 anno				
Indicatori rifiuti		Unità di misura	Fonte/anno di riferimento					
82	Raccolta differenziata comunale	%	Comune	1 anno				
83	Discariche	Numero e localizzazione	Comune	1 anno				
Indicatori qualità delle acque		Unità di misura	Fonte/anno di riferimento					
84	Qualità delle acque	% di acque con caratteristiche: Elevate-buone-sufficienti-cattive	ISPRA	1 anno				
		Utilizzare i tre indici (Fitoplancton-Trix-Chimica) stabiliti dal D.M. 260/10	ISPRA	1 anno				
Indicatori urbanistici		Unità di misura	Fonte/anno di riferimento					
85	Indice di intensità dello spazio urbano "pressione antropica"	ha zone A+B+C/sup territoriale	Comune	2 anni				
86	Distanza aree turistiche dai porti turistici	km		2 anni				
87	PRG	Anno di approvazione se presente	Comune	2 anni				
88	Zona omogenea PRG Comunale relativo alla fascia costiera	Zona Omogenea e localizzazione	Comune	2 anni				
89	Varianti PRG in ambito costiero	Anno di approvazione se presente	Comune	2 anni				

90	PRG Portuale	Anno di approvazione se presente	Comune	1 anno				
91	Piano Utilizzazione Arenili (PUA)	Anno di approvazione se presente	Comune	2 anni				
92	Ambito PTPR Regionale	Tipologia di Ambito, estensione e localizzazione+	Regione Lazio	5 anni				
93	Piano di Classificazione Acustica	Presenza	Comune	2 anni				
94	Classificazione fascia costiera secondo la zonizzazione acustica (solo se è presente il Piano Acustico)	Zona acustica e localizzazione	Comune	2 anni				
	Indicatori della forma urbana (di morfologia)	Unità di misura	Fonte/anno di riferimento					
95	Suolo urbanizzato	kmq zone A-B	Comune	2 anni				
96	Suolo urbanizzabile	kmq zone C	Comune	2 anni				
97	Suolo industriale	kmq zone D	Comune	2 anni				
98	Suolo agricolo e forestale	kmq zone E	Comune	2 anni				
99	Suolo per attrezzature collettive	kmq zone F	Comune	2 anni				
100	Indice di artificializzazione = trasformazione di suolo (naturale o agricolo) in suolo artificiale (cemento o asfalto)	mq/secondo	Comune	2 anni				
101	Indice di equipaggiamento vegetazionale	Aree a verde + aree boscate/superf.territoriale	Comune	2 anni				
102	Densità edilizia (superficie edificata/superficie libera)	mq/mq	Comune	2 anni				
103	Densità abitativa	ab/ha	Comune	2 anni				
104	Indice di dotazione industriale	kmq zone industriali e artigianali/sup urbanizzata	Comune	2 anni				

	Dati Porto						
ID	Domanda	Unità di misura	Fonte/anno di riferimento	Indicazioni sulle domande	Risposta	Informazione aggiornata?	Note per amministrazione (non obbligatorie)
	Dati amministrativi	Unità di misura	Fonte				
105	Nome del Porto						
106	Nome del Comune all'interno del quale ricade il porto						
107	Codice ISTAT del Comune						
108	Tipologia di porto						
	Indicatori specifici portuali	Unità di misura	Fonte				
109	Personale a tempo indeterminato	n°					
110	Personale stagionale	n°					
111	Numero di posti barca totali	n°					
112	Numero di posti barca < 10 metri	n°					
113	Numero di posti barca fra 10 e 24 metri	n°					
114	Numero di posti barca > 24 metri	n°					
115	Numero di posti barca per la pesca totali	n°					
116	Numero di posti barca per la pesca < 10 metri	n°					
117	Numero di posti barca per la pesca fra 10 e 24 metri	n°					
118	Numero di posti barca per la pesca > 24 metri	n°					
119	Costo del posto barca medio	€					
120	Costo del posto barca per imbarcazioni < 10 metri	€					
121	Costo del posto barca per imbarcazioni fra 10 e 24 metri	€					
122	Costo del posto barca per imbarcazioni > 24 metri	€					
123	Costo del posto barca per la pesca medio	€					
124	Costo del posto barca per imbarcazioni da pesca < 10 metri	€					
125	Costo del posto barca per imbarcazioni da pesca fra 10 e 24 metri	€					
126	Costo del posto barca per imbarcazioni da pesca > 24 metri	€					
127	Posti barca occupati	n°					
128	Posti barca per 1.000 abitanti						
129	Presenza di concessione	SI/NO					
130	Titolare della concessione	Nome					
131	Data rilascio concessione	Data					
132	Durata concessione	Anni					
133	Presenza nel porto di attracco	SI/NO					
134	Presenza nel porto di acqua potabile	SI/NO					
135	Presenza nel porto di luce	SI/NO					
136	Presenza nel porto di servizi di rifornimento di carburante	SI/NO					
137	Presenza nel porto di servizi di vigilanza	SI/NO					
138	Presenza nel porto di informazioni turistiche	SI/NO					
139	Presenza nel porto di servizi igienici	SI/NO					
140	Presenza nel porto di alloggio	SI/NO					
141	Presenza nel porto di servizi per la raccolta di rifiuti	SI/NO					
142	Presenza nel porto di scivolo	SI/NO					
143	Presenza nel porto di gru	SI/NO					
144	Presenza nel porto di travel lift	SI/NO					
145	Presenza nel porto di servizi antincendio	SI/NO					
146	Presenza nel porto di servizio meteo	SI/NO					

147	Presenza nel porto di servizi di riparazione motori	SI/NO					
148	Presenza nel porto di servizi di riparazioni elettriche	SI/NO					
149	Presenza nel porto di Diving Center	SI/NO					
150	Presenza nel porto di società sportive associate FIV	SI/NO					
151	Distanza Porto/SIC: IT6010026 SIC "Saline di Tarquinia"	km	Regione Lazio				
152	Distanza Porto/SIC MARINO: IT6000002 SIC Marino "Fondali antistanti Punta Morelle"	km	Regione Lazio				
152	Distanza Porto/ SIC MARINO: IT6000003 SICMARINO "Fondali Arrone - Marta"	km	Regione Lazio				
154	Distanza Porto/SIC MARINO: IT6000004 SIC Marino "Fondali traMarina di Tarquinia e Punta della Quaglia"	km	Regione Lazio				
155	Distanza Porto/Riserva Naturale Statale "Saline di Tarquinia" (comune di Tarquinia)	km	Regione Lazio				



**REGIONE
LAZIO**

**Direzione Regionale
Infrastrutture e Mobilità**

Area Trasporto Marittimo
Aeroporti e Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale

**Rapporto Fase III
Criteri per lo sviluppo della
portualità turistica**

Revisione ottobre 2023



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA



**CENTRO DI RICERCA
PER IL TRASPORTO
E LA LOGISTICA**



[Handwritten signature]

Indice

Premessa.....	4
1. Condizioni tecnico-ambientali per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto	5
1.1. Tratto di costa tra le foci dei fiume Tafone e Mignone – Comune di Montalto di Castro e Comune di Tarquinia	7
1.2. Il Polo di Civitavecchia e Santa Marinella	16
1.3. Tratto dal Comune di Cerveteri al Comune di Ladispoli	21
1.4. Il Polo di Roma.....	26
1.5. Tratto di costa Fiumara – Anzio	34
1.6. Polo di Anzio – Nettuno	40
1.7. Tratto di costa tra Torre Astura e Circeo.....	43
1.8. Tratto Circeo – Terracina	52
1.9. Tratto Terracina – Gaeta	59
1.10. Tratto Gaeta – Formia – Minturno.....	65
1.11. Le isole di Ponza e Ventotene.....	69
2. Analisi della Domanda.....	76
2.1. Stato attuale dell’offerta	76
2.2. Gli indirizzi regionali e l’offerta futura	78
3. Criteri per la pianificazione di strutture dedicate alla nautica da diporto nella Regione Lazio	82
3.1. Criteri generali per la pianificazione dei porti turistici.....	82
3.2. Criteri di valutazione delle proposte di nuovi porti.....	87
3.3. Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici.....	90
3.3.1. <i>Criteri di accessibilità ai porti</i>	90
4. Valutazioni di proposte di localizzazione di nuove strutture dedicate alla nautica da diporto .	92
4.1. Premessa	92
4.2. Comune di Montalto di Castro – Località Montalto Marina	93
4.3. Comune di Tarquinia – Località Lido di Tarquinia	97
4.4. Comune di Ladispoli	100
4.5. Comuni di Latina e Sabaudia.....	104
4.6. Comune di Terracina.....	106

4.7.	Comune di Formia	109
4.8.	Cala dell'Acqua – Comune di Ponza.....	112
5.	Definizione dell'iter procedurale per la progettazione di strutture dedicate alla nautica da diporto	115
5.1.	Procedimento di concessione per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto	115
5.2.	Requisiti minimi per la redazione dei progetti rivolti alla realizzazione di nuove strutture per la nautica da diporto	119
5.3.	Procedura per la progettazione di strutture dedicate alla nautica da diporto in aree soggette a tutela	124
6.	VAS per le tre macroaree.....	126
6.1.	Connessione tra Piano e VAS	128
6.2.	Rapporto Ambientale del Piano dei Porti della Regione Lazio	129
6.2.1.	<i>Il rapporto ambientale</i>	129
6.2.2.	<i>Analisi di coerenza</i>	129
6.2.3.	<i>Analisi di coerenza esterna</i>	130
6.2.4.	<i>Analisi di coerenza interna</i>	130
6.2.5.	<i>Valutazione di sostenibilità del Piano</i>	131
6.2.6.	<i>Monitoraggio</i>	132
6.3.	Riscontro agli esiti del Rapporto Conclusivo VAS.....	133
7.	L'Osservatorio Porti Lazio.....	134
	Bibliografia	142

Premessa

L'aggiornamento del Rapporto di III Fase si inserisce nell'ambito della Convenzione fra la società CTLup - Startup della Sapienza Università di Roma, e la Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lazio, volta alla modifica di alcuni contenuti del Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale della Regione Lazio a seguito degli esiti della procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

In particolare, le 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 per le quali si è reso necessario aggiornare il Rapporto di III Fase del Piano, riguardavano principalmente i seguenti punti:

- La variazione dell'area proposta per la localizzazione del nuovo porto turistico di **Montalto Marina**;
- L'eliminazione della proposta di localizzazione dei nuovi porti turistici di **Minturno** e di **Latina** (Foce Verde), con la sostituzione di quest'ultimo con un intervento di riqualificazione della struttura esistente presso Rio Martino.
- Per il **Comune di Minturno** si evidenzia che per l'individuazione di un'area idonea allo sviluppo di una nuova struttura portuale turistica dovrà essere effettuata un'opportuna analisi ambientale.

I Rapporti di Fase I e II, già oggetto di consegna formale, riguardano le analisi della normativa vigente al momento della redazione e lo stato di fatto dei porti laziali (rev. febbraio 2018) e non sono oggetto di sostanziale modifica.

Il gruppo di lavoro **CTLup La Sapienza** che ha redatto il presente Piano è così composto:

- Coordinamento: Prof. Ing. Luca Persia, Veronica Sgarra;
- Aspetti tecnico-idraulici, marittimi e di pianificazione portuale: Prof. Ing. Paolo De Girolamo;
- Aspetti urbanistici e ambientali: Arch. Veronica Sgarra e Sergio Celestino;
- Aspetti statistici: Dott.ssa Isabella Corazziari;
- Supervisione scientifica e rapporti con il Piano Regionale Merci Trasporti e Logistica: Prof. Ing. Luca Persia.

Per la **Regione Lazio**, il lavoro è stato fattivamente coordinato dai competenti responsabili:

- Arch. Roberto Fiorelli (Dirigente dell'Area Trasporto Marittimo Aeroporti e Infrastrutture della Mobilità Sostenibile);
- Avv. Dario Del Rio (P.O. presso la stessa Area).
- Arch. Massimo Gianfalla (P.O. presso la stessa Area).

1. Condizioni tecnico-ambientali per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto

La parte programmatica dei Piani del 1983 e del 1997, riportata nella corografia generale di Figura 1-1, continua ad essere valida e ad essa si farà riferimento nel seguito del capitolo, dedicato ad una dettagliata disamina della pianificazione e vincolistica territoriale rivolta ad individuare le aree dove risulta maggiormente idonea la realizzazione di porti e approdi turistici.

Come fu fatto nel passato, nella corografia sono sinteticamente rappresentate le zone “difficili” (o “sconsigliabili”) per l’impianto di un porto turistico, quelle “possibili”, ma necessitanti di studi accurati, infine quelle “favorevoli”, definiti come veri e propri poli di sviluppo della nautica da diporto. Si evidenzia che sono da considerarsi zone “difficili” per l’impianto di porti tutte le spiagge, soprattutto quelle di vasta estensione, nelle quali l’innesto di un fenomeno perturbativo dell’equilibrio della dinamica costiera rischia di estendersi a catena e di coinvolgere gran parte dell’unità fisiografica interessata.

A tal riguardo è da osservare che nel passato non sono mancate iniziative anche in corrispondenza di zone “difficili” a testimonianza del fatto che spesso proprio in queste zone, di grande pregio dal punto di vista turistico, si incentra una elevata domanda di posti-barca.

I recenti sviluppi dell’ingegneria marittima in campo costiero hanno permesso di mettere a punto idonee metodologie di studio e di intervento che consentono in alcuni casi la realizzazione di opere anche nelle zone “difficili”, fornendo informazioni attendibili sugli effetti indotti sulle spiagge adiacenti. Di conseguenza eventuali iniziative di carattere portuale non sono necessariamente da escludere a priori anche se richiedono studi approfonditi di tipo specialistico ed interventi in grado di escludere o rendere accettabili i fenomeni perturbativi accennati.

In questo paragrafo si pone una particolare attenzione all’identificazione degli ambienti costieri caratteristici del litorale laziale, in cui coesistono diverse relazioni di tipo insediativo-funzionale, fisico-ambientali, valori di identità e permanenze archeologiche, evidenziando la più o meno rilevante vocazione portuale delle aree costiere. Sulla base di tali sistemi relazionali sono stati descritti in modo critico, i tratti litoranei e marini da nord a sud.

In modo particolare, l’attenzione è stata rivolta agli aspetti morfologici, idrogeologici e paesaggistici (comprese le permanenze storico-culturali), e degli habitat presenti.

Lo scenario normativo, che tutela la fascia del litorale, è definito da:

- a) la presenza di vincoli idrogeologici, (Piano d’Assetto Idrogeologico, P.A.I.);
- b) la presenza di vincoli paesaggistici (Piano Territoriale Paesistico Regionale, P.T.P.R.);
- c) la presenza di Zone a Protezione Speciale (Z.P.S) e di Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.), (secondo il formulario di Natura 2000);
- d) la presenza di Aree Naturali Protette.

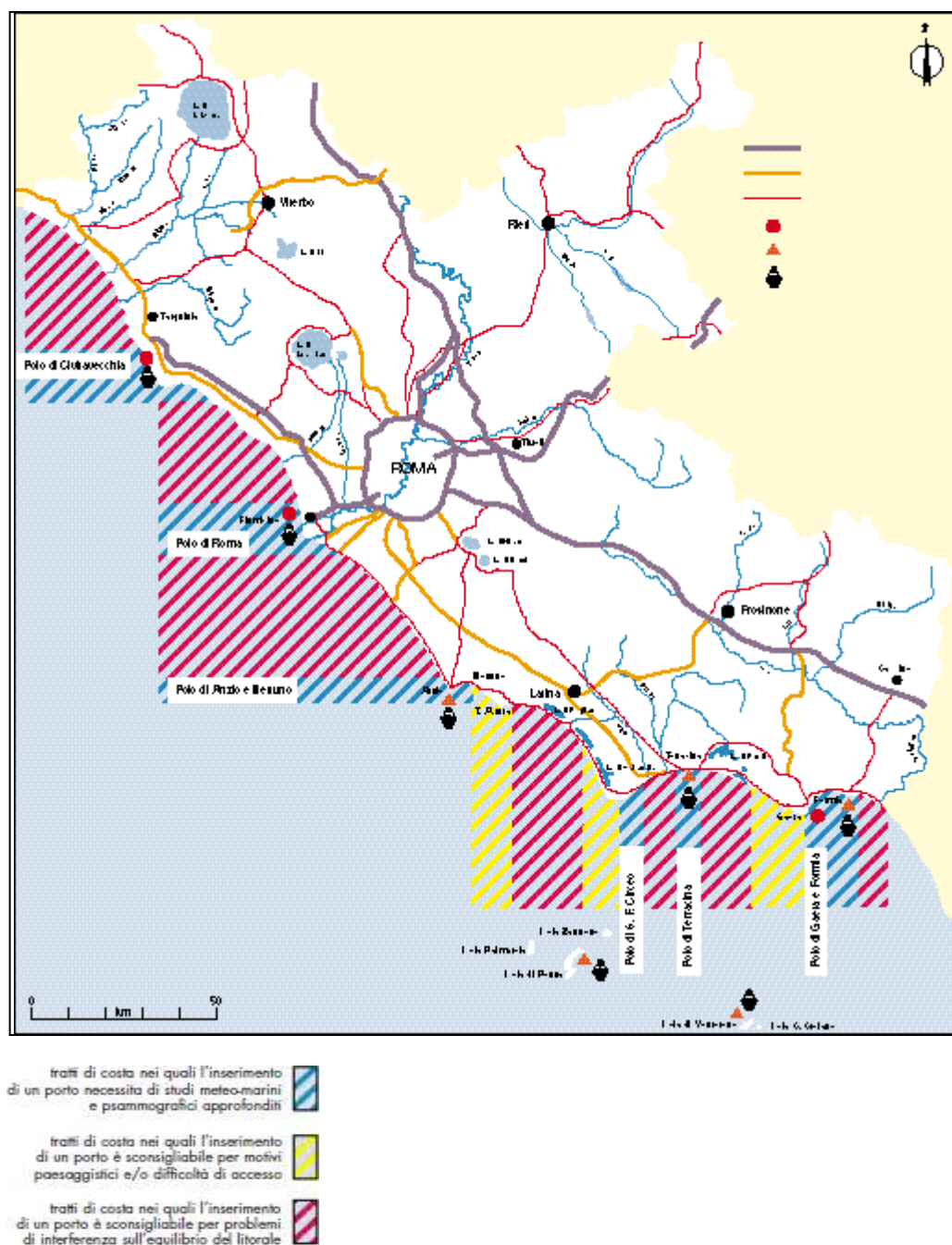


Figura 1-1 Corografia generale

1.1. Tratto di costa tra le foci dei fiume Tafone e Mignone – Comune di Montalto di Castro e Comune di Tarquinia

Il litorale, che si estende dal Comune di Montalto di Castro fino a Tarquinia, è situato sulla fascia costiera nella parte settentrionale del Lazio. Caratterizzata da litotipi olocenici, marini e continentali, quest'area, ed il relativo sistema dunale, è caratterizzato da fenomeni di erosione (Figura 1-2).

Il tratto di costa a nord di Civitavecchia, compreso tra le foci del fiume Tafone e del fiume Mignone, rientra tra i tratti di costa «difficili» per la realizzazione di porti del litorale laziale a causa della presenza di litorali sabbiosi e delle foci di alcuni fiumi a regime torrentizio, dei quali i più importanti sono il Fiora e il Marta. La foce del Fiora è stata recentemente armata da moli guardiani per favorire il deflusso delle piene, mentre quella del Marta ne è tuttora priva. Le foci di questi due fiumi sono utilizzate in modo precario per il ricovero di alcune imbarcazioni.

In particolare, la lunga falcata sabbiosa che caratterizza questo litorale si estende dal promontorio di Ansedonia, posto a sud del tombolo della Feniglia (Argentario), fino a raggiungere la Spiaggia di S. Agostino poco a nord del confine settentrionale del promontorio roccioso di Capo Linaro. La falcata sabbiosa di forma mediamente arcuata, in alcuni punti presenta delle piccole cuspidi estroflesse verso il mare causate dall'affioramento di banchi rocciosi sia al largo sia in prossimità della riva e da modeste opere di armatura di foci e canali. Queste cuspidi costituiscono dei punti pressoché fissi per il litorale.

Dal punto di vista del trasporto solido litoraneo, è presente una dinamica longitudinale causata dalle onde frangenti, generalmente a caratteristica bimodale. Questo litorale risulta quasi completamente privo di opere di difesa costiera, ad eccezione delle opere poste a nord della foce del Mignone lungo il litorale di Tarquinia. Il pregio turistico ambientale del litorale è sicuramente rilevante e generalmente l'antropizzazione costiera, anche a ragione dei vincoli esistenti, non ha aggredito il litorale in modo massivo come invece è accaduto in altre zone del litorale laziale.

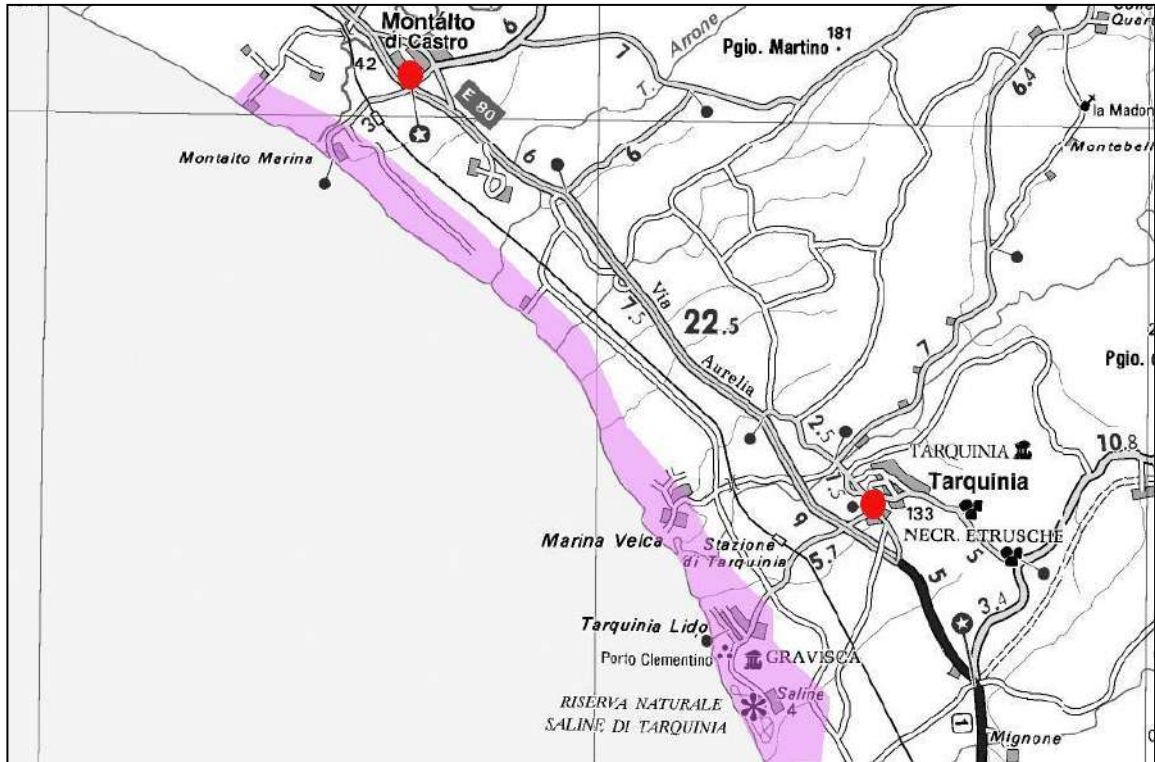


Figura 1-2 Localizzazione del tratto di costa tra Montalto di Castro e Tarquinia
(Fonte De Agostini)

Il territorio di Montalto è caratterizzato da un'area costiera, da cui è possibile individuare una varietà morfologica, che ha favorito la nascita e l'evoluzione dei diversi insediamenti storici. Infatti, i diversi nuclei si dislocano sulle valli fluviali e le emergenze montuose. L'antico insediamento di Vulci ed il centro di Montalto si collocano sulla valle del fiume Fiora, che costituisce l'elemento idrografico caratteristico della zona. Insediamenti secondari si innestano lungo la fascia del litorale (Marina di Pescia Romana, Montalto Marina, e Riva dei Tarquini), intervallati da pinete che caratterizzano la propaggine turistica degli insediamenti storici. La centrale termoelettrica di Montalto caratterizza parte della costa, configurandosi come un grande spazio recintato.

Altro aspetto importante è l'uso del suolo, che è quasi totalmente destinato alla tipologia agricola, provocando un elevato sfruttamento delle falde acquifere costiere, causando, pertanto, inquinamento. Partendo da nord, la zona costiera di Montalto di Castro, in prossimità del Fosso Tafone, rientra nel vincolo idrogeologico previsto dal Piano d'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) (Figura 1-3).

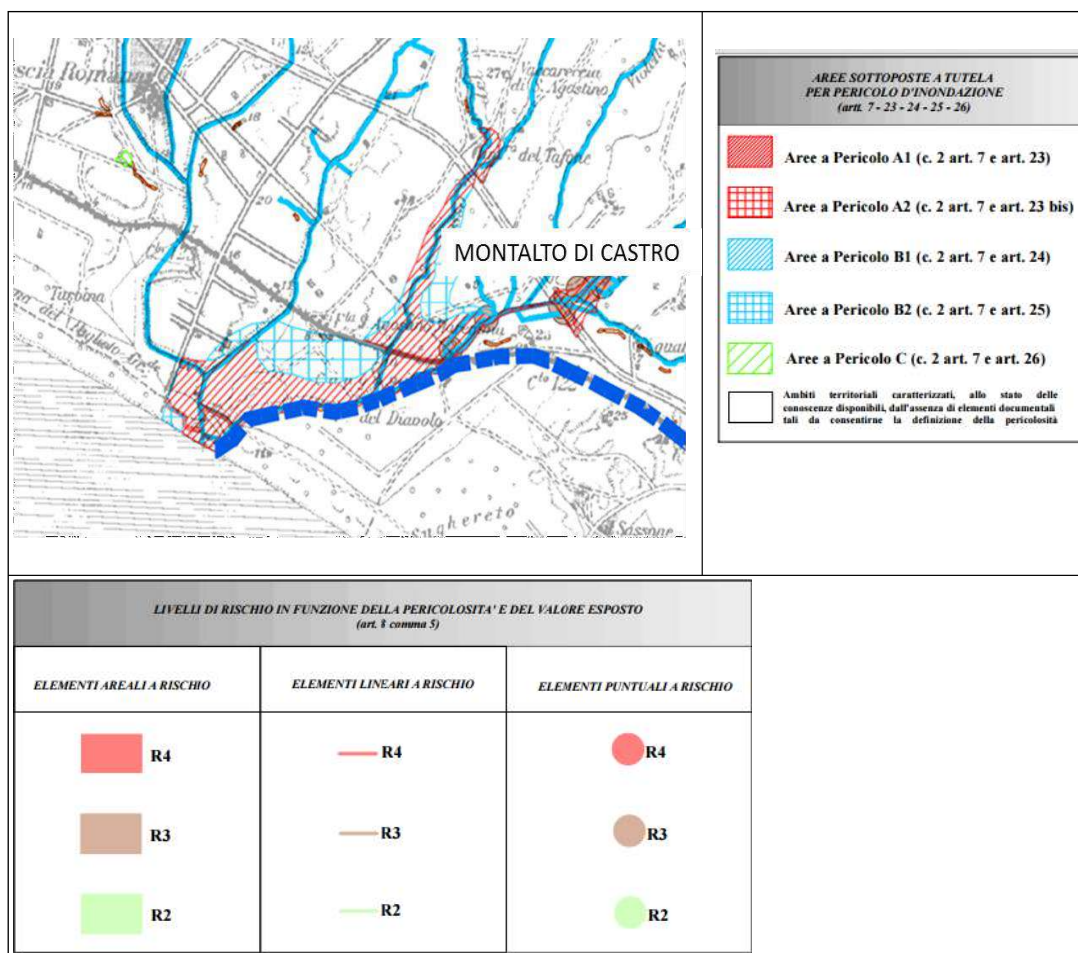


Figura 1-3 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico:
ambito nord – tratto tra Montalto di Castro e Tarquinia

Fonte: Regione Lazio

Tale sito è compreso nelle Aree Sottoposte a Tutela per Pericolo di Inondazione (art. 7- 23 - 24 - 25 - 26), previste dal Piano, nelle categorie denominate:

- A1 (art.7 e 23): caratterizzate da un'alta frequenza di alluvioni (con una frequenza media trentennale), in cui, non è consentito effettuare tutti i tipi di opere, tra cui campeggi e attività turistico ricreative;
- B2 (art.7 e 25): caratterizzate da zone costiere pianeggianti con bassi livelli idrici (con una frequenza media compresa tra la trentennale e la duecentennale). Qualsiasi altro tipo di intervento, oltre a quelli previsti alla precedente lettera A1, deve essere munito di un adeguato studio idraulico, eseguito da un professionista abilitato.

Inoltre, per quanto riguarda i Livelli di Rischio in Funzione della Pericolosità e del Valore Esposto (art. 8, comma 5), la suddetta zona rientra nella categoria R4, in cui il rischio idrogeologico risulta essere molto elevato, per gli eventuali danni gravi e collassi di edifici, e ad attività socioeconomiche.

Per quanto concerne i vincoli paesaggistici previsti dal Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) (Figura 1-4), la fascia costiera, contraddistinta in colore rosso, che va da Montalto di Castro a Tarquinia, è indicata dal Piano con la denominazione Beni d'Insieme. Tale definizione indica la presenza di vaste località con valore estetico tradizionale, e bellezze panoramiche.

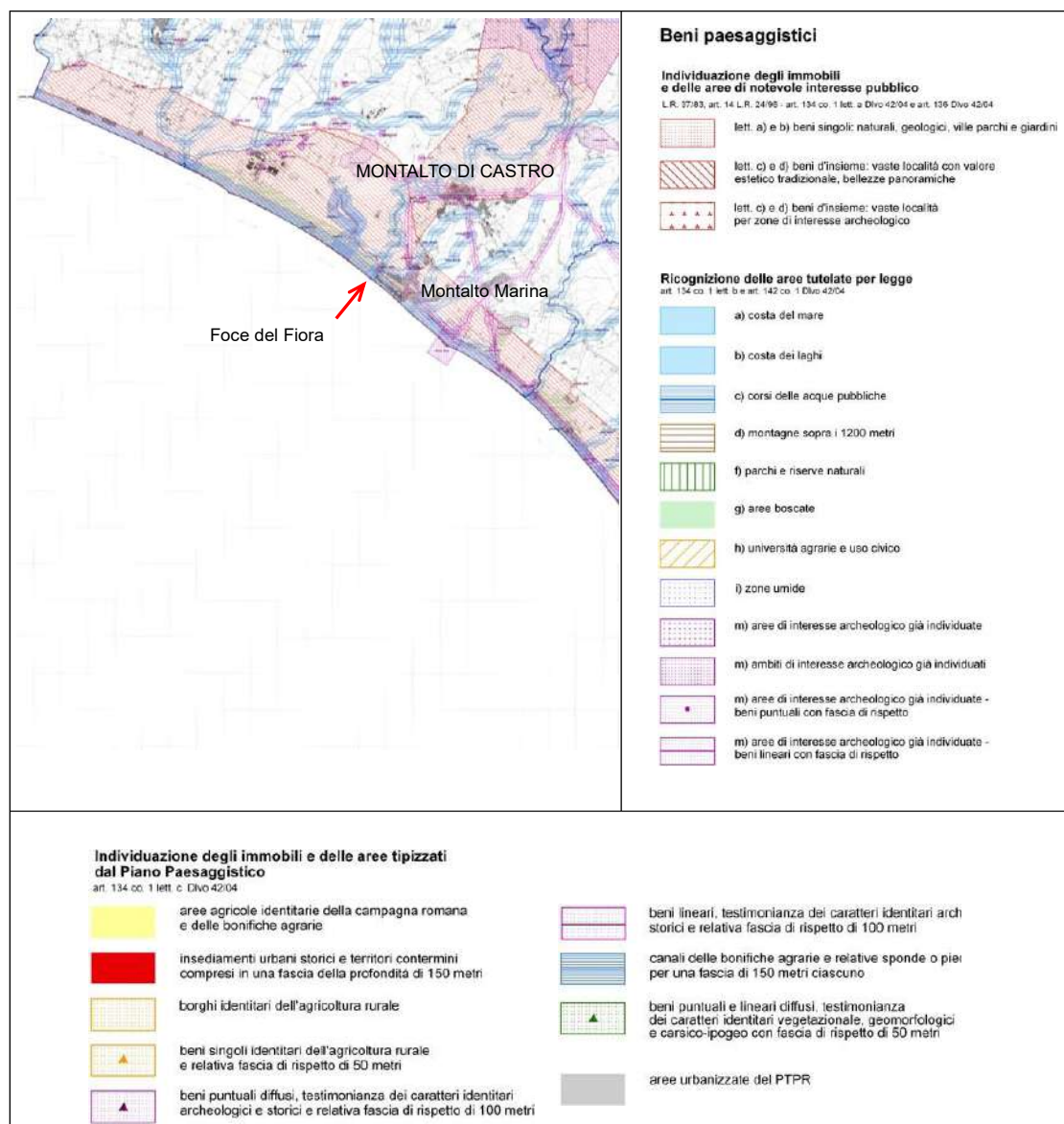


Figura 1-4 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – tratto tra Montalto di Castro e Tarquinia – Tavole aggiornate 2021

Fonte: Regione Lazio

Inoltre, la limitazione in color viola, indica che ci troviamo in presenza di aree di interesse archeologico, e di beni lineari con relativa fascia di rispetto. Su questo tratto di costa vengono anche indicati puntualmente tutti i luoghi in cui c'è la testimonianza di caratteri identitari archeologici e storici, con la relativa fascia di rispetto di 100 m.

Proseguendo verso Tarquinia, il territorio costiero è caratterizzato dalla presenza di 6 zone S.I.C., di cui 2 marine, mentre è presente solo una zona Z.P.S. che interessa maggiormente la parte dell'entroterra estendendosi dalla Selva del Lamone, ai Monti di Castro. Per le località definite con l'acronimo Z.P.S e S.I.C., è spesso vietato compiere scavi superiori ad un metro di profondità, che potrebbero provocare problemi di ingressione marina e conseguente contaminazione di habitat d'acqua dolce di rilevanza presenti nei SIC stessi.

Al contrario, non sono vietate le attività turistiche secondo le modalità compatibili con l'obiettivo di mantenimento, e di conservazione dell'habitat naturale.

I S.I.C. interessati sono:

- a) SIC “Sistema Fluviale Fiora-Olpetà”;
- b) SIC “Litorale a NW della foce del Fiora”.

L’attuale porto canale di Montalto di Castro rientra nei due siti appena descritti. Per quanto riguarda i S.I.C. marini, la vulnerabilità dei siti interessati risulta essere determinata da inquinamento e impatto antropico.

Nella parte antistante Montalto di Castro si trova il S.I.C. Marino “Fondali antistanti Punta Morelle”, e “Fondali tra le foci del Fiume Chiarone e Fiume Fiora”, facenti parte de “La Prateria di Posidonia”. Nel 2014 Natura 2000 ha presentato un progetto per le aree che ricadevano nei due S.I.C. marini, per il ripristino e la valorizzazione dei siti, che erano stati parzialmente compromessi per azione diretta o indiretta dell’uomo.

Altro sito che investe l’area costiera è, il S.I.C. “Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro”. Tale area appartiene alla categoria “Dune consolidate”, e costituisce uno dei relitti costieri ambientali più interessanti del Tirreno. Esso riveste un ruolo fondamentale nella conservazione degli ambienti dunali costieri, caratterizzati da alti tassi di biodiversità animale e vegetale, ormai in rarefazione lungo le coste italiane.

Il S.I.C. “Pian dei Cangani” è compreso totalmente nella Azienda Giacinto Guglielmi di Vulci – Montalto di Castro, individuata ai sensi del Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Viterbo come Azienda Faunistico Venatoria “Sant’Agostino”.

Il litorale di Tarquinia è caratterizzato fortemente dalla presenza di valli fluviali come, l’Arrone, il Marta, ed il Mignone, suddividendolo in tre parti in corrispondenza delle tre foci.

Il nucleo principale della città è collocato in prossimità della valle del fiume Marta, in corrispondenza della via Aurelia.

Lungo la costa sono dislocati i due centri balneari di Marina Velca e Lido di Tarquinia. Anche in questo caso, come per Montalto, lo sfruttamento agricolo del territorio appare significativo, provocando problematiche inerenti all’inquinamento, conseguentemente all’uso eccessivo della falda acquifera. Il forte utilizzo di quest’ultima, per l’irrigamento del suolo agricolo, fa sì che si alterino i regimi fluviali, per la creazione di nuovi canali.

Tale attività ha un grave impatto sull’ambito delle praterie di Posidonia oceanica. L’habitat marino, infatti, si presenta altamente degradato, per la modificazione dei regimi fluviali.

Proseguendo sulla costa in direzione Tarquinia, si incontrano diversi vincoli idrogeologici (Figura 1-5), localizzati come segue:

- Area compresa tra località Le Casalette e Pineta di Gregorio: rientra nelle Aree Sottoposte a Tutela per Pericolo di Inondazione, previste dal Piano, ed è identificata dalla categoria B2, in cui la probabilità di inondazione è moderata, con dinamiche gradualistiche di eventi alluvionali, e con bassi livelli idrici, e C (c. 2 art. 7 e art. 26), caratterizzata da una bassa probabilità di inondazione (con una frequenza media compresa tra la duecentennale e la cinquecentennale). Le opere non consentite sono inerenti all’uso abitativo degli scantinati e dei vani interrati e seminterrati, nonché lo

stoccaggio di materiali inquinanti. Per quanto riguarda i Livelli di Rischio in Funzione della Pericolosità e del Valore Esposto, la suddetta zona rientra nella categoria R3, in cui il rischio idrogeologico risulta essere elevato.

- Area in località Casale Cazzanello:
rientra nelle Aree Sottoposte a Tutela per Pericolo di Inondazione, previste dal Piano, ed è identificata dalla categoria A1, B2, rispettivamente con un'alta, ed una moderata frequenza alluvionale. I Livelli di Rischio in Funzione della Pericolosità e del Valore Esposto, risultano essere R4-R3, e cioè con rischio idrogeologico che varia da molto elevato ad elevato.
- Area in località Podere Giulio:
rientra nelle Aree Sottoposte a Tutela per Pericolo di Inondazione, previste dal Piano, ed è identificata dalla categoria A1, B2, rispettivamente con un'alta, ed una moderata frequenza alluvionale, mentre non risultano livelli di rischio idrogeologico.

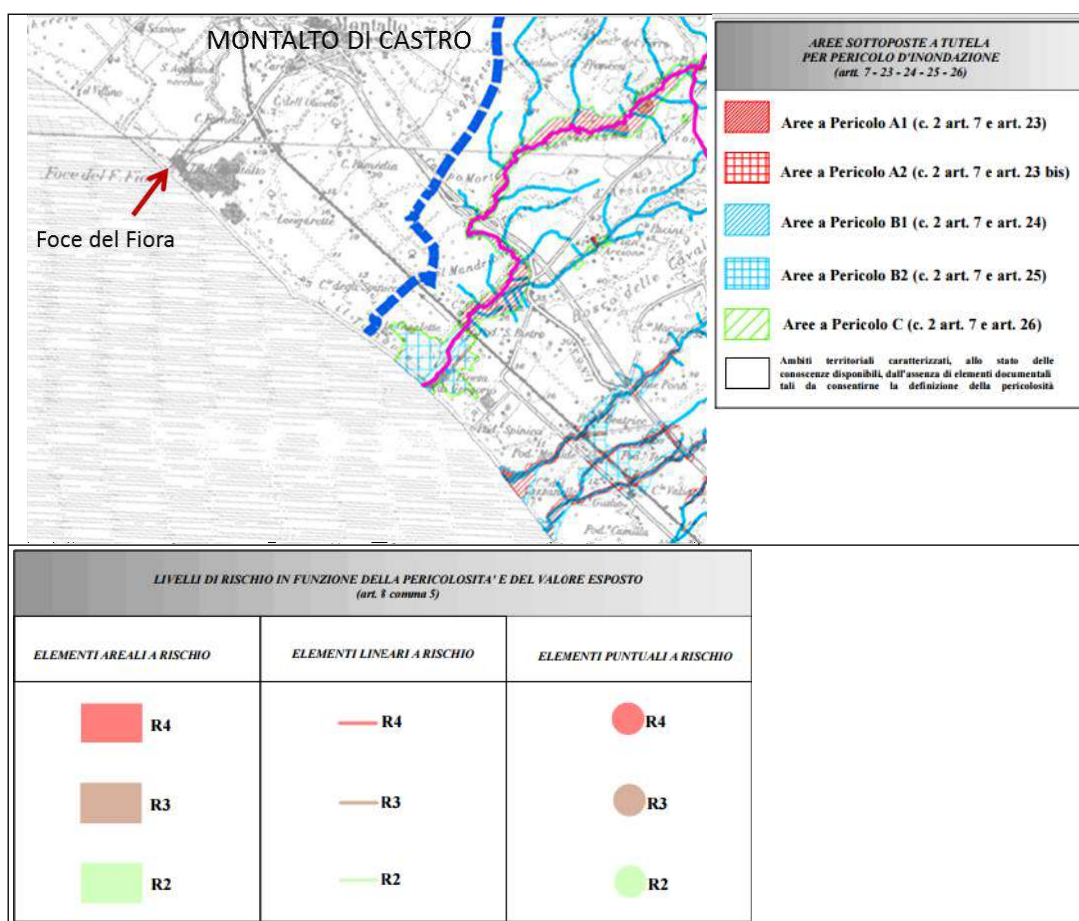


Figura 1-5 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito nord – tratto tra Montalto di Castro e Tarquinia

Fonte: Regione Lazio

La zona del Comune di Tarquinia rientra, per le Aree Sottoposte a Tutela per Pericolo di Inondazione previste dal Piano (Figura 1-6), nella fascia di pericolosità A1, con alta frequenza alluvionale, B1 (c. 2 art. 7 e art. 24) con la possibilità di essere investita da eventi alluvionali con dinamiche intense ed alti livelli idrici, e C con una bassa frequenza alluvionale.

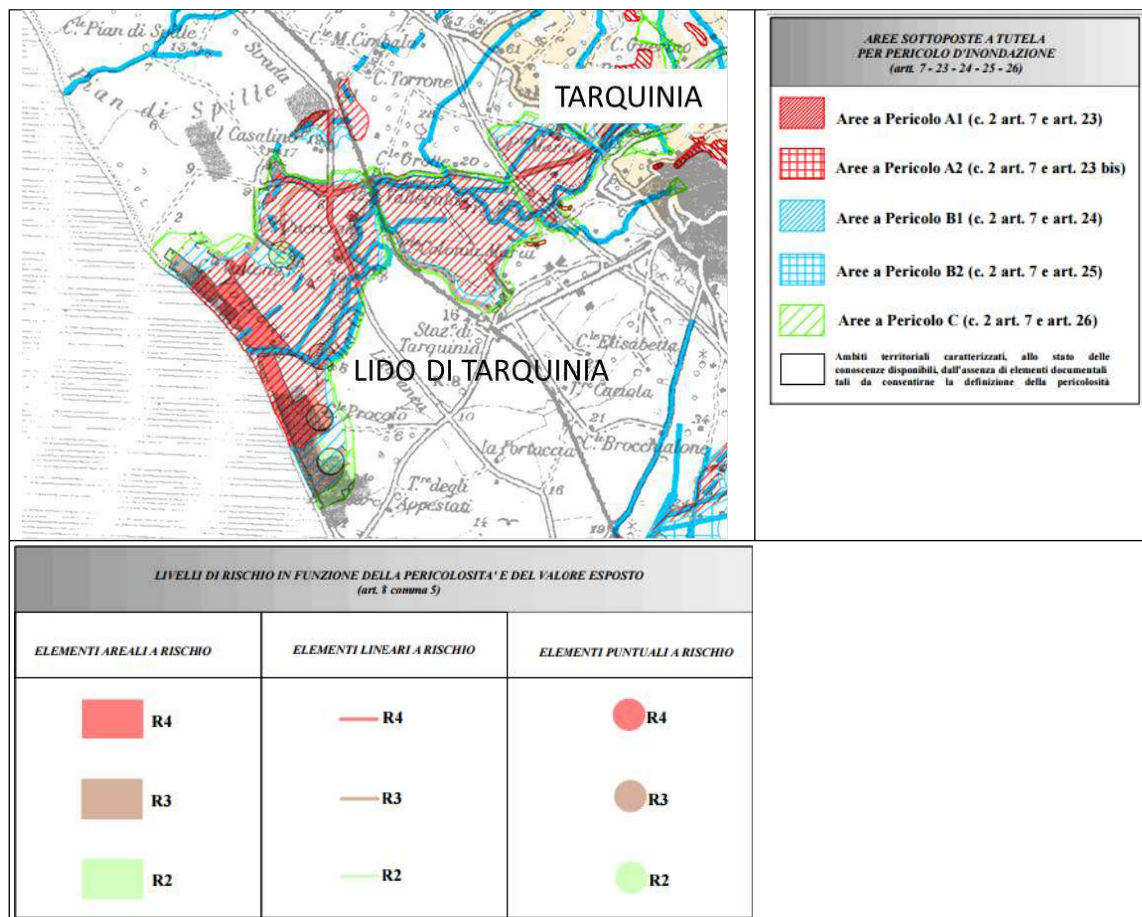


Figura 1-6 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito nord – Tratto tra Montalto di Castro e Tarquinia

Fonte: Regione Lazio

Le opere non consentite per la categoria B1 sono le stesse previste in quella A1, ad eccezione della realizzazione di depositi temporanei connessi ad attività estrattive, per le quali è necessaria l'autorizzazione del comune. Per quanto riguarda i Livelli di Rischio in Funzione della Pericolosità e del Valore Esposto, la suddetta zona rientra nelle fasce R4, R3 ed R2 in cui il rischio idrogeologico risulta essere compreso da molto elevato a lieve.

Proseguendo ancora verso Civitavecchia, tra i resti dell'antico Porto Clementino e quello di Sant'Agostino, esistono altre due fasce del litorale settentrionale soggette a vincolo idrogeologico (Figura 1-7).

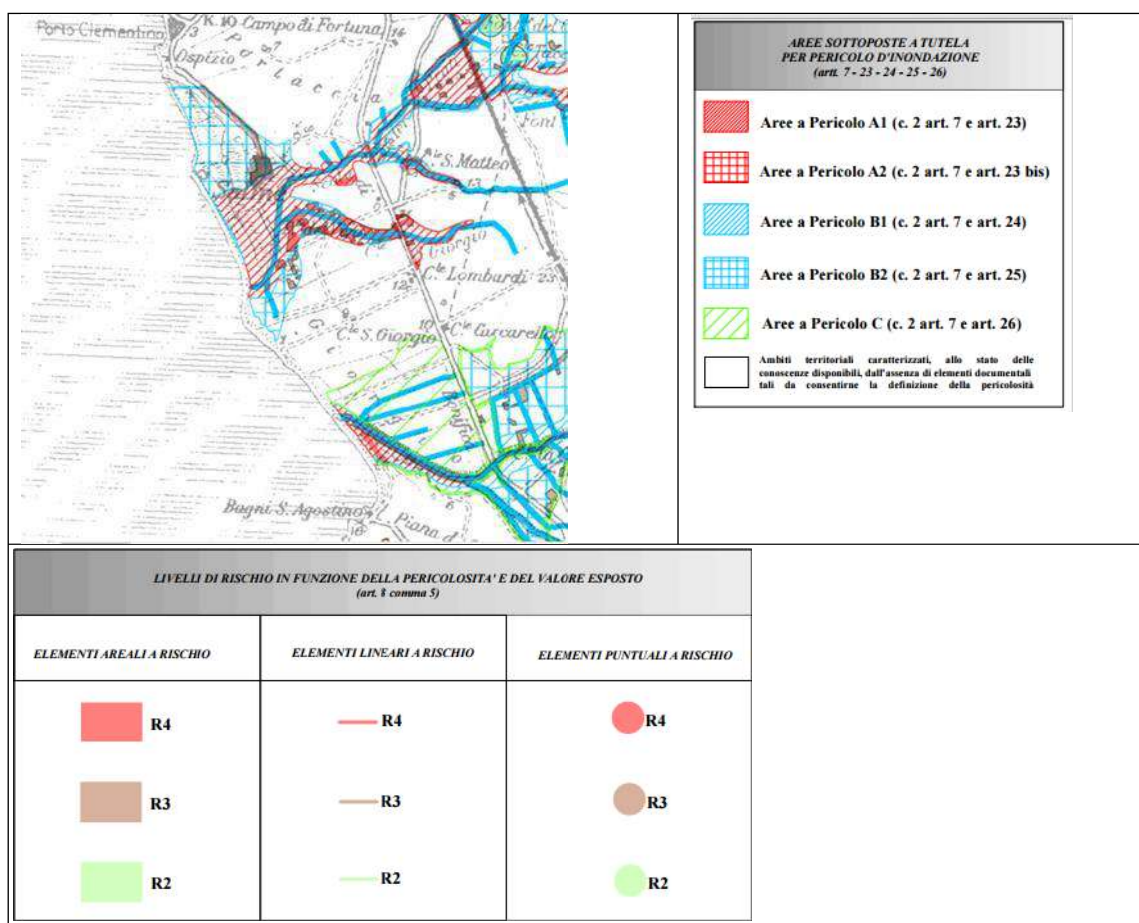


Figura 1-7 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico:
ambito nord – Tratto tra Montalto di Castro e Tarquinia

Fonte: Regione Lazio

La prima zona è localizzata in prossimità delle Saline di Tarquinia, in cui sono presenti Aree Sottoposte a Tutela per Pericolo di Inondazione di tipo A1 e B2, mentre proseguendo verso sud, in Località San Giorgio, in prossimità della foce del fiume Mignone è presente un'area di categoria A1 e C, in cui il livello di rischio idrogeologico è di tipo R4 (rischio molto elevato). Anche in questo caso, similmente all'area di Montalto di Castro, si riscontrano lungo la costa emergenze archeologiche legate agli insediamenti dell'Etruria meridionale (Figura 1-8).

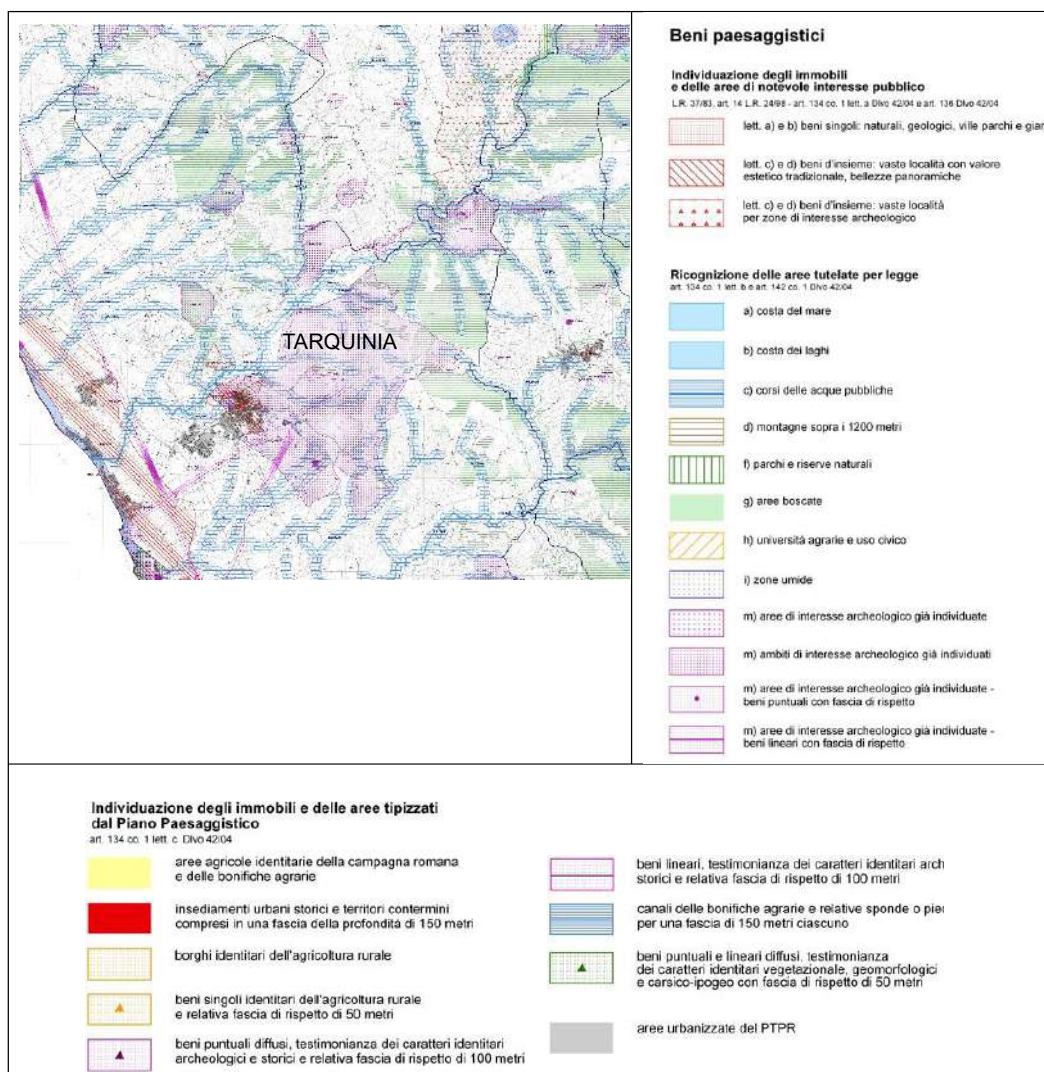


Figura 1-8 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – Tratto tra Montalto di Castro e Tarquinia – Tavole aggiornate 2021

Fonte: Regione Lazio

Infatti, in prossimità del mare venivano dislocati i maggiori centri costieri etruschi. Lo strato storico del loro passaggio prevale nettamente sui resti dei nuovi modelli insediativi proposti dai romani. La fascia del litorale appena descritta è caratterizzata dalla presenza di 3 S.I.C. marini, e di un S.I.C. appartenente alla Rete Natura 2000. Dell'area marina antistante la frazione di Marina di Tarquinia, fanno parte i seguenti S.I.C. Marini:

- “Fondali antistanti Punta Morelle”
- “Fondali Arrone – Marta”
- “Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia”

Per quanto riguarda la zona delle Saline di Tarquinia rientra, oltre ad essere una Riserva Naturale Statale, è stata riconosciuta tanto come sito d'importanza comunitaria (Sic) quanto come zona di protezione speciale (ZPS). La Riserva tutela l'unica salina del Lazio, una delle poche rimaste ancora sulla costa italiana pur se inattiva dal 1997. Nonostante la sua estensione risulti limitata (150 ettari di cui circa 100 di laguna costiera) è un sito di importanza notevole per la sosta, l'alimentazione e la riproduzione dell'avifauna.

1.2. Il Polo di Civitavecchia e Santa Marinella

Il promontorio roccioso di Capo Linaro ha favorito fin dall'antichità la nascita di insediamenti portuali e tuttora costituisce uno dei tratti di costa della Regione Lazio che si presta, a ragione della sua morfologia e del ridotto trasporto solido costiero e quindi della naturale stabilità della costa, all'insediamento portuale.

Si ricorda che qui è sorta "Centumcellae" - località così nominata, con tutta probabilità, per indicare le numerose insenature che costellavano la costa di natura rocciosa, di cui fu prescelta la più grande ai fini portuali - l'antico Porto di Civitavecchia che è uno dei più antichi porti italiani conquistati al mare. Esso fu voluto dall'imperatore Traiano e costruito rapidamente fra gli anni 103 e 110 d.C. Roma all'epoca aveva un disperato bisogno di porti, a scopo sia militare sia commerciale. Il fatto che questo porto sia diventato oggi il principale porto commerciale della Regione Lazio e uno dei principali porti italiani, prova che in termini di localizzazione l'opera fu all'epoca sicuramente corretta.

In questo contesto è da evidenziare che anche il Porto Turistico di Riva di Traiano, realizzato negli anni '80 a sud di Civitavecchia e poco a nord di Capo Linaro, non ha mai evidenziato problemi di interrimento, confermando la naturale vocazione di questa costa agli insediamenti portuali.

In questo tratto di costa, le uniche opere di difesa costiera sono presenti a sud del Porto di Civitavecchia e di Capo Linaro, nel Comune di Santa Marinella. Queste opere sono state realizzate per garantire la sopravvivenza e per ampliare le poche spiagge naturali di cui è dotato il litorale che ha "fame" di spiagge per ragioni turistico balneari. Stesse considerazioni possono essere fatte per il Porto di Santa Marinella.

Si evidenzia che dall'inizio del '900 Santa Marinella divenne una le principali località di mare apprezzata dalla borghesia romana, portando avanti un'antica tradizione. Alcune di queste opere di difesa della costa sono state utilizzate per difendere dal moto ondoso ormeggi per la nautica minore, senza peraltro garantire requisiti minimi per la sicurezza degli stessi ormeggi ed i servizi minimi necessari per le imbarcazioni e per gli utenti.

L'assetto insediativo ed infrastrutturale della zona è stato condizionato dall'aspetto morfologico del contesto, in cui lunghi tratti sabbiosi si alternano alle coste irregolari rocciose. L'esiguo spazio risultante fa sì che i due centri urbani di Civitavecchia e di Santa Marinella tendano quasi a fondersi lungo il territorio, pur mantenendo la loro vocazione originaria. Civitavecchia conserva infatti la sua identità di centro storicamente consolidato, mentre Santa Marinella di centro balneare (Figura 1-9).

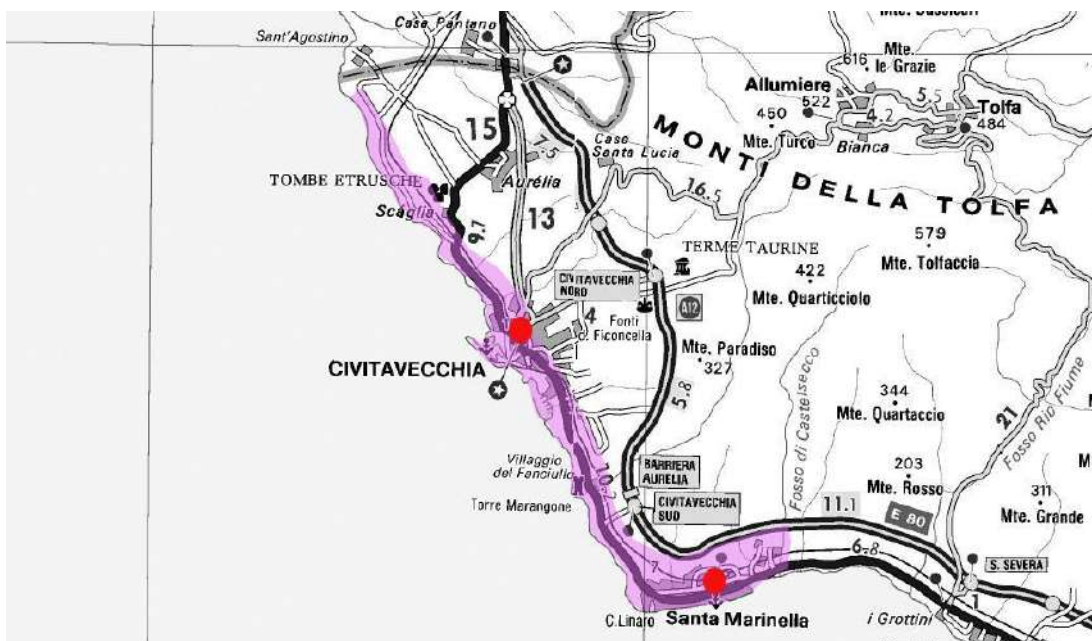


Figura 1-9 Localizzazione del tratto di costa tra Civitavecchia e Santa Marinella
(Fonte De Agostini)

Nell'area settentrionale di Civitavecchia, nei pressi del fosso in località Le Molacce, è presente un vincolo idrogeologico (Figura 1-10).

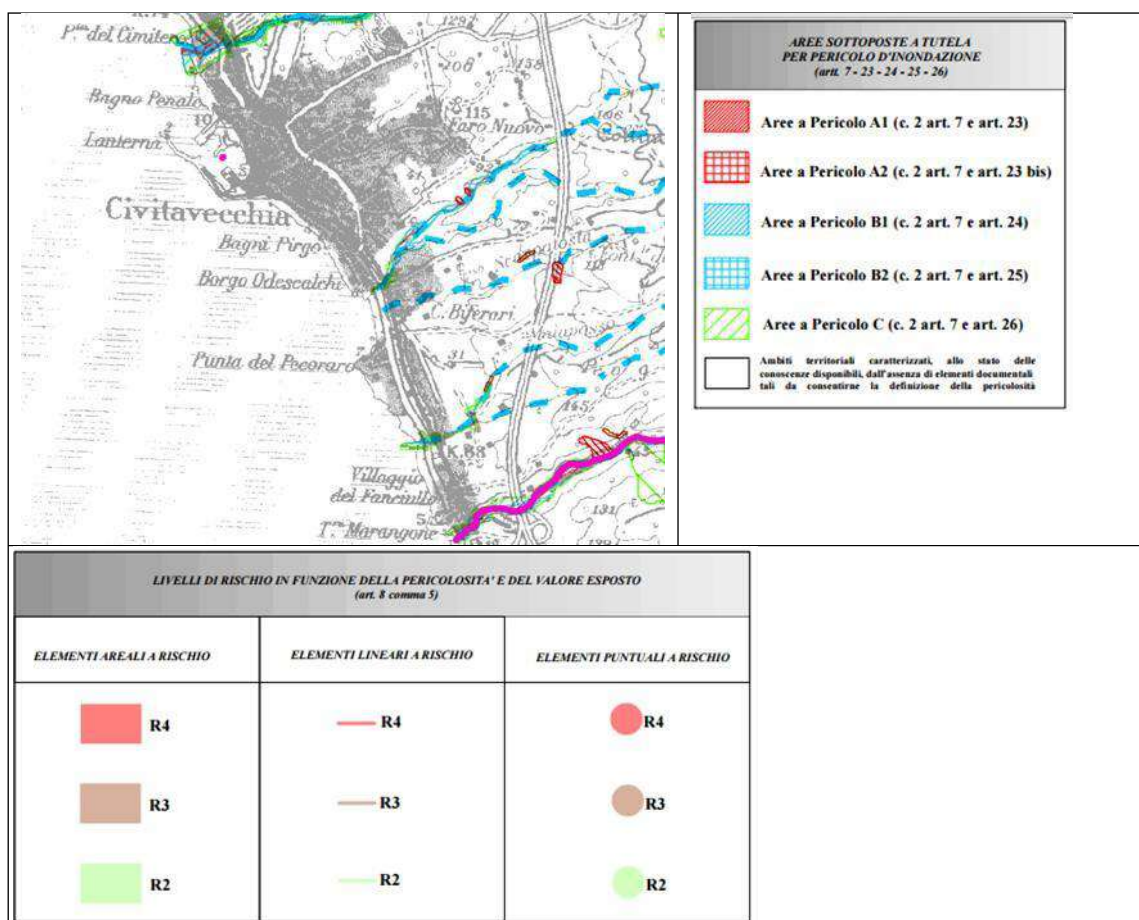


Figura 1-10 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito nord – Tratto tra Civitavecchia e Santa Marinella
(Fonte: Regione Lazio)

Come accennato, la zona in prossimità del fosso rientra nelle Aree Sottoposte a Tutela per Pericolo di Inondazione nelle categorie A1 con alta probabilità di inondazioni, B1 con moderata probabilità di eventi alluvionali, e C con una bassa probabilità di inondazione.

Si ricorda che qualsiasi tipo di intervento edificatorio che rientra nelle aree A, B, e C non è consentito, e che qualsiasi altra attività da effettuare sull'esistente, debba essere comunque, corredata da un adeguato studio di compatibilità geomorfologica.

Per quanto concerne i Livelli di Rischio in Funzione della Pericolosità e del Valore Esposto, la fascia considerata risulta avere una classificazione R3, in cui il rischio idrogeologico è elevato ed esiste pertanto la possibilità di danni a persone, danni funzionali agli edifici ed infrastrutture, e l'interruzione di attività socioeconomiche.

In prossimità del Borgo Odescalchi, del Fosso di Scarpatosta, e del Fosso di Malpasso, sono presenti altri tre vincoli idrogeologici, che risultano essere aree con pericolo di inondazione di tipo C.

Per quanto riguarda l'area del litorale che ricade nel comune di Santa Marinella, si può osservare come sia caratterizzato dalla presenza di 6 tratti soggetti a vincolo idrogeologico (Figura 1-11):

- una in prossimità di Casale Alibrandi;
- due tra Capo Linaro e Castello Odescalchi;
- due in prossimità del Castello Odescalchi;
- una in prossimità di Villa Maravigna.

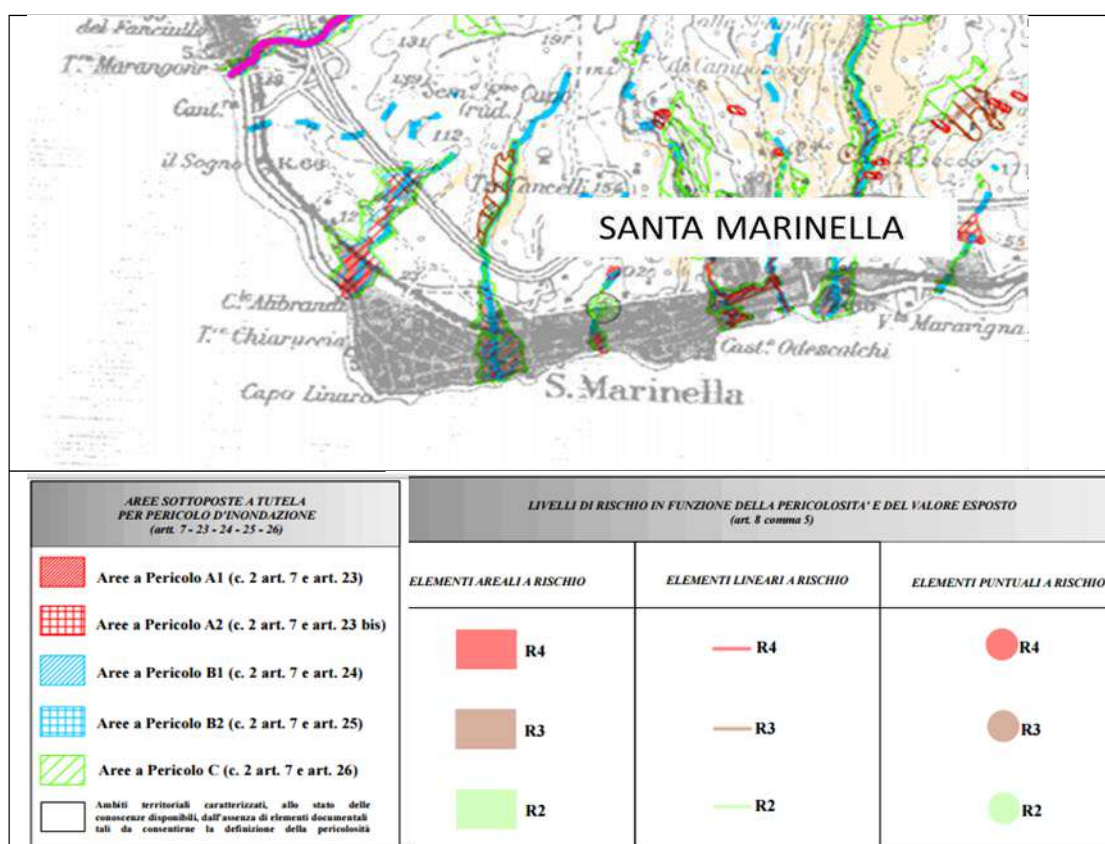


Figura 1-11 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito nord – Tratto tra Civitavecchia e Santa Marinella

Fonte: Regione Lazio

Tutte le zone sopra citate sono caratterizzate dalla presenza di aree sottoposte a pericolo di inondazione di tipo A1 e C, rispettivamente con alta probabilità di eventi alluvionali, e di bassa probabilità di inondazione. Inoltre, i primi quattro tratti sottoposti a vincolo registrano un livello di rischio idrogeologico R4 ed R3, compreso quindi tra molto elevato ed elevato.

L'intera fascia del litorale, che si estende da Civitavecchia a Santa Marinella, è interessata da aree ad elevato interesse estetico tradizionale e panoramico, e da tratti sia lineari che puntuali, in cui la presenza archeologica risulta importante (Figura 1-12).

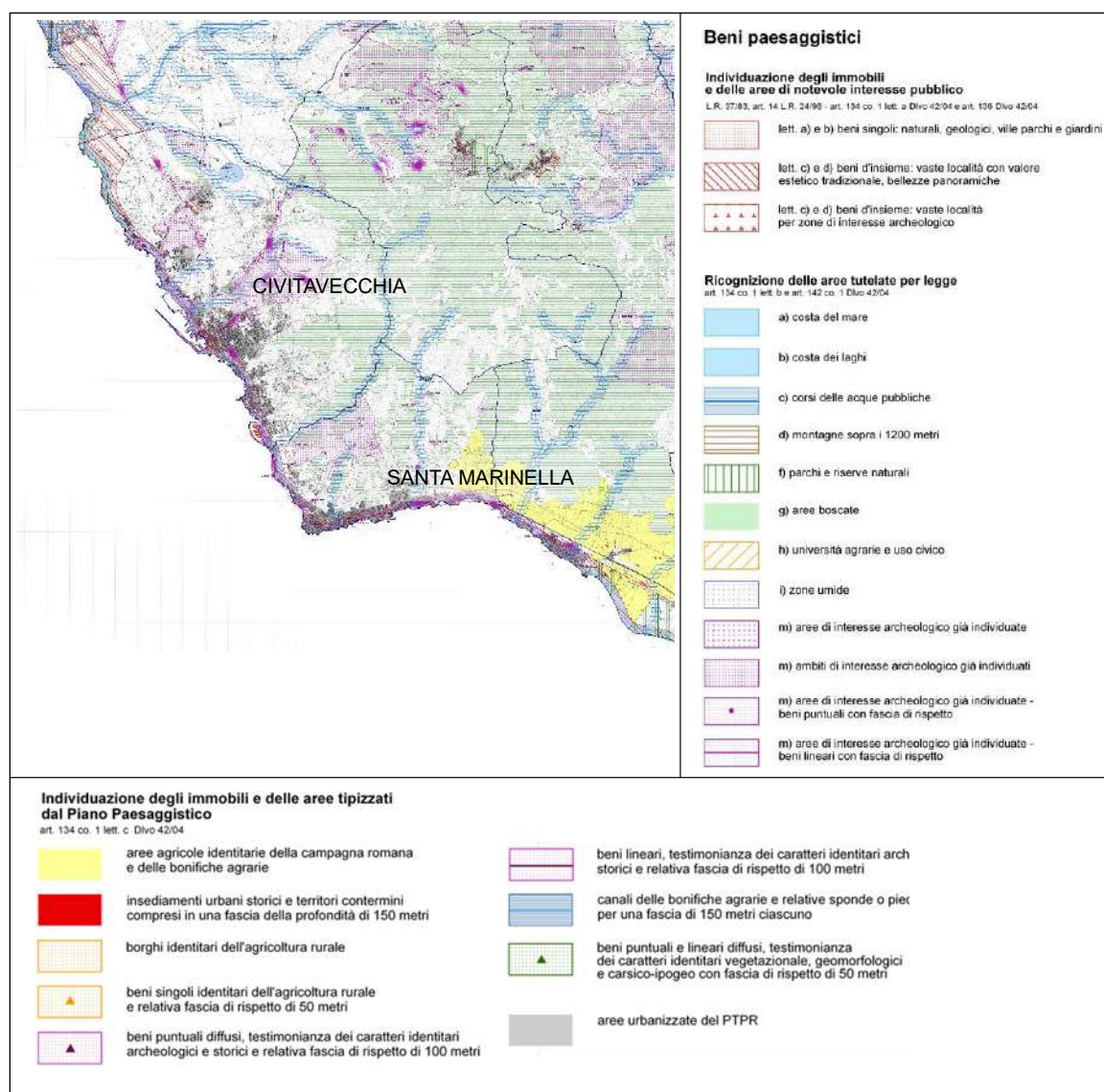


Figura 1-12 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – Tratto tra Civitavecchia e Santa Marinella – Tavole aggiornate 2021
Fonte: Regione Lazio

La zona di maggiore rilievo storico è sicuramente la parte dell'antica Centumcellae romana, la cui presenza portuale prosperò durante tutto l'Impero. Successivamente all'arrivo dei Bizantini e Saraceni, il porto fu dotato da parte dei papi anche di una fortezza.

Per quanto concerne il territorio comunale di Civitavecchia, risulta essere

caratterizzato da una sola zona Z.P.S., denominata “Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate”. L’area, di indiscutibile interesse paesaggistico e naturalistico, fa parte di un antico comprensorio di origine vulcanica. All’interno di questa zona, sono presenti anche notevoli monumenti di periodi successivi all’era etrusca e romana, tra cui insediamenti monastici e castelli medievali, chiese e edifici legati al governo dello Stato Pontificio. Per queste emergenze storiche e naturali, il sito è stato riconosciuto a livello internazionale, includendola nell’insieme del patrimonio culturale intangibile dall’UNESCO.

Nel territorio comunale di Santa Marinella, oltre ad essere compresa la zona a protezione speciale precedentemente descritta, rientrano ulteriori 3 S.I.C. ed un’area di Riserva Naturale Regionale. Per quanto riguarda i S.I.C., due sono marini, “Fondali antistanti Santa. Marinella” e “Secche di Macchiatonda”, mentre l’altro sito è compreso nella Rete Natura 2000, con la denominazione “Macchiatonda”. Quest’ultimo è posizionato lungo la costa laziale, immediatamente a sud del nucleo urbano di Santa Severa, ai piedi delle aree collinari dei Monti della Tolfa e dei Colli Ceriti. Attualmente risulta essere un sito ecologico fortemente degradato, in cui la biodiversità è stata distrutta nel tempo attraverso alle bonifiche che hanno caratterizzato le coste laziali.

La Riserva Naturale Regionale “Macchiatonda” si estende su 250 ha di pianura costiera, ed è collocata nello stesso sito S.I.C. precedentemente descritto. Differentemente dal sito di interesse comunitario, parte del territorio della riserva è riuscito a conservare, nonostante i tentativi di bonifica agricola, parte delle sue peculiarità vegetazionali e dell’avifauna.

1.3. Tratto dal Comune di Cerveteri al Comune di Ladispoli

Il tratto di costa in questione ricade fra quelli definiti “possibili” per quanto riguarda l’insediamento portuale. In buona parte la costa è soggetta a vincoli di natura militare o ambientale. Altrove (Santa Severa, Ladispoli) è molto intensa l’utilizzazione balneare delle spiagge esistenti, mostrandoci peraltro sintomi di erosione; fenomeno molto evidente in tutto l’arco di costa è quello di una proliferazione di piccoli approdi, talora difficili da individuare e spesso destinati ad accogliere poche imbarcazioni.

Si è in presenza a volte di un vero e proprio fenomeno di “abusivismo portuale”, indicativo comunque della “fame” di posti barca a basso prezzo che è tipico di una larga fascia di utenza. Fra le utilizzazioni non abusive di specchi acquei protetti è da citare quella della Cooperativa Nautica L’Ormezzio, che sfrutta un modesto bacino posto dietro a una scogliera realizzata per la protezione della spiaggia di Santa Severa. La conformazione planimetrica del litorale, costituito prevalentemente da coste basse, presenta alcune falcate delimitate agli estremi, estroflessi verso il mare, da “punti fissi” inerodibili costituiti sia da affioramenti rocciosi sia da opere di difesa costiera.

Questi punti fissi hanno garantito nel tempo una relativa stabilità del litorale, che comunque ha presentato in alcuni tratti rilevanti fenomeni di erosione, in alcuni casi causati anche dall’occupazione antropica della fascia costiera. Questi fenomeni erosivi si vanno nel tempo riducendo, anche se l’occupazione antropica della costa in alcuni tratti determina ancora una lotta di posizione tra l’uomo e il mare.

I principali “punti fissi” sono costituiti dalle opere di difesa costiere che proteggono il Castello di Santa Severa, dalle secche di Macchiatonda, dalle opere di difesa costiere di Torre Flavia e dal promontorio roccioso di Palo Laziale, che delimita a nord la cuspide del Tevere. La zona che ha sofferto maggiormente dei fenomeni erosivi a causa dell’antropizzazione della costa è quella compresa tra Torre Flavia e Palo Laziale dove sorge Ladispoli.

In particolare, il tratto di costa compreso tra Torre Flavia e la foce del fosso Vaccina risulta quasi interamente protetto da opere di difesa costiere realizzate in modo disordinato e irrazionale. Sicuramente questo tratto di costa richiede interventi di riqualificazione costiera. Più in dettaglio l’aspetto insediativo di questa parte del litorale è caratterizzato dalla presenza delle fortezze di Santa Severa e Palo, e dai centri balneari di recente fondazione di Ladispoli e Cerenova (Figura 1-13).

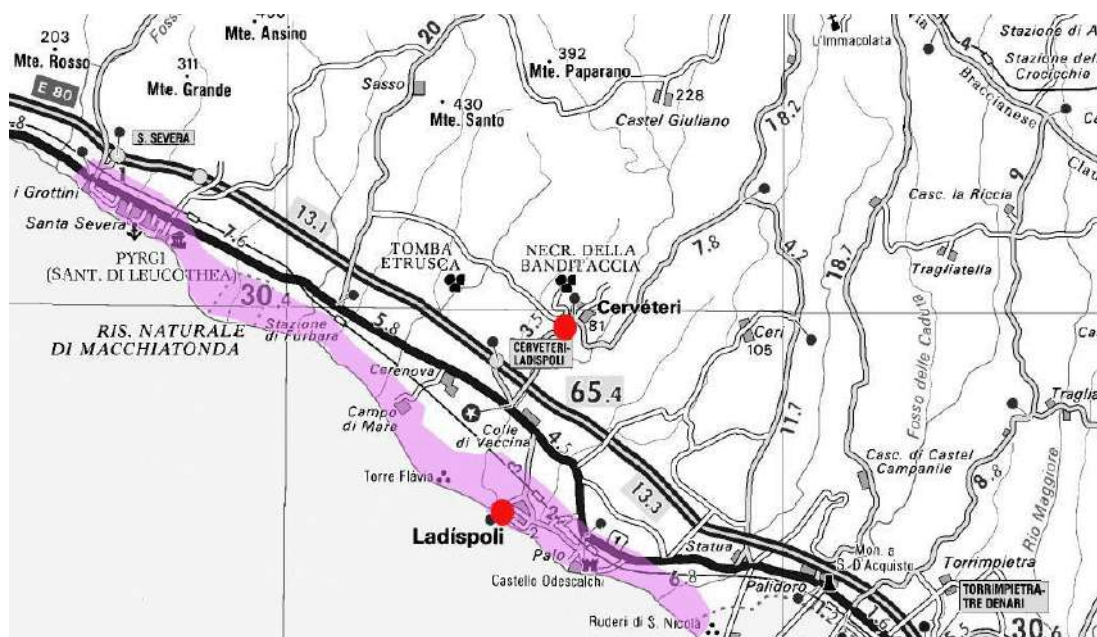


Figura 1-13 Localizzazione del tratto di costa Cerveteri e Ladispoli
(Fonte De Agostini)

Tali insediamenti, pur avendo una forte vocazione turistica, con stabilimenti e rimessaggi per barche, sono stati soggetti ad opere di tutela che hanno portato alla creazione di aree protette, impedendo l'eccessiva antropizzazione del luogo.

Una parte della zona costiera, in prossimità della località Campo di Mare (Comune di Cerveteri), ricade nel vincolo idrogeologico (Figura 1-14), nelle Aree Sottoposte a Tutela per Pericolo di Inondazione, nella sub-fascia a pericolosità A1 (possibilità di eventi alluvionali intensi ed alti livelli idrici), con un livello di rischio idrogeologico R4, e cioè molto elevato.

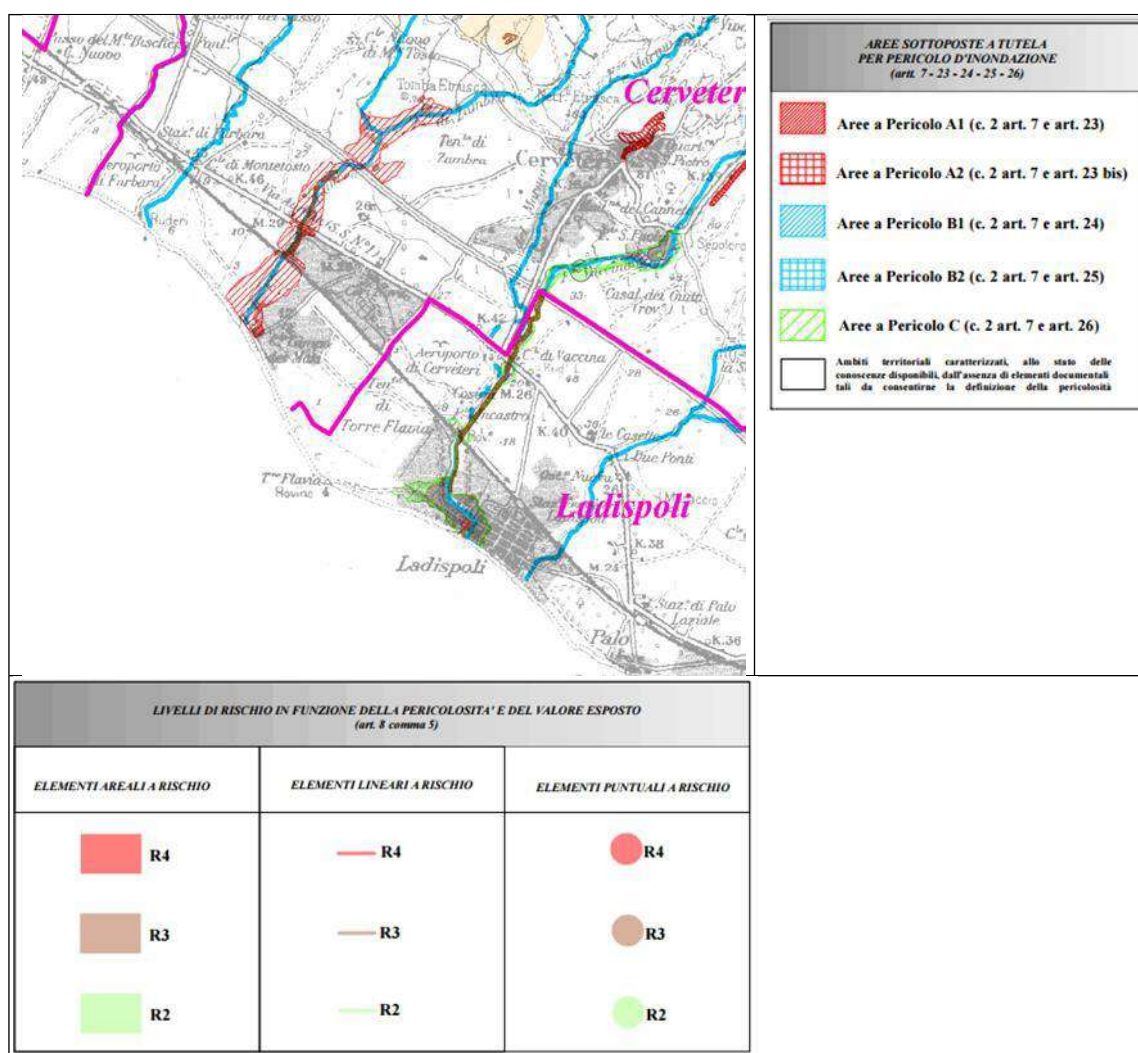


Figura 1-14 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito nord – Tratto tra Cerveteri e Ladispoli

Fonte: Regione Lazio

Procedendo lungo il litorale, superando le rovine di Torre Flavia, si trova un'altra parte del territorio all'interno della città di Ladispoli, in prossimità del fiume Vaccina, in cui è stata individuata dal Piano un'area a pericolo di inondazione di tipo A1, B2 e C. Pertanto, la pericolosità di eventi alluvionali e conseguente innalzamento dei livelli idrici, oscilla sull'area interessata, da un'alta probabilità, ad una parte con bassa probabilità di inondazione.

Come si può osservare (Figura 1-15), la fascia del litorale, continua ad essere individuata dal P.T.P.R. in colore rosso, come un'area di valore estetico tradizionale e di bellezze panoramiche.

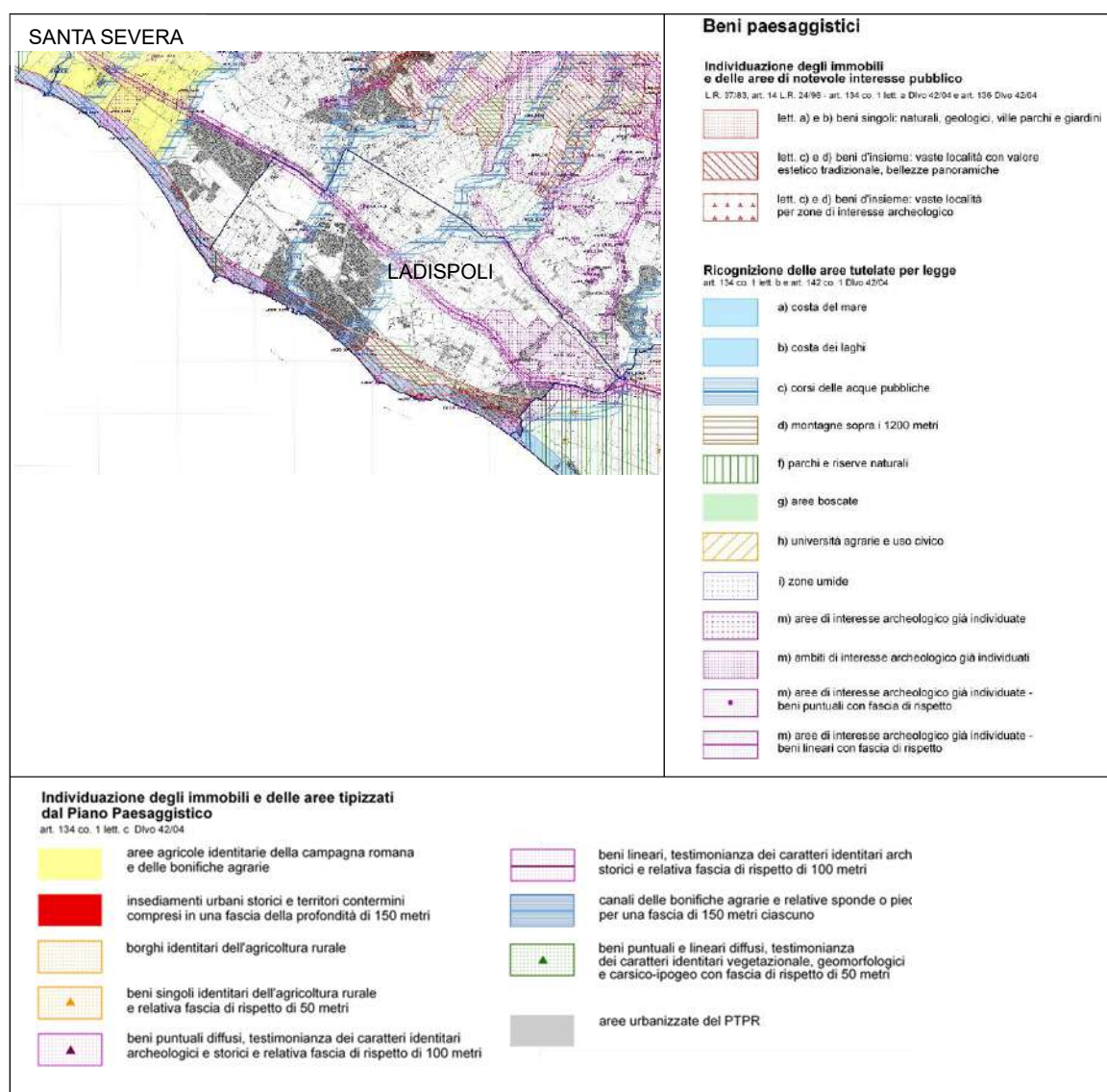


Figura 1-15 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – Tratto tra Cerveteri Ladispoli – Tavole aggiornate 2021

Fonte: Regione Lazio

Inoltre, in prossimità dei ruderi di Torre Flavia la zona è stata individuata come area di interesse archeologico. La Palude dell'omonima Torre, situata nella parte nord del litorale tirrenico, nei comuni di Cerveteri e Ladispoli, è stata protetta, e quindi individuata, sia come Zona a Protezione Speciale che come Monumento Regionale. Questa porzione di territorio, che si estende su circa 40 ha e si sviluppa sulla costa per circa 1.500 metri, rappresenta l'ultimo dei lembi umidi che si estendevano su parte della maremma laziale fino al secolo scorso.

In passato, la Riserva raggiungeva estensioni di alcune centinaia di ettari, fino a ricongiungersi con la riserva della Furbara e di Macchiatonda, già precedentemente descritte. Negli anni '70 tale area è stata sottoposta a bonifica e messa a coltura, sia a nord a Campo di Mare e Cerenova Costantica (Cerveteri) che a sud verso l'espansione di Ladispoli.

Alcuni lembi di un'antica duna sabbiosa separano la stessa Palude dal mare. Pertanto, gli antichi ruderi di Torre Flavia sono stati collegati alla costa tramite un molo

artificiale, in quanto a causa dell'erosione costiera che in questa zona è particolarmente attiva era rimasta isolata a più di 80 metri dalla costa (Mantero e Panzarasa, 1986).

Nel territorio costiero del comune di Ladispoli sono stati rilevati altri due siti S.I.C.: quello marino di "Secche di Torre Flavia", situato a nord della città, e quello della Rete Natura 2000 "Bosco di Palo Laziale", situato tra Ladispoli e Marina di San Nicola. I primi sono un importantissimo sistema roccioso-concrezionato, sommerso con andamento irregolare, che si estende perpendicolarmente al largo della costa, di fronte ai ruderi. L'Oasi di Palo Laziale è nata nel 1980, ed è oggi una zona protetta affiliata al W.W.F., grazie alla concessione dell'area da parte dei principi Odescalchi.

1.4. Il Polo di Roma

Procedendo ancora verso sud si arriva alla pianura alluvionale del Tevere e in particolare alla sua cuspidi di foce che si estende per circa 70 Km tra i promontori rocciosi di Palo Laziale e Anzio.

La cuspidi, protesa planimetricamente verso il largo, si è andata formando nei secoli ed è frutto di fenomeni naturali che producono effetti contrapposti in termini di evoluzione della linea di riva. La sua formazione (Figura 1-16) e il suo accrescimento sono dovuti al trasporto solido fluviale che si deposita in prossimità della foce a causa della drastica riduzione della corrente fluviale che si verifica allo sbocco a mare del fiume.

All'opposto, l'azione esercitata dal moto ondoso frangente lungo la costa tende a mettere in sospensione i sedimenti depositati a mare dal fiume e a distribuirli lungo i litorali posti a nord e a sud della foce, causando lo smantellamento della foce stessa.

Un ulteriore fenomeno che tende a smantellare la foce è costituito dall'eustatismo, ovvero dall'innalzamento del livello medio del mare prodotto principalmente dallo scioglimento delle calotte polari.

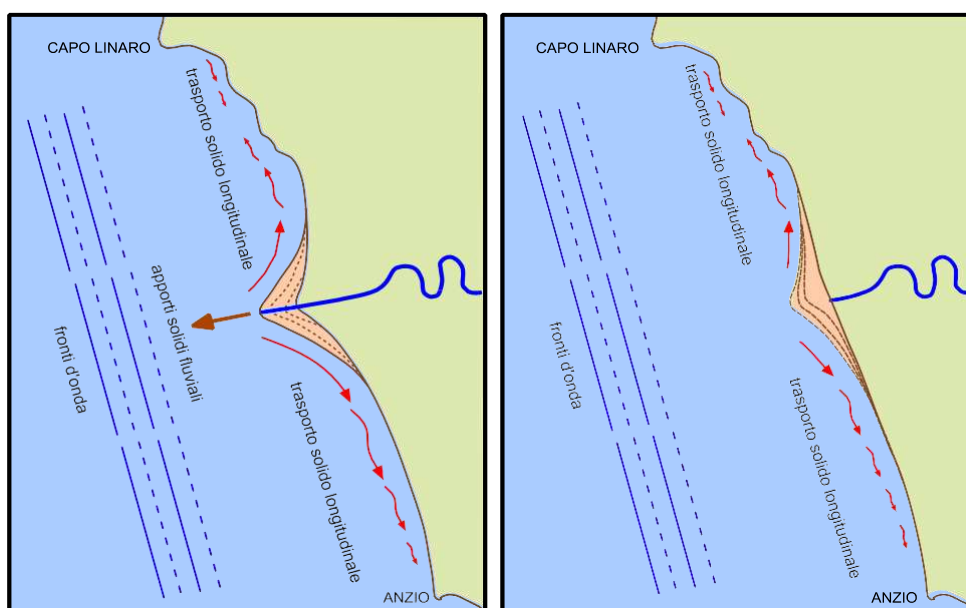


Figura 1-16 Schema evolutivo della cuspidi di Foce del Tevere: fino agli inizi del '900 pannello sinistra, dal '900 fino ai nostri giorni, pannello di destra.

Questo fenomeno coinvolge l'intero pianeta dall'epoca dell'ultima glaciazione, ovvero da circa 18.000 anni. Come è successo per gran parte dei fiumi italiani, fino ai primi anni del '900 il meccanismo accrescitivo della foce del Tevere ha prevalso su quelli erosivi. Con riferimento alla Figura 1-17 si stima che l'avanzamento della linea di costa dall'epoca imperiale dell'antica Roma agli inizi del '900 è stimabile in circa 3,0 km. Questo avanzamento, che fu la causa dell'interrimento dei porti di Claudio e di Traiano, è avvenuto nonostante il livello del mare sia aumentato nello stesso periodo di circa 1,5÷2,0 m.

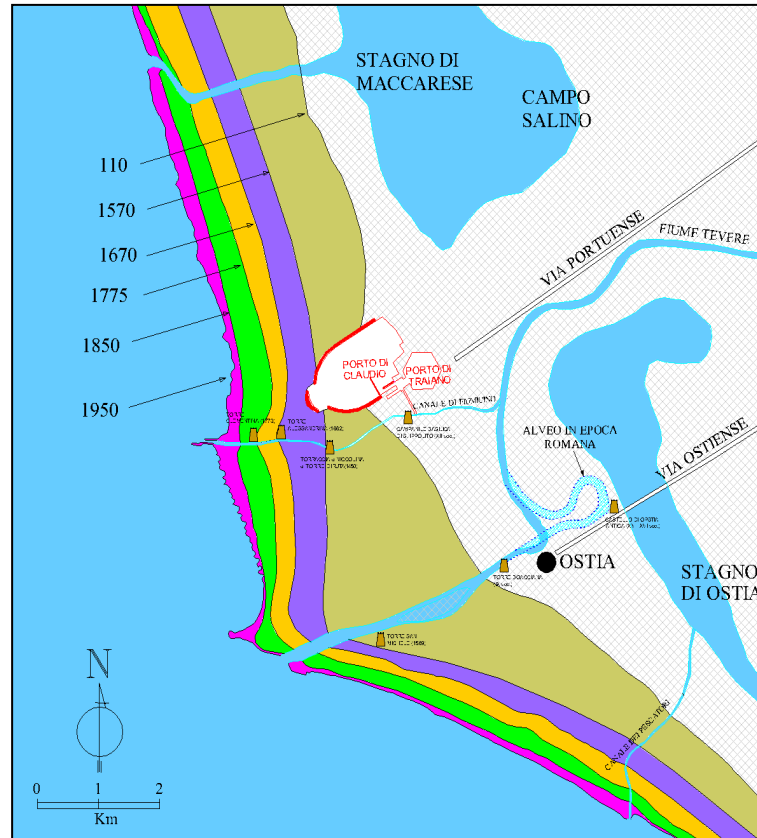


Figura 1-17 Ricostruzione dell'evoluzione della linea di riva del delta del Tevere dall'epoca imperiale, 110 d.c. al 1950 e localizzazione di Porti di Claudio e Traiano.

Nel '900, l'avanzamento della costa verso il mare si è invertito e sono iniziati i fenomeni erosivi. Come altrove già evidenziato, la causa principale dei fenomeni erosivi è sicuramente da imputare alla riduzione del trasporto solido del Tevere dovuta in primo luogo alla realizzazione di dighe e in subordine ad opere di regimentazione della rete idrografica, alle opere di stabilizzazione dei corsi d'acqua e dei relativi versanti, alla impermeabilizzazione dei centri urbani, ecc. Una ulteriore causa dei fenomeni erosivi, sicuramente non meno importante rispetto a quelle sopra menzionate, è costituita dall'occupazione antropica della fascia costiera.

Per fronteggiare i fenomeni erosivi, che come sempre accade si sono subito manifestati con maggiore rilevanza in corrispondenza della foce del Tevere, dove l'azione di smantellamento della cuspide di foce è più efficace a causa della maggiore instabilità della costa sono state realizzate le opere di difesa lungo il tratto di costa in cui ricade l'Isola Sacra, ovvero tra la foce di Fiumicino e quella di Fiumara Grande. In un secondo tempo si sono aggiunte le opere di difesa di Ostia ponente e di Focene.

Oggi la stabilizzazione artificiale della linea di costa prodotta dalle opere di difesa favorisce in questa area la possibilità di realizzare porti. Per questa ragione, come auspicato nel precedente piano, si è realizzato ad Ostia il Porto di Roma e a Fiumicino è in programma, da parte dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, la realizzazione del Porto Commerciale di Fiumicino.

Si evidenzia che tutti questi porti sono separati dal punto di vista idraulico dal Tevere, per evitare i fenomeni di interferenza del fiume con gli stessi porti. La realizzazione di questi porti darà sicuramente un grosso contributo alla risoluzione delle

problematiche che furono evidenziate per questa zona nel precedente piano dei porti, al quale si rimanda per i dettagli. Forse l'unica problematica che rimane aperta riguarda l'utilizzo della Foce di Fiumara Grande.

Si osserva che, per quanto concerne l'utilizzazione ai fini della nautica da diporto dell'asta fluviale del Tevere (Fiumara Grande) non può che ribadirsi quanto già affermato nei Piani del 1983 e del 1998, circa le difficoltà che comporta il mantenimento di una foce profonda e quindi navigabile anche in presenza di mare molto mosso, a meno di non ricorrere a un continuo dragaggio e/o all'inserimento di opere di armatura dell'apparato focale, di elevato impatto ambientale.

Sicuramente la realizzazione dei porti esterni sopra richiamati offrirà alle imbarcazioni che stazionano a Fiumara la possibilità di trovare, durante le mareggiate che impediscano l'ingresso diretto dei natanti nella foce fluviale, un temporaneo rifugio nei porti stessi, per ritornare agli ormeggi lungo il fiume in condizioni compatibili con l'ingresso.

Si ritiene però opportuno evidenziare, come fu fatto nell'ultimo piano, la necessità di vietare la persistenza di strutture fatiscenti e pericolose e di impedire l'eccessivo affollamento di natanti lungo i pontili di accosto (attualmente si osserva talora l'ormeggio in terza o quarta fila). È anche da impedire la costruzione di strutture fisse nelle zone golenali, al di sotto dei livelli di massima piena.

Infine, occorre chiarire che la permanenza all'ormeggio o il deposito in golena delle imbarcazioni da diporto non è immune da rischi, poiché in occasione di piene elevate (quale quella del 1936, che non è affatto escluso si ripeta, con intensità anche maggiore) la corrente fluviale è animata da grande velocità e può trascinare in mare aperto qualsiasi ostacolo. È bene pertanto che gli eventuali concessionari siano protetti da adeguata polizza assicurativa contro eventi di piena eccezionale. Sicuramente un approccio utile per ridurre le problematiche di interferenza tra la corrente fluviale e le barche ormeggiate, è quello di realizzare darsene laterali rispetto al fiume dove ormeggiare le imbarcazioni.

Per ragioni espositive, in questo paragrafo si analizza il tratto nord della cuspidi di foce del Tevere, mentre nel successivo si tratta di quello sud.

Per quanto riguarda l'aspetto insediativo partendo da nord, si incontrano i nuclei urbani di Palo Laziale, Fregene, Focene e Fiumicino, collocandosi nel contesto della bonifica del litorale laziale. Tali insediamenti possiedono una forte attitudine turistica (si veda la grande quantità di rimessaggi, locali, stabilimenti, etc.). Tuttavia, le grandi opere di tutela che caratterizzano questa porzione di territorio hanno permesso di mantenere una omogeneità che non permettesse una crescita urbana tale da poter sfociare in un abusivismo incontrollato.

Fenomeni erosivi, da attribuirsi in parte anche all'occupazione della fascia costiera, sono lamentati a Sud di Palo Laziale, in località Marina di San Nicola, dove sono state realizzate opere di difesa costiera in modo disordinato e poco razionale. Da alcuni anni anche Fregene ha iniziato a lamentare problemi erosivi, anche se in questo caso è sicuramente da evidenziare la massiva antropizzazione da parte delle infrastrutture turistico-balneari della fascia costiera. Tali infrastrutture, oltre ad aver distrutto la duna costiera che costituisce il serbatoio naturale di sabbia della spiaggia, ormai lasciano poco spazio alla stessa per reagire alle mareggiate.

La parte di territorio che va da Passo Oscuro fino a nord di Fregene, presenta diverse zone a vincolo idrogeologico (Figura 1-18).

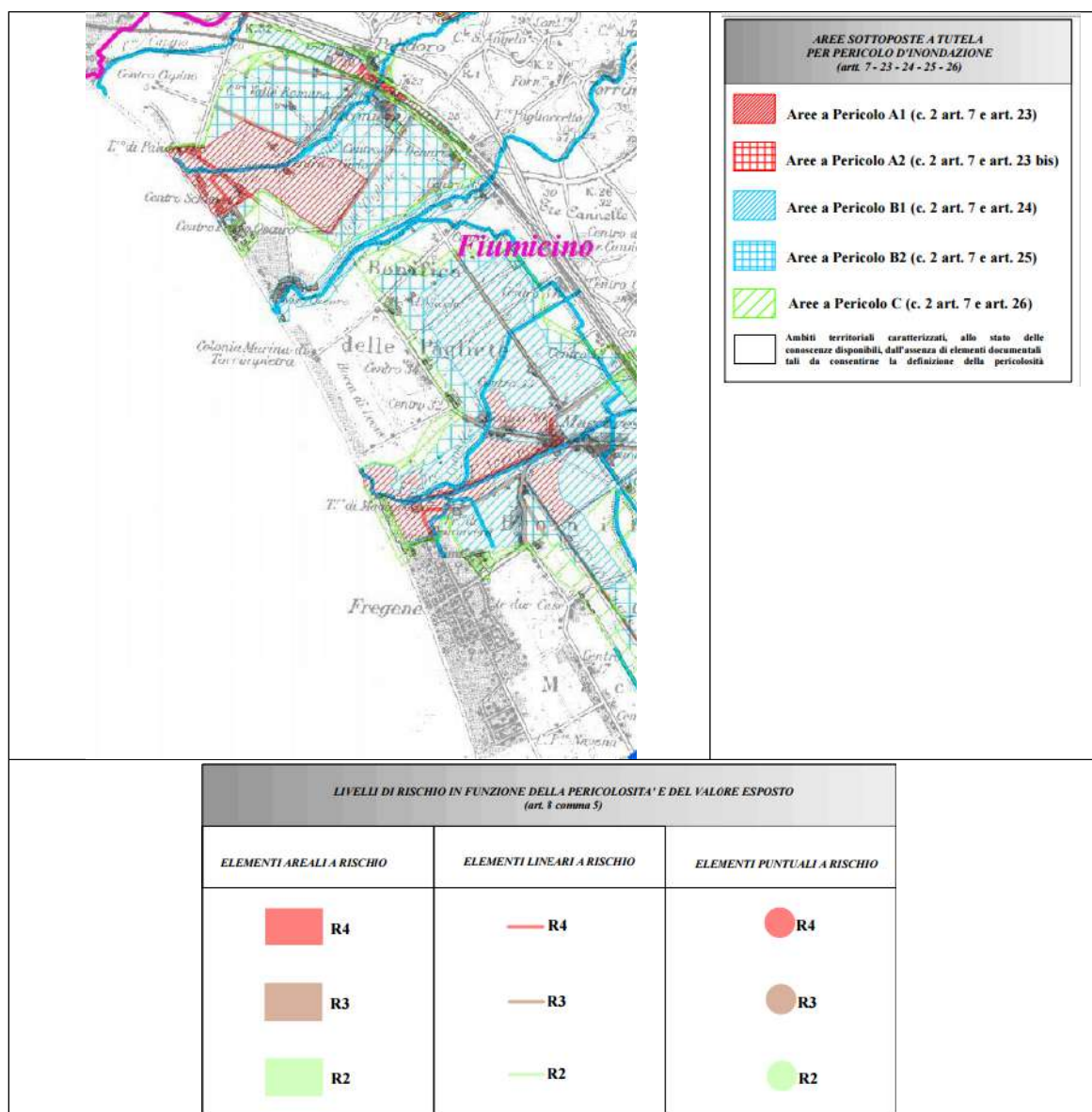


Figura 1-18 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito nord – Tratto relativo al Polo di Roma

Fonte: Regione Lazio

Le aree a pericolosità di tipo A1 (aree che possono essere investite da eventi alluvionali con dinamiche intense e alti livelli idrici), si trovano in prossimità dei corsi d'acqua Rio Tre Denari e la parte sud della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.

La zona sud di Passo Oscuro (Figura 1-19) fa parte della categoria C (aree a bassa probabilità di inondazione) delle Aree sottoposte a tutela per pericolo di inondazione, così come la parte nord di Maccarese. Per quanto riguarda i Livelli di rischio in funzione della pericolosità e del valore esposto, le zone precedentemente individuate sono identificate all'interno del P.A.I. come aree di tipo R3 e R4, in cui il rischio idrogeologico varia da molto elevato ad elevato. Da un punto di vista paesaggistico, il sito è individuato dal P.T.P.R. come un'area di valore estetico tradizionale e di bellezze panoramiche.

L'area verde presente tra il nucleo urbano di Passo Oscuro e la foce dell'Arrone fa parte della Riserva La Macchia Naturale Grande. Tale area è anche Oasi del WWF, e rientra nei Siti di Importanza Comunitaria "Macchiagrande". Con un'estensione di 280 ha, rappresenta il cuore della Riserva Naturale del Litorale Romano.

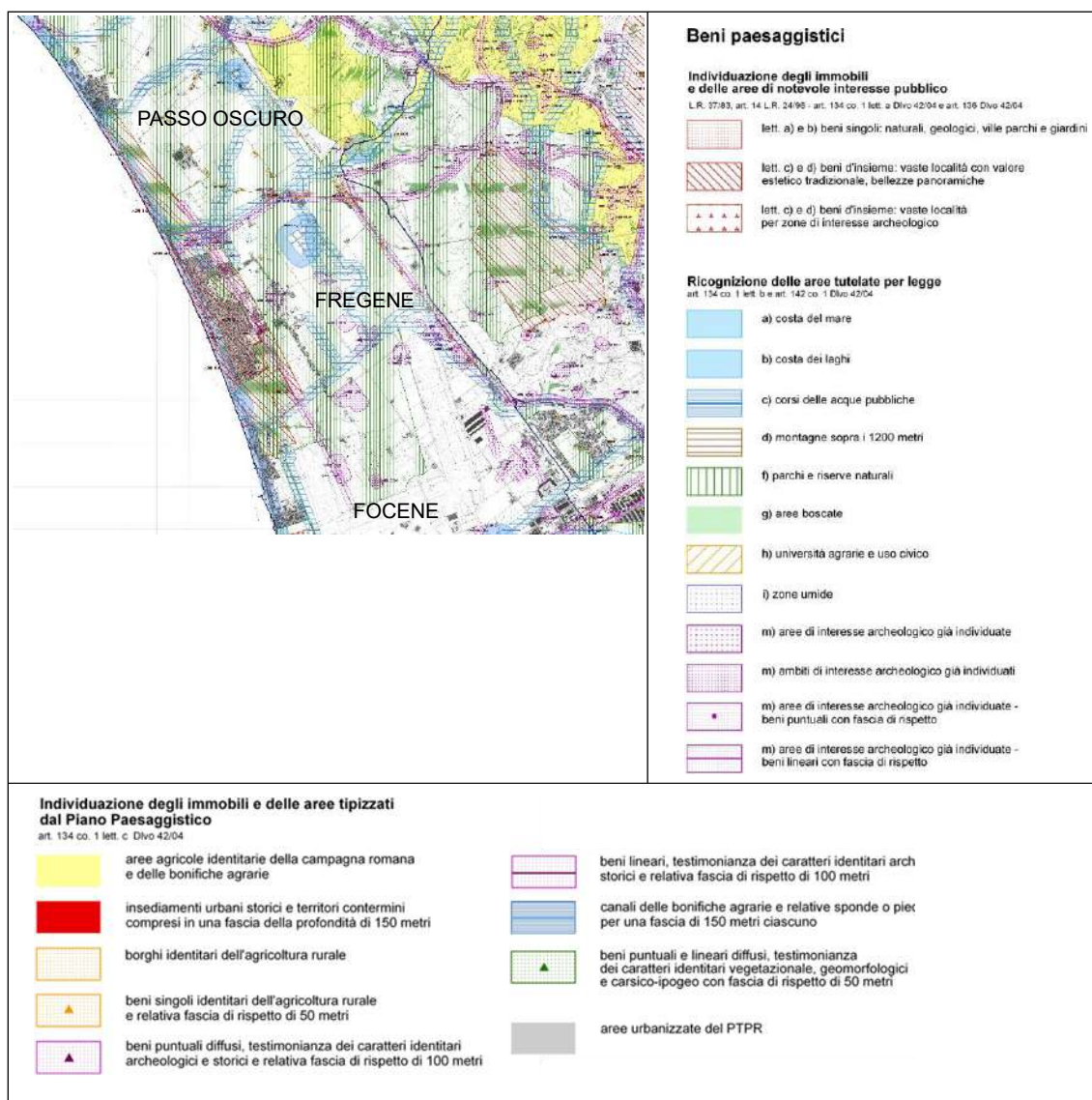


Figura 1-19 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – Tratto relativo al Polo di Roma – Tavole aggiornate 2021
Fonte: Regione Lazio

Dal punto di vista morfologico-insediativo, il litorale romano che si estende da Fiumicino, Isola Sacra, fino ad Ostia è caratterizzato dalla foce del fiume Tevere, e dalla presenza di un territorio prettamente pianeggiante. I primi due nuclei urbani si innestano tra insediamenti abusivi ed emergenze archeologiche quali:

- Porti di Traiano e Claudio;
- Necropoli di Porto;
- Scavi di Ostia Antica.

Nella sua matrice storico-consolidata, appare significativa la presenza dell'aeroporto Leonardo Da Vinci, che si innesta nel tracciato regolare di bonifica.

Il Lido di Ostia, con il suo impianto regolare che si estende lungo la costa, ne è il suo nucleo insediativo (Figura 1-20). L'emergenza ambientale, che caratterizza la zona in prossimità del centro residenziale permanente di Ostia, è la Pineta di Castelfusano e la tenuta presidenziale di Castel Porziano.



Figura 1-20 Localizzazione del tratto di costa tra relativo al Tratto del Polo di Roma
Fonte: De Agostini

Lungo la costa si sviluppa il carattere turistico dell'area incontrando diversi stabilimenti balneari che si intervallano con le spiagge libere. Le due direttrici storiche di Via Ostiense e della Cristoforo Colombo consentono di avere un'accessibilità diretta da Roma e contestualmente suddividono il territorio in due parti: la Via Ostiense come direttrice di aree consolidate, e la Cristoforo Colombo come strada portante per nuove espansioni.

L'Autorità di Bacino del fiume Tevere identifica l'area in prossimità della foce come fascia AA, intesa come area di esondazioni interne alle strutture arginali e aree inondabili riferibili a piene ordinarie del fiume Tevere. In tali aree deve essere assicurato il loro massimo deflusso e l'officiosità idraulica ai fini della salvaguardia idraulica della città di Roma (Figura 1-21).



Figura 1-21 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito sud- Tratto relativo al Polo di Roma

Fonte: Autorità di bacino del fiume Tevere

L'area di Fiumicino è individuata come una zona a rischio idrogeologico R2, in cui i danni previsti a edifici ed infrastrutture sono lievi e senza pregiudizio diretto per l'incolumità delle persone e senza compromettere l'agibilità.

Al contrario, Isola Sacra e Ostia Lido registrano un rischio idrogeologico molto elevato, in cui esistono condizioni che determinano la possibilità di:

- a) perdita di vite umane o lesioni gravi alle persone;
- b) danni gravi e collasso di edifici o infrastrutture;
- c) danni gravi ad attività socioeconomiche.

L'aspetto paesaggistico di quest'area è caratterizzato, secondo il P.T.P.R., da aree di interesse archeologico, da vaste località con valore estetico tradizionale e bellezze panoramiche (Figura 1-22).

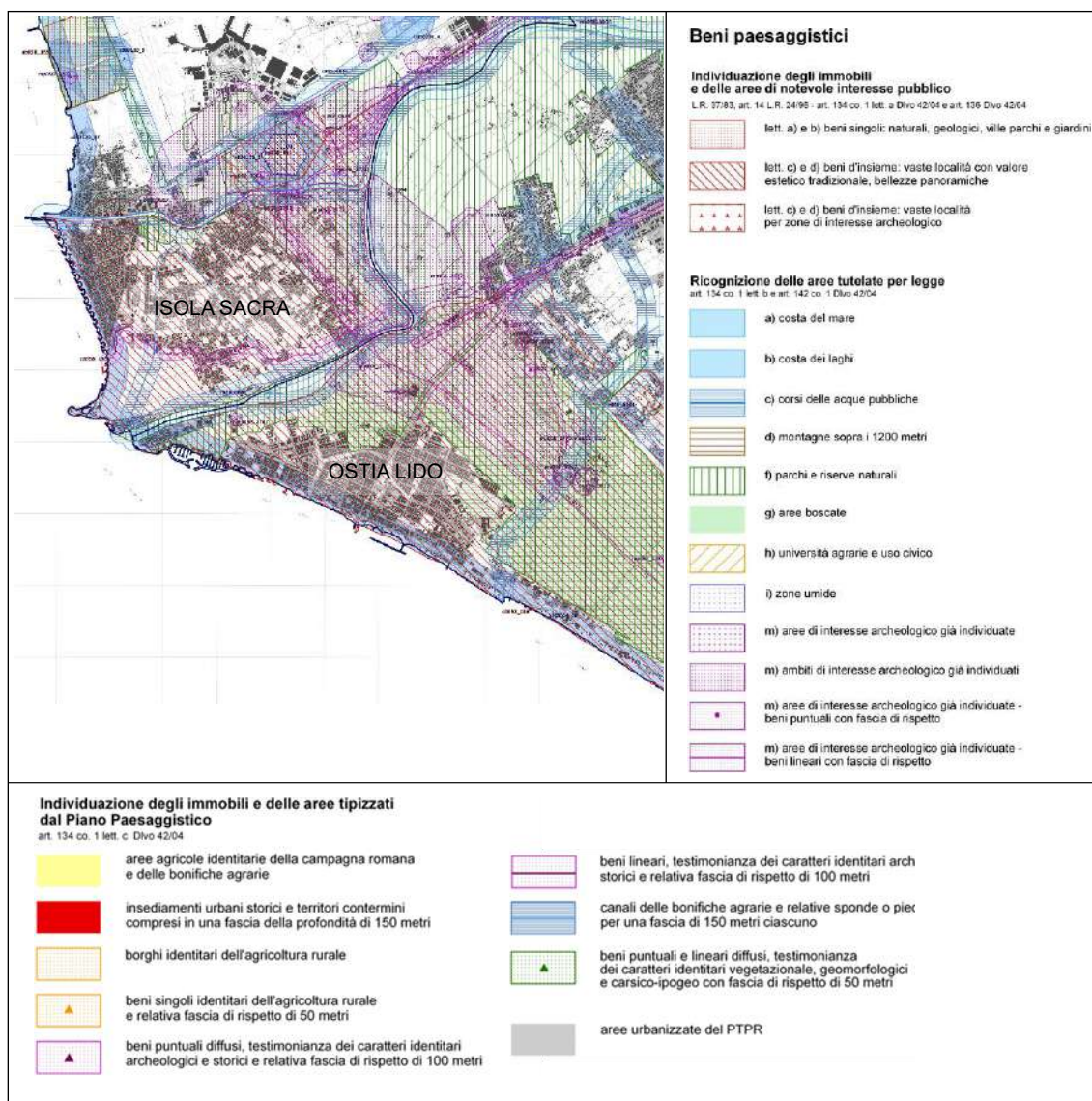


Figura 1-22 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – Tavole aggiornate 2021

Fonte: Regione Lazio

Le coste basse e sabbiose che caratterizzano il contesto sono occupate per metà dal Municipio di Ostia e l'altra metà dalla Tenuta di Castel Fusano, che rientra anche nella Riserva Naturale del Litorale Romano.

Per quanto riguarda le aree di interesse naturalistico, ritroviamo come Z.P.S. la Tenuta di Castel Porziano, che si estende su una superficie di 5.892 ha, comprendendo alcune storiche tenute di caccia, come "Trafusa, Trafusina, Riserve Nuove e Capocotta". Inoltre, in quest'area, troviamo la Riserva Naturale Marina Secche di Tor Paterno, individuata anche come Z.P.S. dalla Rete Natura 2000.

La zona tutelata appena descritta ospita gli unici banchi di Posidonia di questo contesto.

1.5. Tratto di costa Fiumara – Anzio

Dal punto di vista morfologico insediativo, l'area è caratterizzata dai nuclei urbani di Torvaianica, Tor San Lorenzo, Lido dei Pini, Lido delle Sirene. Il loro assetto prettamente invasivo va a distribuirsi senza soluzione di continuità lungo tutta la litoranea (Figura 1-23). Andando ad occupare la maggior parte del fronte mare, forma a tutti gli effetti una città lineare che si sviluppa da Torvaianica ad Ardea. L'area risulta pertanto fortemente antropizzata e caratterizzata, nella parte retrostante della costa, dai suoi insediamenti industriali.



Figura 1-23 Localizzazione del tratto di costa tra Fiumara – Anzio

Fonte: De Agostini

Lungo la via Pontina si colloca l'insediamento urbano più importante di Pomezia, mentre andando verso la costa si incontrano i nuclei di Pratica di Mare e Torvaianica. A 20 km a sud della Capitale, alle spalle dell'insediamento Guardapasso, si trova l'Aeroporto Militare di Pratica di Mare.

Il contesto, formato da coste basse e sabbiose, è privo di qualsiasi zona vegetazionale, che viene sostituita dalle rispettive pertinenze delle case, che si dispongono lungo la costa, e da una matrice agricola caratteristica anche dell'entroterra. A tal proposito, la Rete Natura 2000 individua un solo Sito d'Interesse Comunitario denominato "Antica Lavinium", estendendosi con una superficie di appena 48 ha.

Solo in direzione di Anzio, tra Marina di Tor San Lorenzo e Lido di Lavinio, si può trovare il S.I.C. "Lido dei Gigli", che si estende per 221 ha. Il Sito ha una pineta di 56 ha che si estende fino alle dune di sabbia, ospitando le piante selvatiche dei gigli di mare, dando il nome al luogo stesso. Dal punto di vista idrogeologico, l'area appartiene quasi per la totalità al bacino idrografico del Fiume Tevere. Come si nota

in Figura 1-24, diversi canali artificiali dovuti alla attività antropica, sono presenti nelle aree bonificate, non individuate da nessun vincolo idrogeologico.

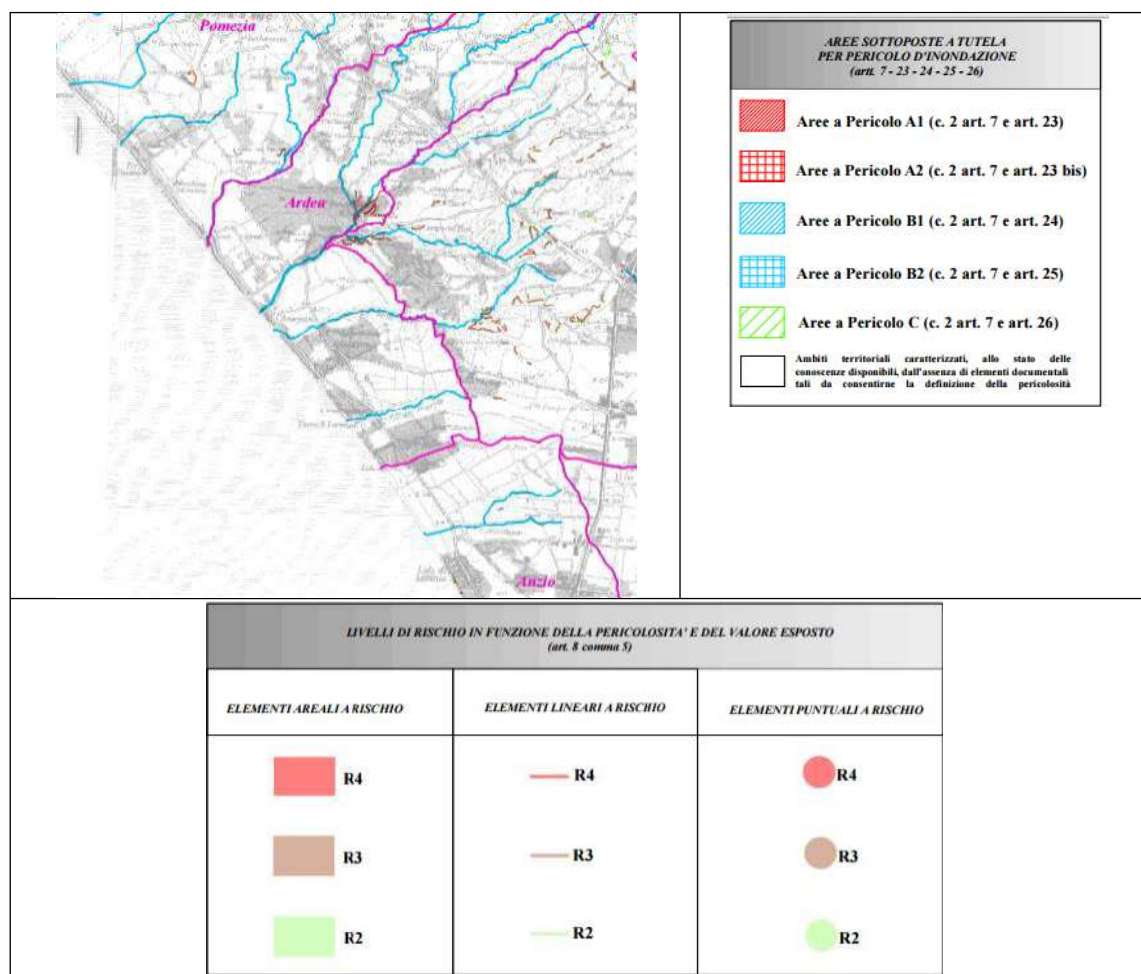


Figura 1-24 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito sud – Tratto tra Fiumara e Anzio

Fonte: Regione Lazio

La fascia del litorale che si estende da Pratica di Mare ad Ardea è di carattere consolidato ed è paesaggisticamente identificata dal P.T.P.R. come area di beni di insieme, con vaste località con valore estetico tradizionale e bellezze panoramiche.

In prossimità di Pratica di Mare e a sud di Ardea si possono trovare aree di interesse archeologico. (Figura 1-25)

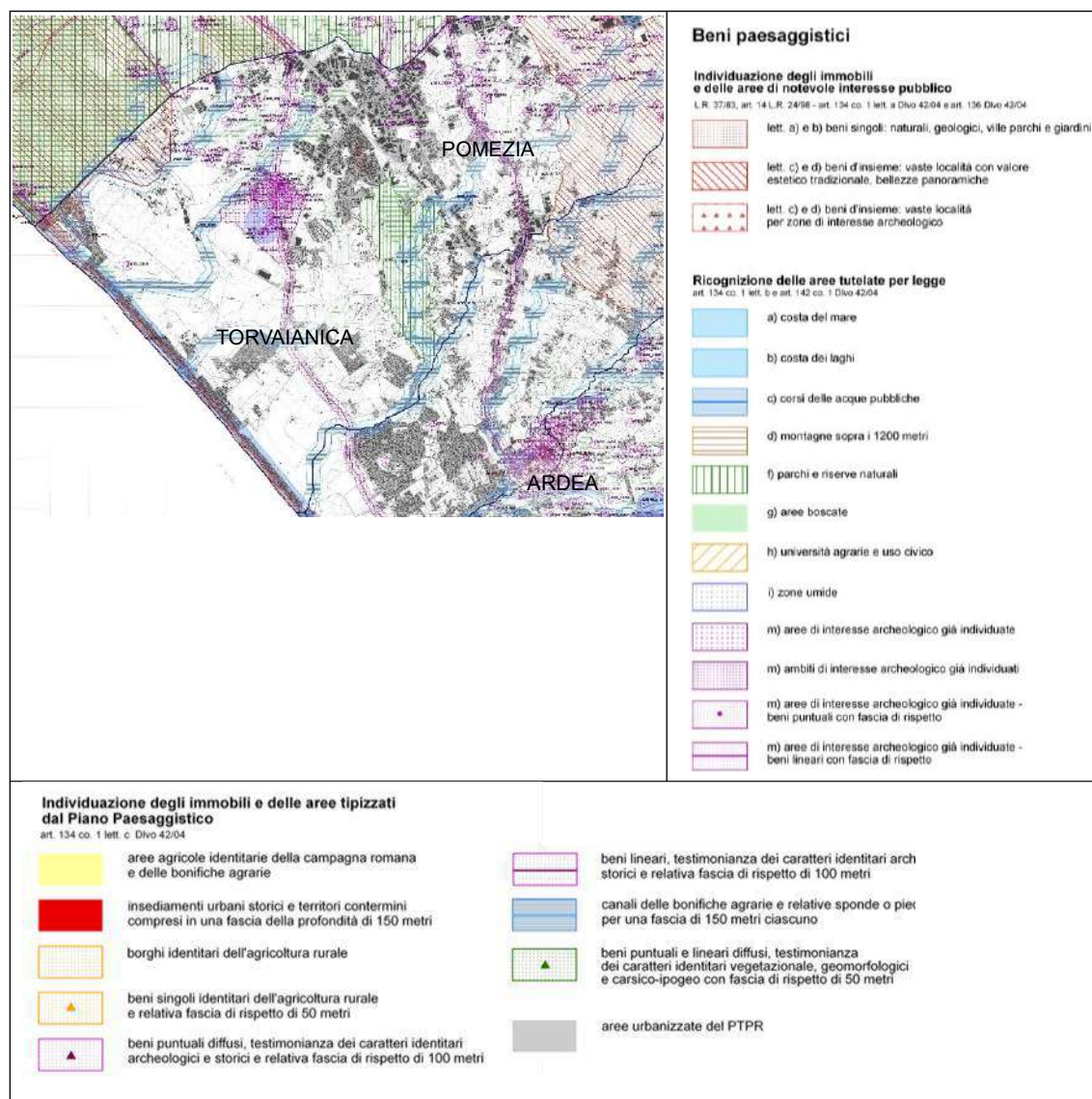


Figura 1-25 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – Tratto tra Fiumara e Anzio – Tavole aggiornate 2021

Fonte: Regione Lazio

Alcune di queste aree, che si sviluppano lungo la costa, sono riferite al periodo dell'invasione via mare dei saraceni. Pertanto, le strutture fortificate e le torri di avvistamento che si incontrano lungo il litorale sono da associare a tale avvenimento storico.

Proseguendo lungo la costa in direzione Anzio, il litorale continua a conservare paesaggisticamente il suo carattere estetico tradizionale, come previsto dal Piano. (Figura 1-26)

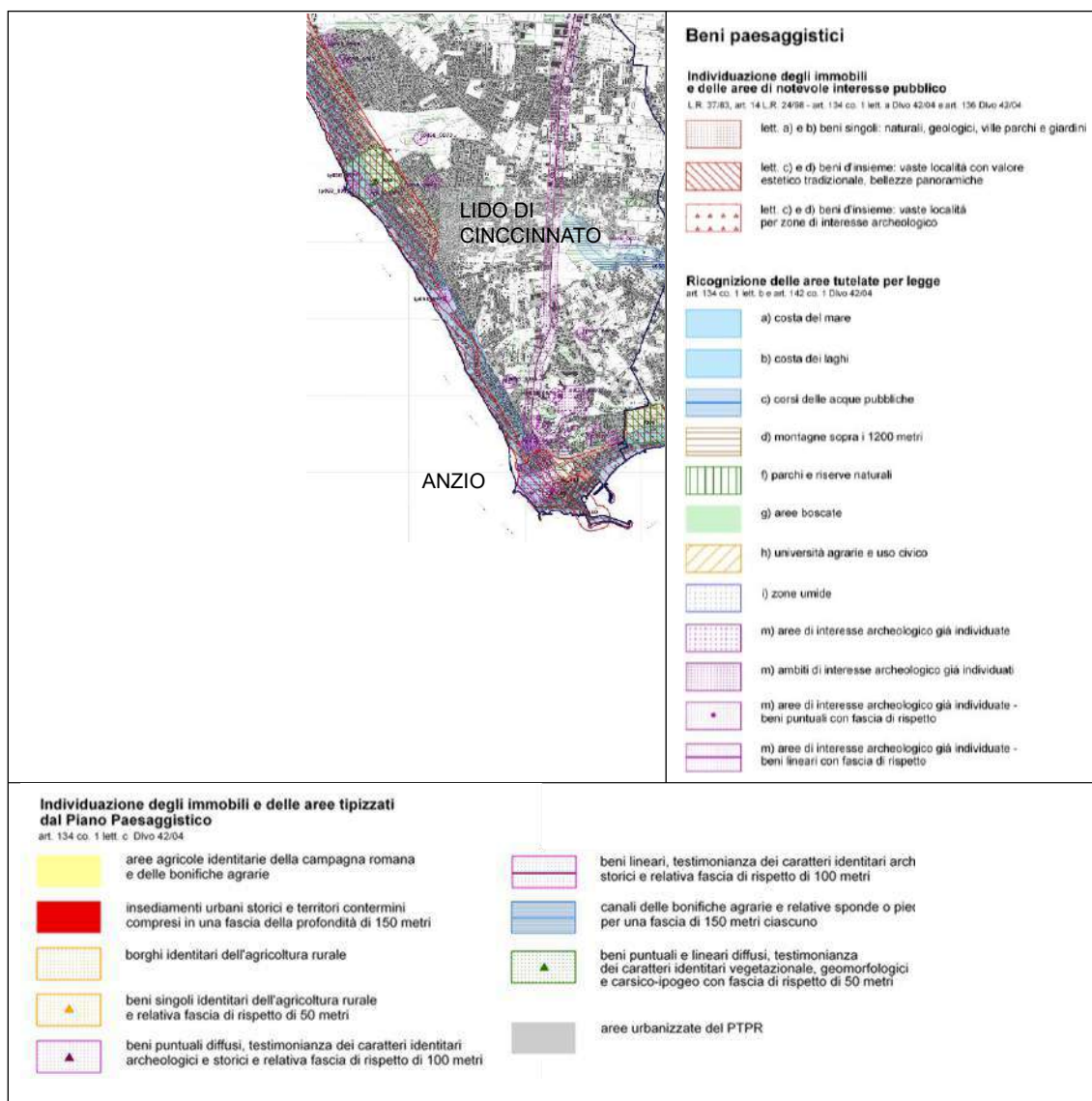


Figura 1-26 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) Tratto tra Fiumara e Anzio – Tavole aggiornate 2021
Fonte: Regione Lazio

In prossimità del Lido di Cincinnato si trova la Riserva Natura e S.I.C. denominata “Tor Caldara”, con una superficie di 43ha, in cui oltre ad essere presente l’antica Torre d’avvistamento si possono trovare antiche cave di zolfo di epoca romana.

Dal punto di vista dell’insediamento portuale il tratto è definito “difficile” nei Piani del 1983 e del 1998 ed ancora oggi lo possiamo definire tale. In effetti l’equilibrio della falcata sabbiosa compresa tra la foce di Fiumara e Anzio, lunga circa 45 km, è in numerosi tratti abbastanza precario.

Il litorale di Ostia ponente e centro è interamente difeso a partire dal confine sud del Porto di Roma fino ad arrivare alla foce del Canale dei Pescatori, le cui opere di armatura di foce che si comportano come un pennello che “sostiene” l’intero litorale posto a nord di esse. In effetti questo tratto di litorale è soggetto ad un trasporto solido potenziale di tipo unimodale che è diretto da nord-ovest verso sud-est; ciò è dovuto alla rilevante estroflessione verso il mare della foce di Fiumara, la quale è ormai diventata una sorta di “spartiacque” per il trasporto solido potenziale costiero.

A nord di Fiumara il trasporto solido potenziale è diretto mediamente verso nord, mentre a sud di essa è diretto verso sud-est. In una situazione di trasporto solido unimodale, l'opera di difesa "ottimale" è, come noto, costituita dai pennelli. In questo contesto si comprende il perché le opere di armatura della foce del Canale dei Pescatori abbiano svolto egregiamente la loro funzione dal punto di vista della stabilizzazione del litorale posto a nord di esse, anche se nella prima metà del '900, quando vennero realizzate, non furono concepite per tale scopo.

Per quanto riguarda il Canale dei Pescatori, si ritiene possibile, mediante una semplice modifica della forma planimetrica del suo tratto terminale, ridurre la sedimentazione della sua foce, favorendo la navigabilità dello stesso canale da parte della nautica minore. A tal riguardo si evidenzia che il Canale dei Pescatori è un canale di bonifica ad acque "chiare" e quindi non presenta le problematiche tipiche dei corsi d'acqua naturali a regime torrentizio.

A sud del Canale dei Pescatori si osserva un brusco arretramento della linea di riva dovuto proprio alla tipica conformazione a "dente di sega" prodotta dai pennelli lungo i litorali caratterizzati da una pronunciata componente longitudinale del trasporto solido.

Il tratto di costa che va dal Canale dei Pescatori al confine nord della Tenuta Presidenziale di Castelporziano, chiamata "Ostia levante", risulta privo di opere di difesa della costa, nonostante l'antropizzazione della spiaggia da parte delle infrastrutture balneari abbia lasciato mediamente uno spazio modesto per consentire alla spiaggia stessa di arretrare durante le mareggiate, senza compromettere la stabilità degli stabilimenti balneari. La lamentata erosione di questo tratto di costa, dovuta sia all'avanzamento verso il mare dell'antropizzazione, sia al trasporto solido longitudinale, è stata combattuta negli ultimi quindici anni esclusivamente mediante la tecnica del "ripascimento puro", ovvero versando lungo la spiaggia periodicamente sabbia, prelevata da giacimenti marini antistanti i litorali laziali. Tuttavia, nel paraggio il trasporto solido longitudinale, in assenza di opere di stabilizzazione del litorale quali i pennelli, determina velocemente la perdita sottoflutto del materiale di ripascimento.

Recentemente la Regione si è orientata ad interventi di tipo misto, costituiti dall'accoppiamento di pennelli con interventi di ripascimento, cercando in tal modo sia di ridurre gli oneri di manutenzione connessi al ripascimento, sia di pervenire ad una stabilizzazione duratura dell'intero litorale. Occorre osservare che la strategia del "ripascimento puro" adottata finora dalla Regione per la gestione di Ostia levante, sostenuta peraltro dai balneari e dai movimenti ambientalisti, si è ispirata anche alla salvaguardia della fascia costiera della Tenuta di Castelporziano, posta a sud di Ostia levante e quindi sottoflutto rispetto alla direzione del trasporto solido longitudinale. I sostenitori del "ripascimento puro" di Ostia levante, sostengono che il materiale versato lungo la spiaggia di Ostia è servito negli ultimi quindici anni anche ad alimentare di sabbia la Tenuta di Castelporziano.

Oggi, tuttavia, sembra essersi riconosciuta un po' da tutti l'insostenibilità di questo approccio non solo per l'elevato impegno economico che richiede, ma anche per le stesse implicazioni ambientali, in quanto anche la sabbia coltivata a mare per i ripascimenti è da considerarsi una risorsa ambientale esauribile e pertanto deve essere utilizzata solo quando risulta indispensabile. Inoltre, nel caso di Castelporziano la mancanza di opere di infrastrutturazione della costa e la felice posizione arretrata

rispetto alla linea di riva della strada litoranea, conferiscono allo stesso litorale una buona resilienza.

I problemi costieri riprendono a sud della Tenuta di Castelporziano, dove si susseguono i litorali di Pomezia, Ardea e Anzio, caratterizzati da una rilevante antropizzazione della fascia costiera, fino a raggiungere la riserva di Tor Caldara, le cui rocce affioranti costituiscono il primo “punto fisso” per questa lunga falcata sabbiosa. Tra Tor Caldara e Anzio, parte della costa è difesa da opere di cui le più recenti sono costituite da celle delimitate da pennelli a “T” del tutto simili a quelli impiegati sulle coste Abruzzesi e a Pellestrina (VE).

Nel vecchio piano del 1989 si era ipotizzata la possibilità di realizzare su questa falcata un approdo turistico per la nautica minore, allo scopo sia di mettere ordine allo stato di precarietà delle strutture esistenti, sia di spezzare dal punto di vista della navigazione le 26 miglia nautiche che separano Fiumara e Anzio. Si ritiene che ciò sia ancora utile, purché venga studiato accuratamente il regime litoraneo e vengano presi eventuali provvedimenti di bypassing.

1.6. Polo di Anzio – Nettuno

La zona, caratterizzata dai due centri marinari di Anzio e Nettuno, prosegue in continuità con l'area precedentemente descritta la sua matrice prettamente antropizzata, sviluppandosi con una accentuata urbanizzazione lungo il litorale. (Figura 1-27)



Figura 1-27 Localizzazione del tratto di costa tra Anzio – Nettuno
Fonte: De Agostini

Il promontorio calcareo di Capo d'Anzio rappresenta un'interruzione significativa alle coste basse e sabbiose sviluppatesi nella parte del litorale a nord di Anzio e a sud della foce del Tevere. L'area in questione, oltre al tessuto urbano il cui assetto è caratterizzato da continuità e discontinuità anche stilistica, mostra un uso del suolo prevalentemente agricolo.

Da un punto di vista idrografico, l'assenza di corpi idrici significativi, lascia spazio ai piccoli corsi d'acqua a regime stagionale non interessati da particolari vincoli idrogeologici.

Alcuni punti della fascia costiera, in prossimità della villa comunale di Nettuno e verso il suo centro storico, sono individuati dal P.A.I. come zone a rischio idrogeologico molto elevato ed elevato di tipo R4 ed R3, in cui possono essere previsti danni gravi a vite umane e collassi di edifici, infrastrutture e attività socioeconomiche. (Figura 1-28)

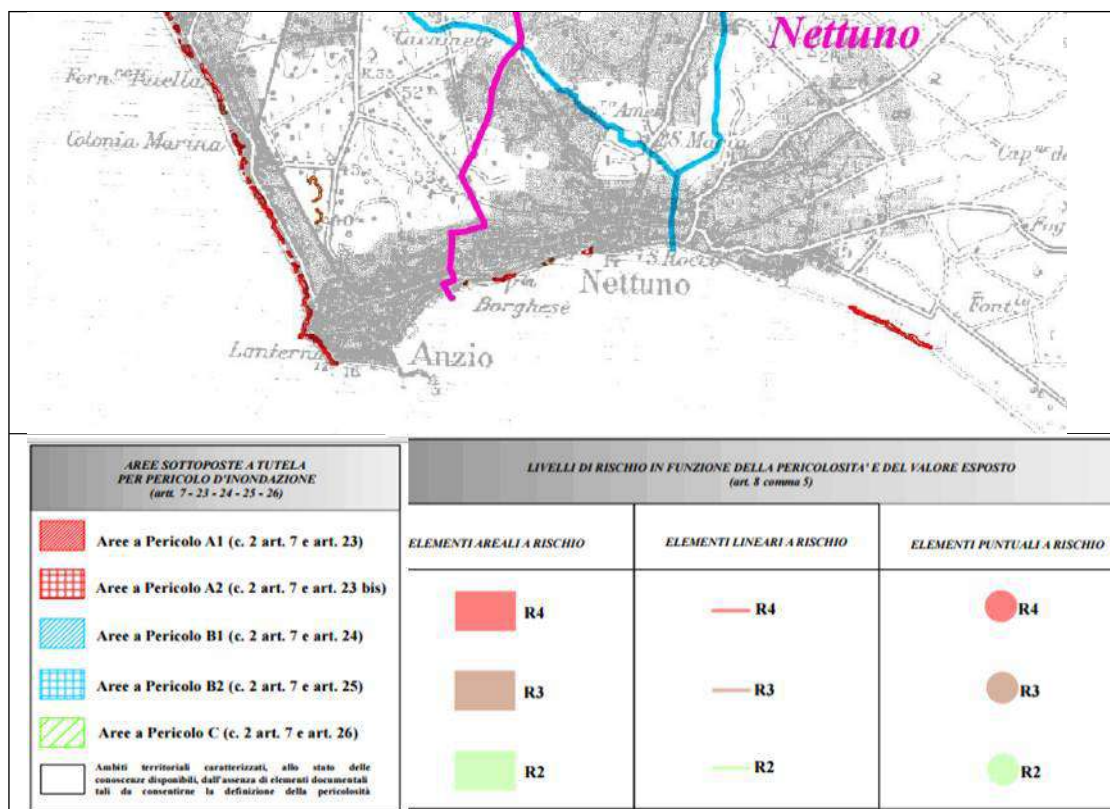


Figura 1-28 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito sud – Tratto Polo di Anzio e Nettuno

Fonte: Regione Lazio

Procedendo lungo la costa, alle porte della città di Anzio si incontra immediatamente la prima area archeologica individuata dal Piano Paesaggistico dell'antico Porto di Nerone. (Figura 1-29)

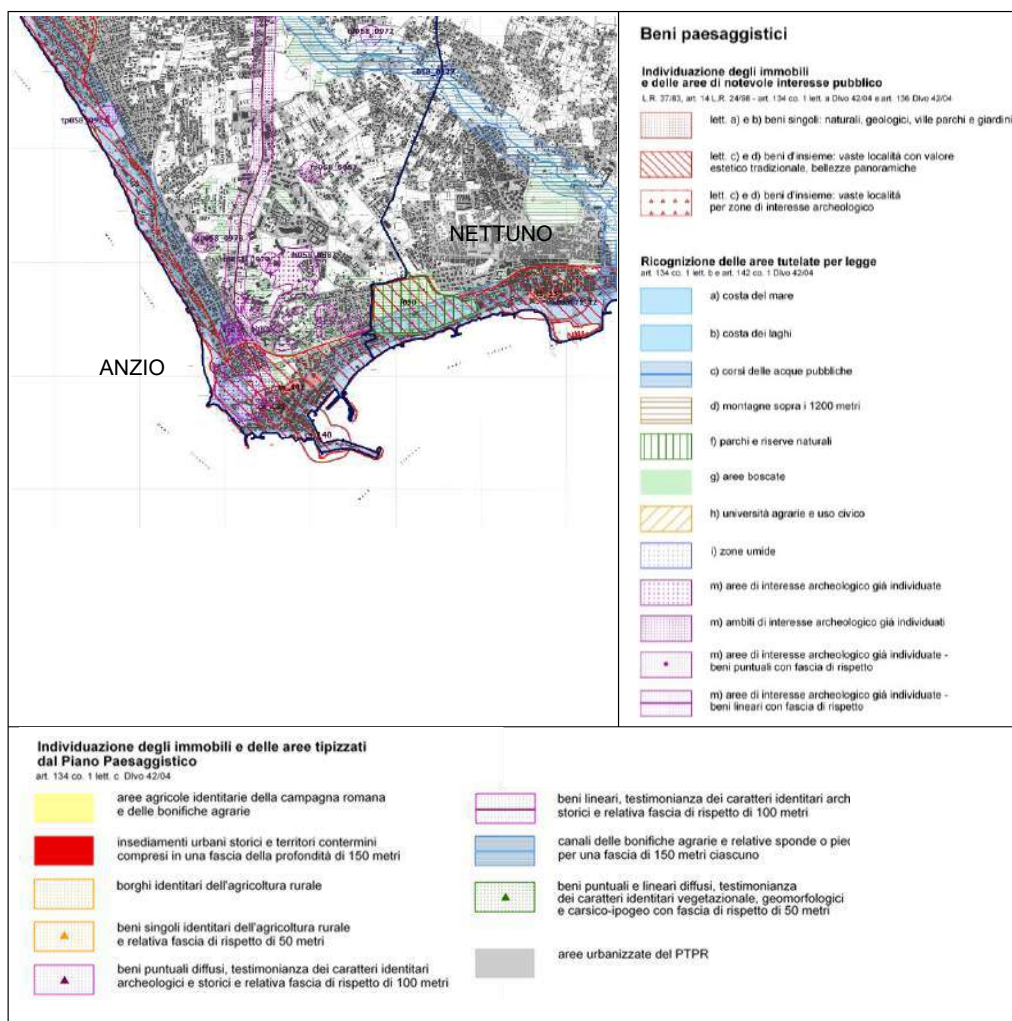


Figura 1-29 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.). Tratto Polo di Anzio e Nettuno – Tavole aggiornate 2021

Fonte: Regione Lazio

Il Porto era composto da due moli convergenti ancorati al promontorio su cui sorgeva il Faro. Come per tutto il litorale laziale, anche questo tratto di costa fa parte delle Aree Tutelate per Legge: costa del mare, secondo l'art. 134.

Nell'area interposta tra i due centri urbani ad alta densità abitativa si colloca l'area verde rappresentativa dei due comuni interessati: la Riserva Naturale Villa Borghese di Nettuno. La Riserva si estende per circa 42 ha ed è totalmente privata. Per la sua posizione di pregio nei confronti della costa, l'area viene chiamata anche "Bell'Aspetto" proprio per il suo carattere panoramico. Sull'altura della villa, che sovrasta il mare distante circa 500 m, è presente il complesso architettonico della antica villa seicentesca.

Procedendo verso Astura, è presente la S.I.C. "Litorale di Torre Astura", ubicata lungo la costa nel comune di Nettuno, in prossimità della foce del fiume Astura. Prevalentemente pianeggiante, con una altezza media sul livello del mare di circa 6 mt, si estende per 201 ha, e presenta un'ambiente di tipo dunale e con una pineta di circa 70 ha collocata nella parte settentrionale della S.I.C. Il Sito, compreso per la quasi totalità all'interno del Poligono di tiro di proprietà del Ministero della Difesa, è parzialmente interdetto al pubblico. Da Nettuno a Torre Astura la costa è vincolata a usi militari e comunque si presenta come uno dei pochi tratti di costa italiana a falesia intatta.

1.7. Tratto di costa tra Torre Astura e Circeo

La zona, similmente alle precedenti, è caratterizzata da una costa bassa e sabbiosa, intervallata da aree con accentuata urbanizzazione. (Figura 1-30). Lungo la linea di costa, l'uso residenziale particolarmente intensivo ha danneggiato la maggior parte degli ecosistemi dunali, lasciando il posto ad aree turisticamente significative.

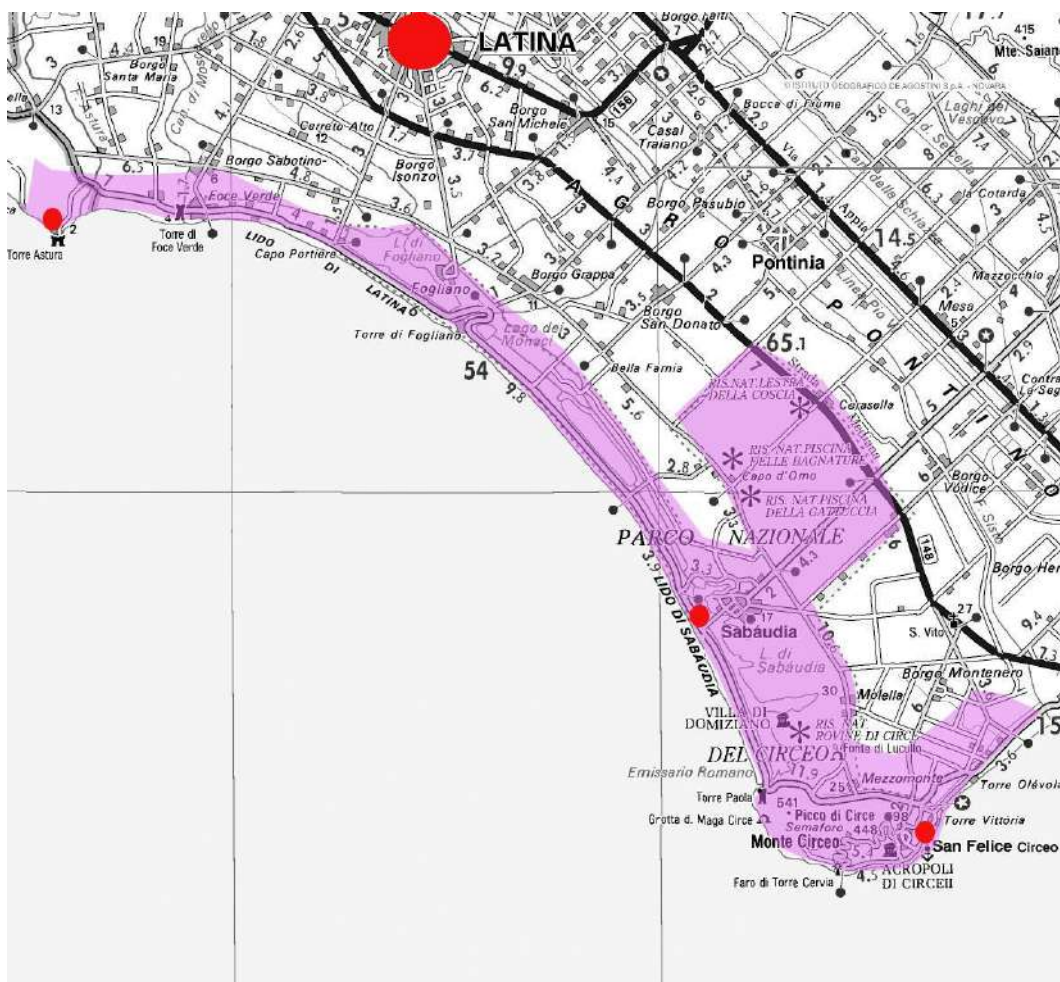


Figura 1-30 Localizzazione del tratto di costa tra Torre Astura e Circeo

Fonte: De Agostini

Le opere di bonifica effettuate nel terzo decennio del Novecento hanno dato luogo alla formazione dei principali centri urbani di Latina, Sabaudia, ed Aprilia, e piccoli insediamenti con assetti geometrici e regolari di natura agraria. Anche in quest'area l'aspetto idrografico è di scarsa rilevanza, con la sola presenza di canali artificiali derivati dalle operazioni di bonifica.

Superata Torre Astura, in località San Pietro, il P.A.I., individua la prima area particolarmente estesa come Area di Attenzione con l'art.9 e 27. Gli articoli di riferimento individuano questa porzione di territorio come potenzialmente pericolosa, la cui effettiva sussistenza e gravità potrà essere quantificata a seguito di studi, rilievi e indagini di dettaglio, nonché le aree interessate da opere di mitigazione, anche se non in dissesto, allo scopo di salvaguardarne l'integrità ed efficienza. (Figura 1-31)

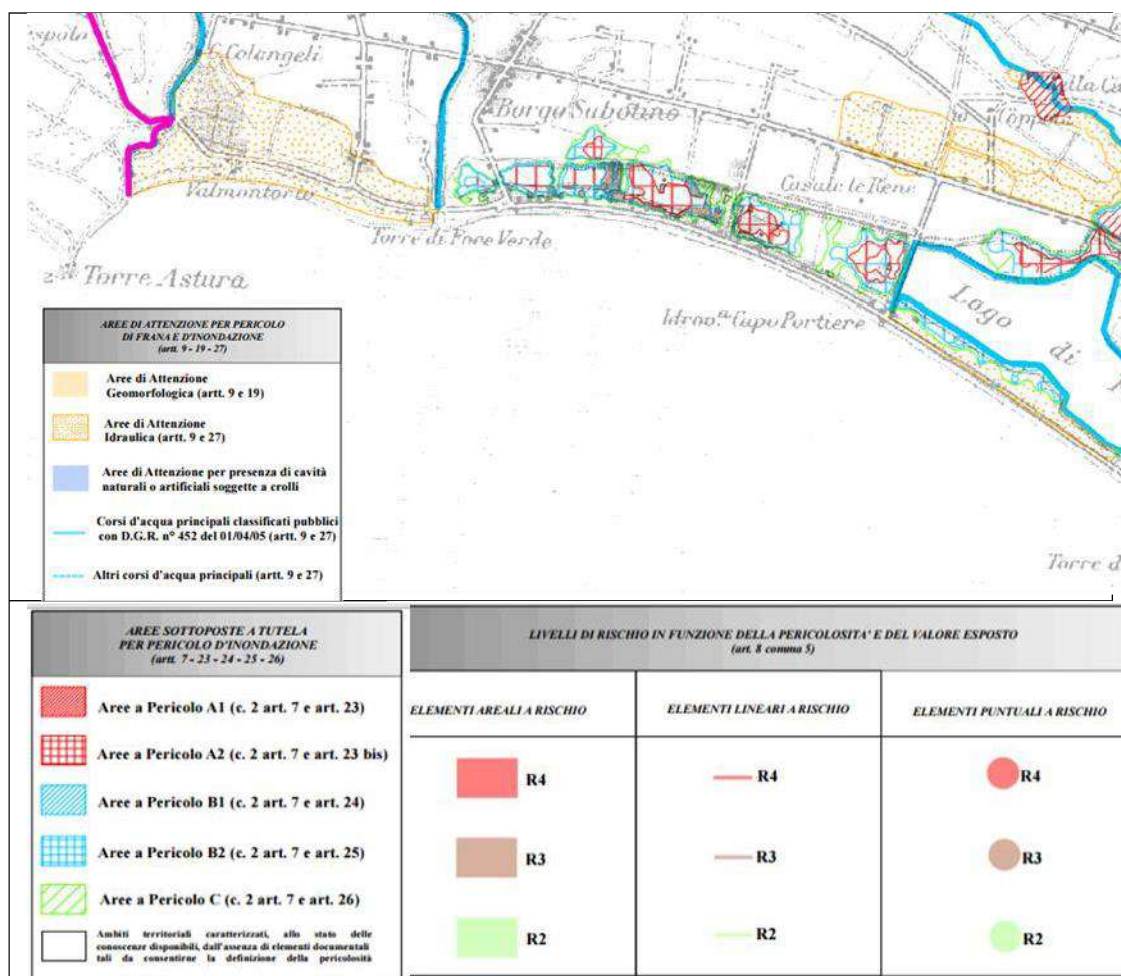


Figura 1-31 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito sud – Tratto di costa tra Torre Astura e Circeo

Fonte: Regione Lazio

In particolare, tale area rientra nella categoria Aree d'Attenzione idraulica, che a sua volta è divisa nelle tipologie:

- aree di attenzione per pericolo di inondazione a potenziale pericolosità non ancora sottoposte a studio di dettaglio;
- aree di attenzione individuate allo scopo di salvaguardare l'integrità e l'efficienza delle opere di mitigazione del rischio esistenti.

Nell'art. 27 viene definita la disciplina per tali aree. Proseguendo verso sud, la zona è interessata da Aree a Pericolo che variano dalla categoria A1, A2 e B2, in cui il pericolo va da un'alta ad una moderata probabilità di inondazioni. La porzione di territorio costiero che si estende per metà della lunghezza del Lago di Fogliano, è in parte tutelata con categoria C, in cui il pericolo di inondazione risulta essere basso, ed una parte nuovamente individuata come area d'attenzione idraulica.

I vincoli appena descritti si estendono fino alla parte settentrionale del Lago di Sabaudia, coinvolgendo anche la parte costiera in prossimità del Lago di Caprolace. La zona antistante il Lago di Sabaudia non è interessata da nessun vincolo idrogeologico, al contrario del promontorio del Parco del Circeo, in cui le Aree Sottoposte a Tutela sono in prevalenza di tipo A1, con alta probabilità di inondazione, e solo una parte ristretta di tipo C, con bassa probabilità di inondazione. (Figura 1-32)

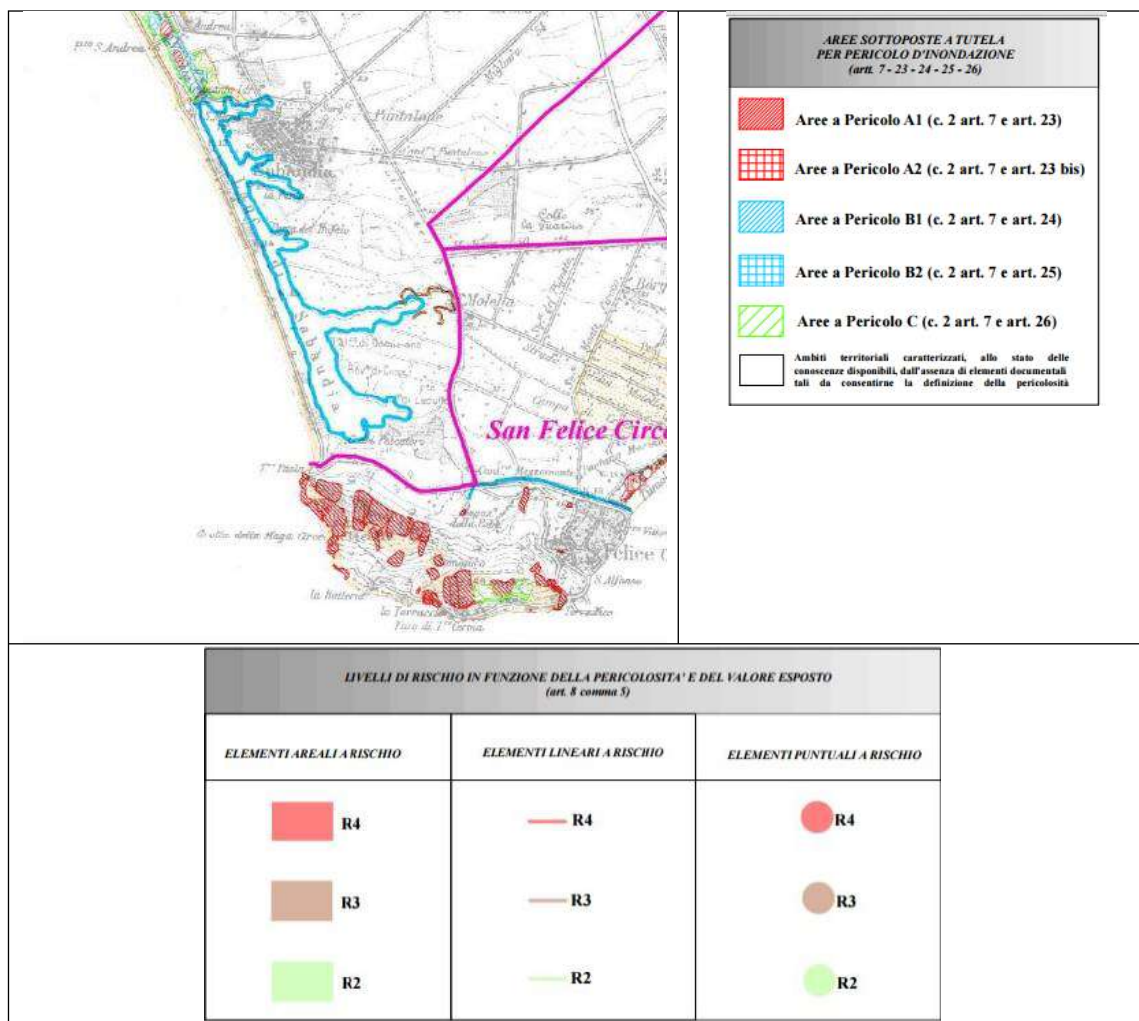


Figura 1-32 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito sud–
Tratto di costa tra Torre Astura e Circeo
Fonte: Regione Lazio

Da un punto di vista paesaggistico, tutta la fascia costiera continua a mantenere il suo valore estetico tradizionale e di Area Tutelata per legge: costa del mare, così come individuato dal P.A.I. (Figura 1-33)

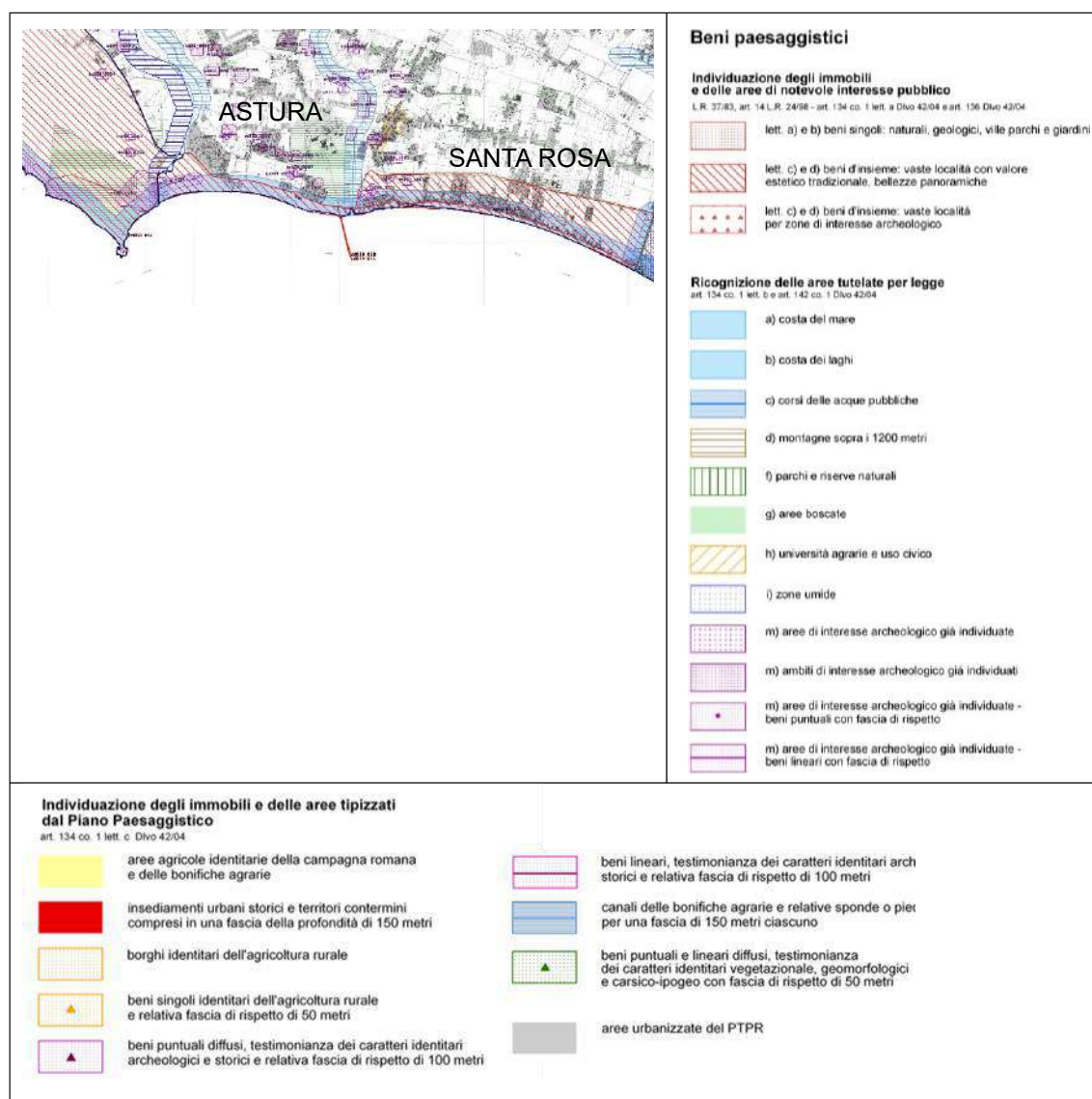


Figura 1-33 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.). Tratto di costa tra Torre Astura e Circeo – Tavole aggiornate 2021

Fonte: Regione Lazio

L'area occupata dai due laghi di Fogliano e dei Monaci è individuata dal Piano come Aree Tutate per Legge: costa dei laghi e Zone Umide. (Figura 1-34)

Inoltre, tutta la fascia del territorio interessata dai laghi rientra nel Sito d'Importanza Comunitaria "Laghi di Fogliano, Monaci, Caprolace e Pantani dell'Inferno", che si estende per circa 1429 ha. L'area in questione rientra anche nella denominazione Riserva Naturale Comprensorio di Fogliano, composta da zone umide che si allagano con frequenza stagionale, e da prati adibiti a pascolo.

L'insieme di queste differenti aree del Comprensorio forma un complesso territoriale dichiarato "Zona Umida di Interesse Internazionale" ai sensi della Convenzione di Ramsar.

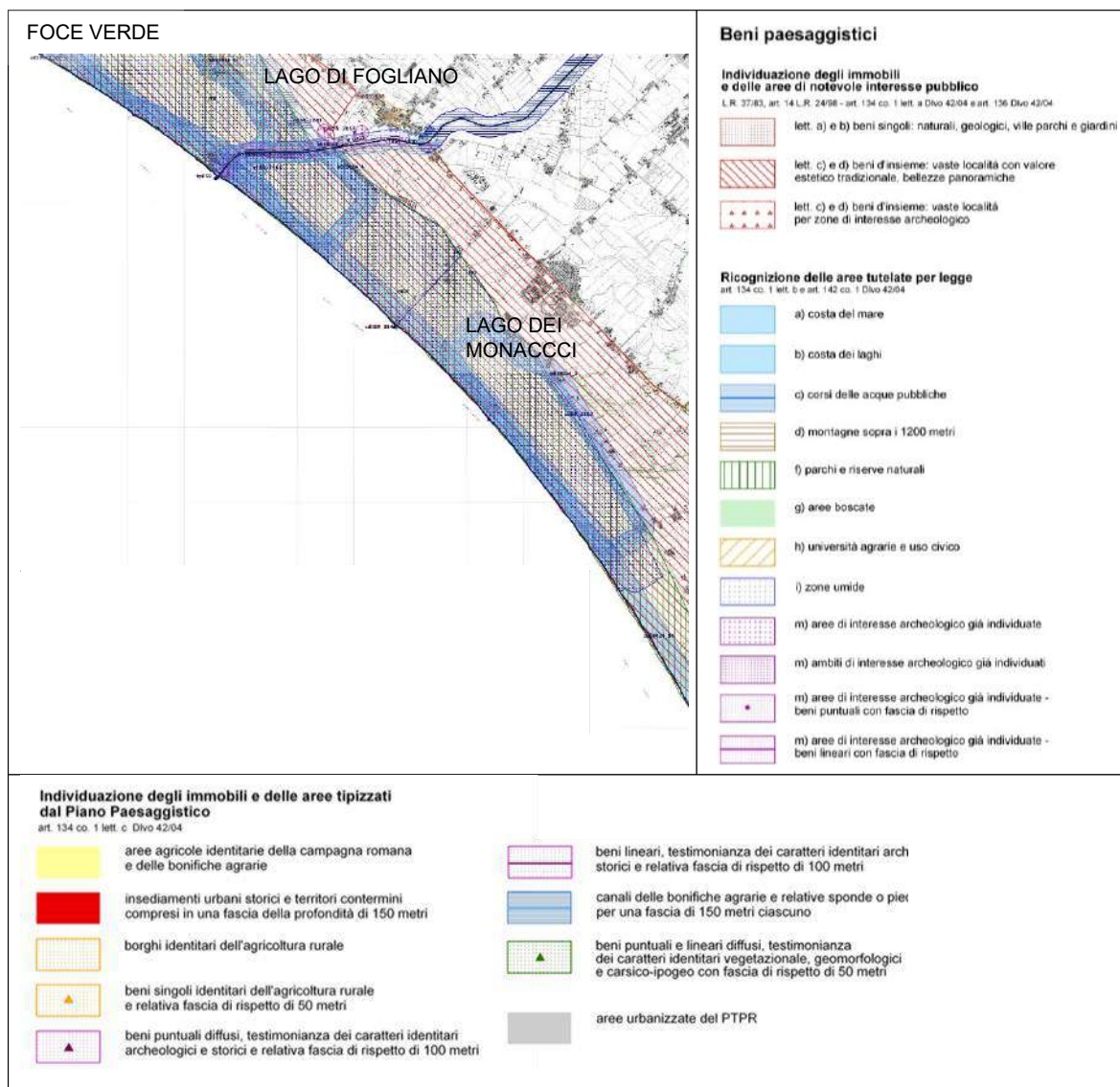


Figura 1-34 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – Tratto di costa tra Torre Astura e Circeo – Tavole aggiornate 2021

Fonte: Regione Lazio

La zona antistante il Comprensorio è occupata dalla S.I.C. “Dune del Circeo”, con una superficie di 441 ha, e include tutta la fascia dunale di Sabaudia e Latina. Il Parco Nazionale del Circeo caratterizza in modo significativo tutta l’area che va da Latina a San Felice Circeo. Oltre a includere i S.I.C. precedentemente descritti ed individuati nel P.T.P.R., include altri cinque Siti a conferma dell’importanza naturalistica di questa porzione di territorio:

- S.I.C. Lago di Sabaudia (395 ha);
- S.I.C. Foresta demaniale del Circeo (3.007 ha);
- S.I.C. Promontorio del Circeo Quarto caldo (427 ha);
- S.I.C. Promontorio del Circeo Quarto freddo (464 ha);
- S.I.C. “Isole di Palmarola e Zannone” (103 ha).

Come si evince dal Piano Paesaggistico, la zona interessata dal Parco Nazionale ha al suo interno aree ed ambiti di interesse archeologico tutelati. (Figura 1-35)

Le presenze individuate ammontano a circa un centinaio e sono relativi ad insediamenti romani sviluppatasi intorno al Promontorio di Circe. La zona portuale di Torre Paola, le ville ubicate lungo il Lago di Sabaudia ed i resti nella zona del Casale di Fogliano presso Rio Martino sono solo alcuni degli ambiti di interesse storico-archeologico presenti nel Parco.

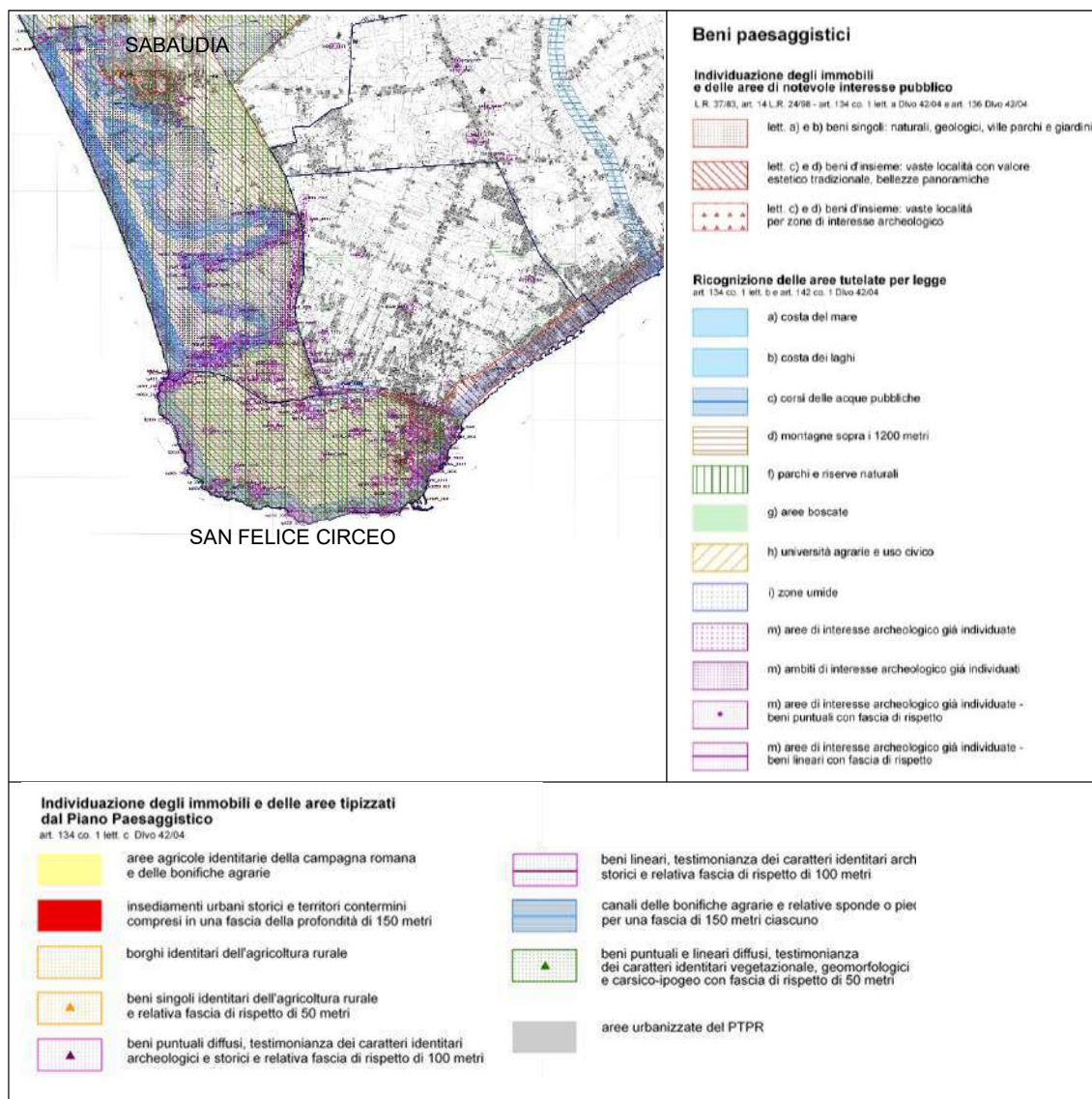


Figura 1-35 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – Tratto di costa tra Torre Astura e Circeo – Tavole aggiornate 2021

Fonte: Regione Lazio

Per quanto riguarda gli aspetti portuali, il tratto è compreso fra quelli “difficili” o “sconsigliabili”, poiché al suo interno ricade una delle spiagge più belle d’Italia, di formazione antichissima e con una duna per buona parte intatta e molto alta sul mare costituente il confine di una serie di laghi costieri di elevato valore ambientale.

In un passato abbastanza remoto vi sono state iniziative volte ad usufruire dei laghi predetti per la realizzazione di porti turistici, migliorandone il collegamento con il

mare che già ora esiste ma fino a profondità troppo limitate per la navigazione. L'accresciuto rispetto per l'ambiente ha indotto ad una grande cautela nel ripresentare proposte analoghe, osteggiate fra l'altro da alcuni dei comuni costieri.

Su questo tratto di costa, dall'epoca dell'ultimo piano dei porti del 1989, sono stati realizzati alcuni interventi costieri che vale la pena ricordare. Tali interventi hanno tratto il loro principio ispiratore dai risultati forniti da uno studio commissionato dalla Regione Lazio sul tratto di costa compreso tra Torre Astura e il Circeo, finalizzato ad individuare le cause dell'erosione in atto e ad indicare eventuali provvedimenti rivolti a contenerle.

Il primo intervento realizzato riguarda la difesa della costa del litorale di Latina posta ad est di Foce Verde, ovvero della foce del noto "Canale Mussolini" (Figura 1-36) denominato da alcuni Moscarello, che nel futuro dovrà raggiungere Capo Portiere. Questo intervento, attuato in due fasi, ha comportato anche la realizzazione delle opere di armatura della foce del Canale al fine di evitarne la sedimentazione a causa del trasporto solido costiero.



Figura 1-36 Foce Verde: opera di presa della ex centrale nucleare, armatura della foce del Canale Mussolini e opere di difesa a celle del lido di Latina.

La risposta morfodinamica del litorale che si osserva in seguito alla realizzazione delle opere, costituite da una difesa a "celle" ottenuta mediante una barriera sommersa sulla quale si intestano pennelli parzialmente sommersi, conferma che il litorale è soggetto ad un trasporto solido longitudinale potenziale diretto mediamente da ovest verso est. Sempre nella stessa zona, ad ovest della foce del Canale Mussolini, è stato di recente smantellato il pontile, che aggettava verso il largo di circa 700 m, posto a cavallo dell'opera di presa del sistema di raffreddamento dell'ex centrale nucleare di Latina, dismessa nel 1985.

Si evidenzia che dove si trovava il pontile è comunque rimasta la condotta dell'opera di presa. Questa condotta, non interrata, è protetta da una scogliera sommersa la quale, comportandosi come un lungo pennello, continua a interrompere gran parte del trasporto solido longitudinale, il quale, come detto, è localmente diretto da ovest verso est.

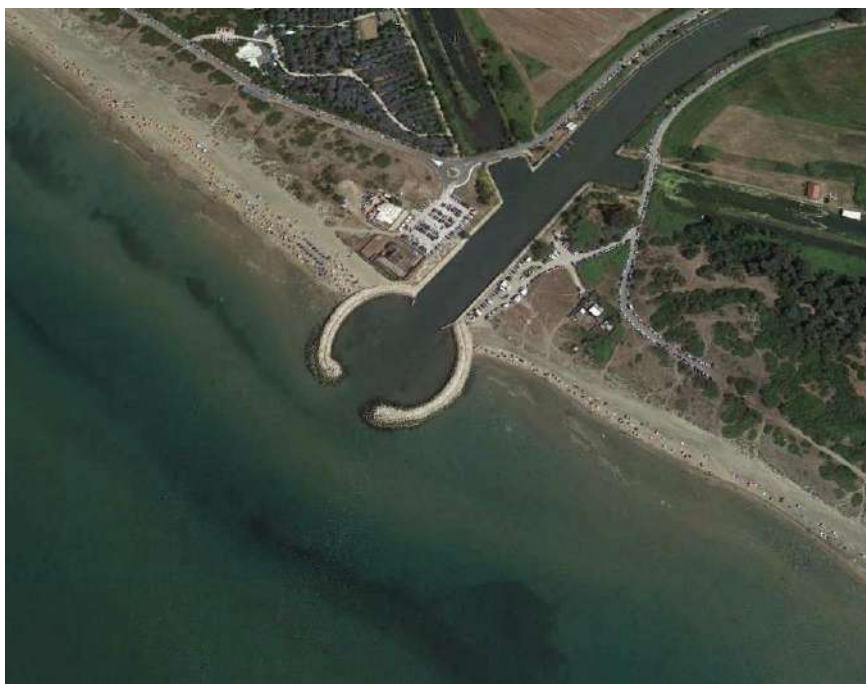


Figura 1-37 Nuova armatura della foce del Canale di Rio Martino realizzata mediante moli a forma circolare

L'ultimo intervento realizzato riguarda la foce di Rio Martino, la quale è stata risagomata rendendola a forma circolare (Figura 1-37) mantenendo comunque inalterato l'aggetto verso il largo che avevano i vecchi moli guardiani rettilinei riportati in Figura 1-38.



Figura 1-38 Vecchia armatura della foce del Canale di Rio Martino realizzata con moli paralleli rettilinei

La risagomatura della foce ha consentito di migliorare l'effetto di by-pass naturale delle sabbie, e allo stesso tempo ha prodotto un netto miglioramento dell'accessibilità

nautica del canale senza produrre alcuna variazione rispetto alla situazione attuale sulla dinamica di litorali adiacenti. Si ritiene che questo importante risultato possa costituire un esempio anche per le altre foci dei canali di bonifica che, come Rio Martino, potrebbero facilmente essere dedicate ad ospitare una domanda sempre più pressante di posti barca per la nautica minore. Per Rio Martino si evidenzia che è stato predisposto un progetto per la realizzazione di un porto interno che utilizza la nuova foce.

Si osserva che il litorale compreso tra Torre Astura e Capo Circeo è soggetto da numerosi anni ad evidenti fenomeni di erosione che in alcuni tratti hanno interessato anche la duna e la strada litoranea retrostante. Anche per questa ragione, tutti i tentativi di prolungare a mare le strutture di armatura delle foci dei canali di bonifica esistenti hanno cozzato contro i divieti di numerose Associazioni o Autorità, giustificati dalla mancanza di uno studio approfondito sull'equilibrio di tutto il litorale. Queste riflessioni consentono di comprendere ancora di più l'importanza dei risultati ottenuti per Rio Martino.

1.8. Tratto Circeo – Terracina

Procedendo ancora verso la Campania, all'estremità della Pianura Pontina ed ai piedi dei monti Ausoni, il paesaggio che si incontra è nuovamente caratterizzato da coste basse e sabbiose, in contrapposizione al promontorio calcareo del Circeo. (Figura 1-39)



Figura 1-39 Localizzazione del tratto di costa tra Circeo e Terracina
Fonte: De Agostini

La zona si presenta come un continuum edificato che si sviluppa in modo prevalentemente intensivo, prima lungo la strada provinciale di San Felice Circeo e poi sulla via Pontina. La vegetazione pressoché inesistente è sostituita dalla forte urbanizzazione con le relative pertinenze, similmente al contesto descritto per Torvaianica e zone limitrofe.

Il reticolo idrografico è caratterizzato dal fiume Sisto e dal Fiume Portatore. Entrambe le foci non presentano particolari vincoli idrogeologici, al contrario dell'area che si sviluppa appena alle spalle della fascia costiera antropizzata. Si possono incontrare prevalentemente Aree a Pericolosità di tipo A1, in cui la minaccia di inondazione è molto elevata.

Inoltre, in prossimità dell'attuale porto esistente che si innesta nella darsena all'interno del nucleo urbano di Terracina, esiste un livello di esposizione al rischio idrogeologico di categoria R4, cioè molto elevato. (Figura 1-40)

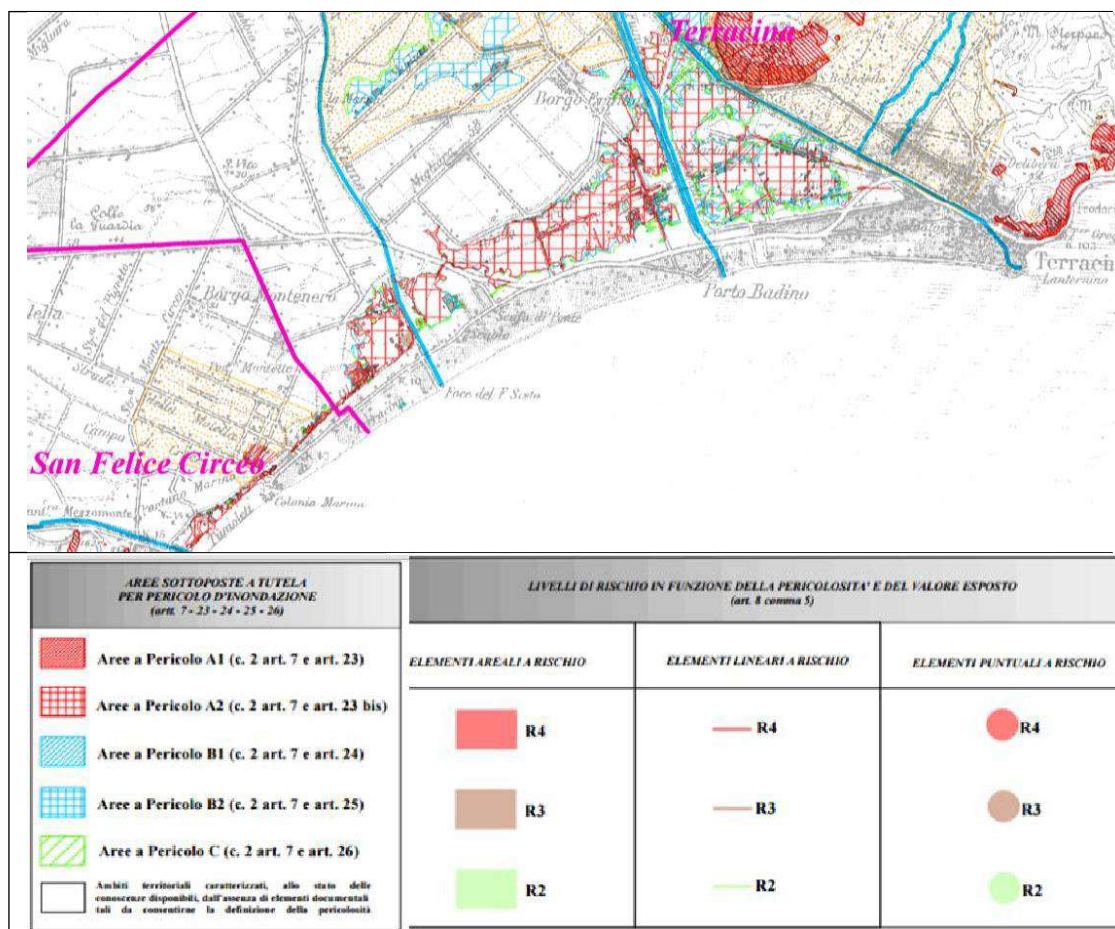


Figura 1-40 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito sud - Tratto tra Circeo e Terracina

Fonte: Regione Lazio

Da un punto di vista paesaggistico, la fascia costiera continua a mantenere il suo carattere di valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche, e di Area Tutelata per Legge: costa del mare, così come previsto dal P.T.P.R. (Figura 1-41)

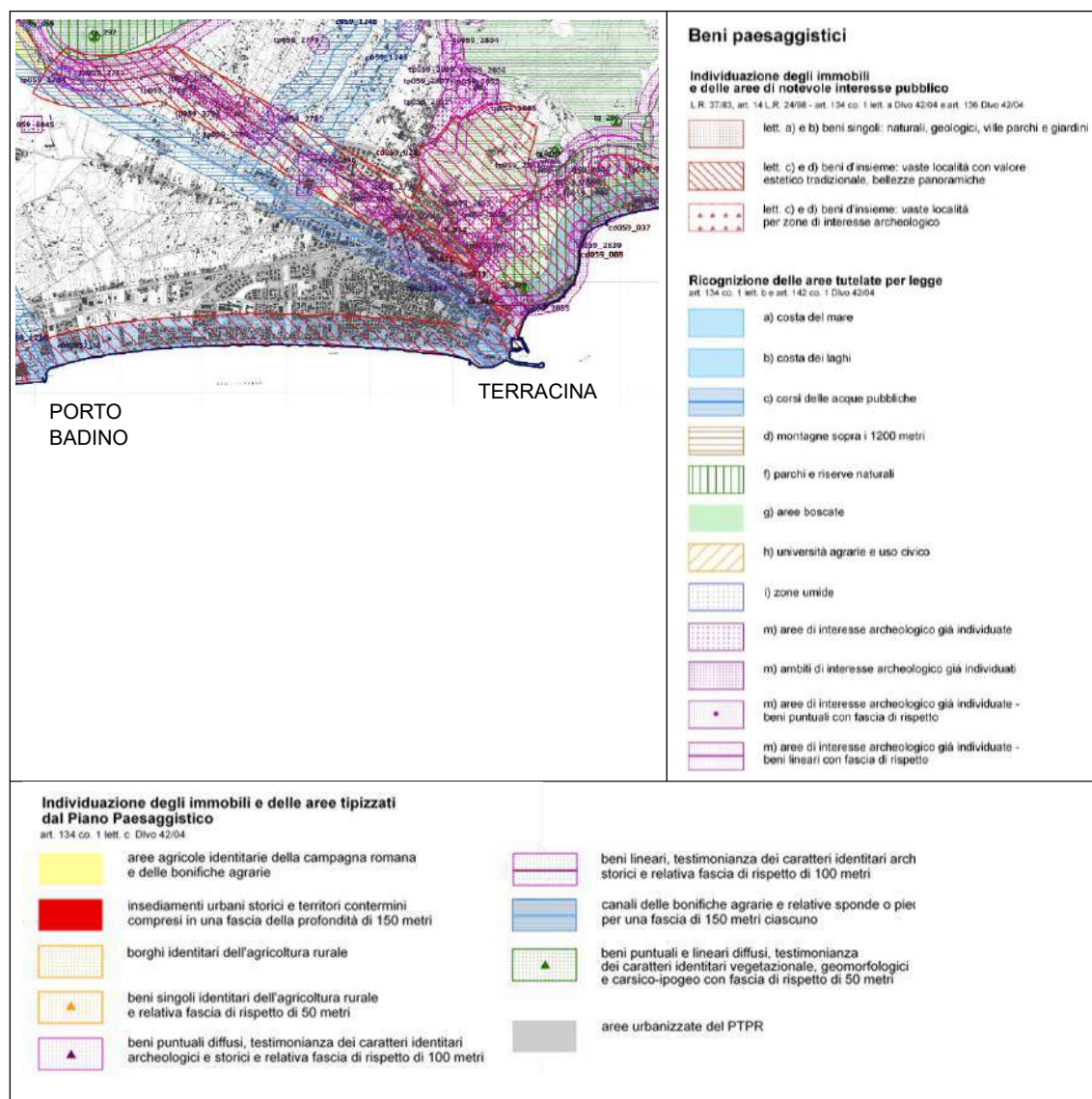


Figura 1-41 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – Tratto tra Circeo e Terracina – Tavole aggiornate 2021

Fonte: Regione Lazio

Nella parte settentrionale di Terracina insiste un'area vasta, in prossimità della costa, individuata dal Piano come ambiti di interesse archeologico. Proprio in questa zona si trova una delle torri difensive dello Stato Pontificio, denominata “Torre Gregoriana”, edificata da Papa Gregorio XIII. La Torre è posta tra la via Appia ed il mare, e fa parte del complesso del Pisco Montano.

Il Pisco Montano, in cui è ubicata l'omonima fortezza, è un grande taglio roccioso eseguito in epoca romana ai piedi del Monte Sant'Angelo. La rupe calcarea alta circa 100 m si appoggia all'altra emergenza archeologica di Porta Napoletana, che aveva lo scopo di consentire il passaggio della via Appia in prossimità del mare, in modo da evitare il percorso tortuoso esistente. Su tale roccia insistono altri ruderi, tra cui la casa dei Narsilli di epoca medievale. In prossimità della parete rocciosa è evidente una piccola nicchia rettangolare, in cui si dice ci fosse il famoso Tempio del Sole.

L'area di Monte Sant'Angelo è identificata come S.I.C. “Monte Sant'Angelo”, con una superficie di 64 ha, dove all'interno è presente il Monumento Naturale Tempio di Giove Anxur.

In questa area la Posidonia oceanica non può essere considerata come vere e proprie praterie ma come banchi isolati fortemente degradati, con molta probabilità a causa di tecniche di pesca di tipo a strascico.

Dal punto di vista della portualità, il tratto di litorale fra S. Felice e Terracina veniva nei Piani precedenti (1983 e 1998) suddiviso fra i due “poli” esistenti e quindi suscettibili di sviluppo, corrispondenti alle due località indicate, e un tratto di litorale “difficile”, corrispondente alla lunga spiaggia compresa fra le località stesse.

Occorre evidenziare che i porti turistici di questo tratto di litorale sono potenzialmente i più «appetibili» (per gli operatori economici e per gli utenti) di tutto il Lazio, data la bellezza dei luoghi e la vicinanza a “mete” (isole dell’arcipelago pontino) che sono fra le più ambite da parte dei navigatori da diporto.

È evidente quindi la particolare attenzione che bisogna porre al potenziale sviluppo di una portualità organizzata, pur nel rispetto dei numerosi vincoli posti dalla suggestione dei panorami, dalla vicinanza di un parco nazionale e dalla necessità di mantenimento di una spiaggia frequentatissima dal punto di vista balneare.

I due porti di S. Felice Circeo e di Terracina sono soggetti a problemi di insabbiamento che non solo ne limitano l’operatività ma che nel passato sono stati oggetto di incidenti.

Come risulta dagli studi e dai progetti redatti, questi problemi potrebbero essere risolti mediante alcune modifiche delle opere esterne portuali ottenendone contemporaneamente un ampliamento dello specchio d’acqua interno per aumentarne la ricettività.



Figura 1-42: Porto del Circeo

Per quanto riguarda il Circeo occorre evidenziare che probabilmente la forte richiesta di posti barca nella zona ha favorito la nascita di quattro bacini portuali realizzati mediante escavazione della spiaggia dietro alle esistenti opere di difesa costiere. I

quattro bacini portuali destinati alla nautica minore sono localizzati sulla spiaggia compresa tra il Circeo e Terracina (vedi Fig. 1-43 e Fig.1-44).

Questi quattro bacini, che non risultano censiti come porti, sono stati realizzati lungo un tratto di litorale soggetto ad erosione, ed essendo posti sopraflutto alla direzione del trasporto solido che localmente è diretto da sud-ovest verso nord-est, hanno contribuito a incrementare i fenomeni erosivi del litorale posto sottoflutto. Inoltre, questa problematica è accentuata anche dai periodici dragaggi che vengono effettuati per garantire l'officiosità delle loro imboccature portuali.

A tal riguardo, essendo nella zona il trasporto solido potenziale diretto chiaramente dal Circeo verso Terracina – come si evince dalla immagine di Fig. 1.45 - ovvero da sud- ovest verso nord-est, non si esclude che queste opere ed i necessari interventi di dragaggio periodici che si presuppone debbano essere eseguiti per il mantenimento dei fondali sulle relative imboccature portuali possano aver accentuato sottoflutto i problemi erosivi.

Per quanto riguarda la spiaggia ricadente nel tratto di costa dove insiste il porto di Terracina, si evidenzia che i primi due tratti di essa, compresi tra il porto del Circeo e la foce di Fiume Sisto e tra quest'ultima e la foce del Portatore (Porto Badino), risultano ormai difesi in parte da opere distaccate parallele alla riva ed emergenti dal livello medio marino e in parte da pennelli. L'ultimo tratto di costa compreso tra Porto Badino e Terracina invece non è ancora difeso.

Occorre rilevare che questi interventi di difesa sono stati realizzati nel tempo, disattendendo le specifiche progettuali, partendo da sopraflutto e andando sottoflutto rispetto alla direzione del trasporto solido, ovvero andando da sud-ovest verso nord-est. Questa modalità temporale di intervento ha progressivamente peggiorato la situazione a valle dal punto di vista erosivo.

Una ulteriore osservazione sugli interventi eseguiti lungo questo litorale riguarda il grado di empirismo che li ha contraddistinti nel tempo. A titolo di esempio si cita che uno dei primi interventi di ripascimento di questo litorale è stato realizzato ricorrendo a ghiaia frantumata di cava, sicuramente poco adatta per la fruizione turistico-balneare a causa degli spigoli vivi che la caratterizza. Inoltre, occorre citare che nel passato si è ricorsi, per la realizzazione delle opere di difesa, anche a sacconi in geotessile riempiti con materiale inerte proveniente da demolizioni il quale, dopo la inevitabile rottura dei sacconi di contenimento, si è distribuito sulla spiaggia determinandone un degrado che si è sommato a quello prodotto dall'erosione e dalla citata ghiaia.

In epoca più recente si è ricorso ai sacconi in geotessile questa volta riempiti con sabbia prelevata direttamente dall'arenile posto all'interno della fascia attiva, nell'illusione di utilizzarli per modificare il profilo trasversale della spiaggia al fine di proteggere infrastrutture realizzate direttamente sulla stessa spiaggia.

Una ultima osservazione deve essere condotta per il porto di Terracina (vedi Fig. 1.46) il quale si trova all'estremità nord dell'unità fisiografica compresa tra il Circeo e Terracina e sottoflutto rispetto alla direzione del trasporto solido che su questo tratto di costa è unimodale e, come detto, è diretto dal Circeo verso Terracina. Questa posizione privilegiata consentirebbe la realizzazione di un ampliamento del porto verso il mare.



Figura 1- 43 Nuovi porticcioli per la nautica minore realizzati sulla spiaggia del Circeo.



Figura 1-44 Nuovi porticcioli per la nautica minore realizzati sulla spiaggia del Circeo.



Figura 1- 45 Pennelli posti in prossimità della foce di Fiume Sisto. Dalla conformazione a dente di sega della linea di riva prodotta dai pennelli si evince che il trasporto solido è diretto da sud-ovest verso nord-est



Figura 1.46 Porto di Terracina

1.9. Tratto Terracina – Gaeta

La conformazione naturalistica di questa parte di costa è di tipo ripido e con dirupi generati dai vicini monti Ausoni e monti Aurunci, determinando la piana di Fondi. (Figura 1- 47)

L'assetto insediativo del luogo, si presenta differente a seconda delle caratteristiche morfologiche costiere. In particolare, in prossimità di Sperlonga esistono aree in cui le opere di urbanizzazione sono praticamente assenti, ed in cui le uniche presenze sono relative a singole discese a mare collegate direttamente con la strada litoranea.

Sul Promontorio di Monte Orlando, in cui insiste l'omonimo Parco, si colloca il centro portuale e turistico di Gaeta, in cui è presente un forte assetto insediativo.

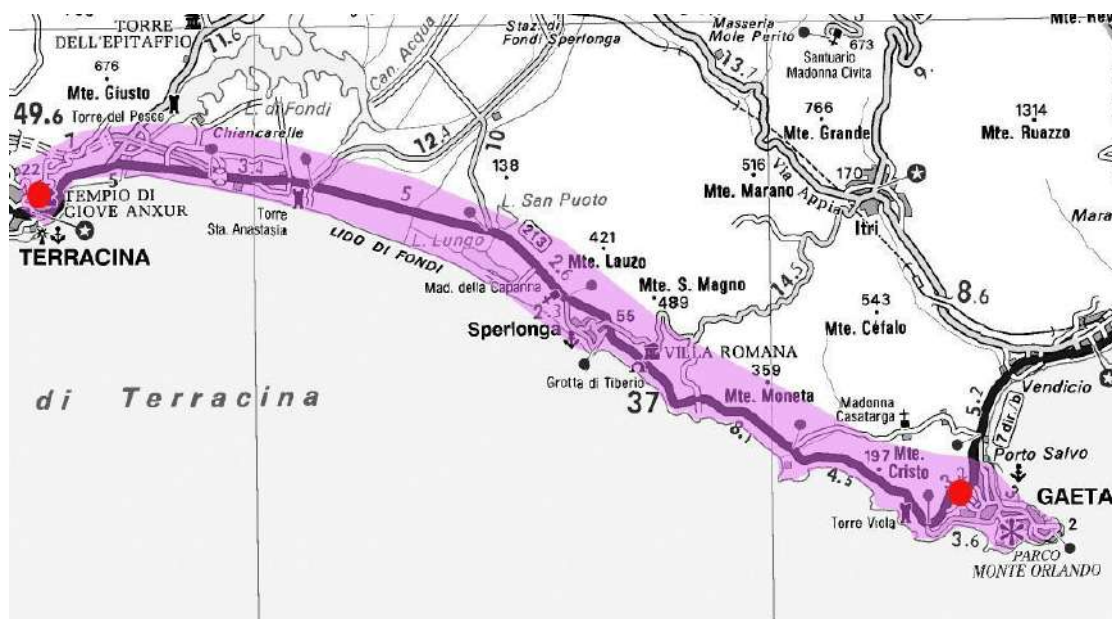


Figura 1- 47 Localizzazione del tratto di costa tra Terracina e Gaeta

Fonte: De Agostini

Da un punto di vista idrografico, i canali di bonifica caratteristici di queste zone diventano scarsi se non addirittura inesistenti nelle zone particolarmente calcaree, pertanto non esistono particolari vincoli idrogeologici. (Figura 1- 48)

Le uniche aree interessate da vincoli sono:

- nella zona costiera in prossimità del centro storico di Sperlonga, con Aree a Pericolo A1, con probabilità di inondazioni molto frequenti, e con un rischio idrogeologico di livello R4, e cioè molto elevato;
- nella zona in prossimità della Grotta di Tiberio, a sud di Sperlonga, con pericolosità A1, e rischio idrogeologico R4;
- nella zona che si estende tra Torre Capovento e Punta Cetarola, anche qui con pericolosità di inondazione A1, e rischio idrogeologico R4;
- nella zona del nucleo urbano di Gaeta, in cui esiste un rischio idrogeologico di tipo R3, e cioè in cui il livello di minaccia può essere elevato.

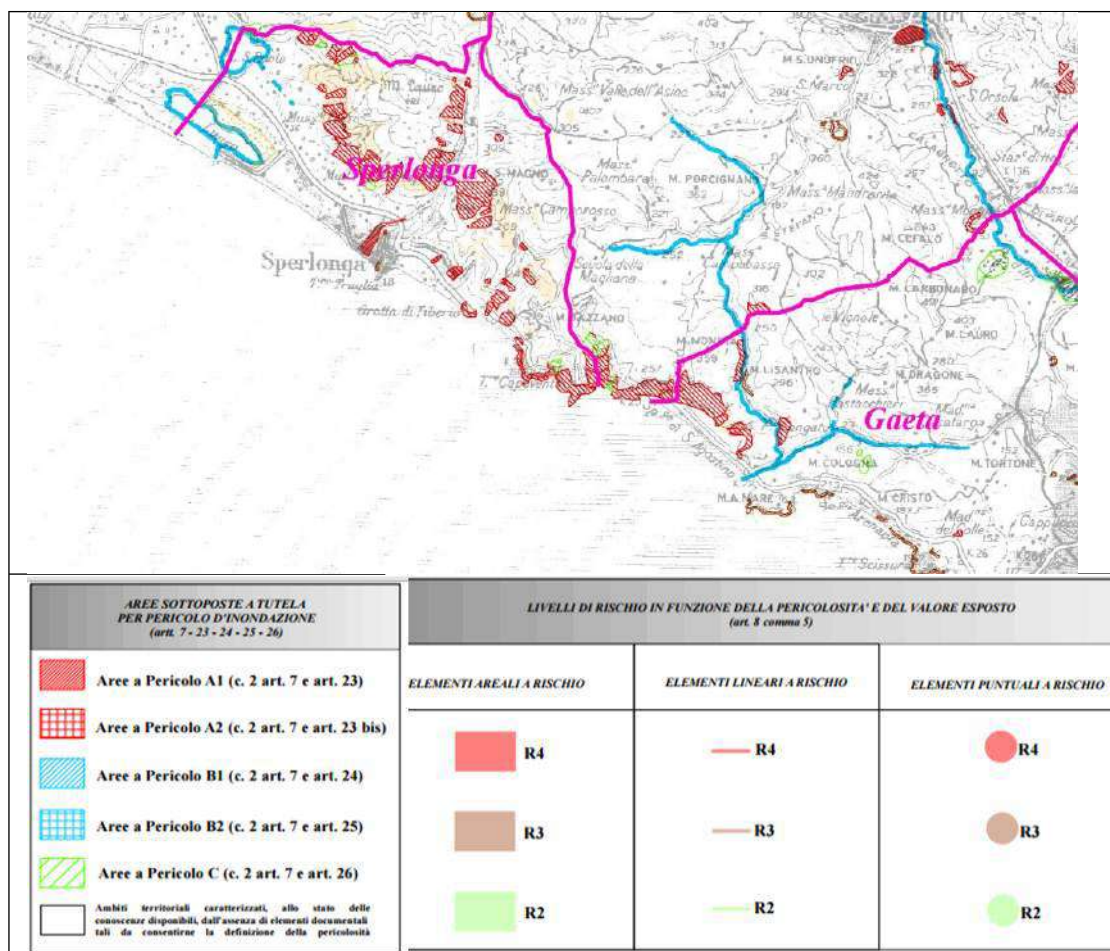


Figura 1- 48: Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito sud-
Tratto tra Terracina e Gaeta

Fonte: Regione Lazio

A livello paesaggistico la costa continua a conservare il suo carattere di valore tradizionale, bellezze panoramiche, e di Area Tutelata per Legge: costa del mare. (Figura 1- 49)

Nella fascia nord, precedente a Sperlonga, insiste il S.I.C. “Lago Lungo”, che si estende per 82 ha, mentre nella parte antistante, in prossimità della costa, si trova l’altro Sito “Duna di Capratica”, con una superficie di 30 ha. La zona di Sperlonga, che si estende da Grotta di Tiberio fino a Punta Cetarola, è interessata da vincoli archeologici. Quest’area è individuata dalla Rete Natura 2000 sia come S.I.C che come Z.P.S., denominata “Costa rocciosa Sperlonga – Gaeta”, con una superficie di 233 ha. Al suo interno, in prossimità di Sperlonga, è presente il Promontorio della Villa di Tiberio, che è Monumento Naturale, e rientra nel Parco Riviera di Ulisse. La Villa antica, di età tardo-repubblicana, si sviluppa per 300mt lungo la costa di Levante e comprendeva un impianto termale ed un piccolo attracco privato. Inoltre, presenta una imponente cavità denominata Grotta di Tiberio.

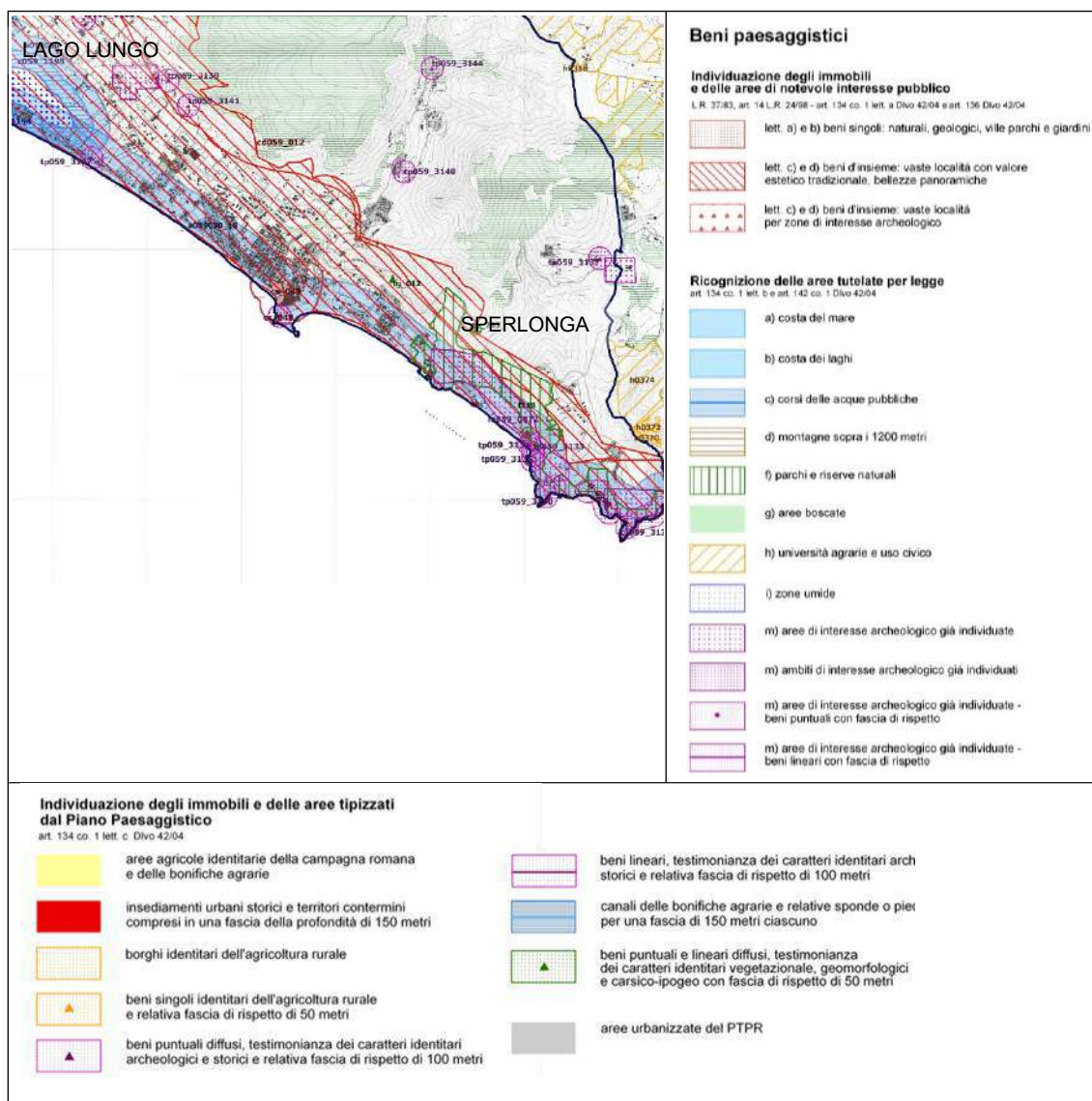


Figura 1- 49 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – Tratto tra Terracina e Gaeta – Tavole aggiornate 2021
Fonte: Regione Lazio

Proseguendo lungo l'area archeologica incontriamo altre Torri difensive peculiari della zona Pontina, tra cui Torre Capovento.

Nel comune di Gaeta, in prossimità del Monte Orlando, si trova l'altra emergenza archeologica del Monastero della Trinità, detto anche della Montagna Spaccata, ubicato all'estremità sudoccidentale del Promontorio, oggi Parco Naturale urbano. (Figura 1- 50)

L'area nord-occidentale è invece interessata dagli insediamenti urbani storici della città, che comprende l'ambito archeologico di Sant'Erasmo e Marciano del IX secolo.

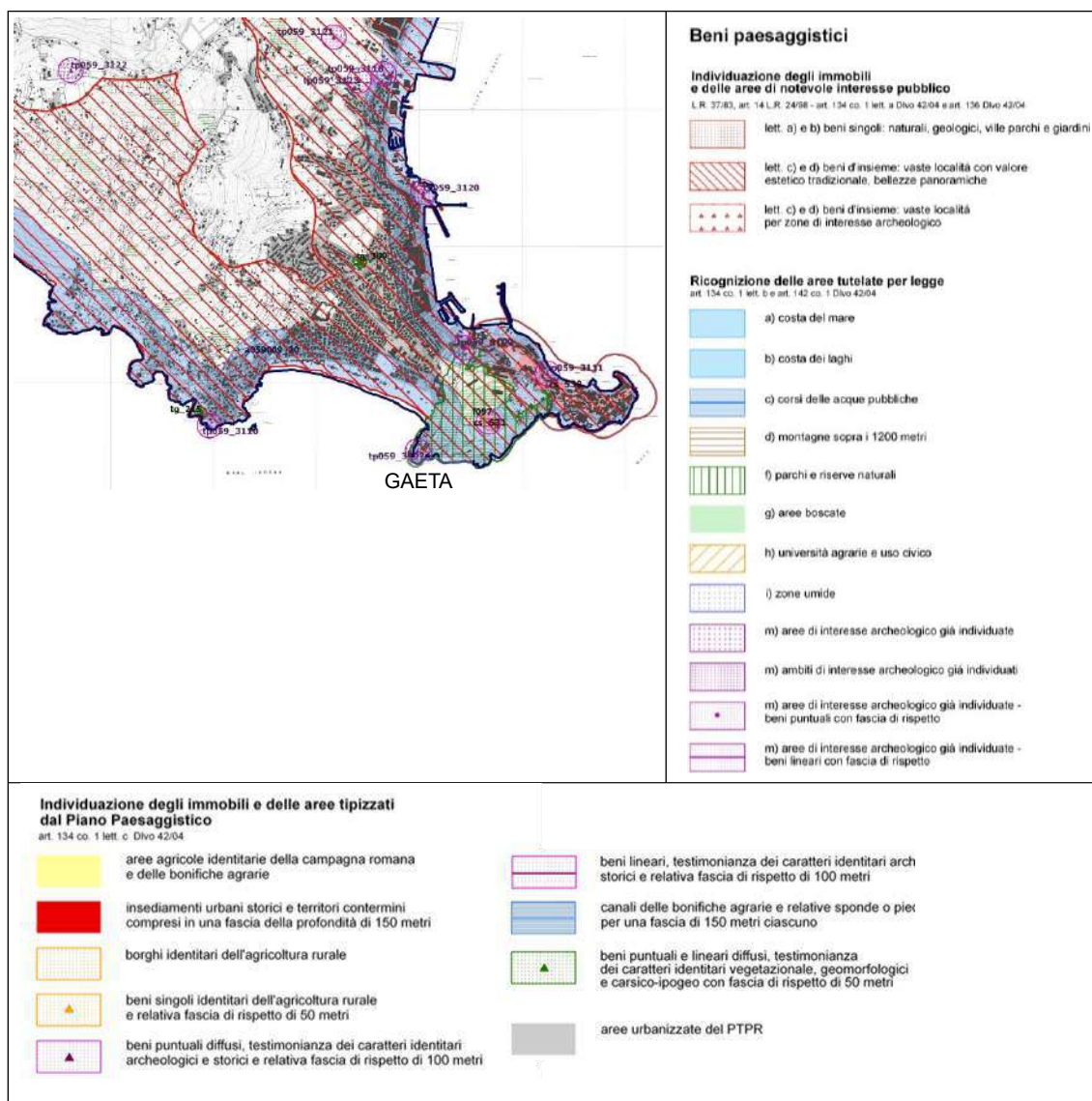


Figura 1- 50 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – Tratto tra Terracina e Gaeta – Tavole aggiornate 2021
Fonte: Regione Lazio

In questo tratto di costa rientrano, andando da ovest verso est, i Comuni di Fondi, Sperlonga e Itri.

Dal punto di vista della vocazione portuale, questo tratto di costa comprende una parte fino a Sperlonga, definita “sconsigliabile” per motivi di interferenza con la spiaggia, ed una seconda parte ugualmente sconsigliabile ma per motivi paesaggistici e/o di difficoltà di accesso.

L’unico intervento realizzato dalla stesura dell’ultimo piano dei porti è l’ampliamento del porto di Sperlonga (Figura 1- 51) che è stato ottenuto allargando il bacino spostando il molo di sottoflutto, senza modificare l’aggetto verso il largo del molo di sopraflutto. L’intervento eseguito non sembra aver prodotto alcun effetto negativo alla bellissima spiaggia di Sperlonga.

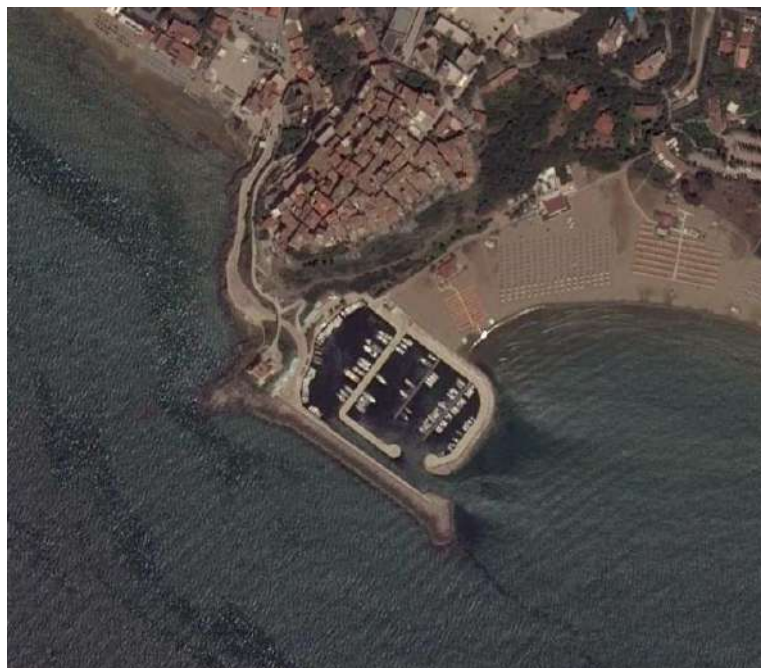


Figura 1- 51 Porto di Sperlonga

Negli anni passati ci sono stati alcuni tentativi di proporre porti turistici lungo questo litorale anche utilizzando i laghi costieri e i relativi emissari che li collegano al mare. Tuttavia, queste iniziative sono state abbandonate per ragioni ambientali.

Per quanto riguarda il Comune di Fondi, dove ricadono i due canali emissari dell'omonimo Lago, detti di Fiume Canneto e Sant' Anastasia, continua a valere quanto scritto nel precedente piano, ovvero che vi sia una rilevante richiesta di posti barca per la nautica minore parzialmente soddisfatta dalle strutture ricettive realizzate lungo i due canali sopra citati. I due canali sono dotati di modeste opere di armatura della foce, che comunque tendono ad insabbiarsi e che potrebbero essere migliorate sia dal punto di vista dell'accessibilità nautica, sia dal punto di vista della sedimentazione, modificandone la forma planimetrica.

Per quanto riguarda il litorale di Fondi, si evidenzia che dopo la stesura dell'ultimo piano è stato realizzato un intervento di difesa costiero che ha protetto parte della falcata compresa tra le due foci armate dei canali emissari del Lago di Fondi. I pennelli realizzati, vedi Figura 1- 52, mostrano che il trasporto solido lungo questo litorale è diretto prevalentemente da ovest verso est.

Per quanto riguarda Itri, il tratto di litorale di sua competenza è lungo solo 800 m. Pur essendo uno dei tratti di maggior pregio ambientale e paesaggistico di questa falcata, non vi è alcuna possibilità di promuovere qualsiasi iniziativa rivolta alla nautica da diporto.



Figura 1- 52 Difesa realizzata mediante pennelli tra le foci del Fiume Canneto e Canale S. Anastasia emissari del Lago di Fondi

1.10. Tratto Gaeta – Formia – Minturno

Il territorio che si presenta in questa fascia costiera è in continuità con il contesto precedente. Dal punto di vista morfologico insediativo esistono molte similitudini, al contrario, però, del suo reticolo idrografico, di cui si parlerà in seguito.

L'aspetto insediativo è caratterizzato dal nucleo storico di Formia, strettamente collegato con quello di Gaeta. Entrambe si trovano in una posizione elevata che facilita la loro connessione, al contrario dell'altro centro storico caratteristico di questa parte di costa, che è Minturno (Figura 1- 53).

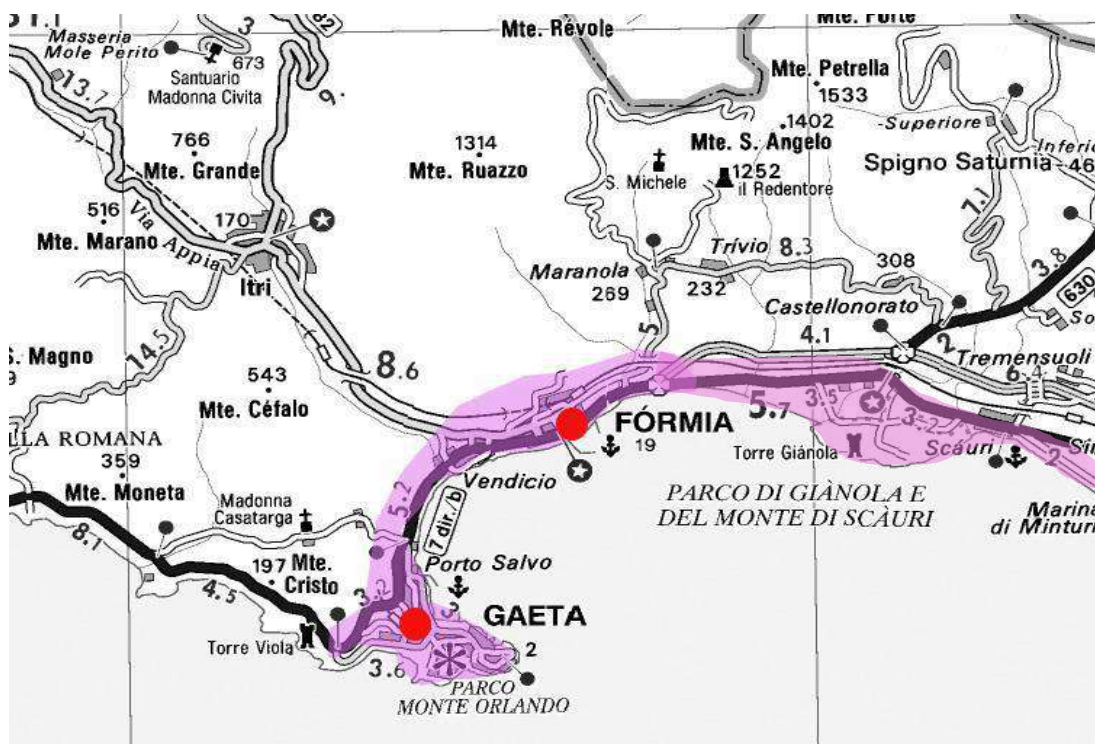


Figura 1- 53: Localizzazione del tratto di costa tra Gaeta e Formia

Fonte: De Agostini

Come precedentemente accennato, l'assetto idrografico in questa zona ritorna ad essere significativo e caratterizzato da molteplici corsi d'acqua di modeste dimensioni, che dai rilievi carbonatici si dirigono verso il mare. Inoltre, l'area comprende una porzione del bacino idrografico Fiume Garigliano, interessato da vincoli idrogeologici. (Figura 1- 54)

In prossimità della località Porto Salvo insistono vincoli che comprendono tutte e tre le categorie di pericolosità per inondazioni A, B, C, e cioè con una probabilità che si verifichi il fenomeno che oscilla da molto a poco. Lo stesso discorso vale per i livelli di rischio idrogeologico, che può variare da molto elevato a lieve.

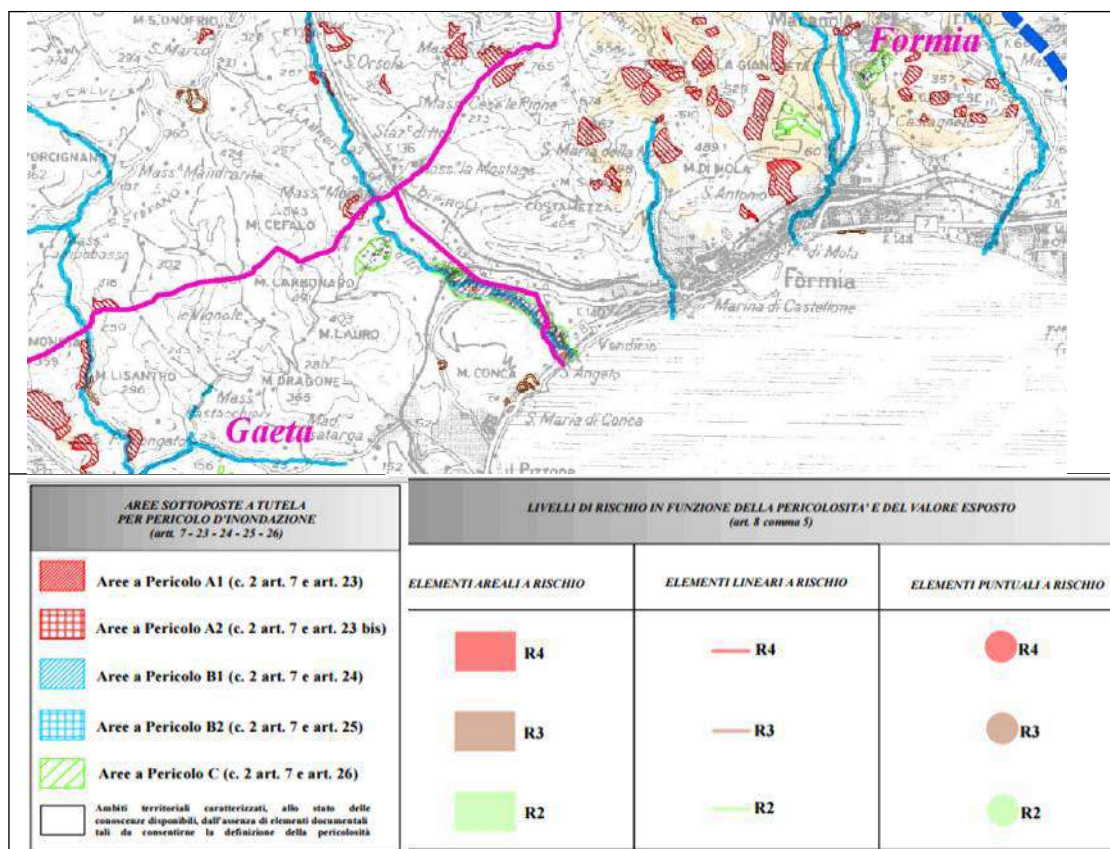


Figura 1-54 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito sud–Tratto tra Gaeta e Formia
Fonte: Regione Lazio

Da Formia a Minturno la fascia costiera è interessata da vincoli archeologici, e da beni puntuali diffusi con fascia di rispetto di 100 m individuati dal P.T.P.R. (Figura 1-55). Tra questi possiamo trovare l'antico porticciolo romano di Caposele, alla fine del lungomare di Vindicio, con il Lido Frungillo risalente al 1890, in cui sono ancora visibili i primi capanni balneari e lo stabilimento a mare su palafitte.

Villa Rubino detta “di Cicerone” del ‘700, rientra nelle emergenze storiche della zona. Composta da terrazze e da giardini, il complesso racchiude in sé l'antica Villa di Cicerone. Due ninfei degradanti sul mare collegano la Villa al porticciolo di Caposele.

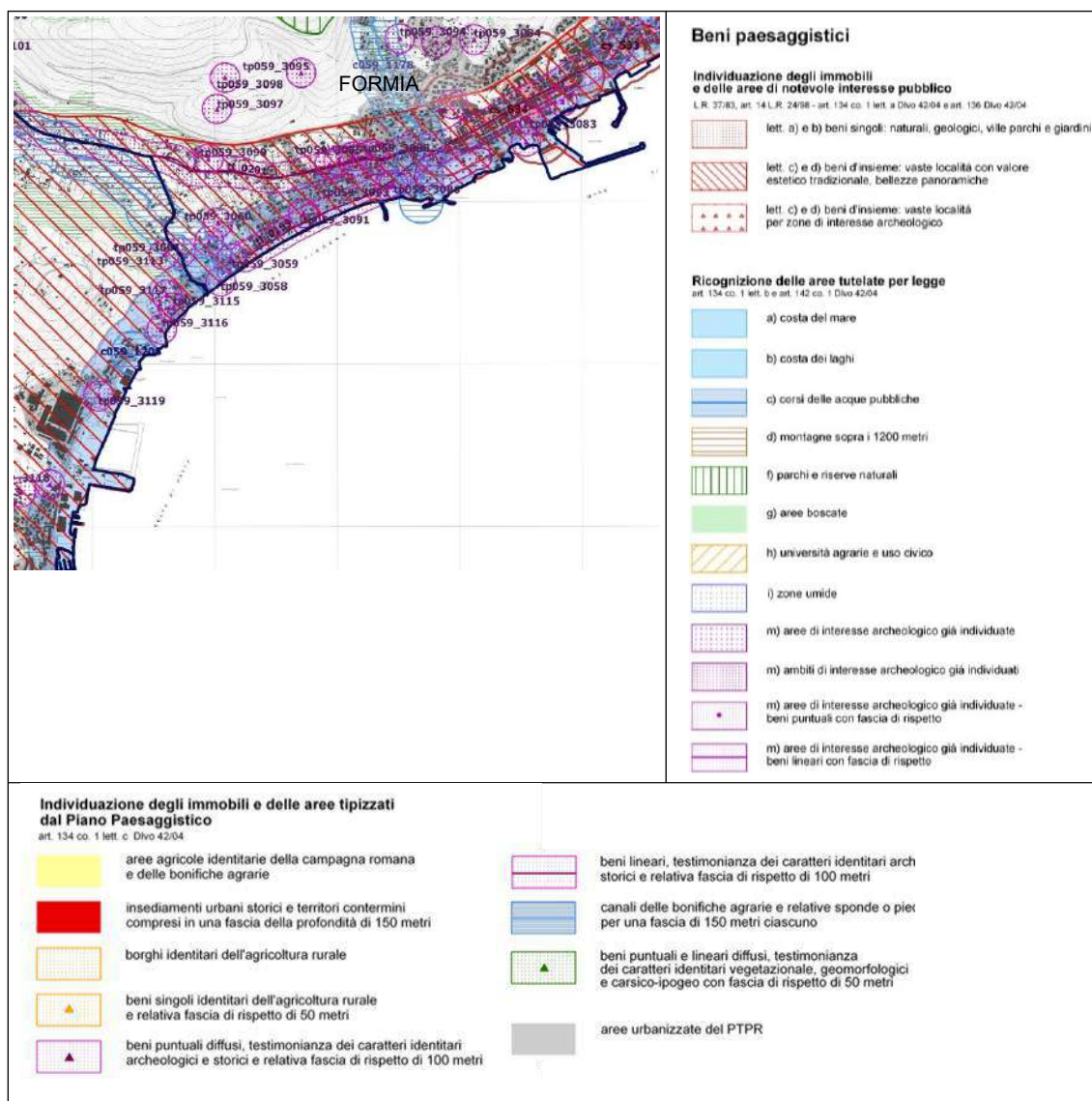


Figura 1-55 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – Tratto tra Gaeta e Formia – Tavole aggiornate 2021

Fonte: Regione Lazio

Da un punto di vista naturalistico, la zona rientra anch'essa come la precedente nel Parco Regionale Riviera di Ulisse, e nel Parco Regionale di Gianola e del Monte di Scauri, che è anche S.I.C. e si estende per una superficie di 224 ha.

Il Parco, che si adagia su un rilievo collinare che guarda il mare, è un connubio importante di natura ed archeologia. Tra il verde della macchia mediterranea si trovano i resti della Villa del Cavaliere Mamurra del I secolo a.C., e di un ninfeo a pianta ottagonale detto Tempio di Giano.

Il ninfeo si presenta come un sistema idraulico particolarmente ingegnoso composto da bacini idrici, fontane e cisterne, i cui resti sono ancora visibili.

Poche delle opere di cui era stata auspicata la realizzazione nel Piano del 1983 sono state realizzate negli anni intercorsi. Si è solo provveduto ad allargare il terrapieno del molo sud di Formia, in corrispondenza del molo Caboto, più o meno secondo quanto indicato nel disegno indicativo del piano.

Come accennato in precedenza, è stata inoltre aumentata alquanto la ricettività della Base Nautica Flavio Gioia a Gaeta, mentre non è stata posta mano alla soluzione dei problemi marittimi più rilevanti allora evidenziati. Questi consistono nella realizzazione di un porto turistico moderno e nella razionalizzazione di diverse attività connesse con la pesca e con la cantieristica, che sono attualmente disseminate lungo un vasto arco costiero con conseguente compromissione della vivibilità di quello che potrebbe essere un lungomare di grande interesse turistico, esteticamente piacevole e pieno di vita, prospiciente il centro storico antico ed il nucleo ottocentesco della città.

Inoltre, si deve purtroppo osservare che l'annosa questione dei collegamenti viari e ferroviari non è ancora giunta ad una definitiva risoluzione. Si evidenzia che attualmente a Gaeta è tuttora presente un traffico petrolifero che si serve di un pontile radicato sul lato nord della rada, quasi in corrispondenza della radice dell'opera di difesa del porto peschereccio. Vengono movimentati sia greggio che prodotti raffinati, facendo capo al deposito costiero che si sviluppa in una parte bassa denominata Casalarga e in una parte più alta denominata Arzano.

In passato presso il deposito era ubicata una raffineria successivamente dismessa perché in pieno centro cittadino.

Per quanto riguarda gli aspetti portuali, dalla stesura dell'ultimo piano dei porti ad oggi il principale cambiamento che si è verificato in questo tratto di costa riguarda il polo di Gaeta, che è stato assorbito dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. La competenza dell'A. P. copre quasi tutta la costa comunale ricadente nel Golfo di Gaeta. L'A.P. ha dato avvio ad una serie di interventi di riqualificazione e ammodernamento del Porto Commerciale per i quali si rimanda all'apposito capitolo.

Nella Figura 1-56 dove è ritratto il porto di Formia si nota, a destra dello stesso porto, un'opera di difesa costiera trasformata in approdo nautico.



Figura 1-56 Porto di Formia e utilizzo di un'opera di difesa costiera per l'ormeggio delle imbarcazioni

1.11. Le isole di Ponza e Ventotene

Entrambe le isole di Ponza e Ventotene fanno parte dell'arcipelago delle Isole Pontine (o Ponziane), nel mar Tirreno al largo delle coste del Golfo di Gaeta. Ponza è situata nella direzione Nord Ovest, mentre Ventotene in quella Sud Est. Le dimensioni delle isole, in termini di superficie, non superano i 10 km² per Ponza, e circa l'1,54 km² per Ventotene. (Figura 1-57)



Figura 1-57 Localizzazione dell'Isola di Ponza

La forma lunga e stretta che caratterizza l'isola di Ponza si allarga fino ad un massimo di 2,3 km, fino ad un minimo di 200 m, in cui la strozzatura è localizzata in prossimità di Cala d'Inferno e Cala dell'Acqua.

Morfologicamente, la punta più alta dell'isola è Punta della Guardia, che prende il nome dall'omonimo monte alto circa 279 mt s.l.m. Da questo punto fino alla località Punta dell'Incenso l'isola raggiunge la sua lunghezza di circa 7 km.

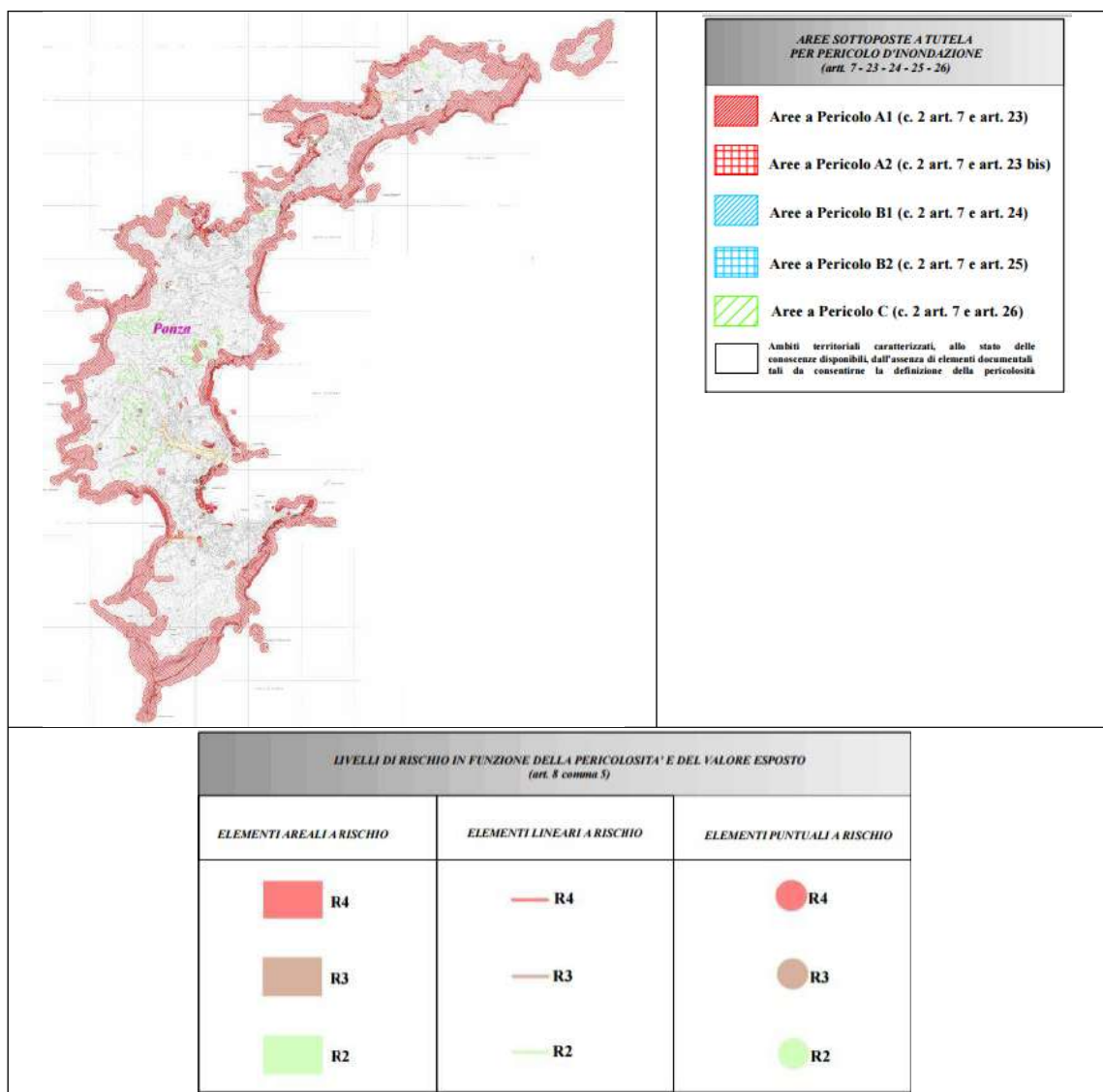


Figura 1-58 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico ambito sud - Isola di Ponza e Ventotene

Fonte: Regione Lazio

Da un punto di vista paesaggistico, il P.T.P.R. individua tutta l'area dell'isola come beni di insieme con vaste località di valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche, e come Aree Tutelate per Legge: costa del mare. (Figura 1-59) Nella parte meridionale dell'isola, in prossimità dell'insediamento urbano, il Piano identifica l'area come insediamenti urbani storici.

Nonostante non vengano individuati all'interno del P.T.P.R., nell'isola esistono molte emergenze archeologiche come la Necropoli del Bagno Vecchio, cisterne di epoca romana, la cisterna del Bagno, che in antichità era chiamata Palazzo di Pilato, ed un Mitreo. Spesso questi siti di importanza storica sono oggetto di costruzioni abusive.

La costa, che si sviluppa per circa 40 km, si presenta molto frastagliata, in cui i terrazzamenti si alternano tra faraglioni e scogliere a picco. L'unica zona pianeggiante risulta essere quella che collega Punta Incenso a Le Forna (ex miniera di bentonite).

Per quanto riguarda il suo reticolo idrografico, l'isola, ad eccezione di rare sorgenti, è povera di acque, presentando solo lungo la costa vincoli idrogeologici, in cui le Aree a pericolosità sono prevalentemente di categoria A1, con un'alta probabilità di inondazioni, e con un rischio idrogeologico di tipo R4, in cui il livello di minaccia risulta essere molto elevato.

Da un punto di vista paesaggistico, il P.T.P.R. individua tutta l'area dell'isola come beni di insieme con vaste località di valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche, e come Aree Tutate per Legge: costa del mare.

Nella parte meridionale dell'isola, in prossimità dell'insediamento urbano, il Piano identifica l'area come insediamenti urbani storici.

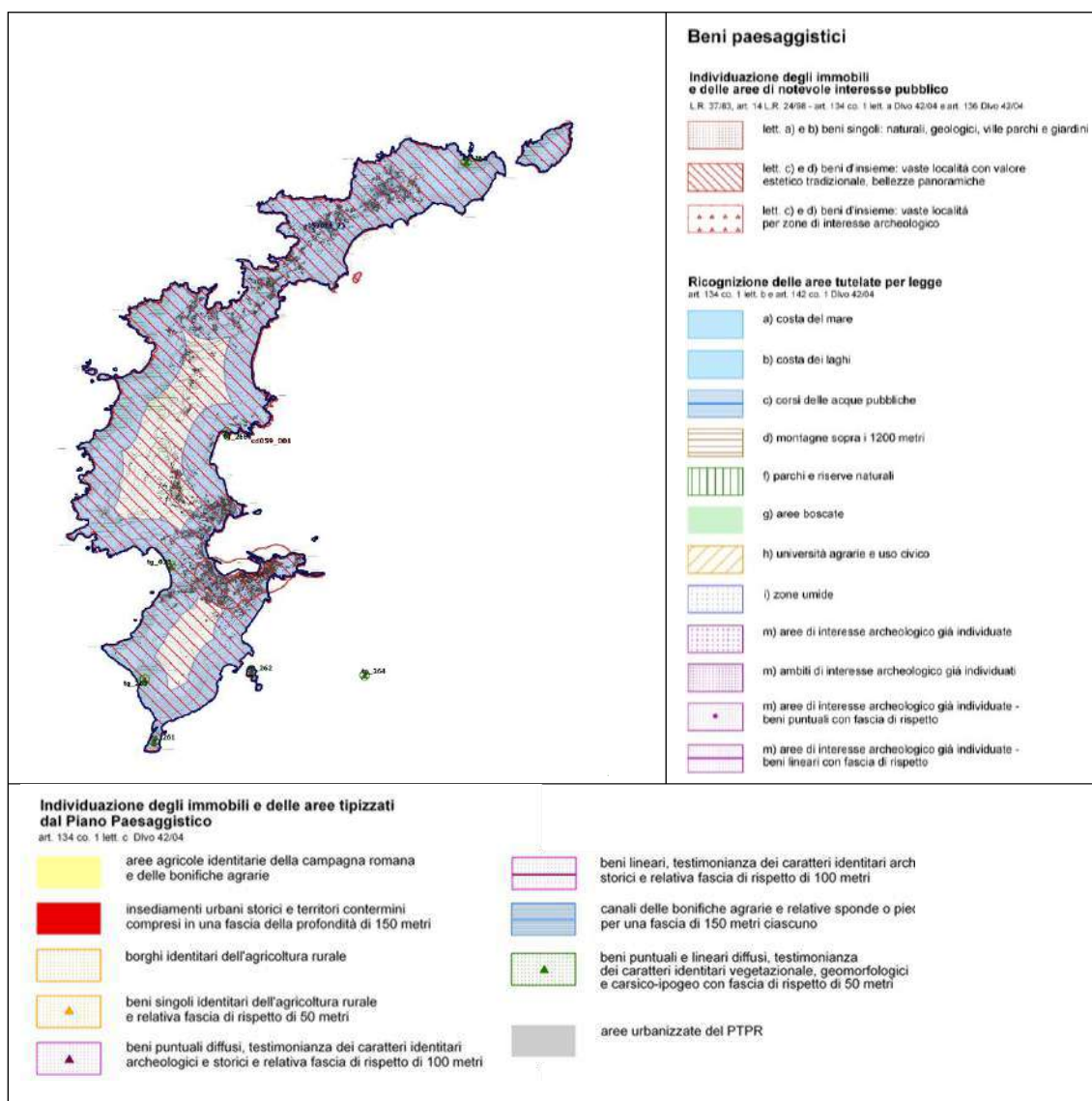


Figura 1-59 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – Isola di Ponza – Tavole aggiornate 2021

Fonte: Regione Lazio

L'isola di Ventotene si presenta nell'area meridionale con coste piuttosto frastagliate e ripide scogliere, dove i terrazzamenti vengono spesso interrotti da piccole valli erosive. Al contrario, nella parte settentrionale, a partire da Punta dell'Arco si presenta piuttosto pianeggiante, estendendosi verso Nord Est fino a Punta Eolo.



Figura 1-60 Localizzazione dell'Isola di Ventotene

L'isola è totalmente mancante di fonti di acqua dolce. Pertanto, similmente a Ponza, gli unici vincoli individuati dal P.A.I. sono localizzati lungo tutta la costa.

Le Aree a Pericolo sono di categoria A1, dove la probabilità di inondazioni è molto alta, mentre il rischio idrogeologico è prevalentemente di tipo R4, e cioè molto elevato. (Figura 1-61).

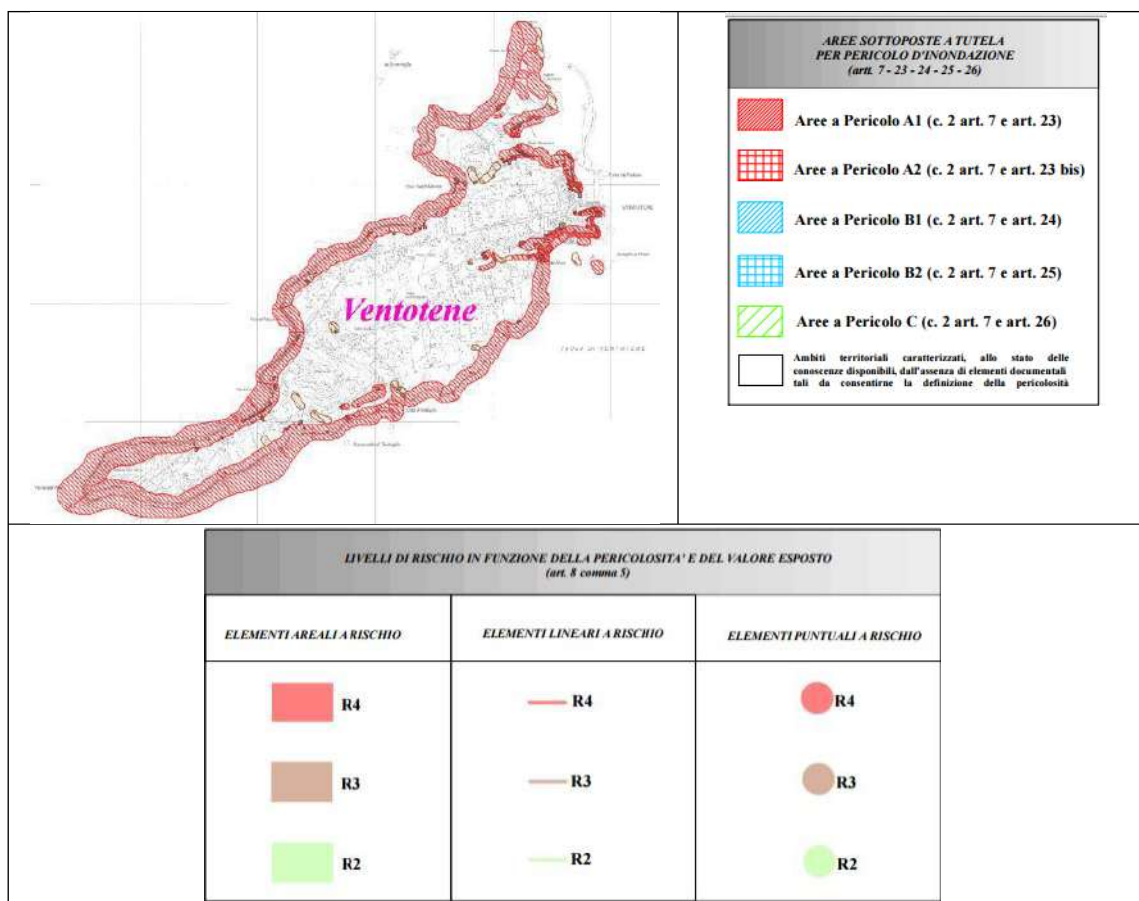


Figura 1-61 Stralcio della tavola delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico: ambito sud – Isola di Ponza e Ventotene

Fonte: Regione Lazio

Anche per Ventotene, il P.T.P.R. individua l'area totale dell'isola come beni di insieme con vaste località di valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche, e come Aree Tutelate per Legge: costa del mare. (Figura 1-62) A livello vegetazionale, risulta essere un'Area Marina protetta. Nella zona settentrionale, il Piano individua insediamenti urbani storici ed aree di interesse archeologico significativi. In prossimità di Punta Eolo sono situati quelli più rappresentativi di epoca romana. Villa Giulia, fatta costruire da Augusto, è una di queste. Subito oltre il molo nuovo è collocato l'antico Porto Romano, completamente scavato nel tufo. Appena superato l'antico porto si trova il Faro che fronteggia l'isola di Santo Stefano.

Proseguendo attraverso una piccola piana si arriva all'emergenza archeologica più importante dell'isola: l'antica peschiera romana, composta da una serie di vasche marine scavate nella roccia, utili per l'approvvigionamento di pesce per gli abitanti.

Oltre ad essere presente un museo archeologico molto importante, è la prima isola in cui ne è presente anche uno di tipo subacqueo, proprio grazie al ritrovamento di un relitto romano di età imperiale ad una profondità di 150 m.

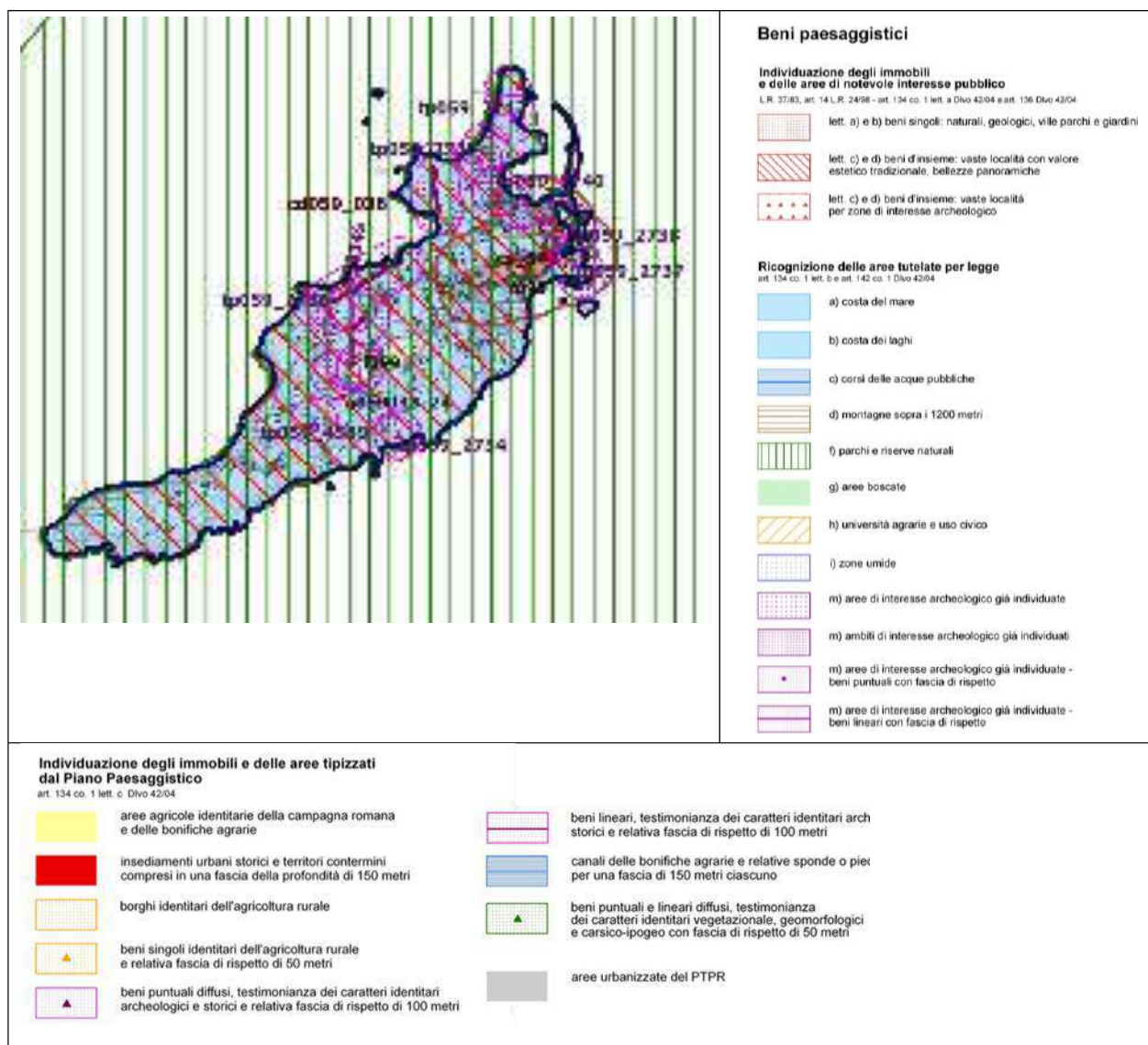


Figura 1-62 Stralcio della Tavola B, Beni Paesaggistici, del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.) – Isola di Ventotene – Tavole aggiornate 2021

Fonte: Regione Lazio

Sia l'isola di Ponza che quella di Ventotene sono ricche di Siti Marini di Importanza Comunitaria tra cui:

- Fondali circostanti l'Isola di Palmarola;
- Fondali circostanti l'Isola di Ponza;
- Fondali circostanti l'Isola di Zannone;
- Fondali circostanti l'Isola di Santo Stefano;
- Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere;
- Fondali tra Capo Portiere e Lago di Caprolace;
- Fondali tra Capo Circeo e Terracina;
- Fondali tra Terracina e Lago Lungo.

Le uniche isole di cui occorre considerare la portualità sono quelle di Ponza e di Ventotene, in quanto non può certo ipotizzarsi la costruzione di un porto nelle isole di Palmarola, Zannone o S. Stefano.

Porto di Ponza

I pontili presenti risultano completamente esposti ai venti e al mare provenienti dal primo quadrante (Figura 1-63).

Queste condizioni meteo marine, che si possono verificare anche nel periodo estivo, rendendo precario e pericoloso l'ormeggio lungo i pontili e nella rada e più volte hanno dato origine a incidenti di un certo rilievo che hanno coinvolto le barche ormeggiate. La presenza delle barche ormeggiate alla fonda nella rada inoltre interferisce con le manovre di ormeggio del traghetto creando di frequente situazioni di estrema pericolosità.

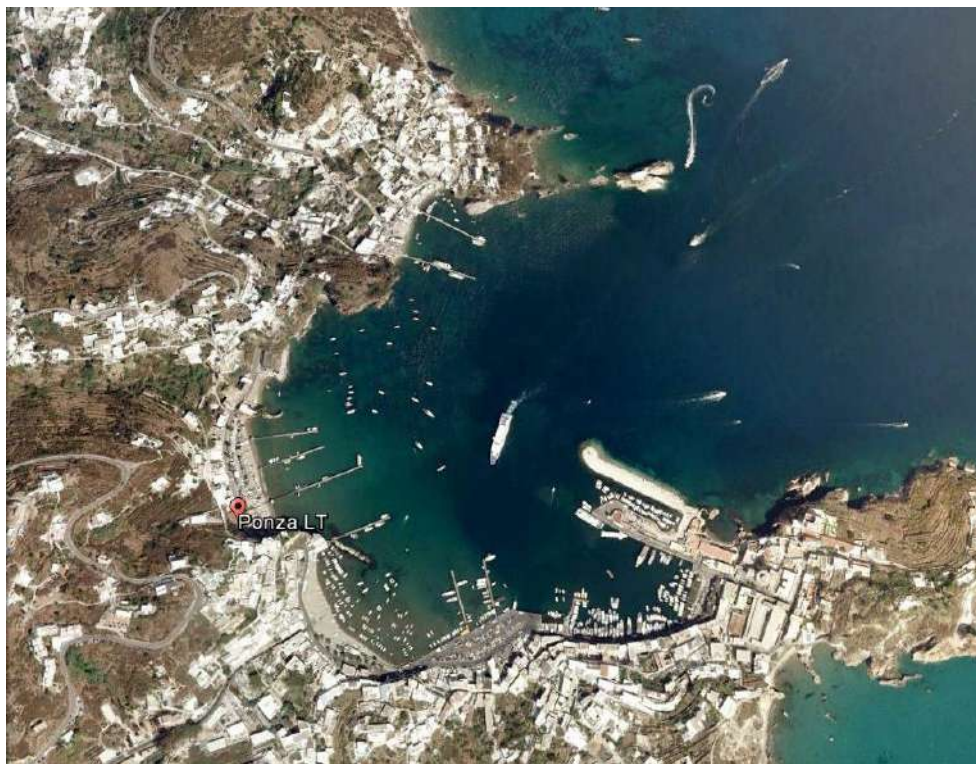


Figura 1-63 Rada di Ponza

2. Analisi della Domanda

2.1. Stato attuale dell'offerta

Come descritto nel Rapporto II Fase, 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 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.

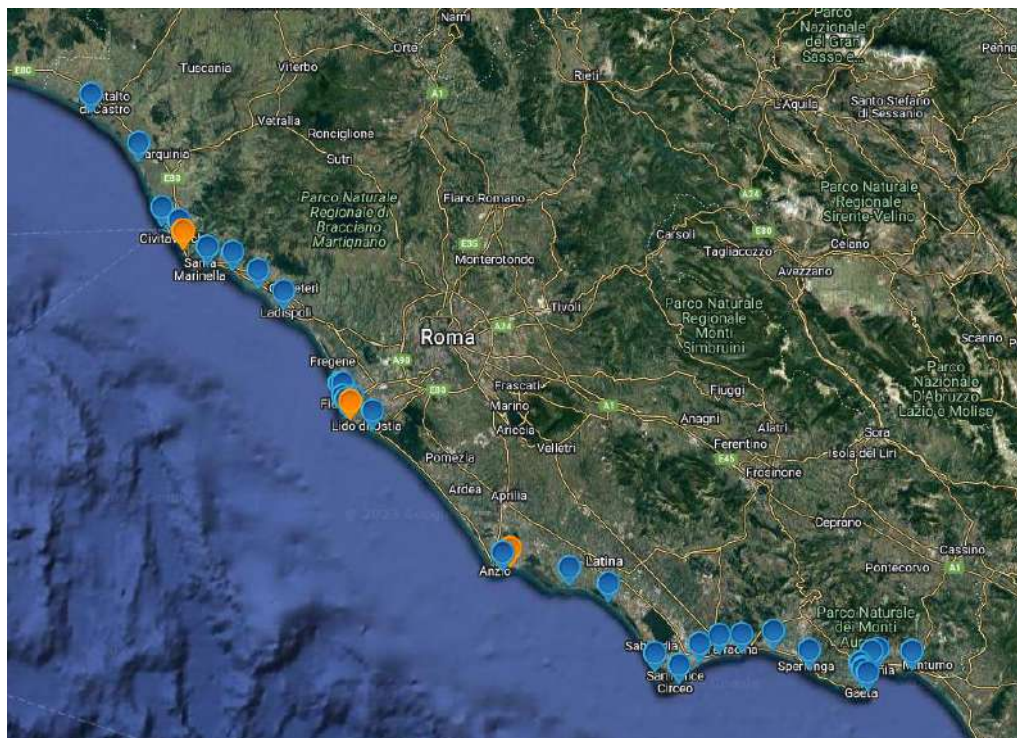


Figura 2-1 Localizzazione dei porti per nautica da diporto nel Lazio
Fonte: Pagine Azzurre

2.2. Gli indirizzi regionali e l'offerta futura

Il presente Piano è stato redatto tenendo conto delle “Linee guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio”, redatto e aggiornato a gennaio 2012 dall'allora Assessorato alle Politiche della Mobilità e del Trasporto Pubblico Locale al fine di fornire indirizzi strategici alla pianificazione.

Tali indirizzi, sintetizzati nel “Quadro sintetico generale” e suddivisi per Macroaree, erano i seguenti:

- **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.

I descritti indirizzi sono stati supportati da tutte le analisi svolte nel presente Rapporto e in quello di Fase II. In base ai dati disponibili, per la determinazione di una potenziale domanda sono stati considerati 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 presente 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**.

A questo proposito, si è provveduto a stimare più nel dettaglio la domanda di posti barca afferente a ogni porto, al fine di individuare la localizzazione migliore degli investimenti sugli stessi; a supporto delle previsioni descritte è stato utilizzato un *modello gravitazionale a vincolo unico* (modello di Lakshmanan-Hansen).

Per l'applicazione del modello al caso dei Porti della Regione Lazio, l'ipotesi di lavoro è che la domanda di posti barca del comune *i-esimo* nel *j-esimo* porto, stimata come proporzionale all'ammontare di reddito disponibile pro-capite al netto dei costi di manutenzione annuali di una barca, abbia le seguenti caratteristiche:

- proporzionale alla domanda totale di posti barca di tale comune;
- proporzionale al potere attrattivo del porto;
- inversamente proporzionale alla distanza fra il comune e il porto;
- inversamente proporzionale al potere attrattivo degli altri porti.

Si può dunque scrivere la seguente relazione:

$$S_{ij} = c_i P_i F_j d_{ij}^{-2} / \sum_j F_j d_{ij}^{-2}$$

assumendo le seguenti notazioni:

- P_i – numero di percettori dei redditi più alti, papabili per mantenere una barca, nell' *i-esimo* comune del Lazio;
- c_i - Reddito medio residuo pro-capite, tolti i costi di manutenzione barca, stima della domanda di un posto barca (nell'ipotesi che più si ha reddito a disposizione maggiore è la probabilità di desiderare una barca);
- F_j – forza attrattiva del *j-esimo* porto: prodotto degli indicatori seguenti: distanza dalle mete nautiche; offerta posti barca; offerta di strutture ricettive (da valutare in termini di significatività nel modello); presenza imprese navali e cantieri;
- d_{ij} - distanza fra l'*i-esimo* comune e il *j-esimo* porto;
- S_{ij} – stima della domanda di posti barca dal comune *i* al porto *j*;

L'applicazione di tale modello matematico, di cui si è voluta fornire solo l'opportuna nota metodologica, ha portato a classificare la localizzazione dei porti turistici in base al loro potere di attrattività e ai dati del 2014. Restrungendo la casistica alla potenzialità attrattiva dei comuni presso i quali sono collocati gli interventi programmati, si è arrivati a stilare la seguente **graduatoria della domanda potenziale**, in ordine di attrattività (con valori dei coefficienti tra comuni in realtà molto simili):

- 1) Latina
- 2) Tarquinia
- 3) Ladispoli
- 4) Terracina
- 5) Formia
- 6) Montalto di Castro
- 7) Ponza.

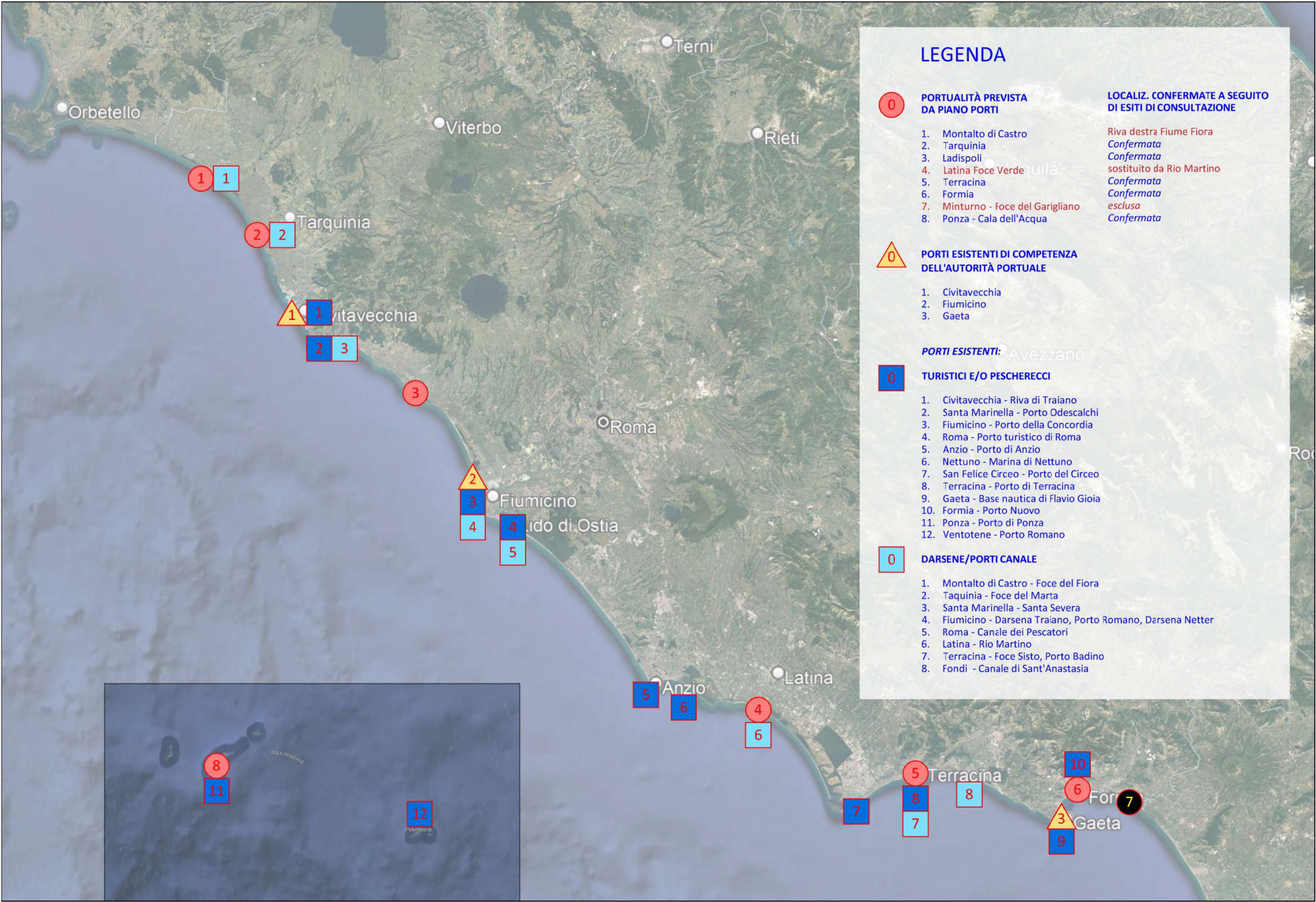


Figura 2.2 Offerta della portualità regionale e nuove localizzazioni portuali

3. Criteri per la pianificazione di strutture dedicate alla nautica da diporto nella Regione Lazio

3.1. Criteri generali per la pianificazione dei porti turistici

La scelta della localizzazione di un porto è sicuramente uno degli argomenti più affascinanti e allo stesso tempo più complesso della pianificazione portuale anche nel caso di infrastrutture di dimensioni relativamente modeste come quelle di interesse per il presente piano rivolte alla nautica da diporto.

Il criterio che generalmente spinge l'imprenditore privato è quello di posizionare i porti e gli approdi turistici o in vicinanza delle zone di principale pregio dal punto di vista turistico, dove la domanda e quindi la possibilità di vendere posti barca, risulta maggiore, o in vicinanza del luogo di residenza estiva o invernale dei potenziali armatori. Per quanto riguarda la vicinanza del porto al luogo di residenza degli armatori, ovviamente nella Regione Lazio, Roma costituisce l'attrattore principale. Di questo è testimonianza l'elevata concentrazione di barche che si registra sul litorale romano. A tal riguardo è tuttavia importante evidenziare che Roma si stia sempre di più trasformando più in un luogo di lavoro che di residenza. Questa trasformazione, la cui corretta attuazione dipenderà dallo sviluppo delle reti di collegamento tra la città e l'"hinterland", vede coinvolte le vecchie località di mare romane, che oggi per molti cittadini italiani e stranieri si stanno trasformando in luoghi di residenza.

Da questo punto di vista un porto accessibile unicamente dalla rete stradale esistente può a volte costituire, più che una opportunità per lo sviluppo economico, un "problema trasportistico" per l'ostacolo alla fluida circolazione dei mezzi e per il rilevante problema dei parcheggi, soprattutto di quelli riservati ai visitatori esterni del porto. È importante quindi una buona accessibilità all'area interessata dalla struttura portuale sia in termini di trasporto privato (auto, due ruote, ma anche piedi e bicicletta), sia in termini di trasporto pubblico. In particolare, si fa riferimento all'accessibilità all'area con il Trasporto Pubblico Locale (bus, treno, ecc.).

La localizzazione di un porto non può prescindere dagli aspetti ambientali, che in campo costiero riguardano, oltre alle tipologie classiche di impatti, anche gli aspetti di idraulica marittima e fluviale (interazione con la dinamica dei sedimenti costieri e fluviali e con il regime idraulico dei corsi d'acqua naturali). Ovviamente la presenza di aree di pregio ambientale, paesaggistico e archeologico gioca un ruolo molto importante nella scelta della localizzazione del sito. Paradossalmente in molti casi risulta conveniente posizionare un porto in una zona fortemente degradata dal punto di vista ambientale e urbanistico, utilizzando la nuova infrastruttura come strumento di riqualificazione della stessa area. Un esempio in tal senso è fornito dal Porto di Ostia che è stato realizzato appositamente nell'area di Ostia denominata "idroscalo" all'epoca caratterizzata da un rilevante abusivismo e degrado ambientale.

Sempre in relazione agli aspetti ambientali, la morfologia costiera può giocare un ruolo molto importante per la scelta della localizzazione di un porto. Ad esempio, nel caso di litorali rocciosi sono sicuramente da escludere sia problemi di insabbiamento delle imboccature portuali, sia problemi di impatto sulla dinamica costiera. Allo stesso tempo un litorale roccioso può presentare varie controindicazioni

(difficoltà di accesso da terra, problemi di parcheggio esterno, ecc.) oltre a non consentire, dal punto di vista economico, la realizzazione di un porto scavato a terra, il quale, su fondali non rocciosi, indubbiamente presenta un impatto ambientale inferiore rispetto ad uno conquistato a mare oltre che a risultare più economico.

È ormai comunemente riconosciuto che in un contesto cittadino possono sopravvivere solo i porti turistici e da pesca, data l'incompatibilità non solo "trasportistica" tra centri urbani e porti commerciali. Questo tema appassiona molti architetti, urbanisti e ingegneri marittimi che hanno giustamente sostenuto la riqualificazione degli "affacci a mare" ("water fronts") anche mediante l'inserimento di porti turistici all'interno delle città. A titolo di esempio si cita l'approvato Piano Regolatore del Porto di Civitavecchia che è in corso di attuazione e che prevede la separazione fisica tra il porto storico, inserito nella città, e il porto commerciale che si sviluppa a nord del centro urbano di Civitavecchia.

Per garantire la separazione fisica tra i due porti si è anche prevista per il porto storico una nuova imboccatura portuale. Analoghe soluzioni sono state adottate in molti porti storici italiani (ad esempio Livorno, Genova e Napoli). La presenza di un porto turistico in corrispondenza di un centro abitato costituisce un punto di aggregazione per i residenti e può rappresentare un invito per le imbarcazioni in transito a sostare nella città anche per più giorni e quindi a contribuire all'incremento delle attività commerciali più disparate. In questo contesto, quindi, può risultare favorevole prevedere la riqualificazione e/o l'ampliamento di porti esistenti in ambiti urbani. Si evidenzia a tal proposito che l'utilizzo anche solo in parte di infrastrutture esistenti e di aree già antropizzate riduce fortemente l'impatto ambientale rispetto a strutture realizzate "ex-novo" in zone non urbanizzate.

Un ulteriore criterio riguarda la funzionalità nautica del porto, ovvero l'accessibilità dal mare e la sicurezza degli ormeggi.

Sul tema della sicurezza della navigazione, gioca un ruolo importante anche la distanza massima tra un porto e l'altro che in generale si ritiene debba essere coperta dalle barche da diporto più lente in non più di 5/6 ore di navigazione. Di conseguenza prendendo come riferimento una velocità di circa 5 nodi si ottiene una distanza compresa tra le 25 e le 30 miglia nautiche. La distanza massima tra un porto e l'altro svolge inoltre un ruolo molto importante per favorire la navigazione costiera e di conseguenza il turismo nautico. A titolo di esempio si cita che questo tema è stato curato in modo particolare dai francesi in Mediterraneo, per cui da almeno 30 anni durante il periodo estivo molte barche compiono il giro della Corsica potendo contare su un porto ogni 20/25 miglia. A questo criterio si sono ispirate in Italia anche la Sicilia e la Sardegna.

Sempre sul tema della distanza tra un porto e l'altro, in alcuni casi può risultare consigliabile prendere in esame anche una distanza minima. Questo aspetto, ad esempio, potrebbe risultare importante qualora si ravvisi la possibilità che due o più porti possano entrare in competizione economica uno con l'altro e che la competizione possa causare il fallimento di uno o più di essi. A riguardo si evidenzia che essendo i porti realizzati sul demanio marittimo per mezzo del dispositivo concessorio, un eventuale fallimento si ripercuote inevitabilmente sulle "casse" pubbliche. Esempio significativo di eccessiva proliferazione dei porti è quello dei numerosi porti costruiti o programmati in prossimità della foce del Tevere, favoriti dalla ridotta distanza dalla Capitale, anche se sfavoriti dalla distanza relativamente

elevata dalle mete nautiche ambite.

Negli ultimi tempi si sente sempre più parlare di “superyachts” i quali sembrano risentire meno, rispetto agli altri segmenti della nautica da diporto, della crisi economica. Si tratta di imbarcazioni di grandi dimensioni, superiori ai 25,0 m di lunghezza, che mediamente si attestano intorno ai 50,0 m, raggiungendo e superando anche i 70,0 m. Sono vere e proprie navi destinate all'utilizzo privato da diporto. Le loro esigenze in termini di aree di manovra (larghezze e profondità dei canali di accesso, delle aree di evoluzione e di stazionamento), di accesso da terra, di servizi per l'approvvigionamento elettrico, di combustibile, di acqua, di derrate alimentari, per la manutenzione ecc., sono molto più simili alle navi che non alle imbarcazioni da diporto.

Garantire ormeggi efficienti a queste navi nei porti turistici tradizionali risulta, di solito, difficile, se non impossibile, in quanto condizionano le dimensioni dell'intero porto, sia in termini di spazi in acqua che a terra aumentandone considerevolmente il costo e l'impatto ambientale. Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, si evidenzia che essendo molto difficile garantire il loro approvvigionamento di energia elettrica da terra - le potenze in gioco risultano dell'ordine delle decine/centinaia di kW ad unità - all'ormeggio spesso sono costrette a mantenere costantemente accesi i generatori di bordo per garantire l'energia necessaria ai loro impianti (riscaldamento, condizionamento, refrigerazione delle derrate alimentari, illuminazione, ecc.) con ovvie ripercussioni ambientali in termini di rumore e di emissione di sostanze inquinanti.

Le migliori localizzazioni regionali per questo tipo di imbarcazioni sono costituite dai vecchi porti commerciali che vengono riconvertiti in porti storici come, ad esempio, il Porto di Civitavecchia, dove recentemente l'Autorità Portuale ha realizzato un bacino per superyachts nel porto storico in grado di accogliere imbarcazioni fino a 70,0 m di lunghezza. Da questo punto di vista il Porto Storico di Civitavecchia costituisce una delle poche opportunità nella Regione Lazio per accogliere in modo razionale ed efficiente queste navi, data la vicinanza alle vie di comunicazione (autostrada, ferrovia e aeroporto) e la presenza di una logistica già esistente nel porto. A titolo di esempio si cita che l'impianto di approvvigionamento elettrico della darsena per superyachts di Civitavecchia è stato dimensionato per una potenza di 3,0 MW.

Sicuramente l'ormeggio di superyacht è fortemente sconsigliato all'interno dei piccoli porti e in particolare sulle isole dove vi sono problemi di approvvigionamento elettrico e idrico nei periodi estivi. Peraltro, queste piccole navi di solito non hanno alcun problema a sostare alla fonda fuori dai porti o nelle rade, essendo dotate di imbarcazioni di servizio in grado di sopperire a qualsiasi necessità di collegamento con la terra. Costituendo indubbiamente una risorsa economica molto preziosa per molte località turistiche, la loro sosta può essere favorita anche in zone ad elevato pregio ambientale come le isole, prevedendo appositi punti di ormeggio (campi boe), costituiti da boe e corpi morti, in modo tale da evitare il ricorso alle ancore di bordo che in alcuni casi possono arrecare danni ai fondali.

Il ricorso a campi boe è sicuramente da favorire in generale per consentire nel periodo estivo di incrementare in modo razionale e ordinato la ricettività delle mete nautiche più ambite, come ad esempio le isole. I campi boe offrono una serie di vantaggi sia ambientali che di sicurezza:

- evitano, come accennato, il ricorso alle ancore di bordo che possono danneggiare i fondali;
- evitano la possibilità che i sistemi di ormeggio (catene e ancore) delle singole imbarcazioni ancorate alla fonda possano incattivirsi l'uno con l'altro mettendo a repentaglio la sicurezza delle stesse imbarcazioni.

Problemi di sicurezza causati da urti tra imbarcazioni alla fonda ormeggiate su propri sistemi di ancoraggio, dovuti spesso a variazioni delle condizioni meteomarine (vento e corrente), si sono verificate nel passato in numerose occasioni e località e in alcuni casi hanno prodotto anche l'affondamento delle stesse imbarcazioni. Inoltre, si evidenzia che una boa per l'ormeggio alla "ruota", se ben dimensionata, richiede per la singola imbarcazione uno spazio di occupazione notevolmente inferiore rispetto a quello necessario per la stessa imbarcazione ormeggiata con il sistema di ancoraggio di bordo. In tal modo si riesce ad ottenere un incremento di ricettività per unità di superficie marina occupata.

Il ricorso a campi boe inoltre consente di offrire da parte dei gestori anche servizi aggiuntivi rivolti sia a ridurre l'impatto ambientale, sia ad aumentare il "comfort" e la sicurezza delle imbarcazioni, come ad esempio: la raccolta differenziata dei rifiuti di bordo; l'approvvigionamento di derrate alimentari via mare; il servizio di traghettamento a terra delle persone; il servizio di previsione meteo; il servizio di prenotazione di ristoranti, di affitto di mezzi di trasporto terrestri, ecc. Si evidenzia a tal riguardo che in Francia e in numerose isole tropicali ed equatoriali il ricorso ai campi boe è utilizzato con successo da molto tempo. È auspicabile che gli stessi comuni programmino le zone più adatte dove prevedere i campi boe. Operazioni di questo tipo sono in corso di attuazione ad esempio in Toscana.

Ovviamente un discorso a parte riguarda i porti sulle isole minori, dove alcuni degli aspetti sopra richiamati, come ad esempio quelli relativi ai collegamenti terrestri e ai parcheggi, risultano meno importanti rispetto agli altri.

La sostenibilità economica e funzionale di un porto nel caso in cui esso venga realizzato su una falcata sabbiosa, può in parte dipendere dagli oneri di manutenzione connessi all'interazione porto-dinamica dei sedimenti costieri. In particolare, l'interazione può riguardare sia l'impatto esercitato dal porto sulla dinamica costiera sia il viceversa, ovvero la possibilità che la dinamica costiera causi l'interrimento dell'imboccatura portuale.

I criteri sopra menzionati molto spesso possono risultare tra di loro antitetici, ovvero l'ottimizzazione di uno può peggiorare gli altri. Ad esempio, la sicurezza dell'accesso da mare di un porto tende ad aumentare all'aumentare della profondità dell'imboccatura portuale, perché si riduce la frequenza di frangimento del moto ondosso. Allo stesso tempo posizionando l'imboccatura portuale su fondali via via maggiori, si aumenta il costo delle opere e si aumenta l'impatto esercitato dal porto sulla dinamica costiera qualora questo sia realizzato su falcate sabbiose. Un altro esempio sempre in tema di sicurezza e di impatto ambientale è costituito dalla massima quota raggiungibile dal coronamento delle opere foranee, la quale dipende

significativamente dalla profondità di imbasamento delle opere foranee (per l'effetto di taglio delle onde più alte a causa del frangimento) e influenza la frequenza di tracimazione del moto ondoso delle stesse opere e quindi la sicurezza delle strutture e delle attività poste all'interno del porto. Ovviamente l'aumento di quota delle opere foranee tende ad aumentare l'impatto visivo del porto dal mare e dalla terraferma.

Al fine di risolvere alcune di queste antitetività, una via possibile potrebbe essere quella dell'intervento pubblico prescrivendo ad esempio opere "compensative" rivolte a garantire il bene dei cittadini anche per quelli non direttamente interessati all'infrastruttura nautica. Sicuramente un tema molto importante riguarda la mobilità sostenibile: il porto non deve diventare un punto di criticità per i trasporti terrestri già congestionati nei periodi estivi e per quelli marittimi, ma una opportunità per tutti i cittadini di miglioramento del trasporto pubblico e dei collegamenti terrestri e marittimi, come nel caso dei porti che garantiscono il collegamento con le isole. In questo contesto le Amministrazioni locali possono e devono svolgere un ruolo attivo guidando l'imprenditore privato ad operare le scelte migliori anche per la collettività.

In alcuni casi potrebbe risultare necessario anche la compartecipazione pubblica agli investimenti economici. In tal modo si potrebbero rendere appetibili e/o sostenibili sia localizzazioni, sia soluzioni progettuali che risultano non convenienti da un mero conteggio economico basato solo sulla redditività diretta di un porto turistico. Ancora più importante può risultare un intervento pubblico quando il porto non soddisfa unicamente le esigenze della nautica da diporto, ma svolge anche altre funzioni quali ad esempio funzioni di collegamento con le isole o di accoglimento della flotta da pesca. In questi casi si ritiene molto importante che la redazione del progetto preliminare del porto, ovvero del progetto mediante il quale vengono operate le scelte strategiche, venga svolta con la supervisione delle stesse Amministrazioni pubbliche, le quali devono dettare le scelte e gli indirizzi rivolti all'interesse pubblico. In caso contrario le Amministrazioni si possono trovare a subire l'iniziativa privata e in alcuni casi potrebbero essere costrette a scegliere tra soluzioni di scarso interesse pubblico perché redatte da privati per i quali l'obiettivo principale è quello di massimizzare i guadagni rispetto agli investimenti.

Ovviamente, pur se un piano della portualità può e deve svolgere un ruolo di indirizzo programmatico indicando le aree e le zone dove risulta potenzialmente possibile e/o conveniente sviluppare un porto o un approdo turistico, sicuramente la valutazione di merito su ciascuna proposta potrà essere condotta solo a valle dello sviluppo di un progetto che deve contenere gli elementi necessari per valutare tutte le tipologie di impatto previste dalla normativa tecnico-ambientale vigente.

3.2. Criteri di valutazione delle proposte di nuovi porti

Alla luce delle analisi eseguite risulta molto importante fissare alcuni criteri generali di indirizzo per la scelta delle localizzazioni dove realizzare una infrastruttura destinata alla nautica da diporto. Consci della grande difficoltà che si incontra nel generalizzare i criteri rispetto alla molteplicità di situazioni con cui si è costretti a confrontarsi nella pratica progettuale, si ritiene che i criteri di validità generale di seguito elencati non debbano essere considerati né esaustivi, né prescrittivi in senso stretto, ma debbano fornire caso per caso elementi di riflessione e di approfondimento progettuale.

- **Corsi d'acqua naturali**

I corsi d'acqua naturali della Regione Lazio, ad eccezione del Tevere, presentano in generale tempi di corrivazione e quindi di concentrazione delle piene relativamente modesti conferendo agli stessi corsi d'acqua un comportamento idraulico più di tipo torrentizio che fluviale. Ciò rende estremamente problematico dal punto di vista della sicurezza l'inserimento di strutture portuali all'interno di aste fluviali naturali.

Qualora si rendesse necessario localizzarvi un porto o un approdo, è sicuramente da preferire l'impiego di darsene laterali collegate al corso d'acqua, comunque evitando di modificare planimetricamente l'alveo ordinario in quanto ciò porta quasi sempre a favorire nelle zone di allargamento la sedimentazione del trasporto solido fluviale, con conseguenti oneri manutentivi legati alla necessità di realizzare dragaggi.

In conclusione, quindi si raccomanda di evitare di inserire nuovi porti nei corsi d'acqua naturali del Lazio. In caso di necessità si suggerisce di ormeggiare le imbarcazioni solo in darsene posizionate lateralmente rispetto all'alveo fluviale. Ovviamente in questi casi occorre garantire la sicurezza della navigazione della foce fluviale nel rispetto dell'equilibrio delle spiagge adiacenti.

- **Corsi d'acqua artificiali (canali di bonifica)**

Le osservazioni condotte per i corsi d'acqua naturali non si applicano ai canali di bonifica in quanto il loro comportamento idraulico risulta completamente differente rispetto ai corsi naturali. Peraltro, questi canali non sono sede di trasporto solido e per questa ragione spesso vengono denominati "canali ad acqua chiara". Inoltre, i canali di bonifica sono quasi sempre localizzati in zone di pianura dove il ricorso a porti ottenuti mediante escavazione risulta facilitato.

Pertanto, si ritiene che l'utilizzazione dei canali di bonifica sia possibile e che anzi in molti casi debba essere consigliata a condizione di garantire l'accesso in sicurezza delle foci dei canali nel rispetto dell'equilibrio dei litorali adiacenti.

- **Porti su falcate sabbiose**

La realizzazione di porti su falcate sabbiose è sempre complessa a causa dell'impatto esercitato dagli stessi porti sulla dinamica costiera e della possibilità di incorrere in oneri manutentivi connessi ai dragaggi rilevanti. Pertanto, si ritiene necessario che in questi casi si utilizzino soluzioni che favoriscano il transito litoraneo dei sedimenti (by-pass harbours) e ove necessario prevedere sistemi di by-pass artificiali rivolti a mitigare l'impatto sulle spiagge adiacenti e di rendere agevoli le operazioni di dragaggio delle imboccature portuali.

- **Porti esistenti**

Come già evidenziato, in generale si ritiene importante suggerire lo sviluppo e l'allargamento di porti esistenti rispetto alla realizzazione di strutture realizzate ex-novo. Pertanto, si ritiene opportuno evidenziare che alcune infrastrutture esistenti, come ad esempio quelle del Circeo, Ponza, Terracina, Gaeta, Formia e Minturno, possono offrire interessanti opportunità di sviluppo con “costi ambientali” probabilmente inferiori rispetto a nuove iniziative. In alcune di queste situazioni, trattandosi di porti del tipo a bacino con imboccatura posta all'interno della fascia attiva - ovvero della zona costiera dove avviene il trasporto solido indotto dal moto ondoso frangente - una problematica rilevante è costituita dall'insabbiamento delle imboccature portuali.

Pertanto, nel caso in cui si ritenesse opportuno intervenire allo scopo di ovviare a questa problematica, potrebbe risultare conveniente cogliere l'occasione per razionalizzare e riqualificare le strutture esistenti.

È doveroso evidenziare che purtroppo in molti casi, come insegna la storia, risulta molto più difficile mettere mano ai porti esistenti che realizzare nuove opere, a causa degli interessi di alcuni concessionari che temendo di perdere situazioni di privilegio acquisite negli anni, spesso ostacolano lo sviluppo e la riqualificazione delle realtà portuali esistenti, talvolta sbandierando in modo improprio varie ragioni e in alcuni casi purtroppo anche quelle ambientali.

- **Nautica minore (barche di lunghezza inferiore a 10 m)**

L'analisi dello sviluppo nautico della Regione Lazio ha evidenziato che nonostante la fase di recessione economica attraversata dall'Italia negli ultimi anni, il solo settore della nautica minore presenta i maggiori potenziali di sviluppo.

Pertanto, si ritiene importante privilegiare la nautica minore con strutture adeguate, prevedendone una ampia diffusione lungo le coste e garantendo condizioni idonee per l'alaggio e il varo delle imbarcazioni, evitando l'occupazione dei litorali balneabili. In molti casi per la nautica minore può risultare particolarmente conveniente l'utilizzo dei canali di bonifica a ragione delle modeste profondità richieste da questa tipologia di imbarcazioni, specialmente quelle a motore.

Inoltre, risulta importante favorire la realizzazione di scivoli e scali di alaggio aperti al pubblico sia nei porti e nelle strutture esistenti sia nelle proposte di nuovi porti. Tali strutture devono essere dotate di opportuni spazi a terra da riservare per il parcheggio dei carrelli e delle auto che effettuano il traino delle imbarcazioni.

- **Modalità di ormeggio**

Purtroppo, si è riscontrato che numerose barche nel Lazio vengono ancora ormeggiate utilizzando criteri non più sostenibili dal punto di vista della fruizione e della sicurezza. Ci si riferisce all'ormeggio su più file che ad esempio caratterizza numerosi approdi realizzati lungo l'asta di Fiumara Grande, così in altri porti laziali.

- **Accessibilità terrestre ai porti**

Il tema dell'accessibilità terrestre ai porti, come più volte evidenziato nel presente studio, risulta di estrema importanza. Ciò dovrà costituire sia in fase di redazione dei progetti sia in fase di valutazione, oggetto di particolare attenzione, cercando di favorire l'accesso oltre che su strada anche mediante piste ciclabili e garantendo il più possibile il collegamento con le linee ferroviarie.

- **Portualità sulle Isole**

Per quanto riguarda la portualità sulle isole, non si applicano i criteri esposti circa la disponibilità di posti auto, rimandando inoltre al paragrafo 3.1 per quanto riguarda le ulteriori osservazioni effettuate su questo tipo di portualità.

3.3. Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici

Al fine di indirizzare le attività di progettazione si è deciso, nel presente Piano, di adottare quali raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici quelle emesse dal PIANC (Permanent International Association of Navigation Congresses).

Tali raccomandazioni, riportate nella loro forma integrale nell'allegato XXX del presente Piano, pur non essendo vincolanti dal punto di vista legislativo, forniscono una base condivisa nella letteratura tecnica del settore per il dimensionamento delle opere relative ai porti turistici. Si evidenzia che tali raccomandazioni sono state approvate dalla III^a Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 2002.

In sintesi, queste raccomandazioni, riportate nel citato allegato XXX del presente Piano, forniscono le indicazioni sul dimensionamento delle principali opere marittime di seguito elencate:

- lo specchio acqueo (i.e. area del bacino protetto);
- il canale di accesso;
- l'imboccatura portuale;
- le opere esterne di difesa dal moto ondoso;
- i canali di manovra;
- le opere destinate all'ormeggio (pontili e banchine);
- i dispositivi di ormeggio;
- i parcheggi;
- i servizi igienici;
- i servizi per l'energia e l'illuminazione del porto;
- l'impianto idrico e l'impianto antincendio;
- la rete fognaria e gli impianti connessi;
- l'impianto per lo smaltimento dei rifiuti;
- le installazioni per la sicurezza in mare;
- i piazzali per base tecnica e di servizio alle imbarcazioni;
- gli impianti per il ricambio e l'ossigenazione delle acque interne.

3.3.1. Criteri di accessibilità ai porti

L'accessibilità alle infrastrutture portuali è uno degli elementi di maggiore caratterizzazione della funzionalità di un porto e del suo inserimento nel sistema relazionale complessivo del Lazio. I porti localizzati sul waterfront della città vanno tenuti in particolare considerazione in quanto il loro accesso è condizionato dal traffico urbano e dalla congestione dovuta ai veicoli indirizzati al porto o alle aree di parcheggio. In questo caso è necessario tenere in considerazione la possibilità di un collegamento con il trasporto pubblico urbano o l'accessibilità a piedi dalla stazione ferroviaria alle strutture del porto.

Differente è la situazione nel caso di porti localizzati al di fuori dei centri abitati e non accessibili con il trasporto pubblico per i quali l'accessibilità avviene prevalentemente con mezzo privato. In questo caso va valutata la presenza di opportune aree di parcheggio interne ai porti o nelle immediate vicinanze.

La funzione principale della viabilità è di permettere il raggiungimento e la fruizione dei parcheggi, poiché i servizi di terra e di mare devono essere raggiunti a piedi o con altri mezzi non privati.

I parcheggi (cfr. "Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici" - PIANC) devono essere localizzati in aree direttamente servite dalla viabilità esterna e dotati di spazi di idonee dimensioni per il deposito dei carrelli di servizio e per il transito dei mezzi di soccorso.

Quantità raccomandate:

- a) Dimensione massima dei lotti di parcheggio: 200 posti
- b) Parcheggi assegnati "in esclusiva": 0.5 parcheggi per ogni posto barca
- c) Parcheggi non assegnati, ovvero "a rotazione": <0.5 parcheggi per ogni posto barca (sono parcheggi che possono essere utilizzati anche per attività diverse, ad esempio commerciali e/o turistiche).
- d) Parcheggi per attività commerciali: secondo gli standard urbanistici usuali o locali.
- e) Parcheggi per servizi: secondo gli standard urbanistici usuali o locali.
- f) Parcheggi per carrelli: da valutarsi in relazione alla tipologia del porto.
- g) Parcheggi per cicli e motocicli: da valutarsi in relazione alla tipologia del porto.

Per i parcheggi "in esclusiva" e quelli "a rotazione", sulla base delle quantità raccomandate, la Regione Lazio suggerisce di considerare un numero massimo di stalli dedicati alle autovetture pari a 0,6 stalli per ogni posto barca.

4. Valutazioni di proposte di localizzazione di nuove strutture dedicate alla nautica da diporto

4.1. Premessa

Nel presente capitolo si effettua la valutazione delle proposte di localizzazione trasmesse dai comuni alla Regione Lazio nell'ambito del presente piano. Trattandosi di proposte di localizzazione prive di contenuti progettuali, la valutazione è mirata ad evidenziare la presenza di elementi favorevoli o sfavorevoli allo sviluppo di proposte progettuali al fine di fornire un supporto costruttivo al processo progettuale.

In particolare, similmente a come già effettuato nel Capitolo 1 della III Fase, di seguito verranno analizzate le singole aree proposte per eventuali nuove infrastrutture per la nautica di diporto, sulla base dei vincoli idrogeologici (P.A.I.), e paesaggistici- archeologici (P.T.P.R.).

La metodologia adottata per la valutazione dell'accessibilità alle aree prese in considerazione ha riguardato l'individuazione dei sistemi di trasporto pubblico e privato di collegamento con le aree stesse, la distanza dalla stazione, l'esistenza di percorsi pedonali e ciclabili di collegamento fra la stazione ferroviaria e l'area e la presenza di eventuali aree di parcheggio a servizio della zona.

4.2. Comune di Montalto di Castro – Località Montalto Marina



Figura 4-1 Stralcio di mappa con la localizzazione dell'area del nuovo porto proposto

Il Comune di Montalto di Castro nel passato in varie occasioni ha ipotizzato di localizzare nel suo Comune un porto turistico.

In effetti, l'area in esame si trova in una zona “appetibile” da parte di investitori privati in quanto è posta a circa 20 miglia dalle principali mete nautiche del nord Lazio, ovvero l'Argentario, l'Isola di Giannutri e l'isola del Giglio, oltre ad essere posta in vicinanza dell'abitato di Montalto Marina, dove sorge una zona turistica particolarmente apprezzata.

Nel passato sono state proposte varie soluzioni che avrebbero interessato l'asta del Fiume Fiora; queste prevedevano la realizzazione di un “porto canale” mediante una darsena laterale comunicante con il Fiora posta in sponda sinistra. La zona è soggetta ad allagamenti e la darsena si sarebbe dovuta proteggere con arginature; inoltre risultava necessario armare la foce fluviale, opera successivamente realizzata.

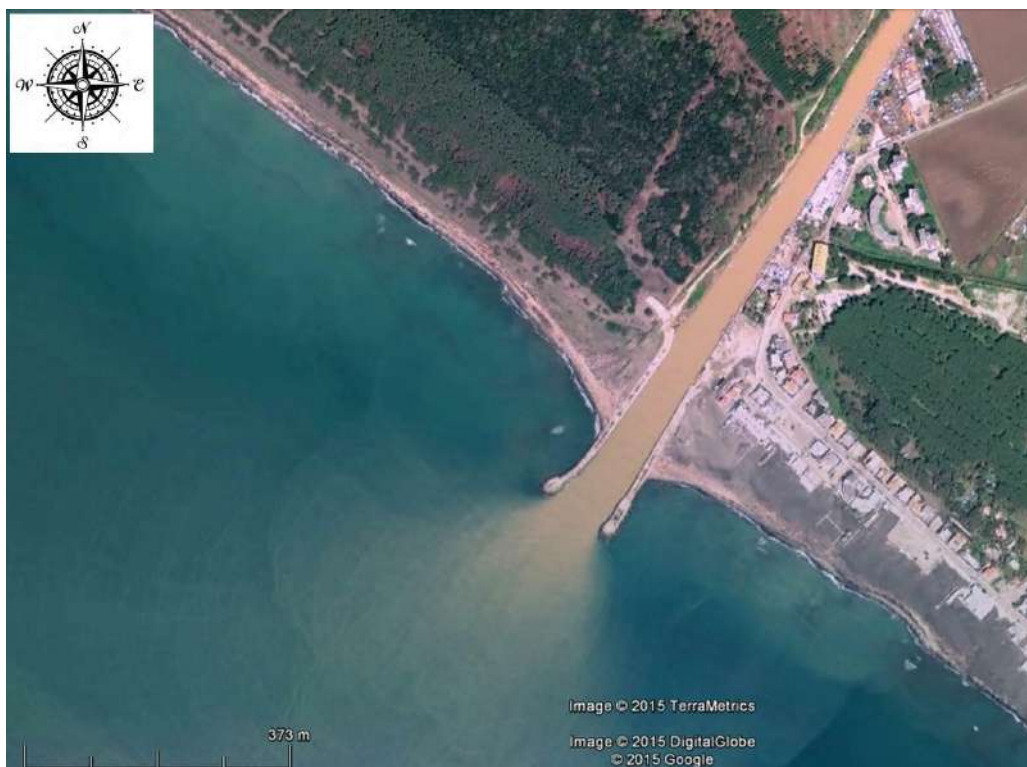


Figura 4-2 Foce del Fiume Fiora: vista aerea delle opere di armatura della foce

Successivamente, dato il carattere idraulico del fiume, di tipo torrentizio e soggetto a piene improvvise, a tale soluzione veniva preferita la proposta di un'area situata all'interno del Sito di Interesse Comunitario "Litorale di Tarquinia-Montalto", in cui sono presenti resti archeologici o paleontologici anche non emergenti, ma che comunque costituiscono parte integrante del territorio;

Per questi motivi, nell'ambito della procedura di consultazione VAS emergeva che la localizzazione non era compatibile con lo stato dei luoghi e con i livelli di tutela del sito, motivi per cui si è preferita una soluzione - da approfondire in fase progettuale - collocata in riva destra del fiume Fiora, che ne sfrutta il molo aggettante a mare, soluzione che non interferisce con le correnti meteomarine e le dinamiche erosive; l'area, inoltre, a differenza della precedente soluzione non ricade in zona SIC/ZSC e le nuove infrastrutture a servizio sarebbero minimizzate dall'esistenza di servizi sulla sponda opposta, a cui sarebbe collegata da un ponte.

Secondo il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R., D.L. 42/04), l'area individuata rientra per la Legge Bosetti:

- nelle "*Aree Tutate per Legge*" previste dall'art. 134;
- nelle "*Aree di notevole interesse pubblico*", individuata come località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche, dall'art. 136;
- nel "*Sistema del Paesaggio Naturale*", indicata come fascia di rispetto delle coste marine, lacuali e dei corsi d'acqua, previsto dall'art. 135.

Si ritiene che da punto di vista idraulico-marittimo, l'area e la soluzione proposta, anche se allo stato embrionale e bisognosa dei necessari approfondimenti progettuali, possa essere vista con favore.

Per quanto riguarda i citati approfondimenti, si evidenzia l'importanza di eseguire lo

studio dell'impatto sulla dinamica costiera delle opere foranee di collegamento tra la darsena interna e il mare aperto, l'analisi dell'insabbiamento dell'imboccatura portuale, della sua operatività, e del ricambio idrico del bacino portuale, oltre che gli altri studi marittimi e le analisi ambientali.

Accessibilità

Il sistema dei trasporti e della mobilità nell'area interessata è caratterizzato da tre direttrici principali: la SS 1 Aurelia, la SR 312 Castrense e la Litoranea. Allo stato attuale i collegamenti dell'area in esame non sono interessati da infrastrutture stradali a carattere autostradale, mentre è presente il collegamento con il TPL dal centro storico di Montalto di Castro a Montalto Marina. In particolare, alcune fermate delle linee del TPL sono in prossimità dell'area in esame, mentre la stazione ferroviaria di Montalto di Castro dista 2,4 km.

Va tuttavia rilevato come l'accessibilità a tutti i livelli riguardi la riva sinistra del fiume nel tratto prospiciente l'area di intervento, e che collocandosi una struttura in riva opposta si renderebbe necessario un collegamento tra le rive a carattere almeno pedonale, oppure un accesso diretto dalla viabilità principale direttamente in riva destra.

Il collegamento ferroviario è garantito dalla linea FL5 Civitavecchia-Roma con fermata alla stazione di Montalto di Castro, con una frequenza di circa 1 treno ogni 60 minuti e percorrenze da Roma di circa un'ora.

Al momento non è presente alcuna pista ciclabile di collegamento con il centro storico o con la stazione ferroviaria.



Figura 4.3 - Accessibilità all'area proposta nel Comune di Montalto di Castro

4.3. Comune di Tarquinia – Località Lido di Tarquinia



Figura 4-4 Stralcio di mappa con la localizzazione dell'area del nuovo porto proposto

In modo simile a Montalto di Castro, nel passato il Comune di Tarquinia ha pensato di realizzare un porto canale interno lungo l'asta del Fiume Marta. La descrizione di questa iniziativa è anche contenuta nel citato aggiornamento del Piano dei Porti del 1999.

Tuttavia, il Marta presenta un comportamento idraulico simile a quello del Fiume Fiora e per questa ragione probabilmente non si è dato seguito a questa iniziativa. Inoltre, allo stato attuale la foce fluviale non è armata il che rende difficile la navigabilità del fiume. Si evidenzia comunque che a circa 500 metri dalla foce fluviale in destra idraulica è stata realizzata una piccola darsena destinata alla nautica minore vicino all'insediamento turistico di Marina Velca.

Recentemente il Comune di Tarquinia ha proposto alla Regione Lazio la realizzazione di un porto esterno al fiume, posto a sud della foce nella sua immediata adiacenza. Secondo il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R., D.L. 42/'04), l'area individuata rientra per la Legge Bosetti:

- nelle “Aree di notevole interesse pubblico”, individuata come località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche, dall'art. 136;
- nel “Sistema del Paesaggio Naturale”, previsto con l'art. 135, indicato come “fascia di rispetto delle coste marine, lacuali e dei corsi d'acqua”

Per quanto concerne il Piano per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I., D.C.R n.17 del 2012), la zona proposta rientra nelle Aree sottoposte a tutela per pericolo di inondazione, nella categoria A1, caratterizzata da un'alta frequenza di alluvioni (con una media trentennale), in cui il livello di rischio in funzione della pericolosità e del valore esposto, è di tipo R4, dove il rischio idrogeologico risulta essere molto elevato.

Dal punto di vista idraulico questa proposta non presenta preclusioni particolari e potrebbe offrire l'occasione per armare la foce fluviale, rendendo più utilizzabile la

darsena già realizzata.

L'analisi dei vincoli mostra la presenza di un vincolo archeologico a circa 2,5 Km a sud della Foce del Marta dovuto alle vestigia del porto romano di Gravisce. Le origini del porto, denominato anche Porto Clementino, risalgono addirittura al periodo etrusco, allorquando era fiorita la città di Cerveteri. Il porto venne peraltro utilizzato nell'epoca romana ed è ricordato nel noto poema di Rutilio Numaziano (*De redito suo*), il quale vi transitò dopo la distruzione ad opera dei Visigoti di Alarico. Il porto venne riattivato dal Papa Clemente XII nel 1738, ma non fu mai molto attivo.

Per quanto riguarda gli eventuali approfondimenti progettuali, si evidenzia l'importanza di eseguire lo studio dell'impatto sulla dinamica costiera delle opere foranee tenendo della loro interazione con la foce fluviale, lo studio dell'insabbiamento dell'imboccatura portuale, della sua operatività, oltre che gli altri studi marittimi ed analisi ambientali.

Accessibilità

I collegamenti con l'area in esame (Figura 4-5) sono garantiti, da un punto di vista stradale, dalla SS1 Aurelia, dalla SP 44 e dalla Litoranea. Il percorso delle linee del TPL costeggia l'area in esame, come anche una lunga pista ciclabile che percorre tutto il lungomare di Tarquinia.

La stazione ferroviaria è situata a circa 5 km di distanza dall'area in esame, e l'unica strada di collegamento è la SP 44, quindi il collegamento dalla stazione è garantito tramite TPL, oltre che con il mezzo privato.

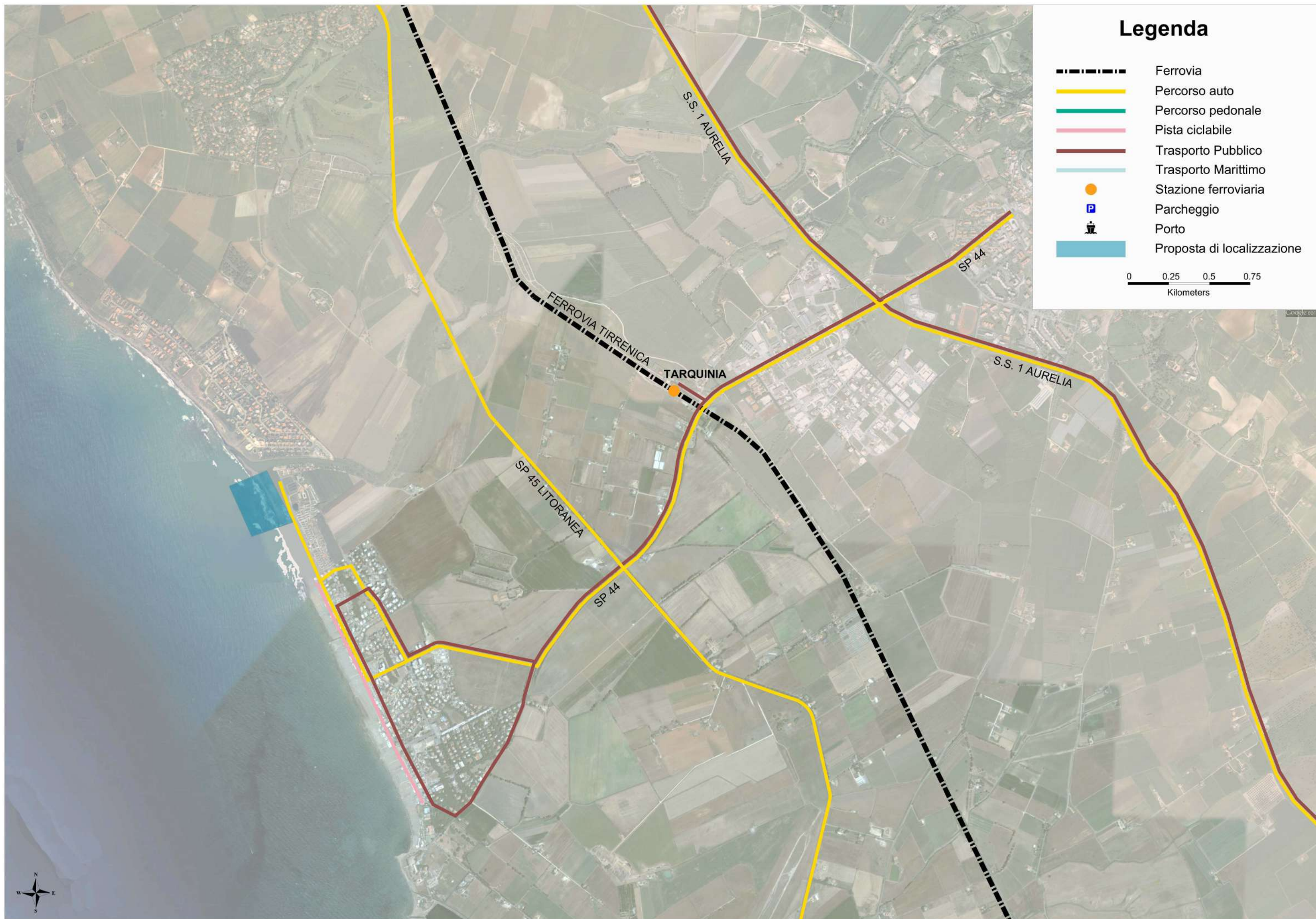


Figura 4.5 - Accessibilità all'area proposta nel Comune di Tarquinia

4.4. Comune di Ladispoli



Figura 4-6 Stralcio di mappa con la localizzazione dell'area del nuovo porto proposto

Come già evidenziato nel precedente piano, a Ladispoli si manifesta una forte richiesta di posti barca, confermata dalla presenza di numerose imbarcazioni da diporto appartenenti per lo più alla nautica minore che vengono attualmente alate e varate con semplici e improvvisate attrezzature sulle spiagge del litorale comunale. Inoltre, si evidenzia che negli ultimi anni Ladispoli sta diventando sempre più un posto di residenza per i romani che hanno preferito vivere nell' "hinterland" della capitale e vengono a Roma solo per ragioni lavorative.

Il litorale comunale presenta evidenti segni di erosione causati dall'occupazione antropica della fascia costiera ai quali si è rimediato mediante opere di difesa che sono state realizzate dal Genio Civile senza un preciso disegno in modo estemporaneo e disordinato. Il litorale di pregio del Comune di Ladispoli si trova a nord dell'abitato in prossimità di Torre Flavia, dove sono presenti reperti archeologici.

Da un punto di vista morfologico il litorale è sostenuto a sud dal promontorio roccioso di Palo Laziale, che segna il confine nord del delta prodotto nel passato dal Tevere. A nord il litorale è sostenuto dalle opere di difesa di Torre Flavia realizzate dal Genio Civile che ha curato anche quelle che difendono il litorale del centro abitato di cui si è accennato in precedenza in prossimità del Fosso Vaccina, che sfocia al centro dell'abitato di Ladispoli.



Figura 4-7 Vista aerea del tratto di costa nella zona di Torre Flavia



Figura 4-8 Vista aerea delle opere di difesa costiera della città di Ladispoli nei pressi di Porto Pidocchio

Dal punto di vista idraulico il Fosso Vaccina è un corso d'acqua lungo circa 18,5 km con un bacino imbrifero di circa 4,0 km² che ha origine dai monti Sabatini, presso il Lago di Bracciano. Lungo il tracciato del torrente sono presenti alcune cascate a valle delle quali si sono formati piccoli laghetti. Il corso d'acqua è interessato da piene improvvise e rilevanti (valutate pari a circa 500 m³/s per tempo di ritorno duecentennale), che spesso hanno dato luogo ad esondazioni. Il trasporto solido non è peraltro rilevante, data la relativa saldezza dei terreni attraversati.

Il Comune di Ladispoli ha pensato da tempo alla realizzazione di un porto turistico, come peraltro è riportato nell'aggiornamento del Piano di Coordinamento dei Porti del 1999. Allo stato attuale un porto, da destinare prevalentemente alla nautica minore, potrebbe svolgere il duplice scopo di assorbire la richiesta di posti barca locale e di "rompere" il lungo percorso tra S. Marinella e Fiumicino. Il Comune ha abbandonato l'ipotesi di realizzare un porto in prossimità di Torre Flavia a causa dei vincoli archeologici e ambientali presenti.

Recentemente il Comune ha riproposto alla Regione Lazio la realizzazione di un porticciolo detto “Porto Pidocchio” in corrispondenza dello sbocco a mare del fosso Vaccina, dove sono presenti alcune opere di difesa della spiaggia che vengono attualmente utilizzate per proteggere un porto a secco. In questa zona le barche vengono alate e varate con attrezzature precarie esposte all’azione del moto ondoso a causa dell’insufficienza per questo scopo delle opere di difesa distaccate parallele alla costa.

Secondo il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R., D.L. 42/’04), l’area individuata rientra per la Legge Bosetti:

- nelle “*Aree di notevole interesse pubblico*”, individuata come località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche, dall’art. 136;
- nel “Sistema del Paesaggio Naturale”, previsto con l’art. 135, indicato come “fascia di rispetto delle coste marine, lacuali e dei corsi d’acqua”

Per quanto concerne il Piano per l’Assetto Idrogeologico (P.A.I., D.C.R n.17 del 2012), la zona proposta rientra nelle Aree sottoposte a tutela per pericolo di inondazione, nella categoria B2, caratterizzata da zone costiere pianeggianti con bassi livelli idrici (con una frequenza media tra trentennale e duecentennale), e C, caratterizzata da una bassa probabilità di inondazione (con una frequenza media tra duecentennale e cinquecentennale).

Nel Livello di rischio in funzione della pericolosità e del valore esposto, l’area rientra nella tipologia R3, in cui il rischio idrogeologico risulta essere elevato. Sicuramente un intervento in questa zona potrebbe risolvere le problematiche sopra esposte e, come evidenziato anche dal Comune, potrebbe essere usato per riqualificare anche dal punto di vista morfologico e ambientale una zona altamente degradata.

L’intervento proposto deve essere oggetto di analisi rivolte alla valutazione dell’impatto sulla dinamica costiera, ai fenomeni di deposizione dell’imboccatura portuale, all’operatività dell’imboccatura, alla penetrazione del moto ondoso e al comportamento idraulico del Torrente Vaccina e alla sua influenza sulle opere proposte.

Accessibilità

Il sistema dei trasporti e della mobilità nell’area interessata (Figura 4-9) è caratterizzato da tre direttrici principali: l’autostrada A12 Roma – Civitavecchia, la SS 1 Aurelia e la SP 14 b. È presente il collegamento con il TPL dal centro di Ladispoli all’area; è presente un’area di sosta a pagamento dietro al nuovo porto. Il collegamento ferroviario è garantito dalla linea FL5 Civitavecchia-Roma con fermata alla stazione di Ladispoli-Cerveteri, con una frequenza di circa 1 treno ogni 60 minuti e percorrenze da Roma di circa un’ora.

Il collegamento pedonale è garantito dalla vicinanza (circa 1 km) alla stazione ferroviaria, posta al centro della città. Al momento non è presente alcuna pista ciclabile di collegamento con il centro storico o con la stazione ferroviaria.

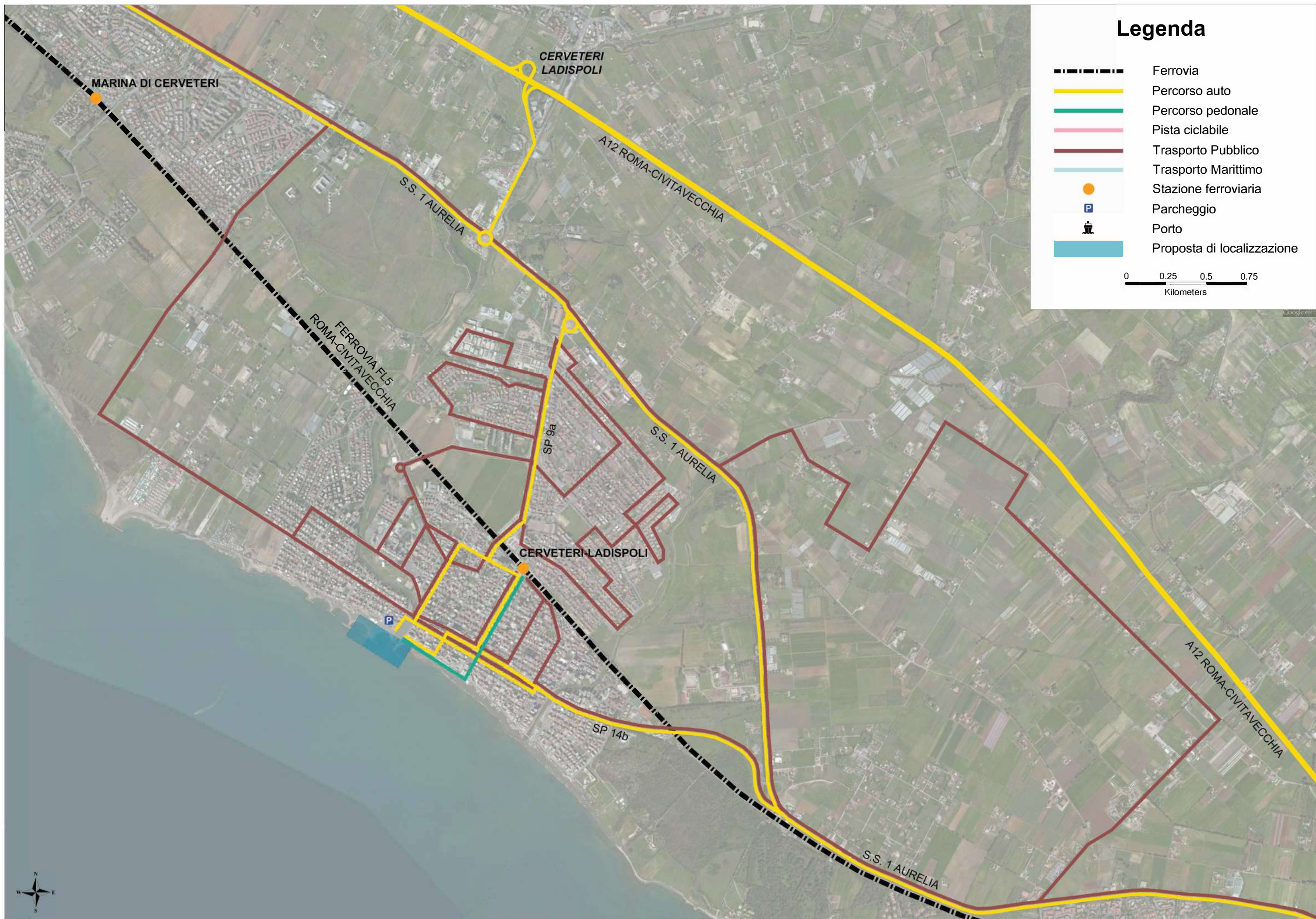


Figura 4.9 - Accessibilità all'area proposta nel Comune di Ladispoli

4.5. Comuni di Latina e Sabaudia



Figura 4-10 Porto Canale di Rio Martino - Stralcio di mappa con la localizzazione dell'area dell'intervento di riqualificazione proposto

Nell'ambito della provincia di Latina, lungo la linea di confine tra i comuni di Sabaudia e Latina, ricade la foce armata di Rio Martino, alla cui banchina lunga all'incirca 150 m si ormeggiano le imbarcazioni per la pesca e con un fondale al piede dell'ordine di 1,50 m.

Per mettere ordine a una situazione di diffuso abusivismo e di pericolo per la navigazione – anche su sollecitazione della Prefettura - i legittimi proprietari, cioè i due Comuni confinanti di Latina e Sabaudia, hanno concordemente demandato alla Provincia di Latina la progettazione delle necessarie opere di adeguamento del porto-canale, realizzate in gran parte negli anni fra il 2012 e il 2014 (modifica dell'imboccatura portuale in avamporto di forma circolare; sistemazione della rimanente parete del canale fino all'ormeggio delle imbarcazioni con soglia munita di paratoie); la Provincia ha anche proposto di realizzare una darsena interna, prossima a Borgo Grappa, per rendere navigabile il porto canale per tutta la sua lunghezza, e attraccabile lato Latina anche per le imbarcazioni da diporto. L'intervento proposto non prevede dunque nuove opere a mare ma unicamente la riqualificazione delle infrastrutture esistenti e la dotazione di servizi, e si configura come pienamente sostenibile rispetto alla precedente (e ben più invasiva) proposta di quattro bacini portuali presso Foce Verde.

L'area è dotata di due parcheggi lungo le sponde, sulla Via del Mare e nell'area servizi del porto canale, e una pista ciclabile lungo la SP 39 fino alla diga di Borgo Piave (circa 2 km). È accessibile dalla SP39 (Via del Mare), dalla Via Migliara 45 e dalla Via Litoranea, con presenza di una linea TPL. Le stazioni ferroviarie più vicine sono a Sezze, a circa 20 km, e Latina a 21,1 km.



Figura 4.11 Accessibilità all'area proposta nei comuni di Latina e Sabaudia

4.6. Comune di Terracina



Figura 4-12 Stralcio di mappa con la localizzazione dell'area del nuovo porto proposto

Il Comune di Terracina ha proposto alla Regione Lazio nell'ambito del presente Piano un modesto intervento in prossimità dello sbocco a mare del canale di bonifica che attraversa la città. L'intervento proposto è localizzato in sinistra fluviale e occupa una zona attualmente destinata a parcheggio. Si tratta di una piccola darsena con ricettività molto limitata posta di fronte alla darsena esistente localizzata in destra idraulica.

Secondo il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R., D.L. 42/'04), l'area individuata rientra per la Legge Bosetti:

- nelle “*Aree di notevole interesse pubblico*”, individuata come località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche, dall'art. 136;
- nel “Sistema del Paesaggio Naturale”, previsto con l'art. 135, indicato come “fascia di rispetto delle coste marine, lacuali e dei corsi d'acqua”
- nelle “Aree Tutate per Legge”, con l'art. 134 costa del mare.

Per quanto concerne il Piano per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I., D.C.R n.17 del 2012), la zona proposta rientra nelle Aree sottoposte a tutela per pericolo di inondazione, nella categoria A1, caratterizzata da un'alta frequenza di alluvioni (con una media trentennale). Nel Livello di rischio in funzione della pericolosità e del valore esposto, l'area rientra nella tipologia R4, in cui il rischio idrogeologico risulta essere molto elevato.

Accessibilità

Il sistema dei trasporti e della mobilità nell'area interessata (Figura 4-13) e sulla quale già insiste una infrastruttura portuale, è caratterizzato dalla presenza della SS 7 Appia, SR 213 Flacca e la SS 148 Pontina.

Allo stato attuale i collegamenti dell'area in esame non sono interessati da infrastrutture stradali a carattere autostradale, mentre è presente il collegamento con il TPL dal centro di Terracina. In particolare, alcune fermate delle linee del TPL sono in prossimità dell'area in esame. Sono presenti due piccole aree di parcheggio in prossimità del porto esistente.

Il collegamento ferroviario è garantito dalla ferrovia Roma-Terracina Via Priverno con fermata alla stazione di Terracina, che attualmente è sospeso e dovrà essere ripristinato.

Il collegamento pedonale è garantito dalla vicinanza (2,0 km) alla stazione ferroviaria (circa 30 minuti a piedi). Al momento non è presente alcuna pista ciclabile di collegamento con il centro storico o con la stazione ferroviaria.

Sicuramente occorre verificare con attenzione le problematiche indotte dalla eliminazione dei parcheggi in un contesto in cui viene incrementata la ricettività nautica.

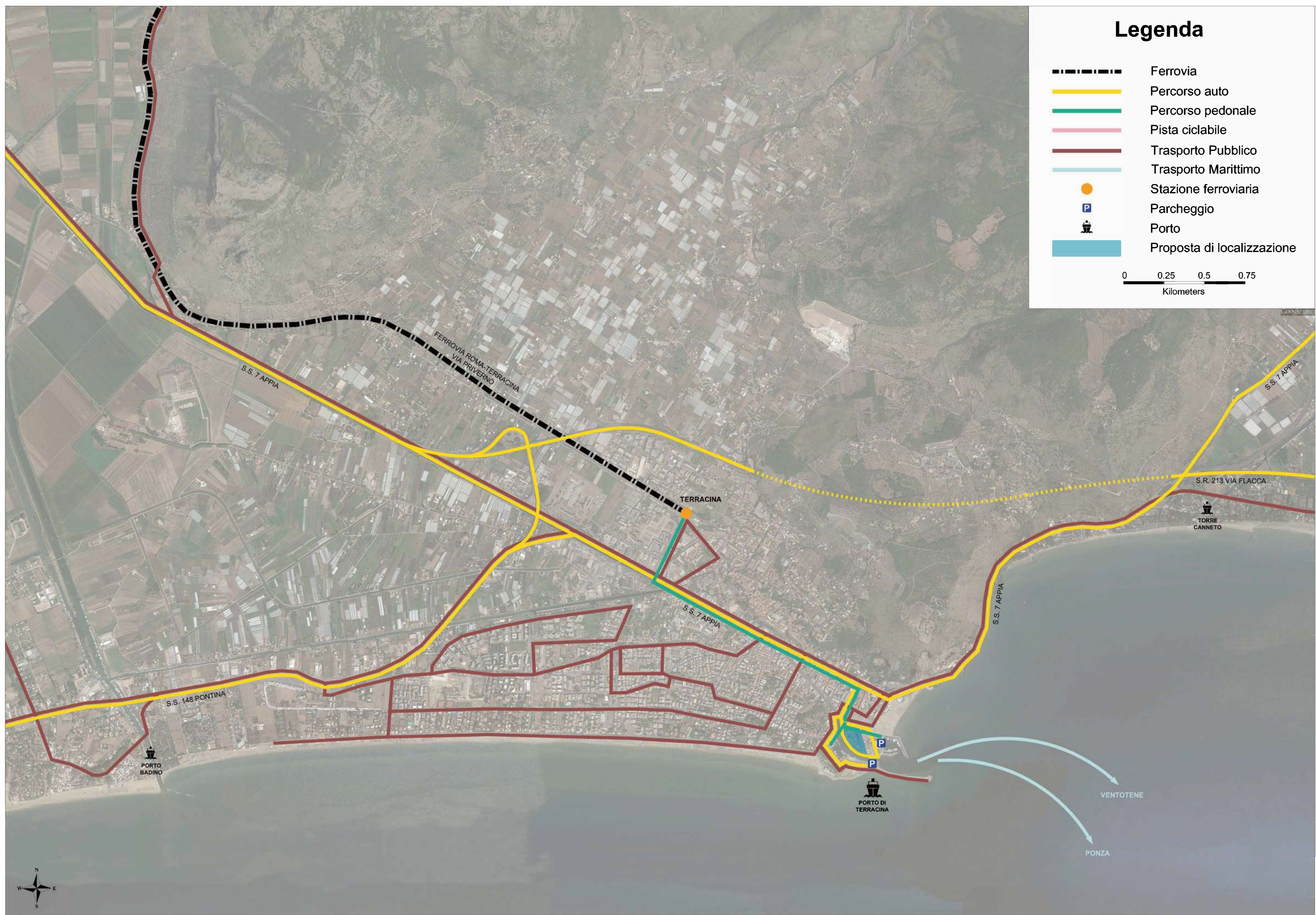


Figura 4.13 - Accessibilità all'area proposta nel Comune di Terracina

4.7. Comune di Formia



Figura 4-14 Stralcio di mappa con la localizzazione dell'area del nuovo porto proposto

Il Porto di Formia dal punto di vista marittimo giova in parte del riparo naturale offerto dal Golfo di Gaeta ed è dotato di un ottimo collegamento con la rete ferroviaria. Negli ultimi anni il Comune ha favorito l'ampliamento del porto esistente e attualmente, dopo aver valutato una serie di soluzioni alternative, sembra aver dato il suo favore a quella che prevede l'allargamento del porto verso sud. 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. Il nuovo porto, dotato di una imboccatura separata rispetto a quella attuale, utilizza anche il grande terrapieno esistente posto ad ovest del bacino ed è dotato di alti fondali che rendono il porto stesso idoneo all'ormeggio anche di grandi imbarcazioni da turismo (superyachts).

L'area proposta per la localizzazione del nuovo porto di Formia è situata in prossimità di Molo Caboto, a nord delle antiche mura, dove attualmente, insiste un parcheggio (vedi Figura 4-15).

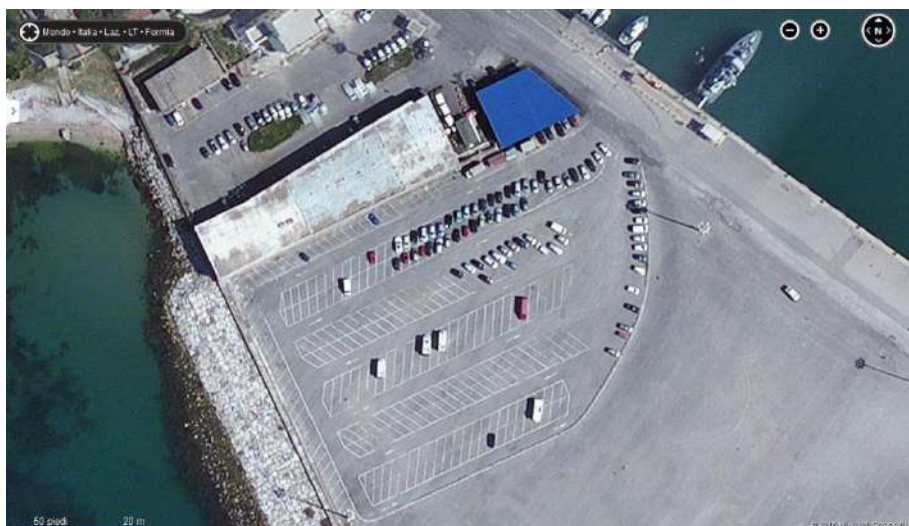


Figura 4-15 Parcheggio in prossimità di Molo Caboto

Secondo il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R., D.L. 42/'04), l'area individuata rientra per la Legge Bosetti:

- nelle “Aree di notevole interesse pubblico”, individuata come località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche, dall'art. 136;
- nelle “Aree Tutelate per Legge”, con l'art. 134 costa del mare;
- negli “Ambiti di recupero e valorizzazione paesistica”;
- nelle “Aree o punti di visuale”.

Da un punto di vista marittimo e trasportistico non si ravvisano problematiche particolari alla realizzazione del nuovo porto turistico.

Accessibilità

L'attuale porto di Formia, in prossimità dell'area soggetta a valutazione, risulta collegato alla linea ferroviaria Roma-Formia-Napoli; la stazione ferroviaria è ad una distanza di circa 800 m. Tale distanza richiede un percorso a piedi di circa 10 minuti. Non ci sono piste ciclabili di collegamento tra porto e stazione.

Il porto è servito da un servizio di trasporto pubblico su gomma di collegamento con la stazione ferroviaria e con il restante territorio comunale ed anche con i comuni limitrofi.

Il porto è accessibile con il mezzo di trasporto privato attraverso la S.S. 7 Appia sia per i traffici provenienti da sud che per quelli da nord. Si collega al porto di Gaeta attraverso la SR 213 Flacca. Il porto, e quindi la zona soggetta a valutazione, risulta dotato di due aree di parcheggio una esterna ed una interna.



Figura 4.16 - Accessibilità all'area proposta nel Comune di Formia

4.8. Cala dell'Acqua – Comune di Ponza

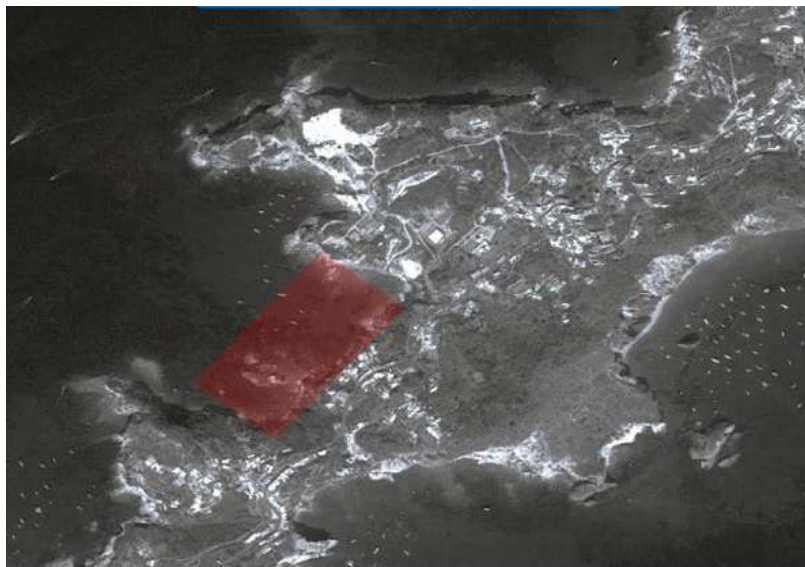


Figura 4-17 Stralcio di mappa con la localizzazione dell'area del nuovo porto proposto

L'area proposta per la localizzazione del nuovo porto di Ponza ricade all'interno della Zona a Protezione Speciale "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano", e del Sito d'Interesse Comunitario "Fondali circostanti l'Isola di Ponza".

Secondo il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R., D.L. 42/'04), l'area individuata rientra per la Legge Bosetti:

- nelle "Aree di notevole interesse pubblico", individuata come località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche, dall'art. 136;
- nel "Sistema del Paesaggio Naturale", previsto con l'art. 135, indicato come "fascia di rispetto delle coste marine, lacuali e dei corsi d'acqua"
- nelle "Aree Tutelate per Legge", con l'art. 134 costa del mare;
- nelle "Proposte comunali di modifica dei P.T.P. vigenti".

Per quanto concerne il Piano per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I., D.C.R. n.17 del 2012), la zona proposta rientra nelle Aree sottoposte a tutela per pericolo di inondazione, nella categoria A1, caratterizzata da un'alta frequenza di alluvioni (con una media trentennale).

Rispetto a tale iniziativa non si può che ribadire che i fondali limitati e la presenza di una zona da riqualificare dal punto di vista ambientale, rendono auspicabile un intervento nella zona. Si coglie l'occasione per ricordare che Cala dell'Acqua è sede di una antica cava di bentonite che venne abbandonata senza aver realizzato alcun intervento di recupero ambientale della zona. Sarà quindi importante in fase di presentazione dei progetti porre particolare attenzione al recupero ambientale di tale zona. È comunque importante evidenziare che Cala dell'Acqua, a causa della sua esposizione geografica, è soggetta a mareggiate più rilevanti rispetto a quelle che pervengono alla rada di Ponza.

Risulta ovviamente importante che gli interventi proposti siano poco invasivi e rispettino il più possibile la morfologia attuale e quanto indicato nel paragrafo 3.1 e 3.2 per le isole.

Accessibilità

L'accessibilità, in generale, all'isola di Ponza è garantita attraverso dei traghetti che partono dai porti di Terracina e Formia, mentre dal porto di Anzio partono gli aliscafi. All'interno dell'isola è presente un sistema di TPL, tuttavia non risultano accessibili le informazioni circa i percorsi dei bus. Per questo motivo non è possibile al momento fare una valutazione di accessibilità mediante il TPL se non suggerendo che l'area in esame venga servita dal sistema di trasporto pubblico locale. All'interno dell'isola sono presenti diverse ZTL che limitano i turisti a circolare con le proprie autovetture.

Sono state inoltre limitate le possibilità ai turisti di arrivare sull'isola con la propria autovettura eliminando le partenze dei traghetti dal porto di Anzio (porto più vicino in termini di miglia marine, 1,5 ore di navigazione, e quindi più appetibile dai turisti) e lasciando i traghetti solo sui porti di Formia e Terracina (porti più lontani, circa 2,5 ore di navigazione). Per questo motivo si suggerisce, soprattutto nei mesi estivi un incremento delle corse dei bus dal porto principale verso le principali mete turistiche dell'isola, compresa Cala dell'Acqua.



Figura 4.18 - Accessibilità all'area proposta nel Comune di Ponza

5. Definizione dell'iter procedurale per la progettazione di strutture dedicate alla nautica da diporto

5.1. Procedimento di concessione per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto

Come già anticipato nella Fase I del presente rapporto, il procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, fra le quali i porti turistici, gli approdi turistici e i punti di ormeggio, è regolato dal D.P.R. n. 509/1997 (c.d. Decreto Burlando). Lo stesso D.P.R. specifica che, per quanto riguarda i punti di ormeggio, *“la concessione è rilasciata conducendo secondo principi di celerità e snellezza le procedure già operanti per le strutture di interesse turistico-ricreativo”*.

Per i porti e gli approdi turistici la concessione è rilasciata, qualora la concessione ricada all'interno di un'Autorità Portuale, dal suo Presidente.

Negli altri casi la concessione è attualmente rilasciata dalla Regione Lazio, dopo un complesso procedimento amministrativo (art. 129 LR 14/99), nell'ambito del quale deve essere indetta una Conferenza dei Servizi, cui devono partecipare gli esponenti di tutti gli enti e le associazioni interessate.

In particolare, il procedimento per la realizzazione di un porto turistico prevede una serie di passaggi di seguito sinteticamente riportati:

- Il privato interessato presenta, in congruità al presente Piano Porti, domanda di rilascio della concessione (con progetto preliminare) al capo di compartimento marittimo per territorio (oggi individuato nel Sindaco);
- Il Sindaco, rilevata l'effettiva congruità con gli strumenti pianificatori regionali vigenti, dà evidenza della domanda di rilascio della concessione entro 20 giorni dalla ricezione. In questo periodo di evidenza (90 giorni) la domanda verrà pubblicata nei modi di legge e sul portale del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL) e chiunque potrà presentare osservazioni e nuovi progetti;
- Passato il periodo di evidenza si dà inizio alla fase istruttoria consistente nell'esame preliminare dei progetti da parte di una Conferenza dei Servizi (Comune, Regione, Soprintendenza, Agenzia del Demanio, Autorità marittima, ecc.) convocata dal Sindaco;
- La Conferenza dei Servizi, nell'esaminare i progetti preliminari, può ammettere o rigettare le domande alla fase successiva. Può anche invitare i partecipanti ad adeguare, per una sola volta, il progetto preliminare;
- La Conferenza dei Servizi sceglie la proposta migliore e entro 15 giorni dalla valutazione di ammissibilità del progetto preliminare, il Sindaco invita alla presentazione del progetto definitivo;
- La Conferenza dei Servizi approva infine il progetto definitivo qualora ci sia conformità del progetto con gli strumenti di pianificazione urbanistici e ambientali vigenti e viene trasferito alle autorità competenti per il rilascio della concessione.

L'innovazione che si è voluta introdurre all'interno della procedura riguarda il processo di crowdsourcing presente nella fase iniziale di evidenza della domanda di concessione.

La procedura prevede che il Sindaco invii al portale regionale del PRMTL la domanda di concessione, a questo punto qualunque cittadino, o ente potrà commentare, sul portale, la richiesta di concessione e/o presentarne altre.

Per crowdsourcing si intende un modello nel quale un'azienda o un'istituzione richiede ad un gruppo di persone, cittadini o stakeholders, di collaborare alla realizzazione di un progetto.

Il crowdsourcing è stato già applicato con successo al PRMTL. Per mezzo del sito internet www.pianomobilita lazio.it i cittadini e gli stakeholders hanno potuto collaborare al fianco della Pubblica Amministrazione nella realizzazione di un Piano su misura rispetto alle loro esigenze, segnalando le problematiche e proponendo idee e migliorie.

Nello specifico gli strumenti utilizzati per favorire la partecipazione e la diffusione del Piano sono stati: mappe multimediali, aree di commento e l'utilizzo dei social network.

Le mappe multimediali

Il principale strumento di partecipazione per il PRMTL sono state le mappe multimediali interattive. Attraverso un cursore ogni cittadino o stakeholders ha potuto proporre idee indicando geo-localizzando esattamente il luogo d'interesse su mappa e completando la proposta con un commento o approfondimento, avendo inoltre la possibilità di allegare una foto o una immagine (Figura 5-1).

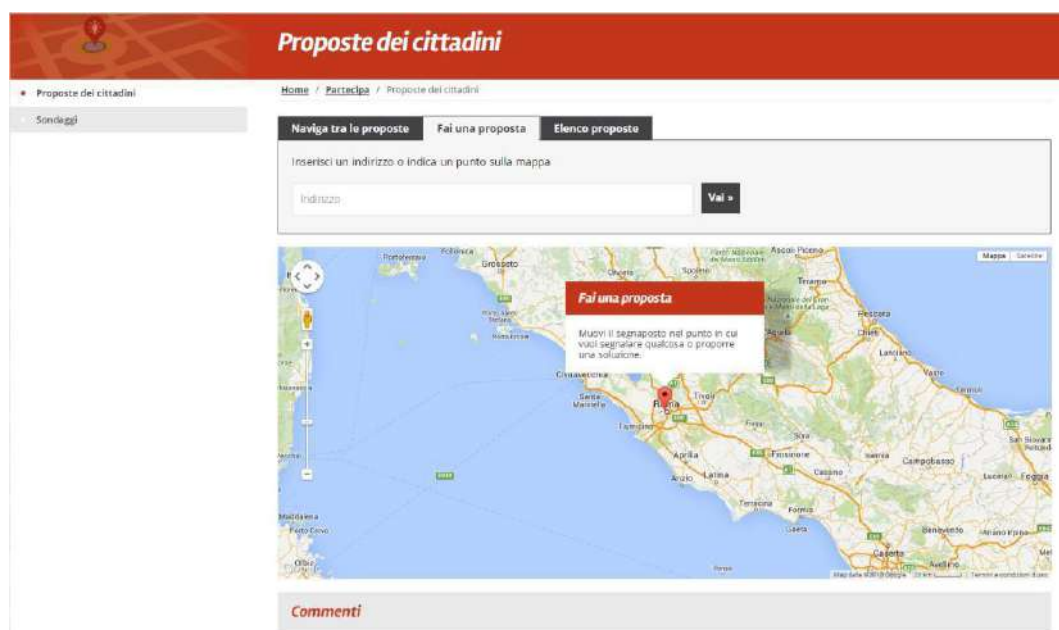


Figura 5-1 Portale PRMTL – Proposte dei cittadini

È stata poi predisposta una seconda mappa riassuntiva per visionare le singole proposte ricevute che ha permesso di completare il processo di partecipazione

offrendo la possibilità di indagare e commentare alle proposte altrui, generando così il corretto confronto nella realizzazione di una visione condivisa (Figura 5-2).

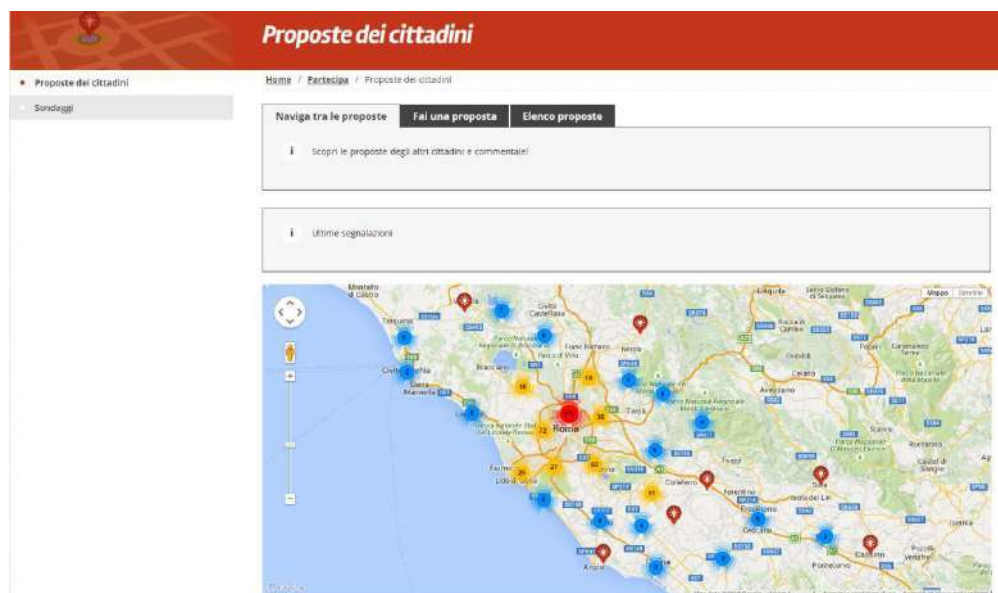


Figura 5-2 Portale PRMTL – Naviga fra le proposte

I social network

Altro punto di forza del sito internet del PRMTL è stato l'utilizzo dei social network Facebook, Twitter e Google+ (Figura 5-3; Figura 5-4). I social network si sono rivelati uno strumento importante per arrivare al numero maggiore di cittadini e stakeholders, mantenendo di concerto l'attenzione sugli sviluppi del progetto attraverso aggiornamenti quotidiani.

Per confermare l'identità visiva del progetto le homepage dei social network sono state configurate facendo riferimento ai colori e alla grafica del sito internet del PRMTL.



Figura 5-3 Homepage Facebook

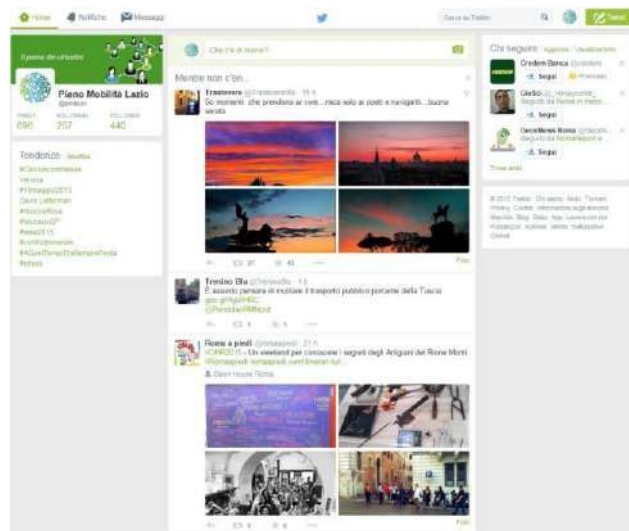


Figura 5-4 Homepage Twitter

5.2. Requisiti minimi per la redazione dei progetti rivolti alla realizzazione di nuove strutture per la nautica da diporto

I requisiti minimi per la redazione del progetto preliminare e del progetto definitivo per la realizzazione di nuove strutture della nautica da diporto vengono dettagliatamente illustrati nel DM 14 Aprile 1998, GU 29 Aprile 1998/98 a cui si rimanda per completezza. In questa sezione viene proposta una breve sintesi volta a fornire una panoramica di tali requisiti.

Il progetto preliminare stabilisce i profili e le caratteristiche più significative degli elaborati dei successivi livelli di progettazione, in funzione delle dimensioni economiche e della tipologia delle opere. Per la redazione del progetto preliminare è necessario produrre i seguenti elaborati:

- relazione generale;
- relazione tecnica;
- studio di inserimento ambientale e paesaggistico;
- planimetria generale e schemi grafici, anche con riferimento ad elementi di pianificazione (eventuali piani paesaggistici, territoriali ed ambientali sia a carattere generale che settoriale);
- calcolo sommario della spesa;
- piano economico-finanziario preliminare debitamente avallato da due istituti di credito.

Il contenuto della relazione generale può variare a seconda del tipo di intervento, tuttavia generalmente dovrebbe descrivere i lavori da realizzare, illustrare le ragioni della soluzione prescelta anche con riferimento ad altre possibili soluzioni, esporre la fattibilità dell'intervento (a mezzo dello studio di inserimento ambientale e paesaggistico e degli studi specialistici preliminari), formulare gli indirizzi per la redazione del progetto definitivo ed esecutivo (tenendo conto delle esigenze di gestione e manutenzione), stabilire il cronoprogramma delle fasi attuative, fornire le informazioni necessarie per l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere ed esplicitare i parametri-indice necessari ad una prima e sintetica caratterizzazione dell'intervento.

La relazione tecnica deve invece contenere lo sviluppo degli studi specialistici di prima approssimazione i cui risultati vengono descritti nella relazione generale. Tra gli studi specialistici assume ovviamente un rilievo primario lo studio idraulico-marittimo che dovrà riguardare l'inquadramento geografico del paraggio, l'individuazione dei settori di traversia e dei fetches (geografici ed efficaci), l'analisi delle fonti di dati meteomarini disponibili, le analisi climatica ed estemale del moto ondosso a largo e gli studi di propagazione largo-riva (utilizzando l'apposita modellistica numerica), il dimensionamento di massima delle opere foranee, lo studio dell'agitazione interna, della qualità dell'acqua all'interno del porto, dell'agibilità dell'imboccatura portuale e le considerazioni circa il regime della dinamica litoranea locale in assenza e in presenza delle nuove opere (anche tale fase è necessario

l'ausilio della modellistica numerica). Inoltre, a seguito dello studio della dinamica litoranea è necessario effettuare le opportune considerazioni circa i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale individuando inoltre gli interventi di mitigazione.

Lo studio di inserimento ambientale e paesaggistico comprende di norma la verifica di compatibilità con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale, uno studio sui prevedibili effetti della realizzazione della nuova opera, una relazione esplicativa della scelta del sito prescelto e delle possibili alternative. Lo studio di inserimento ambientale e paesaggistico deve inoltre tener conto del processo di ottimizzazione progettuale considerando alcuni fattori di interesse: l'impatto visivo, l'interferenza con i litorali sabbiosi con i fiumi (ove presenti), la circolazione e la qualità dell'acqua, ecc. Lo studio di inserimento ambientale deve inoltre tenere in considerazione le misure di compensazione ambientale e illustrare le norme di tutela dell'ambiente che si applicano all'intervento nonché i criteri tecnici da adottare per assicurarne il rispetto.

Gli schemi grafici comprendono generalmente uno stralcio dello strumento di pianificazione paesistico territoriale e del piano urbanistico generale o attuativo in scala non inferiore a 1:10.000 sul quale sono indicate le opere da realizzare, uno stralcio di altri eventuali piani territoriali, le planimetrie con le indicazioni delle curve di livello (isoipse e isobate in scala non inferiore a 1:2.000), e gli schemi grafici e le sezioni schematiche necessarie a permettere l'individuazione di massima di tutte le caratteristiche delle opere da realizzare.

È necessario fornire il calcolo sommario della spesa per i lavori applicando i costi del prezziario Regionale attualmente vigente, al fine di evidenziare la congruenza tra i preventivati costi da sostenere (inclusivi degli oneri per il monitoraggio e la manutenzione) e il richiesto periodo temporale di concessione per l'ammortamento economico degli stessi.

Il piano economico-finanziario preliminare ha lo scopo di evidenziare il programma di finanziamento, costruzione e gestione della infrastruttura portuale.

Il progetto definitivo, redatto sulla base delle indicazioni del progetto preliminare approvato e di quanto eventualmente prescritto in sede di conferenza di servizi, contiene tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio della concessione demaniale marittima. Per la redazione del progetto definitivo è necessario produrre i seguenti elaborati:

- relazione generale;
- relazione geologica, geotecnica, sedimentologica, idrologica, idraulica, sismica;
- relazione idraulico-marittima e studi su modello;
- elaborati grafici;
- studio di impatto ambientale (ove previsto dalle vigenti norme) ovvero studio di inserimento ambientale e paesaggistico;

- calcoli delle strutture e degli impianti;
- disciplinare descrittivo degli elementi prestazionali, tecnici ed economici;
- stima dei lavori;
- quadro economico;
- piano economico finanziario definitivo;
- piano economico-finanziario preliminare debitamente avallato da due istituti di credito.

Il contenuto della relazione generale mira a fornire i chiarimenti necessari a dimostrare la rispondenza del progetto alle finalità dell'intervento, il rispetto del prescritto livello qualitativo, dei conseguenti costi e dei benefici attesi. In generale deve delineare la descrizione dei criteri utilizzati per le scelte progettuali, la tipologia delle opere, l'inserimento delle opere sul territorio, la destinazione del materiale dragato, le caratteristiche prestazionali e descrittive dei materiali prescelti nonché i criteri di progettazione delle strutture e degli impianti, in particolare per quanto riguarda la sicurezza, la funzionalità e l'economia di gestione, deve inoltre contenere indicazioni di tutti gli aspetti che riguardano la topografia, la geologia, l'idrologia, gli immobili di interesse storico/artistico, deve indicare le soluzioni adottate per il superamento delle barriere architettoniche, contiene informazioni circa l'idoneità delle reti esterne (energia elettrica, acqua potabile, antincendio, ecc.), deve contenere le motivazioni che hanno indotto il progettista ad apportare variazioni rispetto al progetto preliminare, deve contenere l'aggiornamento dei tempi e degli adempimenti indicati nel cronogramma del progetto preliminare ed infine deve illustrare il piano economico e finanziario definitivo.

Le relazioni geologica, geotecnica, sedimentologica, idrologica, idraulica, sismica comprendono rispettivamente l'inquadramento geologico dei luoghi e l'inquadramento delle formazioni geologiche presenti, il comportamento meccanico dei suoli interessati e i calcoli geotecnici necessari, le caratteristiche granulometriche del materiale che compone il tratto di costa su cui sono inserite le opere, lo studio delle acque superficiali e sotterranee, la classificazione sismica del sito in oggetto.

La relazione idraulico-marittima è il risultato di un opportuno approfondimento degli aspetti e delle problematiche tecniche già affrontate in sede di progettazione preliminare, giustificando l'utilizzo di una aggiornata modellistica (matematica e/o fisica) del settore. Tale relazione viene generalmente strutturata in maniera analoga a quanto riportato per la relazione tecnica redatta in sede di progetto preliminare. Tuttavia, in sede di progetto definitivo il livello di dettaglio degli studi specialistici, così come il livello di complessità degli studi stessi mediante l'applicazione di modelli fisici e matematici, aumenta considerevolmente.

Lo studio di impatto ambientale, ove previsto, viene redatto secondo le norme tecniche che disciplinano la materia. Lo studio è articolato secondo quanto prescritto dall'ex allegato C del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, e si compone della descrizione del progetto, dell'illustrazione delle principali soluzioni alternative, dell'analisi della qualità ambientale con riferimento alle componenti

dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante del progetto proposto, della descrizione dei probabili effetti rilevanti sia positivi che negativi apportati dalle nuove opere, della descrizione delle misure di mitigazione e compensazione ambientale; è inoltre importante che vi sia in uno studio di impatto ambientale un riassunto non tecnico delle informazioni trasmesse sulla base dei punti precedenti e un sommario delle eventuali difficoltà (lacune tecniche o mancanza di conoscenze) incontrate nella raccolta dei dati richiesti. Lo studio di inserimento ambientale e paesaggistico è redatto con la caratterizzazione ed il dettaglio adeguati all'importanza e allo sviluppo del progetto definitivo a maggiore definizione di quello redatto in sede di progetto preliminare.

Gli elaborati grafici descrivono le principali caratteristiche delle opere, le superfici e i volumi da realizzare. Essi individuano il tipo di fondazione delle opere e sono redatti nelle opportune scale in relazione al tipo di opera. Per le opere marittime interne ed esterne occorre redigere nelle opportune scale gli elaborati grafici necessari a integrare/sostituire quelli già presentati in sede di progetto preliminare. Inoltre, è necessario redigere gli opportuni elaborati grafici, nelle opportune scale di rappresentazione, per i principali edifici e per gli impianti tecnologici.

I calcoli delle strutture devono consentirne il dimensionamento ad un livello di definizione tale che nella successiva progettazione esecutiva non si abbiano apprezzabili differenze sia dal punto di vista tecnico che economico. Mentre i calcoli degli impianti devono consentire il dimensionamento e l'individuazione delle caratteristiche delle reti e delle apparecchiature principali, nonché la definizione degli eventuali volumi tecnici necessari.

Il disciplinare descrittivo degli elementi prestazionali, tecnici ed economici deve precisare tutti i contenuti prestazionali che l'opera deve garantire. Per la redazione si raccomanda di riferirsi per quanto possibile al Capitolato speciale tipo per opere marittime in uso presso il Ministero dei lavori pubblici.

La stima dei lavori consiste nel computo metrico estimativo, avente l'opportuna definizione, applicando alle quantità delle voci delle varie categorie di lavoro i prezzi unitari dedotti da prezziari dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche in vigore nella zona in cui i lavori sono localizzati. Si noti inoltre che il computo metrico estimativo costituisce un elemento di verifica nello sviluppo della progettazione in quanto verifica la rispondenza degli elementi grafici alle varie categorie di lavoro, il rispetto dei parametri dimensionali definiti in sede di progetto preliminare, la rispondenza dei requisiti dei materiali e dei livelli economici prestabiliti.

Il piano economico-finanziario definitivo esplicita puntualmente i contenuti già sommariamente esposti in sede di progettazione preliminare; tale piano è inoltre propedeutico alla successiva determinazione della durata della concessione pluriennale.

Il piano di monitoraggio e manutenzione risulta essere parte integrante del progetto definitivo; è inoltre uno strumento coordinato con lo studio di impatto ambientale. Ha per oggetto la definizione delle modalità operative e dei tempi per l'effettuazione del monitoraggio e della manutenzione programmata delle opere civili e degli

impianti tecnologici realizzati durante il richiesto periodo di concessione. Tale piano si pone come fine ultimo di garantire nel tempo la funzionalità dell'opera e la sicurezza dell'infrastruttura nel pieno rispetto delle norme ambientali. Per quanto concerne il monitoraggio si richiama l'attenzione su alcuni degli aspetti oggetto di monitoraggio stesso: qualità dell'acqua e dell'aria, evoluzione morfodinamica della costa e dei fondali antistanti l'imboccatura portuale, ecc.

5.3. Procedura per la progettazione di strutture dedicate alla nautica da diporto in aree soggette a tutela

Quasi la totalità del litorale laziale è caratterizzata dalla presenza di diversi vincoli paesaggistici ed aree tutelate.

Tali vincoli sono definiti da strumenti pianificatori come:

- a) il Piano Territoriale Paesaggistico (P.T.P.R.), con il D. L. n°42 del 2004;
- b) il Piano d'Assetto Idrogeologico (P.A.I), con D.C.R. n°17 del 2012;
- c) la Rete Natura 2000, in cui vengono indicate le Zone a Protezione Speciale (Z.P.S.), ed i Siti d'Importanza Comunitaria (S.I.C.);
- d) le Aree Protette, con L.R. n°29 del 1997 "Norme in materia di aree naturali protette regionali".

La realizzazione di qualsiasi opera, in una delle aree vincolate dagli strumenti regolatori appena descritti, deve essere accompagnata da relazioni che ne descrivano l'impatto che ne determina sull'ambiente.

L'approvazione di tali richieste, e la rimozione di un vincolo, sono di competenza ministeriale e non comunale, (C.S. n. 3409 del 2003), anche nel caso in cui il Comune si sia reso conto della inesistenza, o incertezza dell'estensione del vincolo in questione.

In generale, per la realizzazione un intervento edilizio in area sottoposta a vincolo paesaggistico-ambientale, è obbligatorio presentare l'autorizzazione paesaggistica.

Il proprietario dell'area interessata da eventuali opere dovrà presentare una domanda all'autorità preposta alla gestione del vincolo, per l'accertamento della compatibilità paesaggistica degli interventi medesimi.

L'autorità competente si pronuncia sulla domanda entro il termine perentorio di centottanta giorni, previo parere vincolante della Soprintendenza da rendersi entro il termine perentorio di novanta giorni (Fonte Soprintendenza dei Beni Culturali).

Tale procedura da presentare, deve essere corredata da diversi elaborati tra cui:

- a) la relazione paesaggistica;
- b) la descrizione dello stato di fatto, con l'inquadramento territoriale, ed il rilievo tecnico-fotografico;
- c) il progetto effettivo, con tutti gli elaborati grafici specifici;
- d) l'inserimento paesaggistico, con simulazioni fotorealistiche;
- e) la modulistica fornita dall'Amministrazione Comunale.

Nello specifico, i progetti inerenti alla realizzazione dei porti turistici ed approdi di media e grande dimensione anche nei canali navigabili, nelle zone interessate dai beni paesaggistici definiti nell'art.134 del D. L. n°42 del 2004, devono essere accompagnati dallo Studio di Inserimento Paesistico (S.I.P.).

Il S.I.P. costituisce documentazione essenziale alla valutazione di compatibilità paesistica per il rilascio delle autorizzazioni ai sensi dell'artt. 146 e 159 del codice ed integra la relazione paesaggistica di cui all'art. 146 del d. lg. n. 42/2004.

Lo Studio deve essere redatto in conformità all'art. 54 del P.T.P.R., che ne individua i seguenti contenuti:

- a) la descrizione della morfologia dei luoghi ove è prevista la realizzazione dell'intervento o dell'attività;
- b) la descrizione, relativa sia all'ambito oggetto dell'intervento o dell'attività sia ai luoghi circostanti, dello stato iniziale dell'ambiente e delle specifiche componenti paesistiche da tutelare, con riguardo alla specificità del bene sottoposto a tutela e con particolare riferimento ai valori dell'ambiente naturale, dei beni storici e culturali, degli aspetti percettivi e semiologici, della pedologia dei suoli e delle potenzialità agricole, del rischio geologico;
- c) caratteristiche del progetto e indicazione delle motivazioni che hanno portato alla scelta del luogo per l'intervento in oggetto rispetto alle possibili alternative di localizzazione;
- d) misure proposte per l'attenuazione e la compensazione degli effetti ineliminabili.

Anche per i progetti che possono avere un qualsiasi tipo di impatto su un sito, o proposto sito della Rete Natura 2000, la procedura necessaria è la relazione paesaggistica.

A sua volta, l'Ente che ha definito l'area o il vincolo, dovrà condurre la Valutazione d'Incidenza.

Lo strumento è di carattere preventivo, ed è stato introdotto dall'art. 6, della D.C. 92/43/CEE "Habitat".

Il procedimento ha lo scopo di garantire, sia a livello procedurale, che sostanziale, il raggiungimento di un sistema equilibrato tra la conservazione dell'habitat e delle specie, e l'uso del suolo.

6. VAS per le tre macroaree

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo di valutazione preventiva e sistematica degli effetti sull'ambiente che possono derivare da attività di trasformazione del territorio previsti dalla pianificazione.

Introdotta dalla Direttiva Europea 2001/42/CE, è stata recepita dal D.Lgs. n. 152 del 3/4/2006, "Norme in materia ambientale", modificato dal D.Lgs. 4/2008 e dal D.Lgs. 128/2010.

Il processo di VAS è avviato contestualmente al processo di formazione del piano ed effettuato durante la fase preparatoria del piano, prima della sua approvazione.

La VAS non esprime una valutazione sui contenuti dei piani/programmi ma ha la finalità di contribuire "all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di piani e programmi" nel rispetto del principio generale di uno sviluppo sostenibile.

"La valutazione [...] ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica".

(art. 4 D.Lgs. 152/2006)

Considera con rigore gli effetti cumulativi, sinergici e indiretti sul piano ambientale derivanti dall'implementazione dei Piani, assumendone gli orizzonti temporali di lungo termine e gli effetti spaziali in cui si collocano le scelte progettuali.

Per la Direzione Generale per l'Energia ed i Trasporti della Commissione Europea la finalità della VAS "non è scegliere la migliore alternativa, ma informare sulla scelta" (The SEA Manual)

Il processo metodologico di VAS, così come definito dalla normativa, si articola nelle seguenti fasi principali:

- fase preliminare: redazione del **rapporto preliminare** per la definizione dei contenuti del rapporto ambientale e prime consultazioni con le autorità competenti in materia ambientale (SCA);
- redazione del rapporto ambientale 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 presso gli uffici e sito web;
- **svolgimento delle consultazioni** sul materiale relativo al Piano e degli indicatori prescelti volte a realizzare un processo di valutazione della sostenibilità ambientale del piano o programma condiviso con il pubblico e con i soggetti esperti in materia ambientale – formulazione osservazioni;
- 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 nel Bollettino Ufficiale della Regione;
- il **monitoraggio**: che assicura il controllo sugli effetti significativi sull'ambiente durante la fase di attuazione del Piano (periodicamente - almeno annuale).

6.1. Connessione tra Piano e VAS

La tabella seguente descrive l'integrazione temporale e procedurale dei processi di elaborazione del Piano. La prima colonna descrive le attività del processo di elaborazione del Piano; la seconda si riferisce al processo di attuazione della VAS; la terza indica il documento che rappresenta il prodotto finale della singola fase.

PROCESSO DI PIANO	PROCESSO DI VAS	Documento finale
FASE I – AVVIO DELLA PROCEDURA		
Definizione della bozza di Piano - Presentazione all' Autorità Procedente dello stato di avanzamento dei lavori	Analisi degli strumenti di pianificazione esistenti. Bozza di analisi di coerenza interna/esterna. Definizione delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale e dei soggetti da coinvolgere	Rapporto Preliminare
Consultazioni preliminari		
Avvio del confronto esterno sulla base del Rapporto preliminare con l'AP, l'AC e i soggetti competenti in materia ambientale SCA		Redazione verbale di consultazione
FASE II - REDAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE		
Determinazione obiettivi generali Costruzione scenario di riferimento Definizione obiettivi specifici		Proposta di Piano
	Definizione dell'ambito di influenza; analisi di coerenza esterna e interna; sistema di monitoraggio	Proposta di R. Ambientale Piano di monitoraggio Sintesi non tecnica
FASE III - PUBBLICITÀ E CONSULTAZIONI: valutazione della proposta di Piano e del Rapporto Ambientale		
<i>L'Autorità Procedente trasmette all'AC e ai soggetti competenti in materia ambientale la proposta di Piano, il Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica dello stesso. Deposito e pubblicazione della proposta di Piano e del Rap. A. e sintesi non tecnica</i>		
Sui contenuti della proposta di Piano , della proposta del Rapporto Ambientale, della sintesi non tecnica rivolta ai SCA , agli enti territorialmente competenti , pubblico interessato ed al pubblico		Redazione del verbale di chiusura consultazioni ed avvio fasi di chiusura con A C
FASE IV - VALUTAZIONE DEL RAP. AMBIENTALE ED ESITI DELLE CONSULTAZIONI. PARERE MOTIVATO.		
<i>L'Autorità C in collaborazione con l'Autorità Procedente esprime il PARERE MOTIVATO in seguito all'attività tecnico-istruttoria su tutta la documentazione presentata (proposta di Piano, Rapporto Ambientale, sintesi non tecnica, pareri dei Soggetti competenti in materia ambientale, le osservazioni ed i suggerimenti inoltrati nella fase di consultazione pubblica)</i>		
<i>Eventuale revisione del Piano, alla luce del parere motivato</i>		
FASE V – INFORMAZIONE CIRCA LA DECISIONE		
Pubblicazione: <ul style="list-style-type: none"> • <i>parere motivato;</i> • <i>dichiarazione di sintesi: illustra le modalità con le quali le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano e come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale, dei pareri espressi e dei risultati delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il Piano adottato, anche rispetto alle alternative possibili che erano state individuate. La dichiarazione di sintesi deve essere redatta a cura dell'Autorità Procedente che approva il Piano sulla base dell'esito dell'istruttoria e del parere motivato espresso.</i> • <i>misure adottate in merito al monitoraggio</i> 		
ADOZIONE E APPROVAZIONE		
Deliberazione di approvazione del Piano e VAS		
FASE VI ATTUAZIONE, GESTIONE E MONITORAGGIO		
Monitoraggio indicatori - azioni correttive ed eventuali retroazioni		Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica

6.2. Rapporto Ambientale del Piano dei Porti della Regione Lazio

Il Piano dei Porti della Regione Lazio è ricompreso nel Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica PRMTL.

Il Rapporto Ambientale, documento centrale del processo di VAS, farà parte integrante del Piano dei Porti, congiuntamente al PRMTL, e lo accompagnerà, oltre che in tutto il suo iter approvativo, anche successivamente nella fase di monitoraggio.

6.2.1. Il rapporto ambientale

Secondo le norme il R.A. dovrà individuare, descrivere e valutare gli effetti significativi che l'attuazione del Piano proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che potranno essere adottate in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano.

Definisce inoltre in quale misura il Piano influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente sovra ordinati, in relazione alla sua ubicazione, alla sua natura, alle sue dimensioni, alle condizioni operative e alla ripartizione delle risorse.

Evidenzia la pertinenza del Piano relativamente all'integrazione con le condizioni ambientali dello stato dei luoghi. Nel dettaglio il rapporto ambientale valuta gli aspetti ambientali pertinenti al Piano e mette in evidenza la rilevanza del Piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente, esaminando la coerenza delle disposizioni progettuali con le previsioni di piani e programmi connessi alla difesa delle coste, alla protezione delle acque, alla protezione dell'aria e del territorio in genere.

In sintesi, i contenuti del rapporto comprenderanno la descrizione dello stato attuale dell'ambiente (già in parte anticipati nel Rapporto Preliminare) e della sua evoluzione probabile senza l'attuazione del Piano, l'individuazione dei problemi ambientali pertinenti e l'individuazione degli effetti ambientali potenziali prevedibili a seguito dell'attuazione del piano stesso.

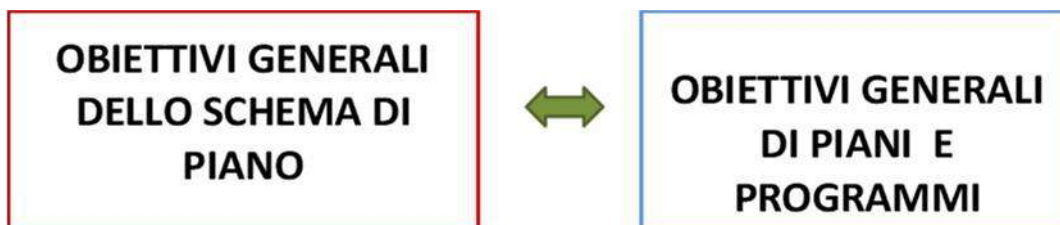
6.2.2. Analisi di coerenza

Lo scopo di questa fase è quello di verificare se esistono delle incoerenze in grado di ostacolare l'elaborazione e successiva attuazione del Piano sottoposto a VAS. In particolare, l'analisi di coerenza si articola in due momenti principali, ognuno dei quali può essere ulteriormente articolato in relazione alle esigenze operative che guidano l'autorità proponente nella elaborazione del piano. I due momenti sono: coerenza esterna e coerenza interna.

Si deve considerare che la pianificazione dei porti non riguarda solo la linea di waterfront, ma coinvolge tutto il contesto urbano in cui esso è inserito, implica un riassetto e un adeguamento del sistema ferroviario e dei collegamenti stradali. Inoltre, il destino di molte aree potrebbe subire grandi variazioni, in riferimento agli obiettivi del Piano, tra i quali l'aumento di traffico più che proporzionale all'incremento delle aree, lo sviluppo nel territorio circostante delle infrastrutture (strade, ferrovie) e gli effetti di natura urbanistica, economica, occupazionale e culturale.

6.2.3. Analisi di coerenza esterna

L'analisi di coerenza esterna verifica la compatibilità degli obiettivi del piano con gli obiettivi/principi di sostenibilità ambientale desunti da piani, programmi gerarchicamente sovraordinati e di ambito territoriale diverso (più vasto a quello del piano in esame) redatti da livelli di governo superiori.



È nel Piano dei Porti, congiuntamente al PRMTL, che si definiscono, in coerenza con gli altri documenti di pianificazione territoriale (Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG), Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), Documenti per il Piano Regionale del Trasporto Merci e della Logistica 2009, Il Piano Regionale dell'Infomobilità, ecc.) le scelte strategiche di sviluppo della portualità e si individuano gli scenari di pianificazione alternativa; ed è a questo livello che si ha una percezione più adeguata dei sistemi e di rischi ambientali.

La coerenza esterna viene affrontata con metodo matriciale mettendo a confronto tra loro gli obiettivi di sostenibilità con le azioni strategiche. Per ciascun confronto a coppie viene quindi indicata:

😊 Coerenza

😐 neutralità

😞 incoerenza

Icone di Chernoff

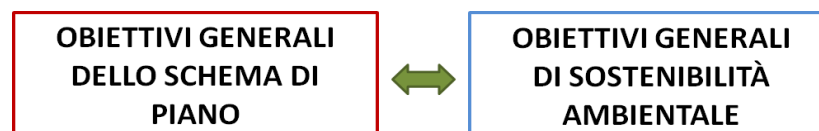
	Piano Territoriale Paesistico (PTP)	Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)	Piano Territoriale Provinciale generale Rm (PTPG)	Piano Territoriale Provinciale generale Vt (PTPG)
Ob 1	😐	😐	😊	😊
Ob 2	😐	😐	😊	😐
Ob 3	😐	😐	😊	😐
Ob 4	😐	😊	😊	😐

Esempio di matrice

6.2.4. Analisi di coerenza interna

La coerenza interna serve a rendere chiaro il legame operativo tra azioni e obiettivi del Piano e, al tempo stesso, a rendere trasparente il processo decisionale che accompagna l'elaborazione del Piano. Essa consente di verificare l'esistenza di contraddizioni all'interno del piano. In particolare, nell'analisi di coerenza occorre verificare:

- la corrispondenza tra le indicazioni emerse dall'analisi di contesto (sintetizzata nella fase di analisi preliminare) e gli obiettivi specifici del piano oggetto di VAS;
- la verifica di eventuali fattori di contrasto tra gli obiettivi specifici del piano e gli strumenti previsti per il raggiungimento dei suddetti obiettivi (azioni, indirizzi/proposte di intervento, vincoli, condizioni).



Metodologia di valutazione

- raccolta dati e documenti dello stato di qualità ambientale delle singole componenti;
- analisi di criticità e di opportunità per supportare la definizione delle strategie del piano;
- carte di pressione e attenzioni ambientali;
- integrazione di temi ambientali;
- indicatori e sistema di monitoraggio del piano.

La verifica di coerenza interna, come quella esterna, viene affrontata con metodo matriciale mettendo a confronto le azioni strategiche all'interno di ogni macroarea con gli obiettivi ambientali.

	Mobilità e trasporti	Aria	Inquinamento acustico	Energia	Acque superficiali e sotterranee	Suolo e sottosuolo	Ecosistemi ed aree naturali	Patrimonio storico paesaggistico
Ob 1	😊	😊	😊	😐	😊	😐	😐	😐
Ob 2	😊	😐	😐	😐	😐	😐	😐	😐
Ob 3	😐	😊	😐	😐	😊	😐	😐	😊
Ob 4	😊	😐	😊	😐	😐	😊	😐	😐

Esempio di matrice

Nello specifico, il R. A. rappresenta una valutazione degli effetti complessivi del Piano per ogni componente (mobilità e trasporti, qualità dell'aria, inquinamento acustico, energia, acque superficiali e sotterranee, suolo e sottosuolo, ecosistemi ed aree naturali, paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico) e dovrà descrivere le principali azioni/interventi che saranno suscettibili di produrre effetti significativi, al fine di individuare tutti i condizionamenti che l'attuazione dell'intervento stesso avrà sull'ambiente e individuare le mitigazioni che potranno prevenire gli eventuali effetti negativi.

6.2.5. Valutazione di sostenibilità del Piano

La valutazione di sostenibilità del Piano è sviluppata sulla base degli esiti della fase di consultazione preliminare ed in particolare a partire dall'analisi di contesto delle componenti ambientali. Tale analisi ha permesso di individuare i principali aspetti di carattere ambientale che caratterizzano le macroaree su cui il Piano interviene con le proprie azioni strategiche, orientandone la trasformazione. La valutazione di sostenibilità si sofferma su questi aspetti analizzando le variazioni che l'attuazione delle azioni strategiche di Piano potenzialmente sono in condizione di determinare sulle diverse macroaree, rispetto allo scenario attuale. A questo scopo saranno redatte delle schede per ogni macroarea, utilizzando opportuni indicatori, in grado di

valutare l'efficacia ambientale delle azioni strategiche di Piano e di misurare nel tempo l'evoluzione complessiva delle condizioni ambientali del territorio, che sono effetto, non solo delle trasformazioni urbanistiche, ma dell'insieme di tutte le attività che si svolgono all'interno nel territorio.

Gli indicatori saranno sostanzialmente di due tipi:

- un set di indicatori, cosiddetti "di Piano", per valutare e monitorare nel tempo gli effetti ambientali indotti nel territorio dalle trasformazioni urbanistiche;
- un set di indicatori "di contesto" utili al monitoraggio nel tempo delle condizioni ambientali generali del contesto territoriale. La tabella seguente illustra il rapporto tra le componenti ambientali, gli obiettivi di sostenibilità ambientale, l'apparato normativo del Piano finalizzato al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità e gli indicatori per la valutazione ed il monitoraggio delle trasformazioni e delle condizioni ambientali.

La valutazione sarà rappresentata da una tabella che illustra il rapporto tra le componenti ambientali, gli obiettivi di sostenibilità ambientale, l'apparato normativo del Piano finalizzato al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità e gli indicatori per la valutazione ed il monitoraggio delle trasformazioni e delle condizioni ambientali.

6.2.6. Monitoraggio

Infine, saranno sviluppate dalle linee guida per le attività di monitoraggio del Piano con la definizione degli indicatori atti alla verifica dello stato di attuazione e degli impatti delle proposte di Piano.

6.3. Riscontro agli esiti del Rapporto Conclusivo VAS

La procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale è stata avviata dall'Autorità Procedente (AP) il 6.11.2019 con la trasmissione del Rapporto Ambientale all'Autorità Competente (AC).

In esito all'attività di consultazione sintetizzata nel Documento di Scoping, i Soggetti Competenti in materia Ambientale hanno trasmesso 16 contributi, istruiti dall'AC e inseriti nel Rapporto Ambientale, nella Sintesi non Tecnica e nel Piano stesso, pubblicati a seguito della trasmissione avvenuta l'11.6.2021; successivamente alla pubblicazione, sono pervenute 7 osservazioni, alcune delle quali riguardavano direttamente i contenuti del Piano.

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;

La presente versione del Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale ha dunque recepito gli esiti del Parere del 04.03.2022 dell'Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica della Regione Lazio e confermati nel Parere Motivato di VAS pubblicato il 13.9.2023, inserendo nel presente Rapporto di III Fase 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). Tutte le future proposte progettuali dovranno tenere conto delle osservazioni e / o prescrizioni emesse dalle autorità competenti (es. VAS, Vinca, ecc.).

7. L'Osservatorio Porti Lazio

Nello svolgimento dell'attività di creazione dell'Osservatorio dei Porti del Lazio è stato messo a punto un sistema informativo in grado di raccogliere, elaborare, gestire e mettere a disposizione dei responsabili della Regione i dati e le informazioni relative all'attività di monitoraggio descritta.

In Figura 7-1 e in Figura 7-2 si riportano due rappresentazioni dell'architettura del sistema informativo WebGIS. Viene messo in evidenza il motore WebGis OpenLayers che viene utilizzato nel sistema informativo, insieme ad alcune API (Application Programming Interface) di Google Maps.

I dati che vengono mandati al motore WebGIS sono memorizzati in un database locale fornito di un motore GEO-Spaziale. I dati geografici e le informazioni socioeconomiche vengono estratte dal database, predisposte in un opportuno formato GeoJson o KML ed inviate al motore WebGis per la rappresentazione su mappa.

GeoJson è un formato aperto utilizzato per archiviare una collezione di geometrie spaziali i cui attributi sono descritti attraverso JavaScript Object Notation (JSON). Le geometrie possibili sono punti (come, ad esempio, indirizzi o toponimi), linee spezzate (come percorsi, strade e confini), poligoni (paesi, province, laghi), e collezioni multiple di queste tipologie.

KML (Keyhole Markup Language) è un linguaggio basato su XML creato per gestire dati geospaziali in tre dimensioni utilizzato nei programmi Google Earth, Google Maps, EarthBrowser e interpretati anche da OpenLayers.

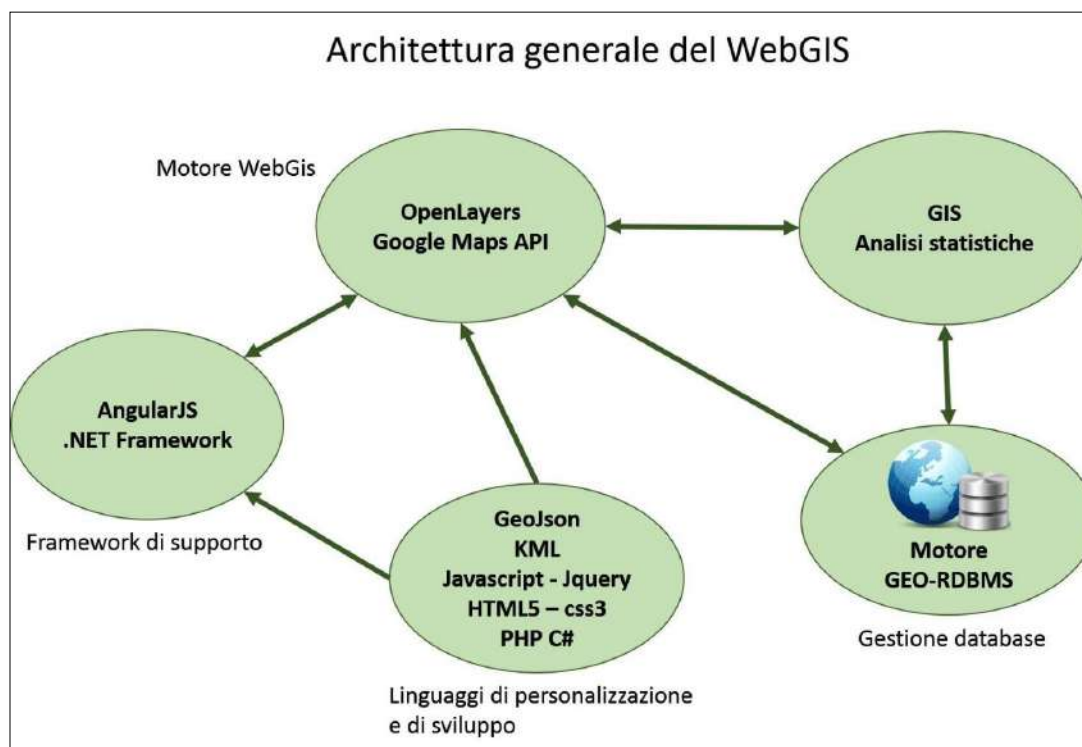


Figura 7-1 Architettura generale del WebGIS

Si mette inoltre in evidenza il fatto che il motore WebGis di OpenLayer per la rappresentazione dei dati su mappa viene invocato direttamente dalla pagina web

visualizzata nel browser Internet del Client (Internet Explorer, Mozilla Firefox, Google Chrome, Opera, Safari, ecc.). Questo aspetto implica che le cartografie di sfondo alle mappe vengono caricate dal browser web connettendo il client direttamente alla cartografia web di Google o di Bing o di OpenStreetMap, senza pesare sul Server del sistema informativo, che invece fornisce unicamente i dati sui porti.

Inoltre, la tecnologia web utilizzata è quella di ultima generazione (HTML5, CSS3, JQuery).

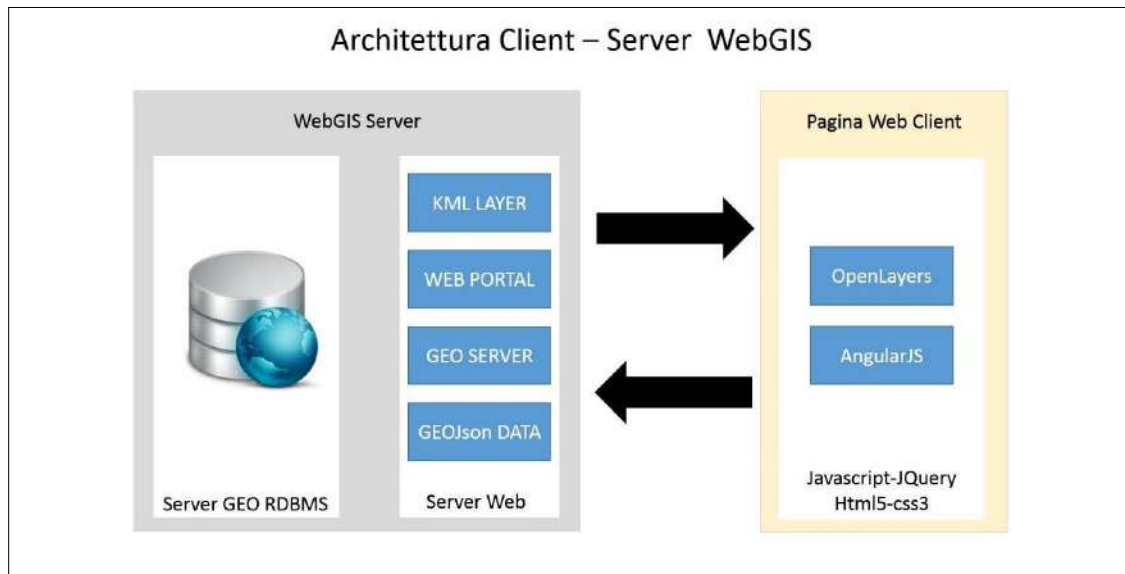


Figura 7-2 Architettura Client-Server WebGIS

Il sistema informativo è stato progettato per operare con dati relativi allo spazio geografico (GIS), provvisto di specifiche funzioni per acquisire, elaborare, gestire e restituire dati geografici. Inoltre, il sistema è implementato come strumento web e quindi costituisce un vero e proprio WebGIS, pubblicato su un web server e consultabile utilizzando un semplice browser web (Internet Explorer, Mozilla Firefox, Google Chrome, Opera, Safari, ecc.), con le finalità specifiche di comunicazione e di condivisione delle informazioni tra diversi utenti.

In Figura 7-3 viene presentata la pagina web interattiva del sistema WebGIS. La finestra principale riporta la mappa con la cartografia di Google Maps caricata di default, che può essere cambiata successivamente e su cui vengono visualizzati i dati di interesse. Il menu dei comandi sul lato sinistro dell'interfaccia presenta due sezioni: "Categorie dei porti" e "Province e comuni del litorale laziale". Agendo sulle caselle di controllo di queste sezioni si caricano le informazioni che immediatamente vengono visualizzate sulla mappa della finestra centrale.

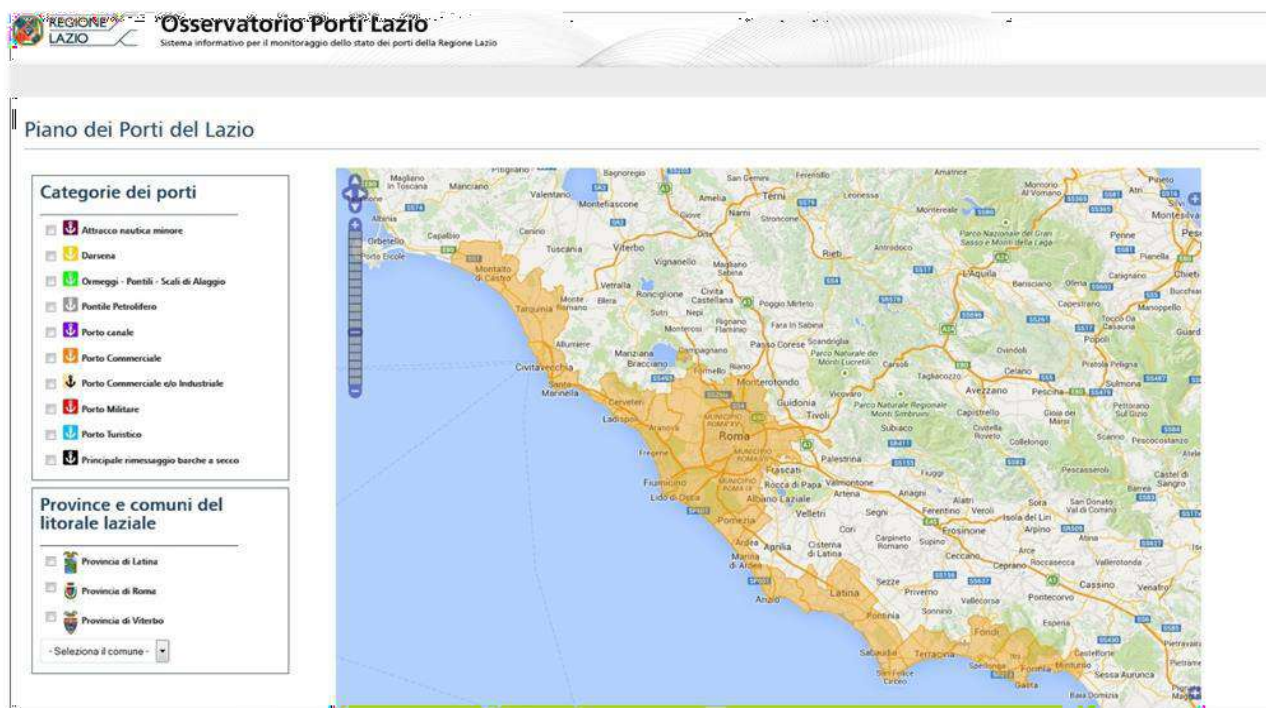


Figura 7-3 Lo strumento WebGIS

È quindi possibile interagire attraverso Internet con la cartografia e con i dati di monitoraggio ad essa associati. È possibile scegliere tra diverse cartografie di sfondo: Google Street Map, Open Street Map, Google Satellite Map, Bing Aerial Map.

Tutte le informazioni rilevate dall'attività di monitoraggio sono raccolte in un database relazionale, provvisto di strumenti geo-spaziali. È possibile interagire attraverso il browser web con il sistema WebGIS per interrogare direttamente sulla cartografia la banca dati sottostante. È possibile interagire con la cartografia per visualizzare informazioni sugli elementi geografici di interesse con un semplice click del mouse direttamente sulla cartografia o sui comandi interattivi posti a fianco della mappa.

Per quanto riguarda i dati dei Comuni che si affacciano sul litorale del Lazio, il set di informazioni monitorate è e sarà visibile sulla mappa come in figura:

Piano dei Porti del Lazio

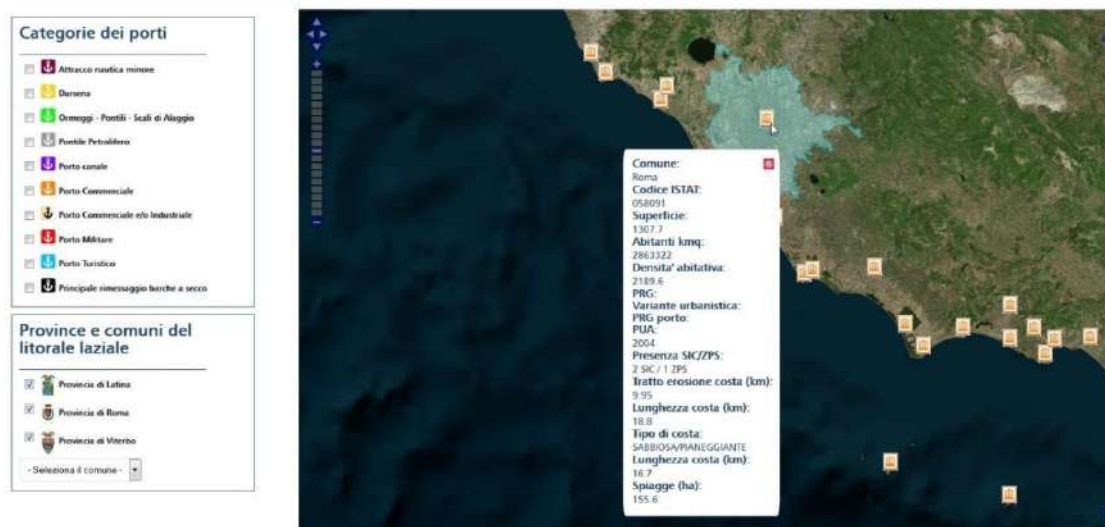


Figura 7-4 Dati socioeconomici di interesse del Comune di ROMA

È possibile consultare i dati per Comune ed eventualmente, per maggiore chiarezza di presentazione, anche per Provincia (vedi Figura 7-5).

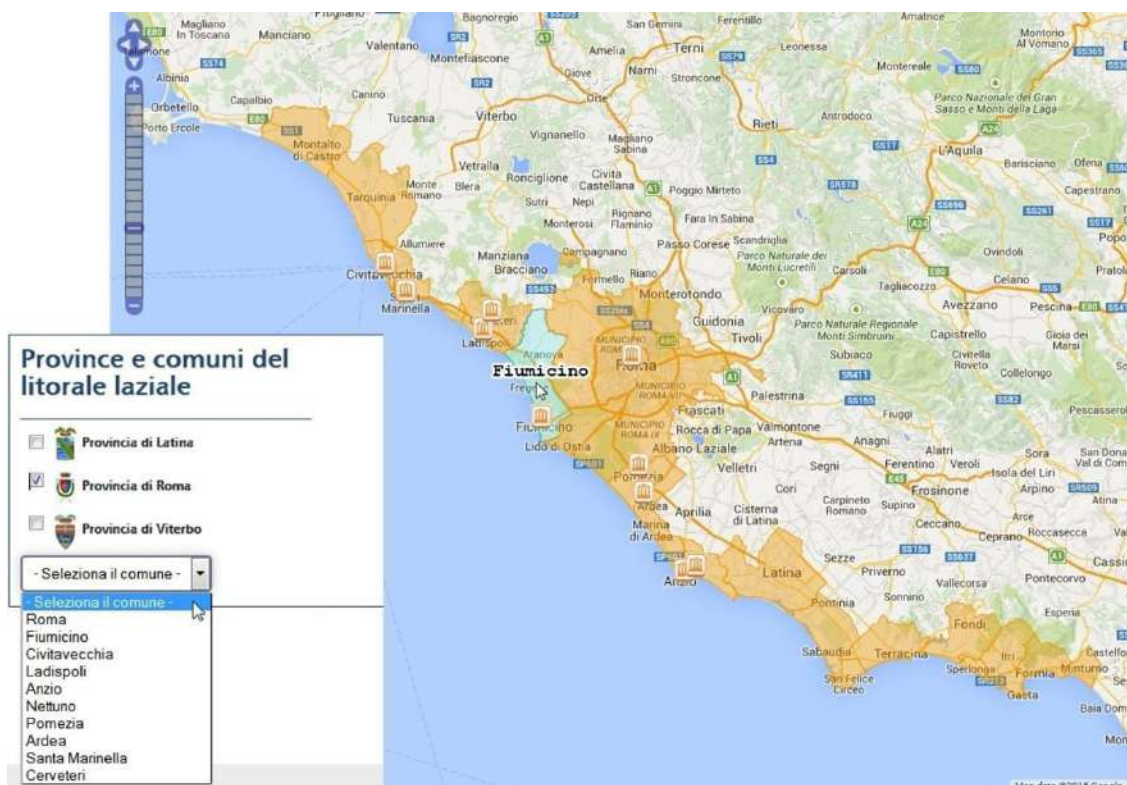


Figura 7-5 Selezione dei comuni per Provincia di appartenenza

Per i dati relativi ai porti che si affacciano sul litorale del Lazio, il set di informazioni di monitoraggio sono visualizzate come in figura sottostante:

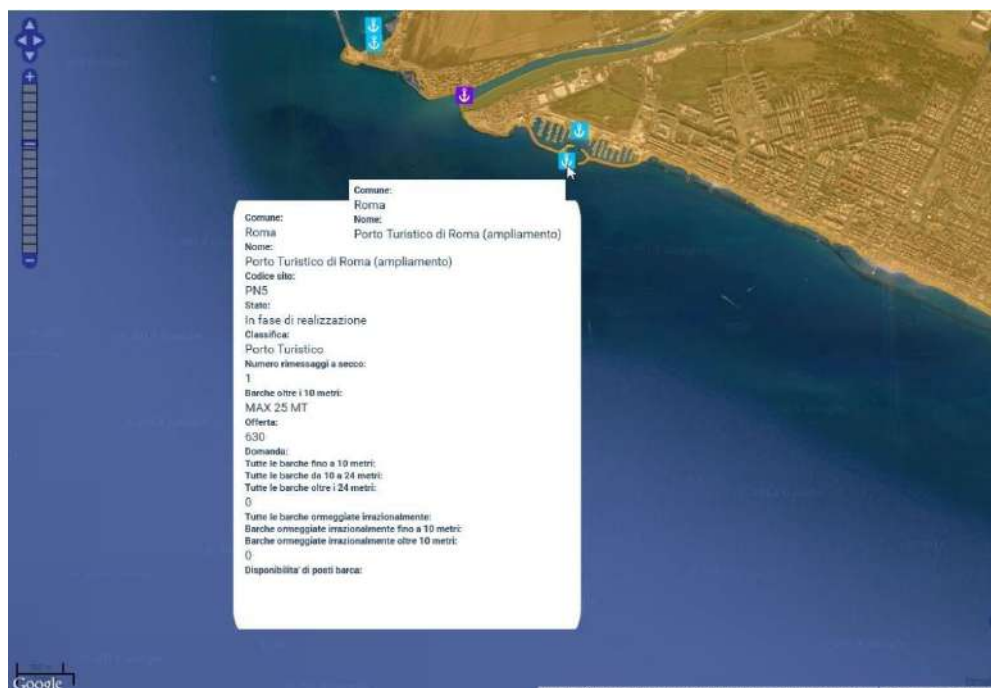


Figura 7-6 Dettaglio informazioni sul porto

È possibile selezionare la tipologia dei porti del litorale laziale da visualizzare su mappa secondo la classificazione degli stessi, così come nelle Figura 7-7 e Figura 7-8.

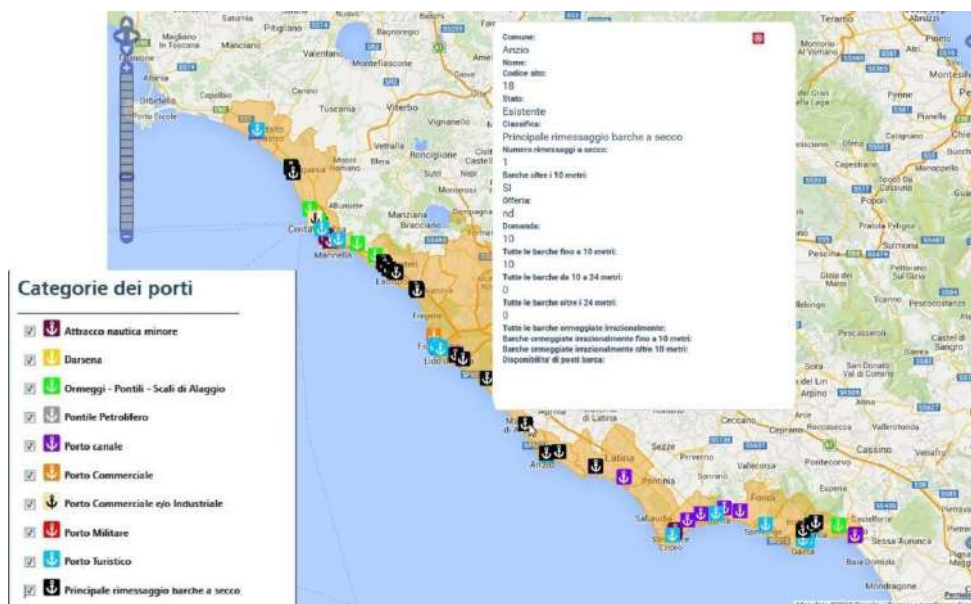


Figura 7-7 Visualizzazione di tutte le categorie di porti del Lazio

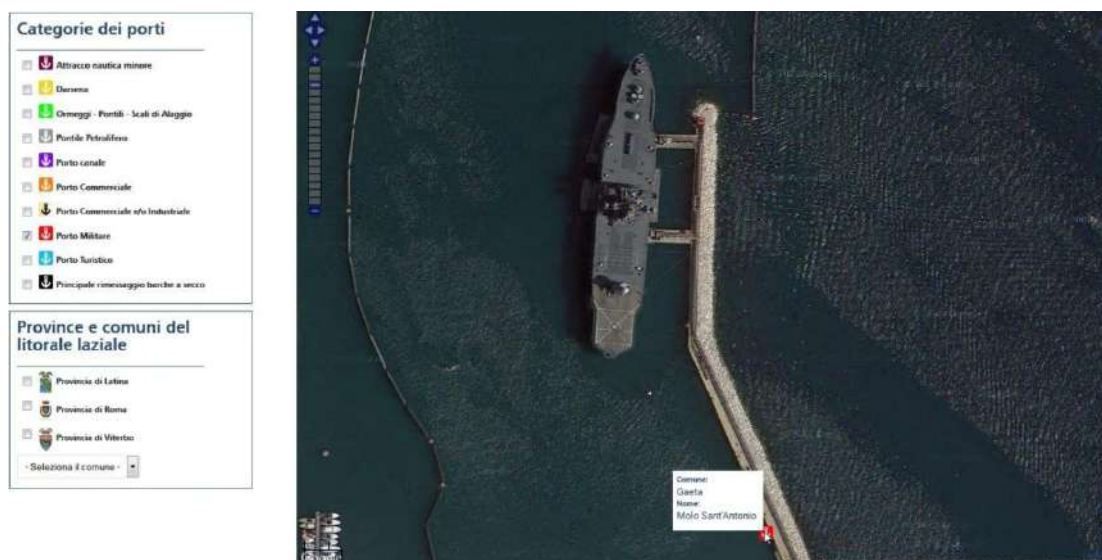


Figura 7-8 Esempio di selezione della sola tipologia porti militari

Per i dati sulle aree SIC o ZPS, una volta selezionato il comune, è possibile interagire sulla cartografia con le aree di interesse, vedi Figura 7-9:

Piano dei Porti del Lazio

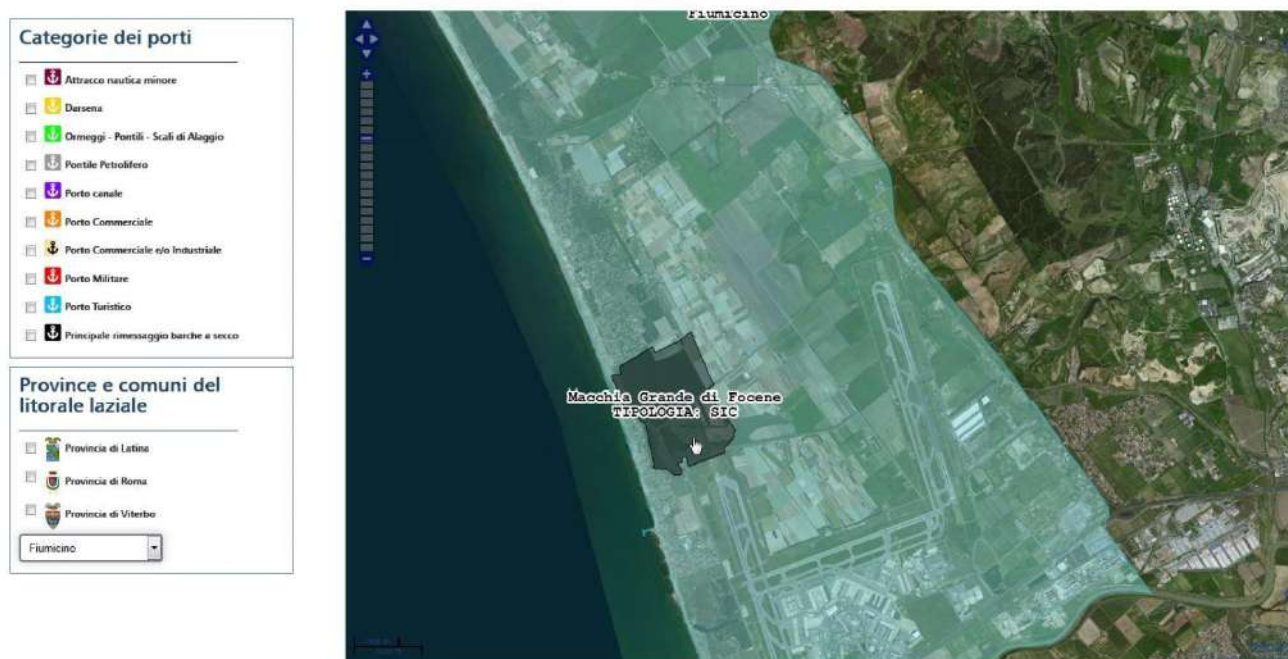


Figura 7-9 Esempio di visualizzazione dell'area SIC della "Macchia Grande di Focene" del Comune di Fiumicino

In Allegato sono riportati i questionari utilizzati nelle indagini.

Dopo aver raccolto i dati dei questionari distribuiti nelle indagini, la banca dati relazionale si è arricchita di 11 nuove tabelle, una per ciascun gruppo di indicatori in cui sono state partizionate le risposte alle domande presenti nei questionari.

Le tabelle aggiunte e i rispettivi indicatori sono:

- Comuni_indicatori_ambientali – Indicatori ambientali
- Comuni_indicatori_economici_dip_naut – Indicatori su attività economiche correlate al diporto nautico
- Comuni_indicatori_forma_urbana – Indicatori della forma urbana (di morfologia)
- Comuni_indicatori_mobilità – Indicatori di mobilità
- Comuni_indicatori_offerta_balneare – Indicatori di offerta balneare
- Comuni_indicatori_offerta_recettiva – Indicatori su offerta recettiva e dimensione dei flussi turistici
- Comuni_indicatori_qualità_acque – Indicatori di qualità delle acque
- Comuni_indicatori_qualità_aria – Indicatori di qualità dell'aria
- Comuni_indicatori_rifiuti – Indicatori dei rifiuti
- Comuni_indicatori_socio_economici – Indicatori socioeconomici
- Comuni_indicatori_urbanistici – Indicatori urbanistici

Nello strumento di visualizzazione della mappa interattiva, nella sezione di sinistra relativa a “Province e comuni del litorale laziale” è stato aggiunto un elenco a discesa contenente tutti i gruppi di indicatori. Da questo elenco si può scegliere il gruppo di indicatori di interesse e cliccando sul comune scelto, saranno visibili i valori che tali indicatori assumono per quel comune, come mostrato in Figura 7-10.

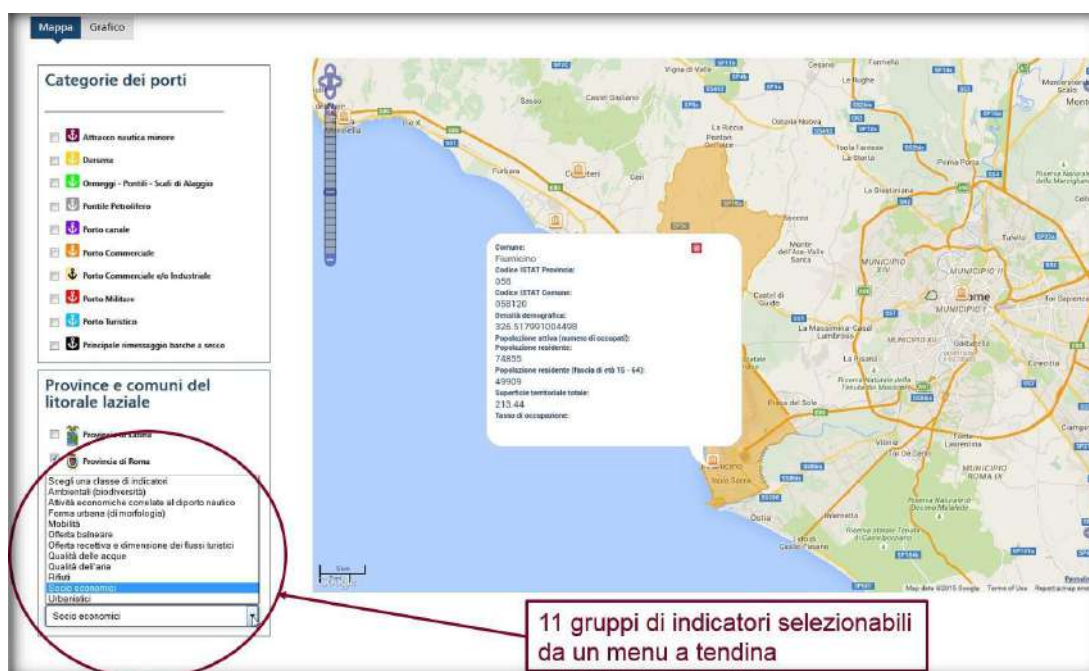


Figura 7-10 Esempio di scelta di un gruppo di indicatori per la visualizzazione di informazioni a livello comunale o provinciale

La selezione può essere fatta su una o più province. Inoltre, in seguito all'aggiunta di molti indicatori di tipo numerico, nell'interfaccia dell'Osservatorio è stata quindi

prevista la possibilità di visualizzare dei grafici interattivi, costruiti sui valori numerici degli indicatori presenti nei gruppi.

Una volta selezionato il gruppo di indicatori, nella sezione in alto a sinistra, è possibile scegliere le grandezze da rappresentare nel grafico a barre verticali, come mostrato nei due esempi riportati in Figura 7-11 e in Figura 7-12.

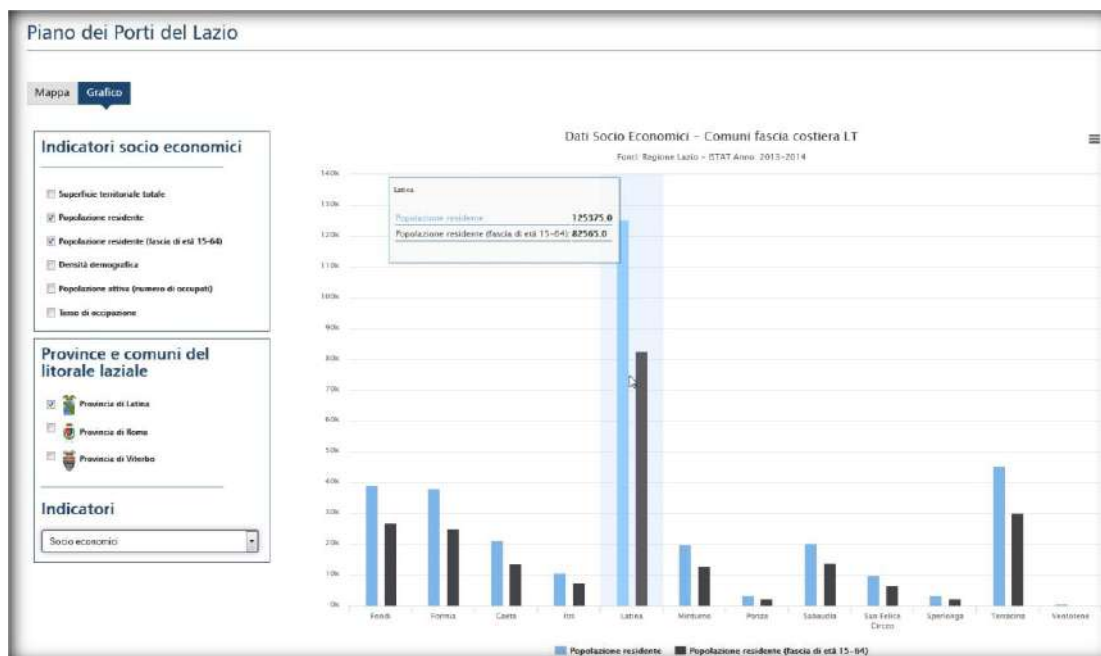


Figura 7-11 Esempio di grafico per i comuni della provincia di Latina su due elementi del gruppo di indicatori socioeconomici

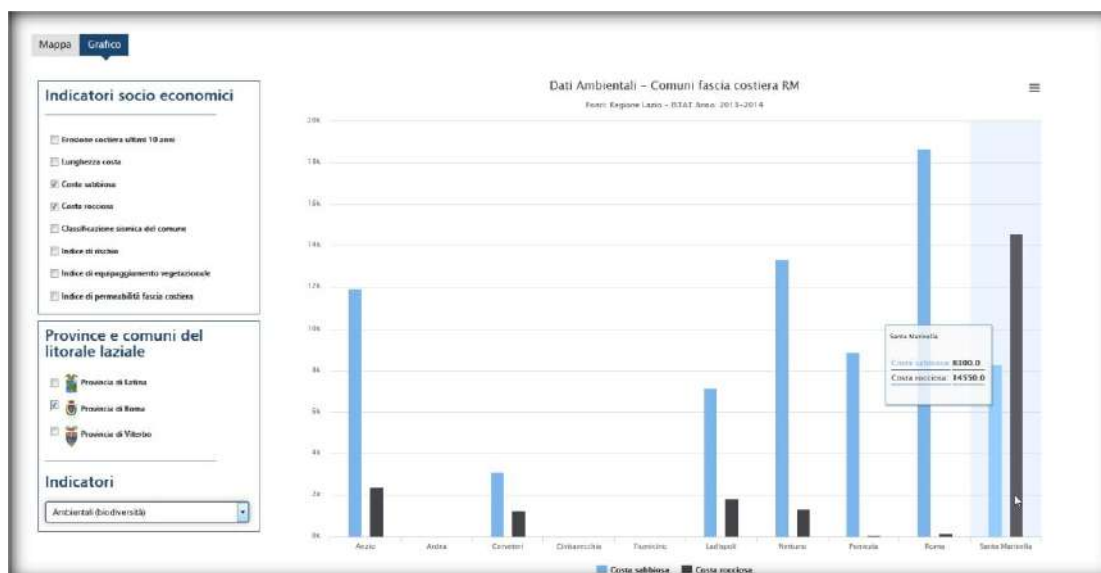


Figura 7-12 Esempio di grafico per i comuni della provincia di Roma su due elementi del gruppo di indicatori ambientali

Bibliografia

- Automobile Club Italiano, “Dotazione di infrastrutture stradali sul territorio italiano”, 2011;
- Autorità di Regolazione dei Trasporti, “Primo Rapporto Annuale al Parlamento”, luglio 2014;
- Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta – Piano Operativo Triennale 2014-2016;
- Braudel F., *Il Mediterraneo-Lo spazio la storia gli uomini le tradizioni*, Tascabili Bompiani, Milano, 2005;
- Camarda G., Enti portuali, demanialità dei porti e sistema portuale, in *Studi mar.*, 1985, 67 ss.;
- Id., Il disegno di legge sui sistemi portuali, in *Porti, mare, terr.*, 1989, 41 ss. e in *Autonomie e dir.*, 1989, 265 ss.;
- Carta M., *Next city: culture city*, Meltemi, Roma, 2004;
- Cassano F., *Il pensiero meridiano*, Laterza, Roma-Bari, 2005;
- Corrado F., *Risorse territoriali nello sviluppo locale*, Alinea Editrice, Firenze, 2005;
- Fonti L., *Porti – città – territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Alinea, Firenze, 2010;
- ICRAM, “Studio per l’impatto ambientale connesso allo sfruttamento di depositi sabbiosi sommersi ai fini di rinascimento lungo la piattaforma continentale laziale”. Regione Lazio, 2002;
- Informest, “I porti marittimi e la logistica in Italia”, MEF 2013;
- Irepa Onlus, *Osservatorio economico sulle strutture produttive della pesca marittima in Italia 2011*, Edizioni Scientifiche Italiane, 2013;
- ISFORT, “10° Rapporto sulla mobilità in Italia”, maggio 2013;
- Ismea, *Check up 2013 – Il settore ittico in Italia*, 2013 ISPRA, “Tutela della connettività ecologica del territorio e infrastrutture lineari”, 2008;
- Krugman P., *Competitiveness: A dangerous obsession*, *Foreign Affairs*; Mar/Apr 1994;
- Legambiente, “Il consumo delle aree costiere italiane. La costa laziale da Minturno a Montalto di Castro: l’aggressione di cemento e i cambiamenti di paesaggio”, Luglio 2013;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, “Il Diporto nautico in Italia”, Anno 2012;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Il diporto nautico in Italia, anni 2005-2013*;
- Pagine Azzurre, *Porti del Lazio in ordine alfabetico*, www.pagineazzurre.com, 2023;

Pellegrino F., L'ambito portuale ed i piani regolatori portuali, Rivista Giuridica, Vol. VI, Palermo, 2008;

Regione Lazio, Assessorato Opere e Reti di Servizi e Mobilità, "Aggiornamento del Piano di Coordinamento dei Porti", 1998 – 1999;

Regione Lazio, Linee guida del Piano regionale della Mobilità, dei trasporti e della Logistica, marzo 2011;

Regione Toscana (Assessorato alle Infrastrutture e ai Trasporti), Master Plan "La Rete dei Porti Toscani";

Soriani, S., (a cura di), Porti, città e sistema costiero, Il Mulino, Bologna, 2002;

Troin J. F., Le metropoli del Mediterraneo-città di frontiera, città cerniera, Jaca Book, Milano, 1997;

Uniontrasporti "1° Rapporto sullo stato delle infrastrutture in Italia: criticità di oggi, priorità di domani", febbraio 2011;

Viola, P., Colombo E., Porti turistici. Approccio multidisciplinare per una strategia progettuale integrata, Dario Flaccovio, Palermo, 2010.



**REGIONE
LAZIO**

**Direzione Regionale, Infrastrutture e
Mobilità'**

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

Collaboratori:
Arch. Francesca Romana Monass

Il progettista:
Dott. Ing. Marco Pittori



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

“chiарisce 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 l) *esplicitare se le proposte di ampliamento o di nuove localizzazioni previste nel Piano esauriscono la domanda di mercato ipotizzata dal Piano, sicché richieste di completamento di interventi avviati e/o interrotti o di ulteriori interventi da parte di altre Amministrazioni comunali configurerebbero:*

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 imprevisti 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 Fase II, 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.

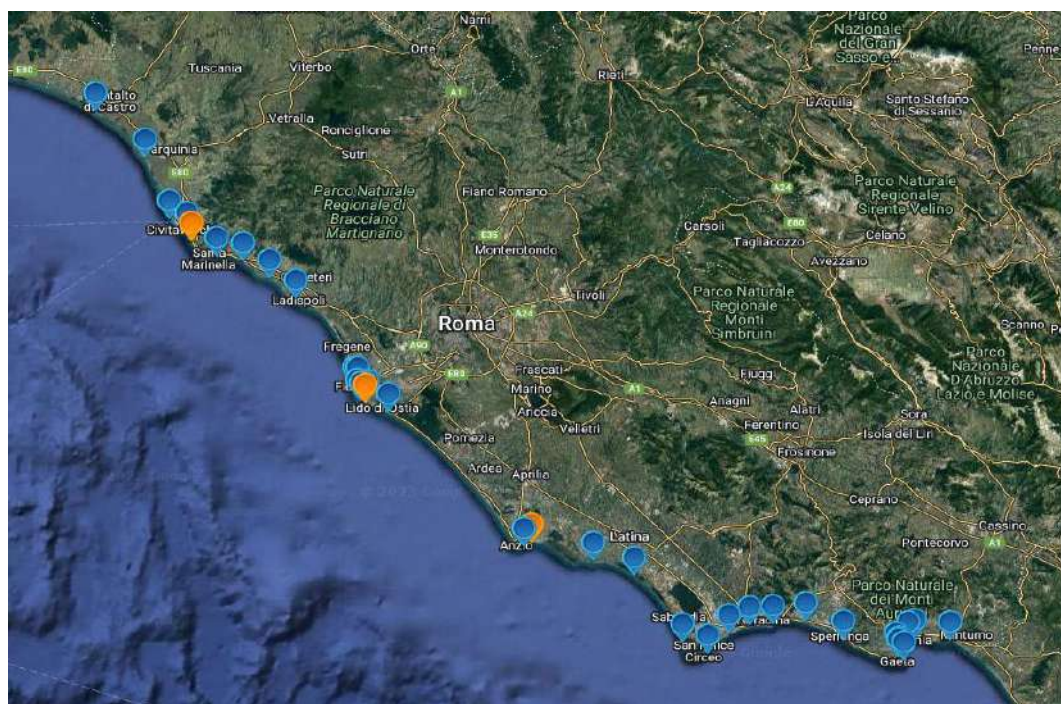


Figure 1 Localizzazione dei porti per nautica da diporto nel Lazio Fonte: Pagine Azzurre

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.

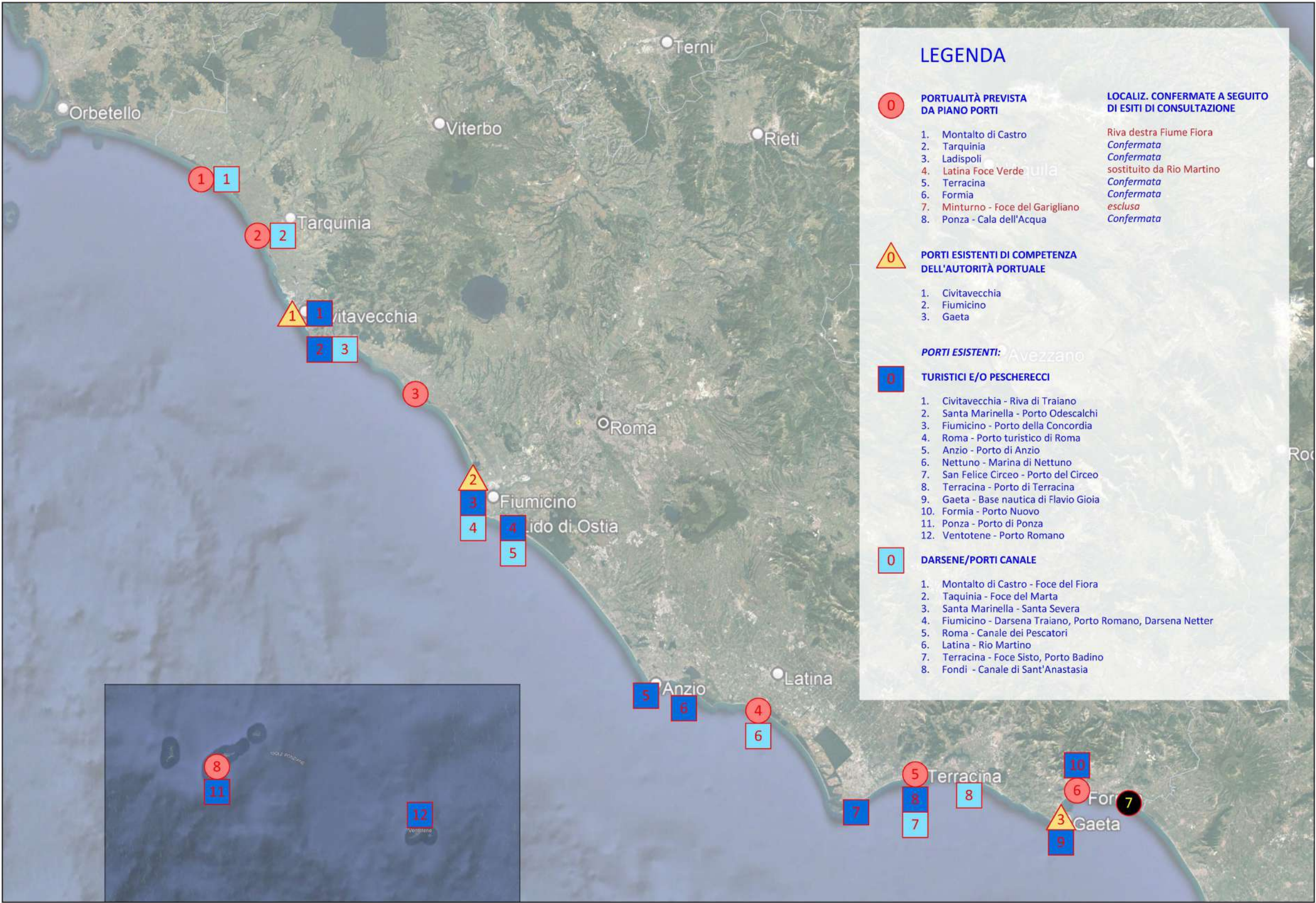


Figure 2 Offerta della portualità regionale e nuove localizzazioni portuali

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:

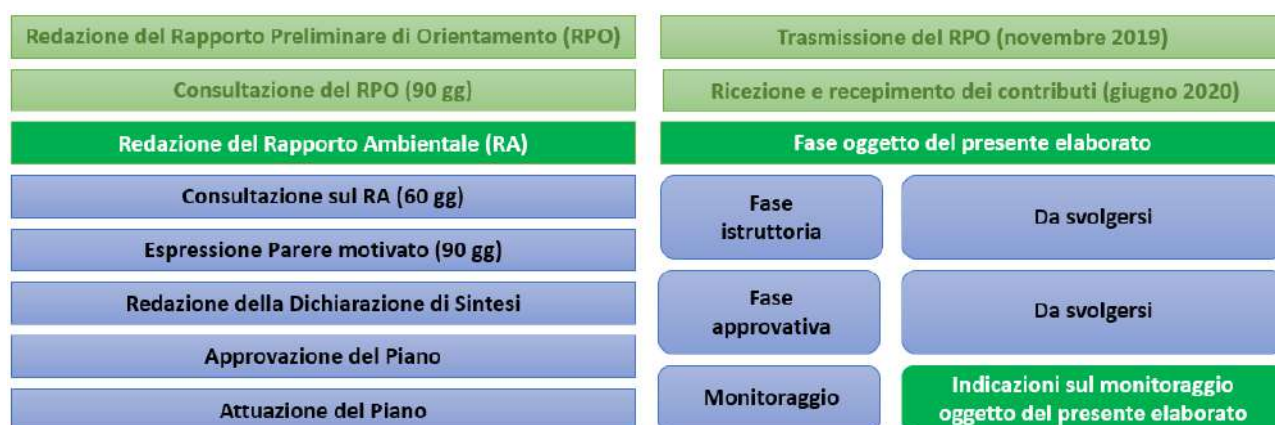


Figura 1 Stato di avanzamento del processo di VAS Del Piano Porti della Regione Lazio

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.

CONVENZIONE 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 batimetria 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.



**REGIONE
LAZIO**

**Direzione Regionale, Infrastrutture e
Mobilità'**

Area Trasporto Marittimo Aeroporti e
Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE



VAS

Valutazione Ambientale Strategica

RAPPORTO AMBIENTALE

PARTE II PM1 Montalto di Castro

INTERPROGETTI

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

Collaboratori:
Arch. Francesca Romana Monass

Il progettista:
Dott. Ing. Marco Pittori



DATA

Revisione 2

Ottobre 2023



PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE

Rapporto Ambientale – Parte II

VAS PORTUALITÀ REGIONALE

PM1 MONTALTO DI CASTRO

INDICE

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI	4
2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE.....	7
3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	18
3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR).....	18
3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi	22
4. ANALISI DI COERENZA.....	23
4.1 Verifica di coerenza interna.....	23
4.2 Verifica di coerenza esterna	27
5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE	28
6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE	37
6.1 Popolazione e salute umana.....	37
6.2 Aria e clima acustico	38
6.3 Suolo	38
6.4 Biodiversità	38
6.5 Geologia e acque	39
6.6 Paesaggio.....	39
7. ALTERNATIVE	40
7.1 Alternativa zero	40
7.2 Alternativa di piano	40
7.3 Alternativa 1	41
7.4 Alternativa 2	43
7.5 Alternativa 3	44
8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA	45
9. ANALISI SWOT	45
10. BIBLIOGRAFIA.....	48

INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 1-1 Estratto di mappa con individuazione localizzazione proposta nel Piano.....</i>	<i>6</i>
<i>Figura 2-1 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera a)</i>	<i>10</i>

Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera c).....	11
Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera g).....	11
Figura 2-4 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro e il sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6010027 “Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro”	12
Figura 2-5 Geoportale Regione Lazio – SIRT, proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera m)	12
Figura 2-6 Ingrandimento della proposta localizzativa portuale e delle linee archeologiche prossime a tale area.....	13
Figura 2-7 Estratto dal Portale MiBACT Vincoli in rete, in rosso il dettaglio dell’area indagata	13
Figura 2-8 Geoportale Regione Lazio – SIRT, Immobili ed aree di notevole interesse pubblico. In giallo la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro.....	14
Figura 2-9 Geoportale Regione Lazio – SIRT, Zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT) e di Denominazione di Origine Controllata (DOC). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro.	14
Figura 2-10 Geoportale Regione Lazio – SIRT, Denominazione di Origine Protetta (DOP) e Indicazione Geografica Tipica (IGT). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro....	15
Figura 2-11 Vincolo idrogeologico (fonte: http://www.regione.lazio.it/prl_ambiente/?vw=contenutidettaglio&id=209)	15
Figura 2-12 Pericolosità alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro (fonte: PGRA Appennino centrale)	16
Figura 2-13 Rischio alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro (fonte: PGRA Appennino centrale)	16
Figura 2-14 Pericolosità e rischio geomorfologico e proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro (fonte: PAI Autorità dei Bacini Regionali del Lazio)	17
Figura 2-15 Classificazione sismica della regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro.	17
Figura 3-1 Stralcio Tavola B PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro	18
Figura 3-2 Stralcio Tavola A PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Montalto di Castro.....	20

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI

Ai fini di una più rapida consultazione, di seguito vengono riportate delle schede che sintetizzano, dai Pareri della Conferenza di Consultazione, per ogni localizzazione portuale:

- / ● **CRITICITÀ:** problematiche da risolvere che impongono una più attenta analisi in ordine a specifiche tematiche;
- / ✓ **APPROVAZIONI:** favorevoli espressioni degli SCA
- / ♦ **AGGIORNAMENTI:** integrazioni di studi e/o analisi sul campo di tipo preventivo e propedeutico alle scelte di piano;

PM1 Montalto di Castro in località Montalto Marina

- ✓ **PARERE 8 -Direzione Marittima del Lazio**
 - *Inserire specifiche disposizioni circa le modalità di gestione dei materiali di dragaggio*

1 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

- ● **PARERE 9 – Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo**
 - *Rischio archeologico per presenza di un antico tracciato stradale e vicinanza antico Porto delle Murelle*

2 CONTRODEDUZIONE:

In considerazione che, un'eventuale realizzazione di dighe foranee aggettanti a mare potrebbe interferire con la dinamica costiera ed il trasporto solido generando fenomeni di insabbiamento con conseguente rischio per le aree archeologiche poste a sud, si è ritenuto di non confermare la scelta di Piano e di scegliere un'altra localizzazione. Si veda paragrafo 7.2

- *Interferenza diretta con dune e Tombolo tutelati con D.M. 19/01/1977*

3 CONTRODEDUZIONE:

In considerazione dei caratteri pregevoli di elevata naturalità dell'area, e che, il taglio trasversale della duna previsto per la realizzazione dell'opera portuale contrasterebbe con le misure di salvaguardia degli ecosistemi dunali al fine di contrastare/limitare i trend erosivi dei litorali si è ritenuto di non confermare la scelta di Piano e di scegliere un'altra localizzazione. Si veda paragrafo 7.2

- *Conformazione ad "L" non compatibile con il forte rischio archeologico dell'area*

4 CONTRODEDUZIONE:

Si veda Controdeduzione 2.

- *Valutare altro sito considerando anche la vicinanza con Tarquinia*

5 CONTRODEDUZIONE:

Si veda paragrafo 8.

- **◊ PARERE 14 – ARPA LAZIO**

- *Necessità di VINCA poiché area è all'interno del SIC "Litorale di Tarquinia -Montalto"*

6 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

- **● PARERE 15 – REGIONE LAZIO AREA VALUTAZIONE DI INCIDENZA**

- *La proposta non appare assentibile in quanto in contrasto con le misure di conservazione della Zona Speciale di Conservazione "Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro"*

7 CONTRODEDUZIONE:

Si vedano paragrafi 7.2 e 8.

- **● PARERE 16 – MINISTERO DELL'AMBIENTE**

- *Tipologia di opera che andrebbe a modificare l'ecosistema dunale ed aumentare il trend erosivo del litorale*

8 CONTRODEDUZIONE:

Si veda Controdeduzione 3.



Figura 1-1 Estratto di mappa con individuazione localizzazione proposta nel Piano

CRITICITA'

- Rischio archeologico eccessiva vicinanza porto "Le Murelle"
- Interferenza con dune e Tombolo tutelati D.M. 19.01.1977
- Conformazione ad "L" non compatibile con rischio archeologico
- Contrasto con misure conservazione ZSC "Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro"
- Modifica ecosistema dunale (taglio trasversale della duna e della vegetazione) con aumento trend erosivo
- Contrasto con Piano poiché è un *Tratto di costa sconsigliato*

AGGIORNAMENTI

- ◇ Disposizioni circa modalità gestione materiali di dragaggio
- ◇ VINCA perché ricade in area SIC "Litorale di Tarquinia e Montalto"

APPROVAZIONI

- ✓ Nessuna ostazione previe specifiche disposizioni circa le modalità di gestione dei materiali di dragaggio

2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE

MONTALTO DI CASTRO - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in zone umide. La zona umida più prossima si trova ad una distanza di circa 17 km. L'area inoltre non ricade in nessuna zona riparia. Ricade invece nella fascia di rispetto del fosso Sanguinaro e in prossimità della sua foce.
Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade in area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, co. 1 lett. a) <i>i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare</i> (cfr. Figura 2-1).
Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade parzialmente in area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, co. 1 lett. g) <i>i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento</i> (cfr. Figura 2-3).
Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento ricade interamente nel sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6010027 "Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro". Nella parte antistante è inoltre presente il ZSC codice IT6000002 "Fondali antistanti Punta Morelle" (cfr. Figura 2-4).

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

MONTALTO DI CASTRO - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non applicabile. Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 si applica ai progetti dell'allegato IV di cui ai punti 1.a), 1.c), 1.e).
Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 "Per zone a forte densità demografica si intendono i centri abitati, così come delimitati dagli strumenti urbanistici comunali, posti all'interno dei territori comunali con densità superiore a 500 abitanti per km ² e popolazione di almeno 50.000 abitanti EUROSTAT)." Montalto di Castro è un piccolo centro, ha un numero di abitanti pari a circa 9.000 unità ed una densità abitativa pari a circa 47 ab/km ²
Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento non interferisce con nessun bene culturale come si evince in Figura 2-7. L'area interferisce con il vincolo definito dall'art. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e nello specifico "Montalto di Castro, Tarquinia: fascia costiera" e "Montalto di Castro, Tarquinia: fascia costiera (Dichiarazione e integrazione)" come si evince in Figura 2-8. L'imboccatura portuale è prevista ad una distanza di circa 1,5 km a nord di Punta Murelle, dove vi sono le vestigia del porto romano. Come si evince in Figura 2-6 la proposta localizzativa del porto è limitrofa rispetto la fascia di rispetto delle linee archeologiche. Per valutazione si rinvia all'art.41 (protezione aree di interesse archeologico) delle NTA.

MONTALTO DI CASTRO - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade totalmente in zona di Indicazione Geografica Tipica (IGT) "Lazio IGT" e in zona di Denominazione di Origine Controllata (DOC) "Tarquinia DOC" (cfr. Figura 2-9).
Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'anagrafe dei siti contaminati attualmente è oggetto di una fase di sperimentazione che vede coinvolte l'ARPA Lazio e le Amministrazioni Pubbliche e pertanto non è disponibile on-line. L'analisi è quindi stata effettuata su gli ultimi dati disponibili (2019), riguardanti i siti oggetto di procedimento di bonifica. In merito a tale analisi, risulta che l'area non interferisce con alcun sito contaminato.
Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Come si evince in Figura 2-11 l'area in esame ricade parzialmente in aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Come si evince in Figura 2-12 e Figura 2-13 l'area in esame non è classificata come area a pericolosità e rischio alluvione. Inoltre, come si evince in Figura 2-14 l'area non ricade in aree a pericolosità e rischio frana.
Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sottozona sismica 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3 (cfr. Figura 2-15).

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

MONTALTO DI CASTRO - Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nella Tavola 8A1-8A2 di Progetto Zonizzazione "Montalto Capoluogo Montalto Marina Centro Storico" l'area si trova in Zone E4 – Agricola vincolata



Figura 2-1 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera a)



Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera c)



Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera g)



Figura 2-4 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro e il sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6010027 “Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro”

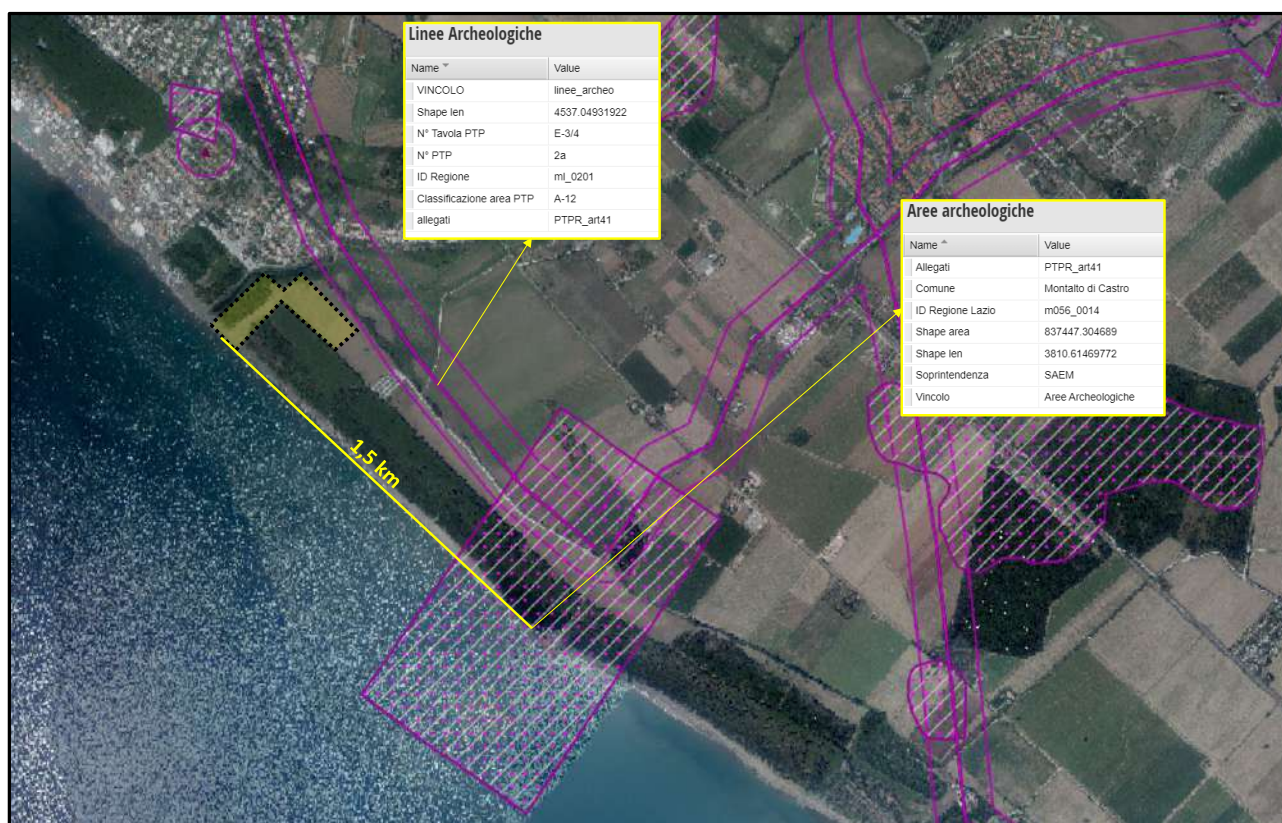


Figura 2-5 Geoportale Regione Lazio – SIRT, proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera m)



Figura 2-6 Ingrandimento della proposta localizzativa portuale e delle linee archeologiche prossime a tale area.



Figura 2-7 Estratto dal Portale MiBACT Vincoli in rete, in rosso il dettaglio dell'area indagata



Figura 2-8 Geoportale Regione Lazio – SIRT, Immobili ed aree di notevole interesse pubblico. In giallo la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro.

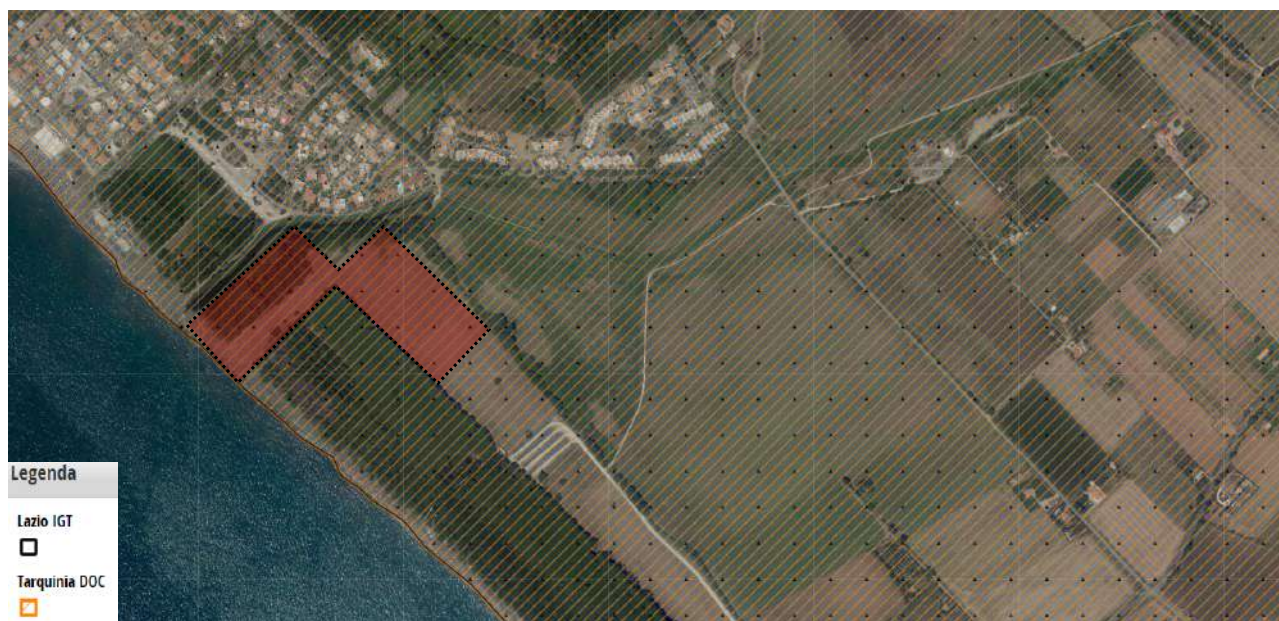


Figura 2-9 Geoportale Regione Lazio – SIRT, Zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT) e di Denominazione di Origine Controllata (DOC). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro.



Figura 2-10 Geoportale Regione Lazio – SIRT, Denominazione di Origine Protetta (DOP) e Indicazione Geografica Tipica (IGT). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro.

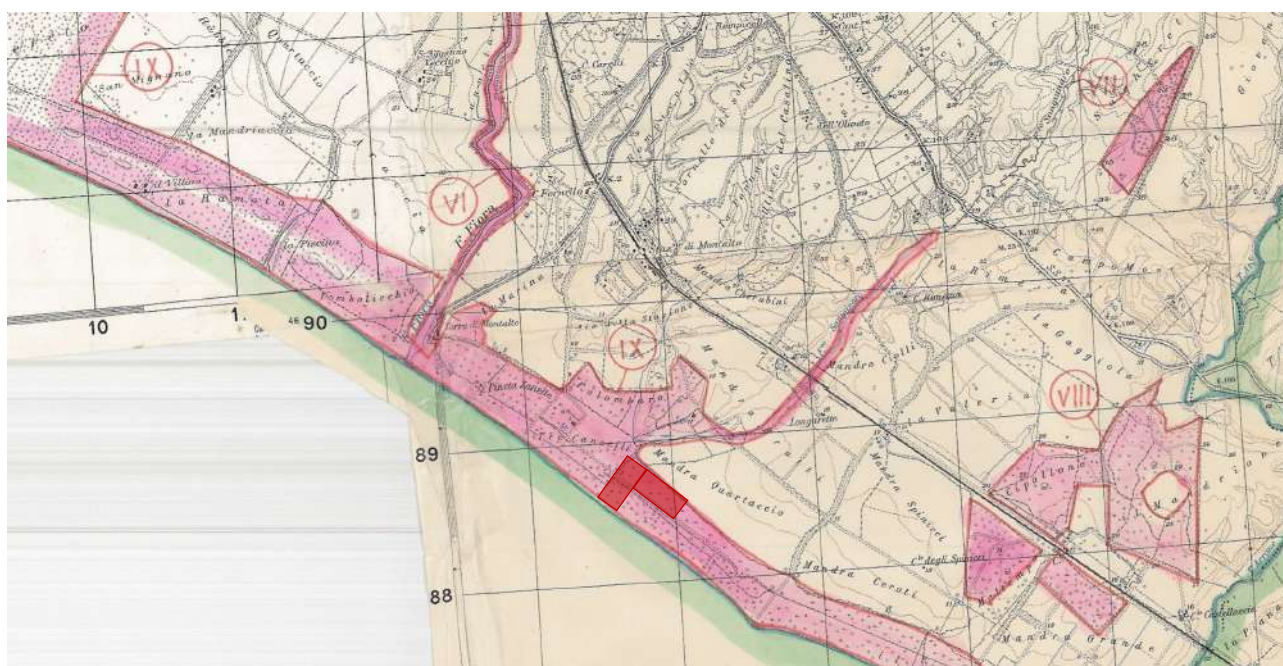


Figura 2-11 Vincolo idrogeologico (fonte:
http://www.regione.lazio.it/prl_ambiente/?vw=contenutidettaglio&id=209**)**

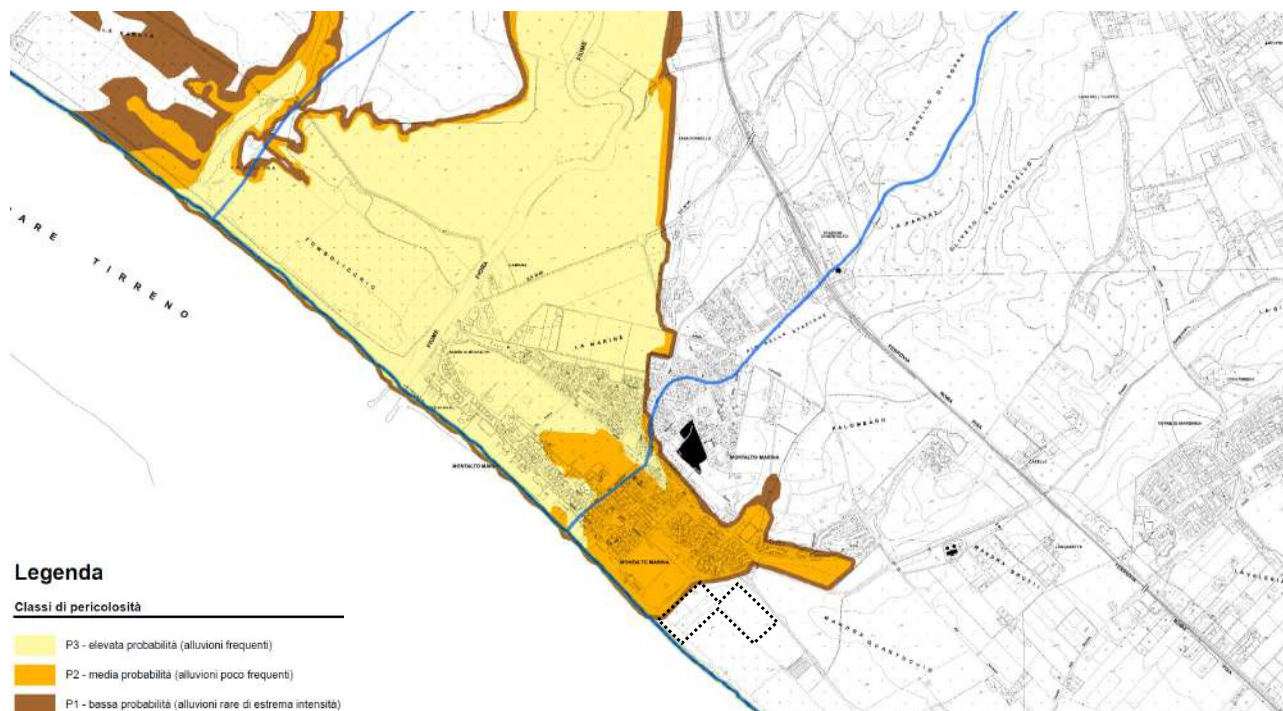


Figura 2-12 Pericolosità alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro (fonte: PGRA Appennino centrale)

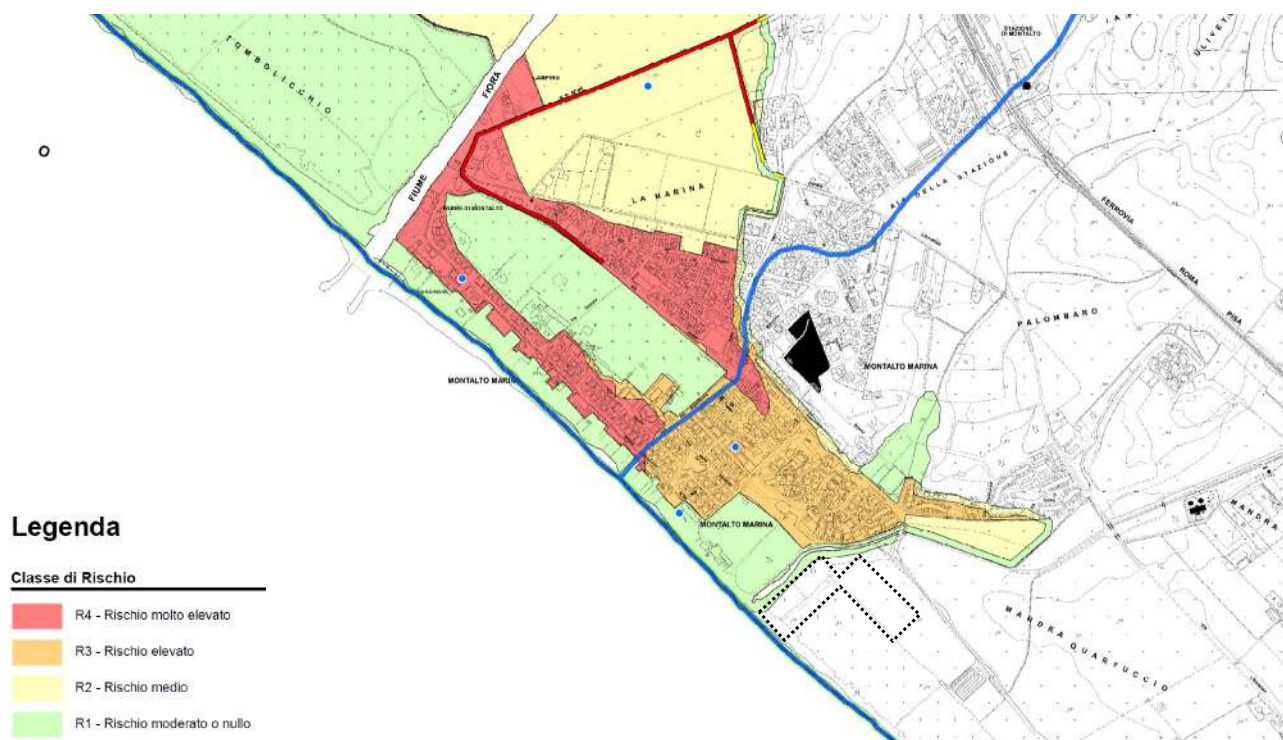


Figura 2-13 Rischio alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro (fonte: PGRA Appennino centrale)



Figura 2-14 Pericolosità e rischio geomorfologico e proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro (fonte: PAI Autorità dei Bacini Regionali del Lazio)

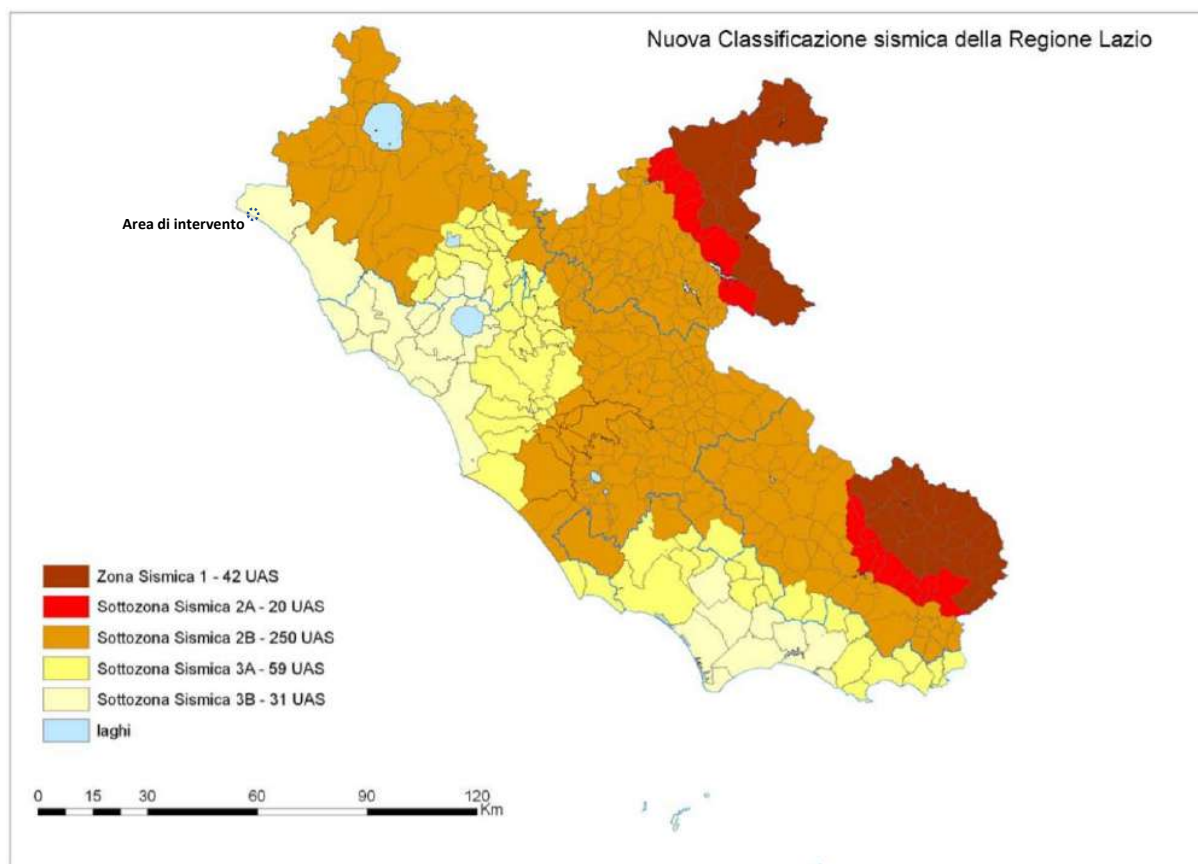


Figura 2-15 Classificazione sismica della regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro.

3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

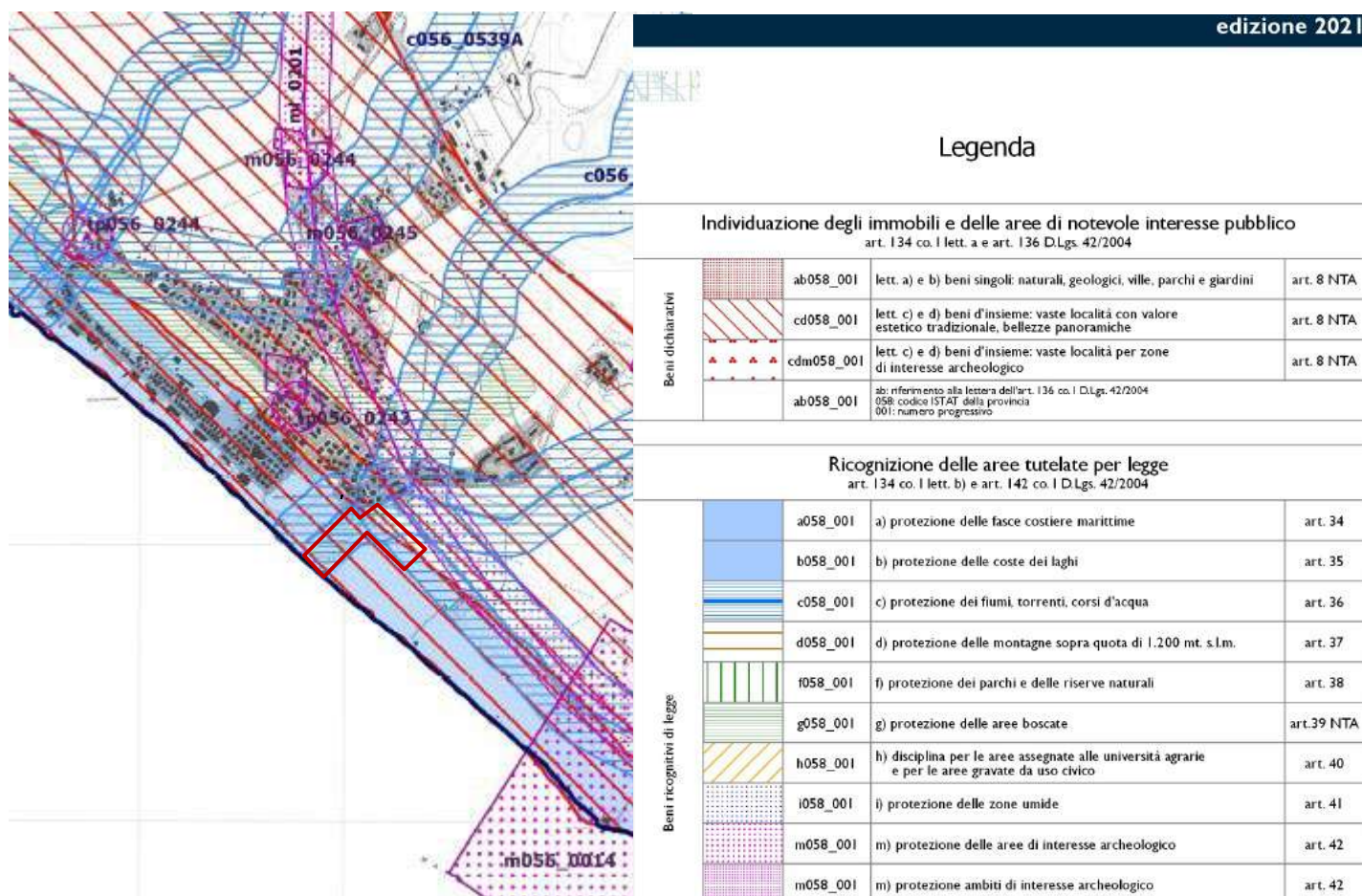


Figura 3-1 Stralcio Tavola B 12_353 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 relazione alla proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del DLgs 42/2004 e segnatamente: <ul style="list-style-type: none"> ○ Lett. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche: "Montalto di Castro, Tarquinia: fascia costiera" e "Montalto di Castro, Tarquinia: fascia costiera (Dichiarazione e integrazione)"; • Aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> ○ Lett. a) Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare ○ Lett. c) Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri ○ Lett g) Territori coperti da boschi e foreste

Tabella 3-1 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro

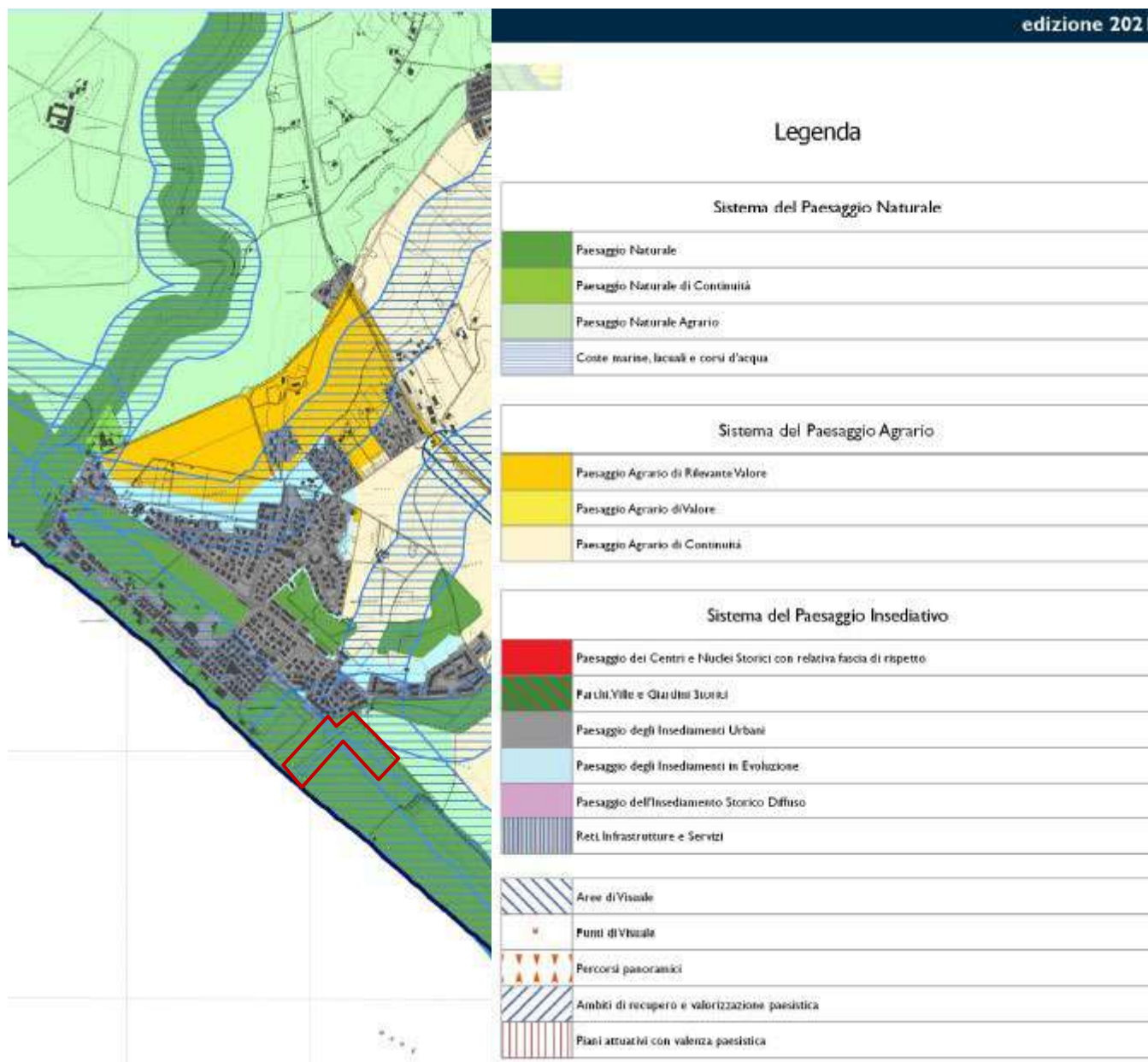


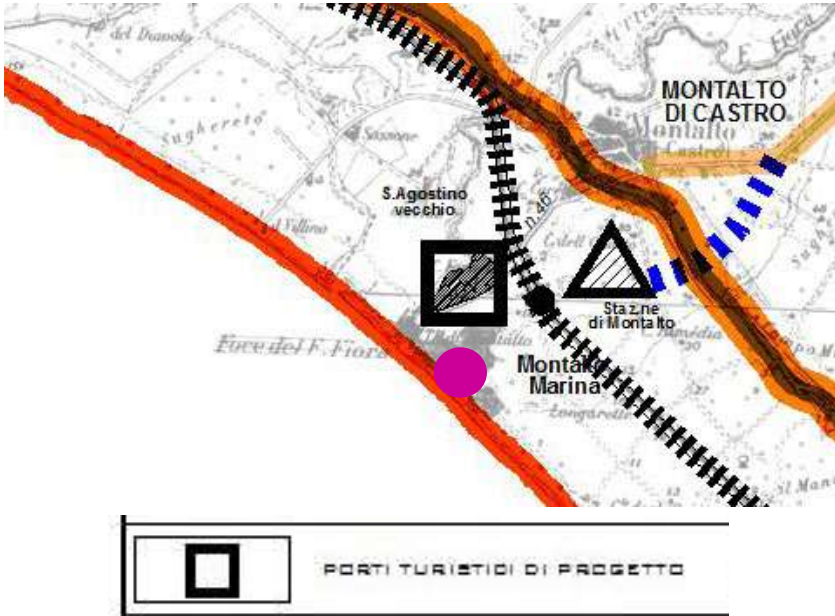
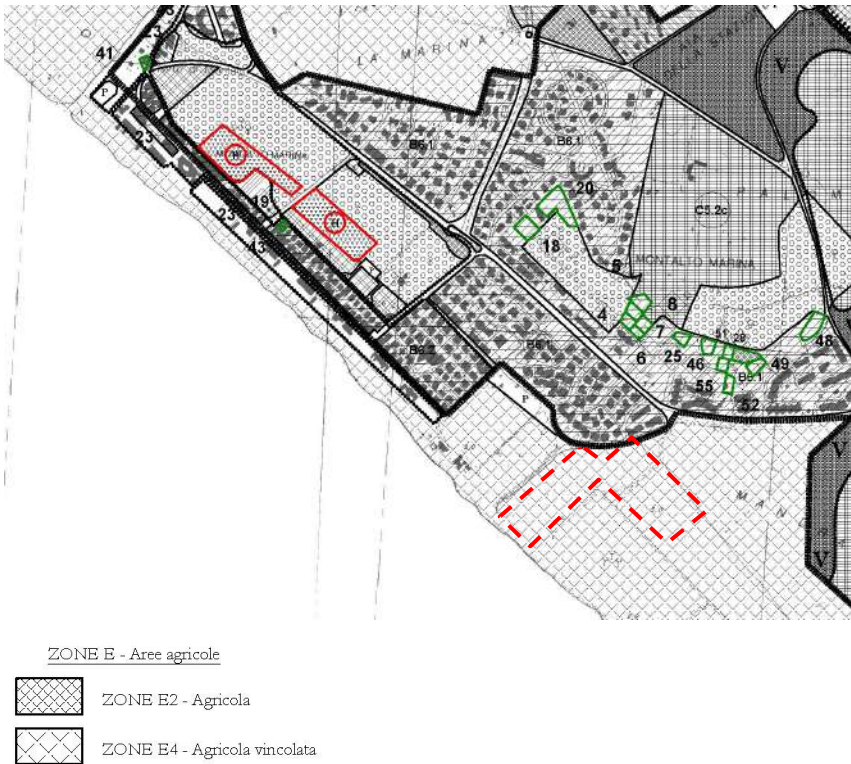
Figura 3-2 Stralcio Tavola A 12-353 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Montalto di Castro

Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Paesaggio naturale (art.22 NTA)	Art. 22 tabella B) Paesaggio Naturale – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela	
		Tipologie di interventi di trasformazione	Obiettivo specifico di tutela e disciplina
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli art. 12 (autorizzazione per opere pubbliche) e 62 (rapporti con gli altri

			strumenti di pianificazione territoriale, settoriale ed urbanistica) delle norme del PTPR Lazio.
			<i>Art. 17 (i sistemi di paesaggio – individuazione)</i>
			In tali ambiti, in tutti i paesaggi, possono essere attivati, con gli strumenti di cui all'art. 56 delle NTA, progetti per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio regionale considerati prioritari ai sensi dell'art. 143 del codice.
	Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica		

Tabella 3-2 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro

3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM1 MONTALTO MARINA - MONTALTO DI CASTRO		
Piano Territoriale Provinciale Generale		
<p>PTPG Viterbo Adottato con DGP n.45 del 24/07/2006</p>	<p>Estratto TAV. 4.1.2 Mobilità (proposte)</p>  <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Montalto di Castro appartiene all'Ambito Territoriale n.7 Costa e Maremma.</p> <p>Nel PTPG viene previsto come proposta un porto turistico in località Montalto di Castro ubicato lungo l'asta del Fiume FIORA.</p>
	PIANO REGOLATORE GENERALE	
<p>PRG Montalto di Castro Approvato con DGR n.4248 del 20/11/1974 e successiva VARIANTE approvata con DGR n.118 del 27/02/2018</p>	<p>Estratto TAV. 8A1-8A2 Zonizzazione</p>  <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Sottozona E4 – Agricola vincolata</p> <p>Tale Sottozona, sottoposta a vincolo paesagg., soggiace alla disciplina del PTP nonché del P.T.P.R.</p> <p>Per quanto riguarda specificamente la protezione della fascia costiera, i territori del Demanio Marittimo in essa ricompresi e destinati in parte a servizi ed attrezz. per finalità turistico – balneari, risultano classificati anch'essi come Sottozona E4, ma sono soggetti alla disciplina del PUA.</p>

4. ANALISI DI COERENZA

Lo scopo di questa fase è quello di verificare se esistono delle incoerenze in grado di ostacolare l'elaborazione e successiva attuazione del piano sottoposto a VAS ed è introdotta al fine di verificare in quantità ed in qualità le relazioni interne ed esterne al piano, cioè tra le diverse componenti del piano e tra i diversi livelli di pianificazione.

In particolare, l'analisi di coerenza si articola in due momenti principali:

- Coerenza interna;
- Coerenza esterna.

4.1 Verifica di coerenza interna

La valutazione di coerenza interna esprime giudizi sulla capacità dei Piani di perseguire gli obiettivi che si sono dati (razionalità e trasparenza delle scelte).

Secondo quanto riportato dalle Linee Guida ISPRA (Rapporto 124/2015) in merito alle “Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS”, l'analisi di coerenza interna è finalizzata ad individuare e descrivere l'esistenza di un rapporto di consequenzialità tra gli obiettivi, generali e specifici, perseguiti da un Piano/Programma (P/P) e le azioni da questo previste, al fine di verificare il loro conseguimento anche in base al perseguimento dei criteri di sostenibilità stabiliti.

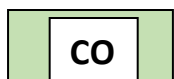
La seguente tabella individua la coerenza interna tra gli obiettivi del Piano e le azioni, in questo caso le scelte di localizzazione portuale relative ai 8 porti minori:

- Montalto;
- Tarquinia;
- Ladispoli;
- Latina;
- Terracina;
- Formia;
- Minturno;
- Ponza

Per la valutazione della coerenza interna sono stati identificati 5 principali gradi di coerenza riferiti alle relazioni tra obiettivi generali/specifici e scelte localizzative:



Coerenza Debole: si riscontra una debole relazione fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza: si riscontra coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza forte: si riscontra forte coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Non valutabile: non valutabile la relazione tra obiettivi e scelte localizzative



Divergenza: si riscontra divergenza fra obiettivi e scelte localizzative

L'analisi di coerenza interna si traduce perciò in una "verifica" per appurare che tutte le azioni previste siano coerenti con gli obiettivi che il Piano stesso si è proposto di perseguire.

L'analisi di coerenza interna manifesta un rapporto sostanzialmente di causa ed effetto tra gli obiettivi e le azioni.

Successivamente verranno descritte sinteticamente le incoerenze eventualmente rilevate.

ANALISI DI COERENZA INTERNA

			PM1 Montalto di Castro
OBIETTIVI GENERALI	A	Soddisfare le necessità economiche, sociali e ambientali della collettività	CO
	B	Minimizzare gli impatti negativi sull'economia, la società e l'ambiente	CD
	C	Assicurare elevata flessibilità e capacità di adattamento e riorganizzazione	DI
	D	Diversificare i servizi offerti	CD

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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 un uso più efficace delle risorse	CO
	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	CF
	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.).	CO
	4	Contribuire alla sostenibilità economica e funzionale valutando l'interazione che può riguardare l'impatto esercitato dal porto sulla dinamica costiera e viceversa (la possibilità che la dinamica costiera causi l'interrimento dell'imboccatura portuale).	CD

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	5	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.	NV
	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.	NV
	7	Protezione delle aree sensibili dal punto di vista ambientale.	DI

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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.	CO
	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.	NV
	10	Accrescimento della coesione sociale, comprese le riduzioni di esclusione sociale e territoriale.	CO
	11	Partecipazione estesa dei cittadini alla pianificazione."	CD

COERENZE FORTI E DIVERGENZE RILEVATE:

PM1-C La proposta risulta costretta tra gli elementi naturali che caratterizzano il sito, ossia la fascia dunale con il Tombolo e il corso d'acqua, condizione che desta perplessità circa l'inserimento di tutte le opere annesse necessarie allo sviluppo dell'impianto portuale.

PM1-2 La proposta si trova nelle immediate vicinanze della località di Montalto Marina, pregevole meta turistica

PM1-7 L'area ricade in area ZSC "Litorale di Tarquinia -Montalto"

4.2 Verifica di coerenza esterna

L'analisi della coerenza esterna assume un ruolo decisivo nel consolidamento degli obiettivi generali, nella definizione delle azioni proposte per il loro conseguimento e nella stima della congruità complessiva rispetto al contesto pianificatorio, programmatico e normativo nel quale esso si inserisce.

La verifica di coerenza esterna esprime le capacità dei piani di risultare non in contrasto, eventualmente indifferente o portatori di contributi alle politiche di governo del territorio degli altri enti istituzionalmente competenti in materia

La verifica di coerenza esterna nell'ambito del presente Rapporto Ambientale è stata distinta secondo le seguenti tipologie di analisi:

- Coerenza esterna con l'ambito provinciale
Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello provinciale;
- Coerenza esterna con l'ambito comunale
Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello comunale.

PM1 MONTALTO MARINA-MONTALTO DI CASTRO	
PTPG Viterbo Adottato con DGP n.45 del 24/07/2006	<u>Non previsto.</u> Nel PTGP viene prevista come proposta un porto turistico in località Montalto di Castro ubicato lungo l'asta del Fiume Fiora.
PRG Montalto di Castro Approvato con DGR n.4248 del 20/11/1974 e successiva VARIANTE approvata con DGR n.118 del 27/02/2018	<u>Non previsto.</u> L'area è zona agricola vincolata.

Qualora la scelta localizzativa non rientrasse tra le previsioni urbanistiche vigenti, in caso di sua approvazione si renderebbe necessario un adeguamento dello strumento urbanistico mediante Variante.

5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 190 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 8.785 unità. L'andamento della popolazione dal 2001 al 2010 è stato tendenzialmente in crescita, per attestarsi su un trend confrontabile sino al 2019.</p> <p>La densità abitativa è relativamente bassa, essa si attesta su circa 47ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>Il comune di Montalto di Castro e nello specifico l'abitato di Montalto Marina, dove sorge una zona turistica particolarmente apprezzata, si trova ad una distanza di circa 20 miglia dalle principali mete nautiche del nord Lazio, ovvero l'argentario, l'Isola di Giannutri e l'isola del Giglio.</p> <p>Il sistema dei trasporti e della mobilità nell'area interessata è caratterizzato da tre direttrici principali: la SS 1 Aurelia, la SR 312 Castrense e la Litoranea. Allo stato attuale i collegamenti dell'area in esame non sono interessati da infrastrutture stradali a carattere autostradale, mentre è presente il collegamento con il TPL dal centro storico di Montalto di Castro a Montalto Marina. In particolare alcune fermate delle linee del TPL sono in prossimità dell'area in esame.</p> <p>Il collegamento ferroviario è garantito dalla linea FL5 Civitavecchia-Roma con fermata alla stazione di Montalto di Castro, con una frequenza di circa 1 treno ogni 60 minuti e percorrenze da Roma di circa un'ora.</p> <p>Il collegamento pedonale è garantito dalla vicinanza alla stazione ferroviaria, posta baricentricamente rispetto al centro storico e a Montalto Marina. Al momento non è presente alcuna pista ciclabile di collegamento con il centro storico o con la stazione ferroviaria.</p>
Biodiversità	<p>L'area di interesse ricade interamente nel sito di Rete Natura 2000 SIC/ZSC codice IT6010027 "Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro".</p> <p>Il SIC è delimitato a nord dal centro abitato di Montalto Marina, a sud dal torrente Arrone e si sviluppa su una fascia costiera che ha una profondità di media di 400 metri. Si tratta di un'area prevalentemente pianeggiante con un'altezza media sul livello del mare di circa 2 metri (altezza massima 11m). L'area del SIC è il fronte mare di una piana agricola poco urbanizzata e costituisce uno dei poli di riferimento per il turismo balneare della provincia di Viterbo. Il sito appartiene alla categoria "Dune consolidate" e costituisce uno dei relitti costiero ambientali più interessanti del Tirreno, una volta estesi da Livorno al Circeo. Esso riveste un ruolo fondamentale nella conservazione degli ambienti dunali costieri, caratterizzati da alti tassi di biodiversità animale e vegetale, ormai in rarefazione lungo le coste italiane.</p> <p>Nella parte antistante Montalto di Castro, si trova il S.I.C. Marino "Fondali antistanti Punta Morelle", e "Fondali tra le foci del Fiume Chiarone e Fiume Fiora", facenti parte de "La Prateria di Posidonia". Nel 2014 Natura 2000, ha presentato un progetto per le aree che ricadevano nei due S.I.C. marini, per il ripristino e la valorizzazione dei siti, che erano stati parzialmente compromessi per azione diretta o indiretta dell'uomo.</p>

Lineamenti floristico - vegetazionali

Lungo la costa, è diffusamente presente sia il Salsolo-Cakiletum, che occupa una fascia di larghezza variabile, situata a 15-25 metri dalla battigia sia l'Elymetum che si caratterizza per l'elevata frequenza di *Otanthus maritimus*, in una variante inquadrabile nella sottoassociazione *Otanthetosum maritimi*. L'intero litorale di Montalto è caratterizzato dalla presenza diffusa di questa specie, poco frequente in altri settori del Lazio. Alcuni autori hanno ipotizzato che la facies ad *Otanthus* possa rappresentare una fase di degradazione dell'Elymetum o dell'Ammophiletum (Brambilla et al., 1982); altri invece la ritengono propria di dune embrionali interne e non soggette ai fenomeni di erosione (Vagge & Biondi, 1999).

Lungo la costa di Montalto, *Otanthus maritimus* si trova in forma di pulvini sulle dune embrionali nei settori costieri nei quali l'erosione ha agito negli anni passati: sembrerebbe quindi avere un ruolo pioniero nella stabilizzazione delle dune di recente formazione. In queste situazioni la cenosi può essere in contatto verso l'entroterra direttamente con le formazioni legnose della duna consolidata. L'Elymetum è risultato una delle comunità meno rappresentate o in condizioni di frammentarietà e disturbo: probabilmente per l'influenza dei fenomeni di spostamento della linea di riva. Il Crucianelletum è risultato frammentario e piuttosto sporadico. Infine, emerge da questo studio che in assenza di disturbo antropico la colonizzazione vegetale riesce a seguire la naturale dinamica di erosione e progressione delle coste, almeno per quanto riguarda le comunità più semplici meno strutturate (Filesì & Ercole, 2000).

Habitat

Il SIC racchiude un patrimonio ecologico che spazia in diversi habitat di importanza comunitaria, tra cui ve ne sono alcuni di carattere prioritario. La compresenza di habitat e biotipi differenziati per mettono la sopravvivenza di un popolamento faunistico ancora importante per il litorale tirrenico, in particolare per quanto riguarda l'avifauna. L'habitat prioritario "Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster*" copre il 43% dell'area ed è il prevalente, si tratta per lo più di boschi artificiali che nel tempo hanno acquisito un elevato grado di naturalità. Successivamente si rileva l'habitat prioritario "Dune costiere con *Juniperus* spp." e "Dune fisse del litorale del Crucianellion maritimae" che interessano l'area immediatamente a ridosso del primo cordone dunale e che in alcuni tratti, per l'assenza di quest'ultimo, si presentano in uno stato di sofferenza dovuto all'azione del vento marino che necrotizza le cime delle specie vegetali e delle mareggiate che erodono la base della duna fissando scoprendo le radici degli esemplari più esposti. Da segnalare la presenza per una superficie complessiva di circa 4ha degli habitat "Dune mobili embrionali" e "Dune mobili del cordone litorale con presenza di *Ammophila arenaria* ("dune bianche").

Gli habitat risultano essere attualmente i seguenti:

- Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster* (codice Natura 2000: 2270);
- Dune costiere con *Juniperus* spp. (codice Natura 2000: 2250);
- Dune fisse del litorale del Crucianellion maritimae (codice Natura 2000: 2210);
- Dune con prati dei Brachypodietalia e vegetazione annua (codice Natura 2000: 2240);
- Vegetazione annua delle linee di deposito marine (codice Natura 2000: 1210);
- Dune mobili embrionali (codice Natura 2000: 2110);

	<ul style="list-style-type: none"> Dune mobili del cordone litorale con presenza di <i>Ammophila arenaria</i> (codice Natura 2000: 2120);
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	<p>Nell'area di studio, l'uso del suolo, è di tipo misto: in prossimità della riva del fiume, il suolo è destinato a cespuglietti ed arbusteti, la fascia costiera è costituita da spiagge dune e sabbie e da superfici boscate ed altri ambienti seminaturali mentre nella parte più interna, il suolo è destinato a superfici agricole.</p> <p>L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di prodotti tipici quali vino "Lazio IGT" e "Tarquinia DOC".</p>
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>Il litorale, che si estende dal Comune di Montalto di Castro fino a Tarquinia, è situato sulla fascia costiera nella parte settentrionale del Lazio. Caratterizzata da litotipi olocenici, marini e continentali, quest'area, ed il relativo sistema dunale, è caratterizzato da fenomeni di erosione.</p> <p>Il tratto di costa a nord di Civitavecchia, compreso tra le foci del fiume Tafone e del fiume Mignone, rientra tra i tratti di costa «difficili» per la realizzazione di porti del litorale laziale a causa della presenza di litorali sabbiosi e delle foci di alcuni fiumi a regime torrentizio, dei quali i più importanti sono il Fiora e il Marta. La foce del Fiora è stata recentemente armata da moli guardiani per favorire il deflusso delle piene, mentre quella del Marta ne è tuttora priva. Le foci di questi due fiumi sono utilizzate in modo precario per il ricovero di alcune imbarcazioni.</p> <p>In particolare, la lunga falcata sabbiosa che caratterizza questo litorale si estende dal promontorio di Ansedonia, posto a sud del tombolo della Feniglia (Argentario), fino a raggiungere la Spiaggia di S. Agostino poco a nord del confine settentrionale del promontorio roccioso di Capo Linaro. La falcata sabbiosa di forma mediamente arcuata, in alcuni punti presenta delle piccole cuspidi estroflesse verso il mare causate dall'affioramento di banchi rocciosi sia al largo sia in prossimità della riva e da modeste opere di armatura di foci e canali. Queste cuspidi costituiscono dei punti pressoché fissi per il litorale.</p> <p>Dal punto di vista del trasporto solido litoraneo, è presente una dinamica longitudinale causata dalle onde frangenti, generalmente a caratteristica bimodale. Questo litorale risulta quasi completamente privo di opere di difesa costiera, ad eccezione delle opere poste a nord della foce del Mignone lungo il litorale di Tarquinia. Il pregio turistico ambientale del litorale è sicuramente rilevante e generalmente l'antropizzazione costiera, anche a ragione dei vincoli esistenti, non ha aggredito il litorale in modo massivo come invece è accaduto in altre zone del litorale laziale.</p> <p>Il territorio di Montalto è caratterizzato da un'area costiera, da cui è possibile individuare una varietà morfologica, che ha favorito la nascita e l'evoluzione dei diversi insediamenti storici.</p> <p>Infatti, i diversi nuclei si dislocano sulle valli fluviali e le emergenze montuose. L'antico insediamento di Vulci, ed il centro di Montalto, si collocano sulla valle del fiume Fiora, che costituisce l'elemento idrografico caratteristico della zona. Insediamenti secondari, si innestano lungo la fascia del litorale (Marina di Pescia Romana, Montalto Marina, e Riva dei Tarquini), intervallati da pinete che caratterizzano la propaggine turistica degli insediamenti storici.</p> <p><u>Stato qualitativo delle acque superficiali</u></p> <p>Il sistema idrologico della regione Lazio si sviluppa su 40 bacini idrografici. I più importanti sono il bacino del Tevere, il bacino del Liri-Garigliano, il bacino del Fiora, il bacino dell'Arrone e quello</p>

del Badino. La localizzazione portuale è limitrofa all'area del bacino del Fiume Fiora.

Di seguito si riporta lo stato chimico del fiume Fiora monitorato nel 2018 e nel 2019.

Codice Stazioni	Corpo idrico	Tipo N: naturale FM: fortemente modificato A: artificiale	LIMeco 2018	Elementi a sostegno Tab.1/8 2018	Stato Chimico 2018	LIMeco 2019	Elementi a sostegno Tab.1/8 2019	Stato Chimico 2019
F5.03	Fiume Fiora 1	FM	Buono	Buono	Buono	Elevato	Buono	Buono**
F5.05	Fiume Fiora 2	N	Buono	Elevato***	Buono	Sufficiente	Sufficiente/Elevato (***)	Buono

Si riporta inoltre lo stato chimico ed ecologico nel triennio 2015-2017:

Bacino idrografico	Codice Stazioni	Corpo idrico	Tipologia Corpo idrico	Tipologia Monitoraggio	Diatomee 15-17	Macrofite 15-17	Macrobenthos 15-17	LIMeco 15-17	Sup. Tab 1/8 15-17	Stato Ecologico 15-17	Stato Chimico 15-17
Fiora	F5.03	Fiume Fiora 1	FM	operativo	Elevato	Sufficiente	Sufficiente	Buono	Buono	Sufficiente	Buono
Fiora	F5.05	Fiume Fiora 2	N	operativo			Sufficiente	Buono	Elevato	Sufficiente	Buono

Come si evince dalle immagini, lo stato ecologico e chimico delle acque superficiali del fiume Fiora risultano essere qualitativamente "buone".

Stato qualitativo delle acque di balneazione



Punto di campionamento	2020
383 - Costa Selvaggia	IDONEO
282 - Camping degli Amici	IDONEO
384 - Fosso del Tafone	IDONEO
--- - POLO INDUSTRIALE (Tenuta Marchese Guglielmi)	NON IDONEO
385 - FOCE FIUME FIORA	NON IDONEO
7 - Bar Gabbiano	IDONEO
391 - Il Tombolo	IDONEO
386 - Fosso Arrone	IDONEO

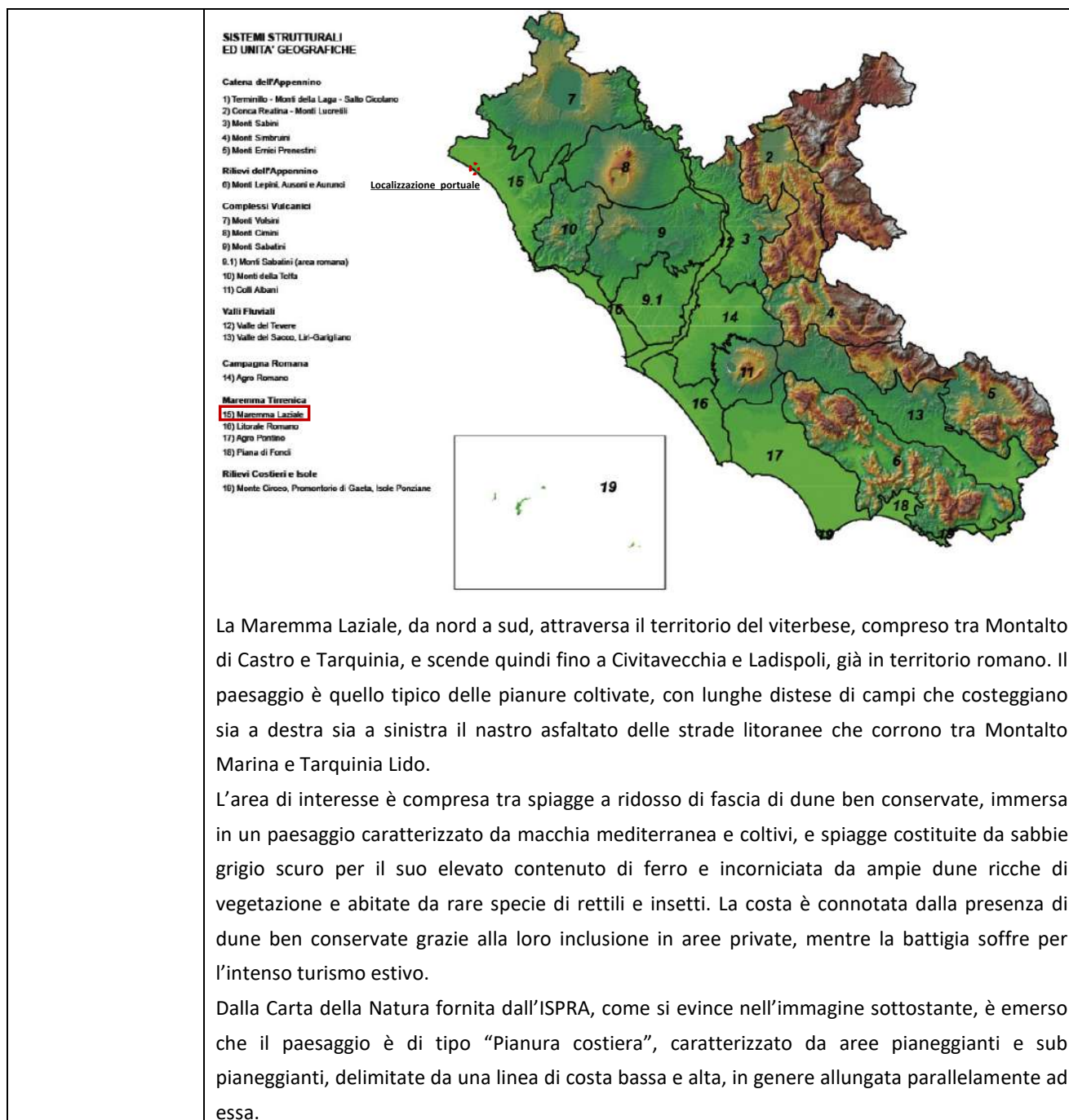
Pericolosità frane

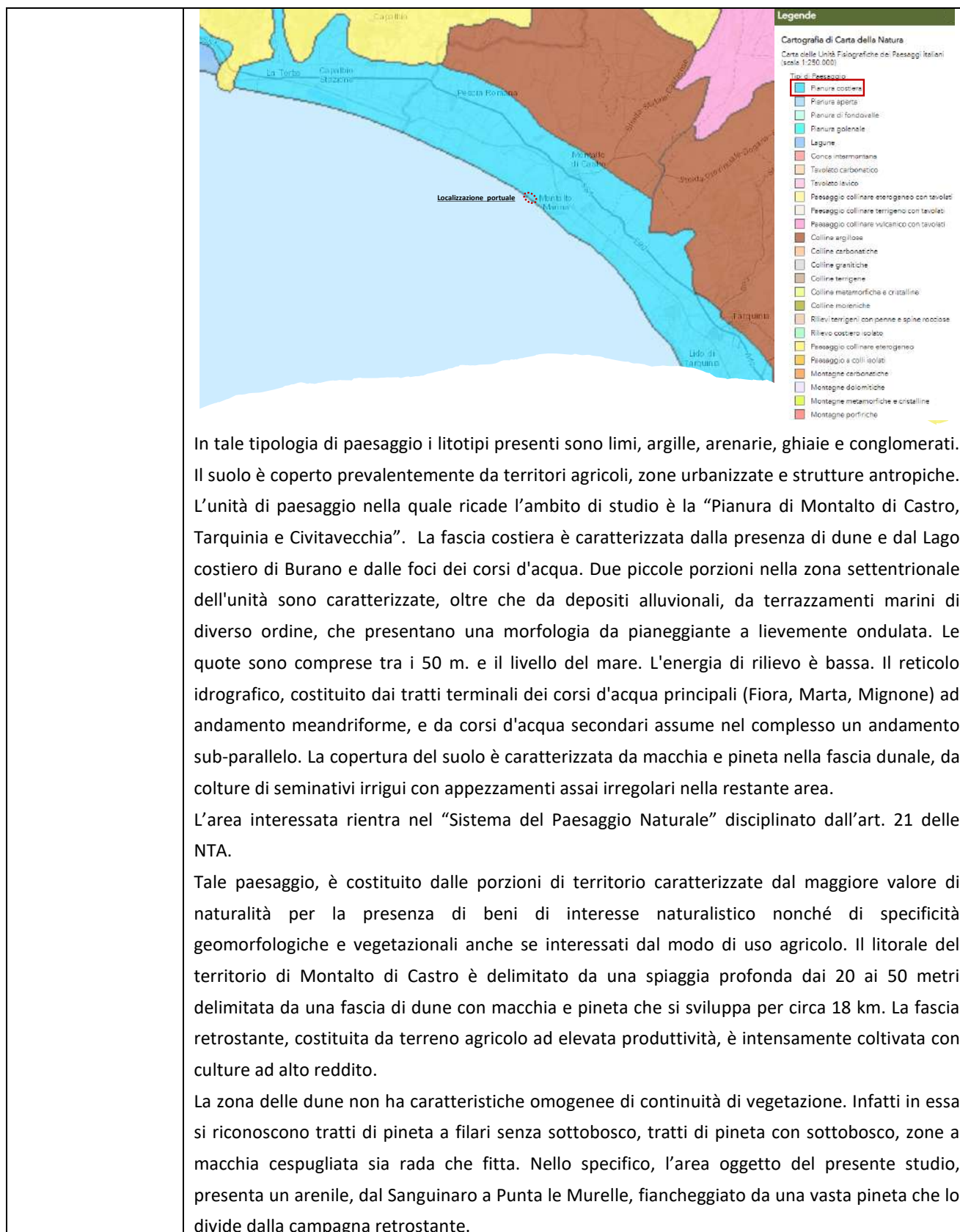
Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Fiora, emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da

	<p>frane.</p> <p><u>Pericolosità alluvioni</u></p> <p>Come noto⁴, è compito delle Autorità di bacino distrettuale la predisposizione delle mappe di pericolosità e rischio alluvioni; a tal riguardo si evidenzia che il territorio laziale è ricompreso nei seguenti distretti idrografici:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distretto Idrografico dell'Appennino Settentrionale • Distretto Idrografico dell'Appennino Centrale, • Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale. <p>L'area di interesse per il progetto in esame ricade nel Distretto Idrografico dell'Appennino Centrale, la cui articolazione territoriale è stata definita con il D. Lgs 152/2006 e smi, e comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tevere, già bacino nazionale ai sensi della L. 183/89; • Tronto, già bacino interregionale ai sensi della L. 183/89; • Sangro, già bacino interregionale ai sensi della legge L. 183/89; • Bacini del Lazio, già bacini regionali ai sensi della L. 183/89; • Bacini dell'Abruzzo, già bacini regionali ai sensi della L. 183/89; • Potenza, Chienti, Tenna, Ete, Aso, Menocchia, Tesino e bacini minori delle Marche, già bacini regionali ai sensi della L. 183/89. <p>Il Piano Gestione Rischio Alluvioni del Distretto dell'Appennino Centrale (PGRA-AC), è stato approvato dal Presidente del Consiglio dei Ministri con DPCM Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 28 del 3 febbraio 2017.</p> <p>Le mappe di pericolosità e rischio alluvioni, cui si fa riferimento nel caso specifico, sono contenute nel PGRA-AC il cui primo ciclo è stato approvato DPCM del 27 ottobre 2016. Si evidenzia che nell'ambito della predisposizione del II ciclo di gestione (2021÷2027), si è concluso il processo di aggiornamento delle mappe di pericolosità e rischio alluvione.</p> <p>Dall'analisi delle mappe di pericolosità e rischio alluvioni relative al secondo ciclo di gestione, l'area in esame non è classificata come area a pericolosità e rischio alluvione.</p> <p><u>Pericolosità sismica</u></p> <p>Nel 2009, in ottemperanza al OPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.</p> <p>Al Comune di Montalto di Castro è stata assegnata la sottozona 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) inferiore a 0,10 g (0,1<ag<0,006).</p>
--	---

⁴ Art. 6 D.Lgs. 49 del 23 febbraio 2010 “Attuazione della Direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione del rischio alluvioni”

	<p>Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l’analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell’aria.</p> <p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di “Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010”, ai fini della valutazione della qualità dell’aria ambiente in attuazione dell’art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell’art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All’interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell’aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell’aria nell’anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l’utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p>																																																																														
Atmosfera: Aria	<table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">PM2.5</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">NO2</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td>C6H6</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO2</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³</td></tr><tr><td>O3</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)</td></tr></table> <p>Montalto di Castro, ricadente nella Zona Litoranea, è caratterizzato nel seguente modo:</p> <table><tr><th colspan="14">IT1213 ZONA LITORANEA</th></tr><tr><th rowspan="2">Provincia</th><th rowspan="2">cod Istat</th><th rowspan="2">nome</th><th rowspan="2">Area (km²)</th><th colspan="2">PM10</th><th colspan="2">PM2.5</th><th colspan="2">NO2</th><th rowspan="2">C6H6</th><th rowspan="2">CO</th><th rowspan="2">SO2</th><th rowspan="2">**O3</th></tr><tr><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>superi</th></tr><tr><td>VT</td><td>12056035</td><td>Montalto di Castro</td><td>189,5</td><td>13</td><td>1</td><td>8</td><td>5</td><td>0</td><td>0.3</td><td>0</td><td>0</td><td>53</td></tr></table>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³	PM2.5	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	NO2	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	C6H6	media	media annua (µg/m³)	CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50	SO2	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³	O3	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)	IT1213 ZONA LITORANEA														Provincia	cod Istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5		NO2		C6H6	CO	SO2	**O3	media	superi	media	media	superi	media	superi	VT	12056035	Montalto di Castro	189,5	13	1	8	5	0	0.3	0	0	53
Inquinante	Parametro	Descrizione																																																																													
PM10	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³																																																																													
PM2.5	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																													
NO2	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																													
C6H6	media	media annua (µg/m³)																																																																													
CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50																																																																													
SO2	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³																																																																													
O3	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																																																																													
IT1213 ZONA LITORANEA																																																																															
Provincia	cod Istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5		NO2		C6H6	CO	SO2	**O3																																																																		
				media	superi	media	media	superi	media					superi																																																																	
VT	12056035	Montalto di Castro	189,5	13	1	8	5	0	0.3	0	0	53																																																																			
Clima acustico	<p>La classificazione acustica del Comune di Montalto di Castro è stata adottata, in via definitiva, con deliberazione del Consiglio Comunale n. 31 del 24/03/2008 e, successivamente all'adozione della variante generale al PRG vigente, è stata adeguata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 65 del 30/11/2009.</p>																																																																														
Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, come si evince dall’immagine sottostante, la localizzazione portuale nel comune di Ladispoli, ricade nel Sistema Strutturale “Maremma Tirreniche” e nell’unità geografica “Maremma Laziale”.</p>																																																																														







La tutela è volta alla valorizzazione dei beni ed alla conservazione del loro valore anche mediante l'inibizione di iniziative di trasformazione territoriale pregiudizievoli alla salvaguardia. Dall'analisi della Tabella B "Paesaggio Naturale - Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela" delle NTA, emerge che la realizzazione di un'opera portuale non è compatibile con il paesaggio presente. Sarà necessario valutare le disposizioni di cui all'art. 12 e 61 delle NTA per verificare le possibilità e modalità di intervento.

6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE

Il presente capitolo rappresenta un tema centrale dello studio, caratterizzato dalla determinazione dei potenziali effetti ambientali. La metodologia utilizzata ha visto l'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 alcuni parametri così classificati:

- **Tipologia degli effetti**

Tipo
Positivo
Mitigabile
Negativo

- **Durata degli effetti**

Durata
Temporaneo
Permanente

- **Entità degli effetti**

Entità	
Trascurabile	con complessità nulla e con durata istantanea
Bassa	con complessità trascurabile e con durata temporanea breve
Media	con complessità locale e con durata temporanea media
Alta	con complessità vasta e con durata permanente

6.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Bassa		Bassa
	Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di bassa entità, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio inserita in un contesto poco		

	<p>urbanizzato.</p> <p>Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.</p>
--	--

6.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	<u>Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Dall'analisi della qualità dell'aria comunale attuale emergono dei superamenti di PM10 e O3.</p> <p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p> <p>Gli effetti secondari e/o cumulativi potranno essere sensibili sulle componenti naturali e sulla popolazione umana.</p>	

6.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Alterazione della qualità dei suoli</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Si potranno verificare delle variazioni qualitative delle caratteristiche chimiche dei fattori ambientali, quali suolo ed acque superficiali e di conseguenza, si potrebbero creare delle alterazioni dei relativi prodotti agroalimentari.</p> <p>Gli effetti secondari potranno essere sensibili sulle componenti naturali (habitat terrestri e marini).</p>	

6.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissione di rumore e polveri con potenziali effetti sui SIC/ZSC	<u>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat</u>

	interferenti e antistanti l'area oggetto di studio. Disturbo specie presenti sui fondali. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere monitorati gli effetti sull'area vasta.	<u>presenti a terra e in mare.</u>
Tipo	Negativo	Negativo
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi in relazione alle specie presenti.	I posti barca del porto potrebbero causare disturbi alle specie e habitat esistenti.

6.5 Geologia e acque

GEOLOGIA E ACQUE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Movimentazione rifiuti e materie. Consumo di risorse non rinnovabili. Rischio torbidità ed inquinamento. Gestione dei sedimenti.	<u>Rottura dell'unità fisiografica-integra.</u> <u>Interferenza con la dinamica costiera.</u>
Tipo	Mitigabile	Negativo
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Alta
	L'area interessata non ricade né in zone classificate a rischio o pericolosità da frane né in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.	La realizzazione delle dighe foranee aggettanti a mare, separando l'unità fisiografica potrebbero interferire con la dinamica costiera ed il trasporto solido generando fenomeni di insabbiamento con conseguente rischio per le aree archeologiche.

6.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Riduzione e eliminazione di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	<u>Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo;</u> <u>Modifica della struttura del paesaggio;</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile

<i>Durata</i>	Temporaneo	Permanente
<i>Entità</i>	Alta	Alta
	<p>La presenza di una futura infrastruttura portuale comporterebbe l'introduzione di nuovi elementi, a seconda della specifica prospettiva di analisi, dando luogo ad un'intrusione visiva o ad una deconnotazione, rispettivamente intese come variazione dei rapporti visivi di tipo fisico e variazione dei rapporti di tipo concettuale intercorrenti tra fruitore e quadro scenico.</p> <p>In merito alla modifica della struttura del paesaggio, l'analisi del paesaggio nell'accezione "strutturale" è espressamente riferita alla considerazione degli elementi fisici, di matrice naturale quanto anche antropica, che concorrono a strutturare ed a caratterizzare il paesaggio. I principali parametri che concorrono alla significatività dell'effetto sono costituiti, dalla caratteristica localizzativa, soprattutto in termini di giacitura. Bisognerà definire nel miglior modo possibile, regole di organizzazione della struttura del paesaggio, nella ricchezza del patrimonio naturale, paesaggistico e culturale, nonché nei caratteri diffusi dell'assetto naturale ed insediativo.</p> <p>L'area in questione presenta elevati caratteri di naturalità, oltre ad un numero cospicuo di vincoli quali la presenza di una ZSC, le cui misure di conservazione appaiono discordanti con l'opera in progetto.</p> <p>Il taglio trasversale della duna previsto per la realizzazione dell'opera portuale appare in contrasto inoltre con le misure di salvaguardia degli ecosistemi dunali al fine di contrastare/limitare i trend erosivi dei litorali.</p>	

7. ALTERNATIVE

7.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva.

In merito a ciò, l'area in esame, si trova infatti in una zona "appetibile" da parte di investitori privati, in quanto è posta a circa 20 miglia dalle principali mete nautiche del nord Lazio, ovvero l'Argentario, l'Isola di Giannutri e l'isola del Giglio oltre ad essere posta in vicinanza dell'abitato di Montalto Marina, dove sorge una zona turistica particolarmente apprezzata.

7.2 Alternativa di piano

La proposta di intervento del Piano interessa una porzione del paesaggio costiero caratterizzata da elevati valori paesaggistici nonché estremamente tutelata.

- L'area è classificata come "**Paesaggio Naturale**" dal PTPR, vincolata come Area di notevole interesse pubblico "Zone nei Comuni di Montalto di Castro e Tarquinia- fascia costiera" ed interessata da vincolo relativo alla fascia costiera. Il paesaggio caratterizzato da pineta, tomboli, dune e vegetazione ed è sostanzialmente integro.

Il taglio trasversale della duna previsto per la realizzazione dell'opera portuale appare in contrasto con le misure di salvaguardia degli ecosistemi dunali al fine di contrastare/limitare i trend erosivi dei litorali.

Inoltre la realizzazione dei due moli aggettanti a mare, connessi con la realizzazione del canale e dell'opera portuale dividerebbero in quel tratto l'unità fisiografica separando di fatto anche i due tratti di spiaggia che dovrebbero essere collegati successivamente da un ponte.

- L'area di intervento ricade interamente nel sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6010027 "Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro". Nella parte antistante è inoltre presente il ZSC codice IT6000002 "Fondali antistanti Punta Morelle".

L'opera portuale come evidenziato negli stessi pareri appare in contrasto con le misure di conservazione della Zona Speciale di Conservazione (ZSC).

- L'area si trova in prossimità dell'antico Porto delle Murelle, i cui resti subacquei sono posti a circa 1,5 km a sud.

La realizzazione delle dighe foranee aggettanti a mare potrebbero interferire con la dinamica costiera ed il trasporto solido generando fenomeni di insabbiamento con conseguente rischio per le aree archeologiche.

- L'area di intervento è fortemente costretta tra gli elementi naturali caratterizzanti il sito ovvero il corso d'acqua e la fascia dunale con il Tombolo. Dunque si rilevano forti criticità relative all'ubicazione ed allo sviluppo di tutte le opere e le infrastrutture connesse con il porto stesso non rinvenendo localizzazioni idonee che non penalizzino l'ambito naturale.

Per le considerazioni sovraespresse si ritiene che la proposta di Piano non sia compatibile con lo stato dei luoghi.

7.3 Alternativa 1

L'alternativa 1 riguarda l'ubicazione lungo il Fiume Fiora coerentemente con quanto disposto nelle previsioni del PTPR.

Il PTPG (Piano Territoriale Provinciale Generale) della Provincia di Viterbo del 2006 prevedeva un porto turistico lungo l'asta del Fiume Fiora in sponda sinistra idraulica, una sorta di darsena laterale comunicante con il Fiume Fiora.



L'area è da sempre stata soggetta ad allagamenti e nonostante l'armatura della foce si sono verificate piene che hanno causato rilevanti esondazioni nell'abitato di Montalto Marina a causa di mancanza di arginature, specie nella zona ove doveva essere prevista l'opera portuale.

Attualmente l'area dove è prevista la realizzazione portuale è interessata da lavori di messa in sicurezza idraulica del Fiume Fiora e dell'abitato circostante commissionati della Regione Lazio.

Il progetto prevede la realizzazione di un argine banchinato ed un muro a protezione in c.a..

A fronte delle considerazioni sovra esposte e delle criticità emerse, si ritiene che l'ipotesi localizzativa prevista dal PTPG non possa più essere ritenuta attuale.

7.4 Alternativa 2

L'alternativa 2 riguarda l'ubicazione a sinistra del Fiume Fiora.



La proposta di ubicare il porto in sinistra della Foce del Fiume Fiora presenta rilevanti criticità relative anche all'aspetto economico e sociale .

Infatti l'opera portuale interesserebbe un'area molto importante per l'abitato di Montalto Marina, ovvero la parte iniziale del Lungomare ove si susseguono molteplici stabilimenti balneari e relative attività economiche.

Una sua eventuale localizzazione in quel tratto ne comporterebbe la perdita e la necessità di una loro rilocalizzazione, operazione che appare altamente improbabile.

Inoltre dal punto di vista idraulico, un'opera aggettante a mare ubicata a sud della Foce potrebbe generare problemi legati alla confermazione delle opere di protezione che rimarrebbero esposte alla traversia principale, generando anche importanti problemi di insabbiamento a causa del trasporto solido diretto da Sud verso Nord.

7.5 Alternativa 3

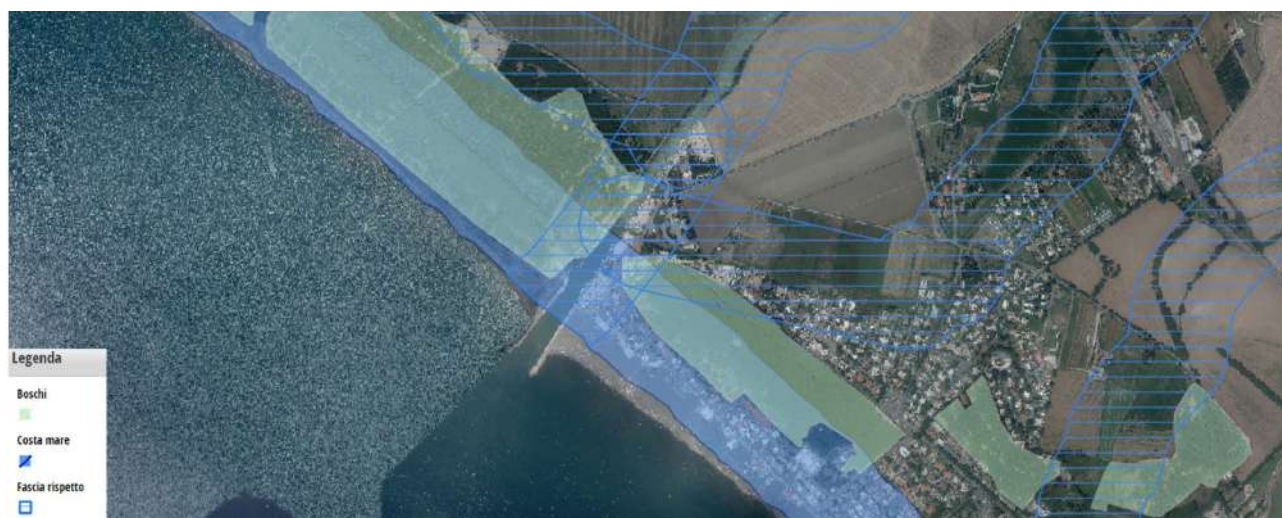
L'alternativa 3 riguarda l'ubicazione in destra della foce del Fiume Fiora.



Viene individuata come ulteriore ipotesi localizzativa quella di posizionare l'opera portuale in destra idraulica della Foce del Fiora.

La soluzione viene supportata dalle seguenti motivazioni, che portano ad un superamento delle criticità sin qui evidenziate.

- l'area non ricade in zona SIC/ZSC e dunque non sono previste misure di conservazione speciali, essendo vincolata solo come Area di notevole interesse pubblico "Zone nei Comuni di Montalto di Castro e Tarquinia- fascia costiera" ed interessata da vincolo relativo alla fascia costiera e fiumi.



- Si potrebbero sfruttare gli esistenti moli aggettanti a mare, ponendo l'opera portuale come una naturale prosecuzione; L'unità fisiografica non subirebbe dunque ulteriori frazionamenti, limitando i danni relativi al trasporto solido ed all'erosione costiera.
- Rispetto alle dune ed alla vegetazione esistente, non vi sarebbero tagli ed incisioni trasversali poiché l'opera si porrebbe in aggetto rispetto alla fascia di vegetazione e questo favorirebbe il mantenimento degli ecosistemi dunali e la loro integrità.
- Non si renderebbero necessarie nuove infrastrutture viarie con conseguente aumento di occupazione del suolo, poiché il porto sarebbe collegato all'abitato tramite un ponte sul Fiume Fiora e la riva sinistra garantirebbe i necessari collegamenti ed eventuali spazi di parcheggio.

8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA

In relazione alle considerazioni descritte nei precedenti paragrafi, l'alternativa 3, soluzione in riva destra del Fiume Fiora, è da considerarsi migliorativa ed in grado di superare le criticità esposte.

9. ANALISI SWOT

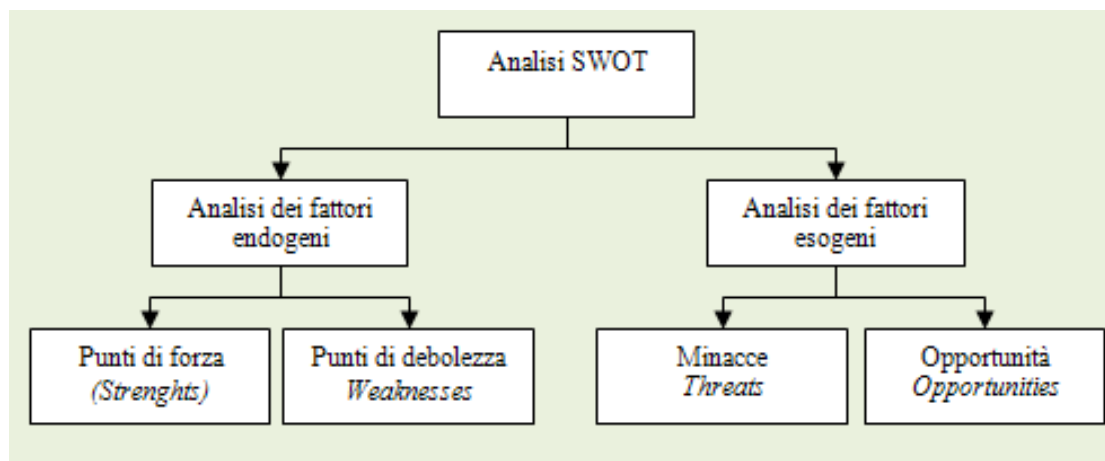
In riferimento agli obiettivi sopra riportati ed in considerazione delle prime valutazioni effettuate nelle schede relativamente alle nuove localizzazioni portuali, si è proceduto ad approntare una ANALISI SWOT.

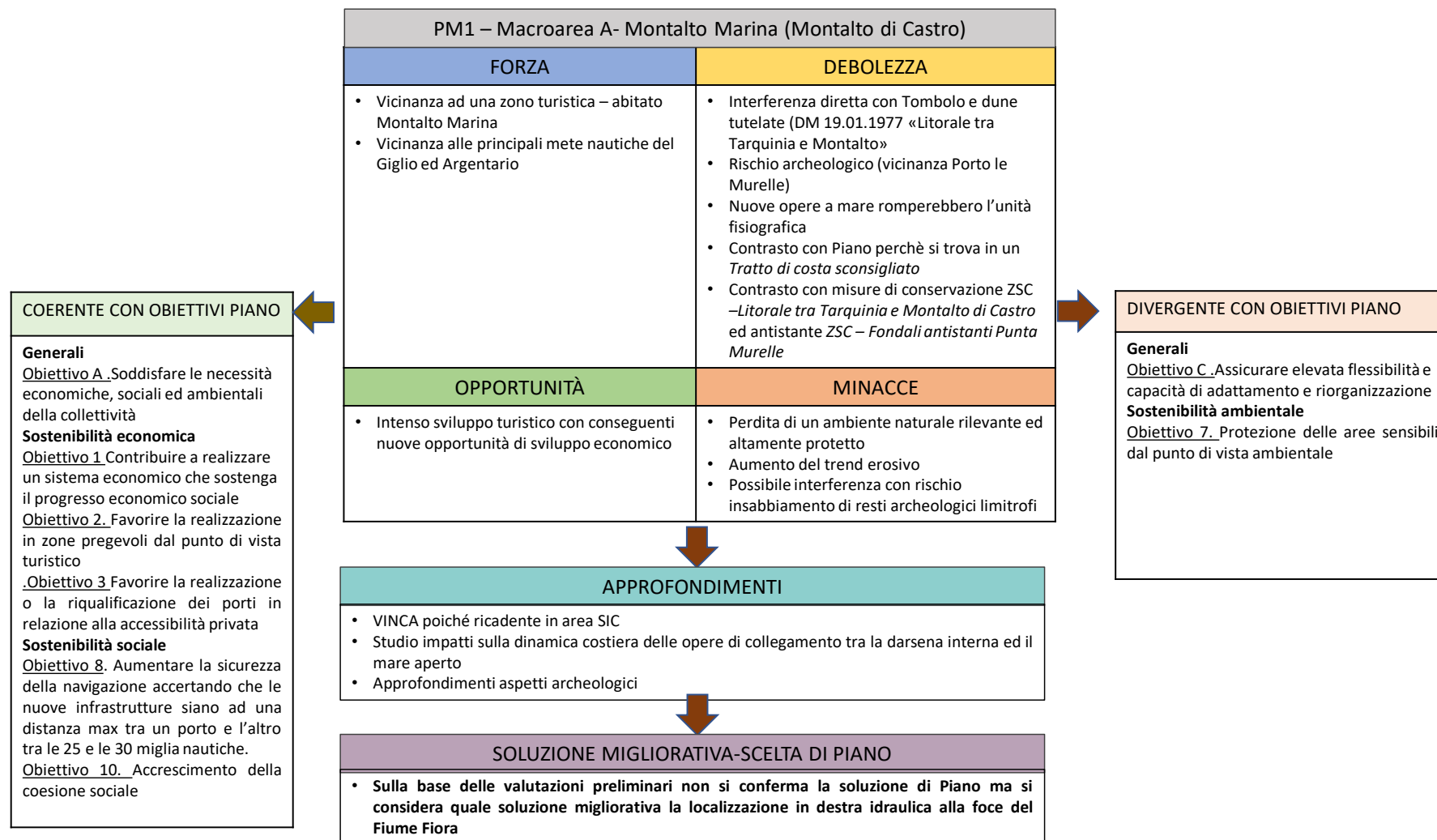
L'analisi SWOT (SWOT analysis) è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (Strengths), debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un progetto o in un'impresa o in ogni altra situazione in cui un'organizzazione o un individuo deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo; essa rappresenta un supporto alle scelte e risponde all'esigenza di razionalizzazione dei processi.

Si tratta di un procedimento di tipo logico, mutuato dall'economia aziendale, che consente di rendere sistematiche e fruibili le informazioni raccolte circa un tema specifico e fornisce informazioni fondamentali per la definizione di politiche e linee di intervento.

Attraverso l'analisi SWOT è possibile evidenziare **i punti di forza e di debolezza al fine di far emergere quelli che vengono ritenuti capaci di favorire, od ostacolare o ritardare, il perseguimento di determinati obiettivi.**

- **I punti di forza e di debolezza** sono considerati **fattori endogeni** propri del contesto di analisi, costituiti da tutti quegli elementi sui quali è possibile intervenire.
- **Le minacce e opportunità** sono invece considerate **fattori esogeni** in quanto costituiti da tutte quelle variabili derivanti dal contesto esterno, sulle quali non è possibile intervenire direttamente, ma dovrebbero comunque essere tenute sotto controllo in modo da sfruttare gli eventi positivi e prevenire quelli negativi.





10. BIBLIOGRAFIA

- REGIONE LAZIO, Geoportale Regione Lazio SIRT, www.geoportale.regione.lazio.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PGRA Piano Gestione Rischio Alluvioni, www.autoritadistrettoac.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PAI Piano Assetto Idrogeologico, www.autoritadistrettoac.it
- REGIONE LAZIO, PTPR Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, www.regione.lazio.it
- REGIONE LAZIO, Classificazione Sismica del Territorio Regionale D.387/2009, www.regione.lazio.it
- ISPRA, Carta della Natura, www.isprambiente.gov.it



**REGIONE
LAZIO**

**Direzione Regionale, Infrastrutture e
Mobilità'**

Area Trasporto Marittimo Aeroporti e
Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE



VAS

Valutazione Ambientale Strategica

RAPPORTO AMBIENTALE

PARTE II PM2 Tarquinia

INTERPROGETTI

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

Collaboratori:
Arch. Francesca Romana Monass

Il progettista:
Dott. Ing. Marco Pittori



DATA

Revisione 2

Ottobre 2023



PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE

Rapporto Ambientale – Parte II

VAS PORTUALITÀ REGIONALE

PM2 TARQUINIA

INDICE

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI	4
2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE.....	6
3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	17
3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)	17
3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi	20
4. ANALISI DI COERENZA.....	21
4.1 Verifica di coerenza interna	21
4.2 Verifica di coerenza esterna	24
5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE	25
6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE.....	33
6.1 Popolazione e salute umana	33
6.2 Aria e clima acustico.....	34
6.3 Suolo.....	34
6.4 Biodiversità.....	35
6.5 Geologia e acque.....	35
6.6 Paesaggio	36
7. ALTERNATIVE	36
7.1 Alternativa zero	36
7.2 Alternativa di piano.....	37
8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA	37
9. ANALISI SWOT	37
10. BIBLIOGRAFIA.....	40

INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 1-1 Estratto di mappa con individuazione localizzazione proposta nel Piano.....</i>	<i>5</i>
<i>Figura 2-1 Zone Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia e zone umide</i>	<i>10</i>
<i>Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 a).....</i>	<i>10</i>
<i>Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 c)</i>	<i>11</i>
<i>Figura 2-4 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 g).....</i>	<i>11</i>

Figura 2-5 Geoportale Regione Lazio – SIRT, proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia, sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6000004 “Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta Quaglia” e sito ZSC codice IT6000003 “Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta”.....	11
Figura 2-6 Geoportale Regione Lazio – SIRT, proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera m).....	12
Figura 2-7 Immobile ed area di notevole interesse pubblico. In rosso l’area di intervento.	12
Figura 2-8 Zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT) e di Denominazione di Origine Controllata (DOC). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia.	13
Figura 2-9 Denominazione di Origine Protetta (DOP) e Indicazione Geografica Tipica (IGT). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia.....	13
Figura 2-10 Pericolosità alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia (fonte: PGRA Appennino centrale).....	14
Figura 2-11 Rischio alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia (fonte: PGRA Appennino centrale).....	14
Figura 2-12 Pericolosità e rischio geomorfologico e proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro (fonte: PAI Autorità dei Bacini Regionali del Lazio)	15
Figura 2-13 Vincolo idrogeologico RD 3267/1923 (fonte: http://www.regione.lazio.it/prl_ambiente/?vw=contenutidetail&id=209).....	15
Figura 2-14 Classificazione sismica della regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia.	16
Figura 3-1 Stralcio Tavola B PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Tarquinia.....	17
Figura 3-2 Stralcio Tavola A PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Tarquinia.....	18

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI

Ai fini di una più rapida consultazione, di seguito vengono riportate delle schede che sintetizzano, dai Pareri della Conferenza di Consultazione, per ogni localizzazione portuale:

- / ● **CRITICITÀ:** problematiche da risolvere che impongono una più attenta analisi in ordine a specifiche tematiche;
- / ✓ **APPROVAZIONI:** favorevoli espressioni degli SCA
- / ♦ **AGGIORNAMENTI:** integrazioni di studi e/o analisi sul campo di tipo preventivo e propedeutico alle scelte di piano;

PM2 Tarquinia in località Lido di Tarquinia

- ✓ **PARERE 8 -Direzione Marittima del Lazio**
 - *Specchio acqueo antistante è posto a circa 500 m da Sito Natura 2000 verificare eventuali limiti e divieti*
- ● **PARERE 9 – Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo**
 - *Verifica interferenze con emergenze archeologiche di Porto Clementino e Gravisca poste a 2,5 km a sud*

1 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

- *Ubicazione critica per tutela paesaggistica ed archeologica e dunque necessità di studi relativi all'erosione costiera e/o la possibilità di insabbiamenti a seguito della costruzione del porto*

2 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

- ● **PARERE 16– Ministero Ambiente**
 - *Zona A1 del PAI con alta frequenza alluvioni e R4 rischio idrogeologico molto elevato*

3 CONTRODEDUZIONE:

Sebbene l'area sia classificata dal PGRA come zona P3 con elevata probabilità-alluvioni frequenti e rischio R1 moderato, la realizzazione potrebbe essere l'occasione per armare la foce fluviale e garantirne il libero deflusso liberandola dalla barra attualmente presente e riducendo conseguentemente le condizioni di pericolosità.

PM2 LIDO DI TARQUINIA
TARQUINIA

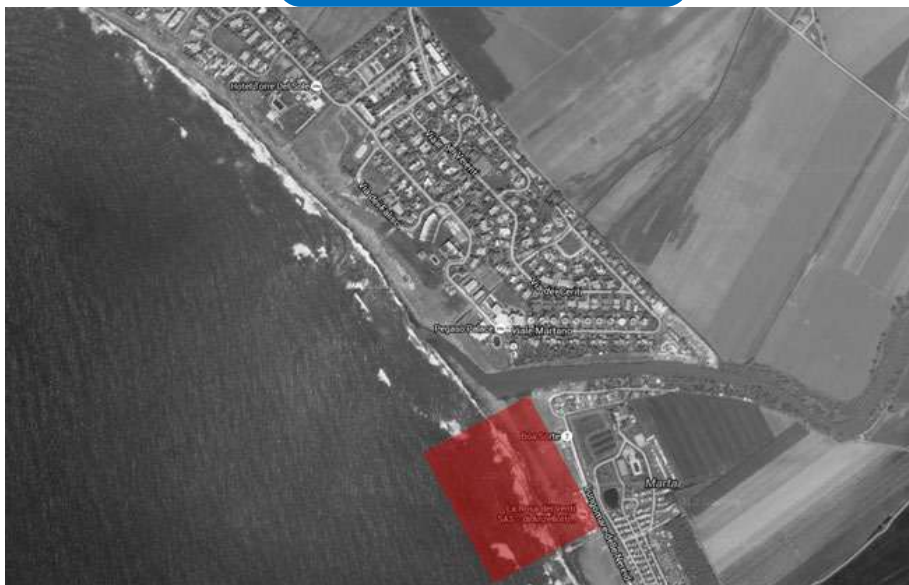


Figura 1-1 Estratto di mappa con individuazione localizzazione proposta nel Piano

CRITICITA'

- Rischio archeologico vicinanza (2 Km) Porto Clementino e Gravisca;
- Zona A1 del PAI con rischio R4 Rischio idrogeologico molto elevato;
- Contrasto con Piano poiché è un *Tratto di costa sconsigliato*.

AGGIORNAMENTI

- ◆ Verificare misure per vicinanza (500m) ZSC marino " *Fondali tra le Foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta*";
- ◆ Studi relativi all'erosione costiera e su possibili insabbiamenti a seguito della realizzazione del porto.

2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE

TARQUINIA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in zone umide, la zona umida più prossima si trova ad una distanza di circa 4 km come si evince in Figura 2-1. L'area oggetto di studio ricade nella fascia di rispetto del fiume Marta e in prossimità della sua foce.
Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade in area tutelata per legge ai sensi del D. Lgs 42/04, art. 142, co. 1 lett. a) <i>i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare</i> (cfr. Figura 2-2).
Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area non ricade in area tutelata per legge ai sensi del D. Lgs 42/04, art. 142, co. 1 lett. g) <i>i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento</i> (cfr. Figura 2-4). L'area tutelata è comunque localizzata in un raggio di 250 m dall'area oggetto di studio.

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

TARQUINIA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Come si evince in Figura 2-5 l'area di intervento non ricade né nel sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6000004 "Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta Quaglia" né nel sito ZSC codice IT6000003 "Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta"
Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non applicabile. Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 si applica ai progetti dell'allegato IV di cui ai punti 1.a), 1.c), 1.e).
Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 "Per zone a forte densità demografica si intendono i centri abitati, così come delimitati dagli strumenti urbanistici comunali, posti all'interno dei territori comunali con densità superiore a 500 abitanti per km ² e popolazione di almeno 50.000 abitanti EUROSTAT)." Tarquinia è un piccolo centro, ha un numero di abitanti pari a circa 16.000 unità ed una densità abitativa pari a circa 58 ab/km ²
Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non interferisce con nessun bene culturale. L'area interferisce con il vincolo definito dall'art. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e nello specifico "Montalto di Castro, Tarquinia: fascia costiera" e "Montalto di Castro, Tarquinia: fascia costiera (Dichiarazione e integrazione)". Come si evince in Figura 2-7, l'area sembra essere parzialmente interferente poiché la mappatura fornita dal Geoportale del Lazio non è opportunamente georeferita.

TARQUINIA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area ricade parzialmente in zona di Indicazione Geografica Tipica (IGT) "Lazio IGT" e in zona di Denominazione di Origine Controllata (DOC) "Tarquinia DOC" (cfr. Figura 2-8).</p> <p>L'area ricade parzialmente in aree dedite alla produzione di "Pecorino Romano - DOP", "Ricotta Romana - DOP", "Salamini Italiani alla Cacciatora – DOP", "Olio Extravergine di Oliva Tuscia – DOP" e "Carciofo Romanesco del Lazio – IGP" (cfr. Figura 2-9).</p>
Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'anagrafe dei siti contaminati attualmente è oggetto di una fase di sperimentazione che vede coinvolte l'ARPA Lazio e le Amministrazioni Pubbliche e pertanto non è disponibile on-line. L'analisi è quindi stata effettuata su gli ultimi dati disponibili (2019), riguardanti i siti oggetto di procedimento di bonifica.</p> <p>In merito a tale analisi, risulta che l'area non interferisce nessun sito contaminato.</p>
Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Come si evince in Figura 2-13 l'area in esame ricade parzialmente in aree sottoposte a vincolo idrogeologico.

TARQUINIA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Come si evince in Figura 2-10, l'area in esame ricade in aree caratterizzate da livelli di pericolosità alluvioni P3 (elevata probabilità - alluvioni frequenti) e P2 (media probabilità - alluvioni poco frequenti).</p> <p>Come si evince in Figura 2-11 l'area ricade nella quasi totalità in zone caratterizzate da rischio moderato.</p> <p>Come si evince in Figura 2-12, l'area in esame non ricade in aree sottoposte a tutela per pericolo di frana.</p>
Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sottozona sismica 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3 (cfr.Figura 2-14).
Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dalla Tavola di PRGC di Tarquinia 10B_CENTRO, l'area ricade in zona E3 Zone agricole speciali, F10 attrezzature balneari e vincolo di inedificabilità assoluta.

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica



Figura 2-1 Zone Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia e zone umide



Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 a)



Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 c)



Figura 2-4 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 g)



Figura 2-5 Geoportale Regione Lazio – SIRT, proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia, sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6000004 “Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta Quaglia” e sito ZSC codice IT6000003 “Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta”

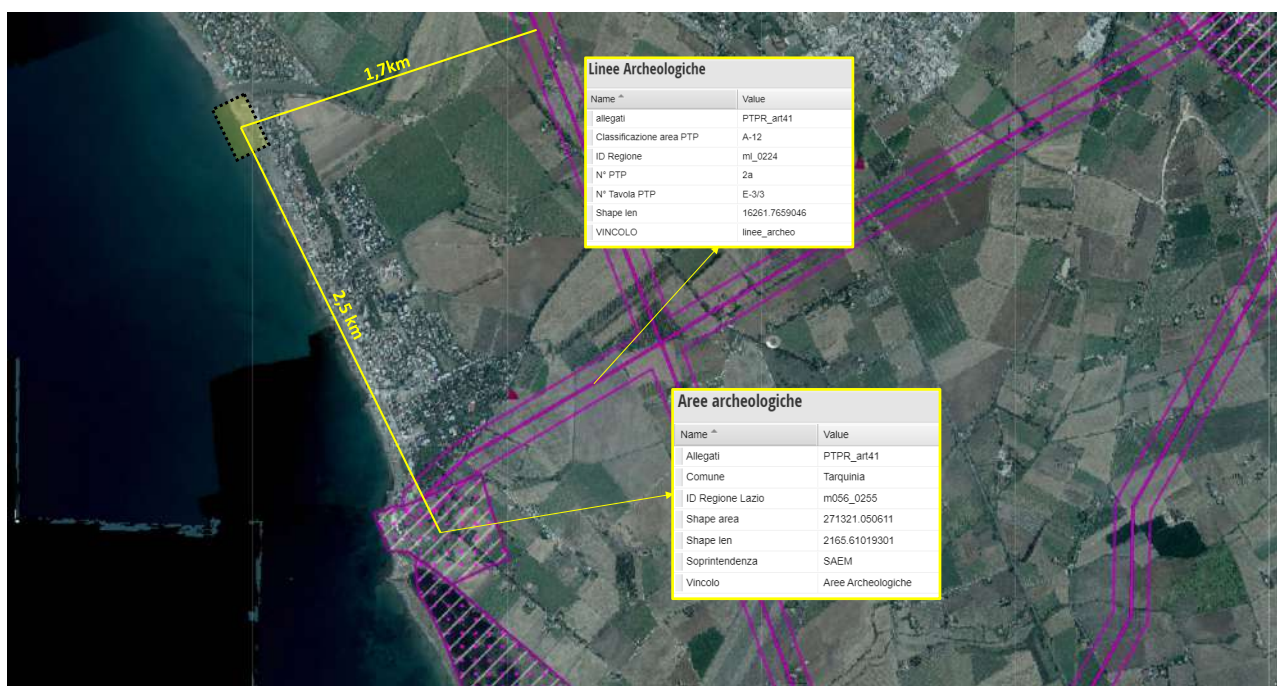


Figura 2-6 Geoportale Regione Lazio – SIRT, proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera m)



Figura 2-7 Immobile ed area di notevole interesse pubblico. In rosso l'area di intervento.

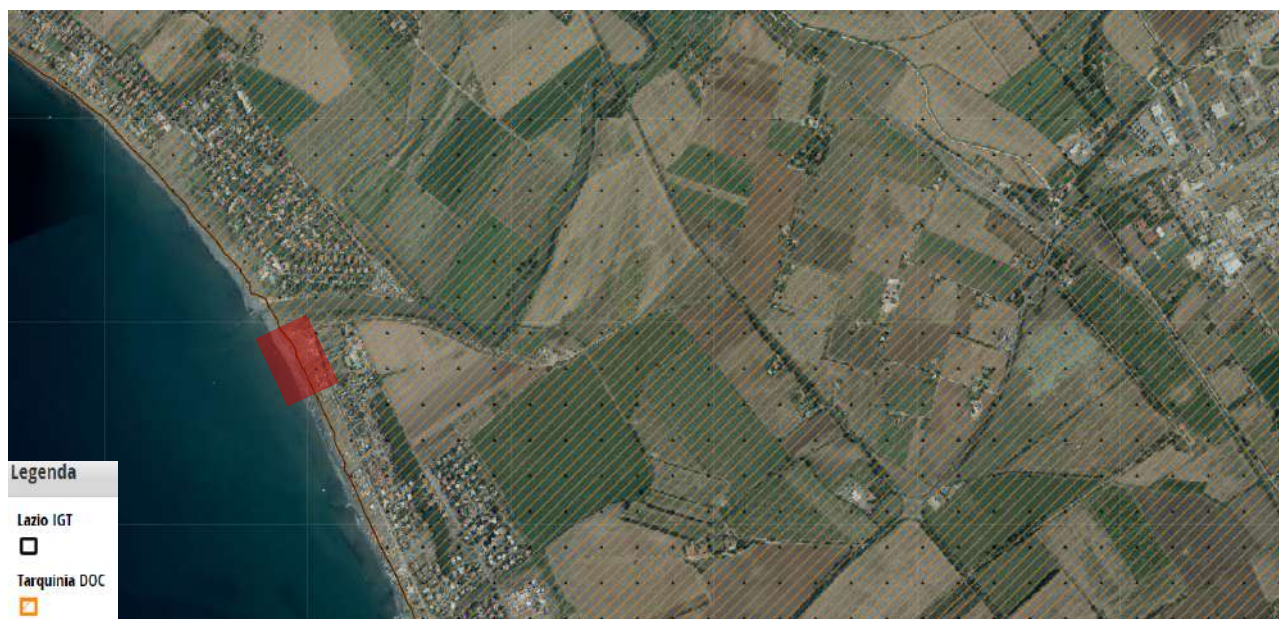


Figura 2-8 Zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT) e di Denominazione di Origine Controllata (DOC). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia.



Figura 2-9 Denominazione di Origine Protetta (DOP) e Indicazione Geografica Tipica (IGT). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia.

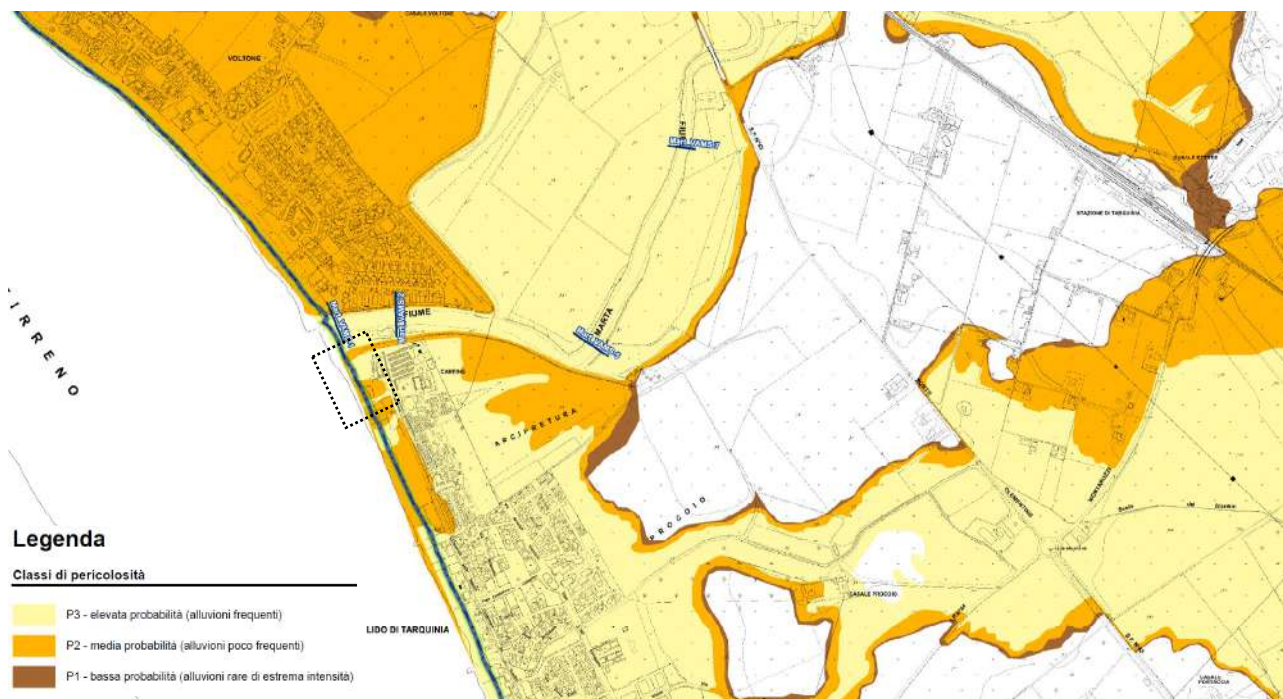


Figura 2-10 Pericolosità alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia (fonte: PGRA Appennino centrale)

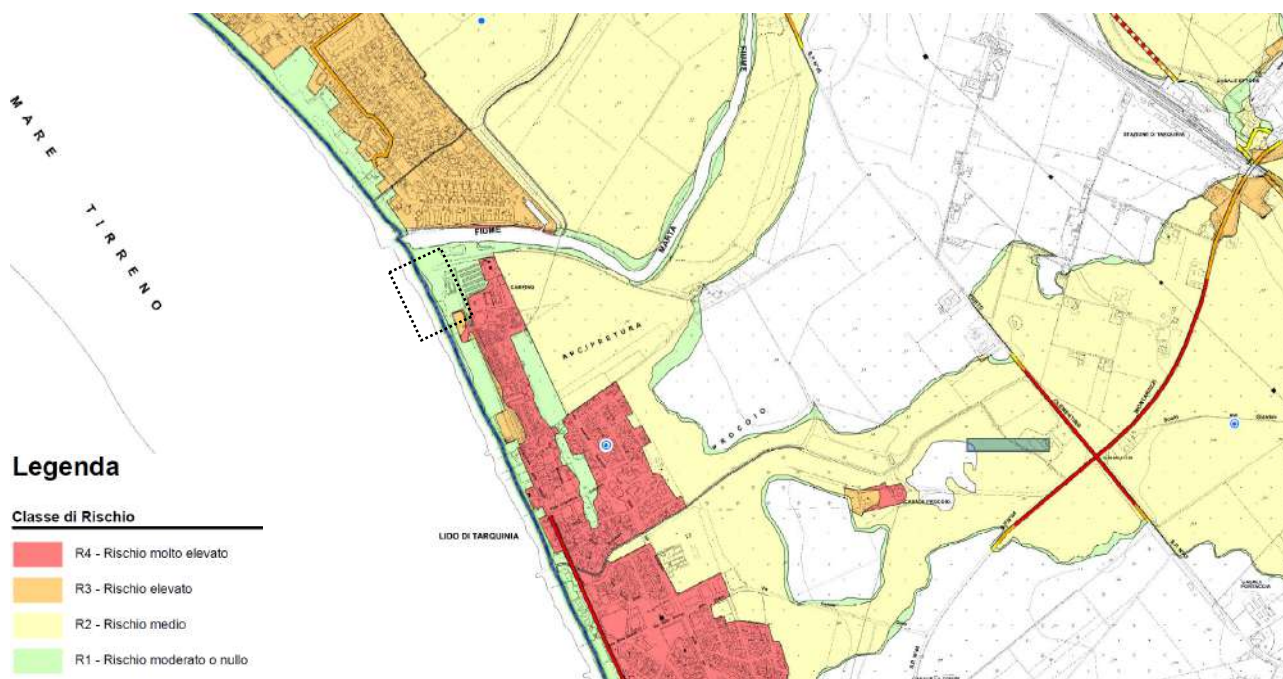


Figura 2-11 Rischio alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia (fonte: PGRA Appennino centrale)

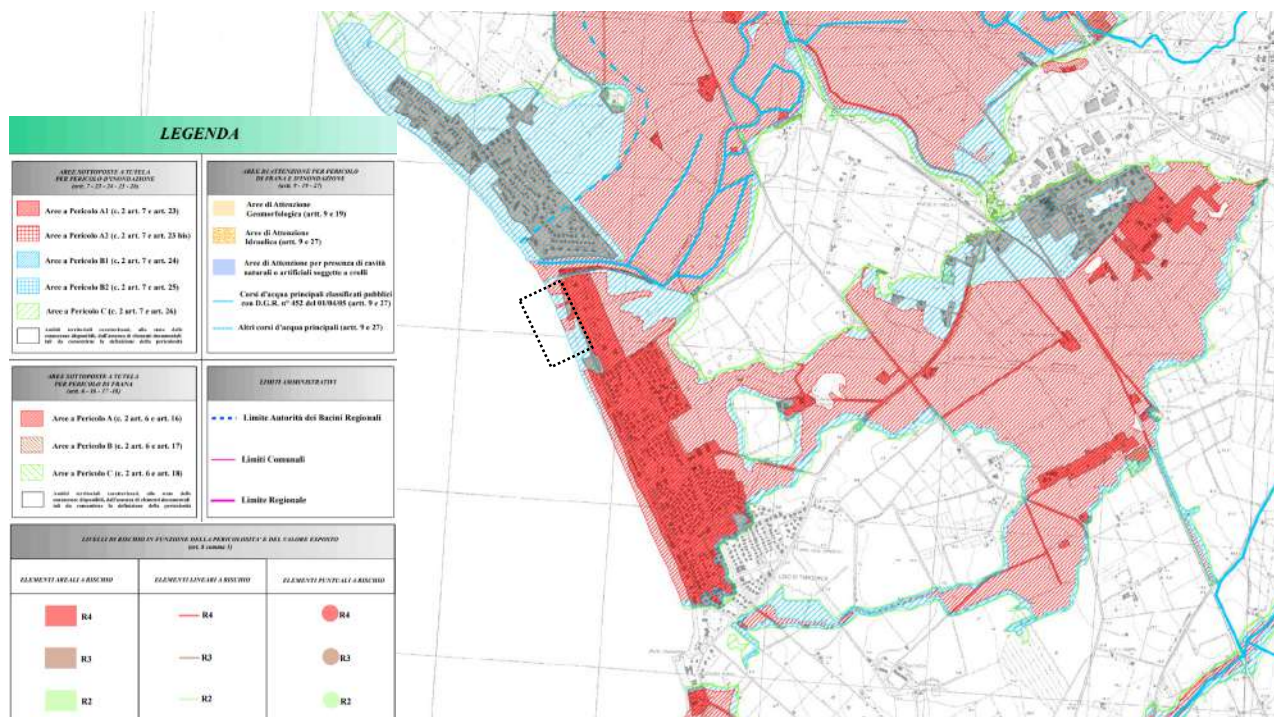


Figura 2-12 Pericolosità e rischio geomorfologico e proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro (fonte: PAI Autorità dei Bacini Regionali del Lazio)

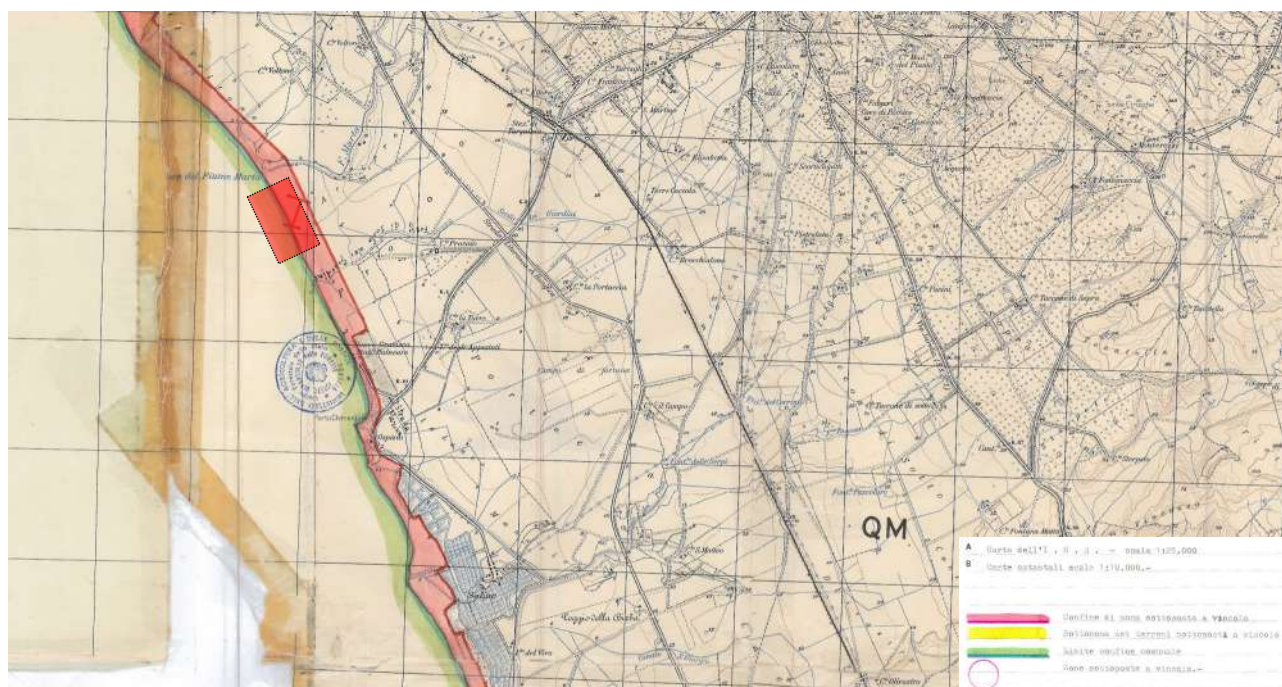


Figura 2-13 Vincolo idrogeologico RD 3267/1923 (fonte: http://www.regione.lazio.it/prl_ambiente/?vw=contenutidettaglio&id=209)

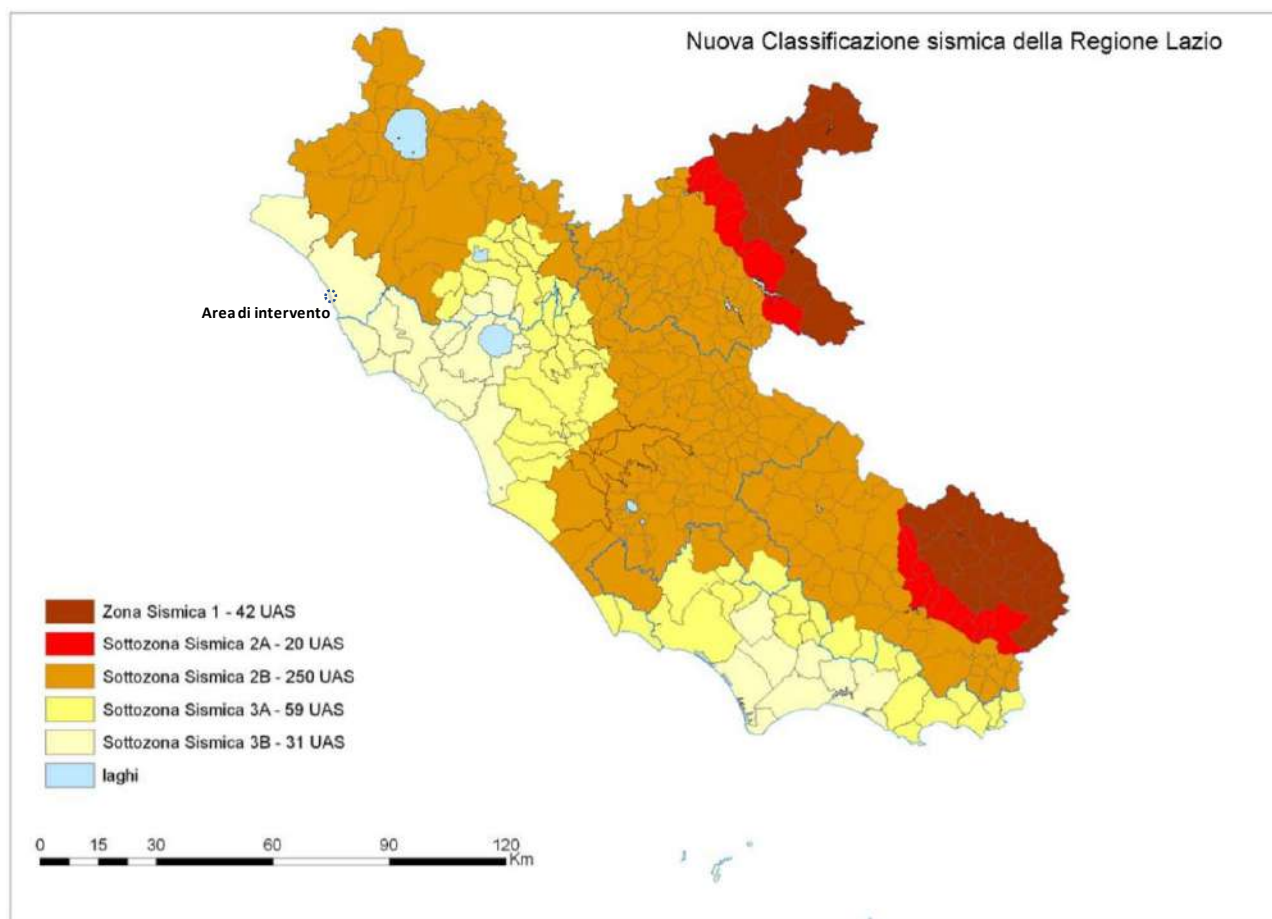


Figura 2-14 Classificazione sismica della regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia.

3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

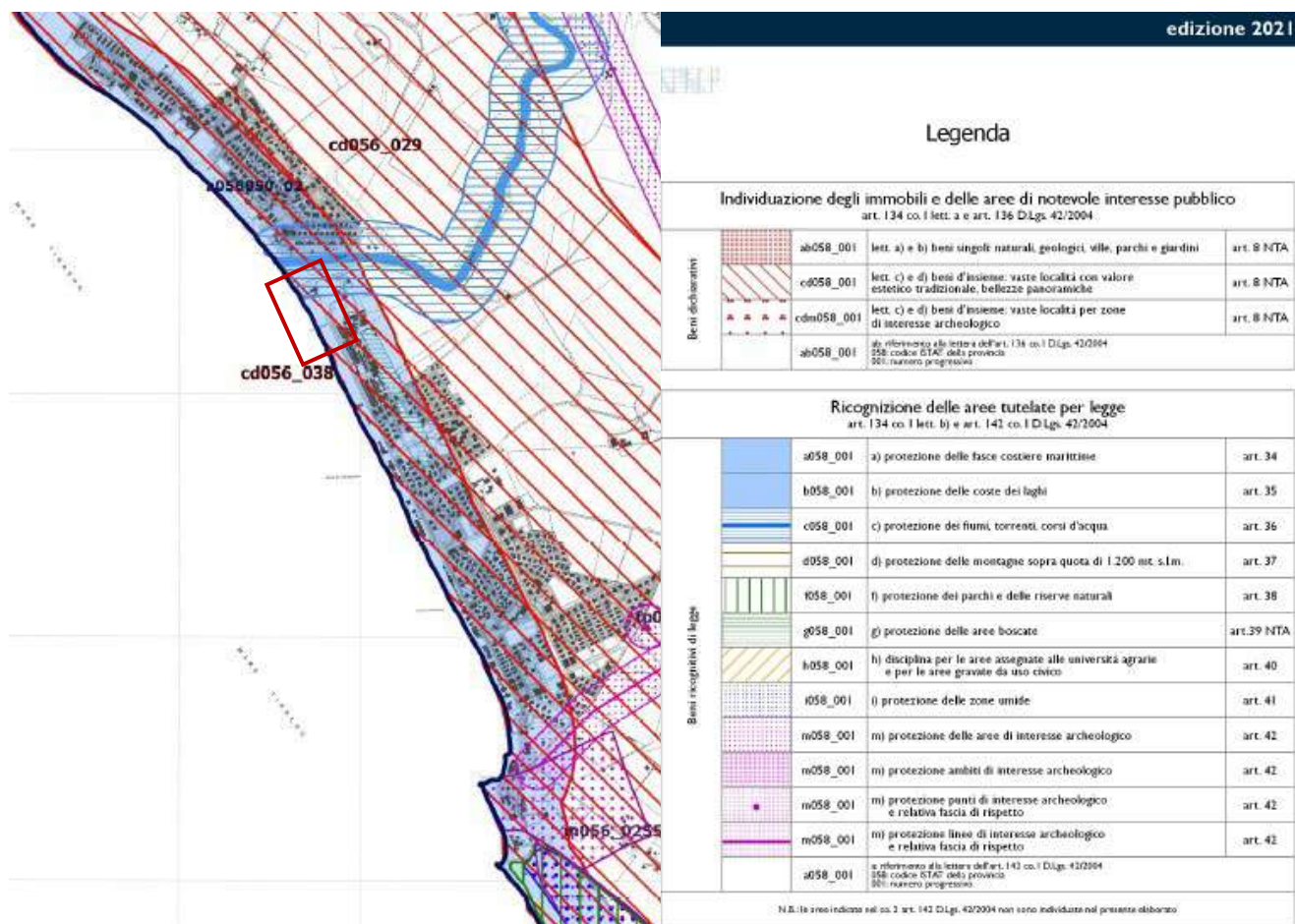


Figura 3-1 Stralcio Tavola B 13_354 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Tarquinia

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del DLgs 42/2004 e segnatamente: <ul style="list-style-type: none"> Lett. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze

	<p>panoramiche: “Montalto di Castro, Tarquinia: fascia costiera”;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aree tutelate per legge di cui all’articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> ○ Lett. a) Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare ○ Lett. c) Fiumi, torrenti, corsi d’acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri
--	---

Tabella 3-1 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia

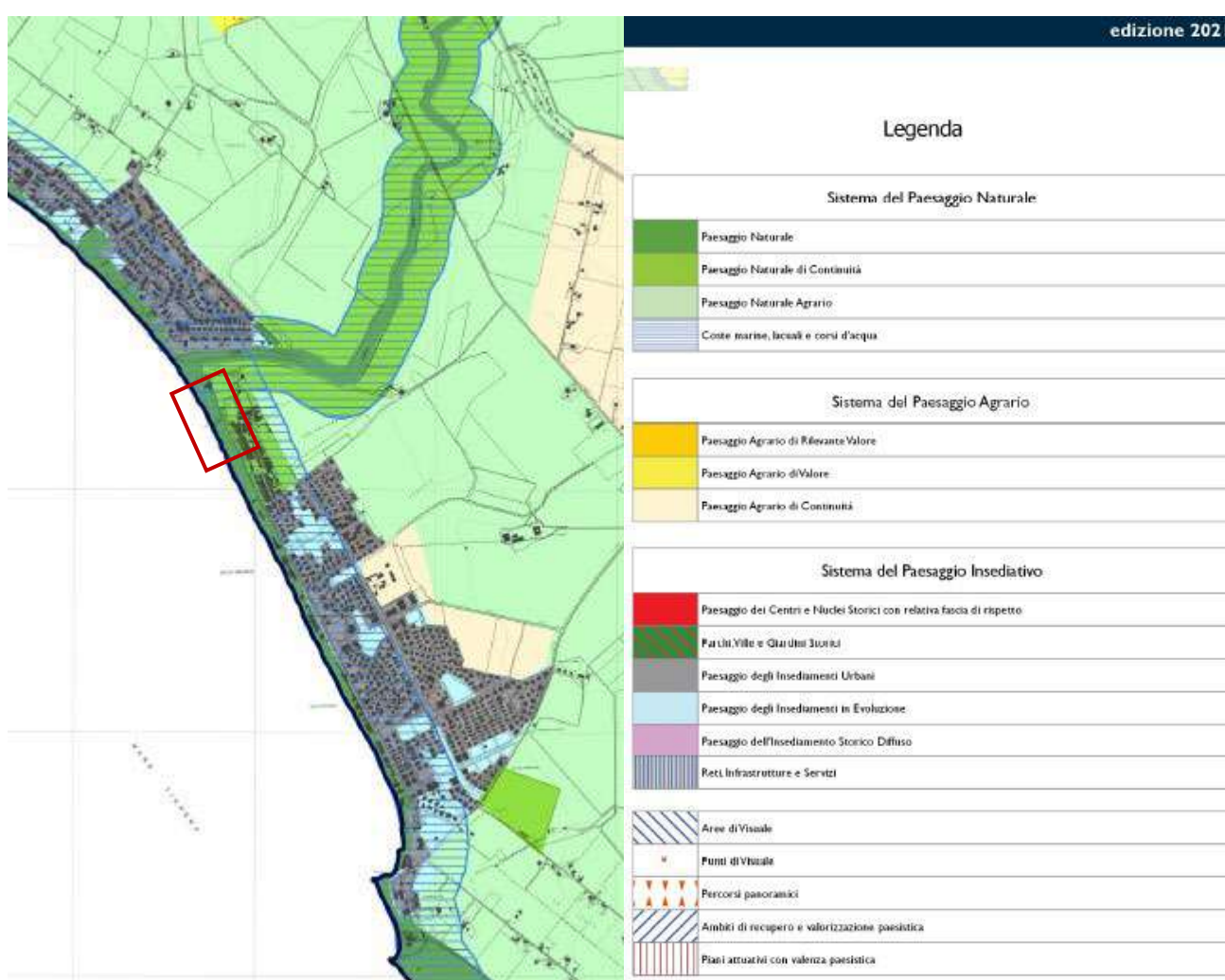
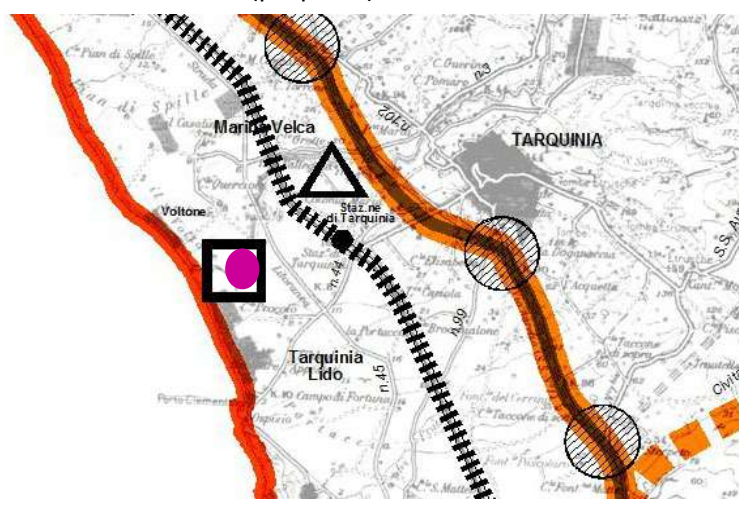
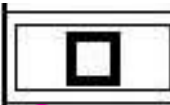

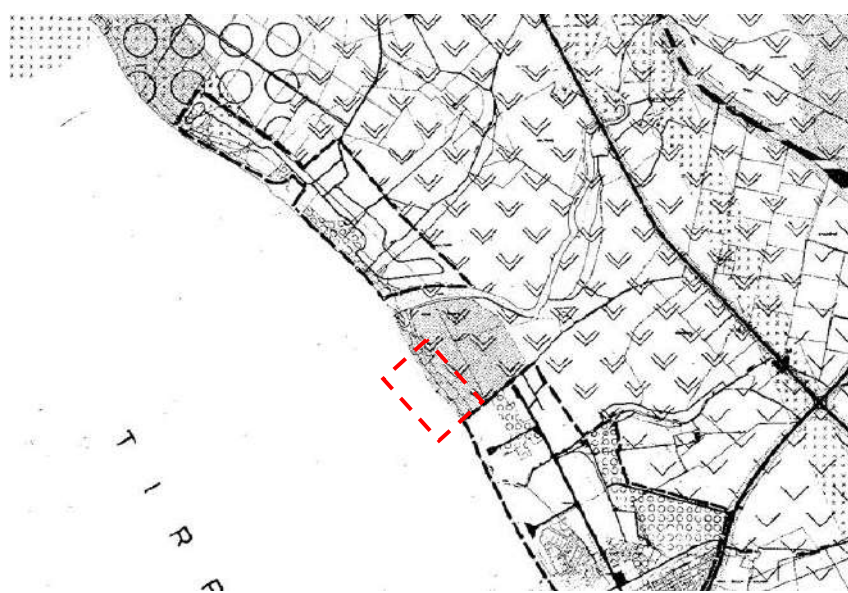
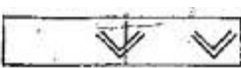




Figura 3-2 Stralcio Tavola A 13_354 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Tarquinia

Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Paesaggio naturale (art.22 NTA)	Art. 22 tabella B) Paesaggio Naturale – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela	
		Tipologie di interventi di trasformazione	Obiettivo specifico di tutela e disciplina
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli art. 12 (autorizzazione per opere pubbliche) e 62 (rapporti con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, settoriale ed urbanistica) delle norme del PTPR Lazio.
	Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica	Art. 17 (i sistemi di paesaggio – individuazione)	
		In tali ambiti, in tutti i paesaggi, possono essere attivati, con gli strumenti di cui all'art. 55 delle NTA, progetti per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio regionale considerati prioritari ai sensi dell'art. 143 del codice.	

Tabella 3-2 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia

3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM2 LIDO DI TARQUINIA - TARQUINIA		
Piano Territoriale Provinciale Generale		
<div>PTPG Viterbo Adottato con DGP n.45 del 24/07/2006</div>	<div>Estratto TAV. 4.1.2 Mobilità (proposte)</div> <div></div> <div><div></div><div>PORTI TURISTICI DI PROGETTO</div></div> <div><div></div>Localizzazione prevista dal Piano Porti</div>	<div>Tarquinia appartiene all'Ambito Territoriale n.7 Costa e Maremma.</div> <div>Nel PTPG viene previsto come proposta un porto turistico nel Comune di Tarquinia ubicato a sud della foce del fiume Marta.</div>
PIANO REGOLATORE GENERALE		
<div>PRG Tarquinia 1968 agg.1972</div>	<div>Estratto TAV. 9B Centro - Zonizzazione</div> <div></div> <div><div></div><div>E3 ZONE AGRICOLE SPECIALI (art.11)</div></div> <div><div></div><div>VINCOLO DI RISPETTO DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE E VINCOLO DI INEDIFICABILITÀ ASSOLUTA</div></div> <div><div></div>Localizzazione prevista dal Piano Porti</div>	<div>Zona E3 – Zone agricole speciali (art.11)</div> <div>Tale Sottozona, riguarda aree di attuale destinazione agricola ubicate all'interno del costituendo parco archeologico naturale. Rilevante la conservazione dell'ambiente naturale.</div> <div>La zona è inoltre vincolata.</div>

4. ANALISI DI COERENZA

Lo scopo di questa fase è quello di verificare se esistono delle incoerenze in grado di ostacolare l'elaborazione e successiva attuazione del piano sottoposto a VAS ed è introdotta al fine di verificare in quantità ed in qualità le relazioni interne ed esterne al piano, cioè tra le diverse componenti del piano e tra i diversi livelli di pianificazione.

In particolare, l'analisi di coerenza si articola in due momenti principali:

- Coerenza interna;
- Coerenza esterna.

4.1 Verifica di coerenza interna

La valutazione di coerenza interna esprime giudizi sulla capacità dei Piani di perseguire gli obiettivi che si sono dati (razionalità e trasparenza delle scelte).

Secondo quanto riportato dalle Linee Guida ISPRA (Rapporto 124/2015) in merito alle “Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS”, l'analisi di coerenza interna è finalizzata ad individuare e descrivere l'esistenza di un rapporto di consequenzialità tra gli obiettivi, generali e specifici, perseguiti da un Piano/Programma (P/P) e le azioni da questo previste, al fine di verificare il loro conseguimento anche in base al perseguimento dei criteri di sostenibilità stabiliti.

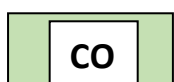
La seguente tabella individua la coerenza interna tra gli obiettivi del Piano e le azioni, in questo caso le scelte di localizzazione portuale relative ai 8 porti minori:

- Montalto;
- Tarquinia;
- Ladispoli;
- Latina;
- Terracina;
- Formia;
- Minturno;
- Ponza

Per la valutazione della coerenza interna sono stati identificati 5 principali gradi di coerenza riferiti alle relazioni tra obiettivi generali/specifici e scelte localizzative:



Coerenza Debole: si riscontra una debole relazione fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza: si riscontra coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza forte: si riscontra forte coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Non valutabile: non valutabile la relazione tra obiettivi e scelte localizzative



Divergenza: si riscontra divergenza fra obiettivi e scelte localizzative

L'analisi di coerenza interna si traduce perciò in una "verifica" per appurare che tutte le azioni previste siano coerenti con gli obiettivi che il Piano stesso si è proposto di perseguire.

L'analisi di coerenza interna manifesta un rapporto sostanzialmente di causa ed effetto tra gli obiettivi e le azioni.

Successivamente verranno descritte sinteticamente le incoerenze eventualmente rilevate.

ANALISI DI COERENZA INTERNA

			PM2 Tarquinia
OBIETTIVI GENERALI	A	Soddisfare le necessità economiche, sociali e ambientali della collettività	CO
	B	Minimizzare gli impatti negativi sull'economia, la società e l'ambiente	CO
	C	Assicurare elevata flessibilità e capacità di adattamento e riorganizzazione	NV
	D	Diversificare i servizi offerti	CO
OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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 un uso più efficace delle risorse	CO
	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	CF
	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.).	CO
	4	Contribuire alla sostenibilità economica e funzionale valutando l'interazione che può riguardare l'impatto esercitato dal porto sulla dinamica costiera e viceversa (la possibilità che la dinamica costiera causi l'interrimento dell'imboccatura portuale).	CO
OBIETTIVI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	5	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.	NV
	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.	NV

	7	Protezione delle aree sensibili dal punto di vista ambientale.	CO
--	---	--	----

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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.	CO
	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.	NV
	10	Accrescimento della coesione sociale, comprese le riduzioni di esclusione sociale e territoriale.	CO
	11	Partecipazione estesa dei cittadini alla pianificazione."	CO

COERENZE FORTI E DIVERGENZE RILEVATE:

PM2-2 La proposta si trova nelle immediate vicinanze della località di Tarquinia, pregevole meta turistica.

4.2 Verifica di coerenza esterna

L'analisi della coerenza esterna assume un ruolo decisivo nel consolidamento degli obiettivi generali, nella definizione delle azioni proposte per il loro conseguimento e nella stima della congruità complessiva rispetto al contesto pianificatorio, programmatico e normativo nel quale esso si inserisce.

La verifica di coerenza esterna esprime le capacità dei piani di risultare non in contrasto, eventualmente indifferente o portatori di contributi alle politiche di governo del territorio degli altri enti istituzionalmente competenti in materia

La verifica di coerenza esterna nell'ambito del presente Rapporto Ambientale è stata distinta secondo le seguenti tipologie di analisi:

- Coerenza esterna con l'ambito provinciale
Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello provinciale;
- Coerenza esterna con l'ambito comunale
Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello comunale.

PM2 LIDO DI TARQUINIA - TARQUINIA	
Piano Territoriale Provinciale Generale	
PTPG Viterbo Adottato con DGP n.45 del 24/07/2006	<u>Previsto.</u> Nel PTGP viene previsto come proposta un porto turistico nel Comune di Tarquinia ubicato a sud della foce del fiume Marta.
PIANO REGOLATORE GENERALE	
PRG Tarquinia 1968 agg.1972	<u>Non previsto.</u> L'area è zona agricola vincolata.

Qualora la scelta localizzativa non rientrasse tra le previsioni urbanistiche vigenti, in caso di sua approvazione si renderebbe necessario un adeguamento dello strumento urbanistico mediante Variante.

5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 280 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 16.148 unità. L'andamento della popolazione dal 2001 al 2010 è stato tendenzialmente in crescita, si presenta un calo nell'anno 2011, per attestarsi su un trend stabile sino al 2019.</p> <p>La densità abitativa è relativamente bassa, essa si attesta su circa 59 ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>Il centro storico di Tarquinia è un piccolo centro medievale circondato da mura e torri. Molteplici sono le attrazioni che offre la cittadina: palazzi finemente decorati, lasciano spazio a fontane e musei per tutti i gusti.</p> <p>Il comune di Tarquinia e nello specifico l'abitato di Tarquinia Lido, è costituito da lunghe spiagge di sabbia finissima che si alterna a scogli impervi. Il mare di Tarquinia è la meta preferita dalle famiglie e dagli sportivi per le diverse attrattive che offre il territorio.</p> <p>I collegamenti con l'area in esame sono garantiti, da un punto di vista stradale, dalla SS1 Aurelia, dalla SP 44 e dalla Litoranea. Il percorso delle linee del TPL costeggia l'area in esame, come anche una lunga pista ciclabile che percorre tutto il lungomare di Tarquinia.</p> <p>La stazione ferroviaria è situata a circa 5 km di distanza dall'area in esame, e l'unica strada di collegamento è la SP 44, quindi il collegamento dalla stazione è garantito tramite TPL, oltre che con il mezzo privato.</p>
Biodiversità	<p>L'area oggetto di studio non ricade in SIC/ZSC. Nella parte antistante, sono però presenti sia la ZSC "Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta" sia la ZSC "Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta Quaglia". Tali siti hanno permesso di definire le specie e gli habitat presenti nel mare antistante la localizzazione portuale.</p> <p>Gli obiettivi generali di conservazione e gestione dei SIC "Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta" e "Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta Quaglia" è quello di garantire la conservazione degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario presenti e della biodiversità in generale, mantenendo o laddove necessario ripristinando gli equilibri biologici in atto, preservando il ruolo ecologico funzionale complessivo del sito stesso nell'ambito della Rete Natura 2000.</p> <p>Gli habitat e le specie di interesse comunitario presenti nei siti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina (cod. 1110); • Praterie di Posidonia (cod. 1120*); • Scogliere (cod.1170) <p>Nel sito "Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta" è inoltre presente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pinna Nobilis (cod.1028)

	<p>Nell'area a terra è presente un ulteriore habitat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dune fisse del litorale del Crucianellion maritimae (cod. 2210) <p>Sono inoltre presenti spiagge, sabbia nuda e dune con vegetazione erbacea psammofila.</p>
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	<p>Nell'area di studio il suolo è destinato a zone aperte con vegetazione rada o assente.</p> <p>L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di prodotti tipici quali vino "Lazio IGT" e "Tarquinia DOC". L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di "Pecorino Romano - DOP", "Ricotta Romana - DOP" "Salamini Italiani alla Cacciatora – DOP", "Olio Extravergine di Oliva Tusciana – DOP" e "Carciofo Romanesco del Lazio – IGP".</p>
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>Il litorale, che si estende dal Comune di Montalto di Castro fino a Tarquinia, è situato sulla fascia costiera nella parte settentrionale del Lazio. Caratterizzata da litotipi olocenici di formazioni quaternarie, rappresentati da terreni marini, transizionali e continentali. I sedimenti marini sub-continentali sono in trasgressione sui terreni più antichi. La composizione litologica dei depositi alluvionali è particolarmente eterogenea nelle valli fluviali con bacini idrografici estesi (F. Marta e F. Mignone). Tali depositi presentano spessori massimi di circa 45 metri in corrispondenza dei bacini fluviali maggiori (Marta a Mignone). Lungo i corsi d'acqua minori (Fosso Taccone, etc.) il loro spessore è trascurabile.</p> <p>Il tratto di costa a nord di Civitavecchia, compreso tra le foci del fiume Tafone e del fiume Mignone, rientra tra i tratti di costa «difficili» per la realizzazione di porti del litorale laziale a causa della presenza di litorali sabbiosi e delle foci di alcuni fiumi a regime torrentizio, dei quali i più importanti sono il Fiora e il Marta. La foce del Fiora è stata recentemente armata da moli guardiani per favorire il deflusso delle piene, mentre quella del Marta ne è tuttora priva. Le foci di questi due fiumi sono utilizzate in modo precario per il ricovero di alcune imbarcazioni.</p> <p>Il litorale di Tarquinia è caratterizzato fortemente dalla presenza di valli fluviali come, l'Arrone, il Marta, ed il Mignone, suddividendolo in tre parti, in corrispondenza delle tre foci.</p> <p>Il nucleo principale della città è collocato in prossimità della valle del fiume Marta, in corrispondenza della via Aurelia.</p> <p>Lungo la costa sono dislocati i due centri balneari di Marina Velca e Lido di Tarquinia. Anche in questo caso, come per Montalto, lo sfruttamento agricolo del territorio, appare significativo, provocando problematiche inerenti l'inquinamento, conseguentemente all'uso eccessivo della falda acquifera. Il forte utilizzo di quest'ultima, per l'irrigamento del suolo agricolo, fa sì che si alterino i regimi fluviali, per la creazione di nuovi canali.</p> <p>Tale attività ha un grave impatto sull'ambito delle praterie di Posidonia oceanica. L'habitat marino, infatti, si presenta altamente degradato, per la modificazione dei regimi fluviali.</p> <p><u>Stato qualitativo delle acque superficiali</u></p> <p>Il sistema idrologico della regione Lazio si sviluppa su 40 bacini idrografici. I più importanti sono il bacino del Tevere, il bacino del Liri-Garigliano, il bacino del Fiora, il bacino dell'Arrone e quello del Badino. La localizzazione portuale è limitrofa all'area del bacino del Fiume Marta.</p> <p>Di seguito si riporta lo stato chimico del fiume Marta monitorato nel 2018 e nel 2019.</p>

Codice Stazioni	Corpo idrico	Tipo N: naturale FM: fortemente modificato A: artificiale	LIMeco 2018	Elementi a sostegno Tab.1/B 2018	Stato Chimico 2018	LIMeco 2019	Elementi a sostegno Tab.1/B 2019	Stato Chimico 2019
F5.11	Fiume Marta 2	N	Sufficiente	Buono	Buono	Buono	Buono	Buono**
F5.14	Fiume Marta 2	N	Sufficiente	Buono***	Buono	Sufficiente	Sufficiente/Elevato (***)	Non Buono
F5.22	Fiume Paglia 2	N	Buono	Buono	Buono	Elevato	Buono	Buono
F5.26	Fiume Tevere 1	N	Buono	Buono	Buono	Buono	Buono	Buono
F5.27	Fiume Tevere 2	N	Buono	Elevato	Buono	Buono	Buono	Buono
F5.36	Fiume Marta 1	N	Elevato	Buono	Buono	Elevato	Buono	Buono**

Si riporta inoltre lo stato chimico ed ecologico nel triennio 2015-2017:

Bacino idrografico	Codice Stazioni	Corpo idrico	Tipologia Corpo idrico	Tipologia Monitoraggio	Diatomee 15-17	Macrofiti 15-17	Macrobenthos 15-17	LIMeco 15-17	Sup. Tab.1/B 15-17	Stato Ecologico 15-17	Stato Chimico 15-17
Marta	F5.36	Fiume Marta 1	N	operativo	Buono	Scasso	Scasso	Sufficiente	Elevato	Scasso	Buono
Marta	F5.14	Fiume Marta 2	N	operativo	Sufficiente		Scasso	Scasso	Elevato	Scasso	Buono
Marta	F5.11	Fiume Marta 3	N	operativo	Buono		Scasso	Scasso	Elevato	Scasso	Non Buono

Come si evince dalle immagini, nel triennio 2015-2017, lo stato ecologico delle acque superficiali del fiume Marta risulta essere qualitativamente “scarso” mentre lo stato chimico è “buono” per i primi due corpi idrici e “non buono” per il terzo corpo idrico appartenente al bacino idrografico del Fiume Marta. Nel 2019 è possibile notare un miglioramento delle acque monitorate nella stazione F5.11 (da “non buone” a “buone”) e un peggioramento delle acque monitorate nella stazione F5.14 .

Stato qualitativo delle acque di balneazione



Punto di campionamento	2020
13 - Cancelli n.4	IDONEO
--- - POLIGONO MILITARE	NON IDONEO
285 - 2000 m. sx Fiume Marta	IDONEO
15 - Stabilimento Torre del Sole	IDONEO
387 - FOCE FIUME MARTA	NON IDONEO
260 - 400 MT DX FOCE FIUME MARTA	NON IDONEO
20 - Deposito Barche Camping Tuscia Tirrenica	IDONEO
21 - Fosso dei Giardini	IDONEO
23 - Porto Clementino	IDONEO
393 - S. Giorgio	IDONEO
257 - 300 m. dx del Fiume Mignone	IDONEO

Pericolosità frane

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità dei Bacini Regionale del Lazio, emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane.

Pericolosità alluvioni

Come noto, è compito delle Autorità di bacino distrettuale la predisposizione delle mappe di pericolosità e rischio alluvioni; a tal riguardo si evidenzia che il territorio laziale è ricompreso nei seguenti distretti idrografici:

- Distretto Idrografico dell'Appennino Settentrionale
- Distretto Idrografico dell'Appennino Centrale,
- Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale.

L'area di interesse per il progetto in esame ricade nel Distretto Idrografico dell'Appennino Centrale, la cui articolazione territoriale è stata definita con il D. Lgs 152/2006 e smi, e comprende:

- Tevere, già bacino nazionale ai sensi della L. 183/89;
- Tronto, già bacino interregionale ai sensi della L. 183/89;
- Sangro, già bacino interregionale ai sensi della legge L. 183/89;
- Bacini del Lazio, già bacini regionali ai sensi della L. 183/89;
- Bacini dell'Abruzzo, già bacini regionali ai sensi della L. 183/89;
- Potenza, Chienti, Tenna, Ete, Aso, Menocchia, Tesino e bacini minori delle Marche, già bacini regionali ai sensi della L. 183/89.

Il Piano Gestione Rischio Alluvioni del Distretto dell'Appennino Centrale (PGRA-AC), è stato approvato dal Presidente del Consiglio dei Ministri con DPCM Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 28 del 3 febbraio 2017.

Le mappe di pericolosità e rischio alluvioni, cui si fa riferimento nel caso specifico, sono contenute nel PGRA-AC il cui primo ciclo è stato approvato DPCM del 27 ottobre 2016. Si evidenzia che nell'ambito della predisposizione del II ciclo di gestione (2021÷2027), si è concluso il processo di aggiornamento delle mappe di pericolosità e rischio alluvione.

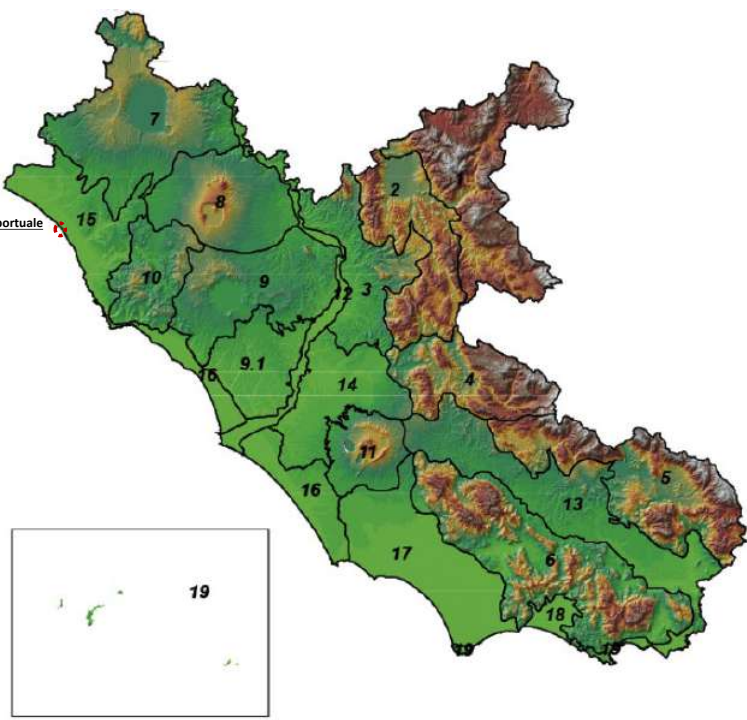
L'area oggetto di studio ricade in aree caratterizzate da livelli di pericolosità alluvioni P3 (elevata probabilità - alluvioni frequenti) e P2 (media probabilità – alluvioni poco frequenti).

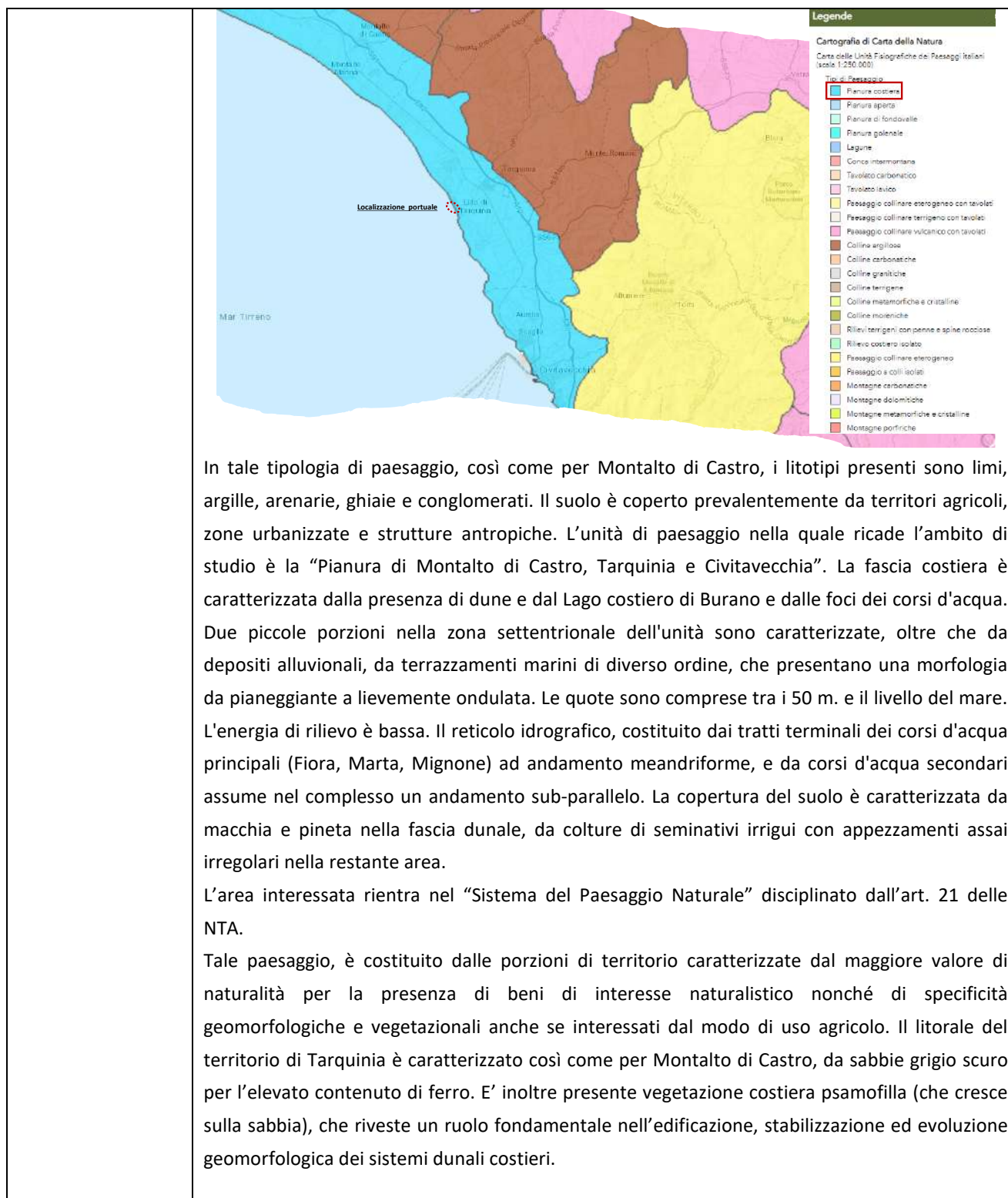
L'area inoltre ricade nella quasi totalità, in zone caratterizzate da rischio moderato. Solo per una piccola porzione di area il rischio è elevato - molto elevato.

Pericolosità sismica

Nel 2009, in ottemperanza al OPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha

	<p>approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.</p> <p>Al Comune di Tarquinia è stata assegnata la sottozona 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) inferiore a 0,10 g ($0,1 < a_g < 0,006$).</p>																																																																														
Atmosfera: Aria	<p>Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l'analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell'aria.</p> <p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di "Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010", ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente in attuazione dell'art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell'art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All'interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell'aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell'aria nell'anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l'utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p> <table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$</td></tr><tr><td rowspan="2">PM2.5</td><td>media</td><td>media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$</td></tr><tr><td rowspan="2">NO₂</td><td>media</td><td>media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$</td></tr><tr><td>C₆H₆</td><td>media</td><td>media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di $10 \text{ mg}/\text{m}^3$ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO₂</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$</td></tr><tr><td>O₃</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (media su 3 anni)</td></tr></table> <p>Tarquinia, ricadente nella Zona Litoranea, è caratterizzato nel seguente modo:</p> <table><tr><th colspan="13">IT1213 ZONA LITORANEA</th></tr><tr><th rowspan="2">Provincia</th><th rowspan="2">cod. Istat</th><th rowspan="2">nome</th><th rowspan="2">Area (km²)</th><th colspan="2">PM10</th><th>PM2.5</th><th colspan="2">NO₂</th><th>C₆H₆</th><th>CO</th><th>SO₂</th><th>**O₃</th></tr><tr><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>superi</th><th>superi</th><th>superi</th></tr><tr><td>VT</td><td>12056050</td><td>Tarquinia</td><td>279</td><td>16</td><td>3</td><td>9</td><td>9</td><td>0</td><td>0.3</td><td>0</td><td>0</td><td>32</td></tr></table>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	superi	numeri di superamenti giornalieri di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$	PM2.5	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	superi	numeri di superamenti orari di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$	NO ₂	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	superi	numeri di superamenti orari di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$	C ₆ H ₆	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	CO	superi	numero di superamenti di $10 \text{ mg}/\text{m}^3$ della media mobile massima su 8 ore 50	SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$	O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (media su 3 anni)	IT1213 ZONA LITORANEA													Provincia	cod. Istat	nome	Area (km ²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃	media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi	VT	12056050	Tarquinia	279	16	3	9	9	0	0.3	0	0	32
Inquinante	Parametro	Descrizione																																																																													
PM10	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)																																																																													
	superi	numeri di superamenti giornalieri di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$																																																																													
PM2.5	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)																																																																													
	superi	numeri di superamenti orari di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$																																																																													
NO ₂	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)																																																																													
	superi	numeri di superamenti orari di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$																																																																													
C ₆ H ₆	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)																																																																													
CO	superi	numero di superamenti di $10 \text{ mg}/\text{m}^3$ della media mobile massima su 8 ore 50																																																																													
SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$																																																																													
O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (media su 3 anni)																																																																													
IT1213 ZONA LITORANEA																																																																															
Provincia	cod. Istat	nome	Area (km ²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃																																																																			
				media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi																																																																			
VT	12056050	Tarquinia	279	16	3	9	9	0	0.3	0	0	32																																																																			
Clima acustico	<p>Ai fini dell'inquadramento del clima acustico nell'area di interesse, si evidenzia che il regolamento Comunale disciplina le competenze in materia di inquinamento acustico, come esplicitamente indicato alla lettera e), comma 1, art. 6 della Legge n. 447/1995. Il piano di classificazione acustica del territorio è stato approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 24 del 27/03/2008 è in attuazione della normativa nazionale vigente.</p> <p>Pertanto, si attribuisce, alle diverse aree del territorio comunale, la classe acustica di appartenenza in riferimento alla classificazione introdotta dal DPCM 1 Marzo 1991 e confermate nella Tab. A del DPCM 14 Novembre 1997 "Determinazione dei valori limiti delle sorgenti sonore".</p>																																																																														

	<p>Nel caso in esame, l'area interessata ricade in Classe IV "Area di intensa attività umana".</p> <p>Il lungomare di Tarquinia Lido, nel tratto compreso tra il Porto Clementino e la foce del Marta, comprese le case attigue sono stati inseriti in classe IV, vista la presenza nel periodo estivo luoghi di intrattenimento danzante, luoghi di pubblico spettacolo, attività artigianali e commerciali oltre all'elevata presenza di persone e traffico veicolare, oltre alla vicinanza della spiaggia che nel periodo diurno/estivo condiziona la "rumorosità ambientale" della zona.</p>
<p>Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali</p>	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, così come per Montalto di Castro, la localizzazione portuale nel comune di Tarquinia, ricade nel Sistema Strutturale "Maremma Tirreniche" e nell'unità geografica "Maremma Laziale".</p> <div data-bbox="397 687 569 721" data-label="Section-Header"> <p>SISTEMI STRUTTURALI ED UNITÀ GEOGRAFICHE</p> </div> <div data-bbox="397 741 526 761" data-label="Section-Header"> <p>Catena dell'Appennino</p> </div> <div data-bbox="397 761 622 844" data-label="List-Group"> <ol style="list-style-type: none"> 1) Terminillo - Monti della Laga - Sasso Gicollano 2) Conca Reatina - Monti Lucretili 3) Monti Sabini 4) Monti Simbruini 5) Monti Ernici Prenestini </div> <div data-bbox="397 846 557 866" data-label="Section-Header"> <p>Rilievi dell'Appennino</p> </div> <div data-bbox="397 866 557 887" data-label="List-Group"> <ol style="list-style-type: none"> 6) Monti Lepini, Aurunci e Aurunci </div> <div data-bbox="397 889 512 909" data-label="Section-Header"> <p>Complessi Vulcanici</p> </div> <div data-bbox="397 909 558 1014" data-label="List-Group"> <ol style="list-style-type: none"> 7) Monti Volsini 8) Monti Cimini 9) Monti Sabatini 9.1) Monti Sabatini (area romana) 10) Monti della Tolfa 11) Colli Albani </div> <div data-bbox="397 1016 478 1037" data-label="Section-Header"> <p>Vali Fluviali</p> </div> <div data-bbox="397 1037 563 1070" data-label="List-Group"> <ol style="list-style-type: none"> 12) Valle del Tevere 13) Valle del Sacco, Liri-Garigliano </div> <div data-bbox="397 1075 510 1095" data-label="Section-Header"> <p>Campagna Romana</p> </div> <div data-bbox="397 1095 488 1120" data-label="List-Group"> <ol style="list-style-type: none"> 14) Agro Romano </div> <div data-bbox="397 1122 509 1144" data-label="Section-Header"> <p>Maremma Tirrenica</p> </div> <div data-bbox="397 1144 509 1211" data-label="List-Group"> <ol style="list-style-type: none"> 15) Maremma Laziale 16) Litorale Romano 17) Agro Pontino 18) Piana di Fondi </div> <div data-bbox="397 1214 521 1236" data-label="Section-Header"> <p>Rilievi Costieri e Isole</p> </div> <div data-bbox="397 1236 662 1254" data-label="List-Group"> <ol style="list-style-type: none"> 19) Monte Circeo, Promontorio di Gaeta, Isole Pontine </div>  <p>La Maremma Laziale, da nord a sud, attraversa il territorio del viterbese, compreso tra Montalto di Castro e Tarquinia, e scende quindi fino a Civitavecchia e Ladispoli, già in territorio romano. Il paesaggio è quello tipico delle pianure coltivate, con lunghe distese di campi che costeggiano sia a destra sia a sinistra il nastro asfaltato delle strade litoranee che corrono tra Montalto Marina e Tarquinia Lido. L'area di interesse è caratterizzata da spiagge costituite da sabbie grigio scuro per il suo elevato contenuto di ferro e incorniciata da ampie dune ricche di vegetazione.</p> <p>Dalla Carta della Natura fornita dall'ISPRA, come si evince nell'immagine sottostante, è emerso che il paesaggio è di tipo "Pianura costiera", caratterizzato da aree pianeggianti e sub pianeggianti, delimitate da una linea di costa bassa e alta, in genere allungata parallelamente ad essa.</p>





La tutela è volta alla valorizzazione dei beni ed alla conservazione del loro valore anche mediante l'inibizione di iniziative di trasformazione territoriale pregiudizievoli alla salvaguardia. Dall'analisi della Tabella B "Paesaggio Naturale - Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela" delle NTA, emerge che la realizzazione di un'opera portuale non è compatibile con il paesaggio presente. Sarà necessario valutare le disposizioni di cui all'art. 12 e 61 delle NTA per verificare le possibilità e modalità di intervento.

6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE

Il presente capitolo rappresenta un tema centrale dello studio, caratterizzato dalla determinazione dei potenziali effetti ambientali. La metodologia utilizzata ha visto l'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 alcuni parametri così classificati:

- Tipologia degli effetti**

Tipo
Positivo
Mitigabile
Negativo

- Durata degli effetti**

Durata
Temporaneo
Permanente

- Entità degli effetti**

Entità	
Trascurabile	con complessità nulla e con durata istantanea
Bassa	con complessità trascurabile e con durata temporanea breve
Media	con complessità locale e con durata temporanea media
Alta	con complessità vasta e con durata permanente

6.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	<u>Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni</u>
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Bassa		Bassa
	Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di bassa entità, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio inserita in un		

	<p>contesto poco urbanizzato. Sarà comunque necessario monitorare la possibile crescita della popolazione in tale localizzazione anche in relazione alle differenti stagioni dell'anno.</p> <p>Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.</p>
--	--

6.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	<u>Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Dall'analisi della qualità dell'aria comunale attuale emergono dei superamenti di PM10 e O3.</p> <p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p> <p>La zonizzazione comunale identifica tale area come "Area di intensa attività umana". Sarà necessario sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, attenersi ai limiti normativi in riferimento a tale area.</p> <p>Gli effetti secondari e/o cumulativi potranno essere sensibili sulle componenti naturali e sulla popolazione umana.</p>	

6.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Alterazione della qualità dei suoli</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Si potranno verificare delle variazioni qualitative delle caratteristiche chimiche dei fattori ambientali, quali suolo ed acque superficiali e di conseguenza, si potrebbero creare delle alterazioni dei relativi prodotti agroalimentari.</p> <p>Gli effetti secondari potranno essere sensibili sulle componenti naturali (habitat terrestri e marini).</p>	

6.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	<p>Emissione di rumore e polveri con potenziali effetti sui SIC/ZSC antistanti l'area oggetto di studio.</p> <p>Disturbo specie presenti sui fondali. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere monitorati gli effetti sull'area vasta.</p>	<p><u>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti a terra e in mare.</u></p>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi.</p>	<p>I posti barca del porto potrebbero causare disturbi alle specie e habitat esistenti in considerazione della presenza di due ZSC antistanti l'opera portuale.</p>

6.5 Geologia e acque

GEOLOGIA E ACQUE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	<p>Movimentazione rifiuti e materie.</p> <p>Consumo di risorse non rinnovabili.</p> <p>Rischio torbidità ed inquinamento.</p> <p>Gestione dei sedimenti.</p>	<p><u>Interferenza con la dinamica costiera.</u></p>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Media
	<p>L'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane. Ricade in aree caratterizzate da livelli di pericolosità alluvioni P3 (elevata probabilità - alluvioni frequenti) e P2 (media probabilità - alluvioni poco frequenti). Sarà necessario, in fase di progettazione, tenere in considerazione le norme tecniche fornite dal PGRA.</p>	<p>La realizzazione delle dighe foranee aggettanti a mare, potrebbero interferire con la dinamica costiera ed il trasporto solido generando fenomeni di insabbiamento.</p> <p>Bisogna però considerare che non vi sarebbe una nuova interruzione dell'unità fisiografica ma il porto si potrebbe localizzare nel sistema di foce del Marta. Inoltre potrebbe essere l'occasione per armare la foce e per garantire il libero deflusso delle acque e eliminare la barra.</p>

6.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Riduzione e eliminazione di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	<u>Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo;</u> <u>Modifica della struttura del paesaggio;</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Alta	Alta
	<p>La presenza di una futura infrastruttura portuale comporterebbe l'introduzione di nuovi elementi, a seconda della specifica prospettiva di analisi, dando luogo ad un'intrusione visiva o ad una deconnotazione, rispettivamente intese come variazione dei rapporti visivi di tipo fisico e variazione dei rapporti di tipo concettuale intercorrenti tra fruitore e quadro scenico. La stima dei potenziali effetti è stata tralasciata con riferimento ai rapporti intercorrenti tra la localizzazione portuale e gli elementi del contesto paesaggistico che rivestono un particolare ruolo o importanza dal punto di vista panoramico e/o di definizione dell'identità locale.</p> <p>In merito alla modifica della struttura del paesaggio, l'analisi del paesaggio nell'accezione "strutturale" è espressamente riferita alla considerazione degli elementi fisici, di matrice naturale quanto anche antropica, che concorrono a strutturare ed a caratterizzare il paesaggio. I principali parametri che concorrono alla significatività dell'effetto sono costituiti, dalla caratteristica localizzativa, soprattutto in termini di giacitura. Bisognerà definire nel miglior modo possibile, regole di organizzazione della struttura del paesaggio, nella ricchezza del patrimonio naturale, paesaggistico e culturale, nonché nei caratteri diffusi dell'assetto naturale ed insediativo.</p>	

7. ALTERNATIVE

7.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva.

In merito a ciò, nell'area in esame vi è una forte richiesta di posti barca, ed in 34 km di costa della Provincia di Viterbo allo stato attuale non vi è alcun porto turistico.

Si trova inoltre in vicinanza dell'abitato di Tarquinia, dove sorge una zona turistica particolarmente apprezzata.

7.2 Alternativa di piano

La proposta di intervento del Piano è ubicata a sud della Foce del Fiume Marta in sinistra idraulica.

La localizzazione prescelta pur presentando alcuni aspetti di criticità, presenta allo stesso tempo alcuni caratteri favorevoli:

- L'area non ricade in Siti Natura 2000 e non presenta una situazione vincolistica complessa.
- Sebbene l'area sia classificata dal PGRA come zona P3 con elevata probabilità-alluvioni frequenti e rischio R1 moderato, la realizzazione potrebbe essere l'occasione per armare la foce fluviale e garantirne il libero deflusso liberandola dalla barra attualmente presente e riducendo conseguentemente le condizioni di pericolosità.
- Non si verificherebbe una nuova interruzione dell'unità fisiografica, ma si potrebbe inserire il porto nel sistema di foce del Fiume Marta.
- Nell'area vi è una limitata presenza di stabilimenti balneari in quel tratto, che viceversa si concentrano più a sud dell'area interessata.
- Vi è presenza di aree retrostanti inedificate da destinare eventualmente ai servizi portuali.
- L'area presenta un sistema antropizzato e collegamenti viari.

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

Particolare attenzione dovrà essere posta nello studio dei fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale.

8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA

In relazione alle considerazioni sovraespresse viene confermata l'alternativa di piano, la quale è da considerarsi migliorativa.

9. ANALISI SWOT

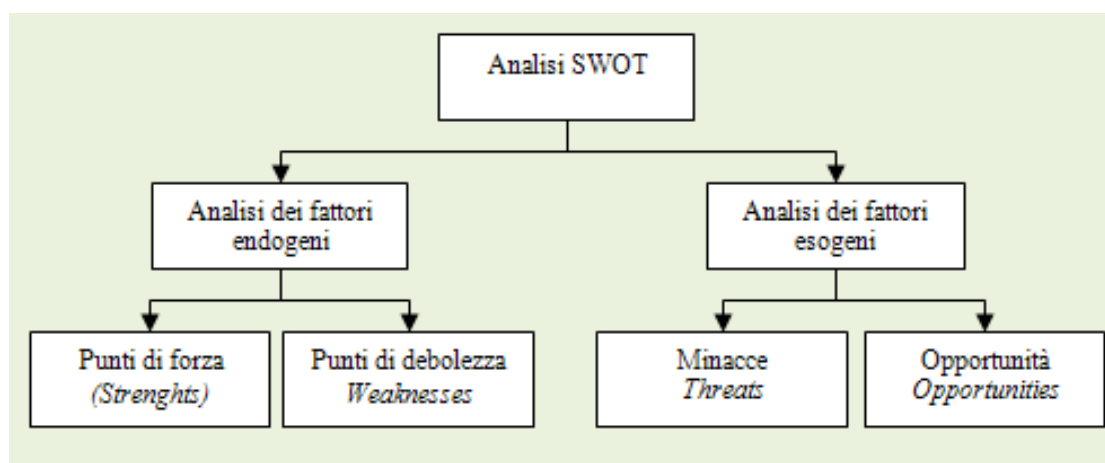
In riferimento agli obiettivi sopra riportati ed in considerazione delle prime valutazioni effettuate nelle schede relativamente alle nuove localizzazioni portuali, si è proceduto ad approntare una ANALISI SWOT .

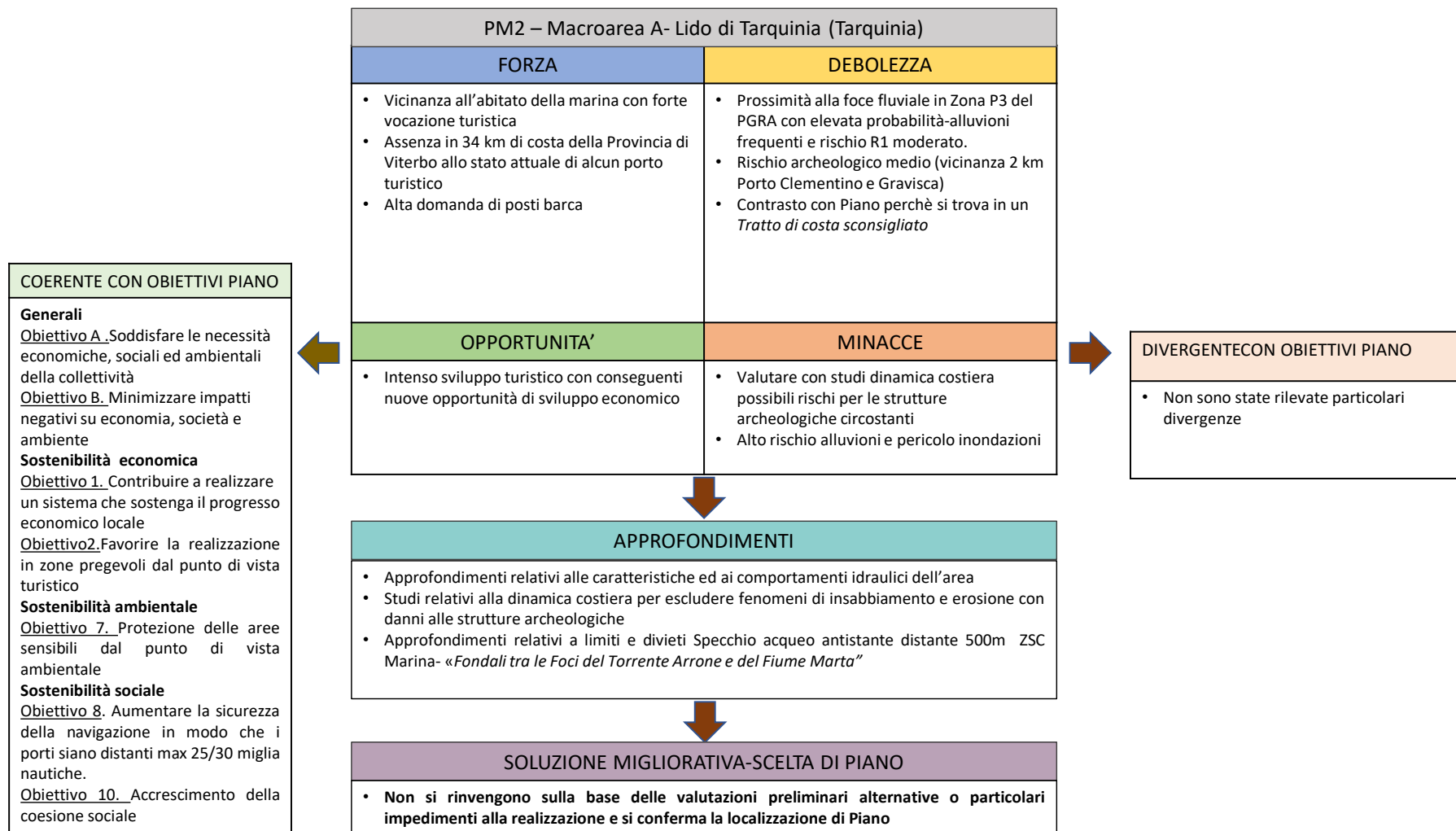
L'analisi SWOT (SWOT analysis) è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (Strengths), debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un progetto o in un'impresa o in ogni altra situazione in cui un'organizzazione o un individuo deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo; essa rappresenta un supporto alle scelte e risponde all'esigenza di razionalizzazione dei processi.

Si tratta di un procedimento di tipo logico, mutuato dall'economia aziendale, che consente di rendere sistematiche e fruibili le informazioni raccolte circa un tema specifico e fornisce informazioni fondamentali per la definizione di politiche e linee di intervento.

Attraverso l'analisi SWOT è possibile evidenziare i **punti di forza e di debolezza** al fine di far emergere quelli che vengono ritenuti capaci di favorire, od ostacolare o ritardare, il perseguimento di determinati obiettivi.

- I **punti di forza e di debolezza** sono considerati **fattori endogeni** propri del contesto di analisi, costituiti da tutti quegli elementi sui quali è possibile intervenire.
- Le **minacce e opportunità** sono invece considerate **fattori esogeni** in quanto costituiti da tutte quelle variabili derivanti dal contesto esterno, sulle quali non è possibile intervenire direttamente, ma dovrebbero comunque essere tenute sotto controllo in modo da sfruttare gli eventi positivi e prevenire quelli negativi.





10. BIBLIOGRAFIA

- REGIONE LAZIO, Geoportale Regione Lazio SIRT, www.geoportale.regione.lazio.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PGRA Piano Gestione Rischio Alluvioni, www.autoritadistrettoac.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PAI Piano Assetto Idrogeologico, www.autoritadistrettoac.it
- REGIONE LAZIO, PTPR Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, www.regione.lazio.it
- REGIONE LAZIO, Classificazione Sismica del Territorio Regionale D.387/2009, www.regione.lazio.it
- ISPRA, Carta della Natura, www.isprambiente.gov.it



**REGIONE
LAZIO**

**Direzione Regionale, Infrastrutture e
Mobilità'**

Area Trasporto Marittimo Aeroporti e
Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE



VAS

Valutazione Ambientale Strategica

RAPPORTO AMBIENTALE

PARTE II PM3 Ladispoli Porto Pidocchio

INTERPROGETTI

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

Collaboratori:
Arch. Francesca Romana Monass

Il progettista:
Dott. Ing. Marco Pittori



DATA

Revisione 2

Ottobre 2023



PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE

Rapporto Ambientale – Parte II

VAS PORTUALITÀ REGIONALE

PM3 LADISPOLI PORTO PIDOCCHIO

INDICE

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI	4
2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE.....	6
3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	15
3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR).....	15
3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi	18
4. ANALISI DI COERENZA.....	19
4.1 Verifica di coerenza interna.....	19
4.2 Verifica di coerenza esterna	22
5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE	23
6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE.....	29
6.1 Popolazione e salute umana.....	29
6.2 Aria e clima acustico	30
6.3 Suolo	30
6.4 Biodiversità	30
6.5 Geologia e acque marine.....	31
6.6 Paesaggio	31
7. ALTERNATIVE	33
7.1 Alternativa zero	33
7.2 Alternativa di piano	33
8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA	34
9. ANALISI SWOT RELATIVE ALLE SINGOLE LOCALIZZAZIONI PORTUALI.....	34
10. BIBLIOGRAFIA.....	36

INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 1-1 Estratto di mappa con individuazione localizzazione proposta nel Piano.....</i>	<i>5</i>
<i>Figura 2-1 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 a).....</i>	<i>9</i>
<i>Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 c)</i>	<i>9</i>
<i>Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT, la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 m).....</i>	<i>9</i>
<i>Figura 2-4 Beni culturali Immobili puntuali e area di interesse in rosso</i>	<i>10</i>

Figura 2-5 Geoportale Regione Lazio – SIRT , proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli e aree naturali protette e Rete Natura 2000	10
Figura 2-6 Immobile ed area di notevole interesse pubblico. In giallo l’area di intervento.....	11
Figura 2-7 Zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT) e di Denominazione di Origine Controllata (DOC). In rosso l’area di intervento.....	11
Figura 2-8 Denominazione di Origine Protetta (DOP) e Indicazione Geografica Tipica (IGT). In rosso l’area di intervento.	12
Figura 2-9 Pericolosità alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli (fonte: PGRA Appennino centrale).....	12
Figura 2-10 Rischio alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli (fonte: PGRA Appennino centrale).....	13
Figura 2-11 Pericolosità e rischio geomorfologico e proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli (fonte: PAI Autorità dei Bacini Regionali del Lazio).....	13
Figura 2-12 Classificazione sismica della regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli.	14
Figura 3-1 Stralcio Tavola B PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Ladispoli.....	15
Figura 3-2 Stralcio Tavola A PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Ladispoli.....	16

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI

Ai fini di una più rapida consultazione, di seguito vengono riportate delle schede che sintetizzano, dai Pareri della Conferenza di Consultazione, per ogni localizzazione portuale:

- / ● **CRITICITÀ:** problematiche da risolvere che impongono una più attenta analisi in ordine a specifiche tematiche;
- / ✓ **APPROVAZIONI:** favorevoli espressioni degli SCA;
- / ♦ **AGGIORNAMENTI:** integrazioni di studi e/o analisi sul campo di tipo preventivo e propedeutico alle scelte di piano;

PM3 Ladispoli Porto Pidocchio

- ✓ **PARERE 8 -Direzione Marittima del Lazio**
 - *Non si hanno osservazioni da formulare*
- ✓ **PARERE 9 – Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo**
 - *Non individuandosi siti alternativi si condivide in larga massima la realizzazione della nuova opera portuale di limitate dimensioni*
- ● **PARERE 11 – Città Metropolitana di Roma Capitale**
 - *Contrasto della scelta localizzativa alla Foce del Fosso Vaccina con il PTPG che lo prevedeva in zona Torre Flavia (Progetto abbandonato dal Comune per Vincoli Archeologici)*

1 CONTRODEDUZIONE

In considerazione dei vincoli archeologici in località Torre Flavia la localizzazione di un'opera portuale in quell'area sebbene prevista dal PTGP del 2010 è stata abbandonata. Si ritiene che la localizzazione in corrispondenza dello sbocco a mare del Fosso Vaccina sia compatibile con lo stato dei luoghi. Si veda paragrafo 7.2.

- *Approfondire la scelta localizzativa e verificare non incida sull'equilibrio costiero visto che contrasta con quanto previsto dal Piano (FASE III pag.6) poiché è un tratto di costa sconsigliato*

2 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

- ● **PARERE 16– Ministero Ambiente**
 - *Verificare con dati più aggiornati la morfodinamica dei litorali in relazione alle unità fisiografiche (per Ladispoli UF del "Fiume Tevere" pag.39 FASE II)*

3 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

PM3 PORTO PIDOCCHIO
LADISPOLI



Figura 1-1 Estratto di mappa con individuazione localizzazione proposta nel Piano

CRITICITA'

- Contrasto con PTPG che prevedeva l'opera in zona Torre Flavia
- Contrasto con Piano poiché è un *Tratto di costa sconsigliato*

AGGIORNAMENTI

- ◇ Verificare con dati aggiornati la morfodinamica del litorale in relazione alla unità fisiografica

APPROVAZIONI

- ✓ Non si hanno osservazioni da formulare da parte della Direzione Marittima del Lazio
- ✓ Non individuandosi siti alternativi la localizzazione viene condivisa anche dalla Soprintendenza

2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE

LADISPOLI - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in zone umide. Essa però ricade nella fascia di rispetto del torrente Vaccina e in prossimità della sua foce.
Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade in area tutelata per legge ai sensi del D. Lgs 42/04, art. 142, co. 1 lett. a) <i>i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare</i> (cfr. Figura 2-1).
Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in zone montuose e forestali.
Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in aree naturali protette e in aree appartenenti a Rete Natura 2000. Il ZSC "Secche di Torre Flavia" si trova ad una distanza superiore a 1,5 km (cfr. Figura 2-5).
Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non applicabile. Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 si applica ai progetti dell'allegato IV di cui ai punti 1.a), 1.c), 1.e).

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

LADISPOLI - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 "Per zone a forte densità demografica si intendono i centri abitati, così come delimitati dagli strumenti urbanistici comunali, posti all'interno dei territori comunali con densità superiore a 500 abitanti per km² e popolazione di almeno 50.000 abitanti EUROSTAT)."</p> <p>Ladispoli è un centro di medie dimensioni, ha un numero di abitanti pari a circa 40.000 unità ed una densità abitativa pari a circa 1.526,475 ab./km²</p>
Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento non interferisce con nessun bene culturale come si evince in Figura 2-4. Come si evince in Figura 2-5 l'area interferisce con il vincolo definito dall'art. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e nello specifico "Fascia costiera dei comuni: Civitavecchia, Cerveteri", mentre non interferisce con l'area archeologica di Torre Flavia posta nelle vicinanze.</p>
Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area ricade parzialmente in zona di Indicazione Geografica Tipica (IGT) "Lazio IGT" e in zona di Denominazione di Origine Controllata (DOC) "Roma DOC", "Tarquinia DOC" e "Cerveteri DOC" (cfr. Figura 2-7). Inoltre l'area ricade parzialmente in aree dedite alla produzione di "Pecorino Romano - DOP", "Salamini Italiani alla Cacciatora - DOP" e "Carciofo Romanesco del Lazio - IGP"(cfr. Figura 2-8).</p>

LADISPOLI - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'anagrafe dei siti contaminati attualmente è oggetto di una fase di sperimentazione che vede coinvolte l'ARPA Lazio e le Amministrazioni Pubbliche e pertanto non è disponibile on-line. L'analisi è quindi stata effettuata su gli ultimi dati disponibili (2019), riguardanti i siti oggetto di procedimento di bonifica.</p> <p>In merito a tale analisi, risulta che l'area non interferisce nessun sito contaminato.</p>
Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area in esame non ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Come si evince in Figura 2-9 e Figura 2-10 l'area in esame per una piccola porzione in prossimità della foce in riva destra è classificata come area a pericolosità e rischio alluvione.</p> <p>Come si evince in Figura 2-11 l'area in esame non ricade in aree sottoposte a tutela per pericolo di frana.</p>
Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sottozona sismica 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3 (cfr. Figura 2-12).
Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica



Figura 2-1 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 a)



Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 c)

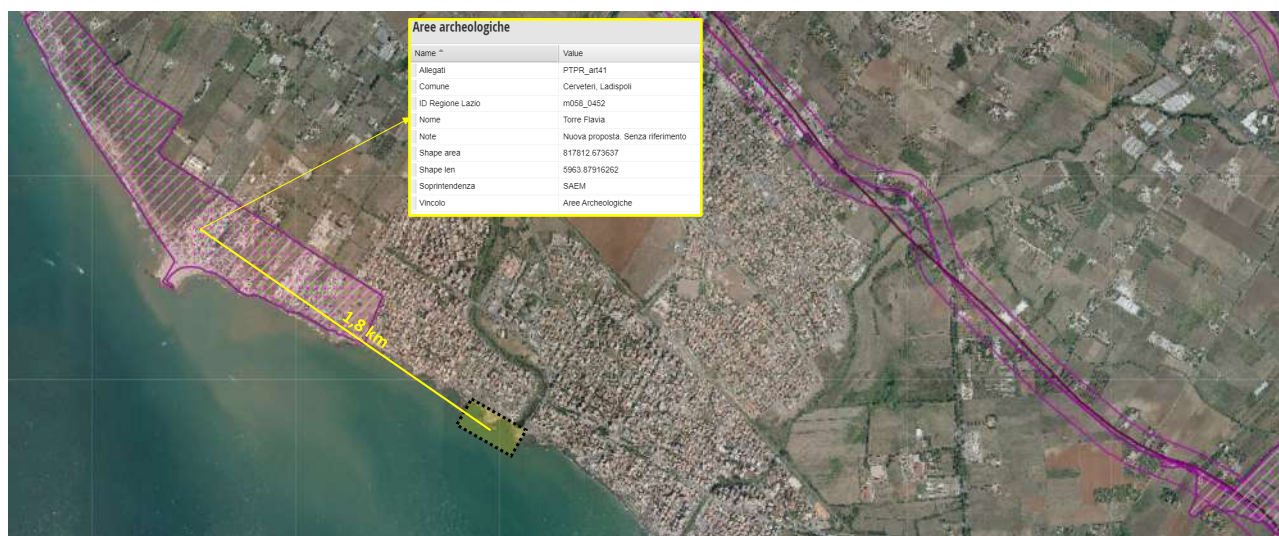


Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT , la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 m)

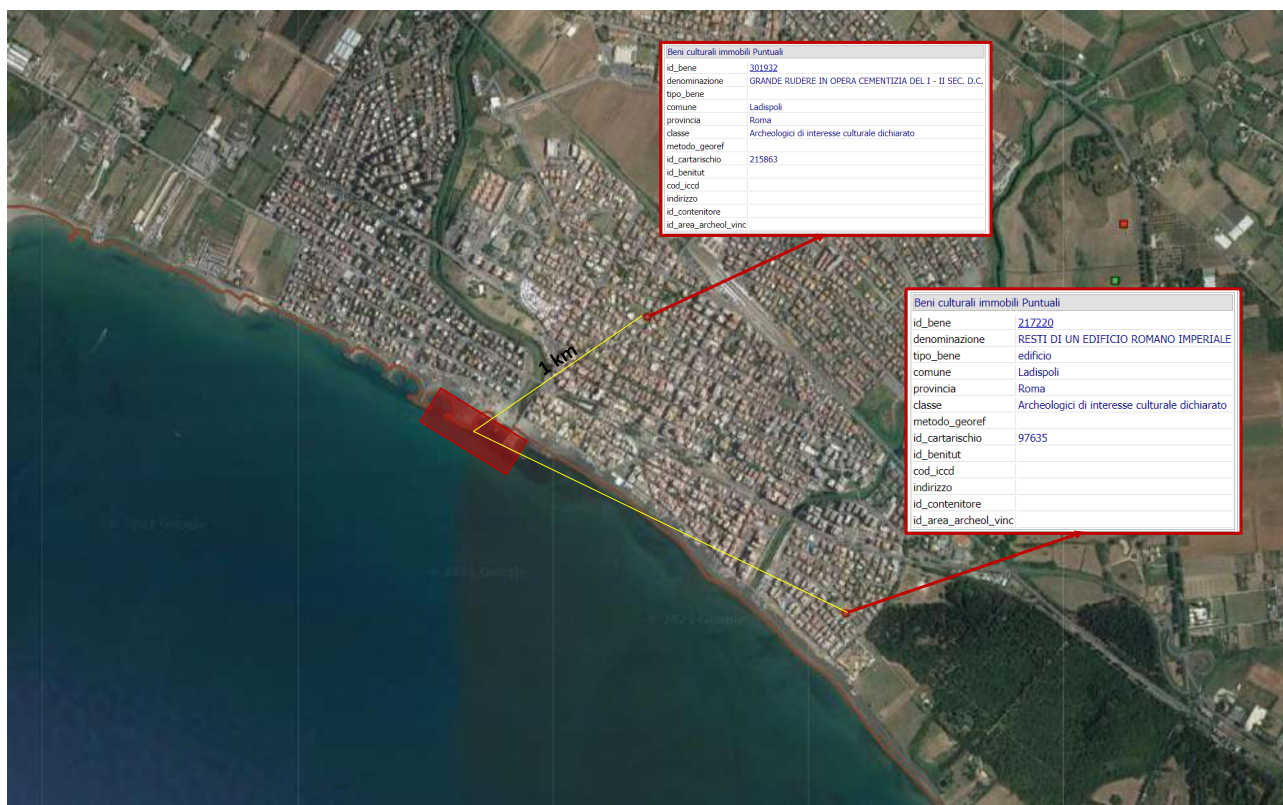


Figura 2-4 Beni culturali Immobili puntuali e area di interesse in rosso

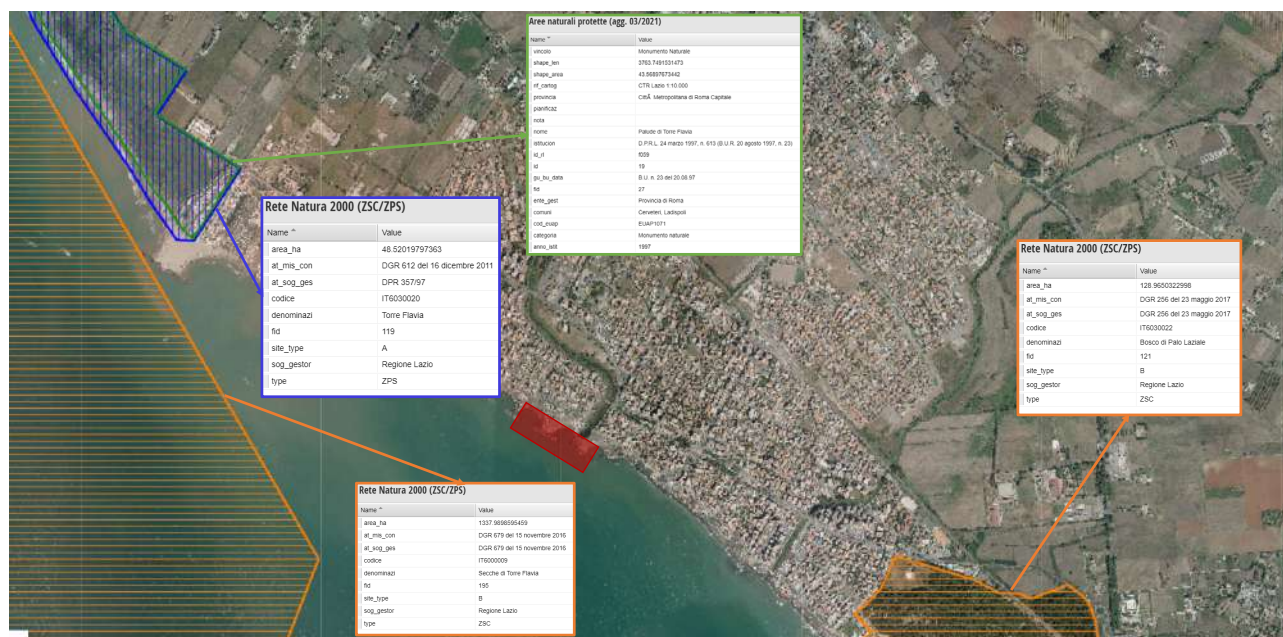


Figura 2-5 Geoportale Regione Lazio – SIRT , proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli e aree naturali protette e Rete Natura 2000



Figura 2-6 Immobile ed area di notevole interesse pubblico. In giallo l'area di intervento



Figura 2-7 Zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT) e di Denominazione di Origine Controllata (DOC). In rosso l'area di intervento.

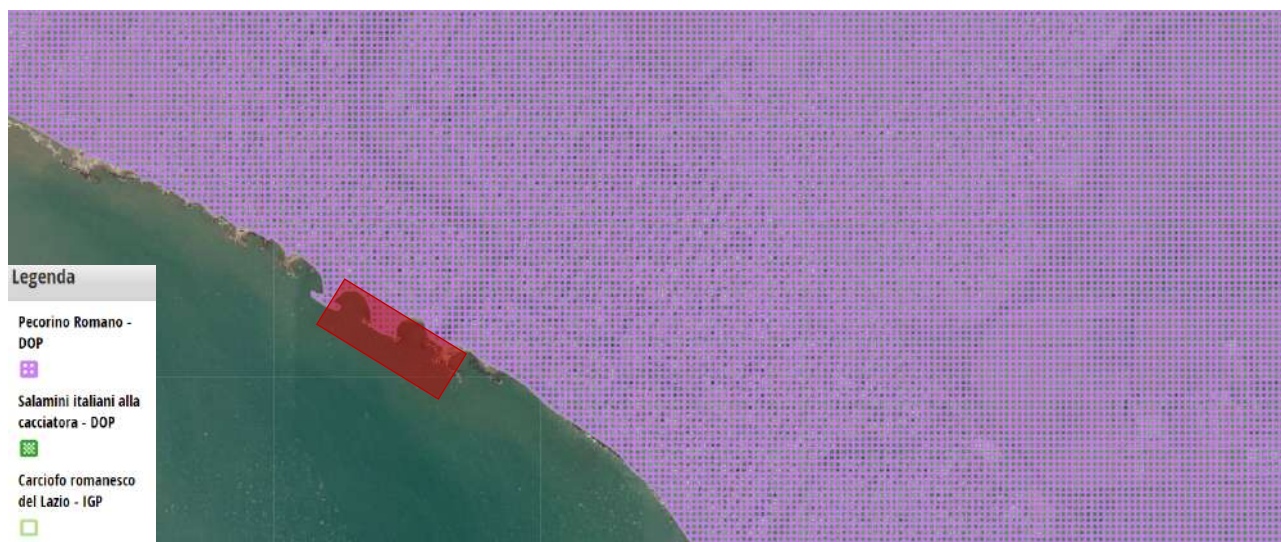


Figura 2-8 Denominazione di Origine Protetta (DOP) e Indicazione Geografica Tipica (IGT). In rosso l'area di intervento.

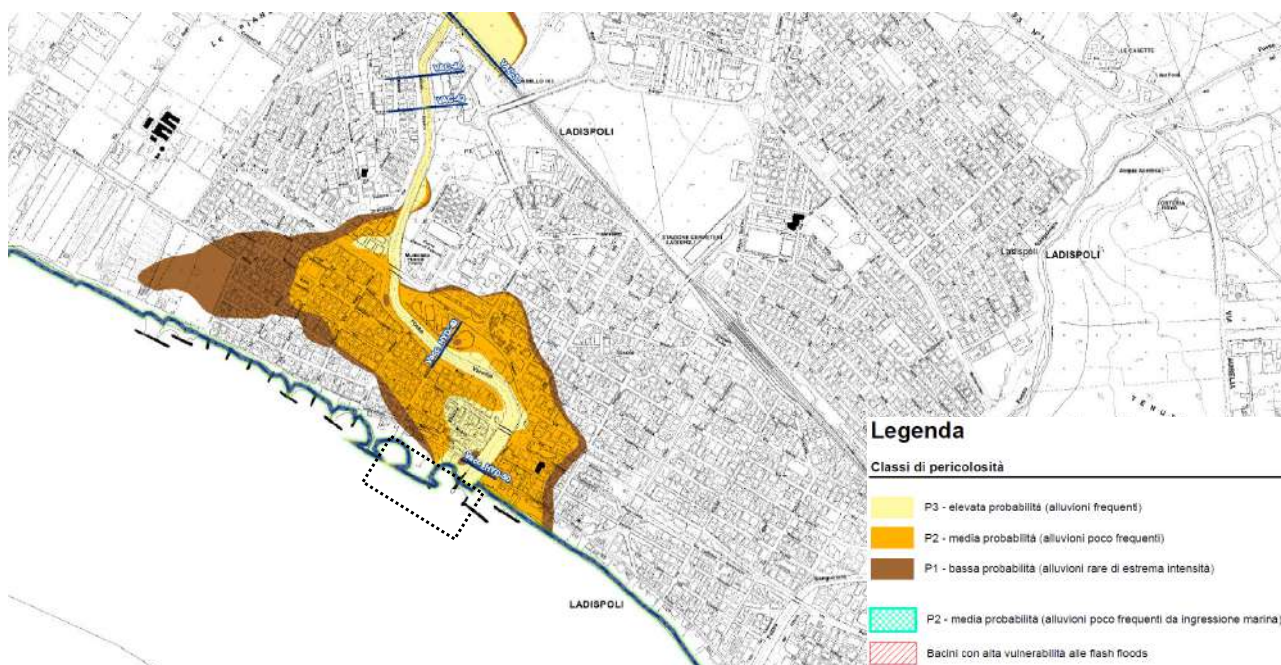


Figura 2-9 Pericolosità alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli (fonte: PGRA Appennino centrale)

[illegible]

Regione Lazio – VAS Portualità Regionale
Rapporto Ambientale REV.2– Parte II – PM3 Ladispoli Porto Pidocchio

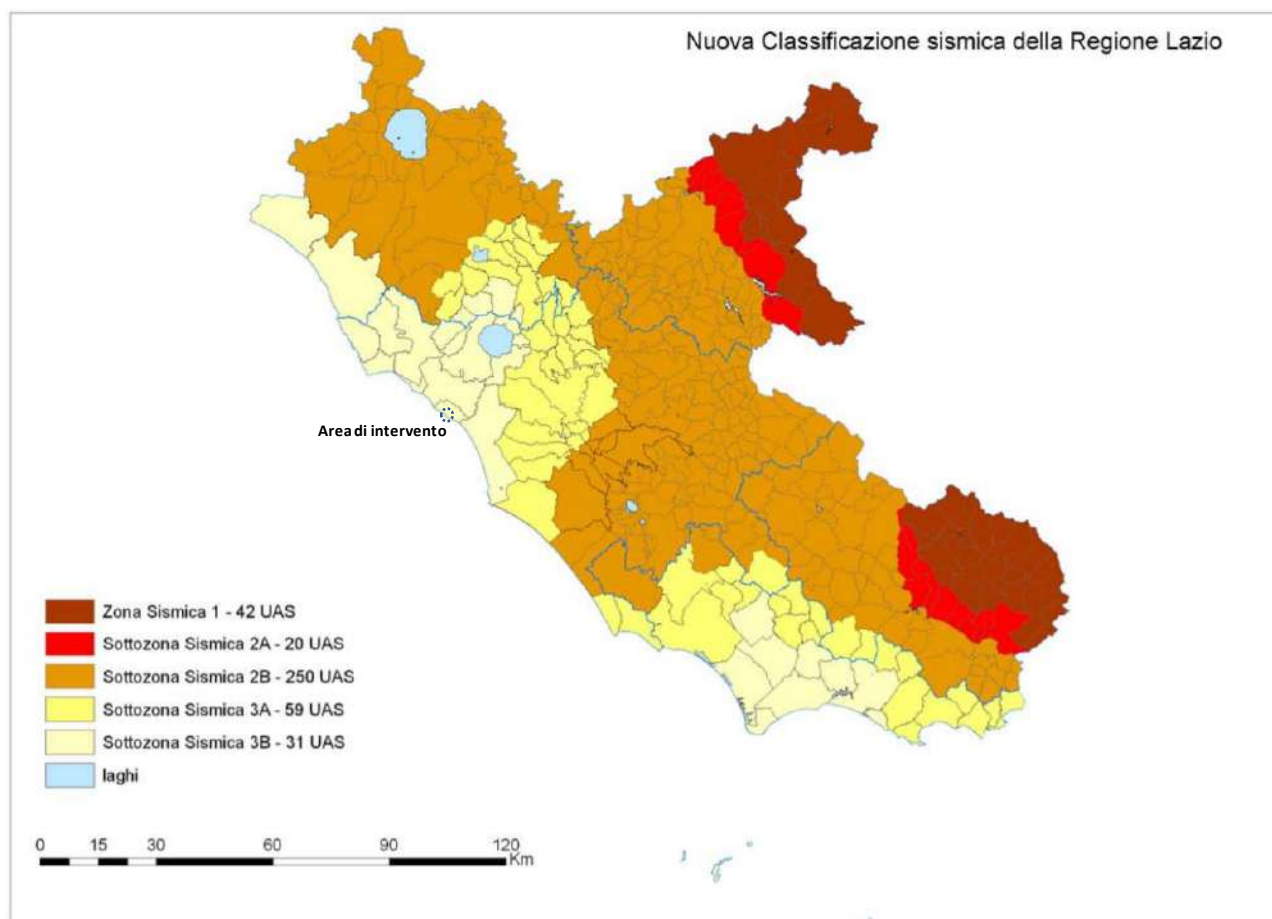


Figura 2-12 Classificazione sismica della regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli.

3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

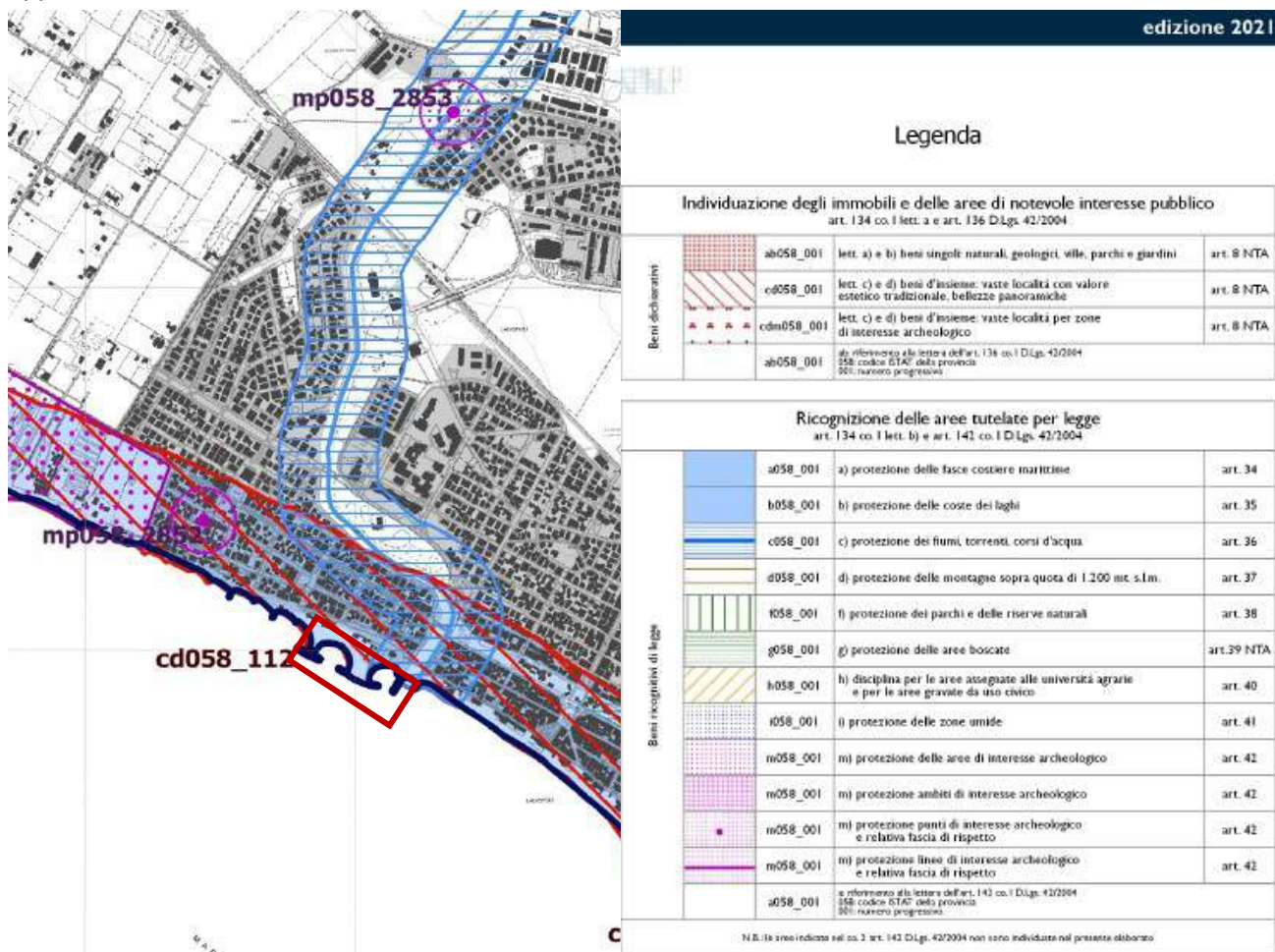


Figura 3-1 Stralcio Tavola B 23_373 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Ladispoli

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del DLgs 42/2004 e segnatamente: <ul style="list-style-type: none"> Lett. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche: "Fascia costiera dei comuni:

	<p>Civitavecchia, Cerveteri”;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aree tutelate per legge di cui all’articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> ○ Lett. a) <i>Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare</i> ○ Lett. c) <i>Fiumi, torrenti, corsi d’acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri</i>
--	---

Tabella 3-1 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli

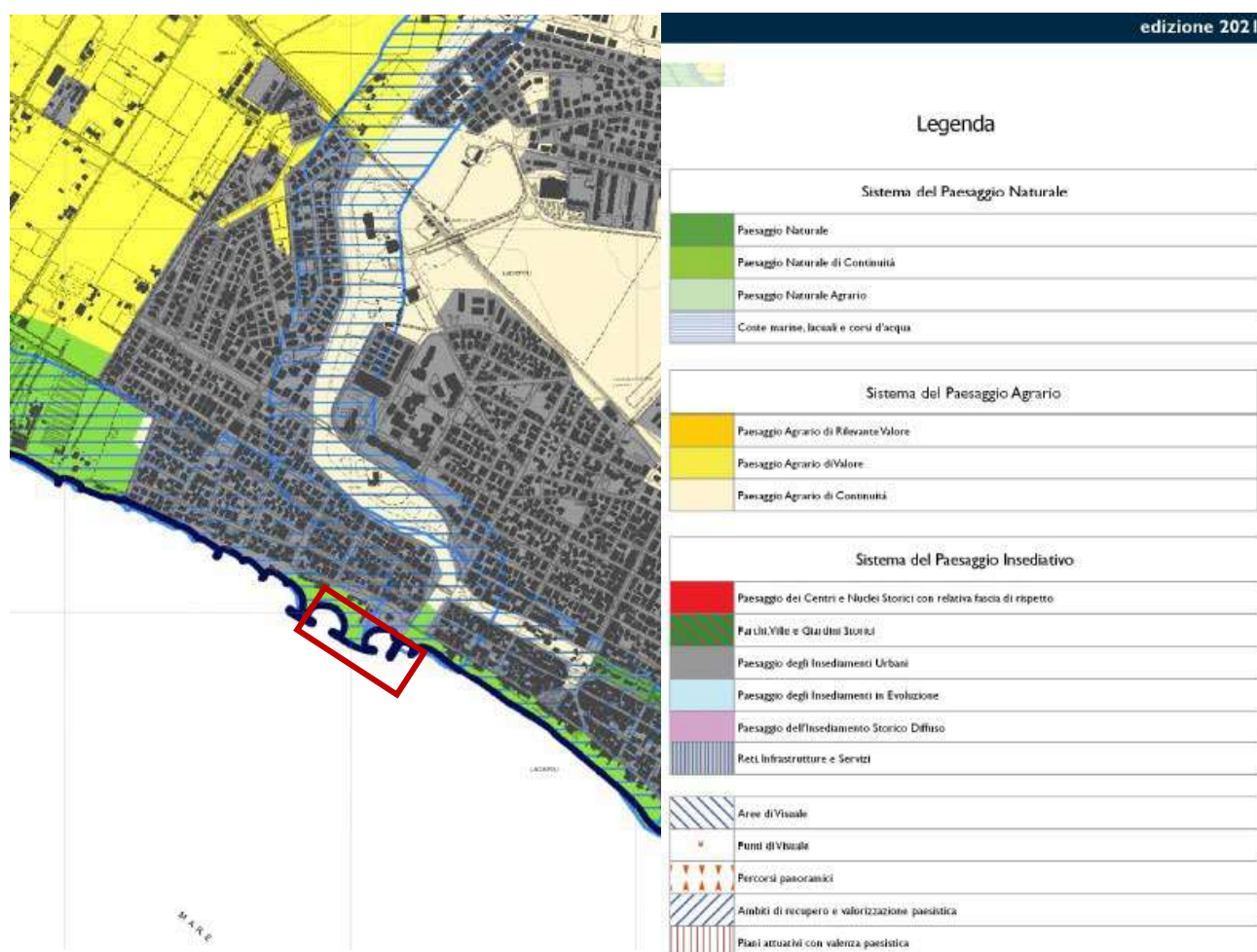



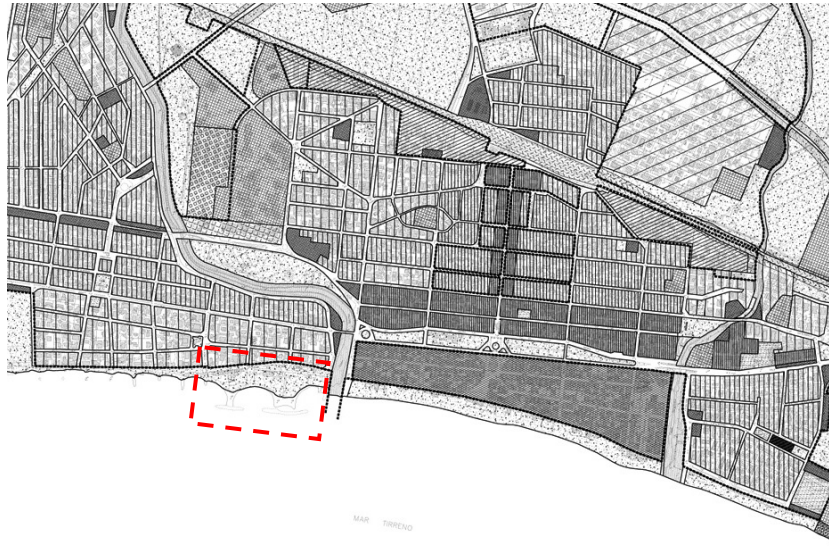
Figura 3-2 Stralcio Tavola A 23_373 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Ladispoli

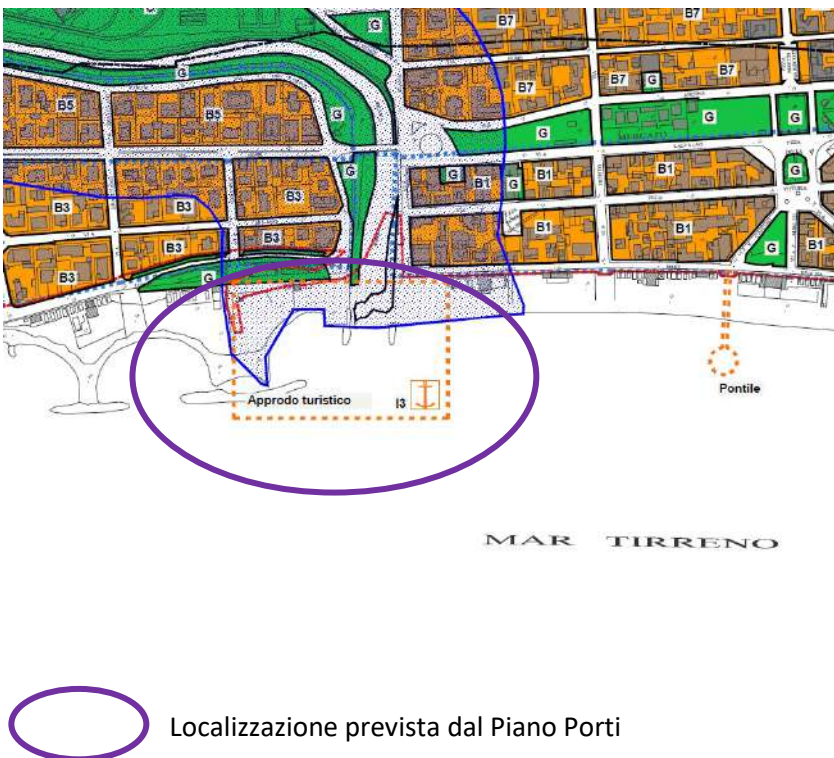
Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Paesaggio naturale di continuità (art.23 NTA)	Art. 23 tabella B) Paesaggio Naturale di continuità – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela	
		Tipologie di interventi di trasformazione	Obiettivo specifico di tutela e disciplina

		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli art. 12 (autorizzazione per opere pubbliche) e 62 (rapporti con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, settoriale ed urbanistica) delle norme del PTPR Lazio.
	Paesaggio degli insediamenti urbani (art.28 NTA)	<i>Art. 28 tabella B) Paesaggio degli insediamenti urbani – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela</i>	
		<i>Tipologie di interventi di trasformazione</i>	<i>Obiettivo specifico di tutela e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Conservazione ed adeguamento funzionale delle strutture esistenti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti
	Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica	<i>Art. 17 (i sistemi di paesaggio – individuazione)</i>	
		In tali ambiti, in tutti i paesaggi, possono essere attivati, con gli strumenti di cui all'art. 56 delle NTA, progetti per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio regionale considerati prioritari ai sensi dell'art. 143 del codice.	

Tabella 3-2 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli

3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM3 PORTO PIDOCCHIO - LADISPOLI		
Piano Territoriale Provinciale Generale		
<p>PTPG Roma Approvato con DCP n.1 del 18/01/2010</p>	<p>Estratto TAV. TP2 Indirizzi e proposte di piano</p>  <p>Localizzazione prevista dal PTGP</p> <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Nel PTGP viene prevista una nuova localizzazione portuale in località Torre Flavia.</p>
	<p>PIANO REGOLATORE GENERALE</p> <p>Estratto TAV. R2 Riporto del PRG del 1978 su cartografia informatizzata</p>  <p>Zona H - Verde pubblico e privato</p> <p>Zona H1 Verde pubblico</p> <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Zona H1 – Verde pubblico</p> <p>L'arenile balneare viene classificato con la stessa campitura delle zone a verde pubblico.</p>

<p>Variante al PRG vigente adottata con DCC n. 29 del 31/07/2019</p>	<p>Estratto TAV.P3.2 Disposizioni programmatiche a seguito di intervenute modifiche</p> 	<p>Sottozona I3- Approdo turistico</p> <p>Sono incluse in questa sottozona le aree destinate alle attrezzature portuali secondo quanto previsto dai programmi di sviluppo della Regione Lazio e dalla Delibera di Consiglio Comunale n. 57 del 13.10.2016 avente ad oggetto "Approvazione del progetto preliminare rimodulato del Porto turistico Marina di Vaccina C.D. "Porto Pidocchio", dello Schema di Convenzione e conseguenti determinazioni".</p> <p>In tale sottozona il PRG si attua mediante strumento diretto assistito da convenzione urbanistica.</p>
---	---	---

4. ANALISI DI COERENZA

Lo scopo di questa fase è quello di verificare se esistono delle incoerenze in grado di ostacolare l'elaborazione e successiva attuazione del piano sottoposto a VAS ed è introdotta al fine di verificare in quantità ed in qualità le relazioni interne ed esterne al piano, cioè tra le diverse componenti del piano e tra i diversi livelli di pianificazione.

In particolare, l'analisi di coerenza si articola in due momenti principali:

- Coerenza interna;
- Coerenza esterna.

4.1 Verifica di coerenza interna

La valutazione di coerenza interna esprime giudizi sulla capacità dei Piani di perseguire gli obiettivi che si sono dati (razionalità e trasparenza delle scelte).

Secondo quanto riportato dalle Linee Guida ISPRA (Rapporto 124/2015) in merito alle "Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS", l'analisi di coerenza interna è finalizzata ad individuare e descrivere l'esistenza di un rapporto di consequenzialità tra gli obiettivi, generali e

specifici, perseguiti da un Piano/Programma (P/P) e le azioni da questo previste, al fine di verificare il loro conseguimento anche in base al perseguimento dei criteri di sostenibilità stabiliti.

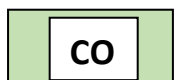
La seguente tabella individua la coerenza interna tra gli obiettivi del Piano e le azioni, in questo caso le scelte di localizzazione portuale relative ai 8 porti minori:

- Montalto;
- Tarquinia;
- Ladispoli;
- Latina;
- Terracina;
- Formia;
- Minturno;
- Ponza

Per la valutazione della coerenza interna sono stati identificati 5 principali gradi di coerenza riferiti alle relazioni tra obiettivi generali/specifici e scelte localizzative:



Coerenza Debole: si riscontra una debole relazione fra obiettivi e scelte localizzative



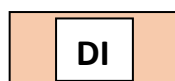
Coerenza: si riscontra coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza forte: si riscontra forte coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Non valutabile: non valutabile la relazione tra obiettivi e scelte localizzative



Divergenza: si riscontra divergenza fra obiettivi e scelte localizzative

L'analisi di coerenza interna si traduce perciò in una "verifica" per appurare che tutte le azioni previste siano coerenti con gli obiettivi che il Piano stesso si è proposto di perseguire.

L'analisi di coerenza interna manifesta un rapporto sostanzialmente di causa ed effetto tra gli obiettivi e le azioni.

Successivamente verranno descritte sinteticamente le incoerenze eventualmente rilevate.

ANALISI DI COERENZA INTERNA

			PM3 Ladispoli
OBIETTIVI GENERALI	A	Soddisfare le necessità economiche, sociali e ambientali della collettività	CO
	B	Minimizzare gli impatti negativi sull'economia, la società e l'ambiente	CO
	C	Assicurare elevata flessibilità e capacità di adattamento e riorganizzazione	CO
	D	Diversificare i servizi offerti	CO
OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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 un uso più efficace delle risorse	CO
	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	CF
	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.).	CF
	4	Contribuire alla sostenibilità economica e funzionale valutando l'interazione che può riguardare l'impatto esercitato dal porto sulla dinamica costiera e viceversa (la possibilità che la dinamica costiera causi l'interrimento dell'imboccatura portuale).	CO
OBIETTIVI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	5	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.	NV
	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.	NV
	7	Protezione delle aree sensibili dal punto di vista ambientale.	CF
OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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.	CO
	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.	NV
	10	Accrescimento della coesione sociale, comprese le riduzioni di esclusione sociale e territoriale.	CO
	11	Partecipazione estesa dei cittadini alla pianificazione."	CO

COERENZE FORTI E DIVERGENZE RILEVATE:

PM3-2 La proposta si trova nelle immediate vicinanze della località di Ladispoli, pregevole meta turistica.

PM3-3 La proposta si trova in un luogo ben collegato

PM3-7 La proposta si trova in un luogo privo di vincoli ambientali o archeologici

4.2 Verifica di coerenza esterna

L'analisi della coerenza esterna assume un ruolo decisivo nel consolidamento degli obiettivi generali, nella definizione delle azioni proposte per il loro conseguimento e nella stima della congruità complessiva rispetto al contesto pianificatorio, programmatico e normativo nel quale esso si inserisce. La verifica di coerenza esterna esprime le capacità dei piani di risultare non in contrasto, eventualmente indifferente o portatori di contributi alle politiche di governo del territorio degli altri enti istituzionalmente competenti in materia

La verifica di coerenza esterna nell'ambito del presente Rapporto Ambientale è stata distinta secondo le seguenti tipologie di analisi:

- Coerenza esterna con l'ambito provinciale
Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello provinciale;
- Coerenza esterna con l'ambito comunale
Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello comunale.

PM3 PORTO PIDOCCHIO - LADISPOLI	
Piano Territoriale Provinciale Generale	
PTPG Roma Approvato con DCP n.1 del 18/01/2010	<u>Non previsto.</u> Nel PTGP viene prevista una nuova localizzazione portuale in località Torre Flavia.
PIANO REGOLATORE GENERALE	
PRG Ladispoli Approvato con DGR n.2453 del 06/06/1978e successiva VARIANTE con riporto su cartografia informatizzata nel Febbraio 2010	<u>Non previsto.</u> L'area è verde pubblico.
Variante al PRG vigente adottata con DCC n. 29 del 31/07/2019	<u>Previsto.</u> L'area è classificata come Approdo Turistico ove sono previste attrezzature portuali

5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 26 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 39.584 unità. L'andamento della popolazione dal 2001 al 2010 è stato tendenzialmente in crescita, si presenta un calo nell'anno 2011/2012, per attestarsi su un trend stabile sino al 2019.</p> <p>La densità abitativa è relativamente bassa, essa si attesta su circa 26 ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>L'assetto insediativo del litorale di Ladispoli, è caratterizzato dalla presenza delle fortezze di Santa Severa e Palo, e dai centri balneari di recente fondazione di Ladispoli e Cerenova. Tali insediamenti, pur avendo una forte vocazione turistica, con stabilimenti e rimessaggi per barche, sono stati soggetti ad opere di tutela che hanno portato alla creazione di aree protette, impedendo l'eccessiva antropizzazione del luogo. Si manifesta una forte richiesta di posti barca, confermata dalla presenza di numerose imbarcazioni da diporto appartenenti per lo più alla nautica minore che vengono attualmente alate e varate con semplici e improvvisate attrezzature sulle spiagge del litorale comunale. Inoltre si evidenzia che negli ultimi anni Ladispoli sta diventando sempre più un posto di residenza per i romani che hanno preferito vivere nell' "hinterland" della capitale e vengono a Roma solo per ragioni lavorative.</p> <p>Il sistema dei trasporti e della mobilità nell'area interessata è caratterizzato da tre direttrici principali: l'autostrada A12 Roma – Civitavecchia, la SS 1 Aurelia e la SP 14 b. E' presente il collegamento con il TPL dal centro di Ladispoli all'area. E' presente un'area di sosta a pagamento dietro al nuovo porto. Il collegamento ferroviario è garantito dalla linea FL5 Civitavecchia-Roma con fermata alla stazione di Cerveteri-Ladispoli, con una frequenza di circa 1 treno ogni 60 minuti e percorrenze da Roma di circa un'ora.</p> <p>Il collegamento pedonale è garantito dalla vicinanza (circa 1 km) alla stazione ferroviaria, posta al centro della città. Al momento non è presente alcuna pista ciclabile di collegamento con il centro storico o con la stazione ferroviaria.</p>
Biodiversità	<p>L'area oggetto di studio non ricade in SIC/ZSC. Nella parte antistante, è però presente il ZSC "Secche di Torre Flavia". Tale sito hanno permesso di definire le specie e gli habitat presenti nel mare antistante la localizzazione portuale.</p> <p>L'obiettivo generale di conservazione e gestione del SIC IT6000009 "Secche di Torre Flavia" è quello di garantire la conservazione degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario presenti e della biodiversità in generale, mantenendo o laddove necessario ripristinando gli equilibri biologici in atto, preservando il ruolo ecologico-funzionale complessivo del sito stesso nell'ambito della Rete Natura 2000.</p> <p>Gli habitat e le specie di interesse comunitario presenti nei siti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Praterie di Posidonia (cod. 1120*); • Scogliere (cod.1170).

	<p>Nell'area a terra è presente un ulteriore habitat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dune fisse del litorale del Crucianellion maritimae (cod. 2210). <p>Sono inoltre presenti spiagge, sabbia nuda e dune con vegetazione erbacea psammofila.</p> <p>In direzione Tarquinia, è presente sia la ZPS "Torre Flavia" che l'area naturale protetta "Palude di Torre Flavia". Quest'ultima è caratterizzata da una zona umida salmastra costituita da praterie perenni su terreni salsi con giunchi e graminacee, vegetazione di cespuglieti su fanghi salmastri con salicornie e diverse forme della vegetazione delle spiagge e delle dune.</p>
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	<p>L'uso del suolo è essenzialmente agricolo seminativo, con elevata frammentarietà degli appezzamenti nelle aree più collinari; sono presenti reti di comunicazione importanti; gli insediamenti abitativi sono ubicati soprattutto lungo la fascia costiera, dove si concentrano alcuni agglomerati (Ladispoli, Santa Severa).</p> <p>L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di prodotti tipici quali vino "Lazio IGT", "Roma DOC", "Tarquinia DOC" e "Cerveteri DOC". L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di "Pecorino Romano - DOP", "Salamini Italiani alla Cacciatora - DOP" e "Carciofo Romanesco del Lazio - IGP".</p>
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>Il Comune di Ladispoli si estende lungo la fascia costiera prospiciente le colline vulcaniche Sabatine ed è rappresentata nel Foglio 373 a scala 1:50.000 della Carta Geologica d'Italia. Nell'ambito territoriale che abbraccia il Comune si è avuto (periodo di riferimento: ultimi 15.000 anni) un costante innalzamento del livello marino e il conseguente deposito di materiali alluvionali (alluvioni recenti) lungo le valli dei principali fossi, costituiti da orizzonti ricchi in sabbia o ghiaia, limi ed argille spesso intercalate da materiale organico. I recenti sedimenti olocenici sono rappresentati da sabbie di duna e della spiaggia recente, da depositi limo-torbosi retro-dunali di origine palustre ricchi in frustoli vegetali, sedimentatisi nel corso dell'ultima oscillazione marina post-wurmiana. Tra questi, l'area più estesa si individua ad ovest del Vaccina ed occupa tutta la piana compresa tra la ferrovia e la fascia costiera, bonificata definitivamente in tempi recenti, della quale conserva gli ambienti originari l'area della palude di Torre Flavia. I processi geomorfologici hanno continuato a modellare il paesaggio e dato luogo a depositi residuali superficiali che parzialmente mascherano le formazioni geologiche descritte. Nel territorio di Ladispoli affiorano prevalentemente sedimenti plio-quadernari depositati in ambiente marino e continentale e subordinatamente depositi di origine vulcanica. Le unità stratigrafiche affioranti nelle diverse porzioni del territorio, dalla più antica alla più recente sono: Argille di Cerveteri, Macco, Conglomerato di Fosso Vaccina, Conglomerato di Valle della Mola, Tufi stratificati varicolori di Sacrofano, Conglomerato di Palo, Sabbie di Monteroni, Sabbie di Osteria Nuova, Alluvioni recenti ed attuali, Spiagge sabbiose attuali, Palude recente (area bonificata).</p> <p>La morfologia del territorio comunale di Ladispoli è stata influenzata in maniera diretta sia dalle vicissitudini geologiche Plio-Pleistoceniche sia, nel corso dell'Olocene-attuale, dai due principali corsi d'acqua, il Fosso Vaccina ed il Fosso Sanguinara che con l'attività erosiva, di trasporto e deposito, hanno modellato i rilievi e agito sulle valli e sulle pianure; non per ultimo, le dinamiche costiere che hanno determinato prima ambienti paludosi retrodunali ed infine un generale arretramento della linea di costa.</p> <p>Le caratteristiche morfologiche e strutturali del territorio comunale appaiono piuttosto semplici: l'andamento orografico delle zone più interne è dolcemente ondulato, con quote comprese tra 25</p>

e 40 m s.l.m., privo di rilevanti scarpate morfologiche. Solo lungo la dorsale della duna tirreniana, la formazione delle sabbie di Monteroni, cementate, determina pendenze dei versanti maggiori rispetto ai settori circostanti. Le uniche condizioni di potenziale instabilità possono riscontrarsi sul ciglio di scarpata prospiciente la S.S. Aurelia al km 41.000 dove i depositi calcarenitici più esposti evidenziano localmente materiale detritico in equilibrio instabile.

Dal punto di vista idraulico il Fosso Vaccina è un corso d'acqua lungo circa 18,5 km con un bacino imbrifero di circa 4,0 Km², che ha origine dai monti Sabatini, presso il Lago di Bracciano. Lungo il tracciato del torrente sono presenti alcune cascate a valle delle quali si sono formati piccoli laghetti. Il corso d'acqua è interessato da piene improvvise e rilevanti (valutate pari a circa 500 m³/s per tempo di ritorno duecentennale), che spesso hanno dato luogo ad esondazioni. Il trasporto solido non è peraltro rilevante, data la relativa saldezza dei terreni attraversati.

Stato qualitativo delle acque di balneazione



Punto di campionamento	2020
313 - Torre Flavia	IDONEO
262 - 750 m. sx Fosso Vaccina	IDONEO
--- - FOCI FOSSI VACCINA E SANGUINARA	NON IDONEO
55 - 400 m. dx Fosso Sanguinara	IDONEO
56 - Castello Odescalchi	IDONEO
57 - 1250 m. sx Fosso Cupino	IDONEO

Pericolosità frane

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità dei Bacini Regionale del Lazio, emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane.

Pericolosità alluvioni

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dal Piano Gestione Rischio Alluvioni del Distretto dell'Appennino Centrale (PGRA-AC), emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.

	<p><u>Pericolosità sismica</u></p> <p>Nel 2009, in ottemperanza al OPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.</p> <p>Al Comune di Ladispoli è stata assegnata la sottozona 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) inferiore a 0,10 g (0,1<ag<0,006).</p>																																																																												
Atmosfera: Aria	<p>Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l’analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell’aria.</p> <p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di “Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010”, ai fini della valutazione della qualità dell’aria ambiente in attuazione dell’art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell’art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All’interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell’aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell’aria nell’anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l’utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p> <table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³</td></tr><tr><td>PM2.5</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td rowspan="2">NO₂</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td>C₆H₆</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO₂</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³</td></tr><tr><td>O₃</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)</td></tr></table> <p>Ladispoli, ricadente nella Zona Litoranea, è caratterizzato nel seguente modo:</p> <table><tr><th colspan="13">IT1213 ZONA LITORANEA</th></tr><tr><th rowspan="2">Provincia</th><th rowspan="2">cod istat</th><th rowspan="2">nome</th><th rowspan="2">Area (km²)</th><th colspan="2">PM10</th><th>PM2.5</th><th colspan="2">NO₂</th><th>C₆H₆</th><th>CO</th><th>SO₂</th><th>**O₃</th></tr><tr><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>superi</th><th>superi</th><th>superi</th></tr><tr><td>RM</td><td>12058116</td><td>Ladispoli</td><td>26</td><td>17</td><td>1</td><td>10</td><td>13</td><td>0</td><td>0.5</td><td>0</td><td>0</td><td>13</td></tr></table>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³	PM2.5	media	media annua (µg/m³)	NO ₂	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	C ₆ H ₆	media	media annua (µg/m³)	CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50	SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³	O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)	IT1213 ZONA LITORANEA													Provincia	cod istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃	media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi	RM	12058116	Ladispoli	26	17	1	10	13	0	0.5	0	0	13
Inquinante	Parametro	Descrizione																																																																											
PM10	media	media annua (µg/m³)																																																																											
	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³																																																																											
PM2.5	media	media annua (µg/m³)																																																																											
NO ₂	media	media annua (µg/m³)																																																																											
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																											
C ₆ H ₆	media	media annua (µg/m³)																																																																											
CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50																																																																											
SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³																																																																											
O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																																																																											
IT1213 ZONA LITORANEA																																																																													
Provincia	cod istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃																																																																	
				media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi																																																																	
RM	12058116	Ladispoli	26	17	1	10	13	0	0.5	0	0	13																																																																	
Clima acustico	<p>Ai fini dell’inquadramento del clima acustico nell’area di interesse, si evidenzia che il regolamento Comunale disciplina le competenze in materia di inquinamento acustico, come esplicitamente indicato alla lettera e), comma 1, art. 6 della Legge n. 447/1995. Il piano di classificazione acustica del territorio è stato approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 9 del 31/03/2021 è in attuazione della normativa nazionale vigente.</p>																																																																												

	<p>Pertanto, si attribuisce, alle diverse aree del territorio comunale, la classe acustica di appartenenza in riferimento alla classificazione introdotta dal DPCM 1 Marzo 1991 e confermate nella Tab. A del DPCM 14 Novembre 1997 “Determinazione dei valori limiti delle sorgenti sonore”.</p> <p>Nel caso in esame, l’area interessata ricade in Classe III “Aree di tipo misto”.</p>
<p>Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali</p>	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, come si evince dall’immagine sottostante, la localizzazione portuale nel comune di Ladispoli, ricade nel Sistema Strutturale “Maremma Tirreniche” e nell’unità geografica “Litorale romano”.</p> <p>Il litorale romano è un’area geografica, corrispondente al tratto di costa del litorale laziale, affacciato sul Mar Tirreno centrale e interamente compreso nella provincia di Roma, da Civitavecchia a nord fino a Nettuno a sud. Nonostante la costa sia prevalentemente sabbiosa, presenta fondali di diversa natura (scoglio, sabbia, alghe, ciottoli, fango). Esso è stato storicamente punto di traffici commerciali via mare e ancor oggi sono visibili resti archeologici a testimonianza di ciò. Nello specifico, l’arenile è caratterizzato dalla presenza delle grandi aree di interesse paesaggistico ed archeologico della Palude di Torre Flavia, posta al confine con il Comune di Cerveteri e del Bosco di Palo, che separa il centro cittadino con l’area di Marina di S. Nicola. Tutta la fascia costiera ricadente nel Comune è liberamente fruibile per la balneazione.</p> <div data-bbox="391 985 558 1019"> <p>SISTEMI STRUTTURALI ED UNITA' GEOGRAFICHE</p> </div> <div data-bbox="391 1041 646 1556"> <p>Catena dell'Appennino 1) Terminillo - Monti della Laga - Sello Ciciliano 2) Conca Reatina - Monti Lucretili 3) Monti Sabini 4) Monti Simbruini 5) Monti Ernici Prenestini Rilievi dell'Appennino 6) Monti Lepini, Auranti e Ausoni Complessi Vulcanici 7) Monti Volsini 8) Monti Cimini 9) Monti Sabotini 10) Monti Sabotini (area romana) 11) Monti della Tolfa 12) Monti Albani Vali Fluviali 13) Valle del Tevere 14) Valle del Sacco, Liri-Garigliano Campagna Romana 15) Agro Romano Maremma Tirrenica 16) Maremma Laziale 17) Litorale Romano 18) Agro Pontino 19) Piana di Fondi Rilievi Costieri e Isole 20) Monte Circeo, Promontorio di Gaeta, Isole Pontiane</p> </div> <div data-bbox="654 963 1404 1668"> </div> <p>Dalla Carta della Natura fornita dall’ISPRA, come si evince nell’immagine sottostante, è emerso che il paesaggio è di tipo “Pianura costiera”, caratterizzato da aree pianeggianti e sub pianeggianti, delimitate da una linea di costa bassa e alta, in genere allungata parallelamente ad essa.</p> <p>In tale tipologia di paesaggio i litotipi presenti sono limi, argille, arenarie, ghiaie e conglomerati. Il suolo è coperto prevalentemente da territori agricoli, zone urbanizzate e strutture antropiche. L’unità di paesaggio nella quale ricade l’ambito di studio è la “Pianura di Ladispoli”. La fascia costiera di tale unità di paesaggio è bassa, uniforme e blandamente sinuosa. Le quote variano dal livello del mare a 100 m circa. L’energia di rilievo è bassa. All’interno di questa unità sono presenti:</p>

spiaggia, duna, pianura alluvionale, foci di corsi d'acqua, e una fascia a basse colline terrigene che occupa gran parte dell'unità a ridosso delle colline più interne. Le litologie prevalenti comprendono argille, limi, sabbie, ghiaie, arenarie, marne, conglomerati. Il reticolo idrografico ha pattern parallelo nella parte costiera più pianeggiante, con tratti terminali di corsi d'acqua perpendicolari alla linea di costa; nelle aree di bassa collina il pattern è dendritico; sono presenti canali artificiali nelle piane.



L'area interessata rientra nel "Sistema del Paesaggio Naturale di continuità" disciplinato dall'art. 23 delle NTA e nel "Sistema del Paesaggio degli insediamenti urbani" disciplinato dall'art.27 delle NTA.

Il paesaggio naturale di continuità, è costituito da porzioni di territorio che presentano elevato valore di naturalità, anche se parzialmente edificati o infrastrutturati. Possono essere collocati all'interno o in adiacenza dei paesaggi naturali e costituirne irrinunciabile area di protezione; in altri casi tali paesaggi sono inseriti all'interno o in adiacenza a paesaggi degli insediamenti urbani o in evoluzione costituendone elemento di pregio naturalistico da salvaguardare.



In ambiente urbano, come nel caso di Ladispoli, la tutela è volta alla salvaguardia dei valori naturalistici che si conservano nel tessuto urbano. In tali territori si possono prevedere interventi di recupero dei valori naturalistici del paesaggio.

Dall'analisi della Tabella B "Paesaggio Naturale di continuità - Disciplina delle azioni/trasformazioni

	e obiettivi di tutela” delle NTA, emerge che la realizzazione di un’opera portuale non è compatibile con il paesaggio presente. Sarà necessario valutare le disposizioni di cui all’art. 12 e 61 delle NTA per verificare le possibilità e modalità di intervento. Per le zone ricadenti nel “Paesaggio degli insediamenti urbani” dall’analisi della Tabella B delle NTA, emerge che si deve conservare e adeguare funzionalmente le strutture esistenti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti.
--	--

6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL’AMBIENTE

Il presente capitolo rappresenta un tema centrale dello studio, caratterizzato dalla determinazione dei potenziali effetti ambientali. La metodologia utilizzata ha visto l’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 alcuni parametri così classificati:

- Tipologia degli effetti**

Tipo
Positivo
Mitigabile
Negativo

- Durata degli effetti**

Durata
Temporaneo
Permanente

- Entità degli effetti**

Entità	
Trascurabile	con complessità nulla e con durata istantanea
Bassa	con complessità trascurabile e con durata temporanea breve
Media	con complessità locale e con durata temporanea media
Alta	con complessità vasta e con durata permanente

6.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell’ottimizzazione di spazi e funzioni

<i>Tipo</i>	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Bassa		Bassa
	<p>Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di media entità, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio inserita in un contesto urbanizzato.</p> <p>Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.</p>		

6.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	<u>Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Dall'analisi della qualità dell'aria comunale attuale emergono dei superamenti di PM10 e O3.</p> <p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p>	

6.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Alterazione della qualità dei suoli</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Basso	Basso
	<p>Si potranno verificare delle variazioni qualitative delle caratteristiche chimiche dei fattori ambientali, quali suolo ed acque superficiali e di conseguenza.</p> <p>Gli effetti secondari potranno essere sensibili sulle componenti naturali (habitat terrestri e marini).</p>	

6.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio

	Emissione di rumore e polveri con potenziali effetti sui SIC/ZSC antistanti l'area oggetto di studio. Disturbo specie presenti sui fondali. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere monitorati gli effetti sull'area vasta.	<u>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti a terra e in mare</u>
Tipo	Negativo	Negativo
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi in relazione alle specie presenti.	I posti barca del porto potrebbero causare disturbi alle specie e habitat esistenti.

6.5 Geologia e acque marine

GEOLOGIA E ACQUE MARINE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Movimentazione rifiuti e materie. Consumo di risorse non rinnovabili. Rischio torbidità ed inquinamento. Gestione dei sedimenti.	<u>Possibili impatti sulla idrodinamica costiera</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Media
	L'area interessata non ricade né in zone classificate a rischio o pericolosità da frane né in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.	La realizzazione di opere portuali aggettanti a mare, pur inserendosi in un contesto già urbanizzato, potrebbero causare impatti relativi alla idrodinamica costiera.

6.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Riduzione e eliminazione di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	<u>Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo;</u> <u>Modifica della struttura del paesaggio;</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa

	<p>La presenza di una futura infrastruttura portuale comporterebbe l'introduzione di nuovi elementi, a seconda della specifica prospettiva di analisi, dando luogo ad un'intrusione visiva</p> <p>Bisognerà definire nel miglior modo possibile, regole di organizzazione della struttura del paesaggio, tenendo presente la situazione attuale per cui l'area nella quale si inserisce l'opera portuale risulta essere un contesto urbanizzato ove anche le spiagge esistenti in prossimità della foce non sono naturali bensì ricavate all'interno di opere di difesa artificiali.</p>
--	--

7. ALTERNATIVE

7.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva.

In merito a ciò, nell'area in esame vi è una forte richiesta di posti barca e la necessità di rompere il lungo percorso tra Fiumicino e S. Marinella privo di opere portuali.

Tutto ciò è confermato dalla presenza di numerose imbarcazioni appartenenti alla nautica minore attualmente alate e varate lungo le spiagge del litorale, così come accade allo stesso sbocco a mare del Fosso Vaccina ove è presente un piccolo porto a secco.

Inoltre Ladispoli, non è solo una cittadina turistica ma negli anni sta acquisendo sempre di più il ruolo di residenza per quei romani che scelgono centri minori a dispetto della grande città.

7.2 Alternativa di piano

La proposta di intervento del Piano è ubicata in prossimità dello sbocco a mare del Fosso Vaccina che sfocia al centro dell'abitato di Ladispoli.

La localizzazione prescelta presenta molti caratteri favorevoli:

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

Attualmente in prossimità della foce sono presenti alcune opere di difesa utilizzate già come porto a secco.

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

8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA

In relazione alle considerazioni sovraesposte viene confermata l'alternativa di piano, la quale è da considerarsi migliorativa.

9. ANALISI SWOT RELATIVE ALLE SINGOLE LOCALIZZAZIONI PORTUALI

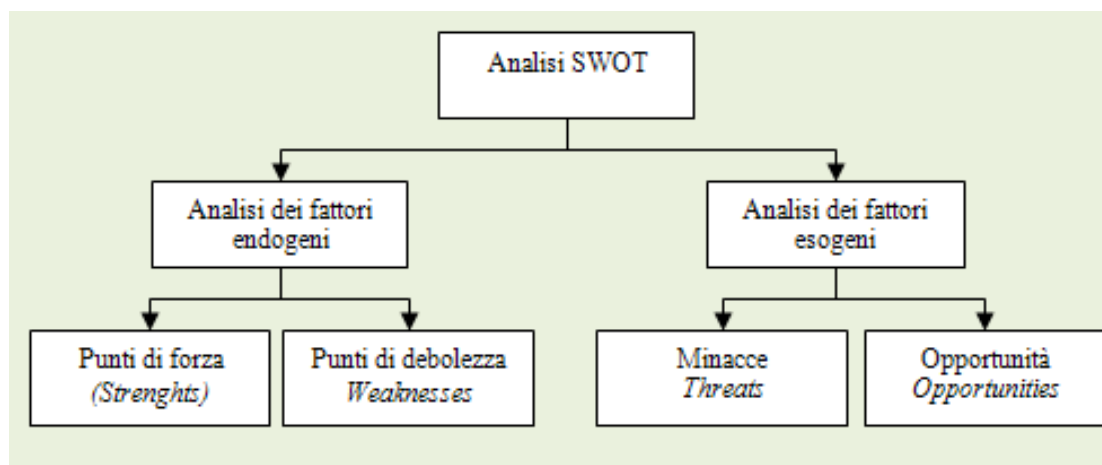
In riferimento agli obiettivi sopra riportati ed in considerazione delle prime valutazioni effettuate nelle schede relativamente alle nuove localizzazioni portuali, si è proceduto ad approntare una ANALISI SWOT.

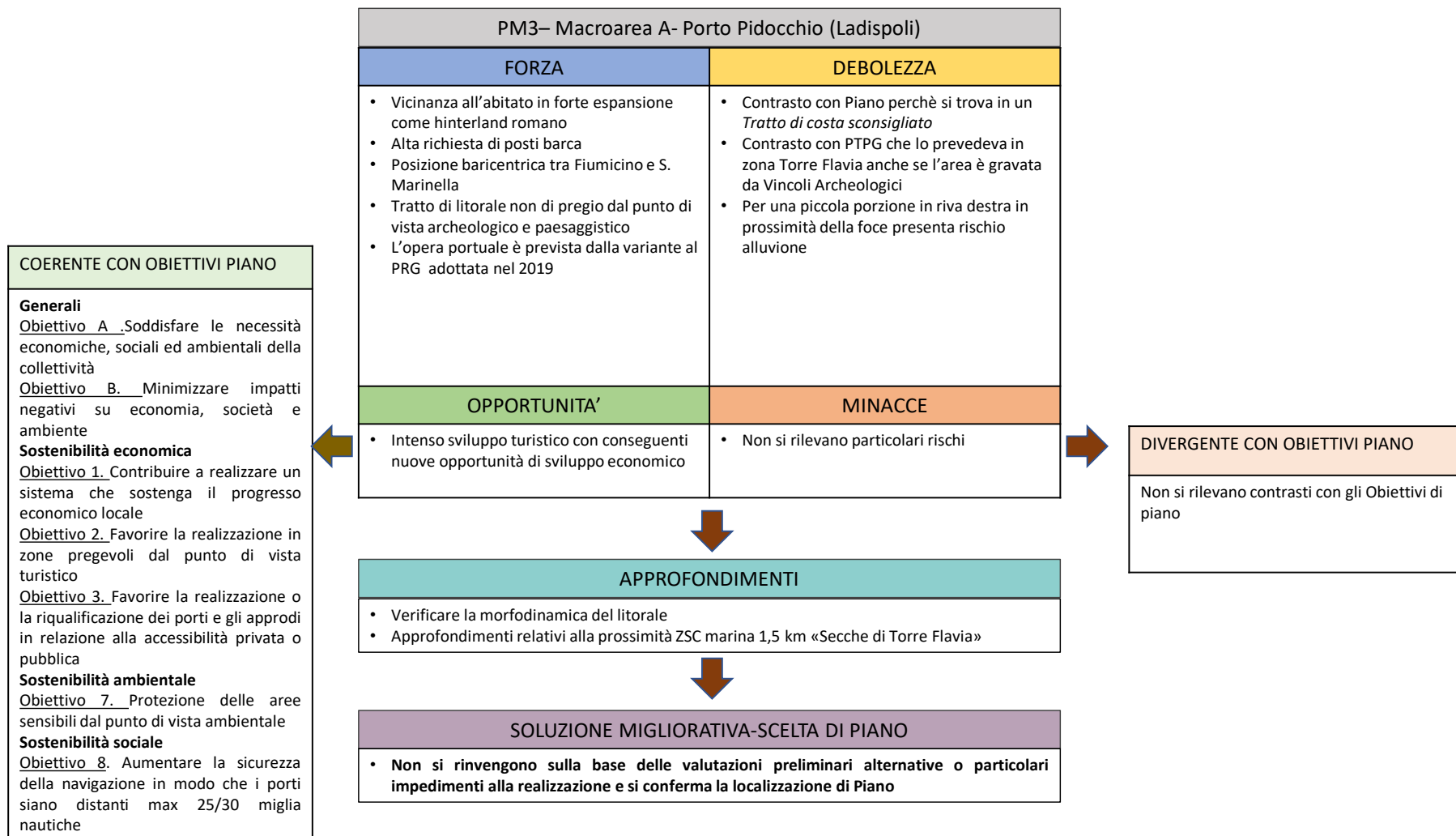
L'analisi SWOT (SWOT analysis) è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (Strengths), debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un progetto o in un'impresa o in ogni altra situazione in cui un'organizzazione o un individuo deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo; essa rappresenta un supporto alle scelte e risponde all'esigenza di razionalizzazione dei processi.

Si tratta di un procedimento di tipo logico, mutuato dall'economia aziendale, che consente di rendere sistematiche e fruibili le informazioni raccolte circa un tema specifico e fornisce informazioni fondamentali per la definizione di politiche e linee di intervento.

Attraverso l'analisi SWOT è possibile evidenziare **i punti di forza e di debolezza al fine di far emergere quelli che vengono ritenuti capaci di favorire, od ostacolare o ritardare, il perseguimento di determinati obiettivi.**

- **I punti di forza e di debolezza** sono considerati **fattori endogeni** propri del contesto di analisi, costituiti da tutti quegli elementi sui quali è possibile intervenire.
- **Le minacce e opportunità** sono invece considerate **fattori esogeni** in quanto costituiti da tutte quelle variabili derivanti dal contesto esterno, sulle quali non è possibile intervenire direttamente, ma dovrebbero comunque essere tenute sotto controllo in modo da sfruttare gli eventi positivi e prevenire quelli negativi.





10. BIBLIOGRAFIA

- REGIONE LAZIO, Geoportale Regione Lazio SIRT, www.geoportale.regione.lazio.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PGRA Piano Gestione Rischio Alluvioni, www.autoritadistrettoac.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PAI Piano Assetto Idrogeologico, www.autoritadistrettoac.it
- REGIONE LAZIO, PTPR Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, www.regione.lazio.it
- REGIONE LAZIO, Classificazione Sismica del Territorio Regionale D.387/2009, www.regione.lazio.it
- ISPRA, Carta della Natura, www.isprambiente.gov.it



**REGIONE
LAZIO**

**Direzione Regionale, Infrastrutture e
Mobilità'**

Area Trasporto Marittimo Aeroporti e
Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE



VAS

Valutazione Ambientale Strategica

RAPPORTO AMBIENTALE

PARTE II PM4 Latina Porto di Foce Verde

INTERPROGETTI

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

Collaboratori:
Arch. Francesca Romana Monass

Il progettista:
Dott. Ing. Marco Pittori



DATA

Revisione 2

Ottobre 2023



PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE

Rapporto Ambientale -Parte II

VAS PORTUALITÀ REGIONALE

PM4 LATINA PORTO DI FOCE VERDE

INDICE

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI	4
2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE	6
3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	17
3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)	17
3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi	19
4. ANALISI DI COERENZA	20
4.1 Verifica di coerenza interna	20
4.2 Verifica di coerenza esterna	22
5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE	24
6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE	29
6.1 Popolazione e salute umana	30
6.2 Aria e clima acustico.....	31
6.3 Suolo.....	31
6.4 Biodiversità.....	31
6.5 Geologia e acque.....	32
6.6 Paesaggio	32
7. ALTERNATIVE	33
7.1 Alternativa zero.....	33
7.2 Alternativa di piano.....	33
7.3 Alternativa 1 – Rio Martino	34
8. SCELTA ALTERNATIVA.....	35
9. ANALISI SWOT.....	35
10. BIBLIOGRAFIA	38

INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 1-1 Estratto di mappa con individuazione localizzazione proposta nel Piano.....</i>	<i>5</i>
<i>Figura 2-1 Zone Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina e zone umide</i>	<i>9</i>
<i>Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera a).....</i>	<i>9</i>

Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera c).....	9
Figura 2-4 Area di intervento e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera g) (fonte: S.I.T.R. Regione Lazio)	10
Figura 2-5 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina e sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6000011 “Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere”.....	10
Figura 2-6 Geoportale Regione Lazio – SIRT, proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera m)	11
Figura 2-7 Estratto dal Portale MiBACT Vincoli in rete, in rosso il dettaglio dell’area indagata	11
Figura 2-8 Geoportale Regione Lazio – SIRT, Immobili ed aree di notevole interesse pubblico. In giallo la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina.....	12
Figura 2-9 Zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT) e di Denominazione di Origine Controllata (DOC). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina	12
Figura 2-10 Denominazione di Origine Protetta (DOP) e Indicazione Geografica Tipica (IGT). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina.....	13
Figura 2-11 Vincolo idrogeologico (fonte: http://www.regione.lazio.it/prl_ambiente/?vw=contenutidettaglio&id=209).....	13
Figura 2-12 Pericolosità alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina (fonte: PGRA Appennino centrale).....	14
Figura 2-13 Rischio alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina (fonte: PGRA Appennino centrale).....	14
Figura 2-14 Pericolosità e rischio geomorfologico e proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina (fonte: PAI Autorità dei Bacini Regionali del Lazio).....	15
Figura 2-15 Classificazione sismica della regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina.	16
Figura 3-1 Stralcio Tavola B PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Latina.....	17
Figura 18 Il Porto Canale di Rio Martino.....	34

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI

Ai fini di una più rapida consultazione, di seguito vengono riportate delle schede che sintetizzano, dai Pareri della Conferenza di Consultazione, per ogni localizzazione portuale:

- / ● **CRITICITÀ:** problematiche da risolvere che impongono una più attenta analisi in ordine a specifiche tematiche;
- / ✓ **APPROVAZIONI:** favorevoli espressioni degli SCA
- / ♦ **AGGIORNAMENTI:** integrazioni di studi e/o analisi sul campo di tipo preventivo e propedeutico alle scelte di piano;

PM4 Latina Porto di Foce Verde

- ♦ **PARERE 2 – Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo**
 - *Si rappresenta la necessità di procedere preventivamente alla Verifica dell'interesse archeologico*
 - *Si rappresenta la necessità di procedere preventivamente alla Verifica dell'interesse culturale ove il bene avesse più di 70 anni*

1 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

- ● **PARERE 5 – Comune di Sabaudia**
 - *In considerazione degli intensi fenomeni erosivi della costa pontina tra Foce Verde ed il Promontorio del Circeo ove vengono fortemente sconsigliate le realizzazioni di opere aggettanti a mare (vedi ampliamento Porto di Anzio) non si ritiene compatibile l'opera proposta a meno che non venga prevista a "terra".*

2 CONTRODEDUZIONE:

Si vedano paragrafi 7.2 e 8, che evidenziano come a causa delle criticità rilevate la proposta localizzativa non sia compatibile con lo stato dei luoghi.

- ● **PARERE 8 -Direzione Marittima del Lazio**
 - *Necessità di approfondimenti su fenomeni erosivi ed alterazioni del moto ondoso, approfondimenti sull'area e sull'eventuale maggiore antropizzazione del litorale.*

3 CONTRODEDUZIONE:

Si veda la controdeduzione 2.



Figura 1-1 Estratto di mappa con individuazione localizzazione proposta nel Piano

CRITICITA'

- Intensi fenomeni erosivi in atto che producono effetti negativi su habitat del Parco Nazionale del Circeo
- Rischio di Estrema antropizzazione del litorale
- Contrasto con Piano poiché è un *Tratto di costa sconsigliato*
- Contrasto *Linee Guida della Regione* che sconsigliano in quel tratto opere aggettanti a mare, ma eventualmente prevederle solo a terra

AGGIORNAMENTI

- ◇ Procedere preventivamente con Verifica Interesse Archeologico
- ◇ Procedere preventivamente con Verifica Interesse Culturale se il bene ha più di 70 anni
- ◇ Verifica del trasporto solido litoraneo

2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE

LATINA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in zone umide. La zona umida più prossima si trova ad una distanza di circa 17 km come si evince in Figura 2-1. L'area ricade nella fascia di rispetto del fosso Moscarello e in prossimità della sua foce.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade in area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, co. 1 lett. a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (cfr. Figura 2-2).
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in zone montuose e forestali come si evince in Figura 2-4.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in aree naturali protette e in aree appartenenti a Rete Natura 2000. La ZSC "Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere", si trova ad una distanza superiore a 500 m (cfr. Figura 2-5).
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non applicabile. Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 si applica ai progetti dell'allegato IV di cui ai punti 1.a), 1.c), 1.e).

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

LATINA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
6. Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 "Per zone a forte densità demografica si intendono i centri abitati, così come delimitati dagli strumenti urbanistici comunali, posti all'interno dei territori comunali con densità superiore a 500 abitanti per km² e popolazione di almeno 50.000 abitanti EUROSTAT)."</p> <p>Latina, è un grande comune, ha un numero di abitanti pari a circa 127.000 unità ed una densità abitativa pari a circa 458 ab/km². Nello specifico, Borgo Sabotino – Foce Verde è una frazione del comune e risiedono circa 2.045 abitanti.</p>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento non interferisce con nessun bene culturale come si evince in Figura 2-7. Come si evince in Figura 2-8 l'area interferisce con il vincolo definito dall'art. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e nello specifico "Latina e Sabaudia: zona della fascia costiera", "Latina: fascia costiera, ampliamento vincolo" e "Sabaudia: zona circostante, integrazione vincolo".</p>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area ricade parzialmente in zona di Indicazione Geografica Tipica (IGT) "Lazio IGT" e in zona di Denominazione di Origine Controllata (DOC) "Roma DOC", (cfr. Figura 2-9). Inoltre l'area ricade parzialmente in aree dedite alla produzione di "Pecorino Romano - DOP", "Ricotta Romana - DOP", "Salamini Italiani alla Cacciatora – DOP" "Abbacchio Romano - IGP" e "Agnello del Centro Italia - IGP" (cfr. Figura 2-10).</p>

LATINA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'anagrafe dei siti contaminati attualmente è oggetto di una fase di sperimentazione che vede coinvolte l'ARPA Lazio e le Amministrazioni Pubbliche e pertanto non è disponibile on-line. L'analisi è quindi stata effettuata su gli ultimi dati disponibili (2019), riguardanti i siti oggetto di procedimento di bonifica. In merito a tale analisi, risulta che l'area non interferisce nessun sito contaminato.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area in esame ricade parzialmente in aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Come si evince in Figura 2-12 e Figura 2-13 l'area in esame non è classificata come area a pericolosità e rischio alluvione. Come si evince in Figura 2-14 l'area in esame non ricade in aree sottoposte a tutela per pericolo di frana.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sottozona sismica 3A della zona sismica 3, con sismicità medio bassa (cfr. Figura 2-15).
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

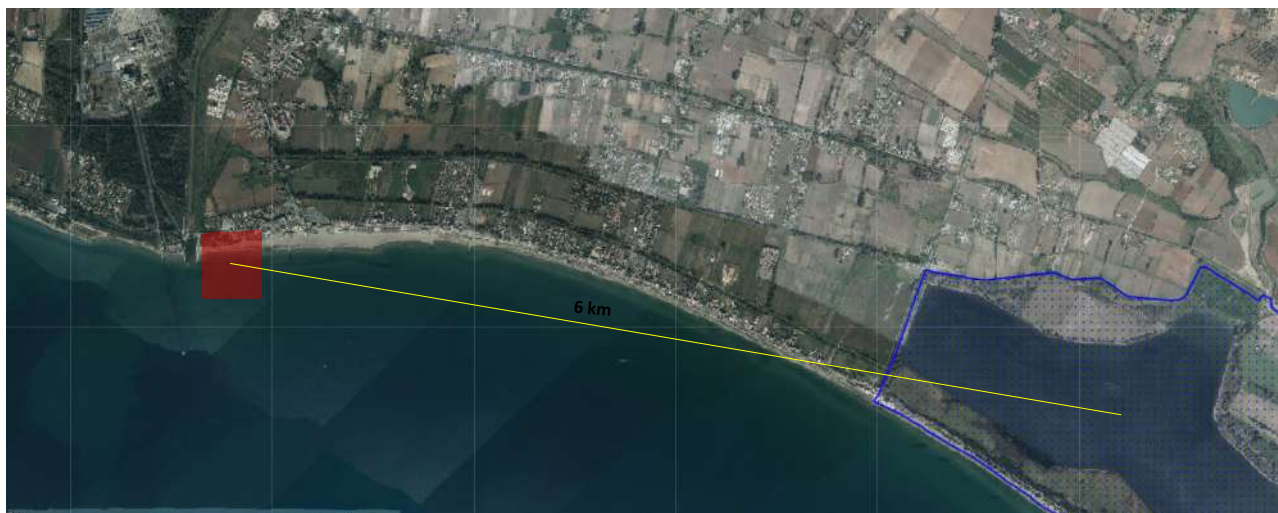


Figura 2-1 Zone Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina e zone umide



Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera a)



Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera c)



Figura 2-4 Area di intervento e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera g) (fonte: S.I.T.R. Regione Lazio)

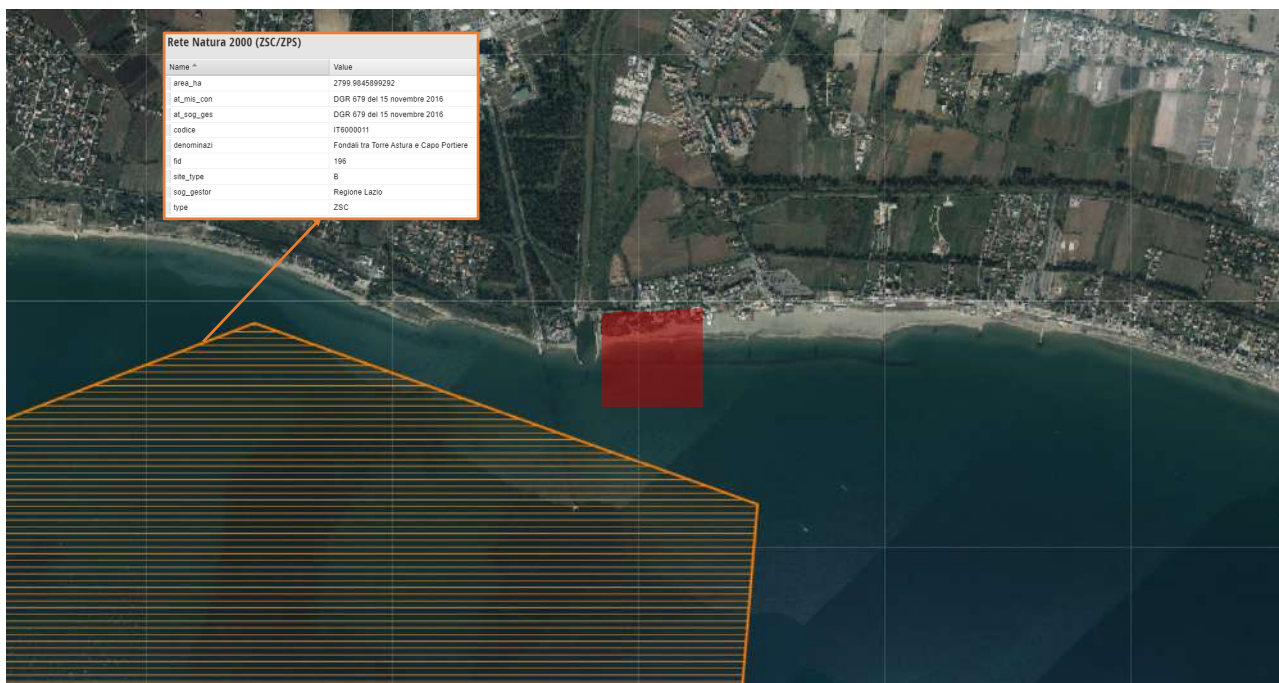


Figura 2-5 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina e sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6000011 “Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere”



Figura 2-6 Geoportale Regione Lazio – SIRT, proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera m)

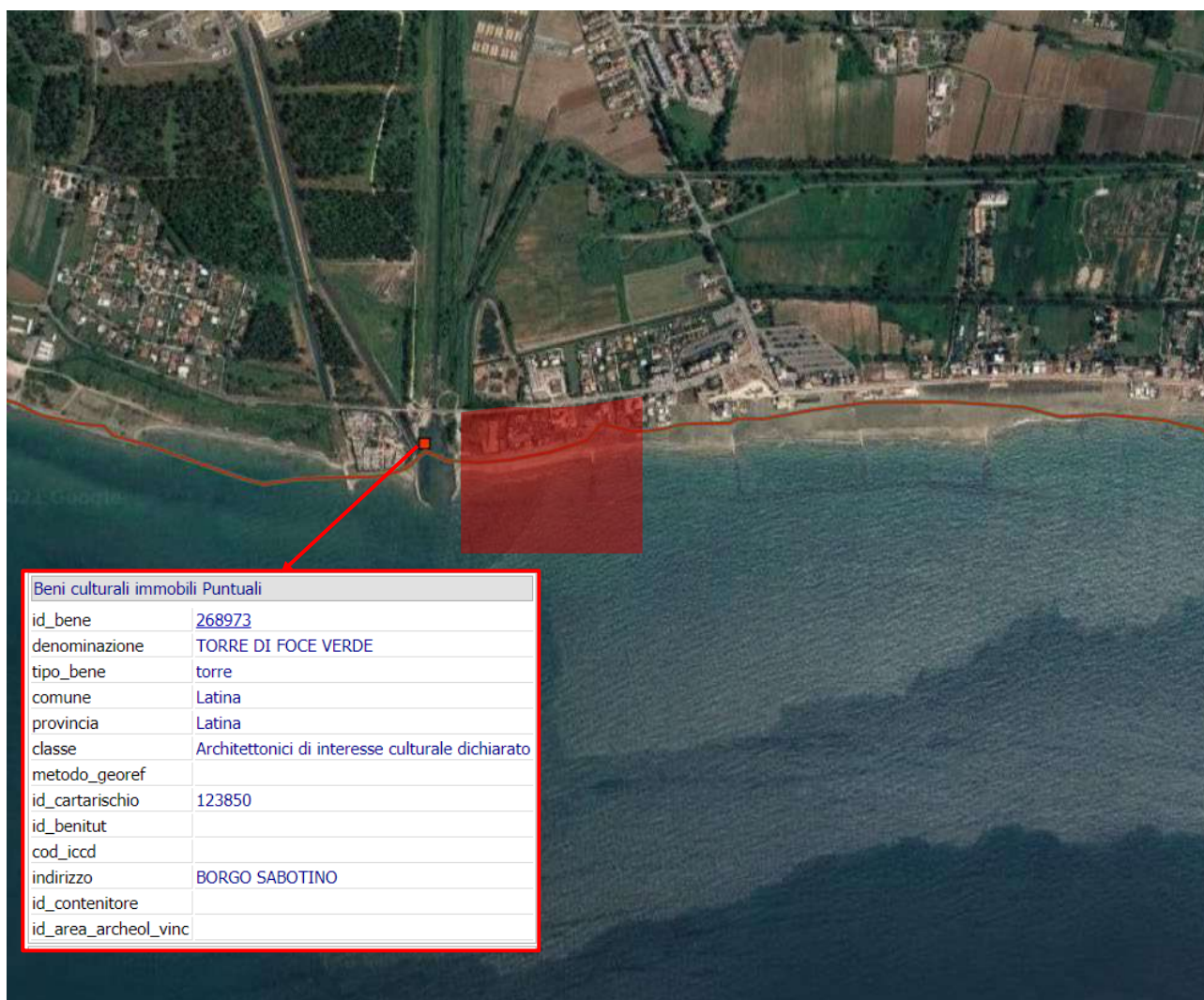


Figura 2-7 Estratto dal Portale MiBACT Vincoli in rete, in rosso il dettaglio dell'area indagata



Figura 2-8 Geoportale Regione Lazio – SIRT, Immobili ed aree di notevole interesse pubblico. In giallo la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina

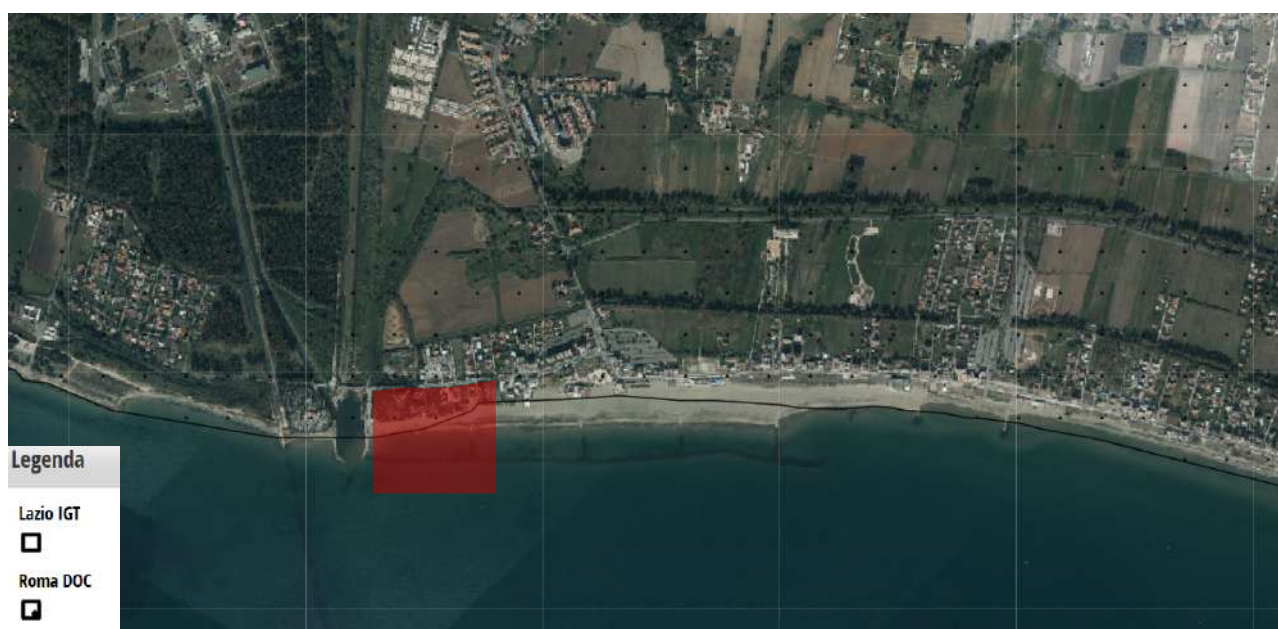


Figura 2-9 Zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT) e di Denominazione di Origine Controllata (DOC). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina

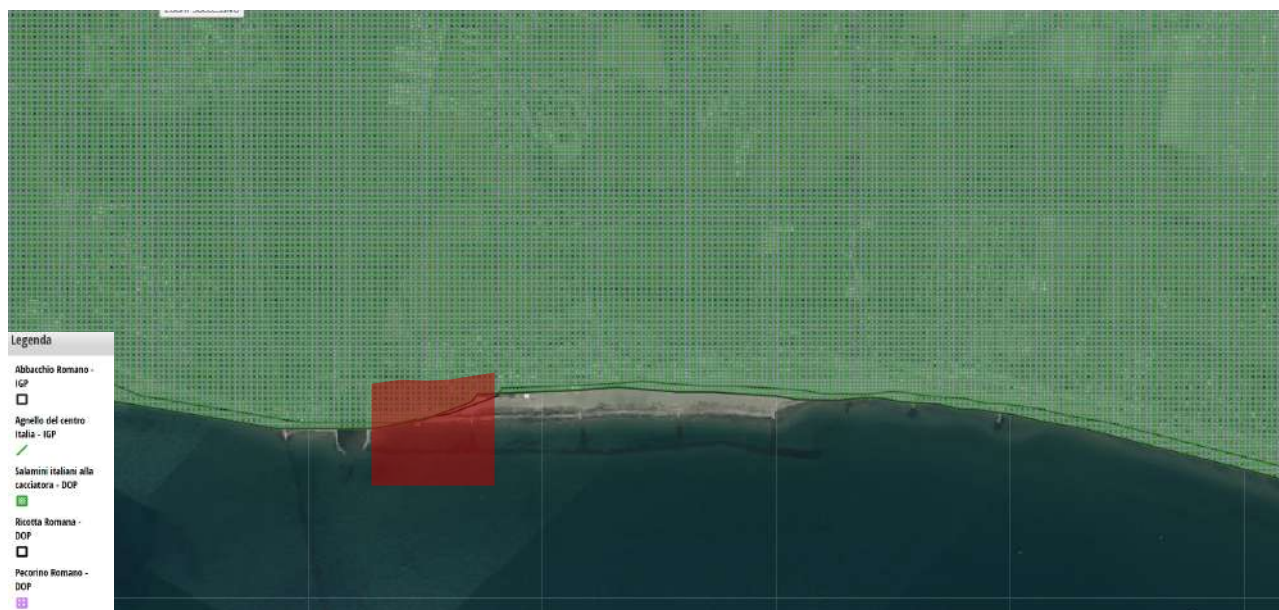
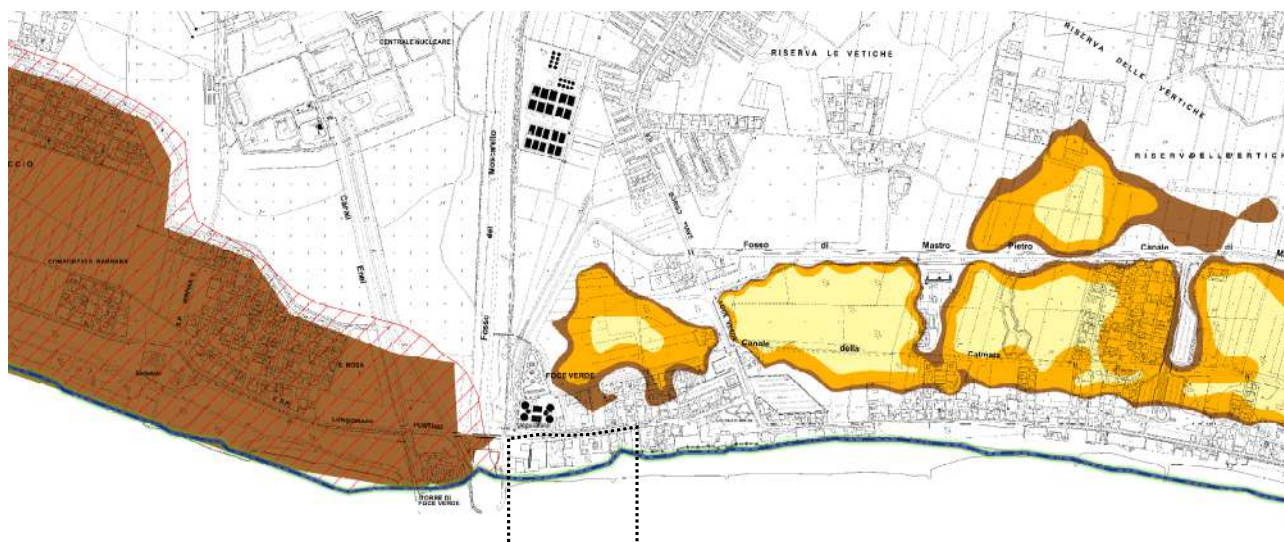


Figura 2-10 Denominazione di Origine Protetta (DOP) e Indicazione Geografica Tipica (IGT). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina



Figura 2-11 Vincolo idrogeologico (fonte: http://www.regione.lazio.it/prl_ambiente/?vw=contenutidettaglio&id=209)

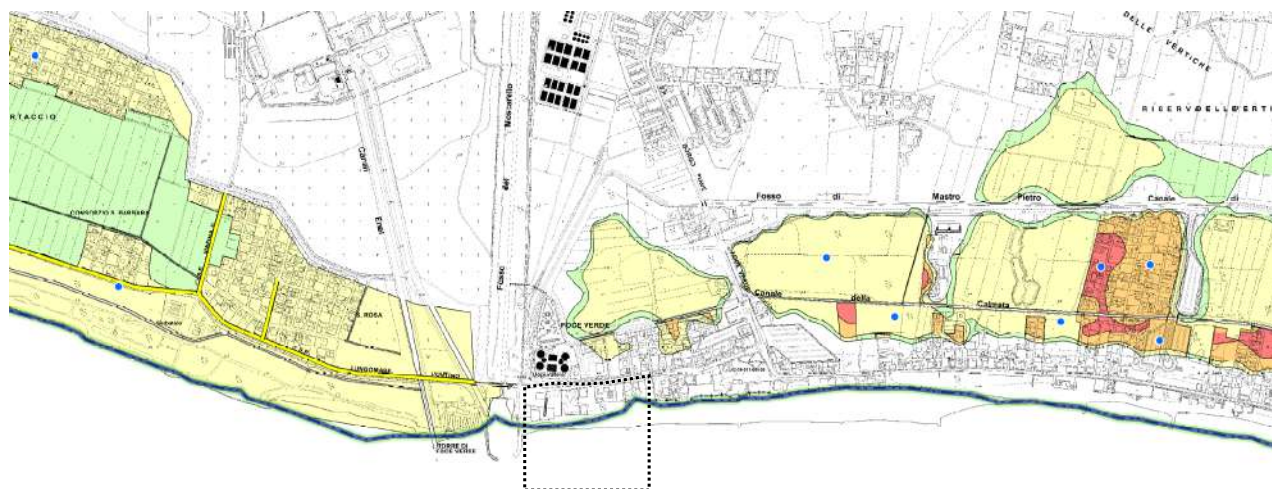


Legenda

Classi di pericolosità

- P3 - elevata probabilità (alluvioni frequenti)
- P2 - media probabilità (alluvioni poco frequenti)
- P1 - bassa probabilità (alluvioni rare di estrema intensità)

Figura 2-12 Pericolosità alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina (fonte: PGRA Appennino centrale)

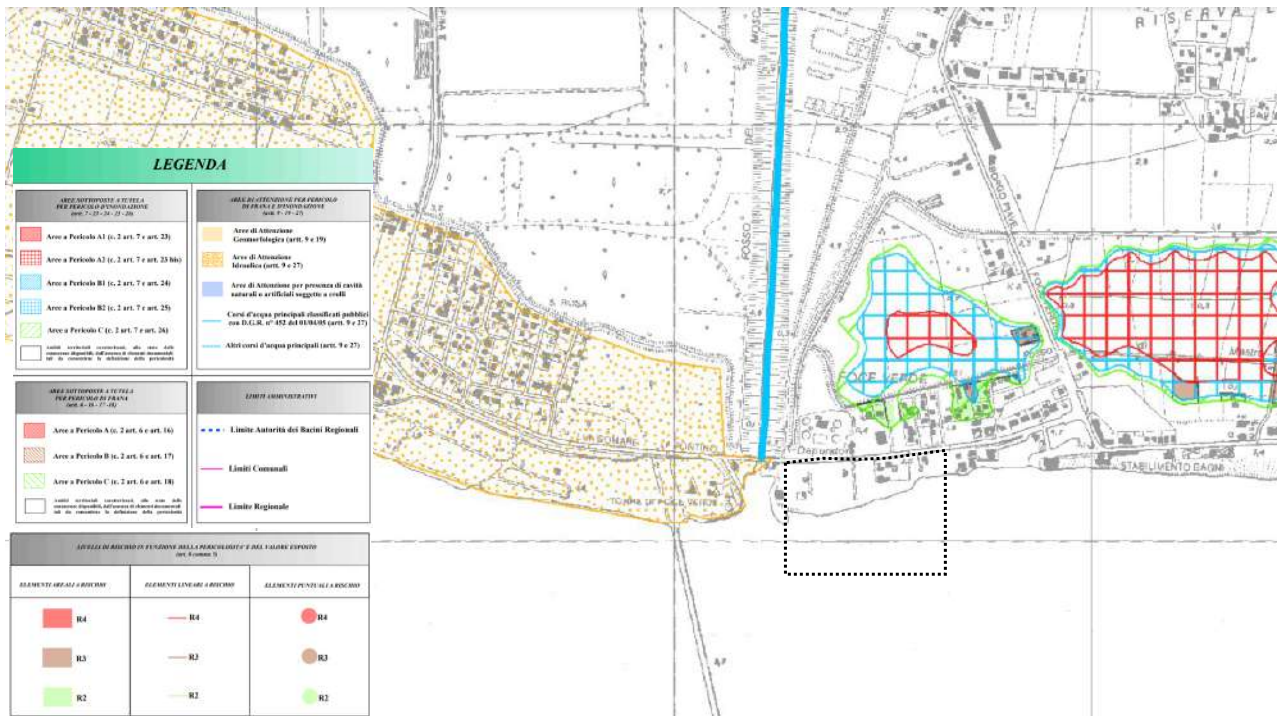


Legenda

Classe di Rischio

- R4 - Rischio molto elevato
- R3 - Rischio elevato
- R2 - Rischio medio
- R1 - Rischio moderato o nullo

Figura 2-13 Rischio alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina (fonte: PGRA Appennino centrale)



**Figura 2-14 Pericolosità e rischio geomorfologico e proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina (fonte: PAI
Autorità dei Bacini Regionali del Lazio)**

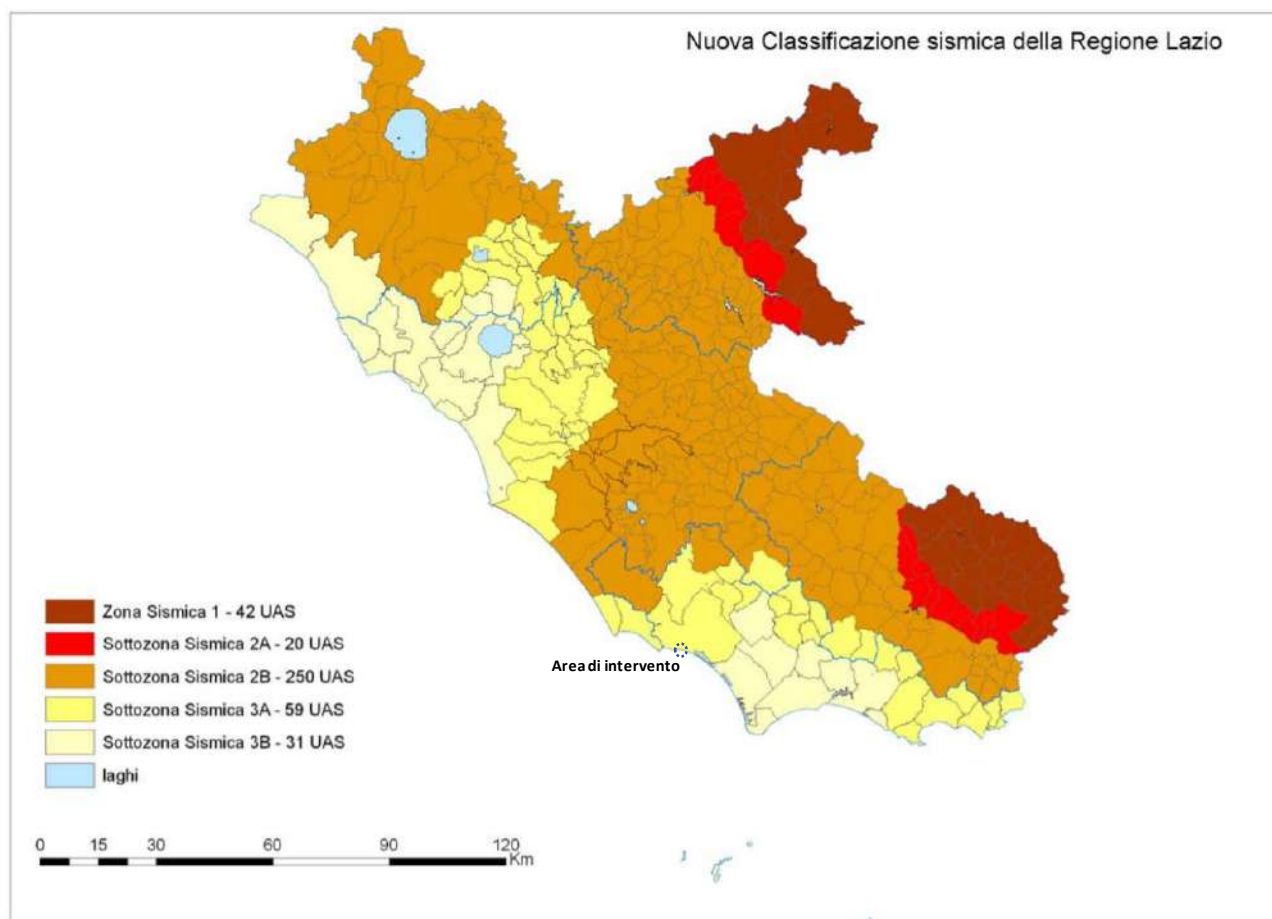


Figura 2-15 Classificazione sismica della regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina.

3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

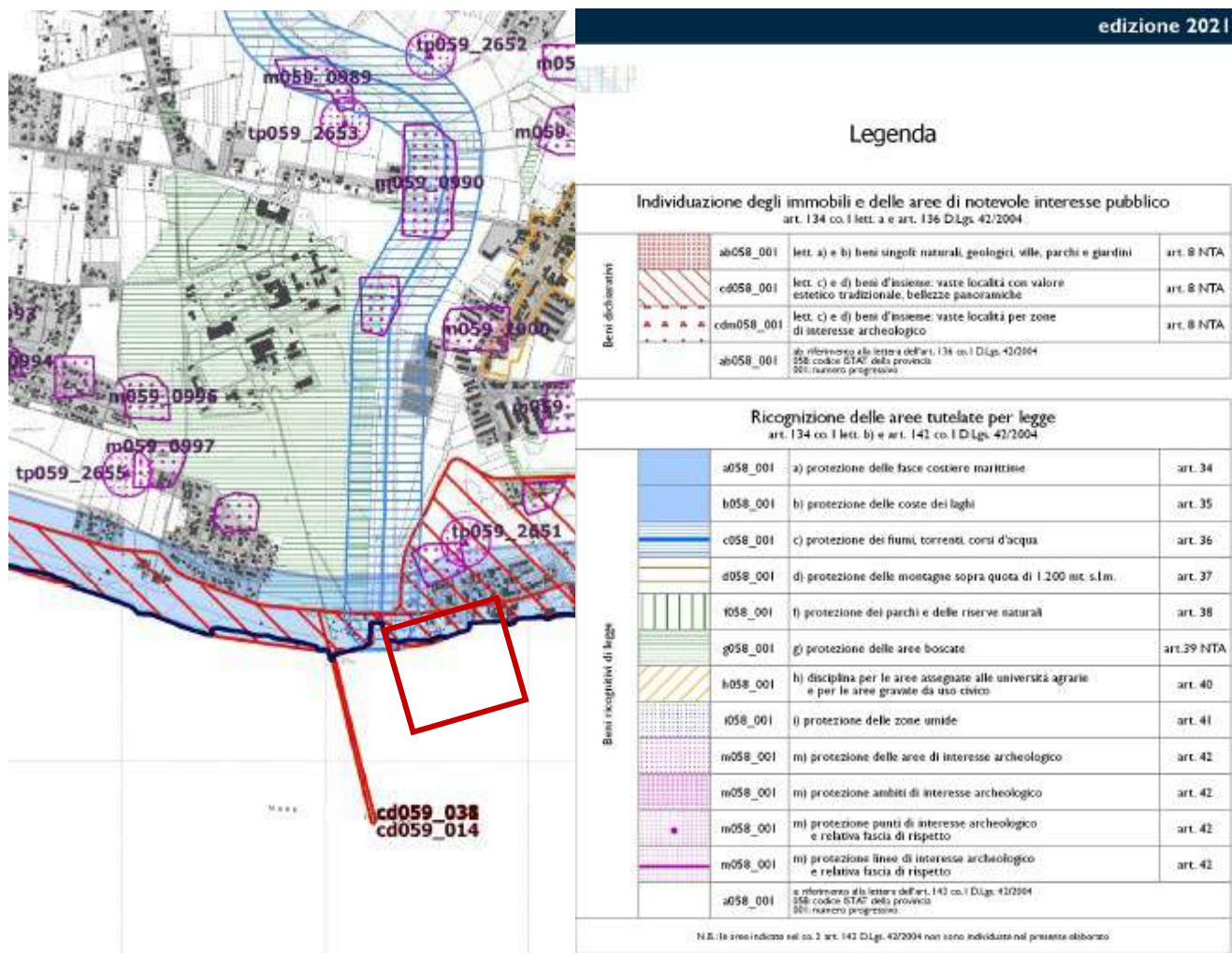


Figura 3-1 Stralcio Tavola B 35_400 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Latina

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del D.Lgs. 42/2004 e segnatamente: <ul style="list-style-type: none"> Lett. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze

	<p>panoramiche: “Latina e Sabaudia: zona della fascia costiera”;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aree tutelate per legge di cui all’articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> ○ Lett. a) Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare ○ Lett. c) Fiumi, torrenti, corsi d’acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri
--	--

Tabella 3-1 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina

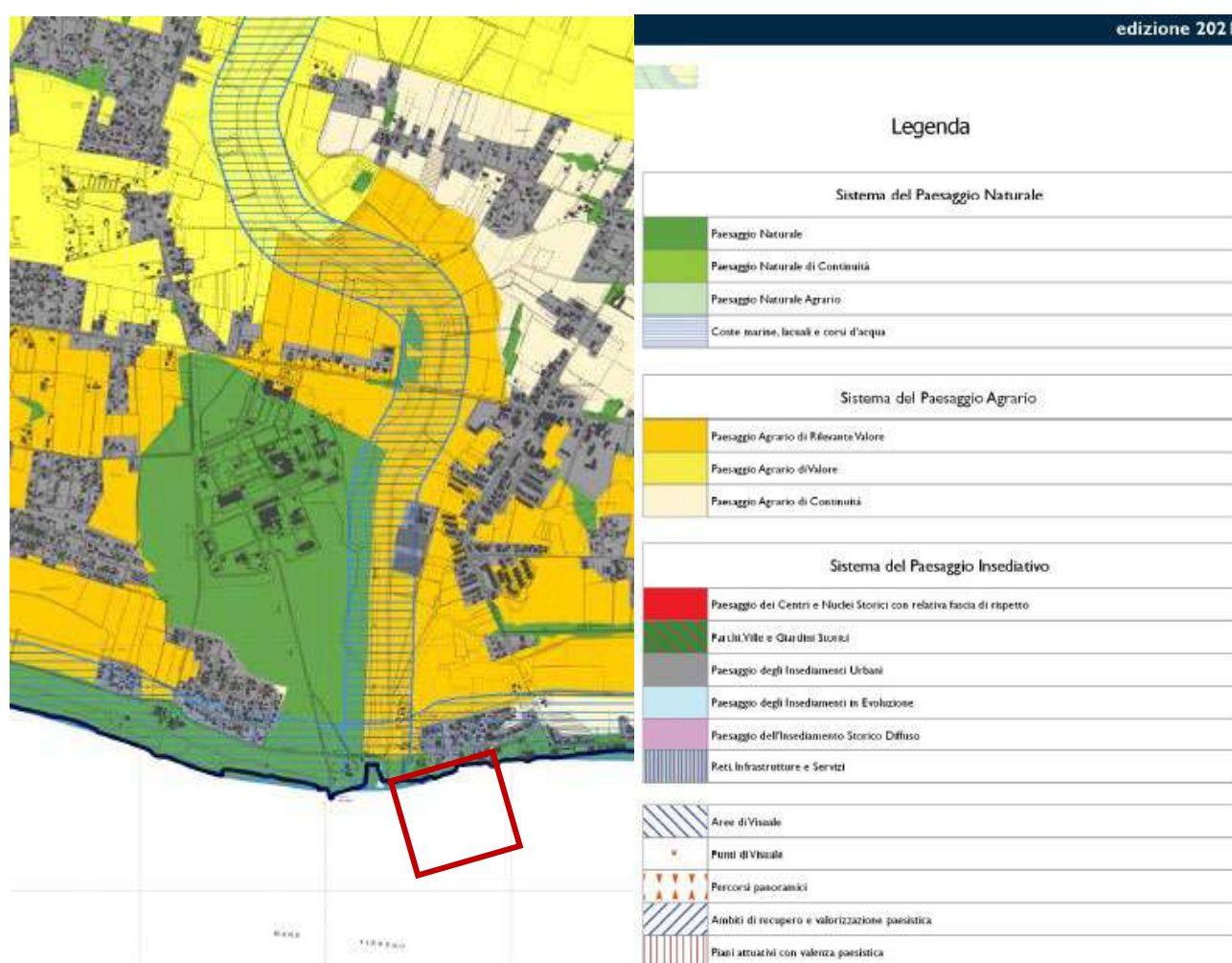


Figure 3-1 Stralcio Tavola A 35_400 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Latina

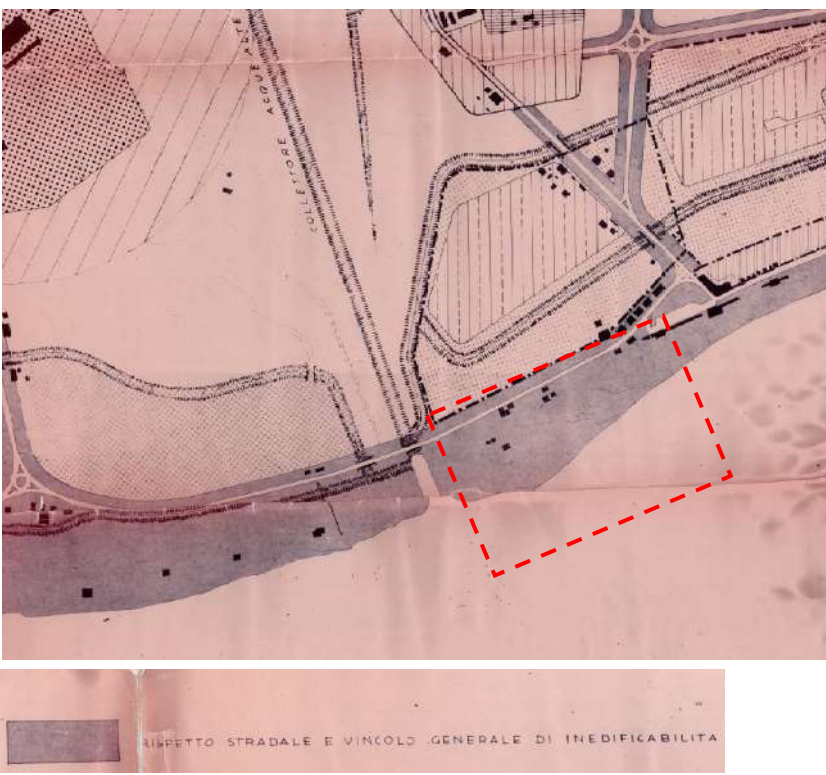
Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Paesaggio naturale (art.22 NTA)	Art. 22 tabella B) Paesaggio Naturale – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela	
		Tipologie di interventi di	Obiettivo specifico di tutela

		<i>trasformazione</i>	<i>e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli art. 12 (autorizzazione per opere pubbliche) e 62 (rapporti con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, settoriale ed urbanistica) delle norme del PTPR Lazio.
	Paesaggio degli insediamenti urbani (art.28 NTA)	<i>Art. 28 tabella B) Paesaggio degli insediamenti urbani – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela</i>	
		<i>Tipologie di interventi di trasformazione</i>	<i>Obiettivo specifico di tutela e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Conservazione ed adeguamento funzionale delle strutture esistenti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti

Tabella 3-2 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina

3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM4 FOCE VERDE - LATINA	
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.	
PIANO REGOLATORE GENERALE	

<p>PRG Latina Approvato con DM n.6476 del 13/01/1972 Dicembre 1971</p>	<p>Estratto TAV. 17 – Marina di Latina - Zonizzazione</p>  <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Zone vincolate (art.12)</p> <p>La zona presenta un vincolo di rispetto della viabilità ed è vietata ogni costruzione.</p>
---	---	--

4. ANALISI DI COERENZA

Lo scopo di questa fase è quello di verificare se esistono delle incoerenze in grado di ostacolare l'elaborazione e successiva attuazione del piano sottoposto a VAS ed è introdotta al fine di verificare in quantità ed in qualità le relazioni interne ed esterne al piano, cioè tra le diverse componenti del piano e tra i diversi livelli di pianificazione.

In particolare, l'analisi di coerenza si articola in due momenti principali:

- Coerenza interna;
- Coerenza esterna.

4.1 Verifica di coerenza interna

La valutazione di coerenza interna esprime giudizi sulla capacità dei Piani di perseguire gli obiettivi che si sono dati (razionalità e trasparenza delle scelte).

Secondo quanto riportato dalle Linee Guida ISPRA (Rapporto 124/2015) in merito alle "Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS", l'analisi di coerenza interna è finalizzata ad individuare e descrivere l'esistenza di un rapporto di consequenzialità tra gli obiettivi, generali e specifici, perseguiti da un Piano/Programma (P/P) e le azioni da questo previste, al fine di verificare il loro conseguimento anche in base al perseguimento dei criteri di sostenibilità stabiliti.

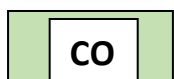
La seguente tabella individua la coerenza interna tra gli obiettivi del Piano e le azioni, in questo caso le scelte di localizzazione portuale relative ai 8 porti minori:

- Montalto;
- Tarquinia;
- Ladispoli;
- Latina;
- Terracina;
- Formia;
- Minturno;
- Ponza

Per la valutazione della coerenza interna sono stati identificati 5 principali gradi di coerenza riferiti alle relazioni tra obiettivi generali/specifici e scelte localizzative:



Coerenza Debole: si riscontra una debole relazione fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza: si riscontra coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza forte: si riscontra forte coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Non valutabile: non valutabile la relazione tra obiettivi e scelte localizzative



Divergenza: si riscontra divergenza fra obiettivi e scelte localizzative

L'analisi di coerenza interna si traduce perciò in una "verifica" per appurare che tutte le azioni previste siano coerenti con gli obiettivi che il Piano stesso si è proposto di perseguire.

L'analisi di coerenza interna manifesta un rapporto sostanzialmente di causa ed effetto tra gli obiettivi e le azioni.

Successivamente verranno descritte sinteticamente le incoerenze eventualmente rilevate.

ANALISI DI COERENZA INTERNA

			PM4 Latina
OBIETTIVI GENERALI	A	Soddisfare le necessità economiche, sociali e ambientali della collettività	CO
	B	Minimizzare gli impatti negativi sull'economia, la società e l'ambiente	CD
	C	Assicurare elevata flessibilità e capacità di adattamento e riorganizzazione	NV
	D	Diversificare i servizi offerti	NV

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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 un uso più efficace delle risorse	CO
	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	NV
	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.).	CD
	4	Contribuire alla sostenibilità economica e funzionale valutando l'interazione che può riguardare l'impatto esercitato dal porto sulla dinamica costiera e viceversa (la possibilità che la dinamica costiera causi l'interrimento dell'imboccatura portuale).	DI

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	5	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.	NV
	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.	CF
	7	Protezione delle aree sensibili dal punto di vista ambientale.	CD

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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.	CO
	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.	CF
	10	Accrescimento della coesione sociale, comprese le riduzioni di esclusione sociale e territoriale.	CO
	11	Partecipazione estesa dei cittadini alla pianificazione."	CD

COERENZE FORTI E DIVERGENZE RILEVATE:

PM4-4 Non coerente per l'equilibrio costiero pontino soggetto ad intensi fenomeni erosivi, risulta inoltre in contrasto con le *Linee guida per la redazione del piano dei porti e delle coste della Regione Lazio* che nel tratto di costa Latina-Minturno sconsigliano la realizzazione di opere portuali aggettanti a mare che accentuerebbero una situazione di instabilità della linea di costa.

PM4-6-9 L'Ambito scelto è un'area degradata da riqualificare

4.2 Verifica di coerenza esterna

L'analisi della coerenza esterna assume un ruolo decisivo nel consolidamento degli obiettivi generali, nella definizione delle azioni proposte per il loro conseguimento e nella stima della congruità complessiva rispetto al contesto pianificatorio, programmatico e normativo nel quale esso si inserisce.

La verifica di coerenza esterna esprime le capacità dei piani di risultare non in contrasto, eventualmente indifferente o portatori di contributi alle politiche di governo del territorio degli altri enti istituzionalmente competenti in materia

La verifica di coerenza esterna nell'ambito del presente Rapporto Ambientale è stata distinta secondo le seguenti tipologie di analisi:

- Coerenza esterna con l'ambito provinciale
Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello provinciale;
- Coerenza esterna con l'ambito comunale
Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello comunale.

PM4 FOCE VERDE - LATINA			
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.			
PIANO REGOLATORE GENERALE			
PRG Latina			
Approvato	con	DM	<u>Non previsto.</u> L'area è zona vincolata di rispetto della viabilità.
n.6476		del	
13/01/1972	Dicembre	1971	

Qualora la scelta localizzativa non rientrasse tra le previsioni urbanistiche vigenti, in caso di sua approvazione si renderebbe necessario un adeguamento dello strumento urbanistico mediante Variante.

5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 278 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 127.037 unità. L'andamento della popolazione dal 2001 al 2010 è stato in crescita, si presenta un calo fino al 2012, per continuare a crescere sino al 2019.</p> <p>La densità abitativa si attesta su circa 458 ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>Le opere di bonifica effettuate, hanno dato luogo alla formazione dei principali centri urbani di Latina, Sabaudia, ed Aprilia, e piccoli insediamenti con assetti geometrici e regolari di natura agraria. Anche in quest'area, l'aspetto idrografico è di scarsa rilevanza, con la sola presenza di canali artificiali derivati dalle operazioni di bonifica.</p> <p>La costa di 6,5 km circa di Foce Verde è incastonata nelle acque azzurro-blu del mare Tirreno, con un clima temperato tutto l'anno. Foce Verde ha una spiaggia sabbiosa e ampia dove si trovano dei lidi e tratti di spiaggia libera. I turisti giungono in massa ad affollare la fine spiaggia, dividendosi tra sport nautici e l'intensa vita notturna nei locali tra Foce Verde e Latina.</p> <p>In prossimità dell'area di studio, è presente un'area abbastanza degradata, delineata dall'ex centrale nucleare e da vari rimessaggi di barche e auto.</p> <p>Verso est, sono presenti alcuni stabilimenti sul litorale, mentre nell'entroterra è presente una piccola area residenziale.</p> <p>L'area in esame è caratterizzata dalla vicinanza, per quanto riguarda il sistema stradale, alla SP 39, alla SP 40 e alla SP 18. Sono presenti due aree di parcheggio a circa 300 m di distanza. Per quanto riguarda l'accessibilità mediante il TPL si evidenzia che la stazione ferroviaria risulta essere molto lontana dalla zona, come anche il centro della città e le linee degli autobus. Per questo motivo sarebbe opportuno migliorare l'accessibilità attraverso la realizzazione di una ulteriore area di parcheggio in prossimità del porto e l'implementazione di linee di autobus in prossimità dell'area in esame.</p>
Biodiversità	<p>L'area oggetto di studio non ricade in SIC/ZSC. Nella parte antistante, è però presente il ZSC "Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere". Tale sito ha permesso di definire le specie e gli habitat presenti nel mare antistante la localizzazione portuale.</p> <p>L'obiettivo generale di conservazione e gestione del SIC IT6000009 "Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere" è quello di garantire la conservazione degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario presenti e della biodiversità in generale, mantenendo o laddove necessario ripristinando gli equilibri biologici in atto, preservando il ruolo ecologico-funzionale complessivo del sito stesso nell'ambito della Rete Natura 2000.</p> <p>Gli habitat e le specie di interesse comunitario presenti nei siti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina (cod. 1110); • Praterie di Posidonia (cod. 1120*);

	<ul style="list-style-type: none">• Scogliere (cod.1170)• Pinna Nobilis (cod.1028) <p>Nell’area a terra è presente un ulteriore habitat:</p> <ul style="list-style-type: none">• Vegetazione annua delle linee di deposito marine (cod.1210). <p>Sono inoltre presenti spiagge, sabbia nuda e dune con vegetazione erbacea psammofila.</p>																											
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	<p>Nell’area di studio il suolo è destinato a zone aperte con vegetazione rada o assente e a superfici a copertura erbacea densa a composizione floristica rappresentata principalmente da graminacee non soggette a rotazione.</p> <p>L’area è inoltre caratterizzata dalla produzione di prodotti tipici quali vino “Lazio IGT” e “Roma DOC”. L’area è inoltre caratterizzata dalla produzione di “Pecorino Romano - DOP”, “Ricotta Romana - DOP” “Salamini Italiani alla Cacciatora – DOP”, “Abbacchio Romano - IGP” e “Agnello del Centro Italia - IGP”.</p>																											
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>L’area in esame ricade nell’Agro Pontino, un tempo coperto dalle paludi ed oggi bonificato, corrisponde ad una pianura di origine alluvionale delimitata ad ovest e sud dal mar Tirreno, a est dai primi rilievi appenninici dei monti Lepini ed Ausoni, a nord dal medio corso del fiume Astura e dai primi rilievi dei Colli Albani.</p> <p>Il territorio dell'Agro Pontino si sviluppa su un vasto terrazzo marino tra i rilievi più meridionali del vulcanismo laziale (Colli Albani - Vulcano Laziale), il Circeo e le cime dell'orogenesi mesozoica dei Monti Lepini e Ausoni. Il sistema di depositi alluvionali e marini che caratterizza la pianura inizia a prendere forma nel Neozoico, a seguito delle frequenti oscillazioni del livello del Mar Mediterraneo dovute al succedersi di ere glaciali e interglaciali.</p> <p>Vista la sostanziale uniformità della regione interessata, una corretta comprensione della situazione geologica necessita uno sguardo sulle aree immediatamente prossime all'Agro Pontino, considerando l'area compresa fra Anzio, Cisterna, Ninfa, Priverno, Terracina, il Circeo e il Tirreno. Ad Anzio ha inizio un lungo deposito di sabbie e argille con tracce di elementi silicei e tufi che raggiunge il promontorio del Circeo: è l'antica duna litoranea la cui origine è dovuta ai depositi eolici accumulati sul substrato delle sabbie marine immediatamente sovrastanti la piattaforma calcarea sottomarina ascrivibile genericamente al Cenozoico. Presso Borgo Podgora l'antica formazione dunale è solcata dal canale delle Acque Alte che da Ninfa lambisce Cisterna di Latina e raggiunge il Tirreno a Foce Verde, al Lido di Latina.</p> <p><u>Stato qualitativo delle acque superficiali</u></p> <p>Il sistema idrologico della regione Lazio si sviluppa su 40 bacini idrografici. I più importanti sono il bacino del Tevere, il bacino del Liri-Garigliano, il bacino del Fiume, il bacino dell'Arno e quello del Po. La localizzazione portuale è limitrofa all’area del bacino Moscarello.</p> <p>Di seguito si riporta lo stato chimico del Moscarello monitorato nel 2018 e nel 2019.</p> <table><tr><th>Codice Stazioni</th><th>Corpo idrico</th><th>Tipo N: naturale FM: fortemente modificato A: artificiale</th><th>LMeco 2018</th><th>Elementi a sostegno Tab.1/B 2018</th><th>Stato Chimico 2018</th><th>LMeco 2019</th><th>Elementi a sostegno Tab.1/B 2019</th><th>Stato Chimico 2019</th></tr><tr><td>F2.11</td><td>Canale Acque alte/Moscarello 2</td><td>N</td><td>Scarso</td><td>Buono</td><td>Buono</td><td>Scarso</td><td>Buono</td><td>Buono**</td></tr><tr><td>F2.12</td><td>Canale Acque alte/Moscarello 3</td><td>N</td><td>Scarso</td><td>Buono</td><td>Non Buono</td><td>Scarso</td><td>Buono</td><td>Non Buono</td></tr></table> <p>Si riporta inoltre lo stato chimico nel triennio 2015-2017:</p>	Codice Stazioni	Corpo idrico	Tipo N: naturale FM: fortemente modificato A: artificiale	LMeco 2018	Elementi a sostegno Tab.1/B 2018	Stato Chimico 2018	LMeco 2019	Elementi a sostegno Tab.1/B 2019	Stato Chimico 2019	F2.11	Canale Acque alte/Moscarello 2	N	Scarso	Buono	Buono	Scarso	Buono	Buono**	F2.12	Canale Acque alte/Moscarello 3	N	Scarso	Buono	Non Buono	Scarso	Buono	Non Buono
Codice Stazioni	Corpo idrico	Tipo N: naturale FM: fortemente modificato A: artificiale	LMeco 2018	Elementi a sostegno Tab.1/B 2018	Stato Chimico 2018	LMeco 2019	Elementi a sostegno Tab.1/B 2019	Stato Chimico 2019																				
F2.11	Canale Acque alte/Moscarello 2	N	Scarso	Buono	Buono	Scarso	Buono	Buono**																				
F2.12	Canale Acque alte/Moscarello 3	N	Scarso	Buono	Non Buono	Scarso	Buono	Non Buono																				

Bacino Idrografico	Nome Corpo Idrico	Codice Stazione	Tipologia di Corpo Idrico	Tipologia Monitoraggio	STATO CHIMICO 2015	Parametro Superamento 2015	STATO CHIMICO 2016	Parametro Superamento 2016	STATO CHIMICO 2017	Parametro Superamento 2017	Stato Chimico Triennio
Tevere-Incastri	Rio Tivoli 2	F4.93	FM	operativo	BUONO				BUONO		BUONO
Incastri	Fosso Incastri (Rio Grande) 2	F4.25	N	operativo	BUONO		BUONO		BUONO		BUONO
Astura	Fiume Astura 1	F2.74	FM	operativo			BUONO		BUONO		BUONO
Astura	Fiume Astura 2	F2.29	FM	operativo	BUONO		BUONO		BUONO		BUONO
Moscarello	Canale Acque alte/Moscarello 2	F2.13 - F2.12	N	operativo	BUONO		BUONO		BUONO		BUONO
Moscarello	Fosso Spaccasassi 2	F2.72	N	operativo	BUONO				BUONO		BUONO
Moscarello	Fosso Spaccasassi 3	F2.10	A	operativo	BUONO		BUONO		BUONO		BUONO

Come si evince dalle immagini, lo stato chimico delle acque superficiali del Moscarello risulta essere qualitativamente “buono” tranne per il Canale monitorato dalla stazione F2.12.

Stato qualitativo delle acque di balneazione



Punto di campionamento	2020
--- - FOCE FIUME ASTURA	NON IDONEO
421 - Valmontorio	IDONEO
346 - FOCE ACQUE ALTE	NON IDONEO
141 - 1400 m. dx Acque Alte Foce Verde	IDONEO
347 - Idrovora Capoportiere	IDONEO
145 - 800 m. dx Idrovora Capoverde	IDONEO
348 - Fosso del Duca	IDONEO
349 - Rio Martino	NON IDONEO

Pericolosità frane

Dall’analisi degli elaborati messi a disposizione dall’Autorità dei Bacini Regionale del Lazio, emerge che l’area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane.

Pericolosità alluvioni

Dall’analisi degli elaborati messi a disposizione dal Piano Gestione Rischio Alluvioni del Distretto dell’Appennino Centrale (PGRA-AC), emerge che l’area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.

Pericolosità sismica

	<p>Nel 2009, in ottemperanza al DPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.</p> <p>Al Comune di Latina è stata assegnata la sottozona 3A, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) superiore a 0,10 g (0,05<ag<0,015).</p>																																																																												
Atmosfera: Aria	<p>Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l'analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell'aria.</p> <p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di "Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010", ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente in attuazione dell'art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell'art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All'interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell'aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell'aria nell'anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l'utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p> <table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³</td></tr><tr><td>PM2.5</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td rowspan="2">NO2</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td>C6H6</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO2</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³</td></tr><tr><td>O3</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)</td></tr></table> <p>Latina, ricadente nella Zona Litoranea, è caratterizzato nel seguente modo:</p> <table><tr><th colspan="13">IT1213 ZONA LITORANEA</th></tr><tr><th rowspan="2">Provincia</th><th rowspan="2">cod istat</th><th rowspan="2">nome</th><th rowspan="2">Area (km²)</th><th colspan="2">PM10</th><th>PM2.5</th><th colspan="2">NO2</th><th>C6H6</th><th>CO</th><th>SO2</th><th>**O3</th></tr><tr><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>superi</th><th>superi</th><th>superi</th></tr><tr><td>LT</td><td>12059011</td><td>Latina</td><td>277,8</td><td>24</td><td>12</td><td>13</td><td>27</td><td>0</td><td>1.8</td><td>0</td><td>0</td><td>43</td></tr></table>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³	PM2.5	media	media annua (µg/m³)	NO2	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	C6H6	media	media annua (µg/m³)	CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50	SO2	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³	O3	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)	IT1213 ZONA LITORANEA													Provincia	cod istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO2		C6H6	CO	SO2	**O3	media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi	LT	12059011	Latina	277,8	24	12	13	27	0	1.8	0	0	43
Inquinante	Parametro	Descrizione																																																																											
PM10	media	media annua (µg/m³)																																																																											
	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³																																																																											
PM2.5	media	media annua (µg/m³)																																																																											
NO2	media	media annua (µg/m³)																																																																											
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																											
C6H6	media	media annua (µg/m³)																																																																											
CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50																																																																											
SO2	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³																																																																											
O3	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																																																																											
IT1213 ZONA LITORANEA																																																																													
Provincia	cod istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO2		C6H6	CO	SO2	**O3																																																																	
				media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi																																																																	
LT	12059011	Latina	277,8	24	12	13	27	0	1.8	0	0	43																																																																	
Clima acustico	<p>Ai fini dell'inquadramento del clima acustico nell'area di interesse, non è presente il piano di zonizzazione acustica. Dall'analisi effettuata è possibile escludere la presenza di aree sensibili in relazione alla localizzazione portuale analizzata.</p>																																																																												
Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, come si evince dall'immagine sottostante, la localizzazione portuale nel comune di Ladispoli, ricade nel Sistema Strutturale "Maremma Tirreniche" e nell'unità geografica "Agro</p>																																																																												

culturale e Pontino".
Beni materiali

SISTEMI STRUTTURALI ED UNITA' GEOGRAFICHE

Catena dell'Appennino

- 1) Terminillo - Monti della Laga - Sasso Ciciliano
- 2) Conca Reatina - Monti Lucretili
- 3) Monti Sabini
- 4) Monti Simbruni
- 5) Monti Ernici Prenestini

Rilievi dell'Appennino

- 6) Monti Lepini, Ausoni e Aurunci

Complessi Vulcanici

- 7) Monti Vulsini
- 8) Monti Cimini
- 9) Monti Sabatini
- 9.1) Monti Sabatini (area romana)
- 10) Monti della Tolfa
- 11) Colli Albani

Vali Fluviali

- 12) Valle del Tevere
- 13) Valle del Sacco, Liri-Garigliano

Campagna Romana

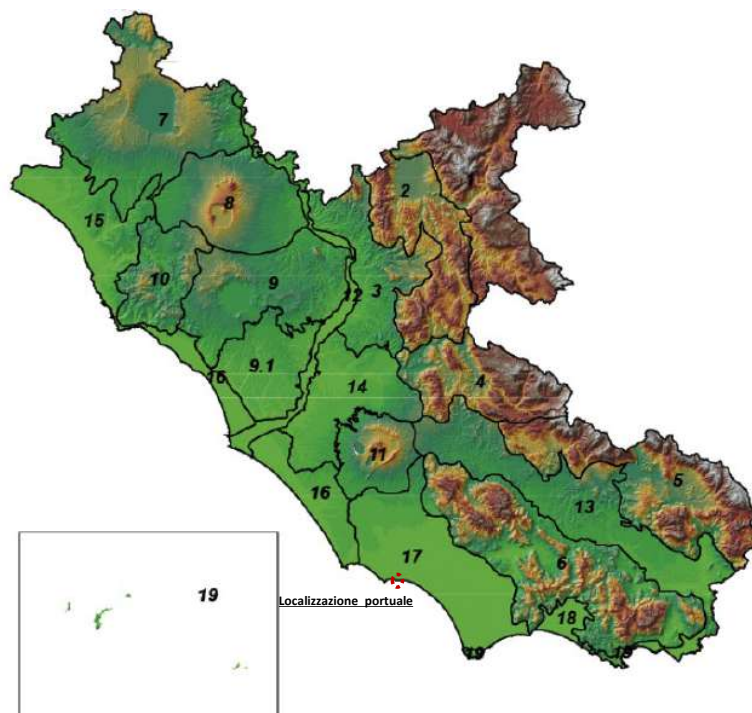
- 14) Agro Romano

Maremma Tirrenica

- 15) Maremma Laziale
- 16) Litorale Romano
- 17) Agro Pontino
- 18) Piana di Fondi

Rilievi Costieri e Isole

- 19) Monte Circeo, Promontorio di Gaeta, Isole Pontine



Dalla Carta della Natura fornita dall'ISPRA, come si evince nell'immagine sottostante, è emerso che il paesaggio è di tipo "Pianura costiera", caratterizzato da aree pianeggianti e sub pianeggianti, delimitate da una linea di costa bassa e alta, in genere allungata parallelamente ad essa.

In tale tipologia di paesaggio i litotipi presenti sono limi, argille, arenarie, ghiaie e conglomerati. Il suolo è coperto prevalentemente da territori agricoli, zone urbanizzate e strutture antropiche. L'unità di paesaggio nella quale ricade l'ambito di studio è la "Pianura Pontina". La fascia costiera di tale unità di paesaggio è costituita da un'area con morfologia da estremamente pianeggiante a leggermente ondulata, allungata tra la dorsale montuosa Lepini-Ausoni a Est e Nord Est e il Mare Tirreno a Sud e ad Ovest, sul quale si affaccia con una linea di costa bassa e uniforme, con ampi golfi poco pronunciati allungati tra i promontori di Torre Astura, Monte Circeo e Terracina.



L'area interessata rientra nel "Sistema del Paesaggio Naturale" disciplinato dall'art. 21 delle NTA e nel "Sistema del Paesaggio degli insediamenti urbani" disciplinato dall'art.27 delle NTA.

Il paesaggio naturale è costituito dalle porzioni di territorio caratterizzate dal maggiore valore di naturalità per la presenza di beni di interesse naturalistico nonché di specificità geomorfologiche e vegetazionali anche se interessati dal modo di uso agricolo. La zona è caratterizzata da una costa bassa e sabbiosa, intervallata da aree con accentuata urbanizzazione. Lungo la linea di costa, l'uso residenziale particolarmente intensivo, ha danneggiato la maggior parte degli ecosistemi dunali, lasciando il posto ad aree turisticamente significative.



In ambiente urbano, la tutela è volta alla salvaguardia dei valori naturalistici che si conservano nel tessuto urbano. In tali territori si possono prevedere interventi di recupero dei valori naturalistici del paesaggio.

Dall'analisi della Tabella B "Paesaggio Naturale - Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela" delle NTA, emerge che la realizzazione di un'opera portuale non è compatibile con il paesaggio presente. Sarà necessario valutare le disposizioni di cui all'art. 12 e 61 delle NTA per verificare le possibilità e modalità di intervento. Per le zone ricadenti nel "Paesaggio degli insediamenti urbani" dall'analisi della Tabella B delle NTA, emerge che si deve conservare e adeguare funzionalmente le strutture esistenti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti.

6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE

Il presente capitolo rappresenta un tema centrale dello studio, caratterizzato dalla determinazione dei potenziali effetti ambientali. La metodologia utilizzata ha visto l'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 alcuni parametri così classificati:

- **Tipologia degli effetti**

Tipo
Positivo
Mitigabile
Negativo

- Durata degli effetti**

Durata
Temporaneo
Permanente

- Entità degli effetti**

Entità	
Trascurabile	con complessità nulla e con durata istantanea
Bassa	con complessità trascurabile e con durata temporanea breve
Media	con complessità locale e con durata temporanea media
Alta	con complessità vasta e con durata permanente

6.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	<u>Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni</u>
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Bassa		Bassa
	<p>Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di bassa entità, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio inserita in un contesto poco urbanizzato. A 500 metri è presente un piccolo centro residenziale che si inserisce in un contesto degradato, costituito principalmente da aree abbandonate e rimessaggi di barche.</p> <p>Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.</p>		

6.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	<u>Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Dall'analisi della qualità dell'aria comunale attuale emergono dei superamenti di PM10 e O3.</p> <p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p> <p>Non è presente il piano comunale di zonizzazione acustica, ma dall'analisi effettuata è possibile escludere la presenza di aree sensibili in relazione alla localizzazione portuale analizzata.</p> <p>Gli effetti secondari e/o cumulativi potranno essere sensibili sulle componenti naturali e sulla popolazione umana.</p>	

6.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Alterazione della qualità dei suoli</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Si potranno verificare delle variazioni qualitative delle caratteristiche chimiche dei fattori ambientali, quali suolo ed acque superficiali e di conseguenza, si potrebbero creare delle alterazioni dei relativi prodotti agroalimentari.</p> <p>Gli effetti secondari potranno essere sensibili sulle componenti naturali (habitat terrestri e marini).</p>	

6.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissione di rumore e polveri con potenziali effetti sui SIC/ZSC antistanti l'area oggetto di studio.	<u>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti a terra e in mare.</u>
	Disturbo specie presenti sui fondali. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere	

	monitorati gli effetti sull'area vasta.	
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Alta
	Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi.	Alterazioni dell'ecosistema del Parco Nazionale del Circeo e del sistema dune-arenili della costa a seguito di interventi di opere antropiche realizzate anche a distanze molto elevate. I posti barca del porto potrebbero causare disturbi alle specie e habitat esistenti.

6.5 Geologia e acque

GEOLOGIA E ACQUE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Movimentazione rifiuti e materie. Consumo di risorse non rinnovabili. Rischio torbidità ed inquinamento. Gestione dei sedimenti.	<u>Possibili impatti sulla idrodinamica costiera</u>
Tipo	Mitigabile	Negativo
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Alta
	L'area interessata non ricade né in zone classificate a rischio o pericolosità da frane né in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.	La nuova opera portuale potrebbe causare alterazioni del moto ondoso e del trasporto solido con conseguenti riflessi sull'orografia della costa pontina già oggetto di rilevanti fenomeni erosivi. Le stesse indicazioni delle <i>Linee Guida della Regione Lazio</i> e dello <i>Studio Regionale per la Ricostruzione e Difesa del Litorale Pontino compreso tra Capo Portiere e Torre Paola</i> sconsigliano in quel tratto di costa la realizzazione di opere aggettanti a mare prevedendole eventualmente a terra.

6.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Riduzione ed eliminazione	<u>Modifica delle condizioni percettive e del</u>

	di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	paesaggio percettivo; Modifica della struttura del paesaggio;
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Alta	Alta
	<p>La presenza di una futura infrastruttura portuale comporterebbe l'introduzione di nuovi elementi, a seconda della specifica prospettiva di analisi, dando luogo ad un'intrusione visiva. La stima dei potenziali effetti è stata tralasciata con riferimento ai rapporti intercorrenti tra la localizzazione portuale e gli elementi del contesto paesaggistico che rivestono un particolare ruolo o importanza dal punto di vista panoramico e/o di definizione dell'identità locale.</p> <p>In merito alla modifica della struttura del paesaggio, l'analisi del paesaggio nell'accezione "strutturale" è espressamente riferita alla considerazione degli elementi fisici, di matrice naturale quanto anche antropica, che concorrono a strutturare ed a caratterizzare il paesaggio. I principali parametri che concorrono alla significatività dell'effetto sono costituiti, dalla caratteristica localizzativa, soprattutto in termini di giacitura. Bisognerà definire nel miglior modo possibile, regole di organizzazione della struttura del paesaggio, nella ricchezza del patrimonio naturale, paesaggistico e culturale, nonché nei caratteri diffusi dell'assetto naturale ed insediativo. La tutela è volta alla salvaguardia dei valori naturalistici migliorando le aree degradate presenti.</p>	

7. ALTERNATIVE

7.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva.

L'area è inoltre molto degradata ed il porto potrebbe configurarsi come un elemento di riqualificazione del territorio.

7.2 Alternativa di piano

La proposta di intervento del Piano interessa una porzione del paesaggio costiero, in località Foce Verde.

L'area individuata è posta in sinistra idraulica del terminale a mare di un canale di bonifica, la cui imboccatura è protetta da una diga distaccata da terra di forma arcuata. In prossimità dell'area di studio, è presente un'area abbastanza degradata, delineata dall'ex centrale nucleare e da vari rimessaggi di barche e auto.

L'area pur non presentando peculiari caratteri di naturalità ed anzi in quanto degradata, si porrebbe come idonea ad interventi di riqualificazione tramite l'opera portuale, presenta caratteri di elevata criticità:

- La nuova opera portuale potrebbe causare alterazioni del moto ondoso e del trasporto solido con conseguenti riflessi sull'orografia della costa pontina già oggetto di rilevanti fenomeni erosivi.

- Dall'esame delle opere di ripascimento rigido aggettanti a mare precedentemente realizzate in quel tratto di costa, si è potuto rilevare come già, abbiano prodotto negli anni, una grave destabilizzazione del litorale pontino fino al Circeo.

Del resto le stesse indicazioni delle *Linee Guida della Regione Lazio* e dello *Studio Regionale per la Ricostruzione e Difesa del Litorale Pontino compreso tra Capo Portiere e Torre Paola* sconsigliano in quel tratto di costa la realizzazione di opere aggettanti a mare prevedendole eventualmente a terra.

- Probabili effetti negativi sulla duna quaternaria, importantissima perché in grado di consentire il delicatissimo equilibrio del sistema dei quattro laghi costieri e del reticolo scolante della bonifica.
- Probabili alterazioni dell'ecosistema del Parco Nazionale del Circeo e del sistema dune-arenili della costa a seguito di interventi di opere antropiche realizzate anche a distanze molto elevate.
- La realizzazione del nuovo approdo, antropizzerebbe ulteriormente il fronte mare già penalizzato dalla presenza della centrale nucleare inattiva, eliminando una porzione di spiaggia per la realizzazione dei servizi complementari al porto.

Per le considerazioni sovraesposte si ritiene che la proposta di Piano non sia compatibile con lo stato dei luoghi.

7.3 Alternativa 1 – Rio Martino

L'alternativa 1 riguarda la riqualificazione di un porto già esistente ubicato alla foce del canale di Rio Martino, posto più a sud di Foce Verde, che si trova a cavallo dei Comuni di Latina (riva destra) e di Sabaudia (riva sinistra).



Figura 2 Il Porto Canale di Rio Martino

Il porto è attualmente abbandonato a causa di una serie di eventi di rimozione delle infrastrutture di accosto ed ormeggio, dettati dal risanamento ambientale di ormeggi abusivi.

Dato lo stato di mancato uso e completamento delle infrastrutture avviato dalla Provincia di Latina negli anni '90, ad oggi risulta soggetto a fenomeni di insabbiamento.

Nei primi mesi del 2021 sono iniziati i lavori di dragaggio del canale per garantirne la navigabilità in sicurezza ed evitare il pericolo di arenamento sui bassi fondali della foce.

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

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

La riqualificazione del Porto Canale di Rio Martino, fornirebbe senza alcuna nuova realizzazione portuale gravante su un sistema costiero già in crisi, l'opportunità di soddisfare l'esigenza del Comune di Latina e di Sabaudia di incrementare la disponibilità di posti barca.

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

8. SCELTA ALTERNATIVA

In relazione alle considerazioni descritte nei precedenti paragrafi, l'alternativa 1, soluzione di riqualificazione del Porto Canale esistente di Rio Martino, è da considerarsi migliorativa ed in grado di superare le criticità esposte.

9. ANALISI SWOT

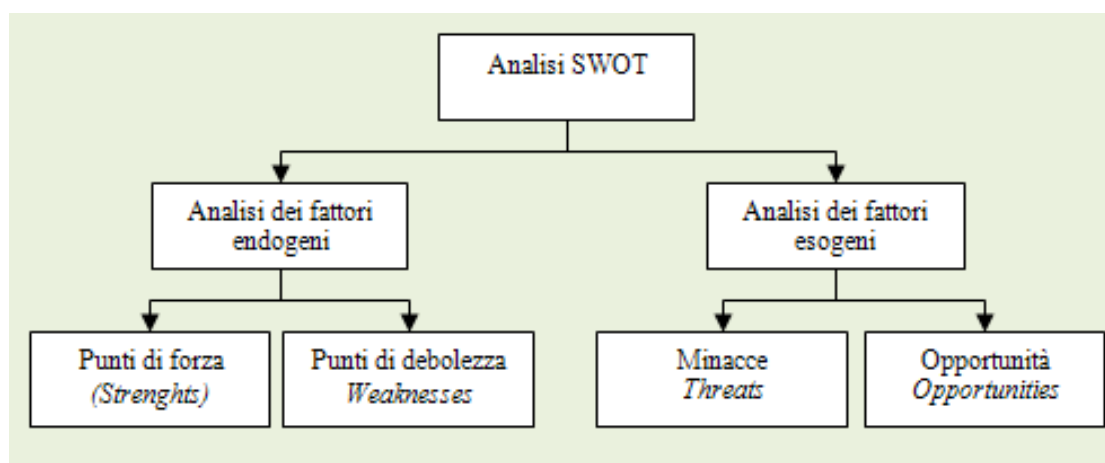
In riferimento agli obiettivi sopra riportati ed in considerazione delle prime valutazioni effettuate nelle schede relativamente alle nuove localizzazioni portuali, si è proceduto ad approntare una ANALISI SWOT.

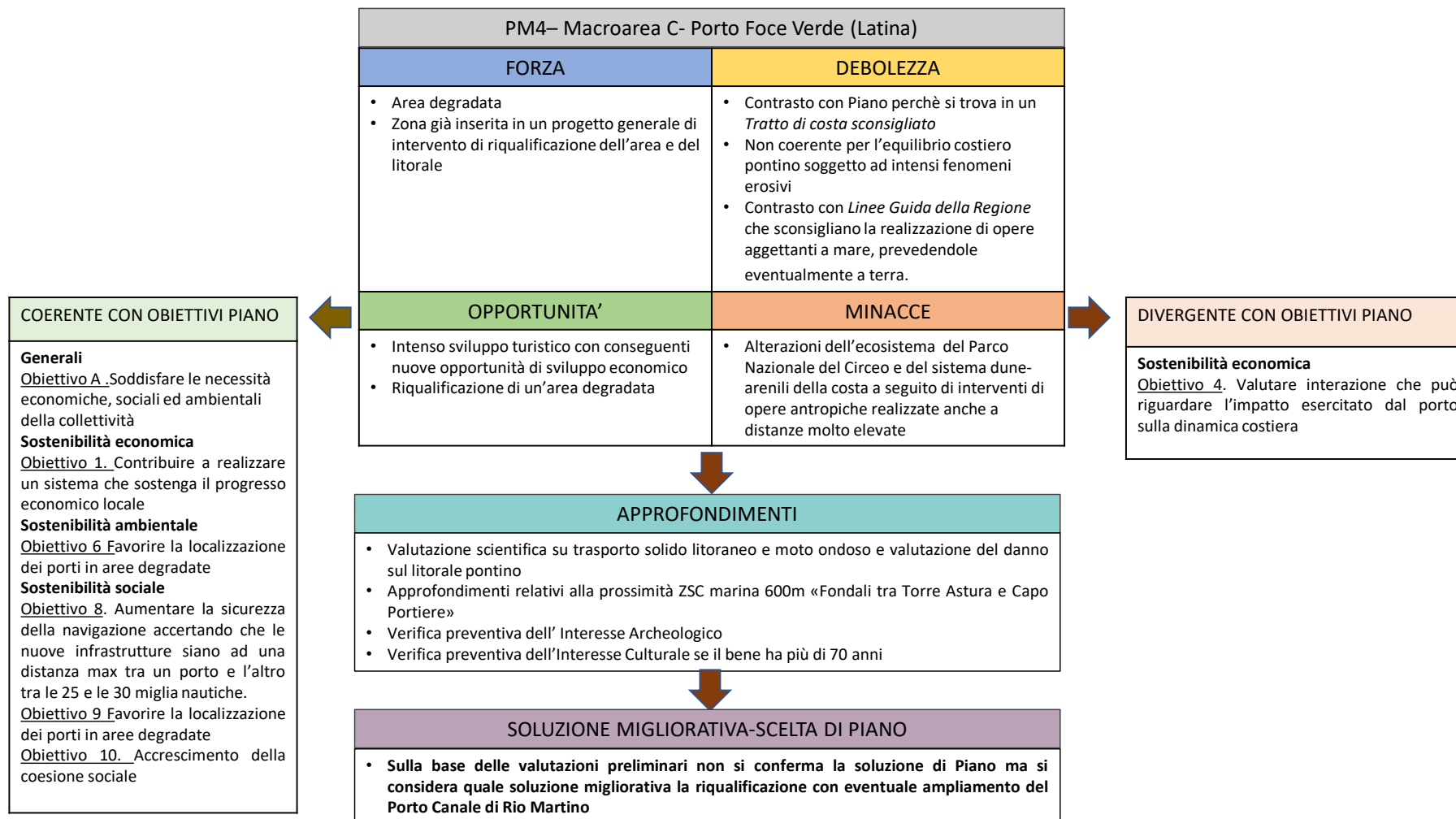
L'analisi SWOT (SWOT analysis) è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (Strengths), debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un progetto o in un'impresa o in ogni altra situazione in cui un'organizzazione o un individuo deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo; essa rappresenta un supporto alle scelte e risponde all'esigenza di razionalizzazione dei processi.

Si tratta di un procedimento di tipo logico, mutuato dall'economia aziendale, che consente di rendere sistematiche e fruibili le informazioni raccolte circa un tema specifico e fornisce informazioni fondamentali per la definizione di politiche e linee di intervento.

Attraverso l'analisi SWOT è possibile evidenziare i **punti di forza e di debolezza** al fine di far emergere quelli che vengono ritenuti capaci di favorire, od ostacolare o ritardare, il perseguimento di determinati obiettivi.

- I **punti di forza e di debolezza** sono considerati **fattori endogeni** propri del contesto di analisi, costituiti da tutti quegli elementi sui quali è possibile intervenire.
- Le **minacce e opportunità** sono invece considerate **fattori esogeni** in quanto costituiti da tutte quelle variabili derivanti dal contesto esterno, sulle quali non è possibile intervenire direttamente, ma dovrebbero comunque essere tenute sotto controllo in modo da sfruttare gli eventi positivi e prevenire quelli negativi.





10. BIBLIOGRAFIA

- REGIONE LAZIO, Geoportale Regione Lazio SIRT, www.geoportale.regione.lazio.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PGRA Piano Gestione Rischio Alluvioni, www.autoritadistrettoac.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PAI Piano Assetto Idrogeologico, www.autoritadistrettoac.it
- REGIONE LAZIO, PTPR Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, www.regione.lazio.it
- REGIONE LAZIO, Classificazione Sismica del Territorio Regionale D.387/2009, www.regione.lazio.it
- ISPRA, Carta della Natura, www.isprambiente.gov.it



**REGIONE
LAZIO**

**Direzione Regionale, Infrastrutture e
Mobilità'**

Area Trasporto Marittimo Aeroporti e
Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE



VAS

Valutazione Ambientale Strategica

RAPPORTO AMBIENTALE

PARTE II PM5 Terracina Porto

INTERPROGETTI

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

Collaboratori:
Arch. Francesca Romana Monass

Il progettista:
Dott. Ing. Marco Pittori



DATA

Revisione 2

Ottobre 2023



PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE

Rapporto Ambientale – Parte II

VAS PORTUALITÀ REGIONALE

PM5 TERRACINA

INDICE

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI	4
2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE.....	6
3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	17
3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR).....	17
3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi	20
4. ANALISI DI COERENZA.....	21
4.1 Verifica di coerenza interna.....	21
4.2 Verifica di coerenza esterna	24
5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE	25
6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE.....	32
6.1 Popolazione e salute umana.....	32
6.2 Aria e clima acustico	33
6.3 Suolo	33
6.4 Biodiversità	33
6.5 Geologia e acque	34
6.6 Paesaggio	34
7. ALTERNATIVE	35
7.1 Alternativa zero	35
7.2 Alternativa di piano	35
8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA	36
9. ANALISI SWOT	36
10. BIBLIOGRAFIA.....	39

INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 1-1 Estratto di mappa con individuazione localizzazione proposta nel Piano.....</i>	5
<i>Figura 2-1 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera a).....</i>	9
<i>Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera c)</i>	9
<i>Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera g).....</i>	10

Figura 2-4 Regione Lazio – SIRT, proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina, sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6000014, ZSC codice IT6040009 e Parco Regionale Naturale “Monti Ausoni e Lago di Fondi”	11
Figura 2-5 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera m).....	11
Figura 2-6 Estratto dal Portale MiBACT Vincoli in rete, in rosso il dettaglio dell’area indagata	12
Figura 2-7 Geoportale Regione Lazio – SIRT, Immobili ed aree di notevole interesse pubblico. In giallo la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina.....	12
Figura 2-8 Zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT) e di Denominazione di Origine Controllata (DOC). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina	13
Figura 2-9 Denominazione di Origine Protetta (DOP). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina	13
Figura 2-10 Pericolosità alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina (fonte: PGRA Appennino centrale).....	14
Figura 2-11 Rischio alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina (fonte: PGRA Appennino centrale).....	14
Figura 2-12 Pericolosità e rischio geomorfologico e proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina (fonte: PAI Autorità dei Bacini Regionali del Lazio).....	15
Figura 2-13 Classificazione sismica della regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina.	16
Figura 3-1 Stralcio Tavola B PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Terracina.....	17
Figura 3-2 Stralcio Tavola A PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Terracina.....	18

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI

Ai fini di una più rapida consultazione, di seguito vengono riportate delle schede che sintetizzano, dai Pareri della Conferenza di Consultazione, per ogni localizzazione portuale:

- / ● **CRITICITÀ:** problematiche da risolvere che impongono una più attenta analisi in ordine a specifiche tematiche;
- / ✓ **APPROVAZIONI:** favorevoli espressioni degli SCA
- / ♦ **AGGIORNAMENTI:** integrazioni di studi e/o analisi sul campo di tipo preventivo e propedeutico alle scelte di piano;

PM5 Terracina Porto

♦ **PARERE 2 – Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo**

- *Si rappresenta la necessità di procedere preventivamente alla **Verifica dell'interesse archeologico***
- *Si rappresenta la necessità di procedere preventivamente alla **Verifica dell'interesse culturale** ove il bene avesse più di 70 anni*

1 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

♦ **PARERE 8 -Direzione Marittima del Lazio**

- *Definire chiara perimetrazione delle aree portuali*
- *Riordino e riqualificazione degli usi esistenti del demanio*

2 CONTRODEDUZIONE:

L'opera portuale è prevista dal Piano Regolatore Portuale DGC 283/2020. Il PRP riorganizza e disciplina l'assetto attuale delle funzioni, ricreando un legame tra la città e l'area portuale. In questo contesto si inserisce la previsione della nuova darsena. Si vedano paragrafi 7.2 e 8.

● **PARERE 15 – Ministero dell'Ambiente**

- *Zona A1 del PAI con alta frequenza alluvioni e R4 rischio idrogeologico molto elevato*

3 CONTRODEDUZIONE:

L'area non è classificata dal PAI come area sottoposta a tutela per dissesto idrogeologico. Si veda la tavola 2.11 Sud.

L'area non è classificata a rischio alluvioni dal PGRA Appennino Centrale . Si veda paragrafo 2 con figure 2.10 e 2.11.

- *Tale scelta appare in contrapposizione con parte dei criteri generali riportati a pag.86FASE III*

4 CONTRODEDUZIONE:

Si veda la controdeduzione 3.

Inoltre si fa presente che, trattasi di un canale di bonifica dove l'inserimento è consigliato e non di un corso d'acqua naturale che presenta un comportamento idraulico differente.

Si vedano paragrafi 7.2 e 8.

PM5 PORTO TERRACINA TERRACINA



Figura 1-1 Estratto di mappa con individuazione localizzazione proposta nel Piano

CRITICITA'

- Zona A1 del PAI con rischio R4 elevato ed alta frequenza di alluvioni

AGGIORNAMENTI

- ◇ Procedere preventivamente con Verifica Interesse Archeologico
- ◇ Procedere preventivamente con Verifica Interesse Culturale se il bene ha più di 70 anni
- ◇ Definire chiara perimetrazione delle aree portuali
- ◇ Riordino e riqualificazione degli usi esistenti del demanio

2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE

TERRACINA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in zone umide. Ricade invece nella fascia di rispetto del Fiume Linea Pia, ramo a sinistra del Portatore.
Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade totalmente in area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, co. 1 lett. a) <i>i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare</i> (cfr. Figura 2-1).
Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in zone montuose e forestali come si evince in Figura 2-3.
Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in aree naturali protette e in aree appartenenti a Rete Natura 2000. Il sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6000014 "Fondali tra Terracina e Lago Lungo", ZSC codice IT6040009 "Monte S. Angelo" e il Parco Regionale Naturale "Monti Ausoni e Lago di Fondi" si trovano a distanze superiori ai 500 m (cfr. Figura 2-4).
Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non applicabile. Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 si applica ai progetti dell'allegato IV di cui ai punti 1.a), 1.c), 1.e).

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

TERRACINA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 "Per zone a forte densità demografica si intendono i centri abitati, così come delimitati dagli strumenti urbanistici comunali, posti all'interno dei territori comunali con densità superiore a 500 abitanti per km² e popolazione di almeno 50.000 abitanti EUROSTAT)."</p> <p>Terracina è un centro di medie dimensioni, ha un numero di abitanti pari a circa 43.000 unità ed una densità abitativa pari a circa 320 ab/km²</p>
Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento non interferisce con nessun bene culturale come si evince in Figura 2-6. Come si evince in Figura 2-7 l'area interferisce totalmente con il vincolo definito dall'art. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e nello specifico "Terracina: integrazione vincolo" e "Terracina: zona costiera con il complesso di Monte S. Angelo".</p>
Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area ricade interamente in zona di Indicazione Geografica Tipica (IGT) "Lazio IGT" e in zona di Denominazione di Origine Controllata (DOC) "Moscato di Terracina DOC", (cfr. Figura 2-8). Inoltre l'area ricade interamente in aree dedite alla produzione di "Pecorino Romano - DOP", "Ricotta Romana - DOP", "Salamini Italiani alla Cacciatora - DOP" "Ricotta di Bufala campana DOP" e "Olive di Gaeta DOP" (cfr. Figura 2-9).</p>

TERRACINA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'anagrafe dei siti contaminati attualmente è oggetto di una fase di sperimentazione che vede coinvolte l'ARPA Lazio e le Amministrazioni Pubbliche e pertanto non è disponibile on-line. L'analisi è quindi stata effettuata su gli ultimi dati disponibili (2019), riguardanti i siti oggetto di procedimento di bonifica.</p> <p>In merito a tale analisi, risulta che l'area non interferisce nessun sito contaminato.</p>
Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area in esame non ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Come si evince in Figura 2-10 e Figura 2-11 l'area in esame non è classificata come area a pericolosità e rischio alluvione.</p> <p>Come si evince in Figura 2-12 l'area in esame non ricade in aree sottoposte a tutela per pericolo di frana.</p>
Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sottozona sismica 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3 (cfr. Figura 2-13).
Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

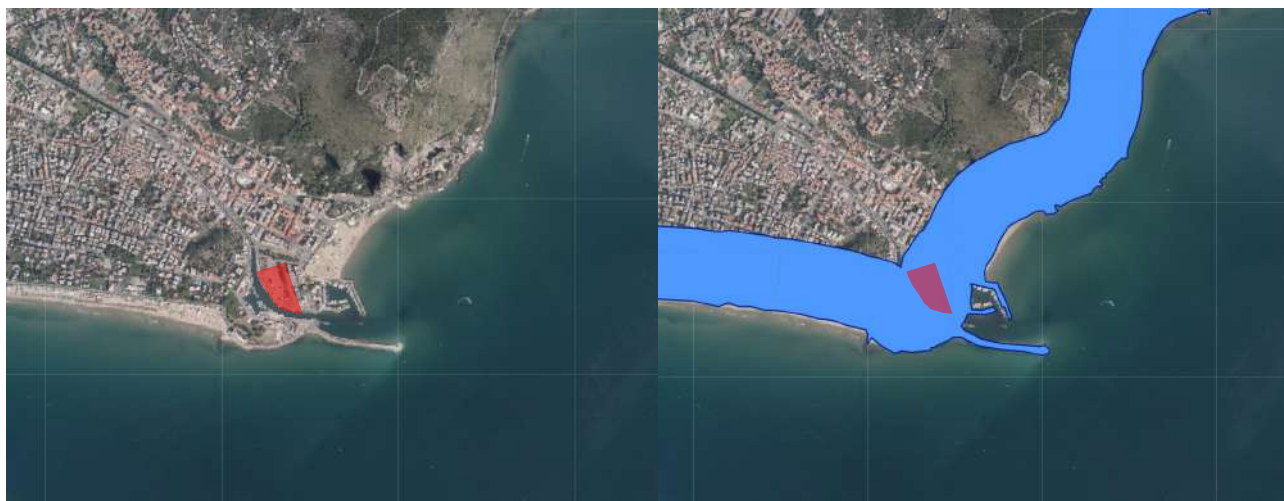


Figura 2-1 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera a)



Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera c)



Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT, interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera g)



Figura 2-4 Regione Lazio – SIRT, proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina, sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6000014, ZSC codice IT6040009 e Parco Regionale Naturale “Monti Ausoni e Lago di Fondi”

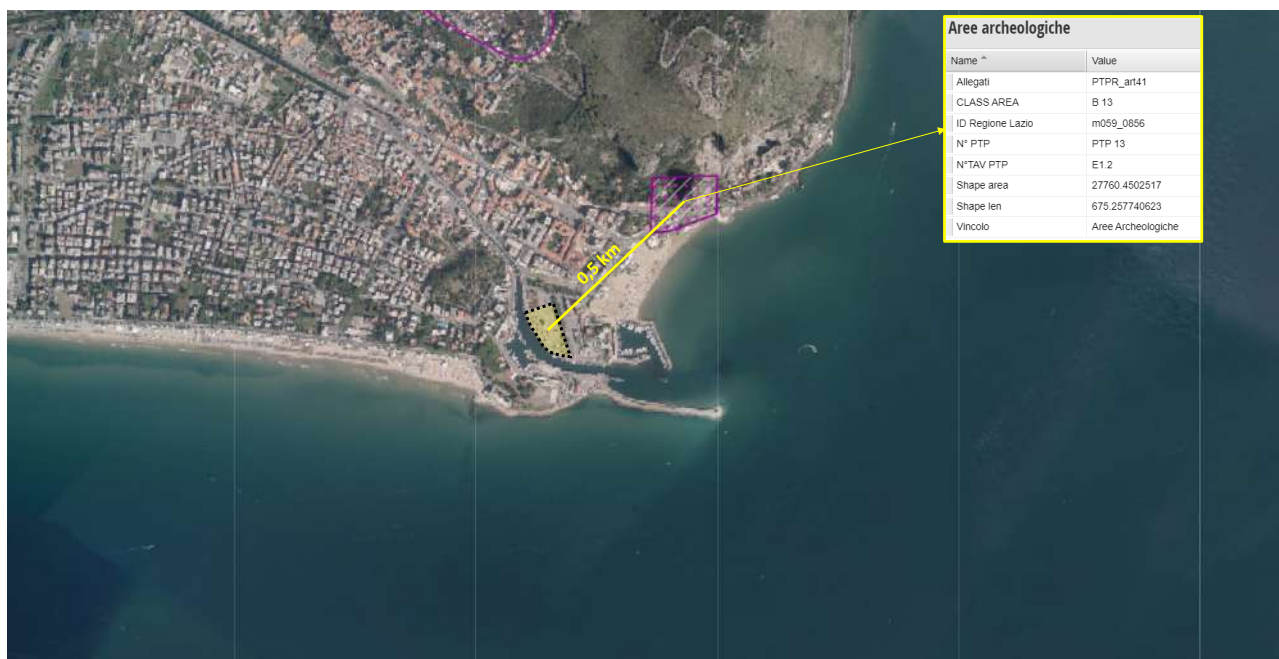


Figura 2-5 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera m)



Figura 2-6 Estratto dal Portale MiBACT Vincoli in rete, in rosso il dettaglio dell'area indagata



Figura 2-7 Geoportale Regione Lazio – SIRT, Immobili ed aree di notevole interesse pubblico. In giallo la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina



Figura 2-8 Zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT) e di Denominazione di Origine Controllata (DOC). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina



Figura 2-9 Denominazione di Origine Protetta (DOP). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina

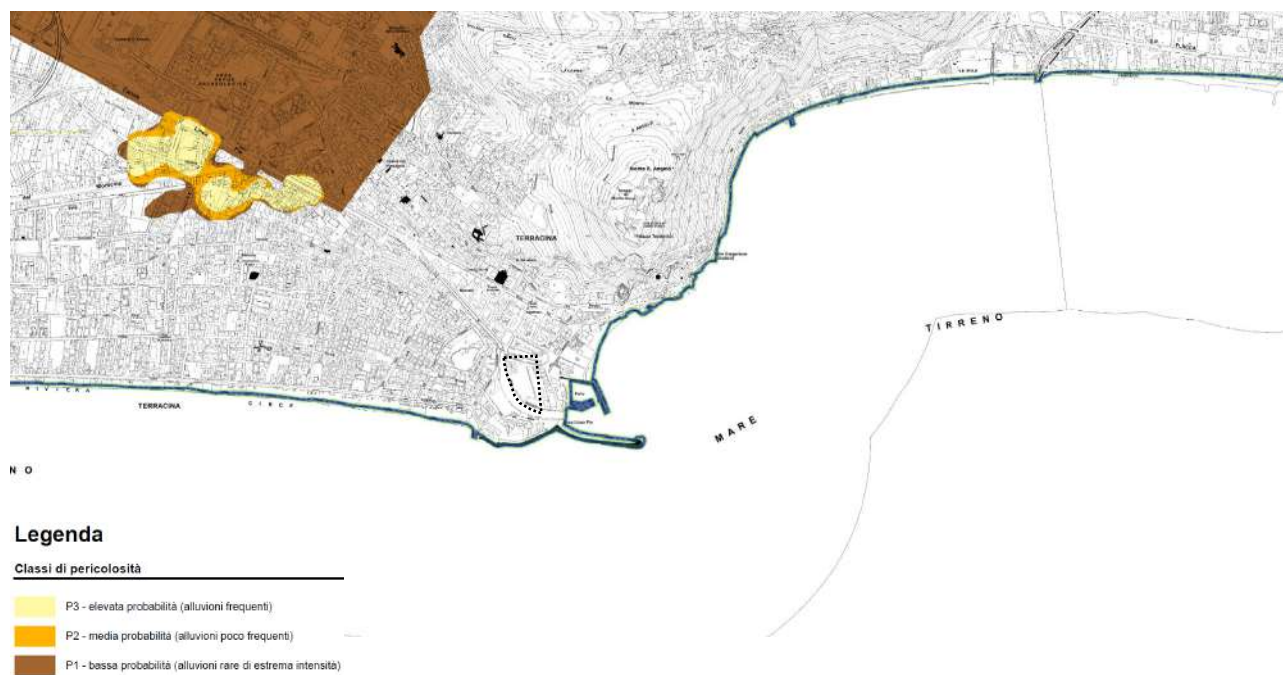


Figura 2-10 Pericolosità alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina (fonte: PGRA Appennino centrale)

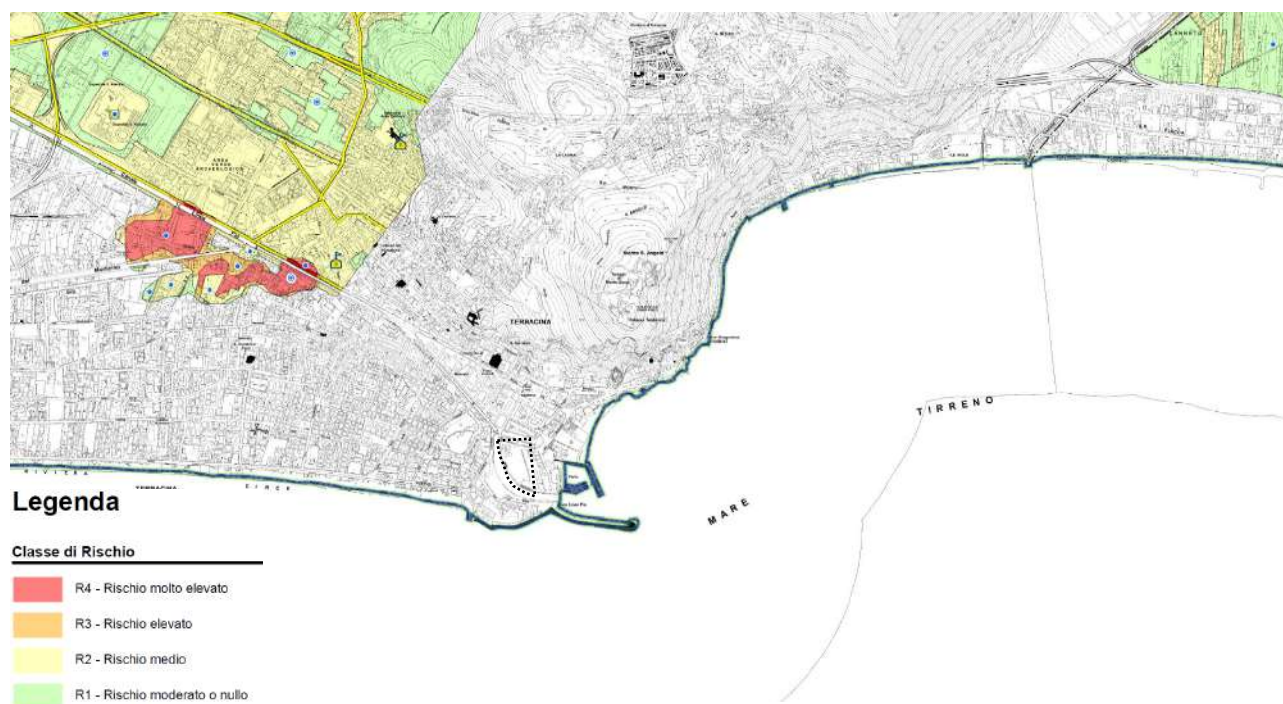


Figura 2-11 Rischio alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina (fonte: PGRA Appennino centrale)

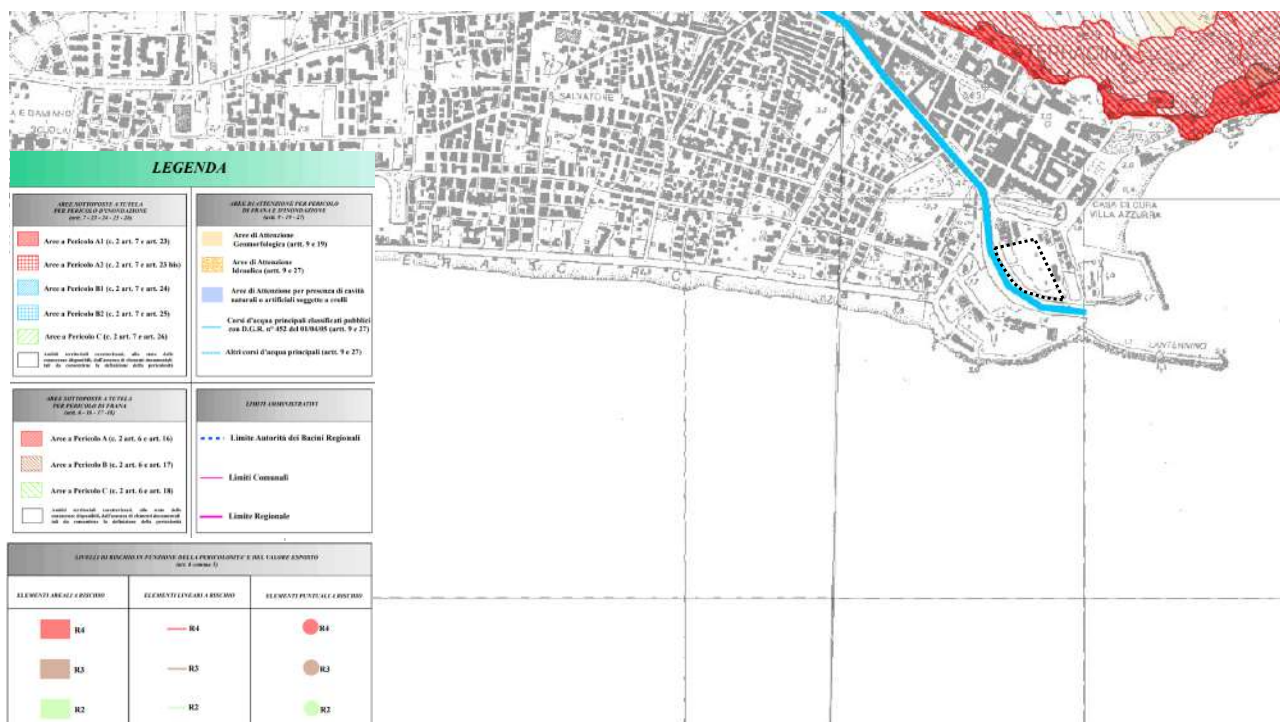


Figura 2-12 Pericolosità e rischio geomorfologico e proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina (fonte: PAI Autorità dei Bacini Regionali del Lazio)

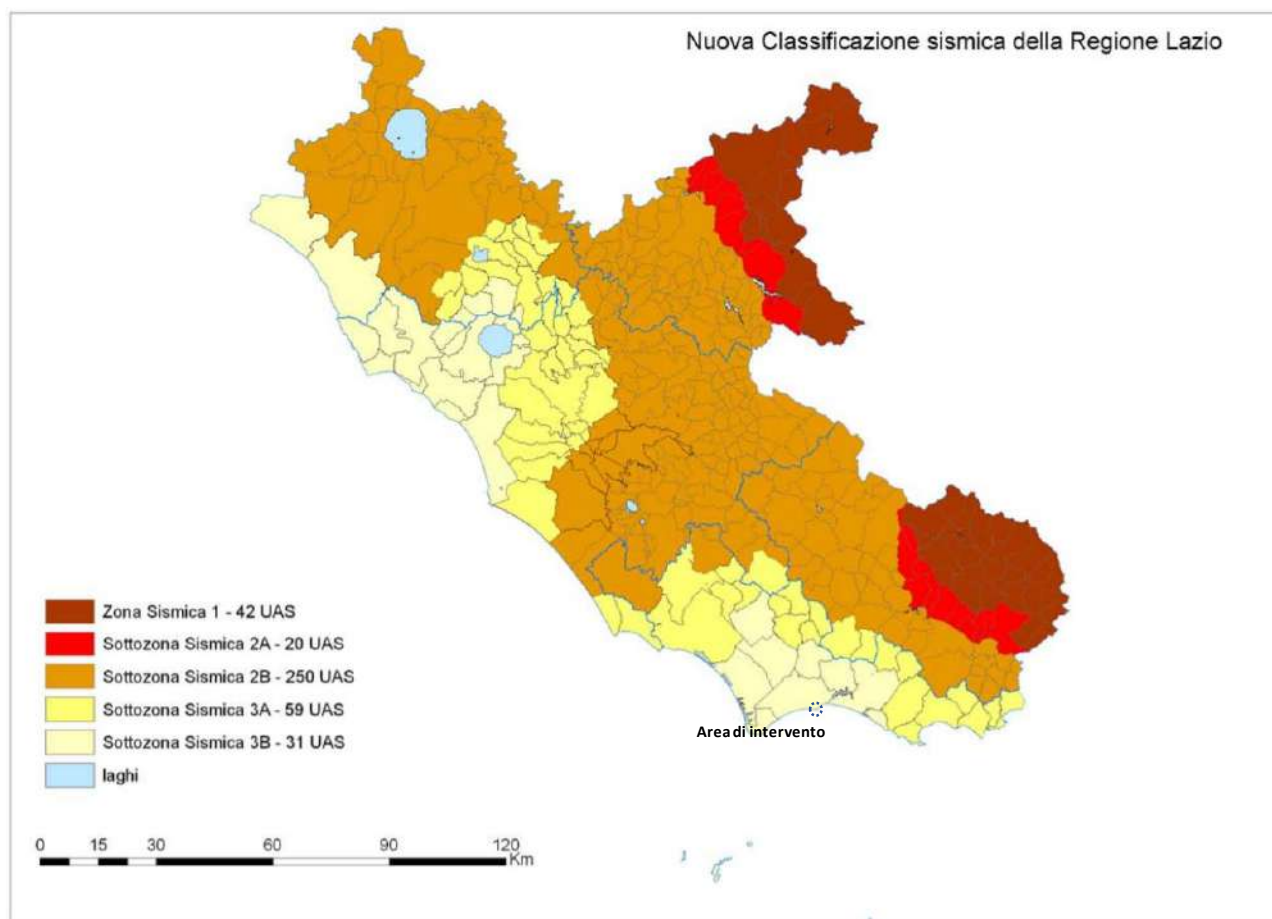


Figura 2-13 Classificazione sismica della regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina.

3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

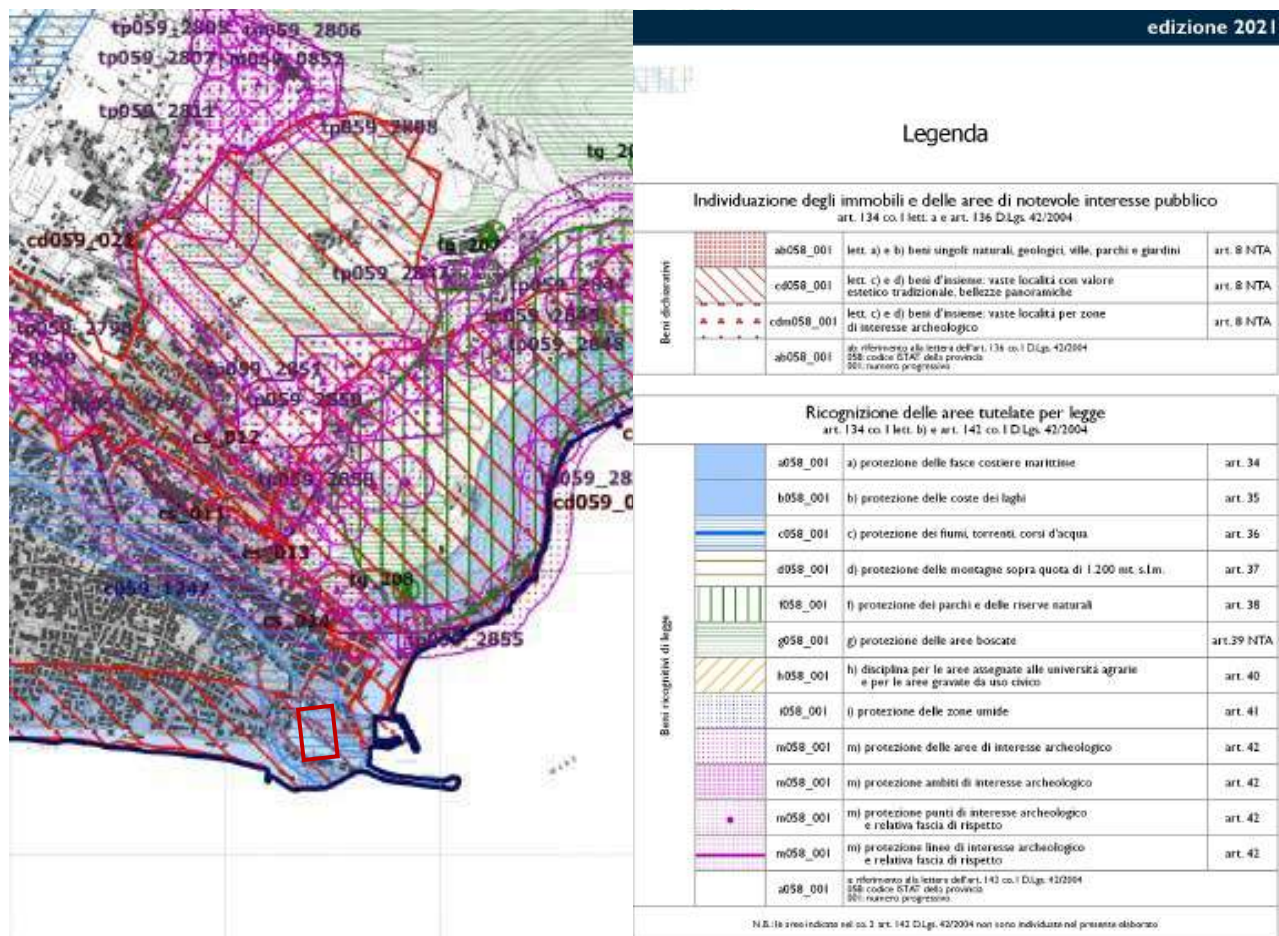


Figura 3-1 Stralcio Tavola B 40_414 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Terracina

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del D.Lgs. 42/2004 e segnatamente: <ul style="list-style-type: none"> Lett. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche: "Terracina: integrazione vincolo" e "Terracina: zona costiera con il

	<p>complesso di Monte S. Angelo”;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aree tutelate per legge di cui all’articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> ○ Lett. a) <i>Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare</i> ○ Lett. c) <i>Fiumi, torrenti, corsi d’acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri</i>
--	---

Tabella 3-1 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina

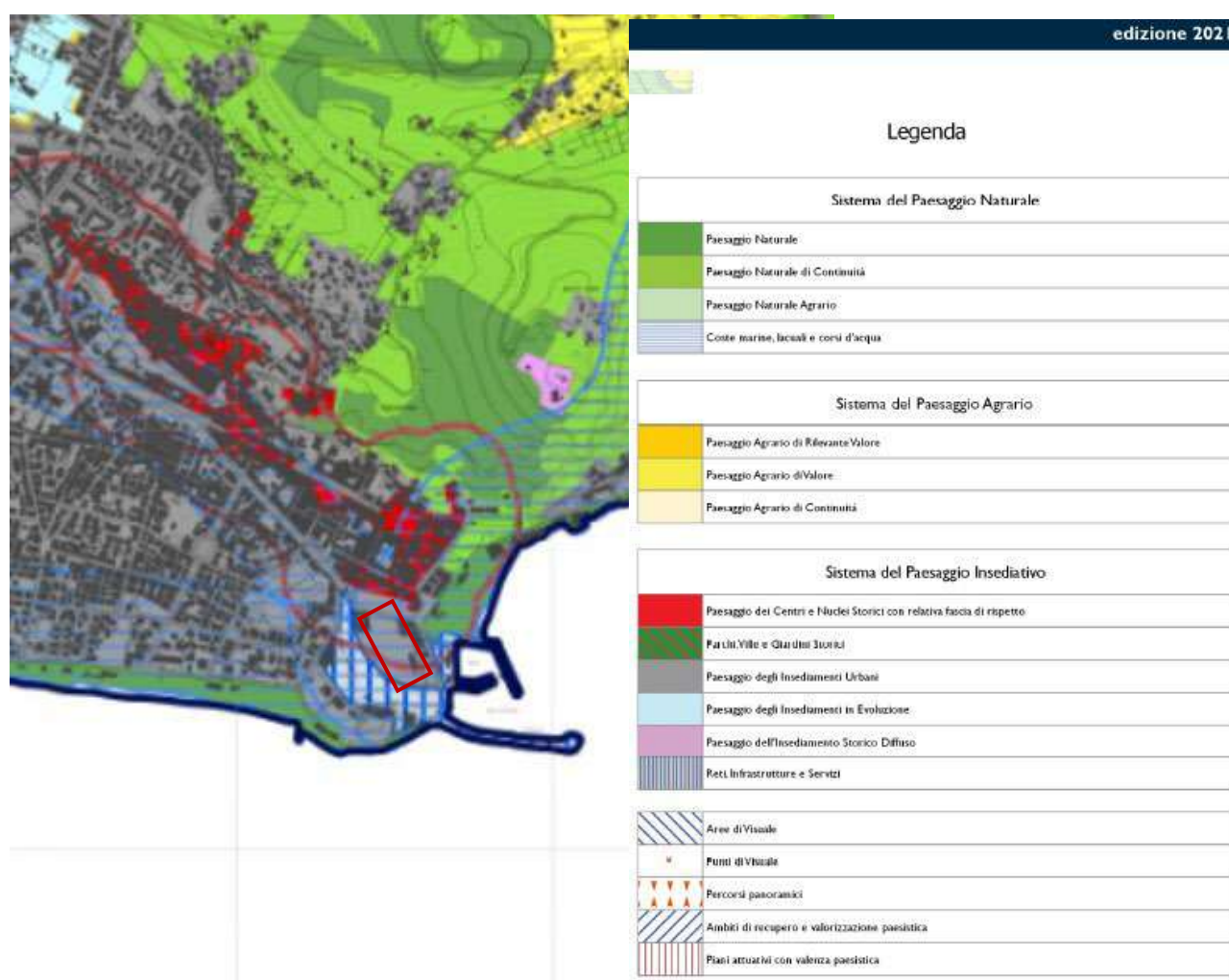


Figura 3-2 Stralcio Tavola A 40-414 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Terracina

Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Paesaggio degli insediamenti urbani (art.28 NTA)	Art. 28 tabella B) <i>Paesaggio degli insediamenti urbani – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela</i>	
		Tipologie di interventi di	Obiettivo specifico di tutela

		<i>trasformazione</i>	<i>e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Conservazione ed adeguamento funzionale delle strutture esistenti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti
		<i>Art.30 tabella B) Paesaggio dei centri e nuclei storici con relativa fascia di rispetto - Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela</i>	
	Paesaggio dei centri e nuclei storici con relativa fascia di rispetto (art. 30 NTA)	<i>Tipologie di interventi di trasformazione</i>	<i>Obiettivo specifico di tutela e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile.

Tabella 3-2 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina

3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM5 TERRACINA

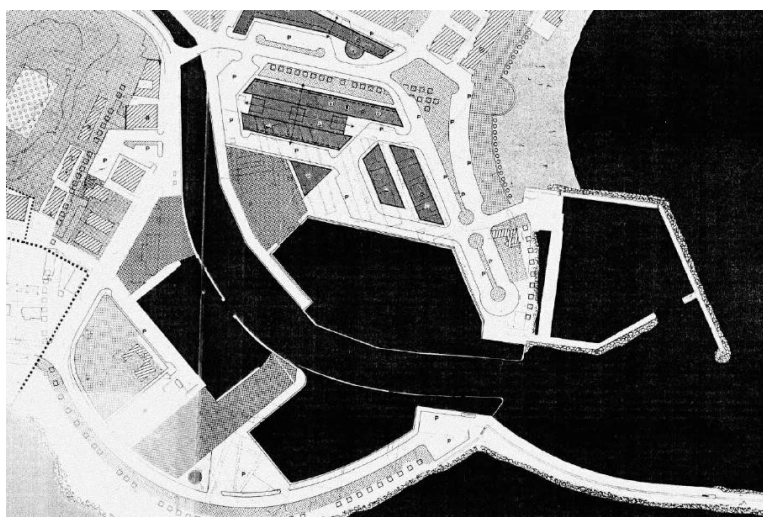
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.

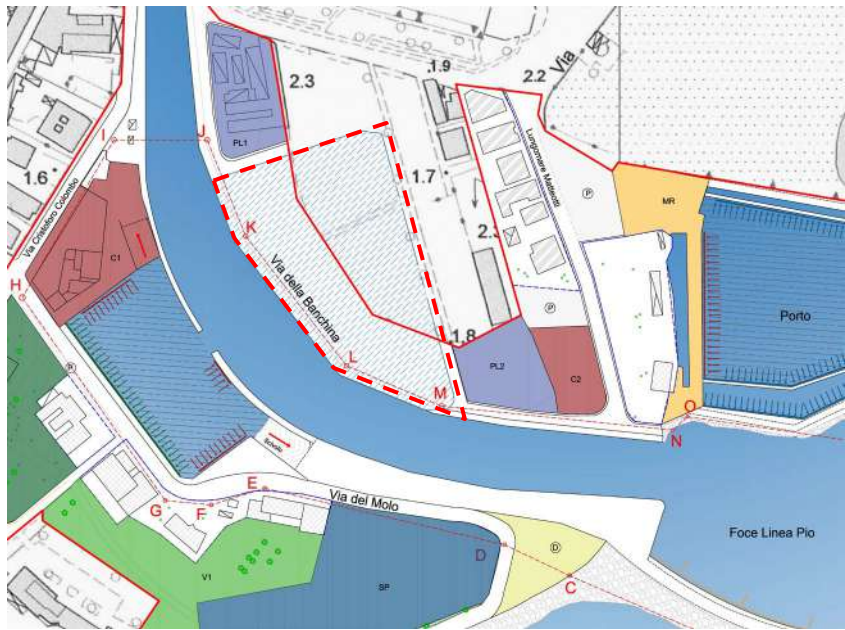


PIANO REGOLATORE GENERALE

<p>PRG Terracina Approvato con DGR n.873 del 28/11/1972 Ed aggiornato con sistema informatizz ato con DGR 331 del 10/07/2007</p>	<p>Estratto TAV. 4A Zonizzazione</p>  <table border="1" data-bbox="320 952 798 1086"> <thead> <tr> <th>SIMBOLOGIA</th> <th>DENOMINAZIONE</th> <th>ATTUAZIONE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>ZONA ATTREZZATURE PORTUALI</td> <td>ATTUAZIONE MEDIANTE PP Pianovolumetrico</td> </tr> </tbody> </table> <p> Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	SIMBOLOGIA	DENOMINAZIONE	ATTUAZIONE		ZONA ATTREZZATURE PORTUALI	ATTUAZIONE MEDIANTE PP Pianovolumetrico	<p>Zona – Attrezzature portuali</p> <p>Nel PRG l'area viene classificata zona per attrezzature portuali, ove sono consentite opere legate strettamente alle esigenze di servizio portuale. In sede di PP sono consentiti inoltre studi per una più idonea sistemazione dei bacini</p>
SIMBOLOGIA	DENOMINAZIONE	ATTUAZIONE						
	ZONA ATTREZZATURE PORTUALI	ATTUAZIONE MEDIANTE PP Pianovolumetrico						

Per la zona del porto esiste una pianificazione particolareggiata.

Essa è quindi disciplinata dal Piano Particolareggiato Esecutivo (P.P.E.) "Centro Storico in Declivio e Pianura compresa l'Area archeologica Portuale": approvato dalla Giunta Regionale nella seduta del 28 Aprile 1980 n.2163.



PIANO REGOLATORE PORTUALE		
PRP Terracina Con DGC n.283-2020 del 28/12/2020 di presa d'atto della "Proposta di PRP Presa d'atto. Indirizzi"	Estratto TAV. P01 Planimetria di zonizzazione  <p>  Nuova darsena (prevista dal Piano dei porti)  Localizzazione prevista dal Piano Porti </p>	Zona sotto ambito operativo portuale L'area è destinata alla nuova darsena prevista nel Piano Porti .

4. ANALISI DI COERENZA

Lo scopo di questa fase è quello di verificare se esistono delle incoerenze in grado di ostacolare l'elaborazione e successiva attuazione del piano sottoposto a VAS ed è introdotta al fine di verificare in quantità ed in qualità le relazioni interne ed esterne al piano, cioè tra le diverse componenti del piano e tra i diversi livelli di pianificazione.

In particolare, l'analisi di coerenza si articola in due momenti principali:

- Coerenza interna;
- Coerenza esterna.

4.1 Verifica di coerenza interna

La valutazione di coerenza interna esprime giudizi sulla capacità dei Piani di perseguire gli obiettivi che si sono dati (razionalità e trasparenza delle scelte).

Secondo quanto riportato dalle Linee Guida ISPRA (Rapporto 124/2015) in merito alle "Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS", l'analisi di coerenza interna è finalizzata ad individuare e descrivere l'esistenza di un rapporto di consequenzialità tra gli obiettivi, generali e specifici, perseguiti da un Piano/Programma (P/P) e le azioni da questo previste, al fine di verificare il loro conseguimento anche in base al perseguimento dei criteri di sostenibilità stabiliti.

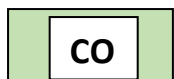
La seguente tabella individua la coerenza interna tra gli obiettivi del Piano e le azioni, in questo caso le scelte di localizzazione portuale relative ai 8 porti minori:

- Montalto;
- Tarquinia;
- Ladispoli;
- Latina;
- Terracina;
- Formia;
- Minturno;
- Ponza

Per la valutazione della coerenza interna sono stati identificati 5 principali gradi di coerenza riferiti alle relazioni tra obiettivi generali/specifici e scelte localizzative:



Coerenza Debole: si riscontra una debole relazione fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza: si riscontra coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza forte: si riscontra forte coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Non valutabile: non valutabile la relazione tra obiettivi e scelte localizzative



Divergenza: si riscontra divergenza fra obiettivi e scelte localizzative

L'analisi di coerenza interna si traduce perciò in una "verifica" per appurare che tutte le azioni previste siano coerenti con gli obiettivi che il Piano stesso si è proposto di perseguire.

L'analisi di coerenza interna manifesta un rapporto sostanzialmente di causa ed effetto tra gli obiettivi e le azioni.

Successivamente verranno descritte sinteticamente le incoerenze eventualmente rilevate.

ANALISI DI COERENZA INTERNA

PM5

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

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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 un uso più efficace delle risorse	CO
	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	CF
	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.).	CF
	4	Contribuire alla sostenibilità economica e funzionale valutando l'interazione che può riguardare l'impatto esercitato dal porto sulla dinamica costiera e viceversa (la possibilità che la dinamica costiera causi l'interrimento dell'imboccatura portuale).	CO

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	5	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.	NV
	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.	CF
	7	Protezione delle aree sensibili dal punto di vista ambientale.	CO

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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.	CO
	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.	CF
	10	Accrescimento della coesione sociale, comprese le riduzioni di esclusione sociale e territoriale.	CO
	11	Partecipazione estesa dei cittadini alla pianificazione."	CF

COERENZE FORTI E DIVERGENZE RILEVATE:

PM5-A Potenziamento delle darsene turistiche con conseguente incremento dello sviluppo economico

PM5-B La proposta si trova in un luogo fortemente urbanizzato

PM5-2 La proposta si trova in posizione centrale rispetto ad un centro abitato con vocazione turistica

PM5-3 La proposta si trova in un luogo ben collegato

PM5-6-9 La proposta si trova in un luogo degradato la cui riqualificazione potrebbe favorire nuovi sviluppi economici

PM5-11 E' stato predisposto un Piano Regolatore Portuale che ha visto coinvolti vari Enti e la cittadinanza

4.2 Verifica di coerenza esterna

L'analisi della coerenza esterna assume un ruolo decisivo nel consolidamento degli obiettivi generali, nella definizione delle azioni proposte per il loro conseguimento e nella stima della congruità complessiva rispetto al contesto pianificatorio, programmatico e normativo nel quale esso si inserisce.

La verifica di coerenza esterna esprime le capacità dei piani di risultare non in contrasto, eventualmente indifferente o portatori di contributi alle politiche di governo del territorio degli altri enti istituzionalmente competenti in materia

La verifica di coerenza esterna nell'ambito del presente Rapporto Ambientale è stata distinta secondo le seguenti tipologie di analisi:

- Coerenza esterna con l'ambito provinciale
Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello provinciale;
- Coerenza esterna con l'ambito comunale
Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello comunale.

PM5 TERRACINA	
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.	
PIANO REGOLATORE GENERALE	
PRG Terracina Approvato con DGR n.873 del 28/11/1972 Ed aggiornato con sistema informatizzato con DGR 331 del 10/07/2007	<u>Previsto.</u> L'area è zona per le attrezzature portuali.
PIANO REGOLATORE PORTUALE	
PRP Terracina Preso d'atto della Proposta di Piano Regolatore Portuale con DGC n.283 del 28/12/2020	<u>Previsto.</u> L'area è destinata alla nuova darsena prevista nel Piano Porti.

5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 137 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 43.378 unità. L'andamento della popolazione è stato stabile tra il 2001 e il 2002 e cresciuto tra il 2002 e 2003. Tra il 2003 e 2017 il trend si è mantenuto abbastanza costante per poi diminuire tra il 2017 e il 2019.</p> <p>La densità abitativa si attesta su circa 318 ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>Terracina è un centro turistico-storico, meta di visitatori provenienti soprattutto dall'Europa settentrionale, dalla Russia e dalle regioni limitrofe.</p> <p>La città di Terracina è prima nella provincia per numero di alloggi utilizzabili per vacanza. Le attività principali, oltre il turismo, sono la pesca, l'agricoltura (ortaggi e floricoltura), l'allevamento delle bufale per la produzione della mozzarella, e dei servizi.</p> <p>Il susseguirsi di fertili valli e altopiani carsici fra i Monti Ausoni e il mare permettono la coltivazione di prodotti di nicchia come la fragola Favetta di Terracina o l'ottimo Moscato di Terracina; a queste si è aggiunta l'agricoltura specializzata nei territori acquisiti dopo la bonifica delle paludi pontine.</p> <p>Il sistema dei trasporti e della mobilità nell'area interessata e sulla quale già insiste una infrastruttura portuale, è caratterizzato dalla presenza della SS 7 Appia, SR 213 Flacca e la SS 148 Pontina. Allo stato attuale i collegamenti dell'area in esame non sono interessati da infrastrutture stradali a carattere autostradale, mentre è presente il collegamento con il TPL dal centro di Terracina. In particolare alcune fermate delle linee del TPL sono in prossimità dell'area in esame. Sono presenti due piccole aree di parcheggio in prossimità del porto esistente.</p> <p>Il collegamento ferroviario è garantito dalla ferrovia Roma-Terracina Via Priverno con fermata alla stazione di Terracina, che attualmente è sospeso e dovrà essere ripristinato.</p> <p>Il collegamento pedonale è garantito dalla vicinanza (2,0 km) alla stazione ferroviaria (circa 30 minuti a piedi). Al momento non è presente alcuna pista ciclabile di collegamento con il centro storico o con la stazione ferroviaria.</p>
Biodiversità	<p>L'area oggetto di studio non ricade in SIC/ZSC. Nella parte antistante, è però presente il ZSC "Fondali tra Terracina e Lago Lungo". Tale sito ha permesso di definire le specie e gli habitat presenti nel mare antistante la localizzazione portuale.</p> <p>L'obiettivo generale di conservazione e gestione del SIC IT6000014 "Fondali tra Terracina e Lago Lungo" è quello di garantire la conservazione degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario presenti e della biodiversità in generale, mantenendo o laddove necessario ripristinando gli equilibri biologici in atto, preservando il ruolo ecologico-funzionale complessivo del sito stesso nell'ambito della Rete Natura 2000.</p> <p>Gli habitat e le specie di interesse comunitario presenti nei siti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina (cod. 1110);

	<ul style="list-style-type: none"> • Praterie di Posidonia (cod. 1120*); • Pinna Nobilis (cod.1028). <p>A 600 metri di distanza è presente un ulteriore ZSC IT6040009 “Monte S. Angelo” che ha permesso di definire le specie e gli habitat presenti a terra:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arbusteti termo mediterranei e predesertici.
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	<p>Nell’area di studio il suolo è destinato a insediamento industriale, commerciale e dei grandi impianti di servizi pubblici e privati.</p> <p>L’area è inoltre caratterizzata dalla produzione di prodotti tipici quali vino “Lazio IGT” e “Moscato di Terracina DOC”. L’area è inoltre caratterizzata dalla produzione di “Pecorino Romano - DOP”, “Ricotta Romana - DOP” “Salamini Italiani alla Cacciatora – DOP”, “Ricotta di Bufala campana DOP” e “Olive di Gaeta DOP”.</p>
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>La città è situata nell'agro pontino al bordo meridionale della pianura stessa, a sud del promontorio del Circeo, in prossimità della foce del fiume Amaseno, sulla costa tirrenica (golfo di Gaeta). Si sviluppa da una propaggine del Monte Sant'Angelo, dove giace il centro storico, fino al lungomare Circe. La rupe di Pisco Montano segna nettamente il confine meridionale del centro abitato; a sud si apre la pianura di Fondi, a nord l'urbanizzazione digrada progressivamente verso la campagna aperta e i borghi rurali.</p> <p>Nel territorio comunale scorre il fiume Portatore.</p> <p>Il territorio dell'Agro Pontino si sviluppa su un vasto terrazzo marino tra i rilievi più meridionali del vulcanismo laziale (Colli Albani - Vulcano Laziale), il Circeo e le cime dell'orogenesi mesozoica dei Monti Lepini e Ausoni. Il sistema di depositi alluvionali e marini che caratterizza la pianura inizia a prendere forma nel Neozoico, a seguito delle frequenti oscillazioni del livello del Mar Mediterraneo dovute al succedersi di ere glaciali e interglaciali.</p> <p>una corretta comprensione della situazione geologica necessita uno sguardo sulle aree immediatamente prossime all'Agro Pontino, considerando l'area compresa fra Anzio, Cisterna, Ninfa, Priverno, Terracina, il Circeo e il Tirreno. Ad Anzio ha inizio un lungo deposito di sabbie e argille con tracce di elementi silicei e tufi che raggiunge il promontorio del Circeo: è l'antica duna litoranea la cui origine è dovuta ai depositi eolici accumulati sul substrato delle sabbie marine immediatamente sovrastanti la piattaforma calcarea sottomarina ascrivibile genericamente al Cenozoico. Presso Borgo Podgora l'antica formazione dunale è solcata dal canale delle Acque Alte che da Ninfa lambisce Cisterna di Latina e raggiunge il Tirreno a Foce Verde, al Lido di Latina.</p> <p><u>Stato qualitativo delle acque di balneazione</u></p>



Punto di campionamento	2020
356 - Fiume Sisto	IDONEO
397 - Scafa di Ponte	IDONEO
279 - 250 m. sx Fiume Portatore	IDONEO
357 - FOCE FIUME PORTATORE - PORTO BADINO	NON IDONEO
296 - 500 m. dx Fiume Portatore	IDONEO
190 - Viale Europa	IDONEO
--- - PORTO DI TERRACINA	NON IDONEO
358 - FOCE CANALE NAVIGAZIONE	NON IDONEO
192 - SPIAGGETTA ANTISTANTE AGOSTINO A MARE	NON IDONEO
359 - DEPURATORE TERRACINA - TOR. GREGORIANA -	NON IDONEO
360 - Fosso Acque Alte Della Valle	IDONEO
361 - Fosso Canneto	IDONEO

Pericolosità frane

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità dei Bacini Regionale del Lazio, emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane.

Pericolosità alluvioni

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dal Piano Gestione Rischio Alluvioni del Distretto dell'Appennino Centrale (PGRA-AC), emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.

Pericolosità sismica

Nel 2009, in ottemperanza al OPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.

Al Comune di Terracina è stata assegnata la sottozona 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base

	probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) inferiore a 0,10 g (0,1<ag<0,006).																																																																														
Atmosfera: Aria	<p>Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l’analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell’aria.</p> <p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di “Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010”, ai fini della valutazione della qualità dell’aria ambiente in attuazione dell’art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell’art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All’interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell’aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell’aria nell’anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l’utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p> <table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">PM2.5</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">NO2</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td>C6H6</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO2</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³</td></tr><tr><td>O3</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)</td></tr></table> <p>Terracina, ricadente nella Zona Litoranea, è caratterizzato nel seguente modo:</p> <table><tr><th colspan="13">IT1213 ZONA LITORANEA</th></tr><tr><th rowspan="2">Provincia</th><th rowspan="2">cod Istat</th><th rowspan="2">nome</th><th rowspan="2">Area (km²)</th><th colspan="2">PM10</th><th>PM2.5</th><th colspan="2">NO2</th><th>C6H6</th><th>CO</th><th>SO2</th><th>**O3</th></tr><tr><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>superi</th><th>superi</th><th>superi</th></tr><tr><td>LT</td><td>12059032</td><td>Terracina</td><td>136,4</td><td>26</td><td>15</td><td>10</td><td>16</td><td>0</td><td>0.3</td><td>0</td><td>0</td><td>13</td></tr></table>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³	PM2.5	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	NO2	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	C6H6	media	media annua (µg/m³)	CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50	SO2	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³	O3	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)	IT1213 ZONA LITORANEA													Provincia	cod Istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO2		C6H6	CO	SO2	**O3	media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi	LT	12059032	Terracina	136,4	26	15	10	16	0	0.3	0	0	13
Inquinante	Parametro	Descrizione																																																																													
PM10	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³																																																																													
PM2.5	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																													
NO2	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																													
C6H6	media	media annua (µg/m³)																																																																													
CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50																																																																													
SO2	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³																																																																													
O3	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																																																																													
IT1213 ZONA LITORANEA																																																																															
Provincia	cod Istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO2		C6H6	CO	SO2	**O3																																																																			
				media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi																																																																			
LT	12059032	Terracina	136,4	26	15	10	16	0	0.3	0	0	13																																																																			
Clima acustico	<p>Ai fini dell’inquadramento del clima acustico nell’area di interesse, si evidenzia che il regolamento Comunale disciplina le competenze in materia di inquinamento acustico, come esplicitamente indicato alla lettera e), comma 1, art. 6 della Legge n. 447/1995. Il piano di classificazione acustica del territorio è stato approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 152 del 12/12/2009 in attuazione della normativa nazionale vigente.</p> <p>Pertanto, si attribuisce, alle diverse aree del territorio comunale, la classe acustica di appartenenza in riferimento alla classificazione introdotta dal DPCM 1 Marzo 1991 e confermate nella Tab. A del DPCM 14 Novembre 1997 “Determinazione dei valori limiti delle sorgenti sonore”.</p> <p>Nel caso in esame, l’area interessata ricade in Classe III “Aree di tipo misto”.</p>																																																																														
Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, come si evince dall’immagine sottostante, la localizzazione portuale nel comune di Terracina, ricade nel Sistema Strutturale “Maremmе Tirreniche” e nell’unità geografica “Agro</p>																																																																														

culturale e
Beni materiali

Pontino”.

SISTEMI STRUTTURALI ED UNITÀ GEOGRAFICHE

Catena dell'Appennino

- 1) Terminillo - Monti della Laga - Sasso Cicolano
- 2) Conca Reatina - Monti Luorelli
- 3) Monti Sabini
- 4) Monti Simbrani
- 5) Monti Ernici Prenestini

Rilievi dell'Appennino

- 6) Monti Lepini, Ausoni e Aurunci

Complessi Vulcanici

- 7) Monti Vulsini
- 8) Monti Cimini
- 9) Monti Sabatini
- 10) Monti Sabatini (area romana)
- 11) Monti della Tolfa
- 12) Colli Albani

Valli Fluviali

- 13) Valle del Tevere
- 14) Valle del Sacco, Liri-Garigliano

Campagna Romana

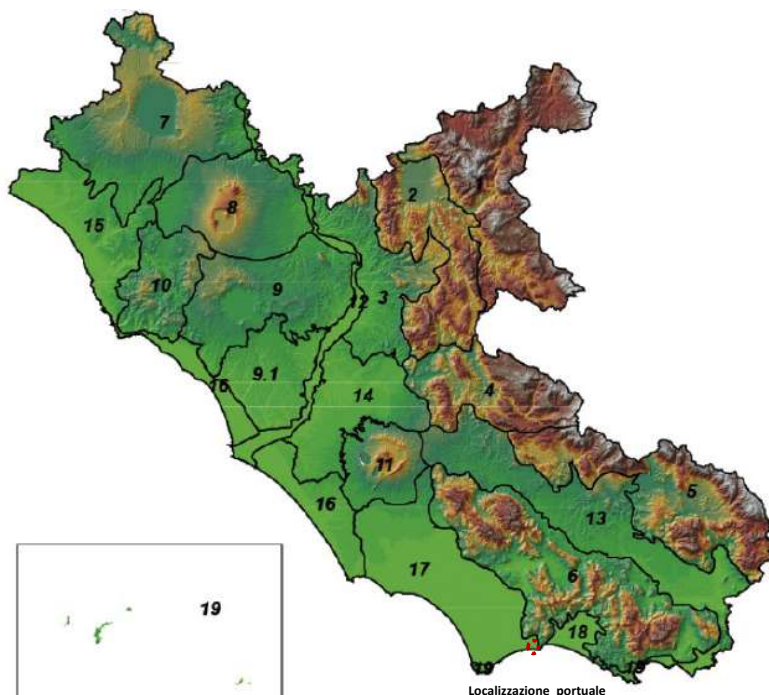
- 15) Agro Romano

Maremma Tirenica

- 16) Maremma Laziale
- 17) Agro Pontino
- 18) Piana di Fondi

Rilievi Costieri e Isole

- 19) Monte Circeo, Promontorio di Gaeta, Isole Ponciarie



Localizzazione portuale

Dalla Carta della Natura fornita dall'ISPRA, come si evince nell'immagine sottostante, è emerso che il paesaggio è di tipo “Pianura costiera”, caratterizzato da aree pianeggianti e sub pianeggianti, delimitate da una linea di costa bassa e alta, in genere allungata parallelamente ad essa.

In tale tipologia di paesaggio i litotipi presenti sono limi, argille, arenarie, ghiaie e conglomerati. Il suolo è coperto prevalentemente da territori agricoli, zone urbanizzate e strutture antropiche. L'unità di paesaggio nella quale ricade l'ambito di studio è la “Pianura Pontina”. La fascia costiera di tale unità di paesaggio è costituita da un'area con morfologia da estremamente pianeggiante a leggermente ondulata, allungata tra la dorsale montuosa Lepini-Ausoni a Est e Nord Est e il Mare Tirreno a Sud e ad Ovest, sul quale si affaccia con una linea di costa bassa e uniforme, con ampi golfi poco pronunciati allungati tra i promontori di Torre Astura, Monte Circeo e Terracina.



L'area interessata rientra nel “Sistema del Paesaggio degli insediamenti urbani” disciplinato dall'art.

27 delle NTA e nel “Sistema del Paesaggio dei centri e nuclei storici con relativa fascia di rispetto” disciplinato dall’art. 29 delle NTA .

Il Paesaggio degli insediamenti urbani è costituito da ambiti urbani consolidati di recente formazione. Il riferimento per la individuazione del paesaggio degli insediamenti urbani sono le aree rilevate dalla Carta dell’Uso del Suolo della Regione Lazio nelle classi di uso relative alle Superfici artificiali - Ambiente urbanizzato, in particolare l’insediamento residenziale e l’insediamento produttivo con percentuale di occupazione del suolo superiore al 30%. Dall’analisi della Carta Uso del Suolo, tale area è caratterizzata da insediamento industriale, commerciale e dei grandi impianti di servizi pubblici e privati.

La tutela è volta alla riqualificazione degli ambiti urbani e, in relazione a particolari tessuti viari o edilizi, al mantenimento delle caratteristiche, tenuto conto delle tipologie architettoniche nonché delle tecniche e dei materiali costruttivi ed alla valorizzazione dei beni del patrimonio culturale e degli elementi naturali ancora presenti.

Il Paesaggio dei centri e nuclei storici è costituito dagli insediamenti urbani storici comprendendovi sia gli organismi urbani di antica formazione sia le città di fondazione e i centri realizzati nel XX secolo.

In tale ambito di paesaggio rientrano anche nuclei minori o insediamenti storici puntuali, costituiti da strutture edilizie comprensive di edifici e spazi inedificati nonché da infrastrutture territoriali e che testimoniano fasi di particolari processi di antropizzazione del territorio.





La tutela è volta alla valorizzazione dell'identità culturale e alla tutela dell'integrità fisica attraverso la conservazione del patrimonio e dei tessuti storici nonché delle visuali da e verso i centri antichi anche mediante l'inibizione di trasformazioni pregiudizievoli alla salvaguardia.

6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE

Il presente capitolo rappresenta un tema centrale dello studio, caratterizzato dalla determinazione dei potenziali effetti ambientali. La metodologia utilizzata ha visto l'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 alcuni parametri così classificati:

- **Tipologia degli effetti**

Tipo
Positivo
Mitigabile
Negativo

- **Durata degli effetti**

Durata
Temporaneo
Permanente

- **Entità degli effetti**

Entità	
Trascurabile	con complessità nulla e con durata istantanea
Bassa	con complessità trascurabile e con durata temporanea breve
Media	con complessità locale e con durata temporanea media
Alta	con complessità vasta e con durata permanente

6.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Trascurabile		Trascurabile

	<p>Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di entità trascurabile, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio adiacente al porto già esistente.</p> <p>Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.</p>
--	--

6.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	<u>Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	<p>Dall'analisi della qualità dell'aria comunale attuale emergono dei superamenti di PM10 e O3.</p> <p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p> <p>Il piano comunale di zonizzazione acustica classifica tale zona in Classe III "Aree di tipo misto", quindi non interessa ricettori sensibili.</p> <p>Gli effetti secondari e/o cumulativi potranno essere sensibili sulle componenti naturali e sulla popolazione umana.</p>	

6.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Modifica di destinazione uso del suolo;</u> <u>Variazione del rapporto di impermeabilizzazione,</u>
Tipo	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Trascurabile	Trascurabile
	<p>La realizzazione di un porto comporterà un miglioramento dello stato dei luoghi. Nello specifico la trasformazione dell'area attualmente destinata a parcheggio in una darsena comporterà una diminuzione del suolo impermeabile a favore di un fondale marino naturale.</p>	

6.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	<p>Emissione di rumore e polveri con potenziali effetti sui SIC/ZSC antistanti l'area oggetto di studio.</p> <p>Disturbo specie presenti sui fondali. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere monitorati gli effetti sull'area vasta.</p>	<p><u>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti in mare</u></p>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	<p>Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi.</p>	<p>Il rumore prodotto dalle imbarcazioni in porto potrebbe comportare il disturbo e l'allontanamento della fauna presente. Data la presenza dell'attuale porto, posto in prossimità della proposta localizzativa, è possibile ritenere che i potenziali effetti sulla fauna dovuti all'alterazione del clima acustico in fase di esercizio siano molto contenuti.</p>

6.5 Geologia e acque

GEOLOGIA E ACQUE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	<p>Movimentazione rifiuti e materie e gestione sedimenti..</p> <p>Consumo di risorse non rinnovabili.</p> <p>Rischio torbidità ed inquinamento.</p>	<p><u>Potenziali impatti delle acque marine</u></p>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	<p>L'area interessata non ricade né in zone classificate a rischio o pericolosità da frane né in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.</p>	<p>Gestione ambientale delle attività portuali</p>

6.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	<p>Riduzione ed eliminazione di elementi strutturanti e</p>	<p><u>Modifica delle condizioni percettive e del</u></p>

	caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	paesaggio percettivo; Modifica della struttura del paesaggio;
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	L'ampliamento dell'attuale porto comporta l'introduzione di nuovi elementi, che non modificano in maniera rilevante l'attuale struttura del paesaggio.	

7. ALTERNATIVE

7.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva.

Attualmente il porto e la stessa città ai fini di un futuro sviluppo necessitano di implementare i servizi legati al turismo, in particolar modo quelli legati al diportismo nautico.

7.2 Alternativa di piano

La proposta di intervento del Piano è ubicata in prossimità dello sbocco a mare del canale di bonifica che attraversa la città.

L'intervento proposto è localizzato in sinistra fluviale ed occupa un'area destinata a parcheggio, di fronte alla darsena esistente localizzata in destra idraulica.

Il Porto di Terracina si configura come un porto-canale con entrambe le sponde banchinate protetto a Sud dal molo Gregoriano e a Nord da un molo a scogliera.

All'interno sono presenti due darsene. E' provvisto di quasi tutte le funzioni, che sono però distribuite in maniera poco organica.

La maggiore criticità consiste nell'assenza di un legame diretto tra la città e l'area portuale.

Il porto risulta legato solo alle funzioni portuali in esso presenti, privo dunque di attività in grado di valorizzarne il potenziale turistico e commerciale.

Questa situazione ha reso necessaria la redazione di un Piano Regolatore Portuale che si sostituisce al vecchio Piano Particolareggiato e ne ridefinisce l'assetto in modo da realizzare un sistema in grado di sostenere e sviluppare il potenziale economico/turistico locale.

La localizzazione prescelta presenta molti caratteri favorevoli:

- L'area non ricade in Siti Natura 2000 e non presenta una situazione vincolistica complessa.
- L'opera portuale è prevista dal Piano Regolatore Portuale – presa d'atto con DGC 283/2020.
- La realizzazione della nuova opera portuale si inserisce in un contesto pienamente urbanizzato, nonché già area portuale, vantando una posizione privilegiata rispetto all'abitato.

- Inoltre il contesto è quello di un'area degradata, la cui riqualificazione rientra tra gli obiettivi proposti dal Piano.
- Nell'area sono presenti nelle vicinanze aree di sosta e spazi da potere destinare a funzioni portuali, che sono state già ridistribuite all'interno dell'assetto del nuovo PRP e sono garantiti i collegamenti pedonali, ferroviari e su gomma.
- L'area non è classificata dal PGRA a rischio alluvioni.
- Nell'area vi è un'elevata richiesta di posti barca che non viene pienamente soddisfatta considerando che l'unico porticciolo entro le 10 miglia è quello di San Felice Circeo, mentre Nettuno si trova a circa 30 miglia a nord e Formia a circa 20 miglia a sud.
- L'area si sviluppa internamente alla fascia costiera, non richiede la realizzazione di opere aggettanti e non induce effetti negativi sulla costa.

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

8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA

In relazione alle considerazioni sovraespresse viene confermata l'alternativa di piano, la quale è da considerarsi migliorativa.

9. ANALISI SWOT

In riferimento agli obiettivi sopra riportati ed in considerazione delle prime valutazioni effettuate nelle schede relativamente alle nuove localizzazioni portuali, si è proceduto ad approntare una ANALISI SWOT.

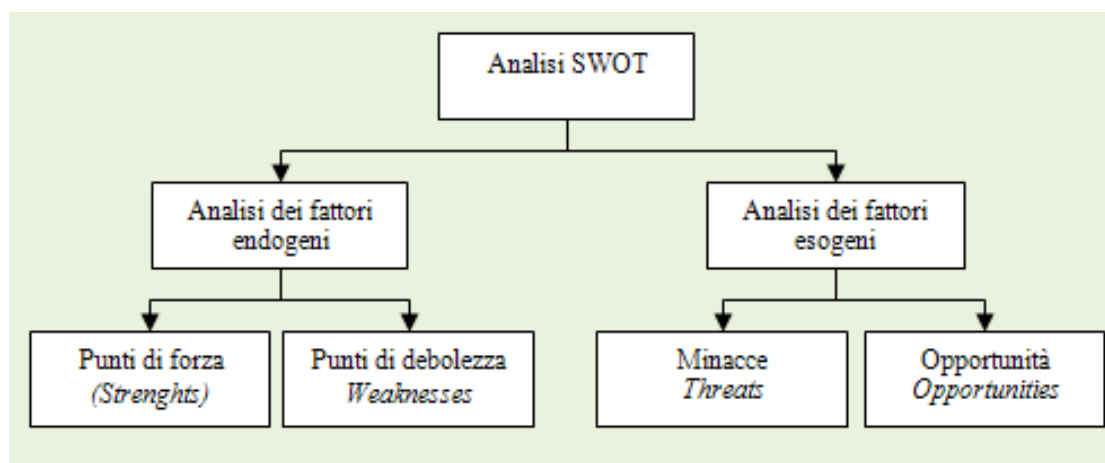
L'analisi SWOT (SWOT analysis) è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (Strengths), debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un progetto o in un'impresa o in ogni altra situazione in cui un'organizzazione o un individuo deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo; essa rappresenta un supporto alle scelte e risponde all'esigenza di razionalizzazione dei processi.

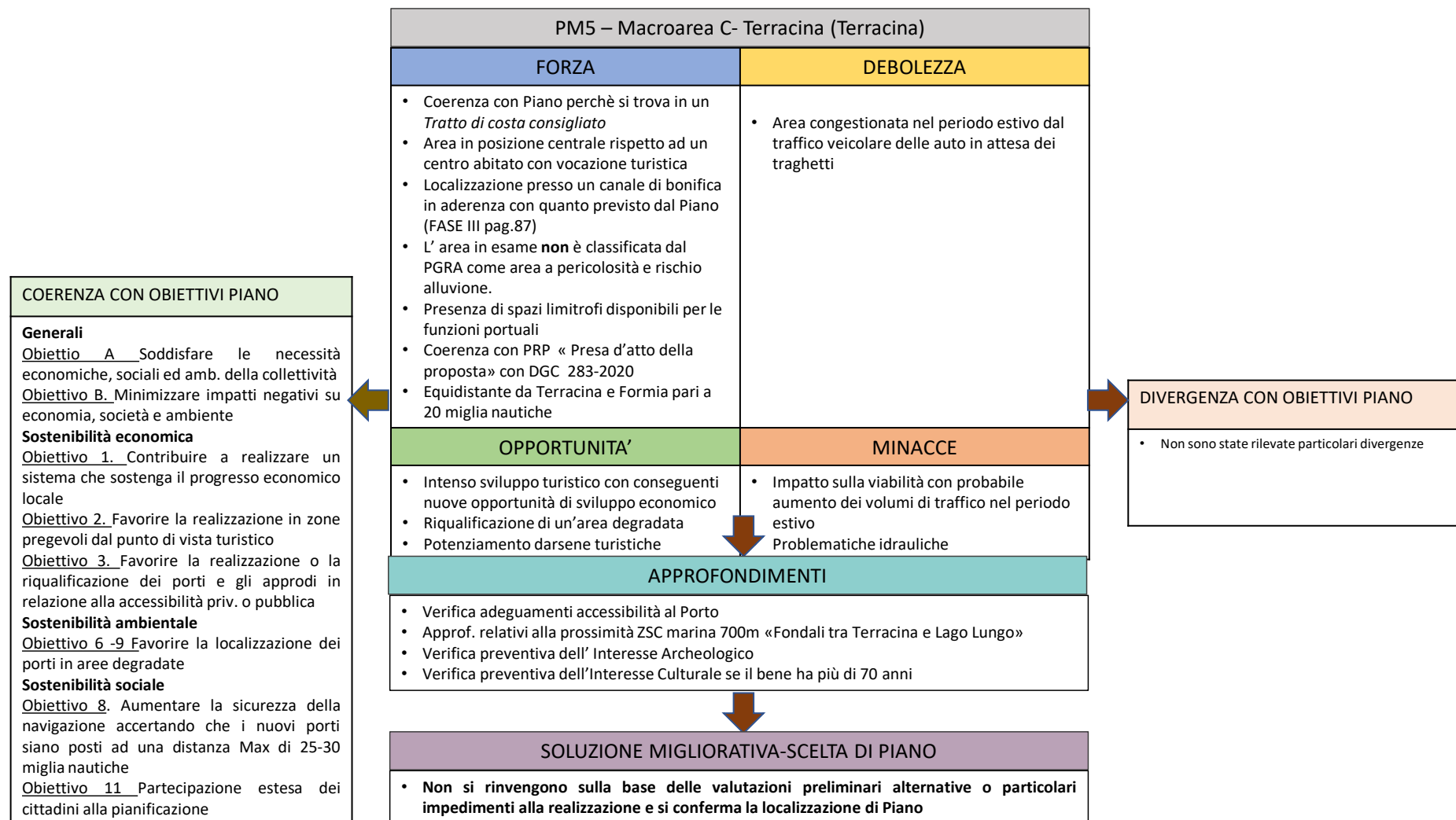
Si tratta di un procedimento di tipo logico, mutuato dall'economia aziendale, che consente di rendere sistematiche e fruibili le informazioni raccolte circa un tema specifico e fornisce informazioni fondamentali per la definizione di politiche e linee di intervento.

Attraverso l'analisi SWOT è possibile evidenziare **i punti di forza e di debolezza al fine di far emergere quelli che vengono ritenuti capaci di favorire, od ostacolare o ritardare, il perseguimento di determinati obiettivi.**

- **I punti di forza e di debolezza** sono considerati **fattori endogeni** propri del contesto di analisi, costituiti da tutti quegli elementi sui quali è possibile intervenire.
- **Le minacce e opportunità** sono invece considerate **fattori esogeni** in quanto costituiti da tutte quelle variabili derivanti dal contesto esterno, sulle quali non è possibile intervenire direttamente,

ma dovrebbero comunque essere tenute sotto controllo in modo da sfruttare gli eventi positivi e prevenire quelli negativi.





10. BIBLIOGRAFIA

- REGIONE LAZIO, Geoportale Regione Lazio SIRT, www.geoportale.regione.lazio.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PGRA Piano Gestione Rischio Alluvioni, www.autoritadistrettoac.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PAI Piano Assetto Idrogeologico, www.autoritadistrettoac.it
- REGIONE LAZIO, PTPR Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, www.regione.lazio.it
- REGIONE LAZIO, Classificazione Sismica del Territorio Regionale D.387/2009, www.regione.lazio.it
- ISPRA, Carta della Natura, www.isprambiente.gov.it



**REGIONE
LAZIO**

**Direzione Regionale, Infrastrutture e
Mobilità'**

Area Trasporto Marittimo Aeroporti e
Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE



VAS

Valutazione Ambientale Strategica

RAPPORTO AMBIENTALE

PARTE II PM6 Formia Ampliamento Porto

INTERPROGETTI

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

Collaboratori:
Arch. Francesca Romana Monass

Il progettista:
Dott. Ing. Marco Pittori



DATA

Revisione 2

Ottobre 2023



PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE

Rapporto Ambientale

VAS PORTUALITÀ REGIONALE

PM6 FORMIA AMPLIAMENTO PORTO

INDICE

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI	3
2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE	6
3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	14
3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR).....	14
3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi	16
4. ANALISI DI COERENZA	Errore. Il segnalibro non è definito.
4.1 Verifica di coerenza interna.....	18
4.2 Verifica di coerenza esterna	20
5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE	22
6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE	27
6.1 Popolazione e salute umana.....	27
6.2 Aria e clima acustico	28
6.3 Suolo	28
6.4 Biodiversità	28
6.5 Geologia e acque	29
6.6 Paesaggio.....	29
7. ALTERNATIVE	30
7.1 Alternativa zero	30
7.2 Alternativa di piano	30
8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA.....	30
9. ANALISI SWOT.....	31
10. BIBLIOGRAFIA	33

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1-1 Estratto di mappa con individuazione localizzazione proposta nel Piano.....	4
Figura 2-1 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera a)	9
Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera g)	9
Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT , la proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia, sito di Rete Natura 2000 ZPS codice IT6040043, e Parco Regionale Naturale “Monti Aurunci “.....	10

<i>Figura 2-4 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera m)</i>	<i>10</i>
<i>Figura 2-5 Estratto dal Portale MiBACT Vincoli in rete, in rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia.....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 2-6 Immobile ed area di notevole interesse pubblico. In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia.....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 2-7 Stralcio del Quadro d'unione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni.</i>	<i>12</i>
<i>Figura 2-8 Pericolosità e rischio geomorfologico e proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia (fonte: PAI Autorità dei Bacini Regionali del Lazio).....</i>	<i>12</i>
<i>Figura 2-9 Classificazione sismica della regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia.</i>	<i>13</i>
<i>Figura 3-1 Stralcio Tavola B PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Formia.....</i>	<i>14</i>
<i>Figura 3-2 Stralcio Tavola A PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Formia.....</i>	<i>15</i>

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI

Ai fini di una più rapida consultazione, di seguito vengono riportate delle schede che sintetizzano, dai Pareri della Conferenza di Consultazione, per ogni localizzazione portuale:

- / • **CRITICITÀ:** problematiche da risolvere che impongono una più attenta analisi in ordine a specifiche tematiche;
- / ✓ **APPROVAZIONI:** favorevoli espressioni degli SCA;
- / ♦ **AGGIORNAMENTI:** integrazioni di studi e/o analisi sul campo di tipo preventivo e propedeutico alle scelte di piano;
-

PM6 Formia Porto

- ♦ **PARERE 2 – Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo**
 - *Si rappresenta la necessità di procedere preventivamente alla Verifica dell'interesse archeologico*
 - *Si rappresenta la necessità di procedere preventivamente alla Verifica dell'interesse culturale ove il bene avesse più di 70 anni*

1 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

- ♦ **PARERE 6 – Ente Parco Regionale Riviera di Ulisse**

- *Necessità di approfondimenti su fenomeni erosivi ed alterazioni del moto ondoso*

2 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

- **PARERE 8 -Direzione Marittima del Lazio**
 - *Mancanza di coerenza con il PRP di Formia in fase di approvazione (luglio 2020 approvate le Linee di Indirizzo) che non contiene l'ampliamento previsto dal Piano ma solo una diversa riorganizzazione dell'esistente porto*

3 CONTRODEDUZIONE:

Il PRP approvato con Delibera del Commissario Straordinario n.7 del 03/03/2021 non prevede l'ampliamento del Porto, nel caso di approvazione della localizzazione portuale si dovrà andare in Variante dello Strumento Urbanistico. Si vedano paragrafi 3.2 e 8.

- ✓ **PARERE 10 – Comune di Formia**
 - *Esprime parere favorevole nel confermare la previsione di un Porto Turistico*

PM6 AMPLIAMENTO PORTO FORMIA FORMIA

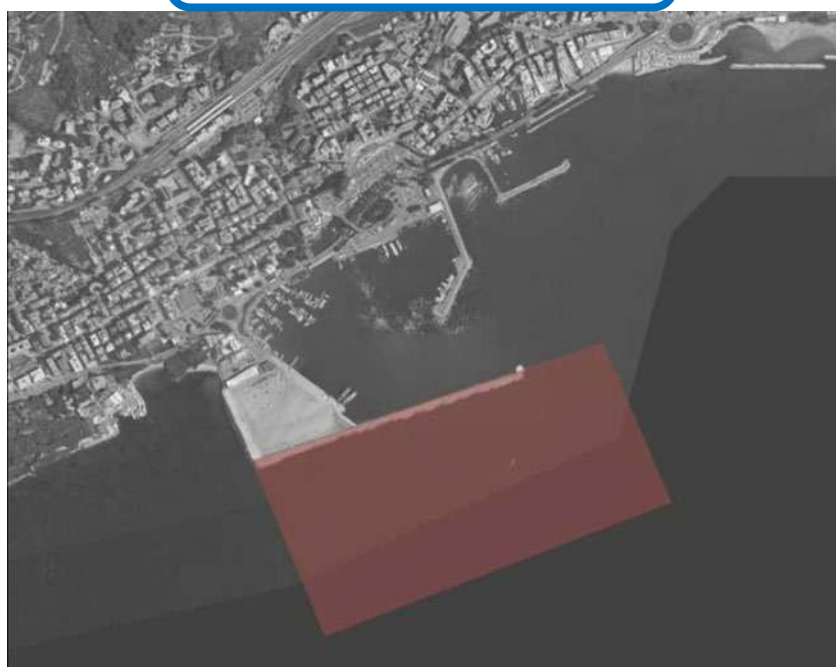


Figura 1-1 Estratto di mappa con individuazione localizzazione proposta nel Piano

CRITICITA'

- Mancanza di coerenza con PRP in fase di redazione che non prevede l'ampliamento del porto turistico

Nb. In merito all'approvazione del PRP di Formia con DCC n.25 del 14.07.2023 si è deliberato di approvare 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 28.05.2020.07 del 03.03.2021, in coerenza con il Piano dei Porti Regionale e finalizzato alla procedura di VAS” , il cui elaborato grafico contiene la proposta di ampliamento previsto dal Piano Porti della Regione Lazio.

AGGIORNAMENTI

- ♦ Procedere preventivamente con Verifica Interesse Archeologico
- ♦ Procedere preventivamente con Verifica Interesse Culturale se il bene ha più di 70 anni
- ♦ Approfondimenti su fenomeni erosivi e del moto ondoso

APPROVAZIONI

- ✓ Parere favorevole anche se non si accenna alla mancanza di previsione del PRP

2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE

FORMIA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in zone umide, zone riparie e foci dei fiumi.
Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade in aree tutelate per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, co. 1 lett. a) <i>i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare</i> (cfr.Figura 2-1).
Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in zone montuose e forestali come si evince in Figura 2-2.
Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Come si evince in Figura 2-3 l'area di intervento non ricade in aree naturali protette e in aree appartenenti a Rete Natura 2000.
Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non applicabile. Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 si applica ai progetti dell'allegato IV di cui ai punti 1.a), 1.c), 1.e).

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

FORMIA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 "Per zone a forte densità demografica si intendono i centri abitati, così come delimitati dagli strumenti urbanistici comunali, posti all'interno dei territori comunali con densità superiore a 500 abitanti per km² e popolazione di almeno 50.000 abitanti EUROSTAT)."</p> <p>Formia è un piccolo centro, ha un numero di abitanti pari a circa 37.500 unità ed una densità abitativa pari a circa 506 ab/km²</p>
Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento non interferisce con nessun bene culturale come si evince in Figura 2-5. Come si evince in Figura 2-6 l'area interferisce con il vincolo definito dall'art. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e nello specifico "Zona costiera sita nei comuni di Sperlonga, Gaeta e Formia" e "Terracina: integrazione vincolo".</p>
Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'area non ricade né in zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT) né in zona di Denominazione di Origine Controllata (DOC).</p>

FORMIA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'anagrafe dei siti contaminati attualmente è oggetto di una fase di sperimentazione che vede coinvolte l'ARPA Lazio e le Amministrazioni Pubbliche e pertanto non è disponibile on-line. L'analisi è quindi stata effettuata su gli ultimi dati disponibili (2019), riguardanti i siti oggetto di procedimento di bonifica.</p> <p>In merito a tale analisi, risulta che l'area non interferisce nessun sito contaminato.</p>
Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area in esame non ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Come si evince in Figura 2-7, l'area di intervento non ricade in nessuna tavola fornita dall'autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Centrale. Analizzando le tavole ITR121 - 44 e ITR121 - 45 è emerso che le aree prossime all'area di intervento non sono classificate a pericolosità e rischio alluvione.</p> <p>Come si evince in Figura 2-8 l'area in esame non ricade in aree sottoposte a tutela per pericolo di frana.</p>
Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sottozona sismica 3A della zona sismica 3, con sismicità medio bassa (cfr. Figura 2-9).
Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica



Figura 2-1 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera a)



Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera g)



Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT, la proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia, sito di Rete Natura 2000 ZPS codice IT6040043, e Parco Regionale Naturale “Monti Aurunci “



Figura 2-4 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera m)



Figura 2-5 Estratto dal Portale MiBACT Vincoli in rete, in rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia



Figura 2-6 Immobile ed area di notevole interesse pubblico. In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia

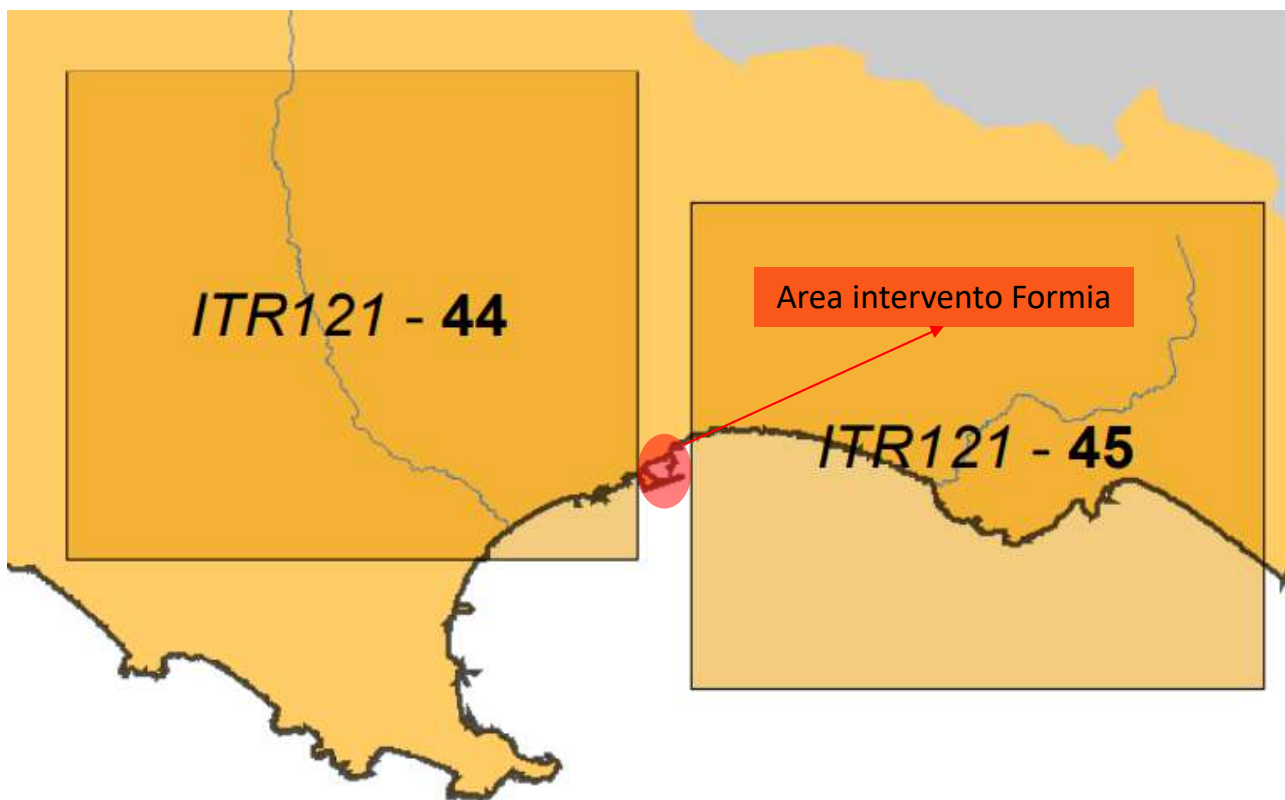


Figura 2-7 Stralcio del Quadro d'unione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni.

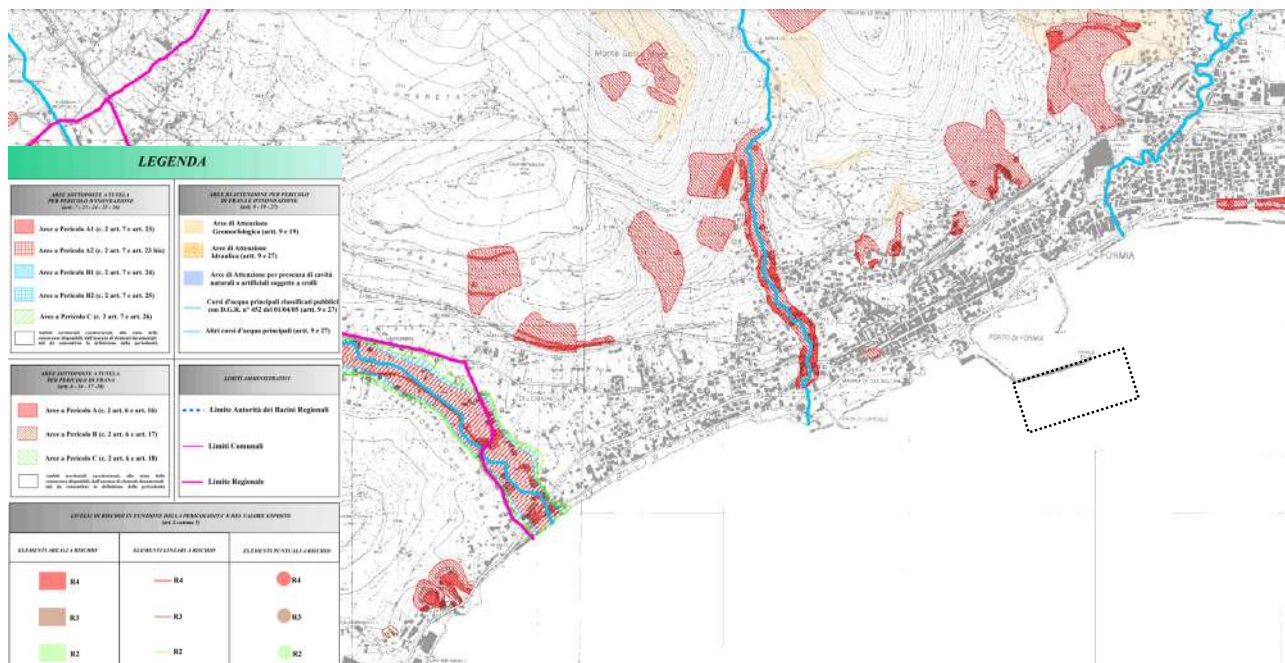


Figura 2-8 Pericolosità e rischio geomorfologico e proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia (fonte: PAI Autorità dei Bacini Regionali del Lazio)

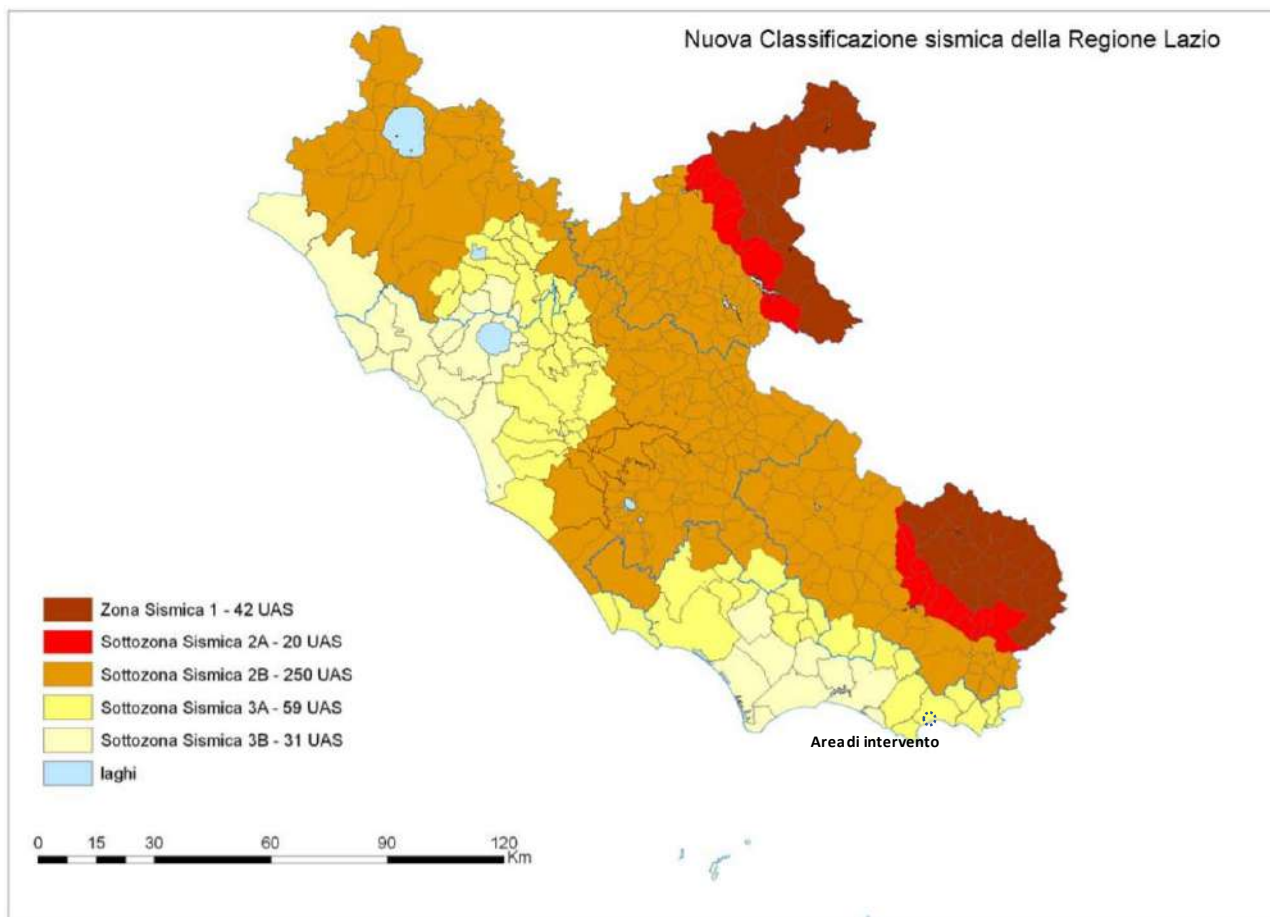


Figura 2-9 Classificazione sismica della Regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia.

3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

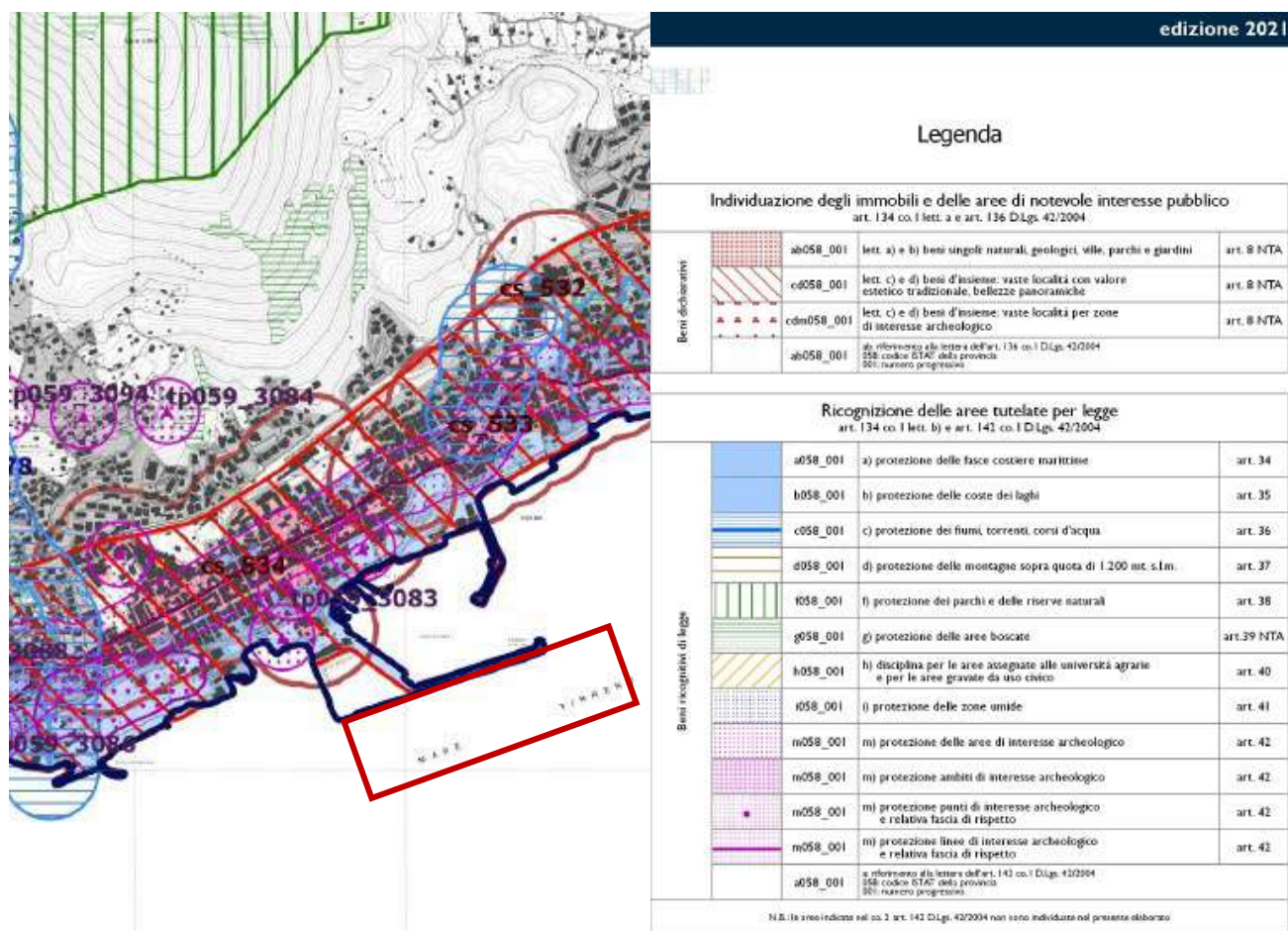


Figura 3-1 Stralcio Tavola B 41_415 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Formia

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del DLgs 42/2004 e segnatamente: <ul style="list-style-type: none"> Lett. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche: "Zona costiera sita nei comuni di Sperlonga, Gaeta e Formia" e "Terracina: integrazione vincolo";

- Aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004, in particolare:
 - Lett. a) Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;

Tavola 3-1 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia

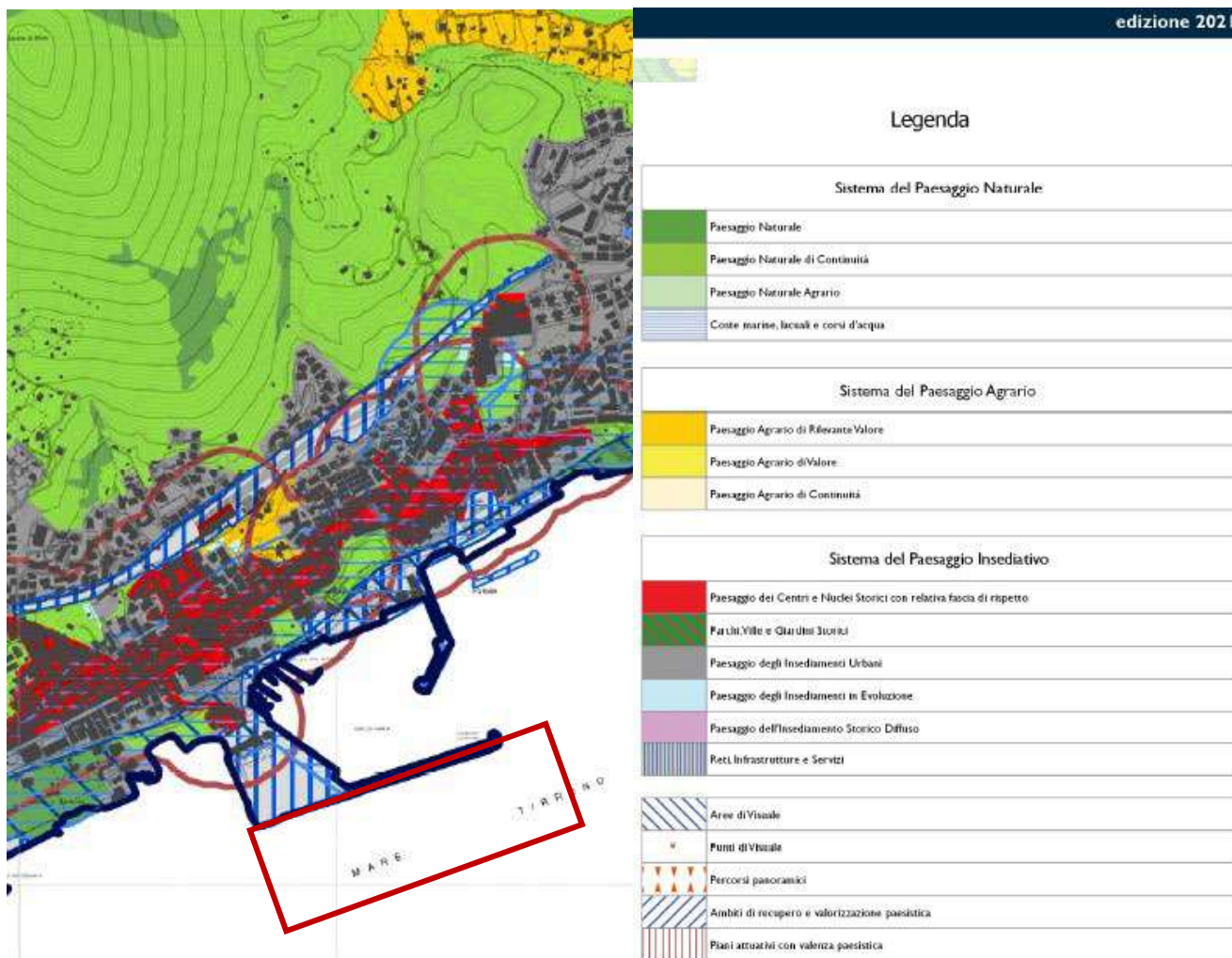


Figura 3-2 Stralcio Tavola A 41_415 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Formia

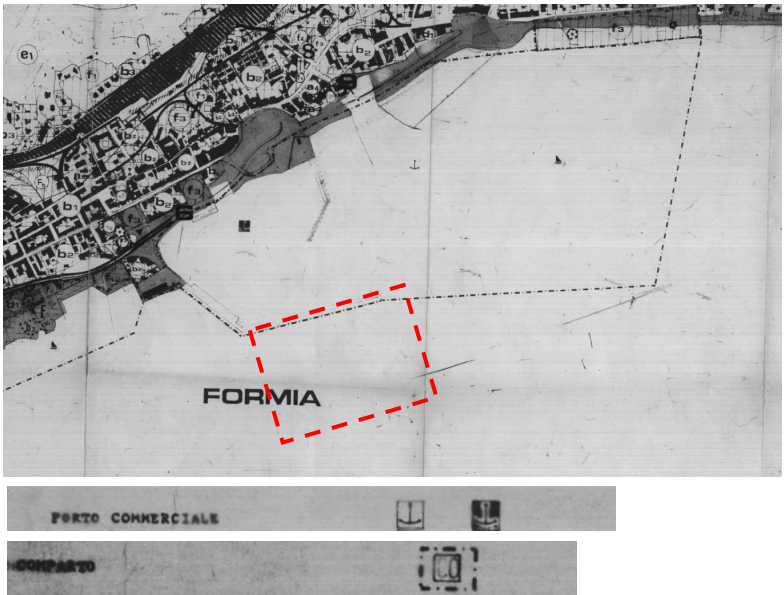
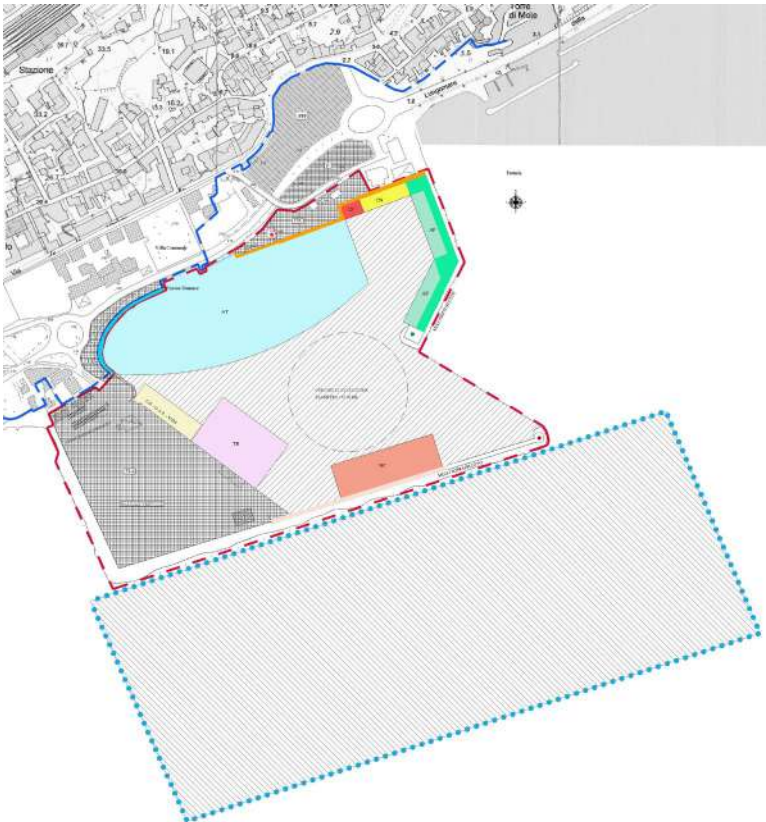
Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Reti, infrastrutture e servizi (art.33 NTA)	Art. 33 tabella B) Reti, infrastrutture e servizi – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela	
		Tipologie di interventi di trasformazione	Obiettivo specifico di tutela e disciplina
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Sono consentiti solo nelle aree individuate negli strumenti urbanistici previo

		<p>SIP. Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico. Deve inoltre contenere proposte di mitigazione e prevedere sistemazioni paesaggistiche di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contest urbano o rurale. Nelle zone interessate da beni di interesse storico archeologico deve essere effettuato il recupero e la valorizzazione dei beni archeologici presenti e possono prevedere la messa in luce del l'antico tracciato viario e del suo basolato e in questo caso l'eventuale modificazione delle infrastrutture da realizzare.</p>
	<p>Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica</p>	<p><i>Art. 17 (i sistemi di paesaggio – individuazione)</i></p>
		<p>In tali ambiti, in tutti i paesaggi, possono essere attivati, con gli strumenti di cui all'art. 56 delle NTA, progetti per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio regionale considerati prioritari ai sensi dell'art. 143 del codice.</p>

Tabella 3-2 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia

Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM6 AMPLIAMENTO PORTO DI FORMIA
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.
PIANO REGOLATORE GENERALE

<p>PRG Formia Approvato con DGR n.15 del 21/01/1980</p>	<p>Estratto TAV. 5B Zonizzazione</p>  <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Zona Porto commerciale – Comparto 6</p> <p>Nel PRG l'area del porto esistente viene classificata come Porto Commerciale ed appartenente al Comparto 6.</p> <p>L'area di espansione è esterna al perimetro del comparto.</p>
<p>PIANO REGOLATORE PORTUALE</p>		
<p>PRP Formia La cui 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” è stata approvata del Consiglio Comunale n.25 del 14/07/2023</p>	<p>Estratto TAV. 08 Piano Regolatore Portuale</p> 	<p>Il PRP del porto di Formia prevede l' ampliamento.</p>

4. ANALISI DI COERENZA

Lo scopo di questa fase è quello di verificare se esistono delle incoerenze in grado di ostacolare l'elaborazione e successiva attuazione del piano sottoposto a VAS ed è introdotta al fine di verificare in quantità ed in qualità le relazioni interne ed esterne al piano, cioè tra le diverse componenti del piano e tra i diversi livelli di pianificazione.

In particolare, l'analisi di coerenza si articola in due momenti principali:

- Coerenza interna;
- Coerenza esterna.

4.1 Verifica di coerenza interna

La valutazione di coerenza interna esprime giudizi sulla capacità dei Piani di perseguire gli obiettivi che si sono dati (razionalità e trasparenza delle scelte).

Secondo quanto riportato dalle Linee Guida ISPRA (Rapporto 124/2015) in merito alle “Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS”, l'analisi di coerenza interna è finalizzata ad individuare e descrivere l'esistenza di un rapporto di consequenzialità tra gli obiettivi, generali e specifici, perseguiti da un Piano/Programma (P/P) e le azioni da questo previste, al fine di verificare il loro conseguimento anche in base al perseguimento dei criteri di sostenibilità stabiliti.

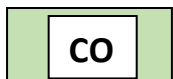
La seguente tabella individua la coerenza interna tra gli obiettivi del Piano e le azioni, in questo caso le scelte di localizzazione portuale relative ai 8 porti minori:

- Montalto;
- Tarquinia;
- Ladispoli;
- Latina;
- Terracina;
- Formia;
- Minturno;
- Ponza

Per la valutazione della coerenza interna sono stati identificati 5 principali gradi di coerenza riferiti alle relazioni tra obiettivi generali/specifici e scelte localizzative:



Coerenza Debole: si riscontra una debole relazione fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza: si riscontra coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza forte: si riscontra forte coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Non valutabile: non valutabile la relazione tra obiettivi e scelte localizzative



Divergenza: si riscontra divergenza fra obiettivi e scelte localizzative

L'analisi di coerenza interna si traduce perciò in una "verifica" per appurare che tutte le azioni previste siano coerenti con gli obiettivi che il Piano stesso si è proposto di perseguire.

L'analisi di coerenza interna manifesta un rapporto sostanzialmente di causa ed effetto tra gli obiettivi e le azioni.

Successivamente verranno descritte sinteticamente le incoerenze eventualmente rilevate.

ANALISI DI COERENZA INTERNA

			PM6 Formia
OBIETTIVI GENERALI	A	Soddisfare le necessità economiche, sociali e ambientali della collettività	CO
	B	Minimizzare gli impatti negativi sull'economia, la società e l'ambiente	CO
	C	Assicurare elevata flessibilità e capacità di adattamento e riorganizzazione	CD
	D	Diversificare i servizi offerti	CD
OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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 un uso più efficace delle risorse	CF
	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	CO
	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.).	CF
	4	Contribuire alla sostenibilità economica e funzionale valutando l'interazione che può riguardare l'impatto esercitato dal porto sulla dinamica costiera e viceversa (la possibilità che la dinamica costiera causi l'interrimento dell'imboccatura portuale).	CO

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	5	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.	NV
	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.	CF
	7	Protezione delle aree sensibili dal punto di vista ambientale.	CO

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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.	CO
	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.	CF
	10	Accrescimento della coesione sociale, comprese le riduzioni di esclusione sociale e territoriale.	CO
	11	Partecipazione estesa dei cittadini alla pianificazione.	CF

COERENZE FORTI E DIVERGENZE RILEVATE:

PM6-1 La proposta si trova in un luogo che riveste importanza per i collegamenti marittimi specie per le isole pontine.

PM6-3 La proposta si trova in un luogo ben collegato, vicino alla stazione ferroviaria.

PM6-3-9 La proposta si trova in un'area degradata ove l'opera portuale si può configurare come strumento di riqualificazione.

PM6-11 E' stato predisposto un Piano Regolatore Portuale che ha visto la partecipazione degli Enti e della cittadinanza.

4.2 Verifica di coerenza esterna

L'analisi della coerenza esterna assume un ruolo decisivo nel consolidamento degli obiettivi generali, nella definizione delle azioni proposte per il loro conseguimento e nella stima della congruità complessiva rispetto al contesto pianificatorio, programmatico e normativo nel quale esso si inserisce.

La verifica di coerenza esterna esprime le capacità dei piani di risultare non in contrasto, eventualmente indifferente o portatori di contributi alle politiche di governo del territorio degli altri enti istituzionalmente competenti in materia

La verifica di coerenza esterna nell'ambito del presente Rapporto Ambientale è stata distinta secondo le seguenti tipologie di analisi:

- Coerenza esterna con l'ambito provinciale

Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello provinciale;

- Coerenza esterna con l'ambito comunale

Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello comunale.

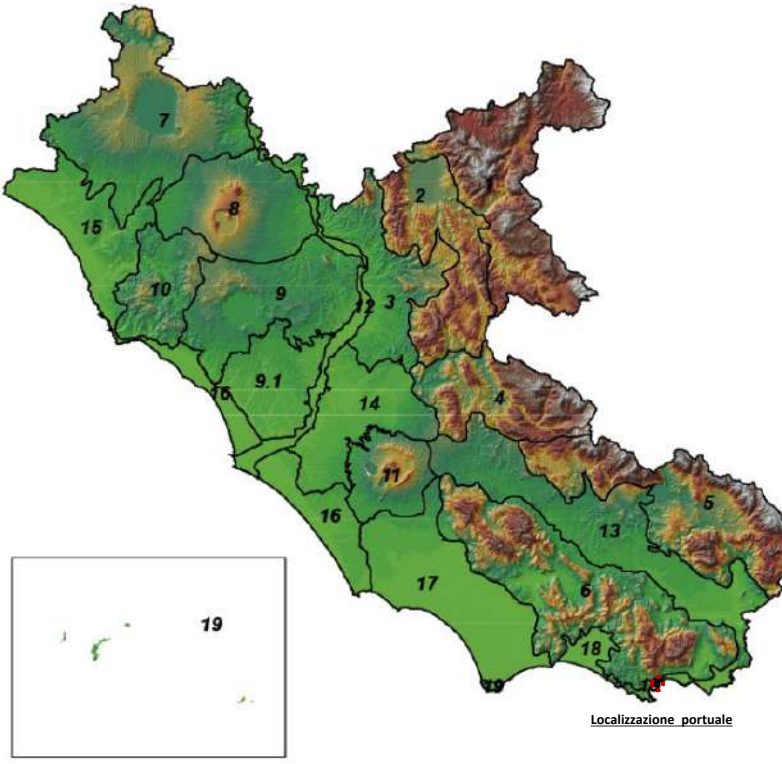
PM6 AMPLIAMENTO PORTO DI FORMIA	
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.	
PIANO REGOLATORE GENERALE	
PRG Formia Approvato con DGR n.15 del 21/01/1980	<u>Non previsto.</u> L'area dell'ampliamento è esterna a quella del porto esistente.
PIANO REGOLATORE PORTUALE	
PRP Formia La cui proposta di Deliberazione <i>"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"</i> è stata approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n.25 del 14/07/2023	<u>Previsto.</u> L'area dell'ampliamento è prevista nel nuovo PRP.

5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 74 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 37.549 unità. L'andamento della popolazione dal 2001 al 2010 è stato tendenzialmente in crescita, si presenta un calo sino al 2012, per crescere e attestarsi su un trend stabile sino al 2019.</p> <p>La densità abitativa si attesta su circa 506 ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>Nonostante la tumultuosa espansione del secondo dopoguerra, il sistema insediativo mantiene ancora percepibile la struttura policentrica storica formata dai nuclei di Castellone e Torre di Mola, ormai inglobati nella struttura urbana lineare del capoluogo, insieme ai tre centri pedemontani, di recente annessione al territorio comunale, quali Maranola, Trivio e Castellonorato. A est del capoluogo si rileva l'incidenza delle grandi concentrazioni produttive industriali lungo l'asse che collega la città a Cassino, in coerenza con gli obiettivi del PRG.</p> <p>Grazie alla sua posizione sul mare, protetta dal promontorio di Monte Orlando a ovest, dai rilievi dei Monti Aurunci a nord e dal promontorio di Gianola e Monte Scauri a est, Formia vanta una condizione climatica particolarmente favorevole che, insieme agli arenili e agli approdi naturali, ne ha fatto una località privilegiata di villeggiatura fin dall'epoca romana, e ancora oggi mantiene i caratteri di meta turistica. Tale vocazione fu favorita dalla costruzione della via Appia e dalla via Flacca e ne sono tuttora testimonianza i numerosi resti di insediamenti romani sparsi lungo la costa, fra i quali i più rilevanti erano le ville di Mamurra, Mecenate e Cicerone.</p> <p>La struttura produttiva di Formia si distingue storicamente, nel contesto provinciale, per una economia più incentrata sul terziario pubblico e privato, con una modesta incidenza delle attività manifatturiere. Tale caratterizzazione si evidenzia non tanto sul numero di unità locali, quanto sul numero di addetti, e si è ulteriormente rafforzata nel decennio 2001-2011. Per quanto riguarda le attività economiche, i dati dell'ISTAT e quelli disponibili sui siti Regionali, rilevano per il Comune di Formia nel decennio 2001-2011, un tasso di attività (ossia, un rapporto fra popolazione attiva e popolazione totale) più basso della media provinciale e regionale, per effetto di un basso livello di occupazione. Questo costituisce uno dei più importanti aspetti strutturali che assimilano l'economia di Formia a quella del Mezzogiorno d'Italia. Sempre nello stesso decennio di riferimento, vi è stato un aumento del 14% del numero di imprese e un consistente aumento del numero di addetti nel settore privato a fronte di una forte riduzione nel settore pubblico e non profit. Al contrario, il numero dei lavoratori esterni, sempre nel decennio di riferimento, è aumentato nel settore non profit e diminuito sostanzialmente in quello delle imprese.</p> <p>il settore turistico, dopo la crescita registrata negli anni '80, ha ridotto nei due decenni successivi la spinta propulsiva offerta dall'economia formiana, mostrando un progressivo calo di attività anche nei confronti delle altre località del litorale pontino. Tale fenomeno è riconducibile a diversi fattori che riguardano non solo la crisi economica di inizio millennio, ma anche i mutamenti delle abitudini turistiche degli italiani verso un turismo internazionale o un turismo occasionale del week-end, con</p>

	<p>conseguente riduzione della durata media del soggiorno.</p> <p>L'attuale porto di Formia, in prossimità dell'area soggetta a valutazione, risulta collegato alla linea ferroviaria Roma-Formia-Napoli; la stazione ferroviaria è ad una distanza di circa 800 m. Tale distanza richiede un percorso a piedi di circa 10 minuti.</p> <p>Non ci sono piste ciclabili di collegamento tra porto e stazione. Il porto è servito da un servizio di trasporto pubblico su gomma di collegamento con la stazione ferroviaria e con il restante territorio comunale ed anche con i comuni limitrofi. Il porto è accessibile con il mezzo di trasporto privato attraverso la S.S. 7 Appia sia per i traffici provenienti da sud che per quelli da nord. Si collega al porto di Gaeta attraverso la SR 213 Flacca. Il porto, e quindi la zona soggetta a valutazione, risulta dotato di due aree di parcheggio una esterna ed una interna.</p>
Biodiversità	<p>L'area oggetto di studio non ricade in SIC/ZSC.</p> <p>Gli habitat presenti nelle aree prossime alla localizzazione portuale sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formazioni ad <i>Ampelodesmus mauritanicus</i> (cod. 32.23) Si tratta di formazioni prevalentemente erbacee che formano praterie steppiche dominate da <i>Ampelodesmus mauritanicus</i>; specie con esigenze edafiche mesiche (suoli profondi). Si tratta di formazioni secondarie di sostituzione dei boschi del Quercion ilicis che si estendono nella fascia mesomediterranea fino all'Appennino centrale; • Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi (cod. 82.3) Si tratta di aree agricole tradizionali con sistemi di seminativo occupati specialmente da cereali autunno-vernini a basso impatto e quindi con una flora compagna spesso a rischio. Si possono riferire qui anche i sistemi molto frammentati con piccoli lembi di siepi, boschetti, prati stabili etc.
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	-
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>Il territorio comunale si trova stretto tra le ultime propaggini meridionali dei monti Aurunci dell'Antiappennino laziale, che comunque arrivano a toccare i 1 368 m del monte Altino, e la costa del Golfo di Gaeta dove, tra le spiagge più note, si citano quelle di Vindicio e di Gianola. Verso sud-est il territorio si fa sempre più pianeggiante, aprendosi verso la piana di Minturno.</p> <p><u>Pericolosità frane</u></p> <p>Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità dei Bacini Regionale del Lazio, emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane.</p> <p><u>Pericolosità alluvioni</u></p> <p>Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dal Piano Gestione Rischio Alluvioni del Distretto dell'Appennino Centrale (PGRA-AC), emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.</p> <p><u>Pericolosità sismica</u></p>

	<p>Nel 2009, in ottemperanza al OPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.</p> <p>Al Comune di Formia è stata assegnata la sottozona 3A, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) superiore a 0,10 g (0,05<ag<0,015).</p>																																																																														
Atmosfera: Aria	<p>Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l'analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell'aria.</p> <p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di "Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010", ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente in attuazione dell'art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell'art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All'interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell'aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell'aria nell'anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l'utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p> <table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">PM2.5</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">NO2</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td>C6H6</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO2</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³</td></tr><tr><td>O3</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)</td></tr></table> <p>Formia, ricadente nella Zona Litoranea, è caratterizzato nel seguente modo:</p> <table><tr><th colspan="13">IT1213 ZONA LITORANEA</th></tr><tr><th rowspan="2">Provincia</th><th rowspan="2">cod istat</th><th rowspan="2">nome</th><th rowspan="2">Area (km²)</th><th colspan="2">PM10</th><th>PM2.5</th><th colspan="2">NO2</th><th>C6H6</th><th>CO</th><th>SO2</th><th>**O3</th></tr><tr><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>superi</th><th>superi</th><th>superi</th></tr><tr><td>LT</td><td>12059008</td><td>Formia</td><td>73,5</td><td>24</td><td>10</td><td>14</td><td>27</td><td>0</td><td>0.6</td><td>0</td><td>0</td><td>23</td></tr></table>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³	PM2.5	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	NO2	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	C6H6	media	media annua (µg/m³)	CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50	SO2	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³	O3	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)	IT1213 ZONA LITORANEA													Provincia	cod istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO2		C6H6	CO	SO2	**O3	media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi	LT	12059008	Formia	73,5	24	10	14	27	0	0.6	0	0	23
Inquinante	Parametro	Descrizione																																																																													
PM10	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³																																																																													
PM2.5	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																													
NO2	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																													
C6H6	media	media annua (µg/m³)																																																																													
CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50																																																																													
SO2	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³																																																																													
O3	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																																																																													
IT1213 ZONA LITORANEA																																																																															
Provincia	cod istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO2		C6H6	CO	SO2	**O3																																																																			
				media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi																																																																			
LT	12059008	Formia	73,5	24	10	14	27	0	0.6	0	0	23																																																																			
Clima acustico	<p>Ai fini dell'inquadramento del clima acustico nell'area di interesse, si evidenzia che il regolamento Comunale disciplina le competenze in materia di inquinamento acustico, come esplicitamente indicato alla lettera e), comma 1, art. 6 della Legge n. 447/1995. Il piano di classificazione acustica del territorio è stato approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 135 del 30/12/2019 in attuazione della normativa nazionale vigente.</p> <p>Pertanto, si attribuisce, alle diverse aree del territorio comunale, la classe acustica di appartenenza in riferimento alla classificazione introdotta dal DPCM 1° Marzo 1991 e confermate nella Tab. A del</p>																																																																														

	<p>DPCM 14 Novembre 1997 “Determinazione dei valori limiti delle sorgenti sonore”.</p> <p>Nel caso in esame, l’area interessata ricade in Classe IV “Area di intensa attività umana”.</p>
<p>Sistema paesaggistico:</p> <p>Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali</p>	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, come si evince dall’immagine sottostante, la localizzazione portuale nel comune di Formia, ricade nel Sistema Strutturale “Valli Fluviali” e nell’unità geografica “Valle del Sacco Liri Garigliano”.</p> <div data-bbox="363 528 545 564" data-label="Section-Header"> <p>SISTEMI STRUTTURALI ED UNITÀ GEOGRAFICHE</p> </div> <div data-bbox="363 586 501 604" data-label="Section-Header"> <p>Catena dell’Appennino</p> </div> <div data-bbox="363 607 601 694" data-label="List-Group"> <ol style="list-style-type: none"> 1) Terminillo - Monti della Laga - Sello Ciciliano 2) Conca Reatina - Monti Lucretili 3) Monti Sabini 4) Monti Simbruni 5) Monti Ernici Prenestini </div> <div data-bbox="363 698 496 719" data-label="Section-Header"> <p>Rilievi dell’Appennino</p> </div> <div data-bbox="363 716 531 739" data-label="List-Group"> <ol style="list-style-type: none"> 6) Monti Lepini, Ausoni e Aurunci </div> <div data-bbox="363 743 488 763" data-label="Section-Header"> <p>Complessi Vulcanici</p> </div> <div data-bbox="363 763 536 875" data-label="List-Group"> <ol style="list-style-type: none"> 7) Monti Volsini 8) Monti Cimari 9) Monti Sabatini 9.1) Monti Sabatini (area romana) 10) Monti della Tolfa 11) Colli Albani </div> <div data-bbox="363 880 442 898" data-label="Section-Header"> <p>Valli Fluviali</p> </div> <div data-bbox="363 898 542 938" data-label="List-Group"> <ol style="list-style-type: none"> 12) Valle del Tevere 13) Valle del Sacco Liri-Garigliano </div> <div data-bbox="363 949 483 969" data-label="Section-Header"> <p>Campagna Romana</p> </div> <div data-bbox="363 969 458 987" data-label="List-Group"> <ol style="list-style-type: none"> 14) Agro Romano </div> <div data-bbox="363 994 481 1014" data-label="Section-Header"> <p>Maremma Tirrenica</p> </div> <div data-bbox="363 1014 462 1086" data-label="List-Group"> <ol style="list-style-type: none"> 15) Maremma Laziale 16) Litorale Romano 17) Agro Pontino 18) Piana di Fondi </div> <div data-bbox="363 1090 496 1111" data-label="Section-Header"> <p>Rilievi Costieri e Isole</p> </div> <div data-bbox="363 1111 643 1131" data-label="List-Group"> <ol style="list-style-type: none"> 19) Monte Circeo, Promontorio di Gaeta, Isole Ponciarie </div>  <p>Dalla Carta della Natura fornita dall’ISPRA, come si evince nell’immagine sottostante, è emerso che il paesaggio è di tipo “Paesaggio collinare eterogeneo”, caratterizzato da una grande variabilità litologica e morfologica, e conseguentemente da una tipica disomogeneità interna. In tale tipologia di paesaggio i litotipi sono molto variabili e il suolo è coperto prevalentemente da territori agricoli, boschi, vegetazione arbustiva ed erbacea. L’unità di paesaggio nella quale ricade l’ambito di studio è “Colline di Minturno”. Il paesaggio è prevalentemente collinare, con aree di fondovalle alluvionale, con assetto morfologico e litologico composito e eterogeneo. L’unità è stretta e tra i rilievi di Monte Maio a Est e dei Monti Aurunci ad Ovest, ed aperta verso Sud fino ad affacciare sulla Piana del delta del Garigliano e sul Mare Tirreno con una linea di costa variabile, sia bassa e rettilinea che alta e articolata. Le quote variano dal livello del mare fino ad oltre 500m in corrispondenza della porzione settentrionale e più interna dell’unità. L’energia del rilievo è complessivamente media. La variegata struttura del paesaggio è determinata da una serie di unità morfologiche diverse: colline terrigene, fasce pedemontane con conoidi e talus (base del versante Sud orientale dei Monti Aurunci), terrazzi alluvionali, piccoli rilievi calcarei isolati. Lungo la costa sono presenti sia spiagge sabbiose che coste alte e rocciose. La litologia è composita: arenarie, marne, argille, limi, sabbie, ghiaie, conglomerati, brecce, calcari. Il reticolo idrografico ha pattern dendritico, subordinatamente parallelo lungo le fasce pedemontane. L’uso del suolo è essenzialmente agricolo, con piccole e frammentate superfici boscate su alcuni versanti collinari; gli</p>

insediamenti abitativi sono abbastanza diffusi in paesi, frazioni e case isolate, con massima concentrazione lungo la fascia costiera (Formia).



L'area interessata rientra nel "Sistema delle Reti, infrastrutture e servizi" disciplinato dall'art. 32 delle NTA .

Il Paesaggio delle reti, infrastrutture e servizi è costituito da porzioni di territorio interessate dalla rete infrastrutturale, viaria, autostradale e ferroviaria di rilevante valore paesaggistico per l'intensità di percorrenza, interesse storico e per la varietà e profondità dei panorami che da esse si godono e dalle aree immediatamente adiacenti ad esse, nonché da aree impegnate da servizi generali pubblici e privati di grande impatto territoriale.



Tale paesaggio è da tutelare unitariamente in ragione della sua funzione di connessione e di fruizione, anche visiva.

La tutela è volta alla valorizzazione e al ripristino dei coni di visuale e il recupero della percezione dei resti antichi e dei quadri panoramici che da essi si godono.

6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE

Il presente capitolo rappresenta un tema centrale dello studio, caratterizzato dalla determinazione dei potenziali effetti ambientali. La metodologia utilizzata ha visto l'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 alcuni parametri così classificati:

- **Tipologia degli effetti**

Tipo
Positivo
Mitigabile
Negativo

- **Durata degli effetti**

Durata
Temporaneo
Permanente

- **Entità degli effetti**

Entità	
Trascurabile	con complessità nulla e con durata istantanea
Bassa	con complessità trascurabile e con durata temporanea breve
Media	con complessità locale e con durata temporanea media
Alta	con complessità vasta e con durata permanente

6.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	<u>Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni</u>
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Trascurabile		Trascurabile
	Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di entità trascurabile, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio adiacente al porto già esistente. Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con		

	relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.
--	---

6.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	<u>Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Dall'analisi della qualità dell'aria comunale attuale emergono dei superamenti di PM10 e O3.</p> <p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p> <p>Gli effetti cumulativi con l'attuale porto potranno essere sensibili sulle componenti naturali e sulla popolazione umana.</p>	

6.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Occupazione fondale marino</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Trascurabile	Media
	<p>In fase di esercizio, l'occupazione del fondale marino, potrà essere mitigato con l'utilizzo di soluzioni drenanti.</p> <p>Gli effetti secondari potranno essere sensibili sulle componenti naturali (habitat terrestri e marini).</p>	

6.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Disturbo specie presenti sui fondali. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere monitorati gli effetti sull'area vasta.	<u>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti in mare</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente

Entità	Bassa	Bassa
	Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi in relazione alle specie presenti.	I posti barca del porto potrebbero causare disturbi alle specie e habitat esistenti.

6.5 Geologia e acque

GEOLOGIA E ACQUE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Movimentazione rifiuti e materie. Consumo di risorse non rinnovabili. Rischio torbidità ed inquinamento.	<u>Rischio inquinamento</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	L'area interessata non ricade né in zone classificate a rischio o pericolosità da frane né in zone classificate a rischio o pericolosità alluvione.	Gestione ambientale delle attività portuali considerando che il contesto nel quale viene inserita l'opera portuale non risulta di particolare pregio dal punto di vista delle specie e degli habitat.

6.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Riduzione e eliminazione di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	<u>Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo;</u> <u>Modifica della struttura del paesaggio;</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	L'ampliamento dell'attuale porto comporta l'introduzione di nuovi elementi, che non modificano in maniera rilevante l'attuale struttura del paesaggio.	

7. ALTERNATIVE

7.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva.

Questo potrebbe verificarsi qualora la riorganizzazione dell'assetto portuale definita dal nuovo Piano Regolatore Portuale, che prevede all'interno dell'attuale bacino una parte da destinare all'approdo turistico, non fosse sufficiente a coprire l'esigenza di nuovi posti barca.

Infatti lo sviluppo di un porto turistico per la città di Formia con relativo ampliamento di quello esistente, è stato da sempre fortemente caldeggiato dalle Amministrazioni, e risulta inserita nel nuovo Piano Regolatore Portuale, recentemente approvato.

7.2 Alternativa di piano

L'ampliamento del Porto di Formia prevede un allargamento del porto verso sud con una diga foranea disposta parallelamente a quella esistente.

La proposta di intervento del Piano è ubicata in prossimità del Molo Caboto ed insite su di un'area destinata a parcheggio.

La localizzazione prescelta presenta caratteri favorevoli:

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

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

8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA

In relazione alle considerazioni sovraespresse viene confermata l'alternativa di piano, la quale è da considerarsi migliorativa.

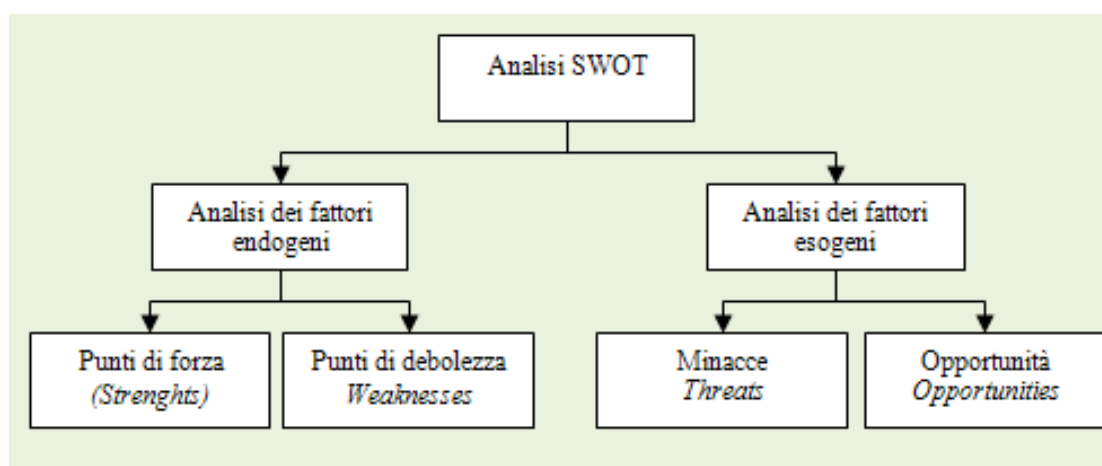
9. ANALISI SWOT

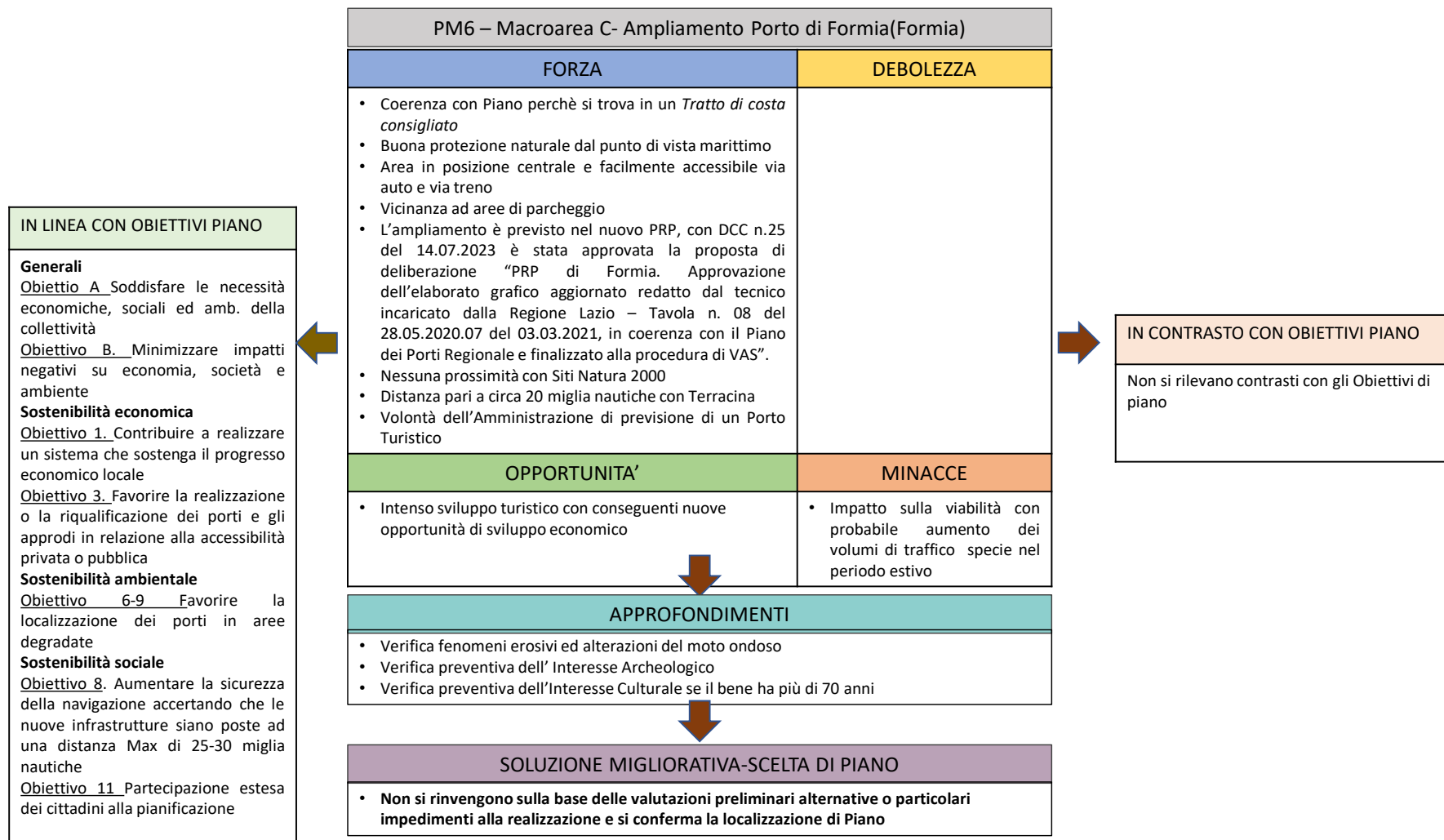
In riferimento agli obiettivi sopra riportati ed in considerazione delle prime valutazioni effettuate nelle schede relativamente alle nuove localizzazioni portuali, si è proceduto ad approntare una ANALISI SWOT. L'analisi SWOT (SWOT analysis) è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (Strengths), debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un progetto o in un'impresa o in ogni altra situazione in cui un'organizzazione o un individuo deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo; essa rappresenta un supporto alle scelte e risponde all'esigenza di razionalizzazione dei processi.

Si tratta di un procedimento di tipo logico, mutuato dall'economia aziendale, che consente di rendere sistematiche e fruibili le informazioni raccolte circa un tema specifico e fornisce informazioni fondamentali per la definizione di politiche e linee di intervento.

Attraverso l'analisi SWOT è possibile evidenziare **i punti di forza e di debolezza al fine di far emergere quelli che vengono ritenuti capaci di favorire, od ostacolare o ritardare, il perseguimento di determinati obiettivi.**

- **I punti di forza e di debolezza** sono considerati **fattori endogeni** propri del contesto di analisi, costituiti da tutti quegli elementi sui quali è possibile intervenire.
- **Le minacce e opportunità** sono invece considerate **fattori esogeni** in quanto costituiti da tutte quelle variabili derivanti dal contesto esterno, sulle quali non è possibile intervenire direttamente, ma dovrebbero comunque essere tenute sotto controllo in modo da sfruttare gli eventi positivi e prevenire quelli negativi.





10. BIBLIOGRAFIA

- REGIONE LAZIO, Geoportale Regione Lazio SIRT, www.geoportale.regione.lazio.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PGRA Piano Gestione Rischio Alluvioni, www.autoritadistrettoac.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PAI Piano Assetto Idrogeologico, www.autoritadistrettoac.it
- REGIONE LAZIO, PTPR Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, www.regione.lazio.it
- REGIONE LAZIO, Classificazione Sismica del Territorio Regionale D.387/2009, www.regione.lazio.it
- ISPRA, Carta della Natura, www.isprambiente.gov.it



**REGIONE
LAZIO**

**Direzione Regionale, Infrastrutture e
Mobilità'**

Area Trasporto Marittimo Aeroporti e
Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE



VAS

Valutazione Ambientale Strategica

RAPPORTO AMBIENTALE

PARTE II PM7 Minturno Foce del Garigliano

INTERPROGETTI

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

Collaboratori:
Arch. Francesca Romana Monass

Il progettista:
Dott. Ing. Marco Pittori



DATA

Revisione 2

Ottobre 2023



PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE

Rapporto Ambientale - Parte II

VAS PORTUALITÀ REGIONALE

PM7 MINTURNO FOCE DEL GARIGLIANO

INDICE

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI	4
2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE	7
3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	16
3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)	16
3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi	19
4. ANALISI DI COERENZA	20
4.1 Verifica di coerenza interna	20
4.2 Verifica di coerenza esterna	22
5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE	24
6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE	31
6.1 Popolazione e salute umana	31
6.2 Aria e clima acustico.....	32
6.3 Suolo.....	32
6.4 Biodiversità.....	32
6.5 Geologia e acque.....	33
6.6 Paesaggio	33
7. ALTERNATIVE	35
7.1 Alternativa zero.....	35
7.2 Alternativa di piano.....	35
8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA.....	35
9. ANALISI SWOT.....	35
10. BIBLIOGRAFIA	38

INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 6-6 Estratto di mappa con individuazione localizzazione proposta nel Piano.....</i>	<i>6</i>
<i>Figura 2-1 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera a).....</i>	<i>10</i>
<i>Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera c)</i>	<i>10</i>
<i>Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera g).....</i>	<i>11</i>

<i>Figura 2-4 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno e sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6040025 “Fiume Garigliano”.....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 2-5 Immobile ed area di notevole interesse pubblico. In giallo la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno</i>	<i>12</i>
<i>Figura 2-6 Zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno</i>	<i>12</i>
<i>Figura 2-7 Denominazione di Origine Protetta (DOP). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno</i>	<i>13</i>
<i>Figura 2-8 Vincolo idrogeologico (fonte: http://www.regione.lazio.it/prl_ambiente/?vw=contenutidetail&id=209).....</i>	<i>14</i>
<i>Figura 2-9 Classificazione sismica della regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno.</i>	<i>15</i>
<i>Figura 3-1 Stralcio Tavola B PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Minturno.....</i>	<i>16</i>
<i>Figura 3-2 Stralcio Tavola A PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Minturno.....</i>	<i>17</i>

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI

Ai fini di una più rapida consultazione, di seguito vengono riportate delle schede che sintetizzano, dai Pareri della Conferenza di Consultazione, per ogni localizzazione portuale:

- / ● **CRITICITÀ:** problematiche da risolvere che impongono una più attenta analisi in ordine a specifiche tematiche;
- / ✓ **APPROVAZIONI:** favorevoli espressioni degli SCA
- / ♦ **AGGIORNAMENTI:** integrazioni di studi e/o analisi sul campo di tipo preventivo e propedeutico alle scelte di piano;

PM7 Minturno Foce del Garigliano

- ♦ **PARERE 2 – Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo**
 - *Si rappresenta la necessità di procedere preventivamente alla Verifica dell'interesse archeologico*
 - *Si rappresenta la necessità di procedere preventivamente alla Verifica dell'interesse culturale ove il bene avesse più di 70 anni*

1 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

- ♦ **PARERE 6 – Ente Parco Regionale Riviera di Ulisse**
 - *Necessità di approfondimenti su fenomeni erosivi ed alterazioni del moto ondoso.*

2 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

- ✓ **PARERE 8 -Direzione Marittima del Lazio**
 - *Studiare problematiche inerenti l'insabbiamento della Foce del Garigliano*
 - *Si rappresenta che la zona prospiciente la foce del Garigliano, nonostante gli interventi di ripascimento eseguiti dalla Regione è interessata da fenomeni erosivi che rendendo inutili le azioni dei pennelli stanno compromettendo le attività balneari presenti.*

3 CONTRODEDUZIONE:

Si vedano paragrafi 7.2 e 8.

- ✓ **PARERE 8 -Direzione Marittima del Lazio**
 - *Parere favorevole sulla realizzazione di un porto nell'area perché in grado di produrre effetti positivi sulla valorizzazione dell'ambito individuato privo di strutture ricettive.*

4 CONTRODEDUZIONE:

La proposta di intervento del Piano interessa un'area altamente degradata, distante dal centro abitato e priva di alcuna struttura ricettiva, in cui l'opera portuale potrebbe funzionare da volano economico con conseguente incremento del turismo.

Pertanto resta condiviso il parere che l'area venga dotata di un'infrastruttura portuale.

● **◊ PARERE 15 – REGIONE LAZIO AREA VALUTAZIONE DI INCIDENZA**

- *Verifica formale della compatibilità della proposta con le misure di conservazione dei siti visto che ricade in SIC "Fiume Garigliano".*

5 CONTRODEDUZIONE:

Si vedano paragrafi 7.2 e 8.

● **● PARERE 16 – Ministero dell'Ambiente**

- *Si sconsiglia sia l'area sia la soluzione proposta per le problematiche inerenti la Foce del Garigliano così come SCONSIGLIATO dal PIANO STESSO (pag.112 FASE III).*

6 CONTRODEDUZIONE:

L'area della foce del Fiume Garigliano è soggetta a ricorrenti fenomeni di insabbiamento causati dalla formazione di una barra sabbiosa che rende già poco sicura la navigazione agli utenti che sono ormeggiati lungo le sponde, per queste problematiche idrauliche è da valutare un'altra ipotesi localizzativa. Si vedano paragrafi 7.2 e 8.

**PM7 FOCE DEL GARIGLIANO
MINTURNO**



Figura 1 -1 Estratto di mappa con individuazione localizzazione proposta nel Piano

CRITICITA'

- Si sconsiglia l'area e la soluzione per le problematiche del Garigliano così come **SCONSIGLIATO** dal Piano stesso
- Contrasto con Piano poiché è un *Tratto di costa sconsigliato*
- Ricade in area SIC "Fiume Garigliano"

AGGIORNAMENTI

- ◇ Procedere preventivamente con Verifica Interesse Archeologico
- ◇ Procedere preventivamente con Verifica Interesse Culturale se il bene ha più di 70 anni
- ◇ Approfondimenti su fenomeni erosivi e del moto ondoso
- ◇ Approfondimenti su insabbiamento della Foce del Garigliano

APPROVAZIONI

- ✓ Parere favorevole sulla sua realizzazione perché favorisce valorizzazione dell'ambito

2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE

MINTURNO - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in zone umide e zone riparie. Essa ricade nella fascia di rispetto del fiume Garigliano.
Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade parzialmente in area tutelata per legge ai sensi del D. Lgs 42/04, art. 142, co. 1 lett. a) <i>i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare</i> (cfr. Figura 2-1).
Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade parzialmente in area tutelata per legge ai sensi del D. Lgs 42/04, art. 142, co. 1 lett. g) <i>i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento</i> (cfr. Figura 2-3)
Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Come si evince in Figura 2-4 l'area di intervento ricade nel sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6040025 "Fiume Garigliano".
Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non applicabile. Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 si applica ai progetti dell'allegato IV di cui ai punti 1.a), 1.c), 1.e).

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

MINTURNO - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 "Per zone a forte densità demografica si intendono i centri abitati, così come delimitati dagli strumenti urbanistici comunali, posti all'interno dei territori comunali con densità superiore a 500 abitanti per km² e popolazione di almeno 50.000 abitanti EUROSTAT)."</p> <p>Minturno è un piccolo centro, ha un numero di abitanti pari a circa 19.500 unità ed una densità abitativa pari a circa 460 ab/km²</p>
Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento non interferisce con nessun bene culturale. L'area interferisce totalmente con il vincolo definito dall'art. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e nello specifico "Formia e Minturno: fascia costiera" come si evince in Figura 2-5.</p>
Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area ricade interamente in zona di Indicazione Geografica Tipica (IGT) "Lazio IGT" (cfr. Figura 2-6). Inoltre l'area ricade interamente in aree dedite alla produzione di "Pecorino Romano - DOP", "Ricotta Romana - DOP", "Salamini Italiani alla Cacciatora - DOP", "Ricotta di bufala campana DOP", "Mozzarella di bufala campana DOP" e "Olive di Gaeta DOP" (cfr. Figura 2-7).</p>

MINTURNO - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'anagrafe dei siti contaminati attualmente è oggetto di una fase di sperimentazione che vede coinvolte l'ARPA Lazio e le Amministrazioni Pubbliche e pertanto non è disponibile on-line. L'analisi è quindi stata effettuata su gli ultimi dati disponibili (2019), riguardanti i siti oggetto di procedimento di bonifica. In merito a tale analisi, risulta che l'area non interferisce nessun sito contaminato.
Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area in esame non ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità di Bacino dei Fiumi Liri, Garigliano e Volturno, emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane. In merito al rischio idraulico, l'area ricade in fascia A.
Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sottozona sismica 3A della zona sismica 3, con sismicità medio bassa (cfr. Figura 2-9).
Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica



Figura 2-1 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera a)



Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera c)



Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera g)



Figura 2-4 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno e sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6040025 "Fiume Garigliano"



Figura 2-5 Immobile ed area di notevole interesse pubblico. In giallo la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno

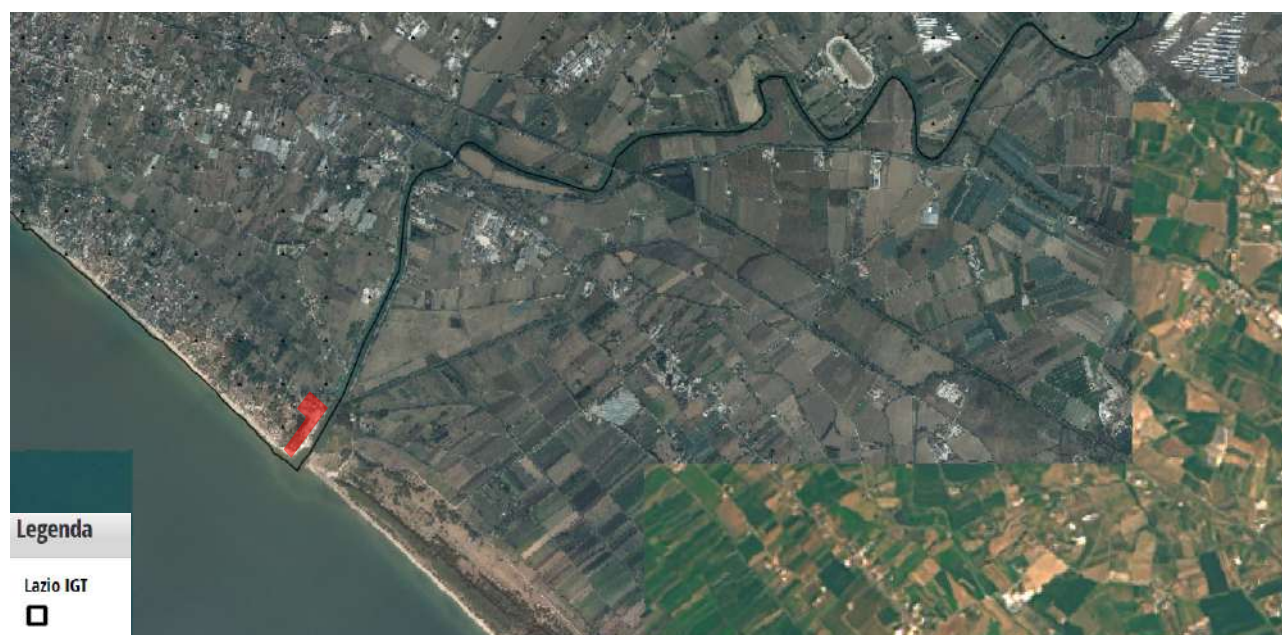


Figura 2-6 Zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno

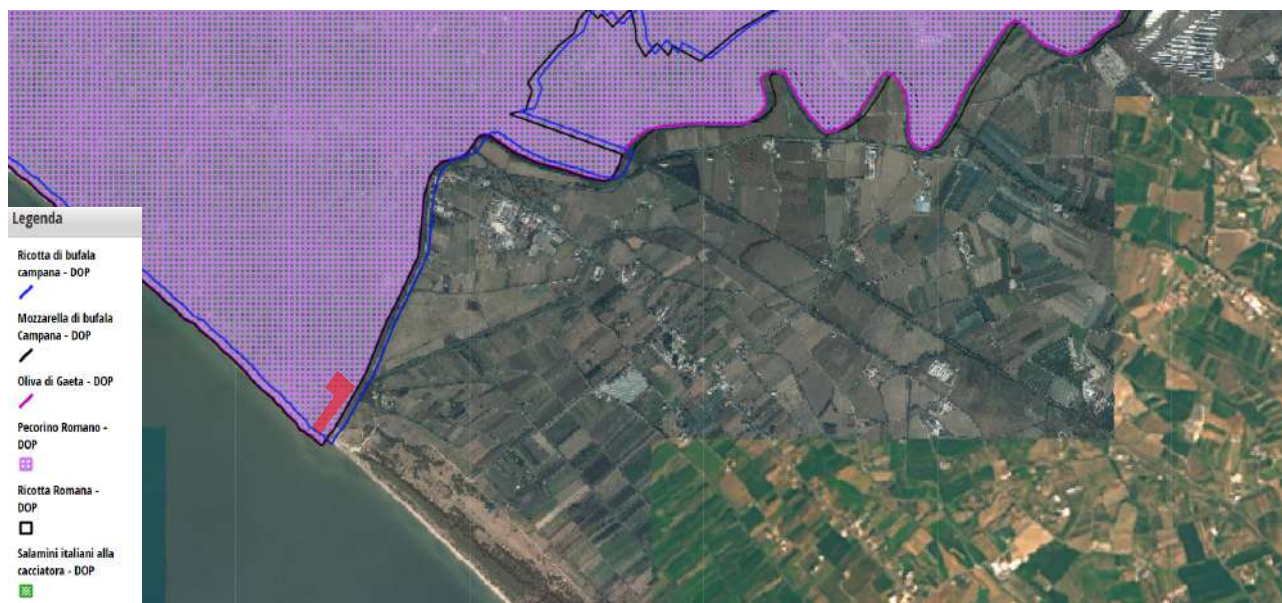


Figura 2-7 Denominazione di Origine Protetta (DOP). In rosso la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno

http://www.regione.lazio.it/prl_ambiente/?vw=contenutidetail&id=209

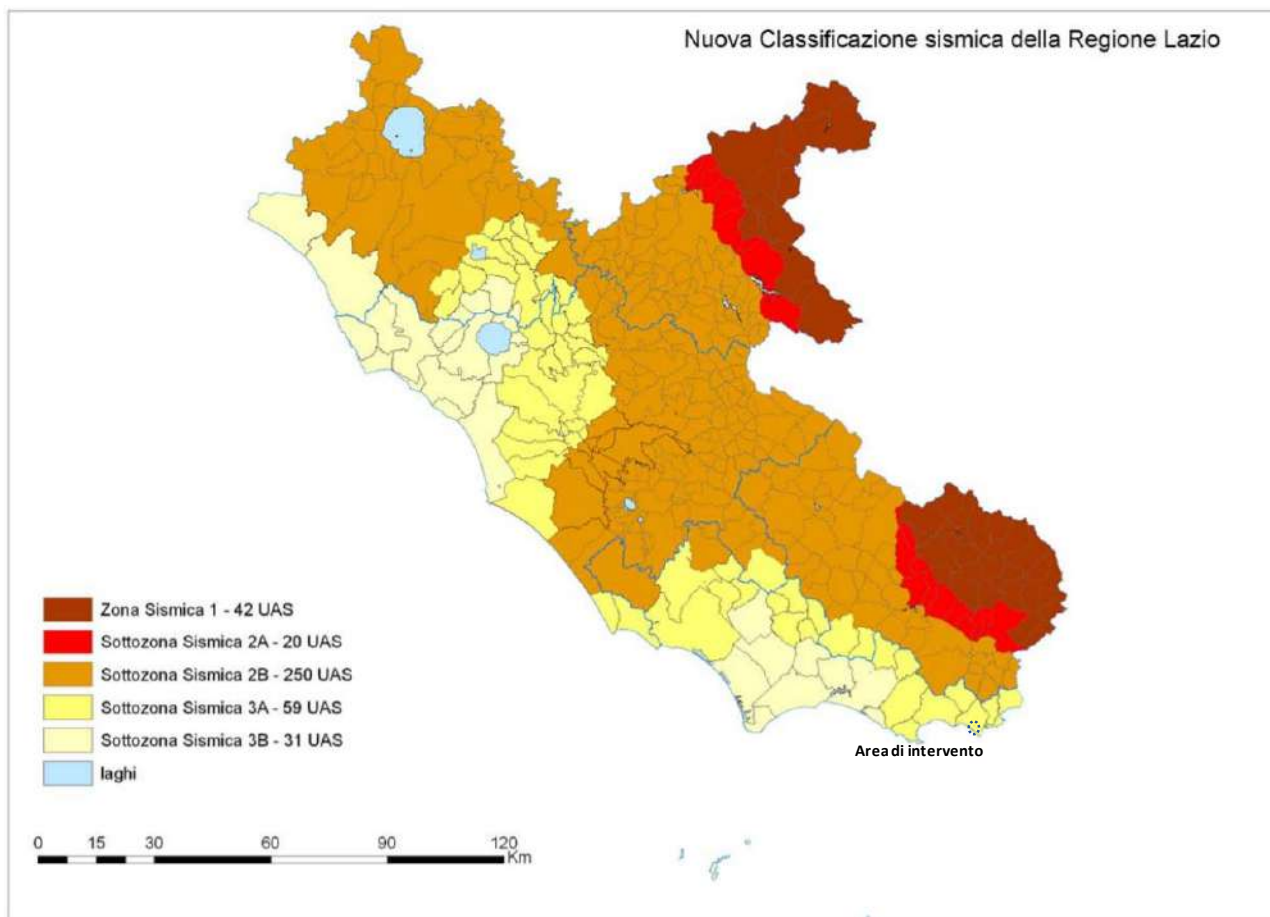


Figura 2-9 Classificazione sismica della regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno.

3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

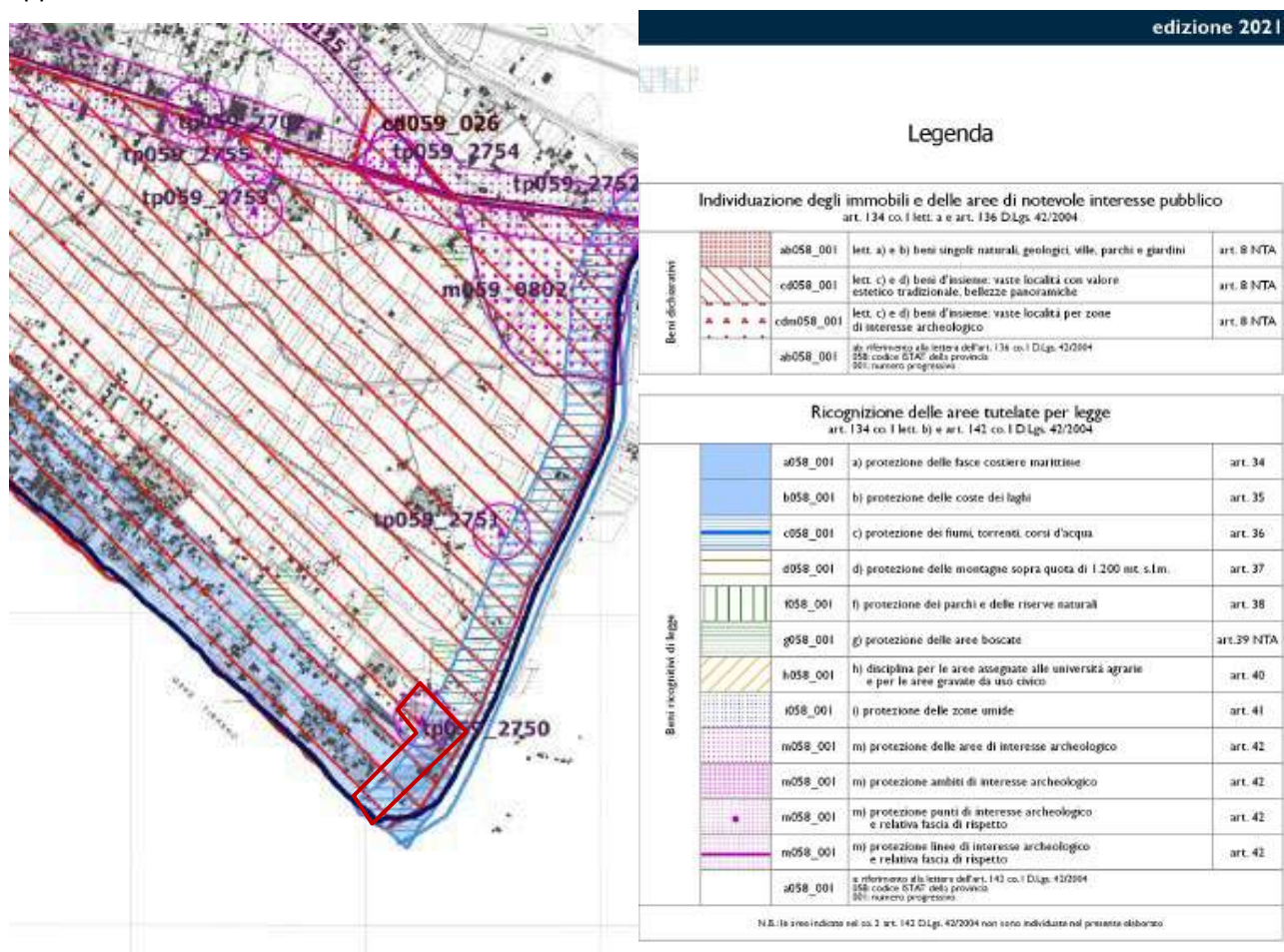


Figura 3-1 Stralcio Tavola B 42_416 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Minturno

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del DLgs 42/2004 e segnatamente: <ul style="list-style-type: none"> Let. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche: "Formia e Minturno : fascia costiera"; Aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1 del

	<p>DLgs 42/2004, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Lett. a) Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare; ○ Lett. c) Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri; ○ Lett g) Territori coperti da boschi e foreste;
--	--

Tabella 3-1 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno

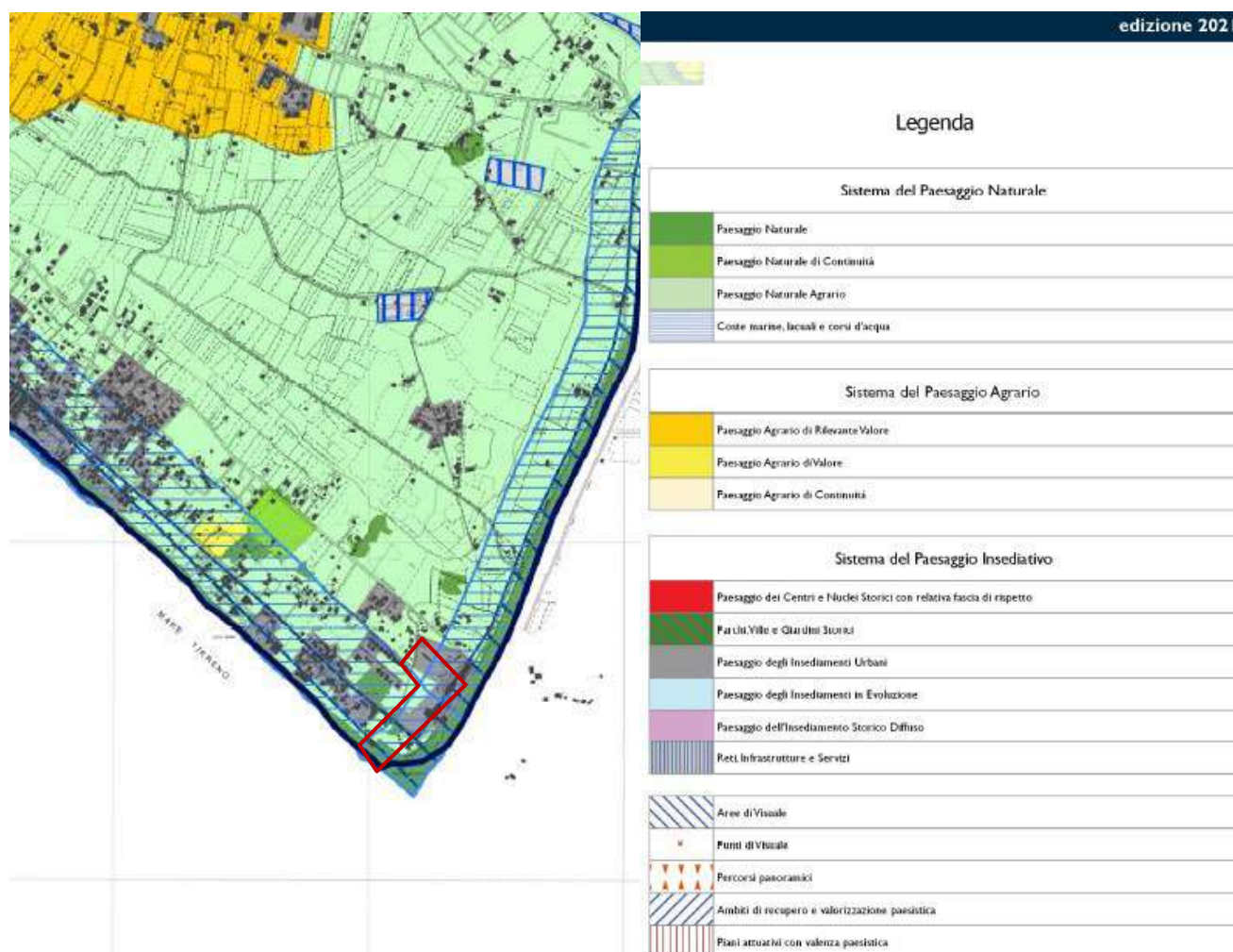


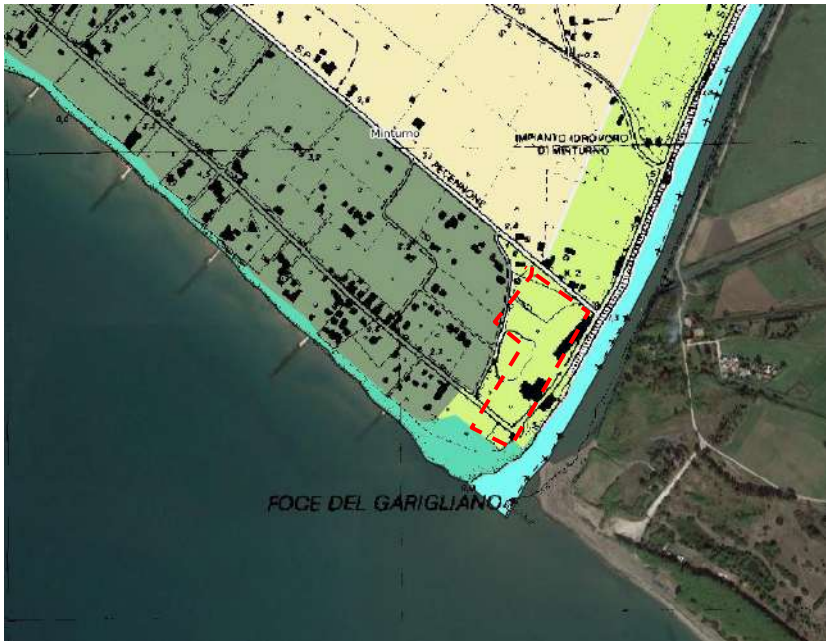
Figura 3-2 Stralcio Tavola A 42_416 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Minturno

Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Paesaggio naturale (art.22 NTA)	Art. 22 tabella B) Paesaggio Naturale – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela	
		Tipologie di interventi di trasformazione	Obiettivo specifico di tutela e disciplina

		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli art. 12 (autorizzazione per opere pubbliche) e 62 (rapporti con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, settoriale ed urbanistica) delle norme del PTPR Lazio.
	Paesaggio naturale agrario (art.23 NTA)	<i>Art. 23 tabella B) Paesaggio Naturale Agrario– Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela</i>	
		<i>Tipologie di interventi di trasformazione</i>	<i>Obiettivo specifico di tutela e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli art. 12 (autorizzazione per opere pubbliche) e 62 (rapporti con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, settoriale ed urbanistica) delle norme del PTPR Lazio.
	Paesaggio degli insediamenti urbani (art.28 NTA)	<i>Art. 28 tabella B) Paesaggio degli insediamenti urbani – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela</i>	
		<i>Tipologie di interventi di trasformazione</i>	<i>Obiettivo specifico di tutela e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Conservazione ed adeguamento funzionale delle strutture esistenti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti
	Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica	<i>Art. 17 (i sistemi di paesaggio – individuazione)</i>	
		In tali ambiti, in tutti i paesaggi, possono essere attivati, con gli strumenti di cui all'art. 56 delle NTA, progetti per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio regionale considerati prioritari ai sensi dell'art. 143 del codice.	

Tabella 3-2 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno

3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM7 MINTURNO		
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.		
PIANO REGOLATORE GENERALE		
<p>PRG Minturno Approvato con DGR n.5291 del 03/08/1984 Dicembre 1971</p>	<p>Estratto PRG dal Sistema Informativo Territoriale della Provincia di Latina</p>  <p>Zone agricole tutelate</p> <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Zone omogenea E3 (Agricola di tutela)</p> <p>Art.26 NTA La zona è destinata a tutelare il patrimonio agricolo e ambientale esistente nelle aree in essa comprese.</p>

4. ANALISI DI COERENZA

Lo scopo di questa fase è quello di verificare se esistono delle incoerenze in grado di ostacolare l'elaborazione e successiva attuazione del piano sottoposto a VAS ed è introdotta al fine di verificare in quantità ed in qualità le relazioni interne ed esterne al piano, cioè tra le diverse componenti del piano e tra i diversi livelli di pianificazione.

In particolare, l'analisi di coerenza si articola in due momenti principali:

- Coerenza interna;
- Coerenza esterna.

4.1 Verifica di coerenza interna

La valutazione di coerenza interna esprime giudizi sulla capacità dei Piani di perseguire gli obiettivi che si sono dati (razionalità e trasparenza delle scelte).

Secondo quanto riportato dalle Linee Guida ISPRA (Rapporto 124/2015) in merito alle "Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS", l'analisi di coerenza interna è finalizzata ad individuare e descrivere l'esistenza di un rapporto di consequenzialità tra gli obiettivi, generali e specifici, perseguiti da un Piano/Programma (P/P) e le azioni da questo previste, al fine di verificare il loro conseguimento anche in base al perseguimento dei criteri di sostenibilità stabiliti.

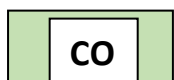
La seguente tabella individua la coerenza interna tra gli obiettivi del Piano e le azioni, in questo caso le scelte di localizzazione portuale relative ai 8 porti minori:

- Montalto;
- Tarquinia;
- Ladispoli;
- Latina;
- Terracina;
- Formia;
- Minturno;
- Ponza

Per la valutazione della coerenza interna sono stati identificati 5 principali gradi di coerenza riferiti alle relazioni tra obiettivi generali/specifici e scelte localizzative:



Coerenza Debole: si riscontra una debole relazione fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza: si riscontra coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza forte: si riscontra forte coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Non valutabile: non valutabile la relazione tra obiettivi e scelte localizzative



Divergenza: si riscontra divergenza fra obiettivi e scelte localizzative

L'analisi di coerenza interna si traduce perciò in una "verifica" per appurare che tutte le azioni previste siano coerenti con gli obiettivi che il Piano stesso si è proposto di perseguire.

L'analisi di coerenza interna manifesta un rapporto sostanzialmente di causa ed effetto tra gli obiettivi e le azioni.

Successivamente verranno descritte sinteticamente le incoerenze eventualmente rilevate.

ANALISI DI COERENZA INTERNA

			PM7 Minturno
OBIETTIVI GENERALI	A	Soddisfare le necessità economiche, sociali e ambientali della collettività	CO
	B	Minimizzare gli impatti negativi sull'economia, la società e l'ambiente	CD
	C	Assicurare elevata flessibilità e capacità di adattamento e riorganizzazione	CD
	D	Diversificare i servizi offerti	CO
OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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 un uso più efficace delle risorse	CO
	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	CD
	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.).	CD
	4	Contribuire alla sostenibilità economica e funzionale valutando l'interazione che può riguardare l'impatto esercitato dal porto sulla dinamica costiera e viceversa (la possibilità che la dinamica costiera causi l'interrimento dell'imboccatura portuale).	DI

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	5	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.	NV
	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.	CF
	7	Protezione delle aree sensibili dal punto di vista ambientale.	DI

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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.	CO
	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.	CF
	10	Accrescimento della coesione sociale, comprese le riduzioni di esclusione sociale e territoriale.	CO
	11	Partecipazione estesa dei cittadini alla pianificazione."	CD

COERENZE FORTI E DIVERGENZE RILEVATE:

PM7-4 La localizzazione è fortemente sconsigliata (anche dal Piano stesso) per le problematiche idrauliche relative all'insabbiamento della Foce del Garigliano

PM7-6 L'area ricade in un'area fortemente degradata

PM7-7 L'area ricade in area SIC "Fiume Garigliano"

PM7-9 L'area ricade in un'area fortemente degradata

4.2 Verifica di coerenza esterna

L'analisi della coerenza esterna assume un ruolo decisivo nel consolidamento degli obiettivi generali, nella definizione delle azioni proposte per il loro conseguimento e nella stima della congruità complessiva rispetto al contesto pianificatorio, programmatico e normativo nel quale esso si inserisce.

La verifica di coerenza esterna esprime le capacità dei piani di risultare non in contrasto, eventualmente indifferente o portatori di contributi alle politiche di governo del territorio degli altri enti istituzionalmente competenti in materia

La verifica di coerenza esterna nell'ambito del presente Rapporto Ambientale è stata distinta secondo le seguenti tipologie di analisi:

- Coerenza esterna con l'ambito provinciale
Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello provinciale;
- Coerenza esterna con l'ambito comunale
Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello comunale.

PM7 MINTURNO	
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.	
PIANO REGOLATORE GENERALE	
PRG Minturno Approvato con DGR n.5291 del 03/08/1984 Dicembre 1971	<u>Non previsto.</u> L'area è zona agricola vincolata.

Qualora la scelta localizzativa non rientrasse tra le previsioni urbanistiche vigenti, in caso di sua approvazione si renderebbe necessario un adeguamento dello strumento urbanistico mediante Variante.

5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 42 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 19.592 unità. L'andamento della popolazione dal 2001 al 2012 è stato tendenzialmente in crescita, per attestarsi su un trend stabile sino al 2019.</p> <p>La densità abitativa si attesta su circa 465 ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>Città dalle origini antichissime, i cui resti di epoca romana sorgono nei pressi del fiume Garigliano. Il territorio marittimo è costituito dalle due frazioni di Scauri e di Marina di Minturno, le cui spiagge di sabbia finissima si stendono tra i promontori di Monte d'Argento e Monte d'Oro, con la torre che domina la suggestiva spiaggia dei sassolini e che fa parte dell'area protetta di Gianola-Monte di Scauri con l'omonima Oasi Blu, all'interno del Parco Regionale Riviera di Ulisse. In quest'area sono disponibili un porticciolo turistico e numerosi pontili galleggianti.</p> <p>Scauri, oggi la più densamente abitata ed è a vocazione turistica, collocandosi nella parte costiera del comune.</p> <p>Marina di Minturno è la seconda frazione balneare del comune; la sua formalizzazione a frazione risale al 1960, quando viene ufficializzata come "frazione di particolare interesse turistico".</p> <p>Nello specifico l'area nei pressi della possibile localizzazione portuale è costituita da case sparse e piccoli centri residenziali.</p> <p>L'accessibilità all'area in esame è garantita, per quanto riguarda il sistema stradale, dalla presenza della direttrice SS7 Appia e di Via Monte D'Argento e Via Pantano Arenile. Non sono presenti percorsi pedonali o ciclabili, sebbene la Marina di Minturno sia non troppo distante (2,5 Km) e non sono presenti aree di parcheggio nelle vicinanze dell'area come anche linee del TPL. La stazione ferroviaria risulta essere distante circa 5,5 km, per cui a meno di implementare nuove linee di TPL di collegamento fra la stazione, posizionata nel centro del Comune di Minturno, e l'area in esame, l'accessibilità al momento non risulta essere garantita.</p>
Biodiversità	<p>L'area oggetto di studio ricade nella ZSC "Fiume Garigliano (tratto terminale)". Tale sito ha permesso di definire le specie e gli habitat presenti nel mare antistante la localizzazione portuale.</p> <p>L'obiettivo generale di conservazione e gestione del SIC IT6040025 "Fiume Garigliano (tratto terminale)" è quello di garantire la conservazione degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario presenti e della biodiversità in generale, mantenendo o laddove necessario ripristinando gli equilibri biologici in atto, preservando il ruolo ecologico-funzionale complessivo del sito stesso nell'ambito della Rete Natura 2000.</p> <p>Le specie di interesse comunitario presenti nel sito sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alburnus albidus (cod. 1120); • alosa fallax (cod. 1103); • oxygastra curtisi (cod. 1041);

	<ul style="list-style-type: none"> • rutilus rubilio (cod. 1136); <p>Sono inoltre presenti spiagge, sabbia nuda e dune con vegetazione erbacea psammofila.</p>
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	<p>Nell'area di studio il suolo è destinato a zone aperte con vegetazione rada o assente, aree prevalentemente occupate da coltura agraria con presenza di spazi naturali importanti, insediamento produttivo e zone agricole eterogenee.</p> <p>L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di prodotti tipici quali vino "Lazio IGT". L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di "Pecorino Romano - DOP", "Ricotta Romana - DOP" "Salamini Italiani alla Cacciatora – DOP", "Ricotta di bufala campana DOP", "Mozzarella di bufala campana DOP" e "Olive di Gaeta DOP".</p>
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>L'area di interesse è compresa tra l'Appennino laziale e quello campano, sul versante tirrenico. Caratterizzata in larga parte dall'omonima piana alluvionale, bordata dai rilievi carbonatici dei M.ti di Venafro a nord, dei M.ti Aurunci a ovest e sud-ovest, del M. Massico a sudest, e dal complesso vulcanico del Roccamonfina a nord-est, corrisponde ad un'ampia depressione strutturale originatasi a partire dal Pleistocene inferiore con l'attuarsi dei movimenti neotettonici prevalentemente estensionali impostati su strutture pre-esistenti riconducibili a meccanismi compressivi e transpressivi. I continui fenomeni di subsidenza avrebbero dato origine alla formazione di un bacino costiero colmato da sedimenti quaternari per ca. 700 metri di spessore. I rilievi carbonatici sono costituiti da una successione calcareo dolomitica le cui facies deposizionali sarebbero legate ad una sedimentazione tipica di piattaforma carbonatica di età mesozoica, su cui poggiano i Calcari a briozoi e litotamni Auct. e i Calcari marnosi ad Orbulina Auct. del Miocene. Depositi terrigeni miopliocenici si ritrovano nel settore sud occidentale del M. Massico e nel settore sud orientale dei M.ti Aurunci, dove comprendono olistoliti carbonatici delle serie locali ed olistostromi del complesso delle Argille Varicolori.</p> <p>Tra il promontorio di Scauri ed il Garigliano la costa è bassa e sabbiosa con l'unico saliente del Monte d'Argento che si inserisce brevemente nel tratto centrale.</p> <p><u>Stato qualitativo delle acque superficiali</u></p> <p>Il sistema idrologico della regione Lazio si sviluppa su 40 bacini idrografici. I più importanti sono il bacino del Tevere, il bacino del Liri-Garigliano, il bacino del Fiora, il bacino dell'Arrone e quello del Badino. La localizzazione portuale è limitrofa all'area del bacino del Liri-Garigliano.</p> <p>Di seguito si riporta lo stato chimico del fiume Garigliano monitorato nel 2018 e nel 2019.</p>

Codice Stazioni	Corpo idrico	Tipo N: naturale FM: fortemente modificato A: artificiale	LIMeco 2018	Elementi a sostegno Tab.1/B 2018	Stato Chimico 2018	LIMeco 2019	Elementi a sostegno Tab.1/B 2019	Stato Chimico 2019
F1.08	Fiume Liri – Garigliano 3	FM	Sufficiente	Buono	Buono	Sufficiente	Buono	Buono
F1.09	Fiume Liri – Garigliano 4	FM	Elevato	Buono	Buono	Buono	Buono	Buono
F1.13	Fiume Fibreno 2	N	Elevato	Elevato	Buono	Elevato	Elevato*	Buono**
F1.18	Fiume Rapido 2	FM	Elevato	Buono	Buono	Elevato	Buono*	Buono**
F1.19	Fiume Gari 2	N				Buono	Buono*	Buono**
F1.35	Fiume Liri – Garigliano 1	N	Sufficiente	Elevato	Buono	Sufficiente	Elevato*	Buono**
F1.36	Torrente Alabro 2	FM	Buono	Buono	Buono	Buono	Buono	Non Buono
F1.37	Torrente Capofiume 2	N				Elevato	Elevato*	Buono**
F1.68	Fiume Sacco 5	N	Scarso	Buono	Non Buono	Scarso	Buono	Buono
F1.69	Fiume Sacco 4	N	Scarso	Buono	Non Buono	Sufficiente	Buono	Buono
F1.71	Fiume Fibreno 1	N	Elevato	Elevato*	Buono		Elevato*	Buono**
F1.72	Fiume Gari 1	N	Buono	Buono	Buono	Elevato	Buono*	Buono**
F1.73	Fiume Liri – Garigliano 2	N	Buono	Buono	Buono	Sufficiente	Buono	Buono**
F1.74	Torrente Alabro 1	FM	Sufficiente	Elevato	Buono	Scarso	Buono	Buono**

Si riporta inoltre lo stato chimico ed ecologico nel triennio 2015-2017:

Bacino Idrografico	Codice Stazioni	Corpo idrico	Tipologia Corpo Idrico	Tipologia Monitoraggio	Dati mesi 15-17	Macrofiti 15-17	Macrobenthos 15-17	LIMeco 15-17	Sup. Tab.1/B 15-17	Stato Ecologico 15-17	Stato Chimico 15-17
Garigliano	F2.75	Fiume Garigliano 1	N	sorveglianza	Elevato		Sufficiente	Buono	Buono	Sufficiente	Buono
Garigliano	F2.33	Fiume Garigliano 2	N	sorveglianza	Elevato		Buono	Elevato	Buono	Buono	Buono
Garigliano	F2.76	Fiume Garigliano 3	N	operativo	Elevato		Sufficiente	Elevato	Elevato	Sufficiente	Buono

Come si evince dalle immagini, lo stato ecologico delle acque superficiali del fiume Garigliano risulta essere qualitativamente “sufficiente/buono” mentre lo stato chimico risulta essere qualitativamente “buono”

Stato qualitativo delle acque di balneazione



Punto di campionamento	2020
406 - Spiaggia a sx Torre Scauri	IDONEO
378 - FOCE RIO CAPO D'ACQUA	NON IDONEO
--- - PORTICCILO - RIO CAPO D'ACQUA	NON IDONEO
238 - Stabilimento Balneare Aurora	IDONEO
380 - Spiaggia Monte D'Argento	IDONEO
243 - 1400 m. sx Fiume Garigliano	IDONEO
381 - FOCE GARIGLIANO	NON IDONEO

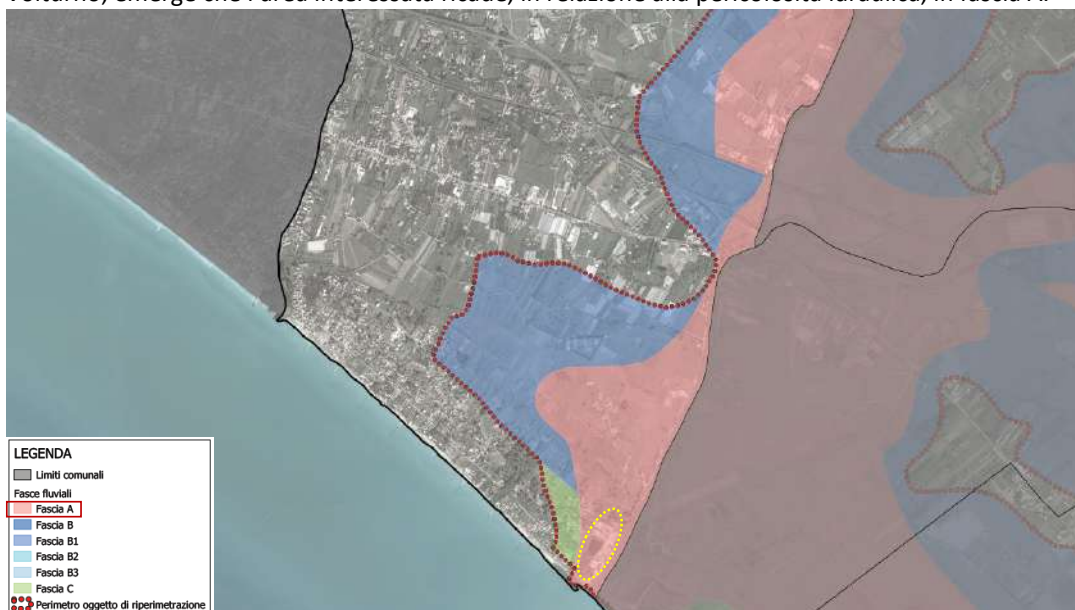
Pericolosità frane

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità di Bacino dei Fiumi Liri, Garigliano e Volturno, emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane.

Pericolosità idraulica

Il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico – Rischio idraulico per il bacino dei fiumi Liri-Garigliano, denominato Piano o PsAI-Ri, ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo, tecnico-operativo, mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso del territorio relative all'assetto idraulico del bacino idrografico.

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità di Bacino dei Fiumi Liri, Garigliano e Volturno, emerge che l'area interessata ricade, in relazione alla pericolosità idraulica, in fascia A.



La Fascia A viene definita come l'alveo di piena che assicura il libero deflusso della piena standard, di norma assunta a base del dimensionamento delle opere di difesa. Nel presente Piano si è assunta come piena standard quella corrispondente ad un periodo di ritorno pari a 100 anni.

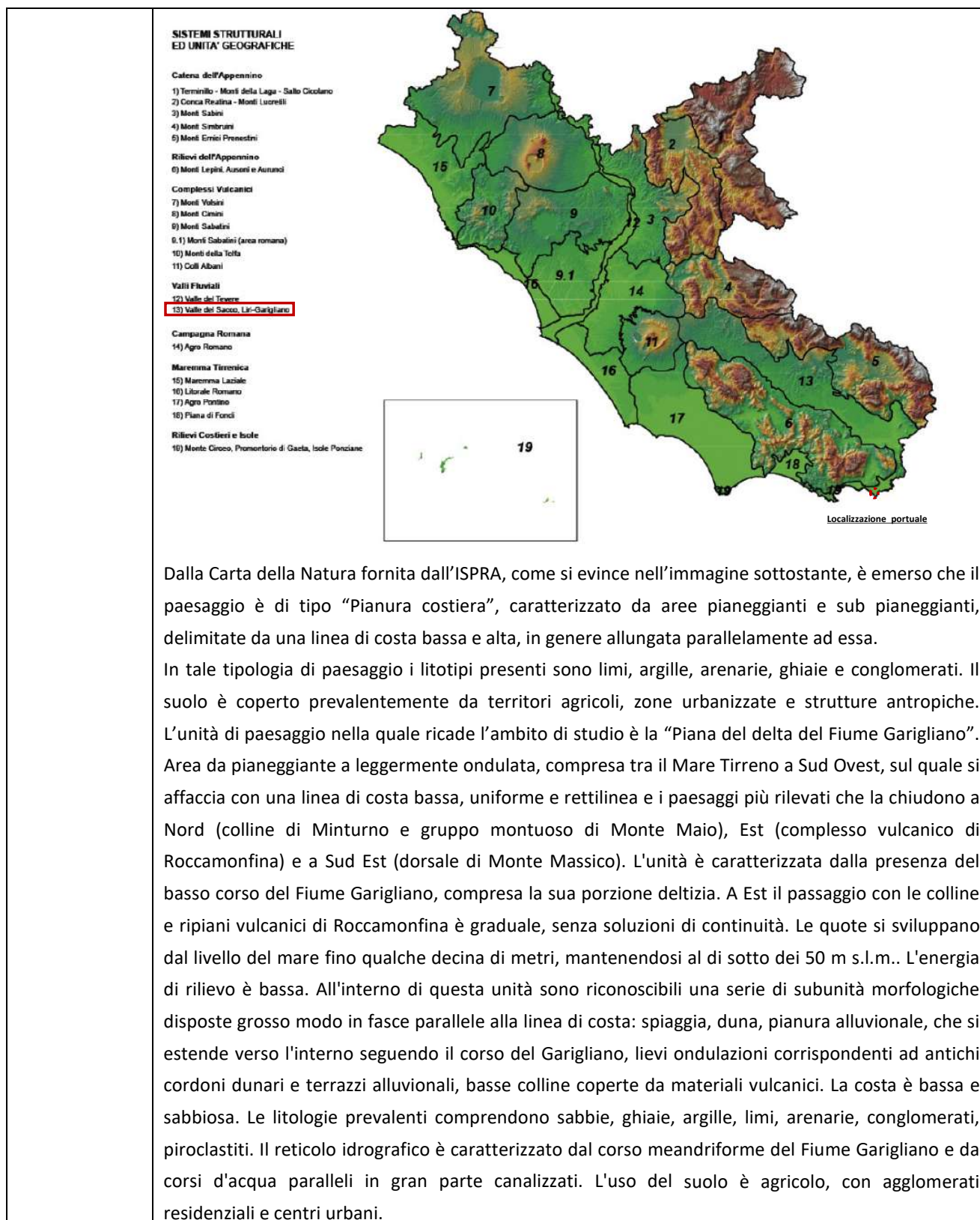
Nella fascia A il Piano persegue gli obiettivi di assicurare il deflusso della piena di riferimento, di garantire il mantenimento e/o il recupero delle condizioni di equilibrio dinamico dell'alveo, di salvaguardare gli ambienti naturali, prossimi all'alveo, da qualsiasi forma di inquinamento, di favorire ovunque possibile l'evoluzione naturale del fiume in rapporto alle esigenze di stabilità delle difese idrauliche e delle opere d'arte, rendendo le sponde più stabili, limitando la velocità della corrente, evitando che i materiali di deriva creino, in caso di esondazione, ostacolo al deflusso delle acque e trasporto di eccessivi materiali solidi.

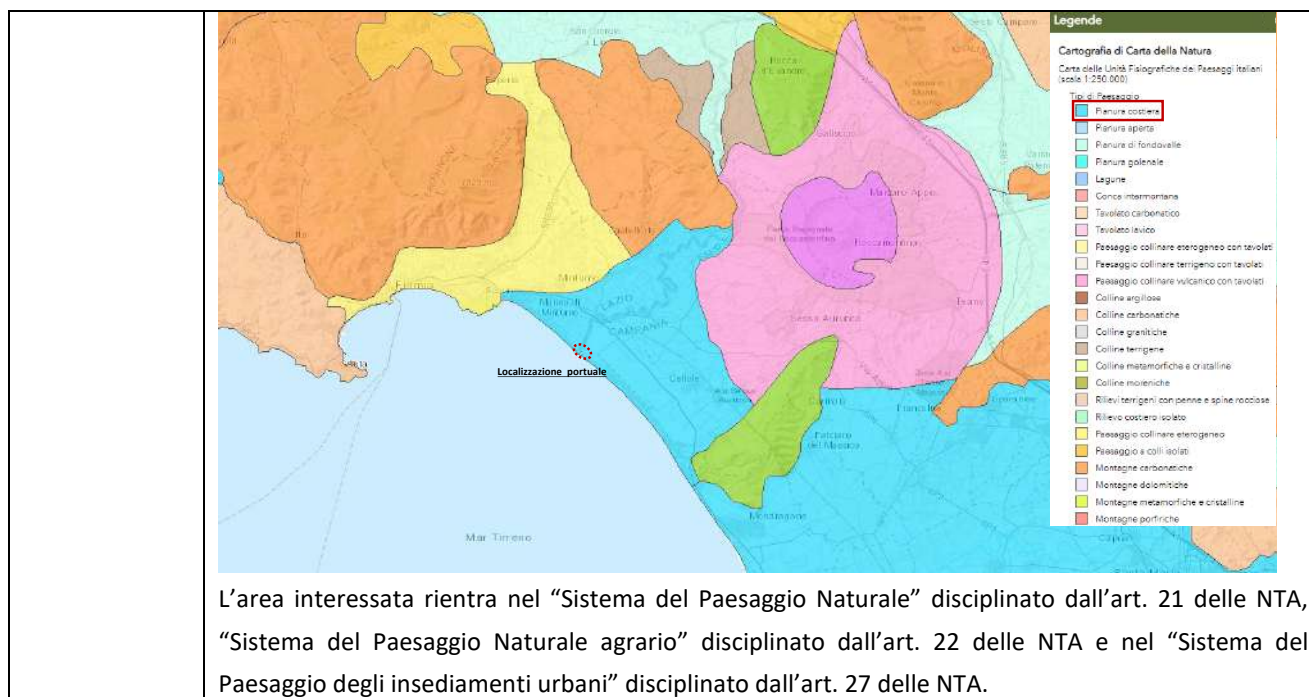
Pericolosità sismica

Nel 2009, in ottemperanza al OPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.

Al Comune di Minturno è stata assegnata la sottozona 3A, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base

	probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) superiore a 0,10 g (0,05<ag<0,015).																																																																												
Atmosfera: Aria	<p>Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l’analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell’aria.</p> <p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di “Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010”, ai fini della valutazione della qualità dell’aria ambiente in attuazione dell’art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell’art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All’interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell’aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell’aria nell’anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l’utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p> <table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³</td></tr><tr><td>PM2.5</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td rowspan="2">NO₂</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td>C₆H₆</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO₂</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³</td></tr><tr><td>O₃</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)</td></tr></table> <p>Minturno, ricadente nella Zona Litoranea, è caratterizzato nel seguente modo:</p> <table><tr><th colspan="13">IT1213 ZONA LITORANEA</th></tr><tr><th rowspan="2">Provincia</th><th rowspan="2">cod Istat</th><th rowspan="2">nome</th><th rowspan="2">Area (km²)</th><th colspan="2">PM10</th><th>PM2.5</th><th colspan="2">NO₂</th><th>C₆H₆</th><th>CO</th><th>SO₂</th><th>**O₃</th></tr><tr><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>superi</th><th>superi</th><th>superi</th></tr><tr><td>LT</td><td>12059014</td><td>Minturno</td><td>42,1</td><td>24</td><td>15</td><td>15</td><td>27</td><td>0</td><td>0.5</td><td>0</td><td>0</td><td>24</td></tr></table>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³	PM2.5	media	media annua (µg/m³)	NO ₂	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	C ₆ H ₆	media	media annua (µg/m³)	CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50	SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³	O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)	IT1213 ZONA LITORANEA													Provincia	cod Istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃	media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi	LT	12059014	Minturno	42,1	24	15	15	27	0	0.5	0	0	24
Inquinante	Parametro	Descrizione																																																																											
PM10	media	media annua (µg/m³)																																																																											
	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³																																																																											
PM2.5	media	media annua (µg/m³)																																																																											
NO ₂	media	media annua (µg/m³)																																																																											
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																											
C ₆ H ₆	media	media annua (µg/m³)																																																																											
CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50																																																																											
SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³																																																																											
O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																																																																											
IT1213 ZONA LITORANEA																																																																													
Provincia	cod Istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃																																																																	
				media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi																																																																	
LT	12059014	Minturno	42,1	24	15	15	27	0	0.5	0	0	24																																																																	
Clima acustico	Non è presente la zonizzazione acustica comunale.																																																																												
Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, come si evince dall’immagine sottostante, la localizzazione portuale nel comune di Minturno, ricade nel Sistema Strutturale “Valli Fluviali” e nell’unità geografica “Valle del Sacco Liri Garigliano”.</p>																																																																												





6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE

Il presente capitolo rappresenta un tema centrale dello studio, caratterizzato dalla determinazione dei potenziali effetti ambientali. La metodologia utilizzata ha visto l'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 alcuni parametri così classificati:

- **Tipologia degli effetti**

Tipo
Positivo
Mitigabile
Negativo

- **Durata degli effetti**

Durata
Temporaneo
Permanente

- **Entità degli effetti**

Entità	
Trascurabile	con complessità nulla e con durata istantanea
Bassa	con complessità trascurabile e con durata temporanea breve
Media	con complessità locale e con durata temporanea media
Alta	con complessità vasta e con durata permanente

6.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	<u>Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni</u>
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Bassa		Bassa
	Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di bassa entità, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio inserita in un contesto poco urbanizzato. l'area è infatti connotata da case sparse e piccoli centri		

	residenziali. Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.
--	--

6.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	<u>Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Dall'analisi della qualità dell'aria comunale attuale emergono dei superamenti di PM10 e O3.</p> <p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p> <p>Gli effetti secondari e/o cumulativi potranno essere sensibili sulle componenti naturali e sulla popolazione umana.</p>	

6.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Alterazione della qualità dei suoli</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Si potranno verificare delle variazioni qualitative delle caratteristiche chimiche dei fattori ambientali, quali suolo e di conseguenza, si potrebbero creare delle alterazioni dei relativi prodotti agroalimentari.</p> <p>Gli effetti secondari potranno essere sensibili sulle componenti naturali (habitat terrestri e marini).</p>	

6.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissione di rumore e polveri con potenziali effetti sul SIC/ZSC interferente all'area oggetto di	Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti.

	studio. Disturbo specie presenti nelle acque. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere monitorati gli effetti sull'area vasta.	
Tipo	Negativo	Negativo
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi in relazione alle specie presenti.	I posti barca del porto potrebbero causare disturbi alle specie e habitat esistenti.

6.5 Geologia e acque

GEOLOGIA E ACQUE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Movimentazione rifiuti e materie. Consumo di risorse non rinnovabili. Rischio torbidità ed inquinamento. Gestione sedimenti dragaggio.	Attività portuali; <u>Maggiore insabbiamento della foce e possibili impatti sull'idrodinamica costiera;</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Alta
	L'area interessata, in relazione al rischio idraulico delle fasce fluviali, ricade in fascia A. Sarà necessario verificare la tipologia di interventi da poter effettuare.	Gestione ambientale delle attività portuali. L'inserimento dei porti nei corsi d'acqua naturali comporta frequentemente la sedimentazione del trasporto solido con conseguenti oneri manutentivi legati alle attività di dragaggio.

6.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Riduzione e eliminazione di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	<u>Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo;</u> <u>Modifica della struttura del paesaggio;</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente

Entità	Alta	Alta
	<p>La presenza di una futura infrastruttura portuale comporterebbe l'introduzione di nuovi elementi, a seconda della specifica prospettiva di analisi, dando luogo ad un'intrusione visiva o ad una deconnotazione, rispettivamente intese come variazione dei rapporti visivi di tipo fisico e variazione dei rapporti di tipo concettuale intercorrenti tra fruitore e quadro scenico.</p> <p>In merito alla modifica della struttura del paesaggio, l'analisi del paesaggio nell'accezione "strutturale" è espressamente riferita alla considerazione degli elementi fisici, di matrice naturale quanto anche antropica, che concorrono a strutturare ed a caratterizzare il paesaggio. Bisognerà definire nel miglior modo possibile, regole di organizzazione della struttura del paesaggio, nella ricchezza del patrimonio naturale, paesaggistico e culturale, nonché nei caratteri diffusi dell'assetto naturale ed insediativo.</p>	

7. ALTERNATIVE

7.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva.

In merito a ciò, la proposta di intervento del Piano interessa un'area altamente degradata, distante dal centro abitato e priva di alcuna struttura ricettiva, in cui l'opera portuale potrebbe funzionare da volano economico con conseguente incremento del turismo.

7.2 Alternativa di piano

La proposta per la realizzazione dell'infrastruttura portuale interessa un'area posta in destra idraulica presso la foce del Fiume Garigliano.

L'area pur presentando caratteri di degrado che la porrebbero come idonea ad interventi di riqualificazione tramite l'opera portuale, presenta caratteri di elevata criticità:

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

Lo stesso Piano per le sopracitate criticità idrauliche sconsiglia tale scelta localizzativa che risulta incompatibile con lo stato dei luoghi.

8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA

In relazione alle considerazioni descritte nei precedenti paragrafi, l'alternativa di piano non è da considerarsi migliorativa ed in grado di superare le criticità esposte.

Pertanto, fermo restando la necessità che l'area venga dotata di un'infrastruttura portuale, si dovrà valutare un'altra ipotesi localizzativa in accordo con l'Amministrazione Comunale.

9. ANALISI SWOT

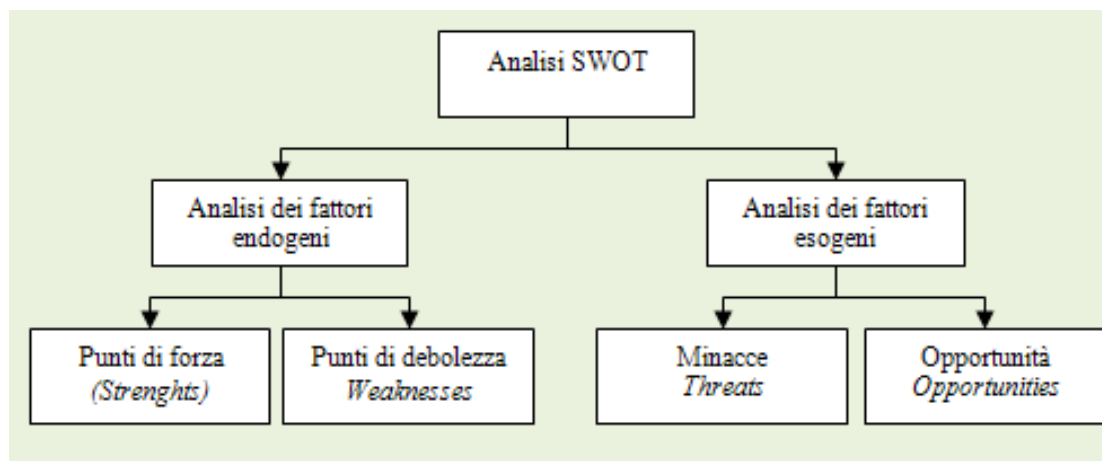
In riferimento agli obiettivi sopra riportati ed in considerazione delle prime valutazioni effettuate nelle schede relativamente alle nuove localizzazioni portuali, si è proceduto ad approntare una ANALISI SWOT.

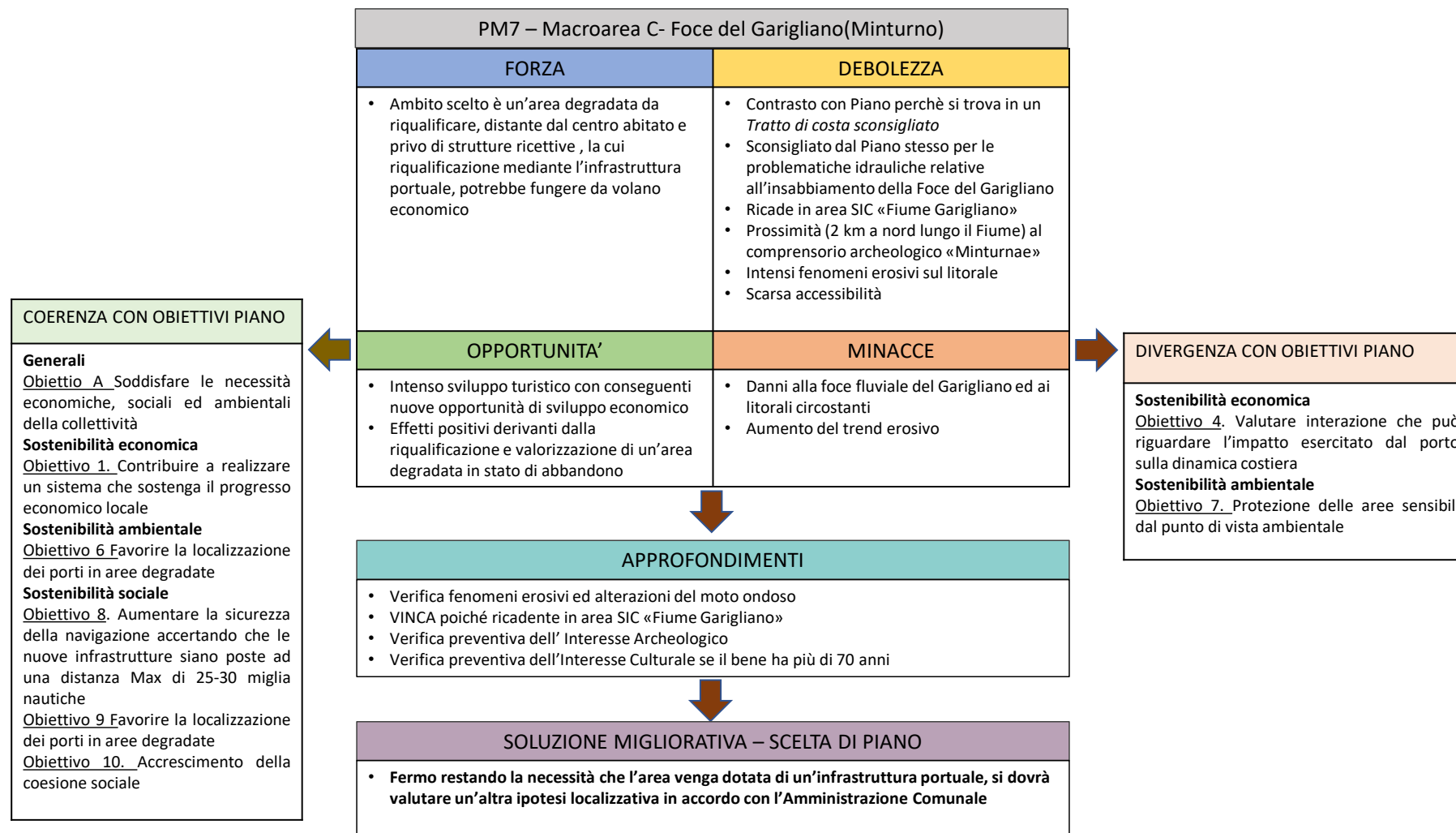
L'analisi SWOT (SWOT analysis) è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (Strengths), debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un progetto o in un'impresa o in ogni altra situazione in cui un'organizzazione o un individuo deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo; essa rappresenta un supporto alle scelte e risponde all'esigenza di razionalizzazione dei processi.

Si tratta di un procedimento di tipo logico, mutuato dall'economia aziendale, che consente di rendere sistematiche e fruibili le informazioni raccolte circa un tema specifico e fornisce informazioni fondamentali per la definizione di politiche e linee di intervento.

Attraverso l'analisi SWOT è possibile evidenziare **i punti di forza e di debolezza al fine di far emergere quelli che vengono ritenuti capaci di favorire, od ostacolare o ritardare, il perseguimento di determinati obiettivi.**

- **I punti di forza e di debolezza** sono considerati **fattori endogeni** propri del contesto di analisi, costituiti da tutti quegli elementi sui quali è possibile intervenire.
- **Le minacce e opportunità** sono invece considerate **fattori esogeni** in quanto costituiti da tutte quelle variabili derivanti dal contesto esterno, sulle quali non è possibile intervenire direttamente, ma dovrebbero comunque essere tenute sotto controllo in modo da sfruttare gli eventi positivi e prevenire quelli negativi.





10. BIBLIOGRAFIA

- REGIONE LAZIO, Geoportale Regione Lazio SIRT, www.geoportale.regione.lazio.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PGRA Piano Gestione Rischio Alluvioni, www.autoritadistrettoac.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PAI Piano Assetto Idrogeologico, www.autoritadistrettoac.it
- REGIONE LAZIO, PTPR Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, www.regione.lazio.it
- REGIONE LAZIO, Classificazione Sismica del Territorio Regionale D.387/2009, www.regione.lazio.it
- ISPRA, Carta della Natura, www.isprambiente.gov.it



**REGIONE
LAZIO**

**Direzione Regionale, Infrastrutture e
Mobilità'**

Area Trasporto Marittimo Aeroporti e
Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE



VAS

Valutazione Ambientale Strategica

RAPPORTO AMBIENTALE

PARTE II PM8 Ponza Porto di Cala dell'Acqua

INTERPROGETTI

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

Collaboratori:
Arch. Francesca Romana Monass

Il progettista:
Dott. Ing. Marco Pittori



DATA

Revisione 2

Ottobre 2023



PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE

Rapporto Ambientale – Parte II

VAS PORTUALITÀ REGIONALE

PM8 PONZA PORTO CALA DELL'ACQUA

INDICE

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI	4
2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE	7
3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	15
3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR).....	15
3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi	18
4. ANALISI DI COERENZA	19
4.1 Verifica di coerenza interna.....	19
4.2 Verifica di coerenza esterna	21
5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE	23
6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE	29
6.1 Popolazione e salute umana.....	29
6.2 Aria e clima acustico	30
6.3 Suolo	30
6.4 Biodiversità	30
6.5 Geologia e acque	31
6.6 Paesaggio.....	31
7. ALTERNATIVE	32
7.1 Alternativa zero	32
7.2 Alternativa di piano	33
7.3 Alternativa 1	34
8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA.....	36
9. ANALISI SWOT.....	36
10. BIBLIOGRAFIA	39

INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 2-1 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera a).....</i>	<i>10</i>
<i>Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, comma 1 lettera g).....</i>	<i>10</i>
<i>Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza, sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6000016 e ZPS codice IT6040019.....</i>	<i>11</i>

Figura 2-4 Immobile ed area di notevole interesse pubblico. In arancione la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza	11
Figura 2-5 Zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT) e in arancione la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza	12
Figura 2-6 Denominazione di Origine Protetta (DOP). In arancione la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza	12
Figura 2-7 Pericolosità alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza (fonte: PGRA Appennino centrale).....	13
Figura 2-8 Rischio alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza (fonte: PGRA Appennino centrale).....	13
Figura 2-9 Pericolosità e rischio geomorfologico e proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza (fonte: PAI Autorità dei Bacini Regionali del Lazio).....	14
Figura 2-10 Classificazione sismica della regione Lazio. In evidenza la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza.....	14
Figura 3-1 Stralcio Tavola B PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Ponza	15
Figura 3-2 Stralcio Tavola A PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Ponza	16

1. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI IN FASE DI SCOPING RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE PORTUALE E CONTRODEDUZIONI

Ai fini di una più rapida consultazione, di seguito vengono riportate delle schede che sintetizzano, dai Pareri della Conferenza di Consultazione, per ogni localizzazione portuale:

- / ● **CRITICITÀ:** problematiche da risolvere che impongono una più attenta analisi in ordine a specifiche tematiche;
- / ✓ **APPROVAZIONI:** favorevoli espressioni degli SCA
- / ♦ **AGGIORNAMENTI:** integrazioni di studi e/o analisi sul campo di tipo preventivo e propedeutico alle scelte di piano;

PM8 Ponza Porto di Cala dell'Acqua

- ♦ **PARERE 2 – Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo**
 - *Si rappresenta la necessità di procedere preventivamente alla **Verifica dell'interesse archeologico***
 - *Si rappresenta la necessità di procedere preventivamente alla **Verifica dell'interesse culturale** ove il bene avesse più di 70 anni*

1 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

- ✓ **PARERE 4 – Comune di Ponza**
 - *Si rappresenta di considerare il progetto definitivo (2017) presentato proprio per il Porto di Cala dell'Acqua per trarne dati essenziali circa possibile dimensionamento e capacità ricettiva*
 - *Proposta di interventi condivisibili*

• ♦ **PARERE 8 -Direzione Marittima del Lazio**

- *Valutare imboccatura portuale e dimensione imbarcazioni per sicurezza della navigazione*
- *Valutare i rischi interferenziali legati alla compresenza delle due strutture dei dissalatori*
- *Area limitrofa a ZPS anche se esclusa dalla perimetrazione, verificare eventuali impatti*

2 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

• ● **PARERE 8 -Direzione Marittima del Lazio**

- *Zona individuata dal PAI ricade in rischio R4 molto elevato*

3 CONTRODEDUZIONE:

Sebbene l'area risulti in zone a pericolosità frana con rischio R4, l'opera portuale potrebbe trascinare con se importanti interventi di messa in sicurezza dei fronti di frana incidendo positivamente.

- *Si consiglia di valutare altre localizzazioni più vicine al Porto di Ponza*

4 CONTRODEDUZIONE:

La localizzazione nei pressi dell'abitato de Le Forna, in alternativa a Ponza Porto, potrebbe attraverso la realizzazione di servizi ad oggi mancanti agire come volano economico non solo sull'area de Le Forna , ma su tutta l'isola, liberando e decongestionando l'area di Ponza Porto in cui attualmente sembra improbabile la realizzazione di un porto turistico.

Il settore nautico risulta dunque di dimensioni esigue rispetto alle potenzialità dell'isola e la mancata realizzazione di una infrastruttura portuale penalizzerebbe l'economia e lo sviluppo turistico.

Si vedano paragrafi 7.2 e 8.

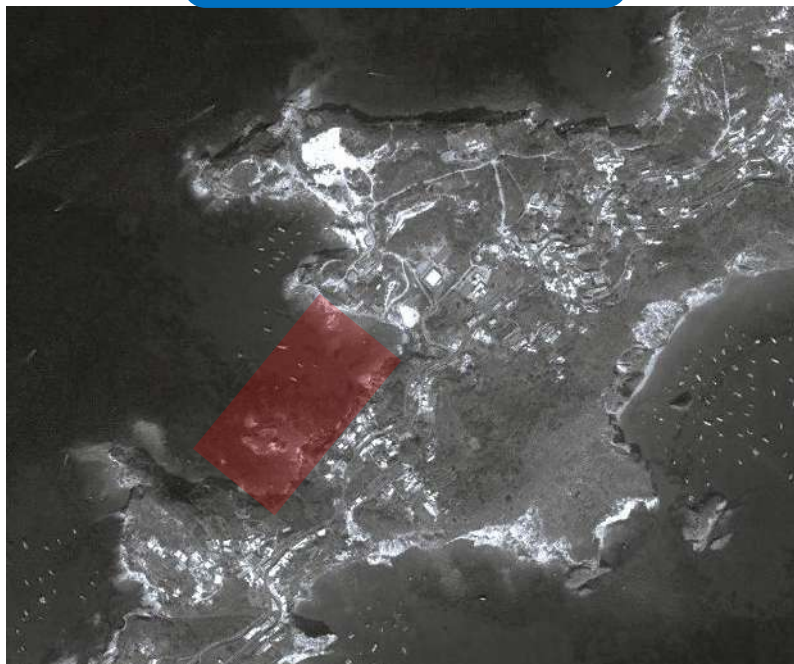
- **PARERE 15 – REGIONE LAZIO AREA VALUTAZIONE DI INCIDENZA**

- *Valutare effetti per Habitat marino prioritario 1120* "Praterie di Posidonia" presente nella ZSC "Fondali circostanti l'Isola di Ponza"*

5 CONTRODEDUZIONE:

Le indicazioni saranno opportunamente considerate nelle fasi successive.

PM8 PORTO CALA DELL'ACQUA PONZA



CRITICITA'

- Zona individuata dal PAI con rischio R4 molto elevato
- Consigliabile valutare altre localizzazioni vicino al Porto di Ponza
- Valutare Habitat *Praterie di posidonia presente nella ZSC

AGGIORNAMENTI

- ◆ Procedere preventivamente con Verifica Interesse Archeologico
- ◆ Procedere preventivamente con Verifica Interesse Culturale se il bene ha più di 70 anni
- ◆ Valutare imboccatura portuale e dimensioni imbarcazioni
- ◆ Valutare rischi interferenziali con due dissalatori
- ◆ Considerare il progetto del 2017 per suo dimensionamento
- ◆ Verificare eventuali impatti perché area limitrofa a ZPS

APPROVAZIONI

- ✓ Parere favorevole sulla sua realizzazione

2. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE

PONZA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in zone umide, zone riparie e foci dei fiumi.
Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade parzialmente in area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142, co. 1 lett. a) <i>i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare</i> (cfr. Figura 2-1).
Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in zone montuose e forestali come si evince in Figura 2-2.
Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento ricade parzialmente in un sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6000016 "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" e in un sito Rete Natura 2000 ZPS codice IT6040019 "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano" (cfr. Figura 2-3).
Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non applicabile. Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 si applica ai progetti dell'allegato IV di cui ai punti 1.a), 1.c), 1.e).

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

PONZA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 “Per zone a forte densità demografica si intendono i centri abitati, così come delimitati dagli strumenti urbanistici comunali, posti all'interno dei territori comunali con densità superiore a 500 abitanti per km² e popolazione di almeno 50.000 abitanti EUROSTAT).”</p> <p>Ponza è un'isola, ha un numero di abitanti pari a circa 3.300 unità ed una densità abitativa pari a circa 325 ab/km²</p>
Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento non interferisce con nessun bene culturale. L'area interferisce con il vincolo definito dall'art. 136 “Immobili ed aree di notevole interesse pubblico” e nello specifico “Isole ponziane: Ponza, Gavi, Palmarola, Zannone” come si evince in</p> <p>Figura 2-4.</p>
Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area ricade parzialmente in zona di Indicazione Geografica Tipica (IGT) “Lazio IGT” (cfr. Figura 2-5). Inoltre l'area ricade parzialmente in aree dedite alla produzione di “Pecorino Romano - DOP”, “Ricotta Romana - DOP”, “Salamini Italiani alla Cacciatora – DOP” “Ricotta di bufala campana DOP”, “Mozzarella di bufala campana DOP” e “Olive di Gaeta DOP” (cfr. Figura 2-6).</p>

PONZA - Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'anagrafe dei siti contaminati attualmente è oggetto di una fase di sperimentazione che vede coinvolte l'ARPA Lazio e le Amministrazioni Pubbliche e pertanto non è disponibile on-line. L'analisi è quindi stata effettuata su gli ultimi dati disponibili (2019), riguardanti i siti oggetto di procedimento di bonifica. In merito a tale analisi, risulta che l'area non interferisce nessun sito contaminato.
Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area in esame non ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Come si evince in Figura 2-7 e Figura 2-8 l'area in esame non è classificata come area a pericolosità e rischio alluvione. Come si evince in Figura 2-9 l'area ricade parzialmente in aree sottoposte a tutela per pericolo di frana "Aree a pericolo A" e in aree con rischio in funzione della pericolosità e del valore esposto R4.
Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sottozona sismica 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3 (cfr. Figura 2-10).
Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica



Figura 2-1 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera a)



Figura 2-2 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza e area tutelata per legge ai sensi del D.Lgs 42/04, art. 142,comma 1 lettera g)

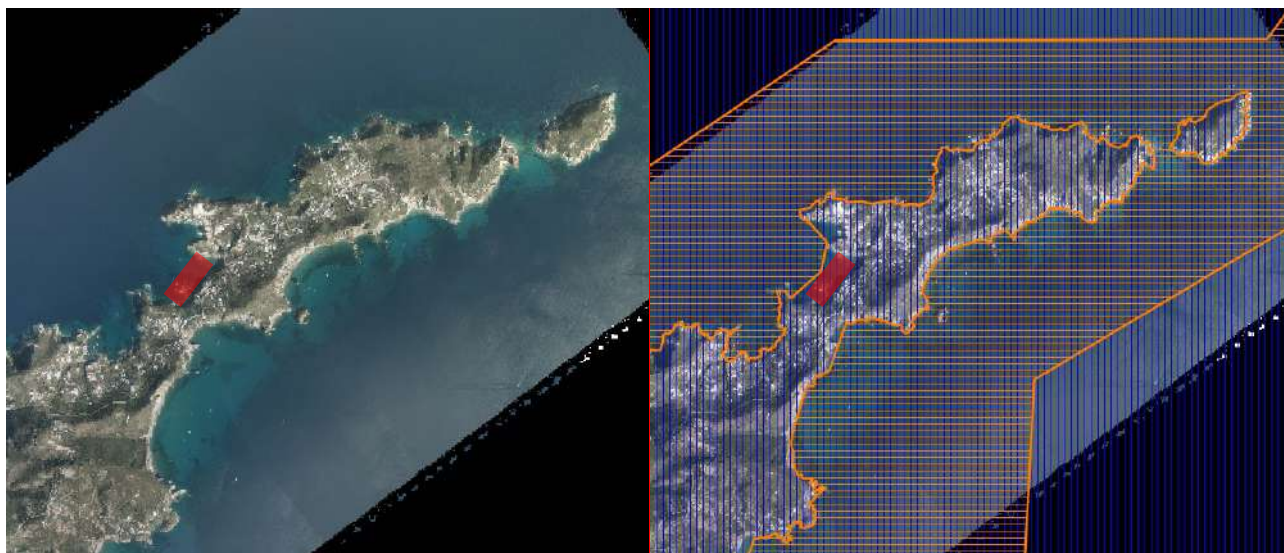


Figura 2-3 Geoportale Regione Lazio – SIRT , interferenza tra la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza, sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6000016 e ZPS codice IT6040019



Figura 2-4 Immobile ed area di notevole interesse pubblico. In arancione la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza



Figura 2-5 Zone di Indicazione Geografica Tipica (IGT) e in arancione la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza



Figura 2-6 Denominazione di Origine Protetta (DOP). In arancione la proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza

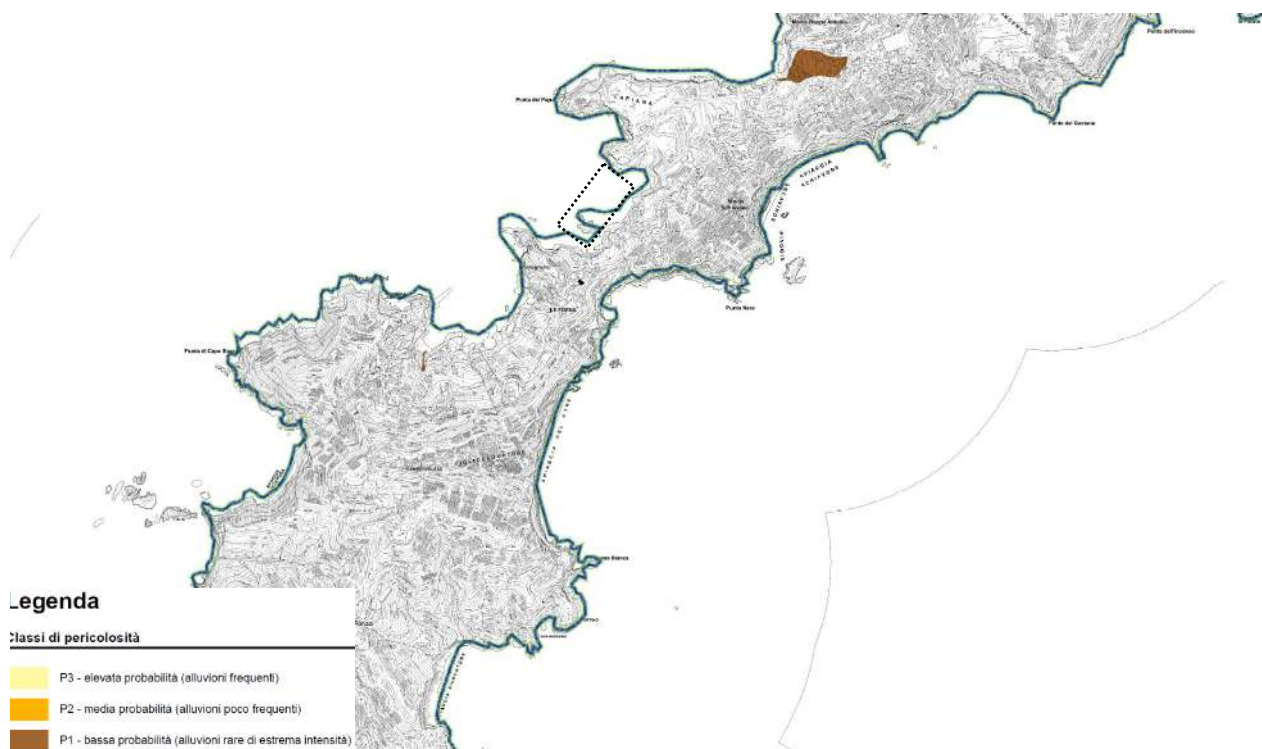


Figura 2-7 Pericolosità alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza (fonte: PGRA Appennino centrale)

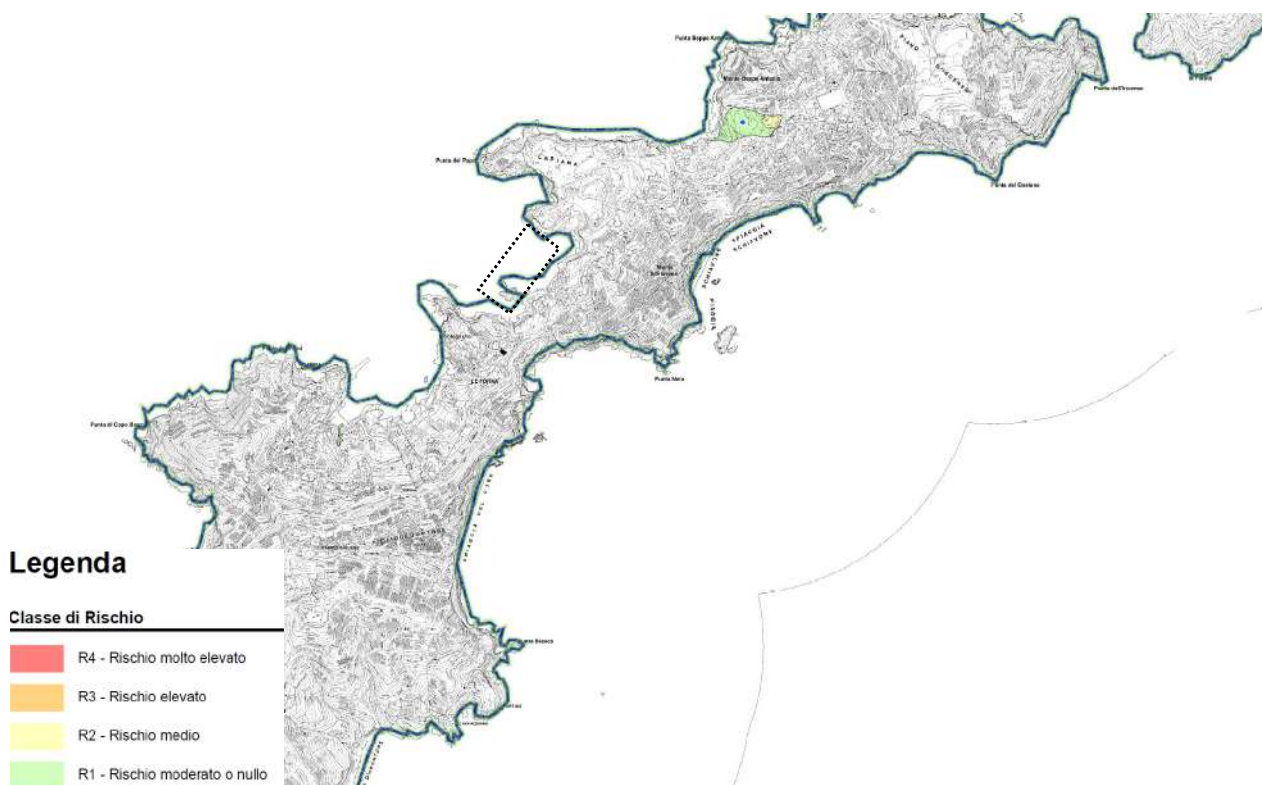


Figura 2-8 Rischio alluvioni e proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza (fonte: PGRA Appennino centrale)

3. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

3.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

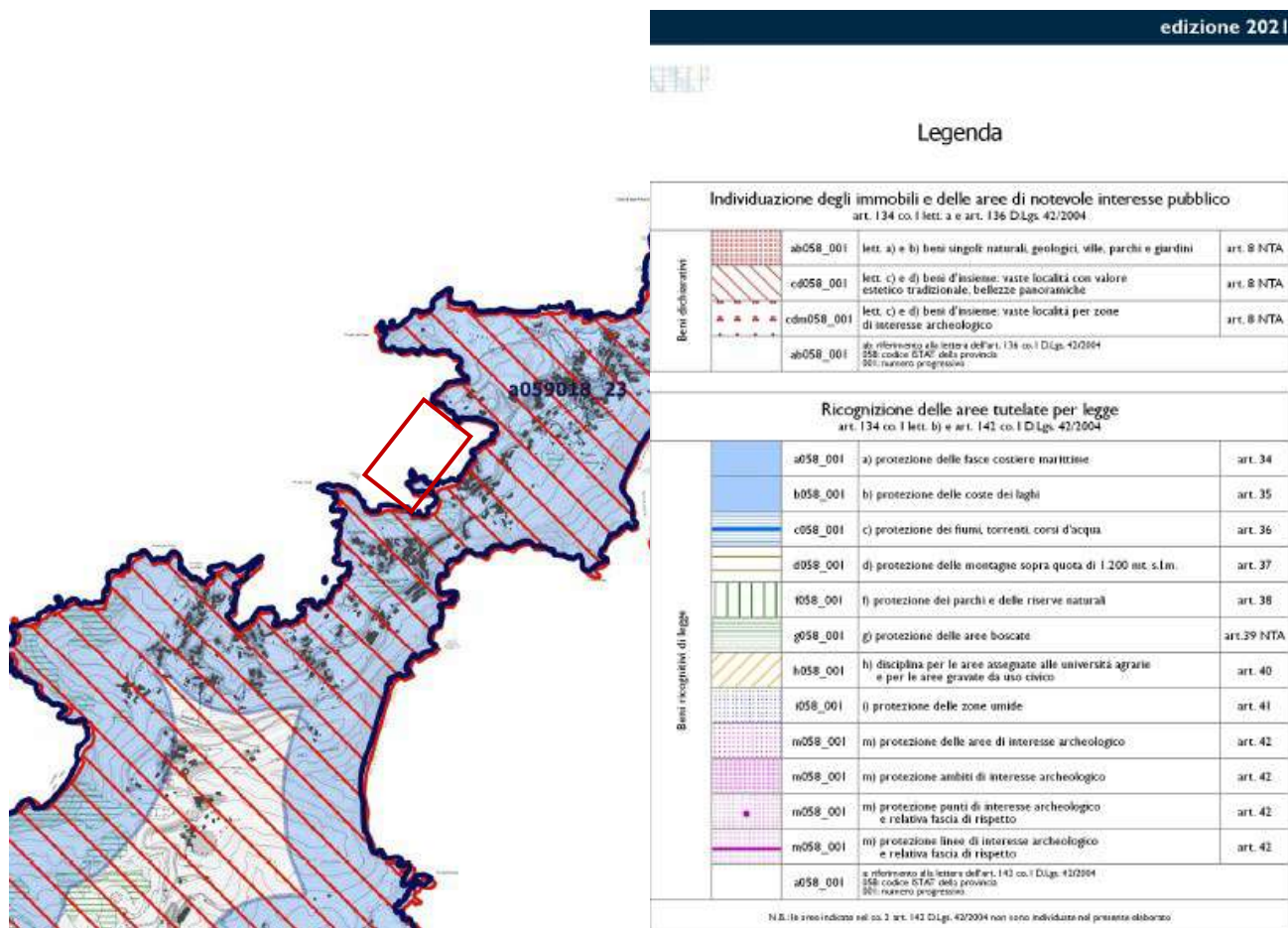


Figura 3-1 Stralcio Tavola B 39_413 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Ponza

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del DLgs 42/2004 e segnatamente: <ul style="list-style-type: none"> Lett. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche: "Isole ponziane: Ponza, Gavi, Palmarola, Zannone";

	<ul style="list-style-type: none"> Aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> Lett. a) Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
--	--

Tabella 3-1 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza

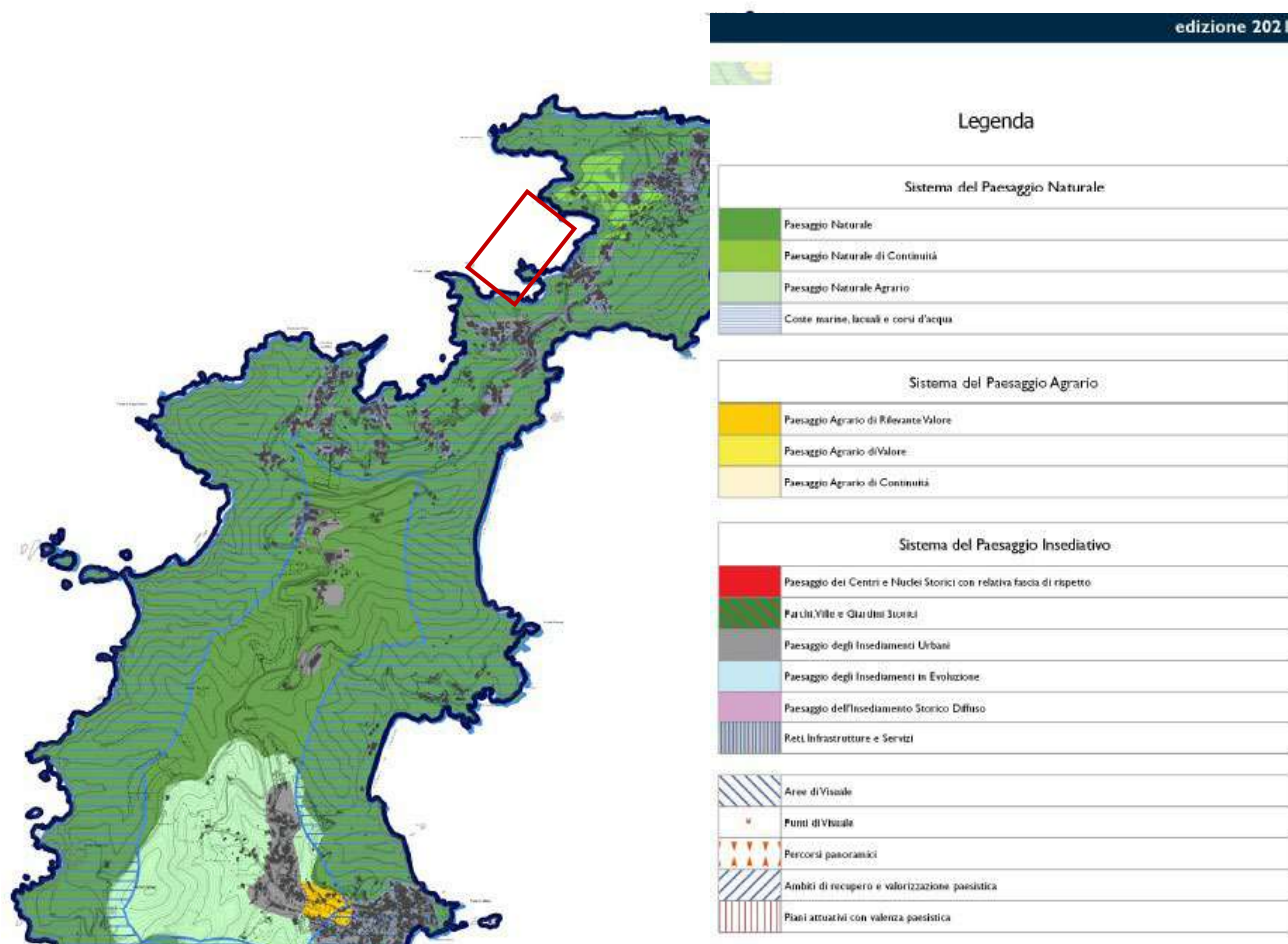


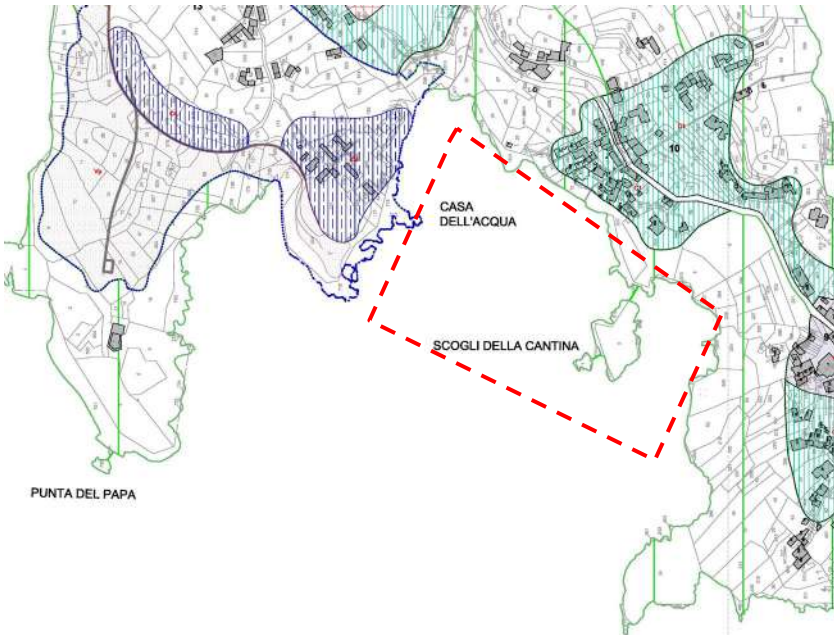
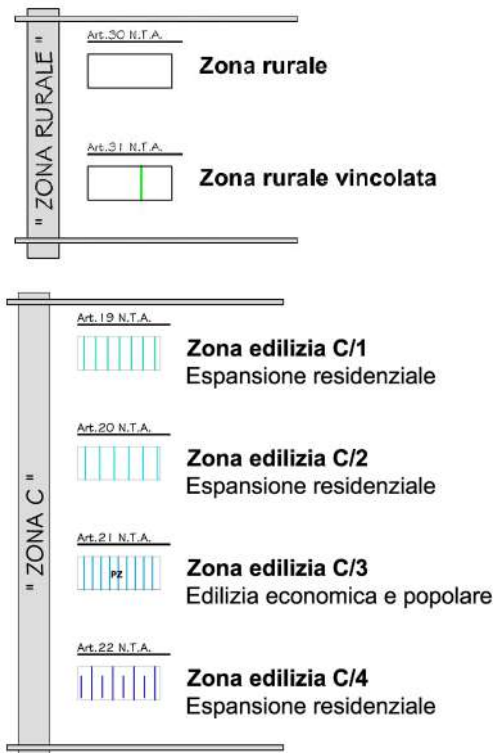
Figura 3-2 Stralcio Tavola A 39_413 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Ponza

Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Paesaggio naturale (art.22 NTA)	Art. 22 tabella B) Paesaggio Naturale – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela	
		Tipologie di interventi di trasformazione	Obiettivo specifico di tutela e disciplina
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli art. 12 (autorizzazione per

			opere pubbliche) e 62 (rapporti con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, settoriale ed urbanistica) delle norme del PTPR Lazio.
--	--	--	--

Tabella 3-2 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza

3.2 Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM8 CALA DELL'ACQUA – ISOLA DI PONZA		
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.		
PIANO REGOLATORE GENERALE		
PRG Ponza Approvato con DGR n.2251 del 03/05/1983	Estratto TAV. B2 Carta della Zonizzazione 	Zona rurale vincolata Art.31 NTA La zona presenta vincolo di inedificabilità.
	 <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	Zone C Espansione Art.19 NTA La zona è C1 di espansione edilizia subordinata a Piani Particolareggiati. Art.22 Ex Area SAMIP la zona è C4 di espansione edilizia subordinata a Piani Particolareggiati.

Nel 2019 l'Agenzia Regionale per la Mobilità (AREMOL), Ente strumentale della Regione Lazio, ha avviato una procedura finalizzata alla redazione dei Piani Regolatori Portuali di Formia, Terracina, Ventotene e Ponza, in coordinamento con la Regione Lazio - Area Infrastrutture della Mobilità e Trasporto Marittimo.

Il Piano Regolatore Portuale di Ponza non risulta all'oggi redatto.

4. ANALISI DI COERENZA

Lo scopo di questa fase è quello di verificare se esistono delle incoerenze in grado di ostacolare l'elaborazione e successiva attuazione del piano sottoposto a VAS ed è introdotta al fine di verificare in quantità ed in qualità le relazioni interne ed esterne al piano, cioè tra le diverse componenti del piano e tra i diversi livelli di pianificazione.

In particolare, l'analisi di coerenza si articola in due momenti principali:

- Coerenza interna;
- Coerenza esterna.

4.1 Verifica di coerenza interna

La valutazione di coerenza interna esprime giudizi sulla capacità dei Piani di perseguire gli obiettivi che si sono dati (razionalità e trasparenza delle scelte).

Secondo quanto riportato dalle Linee Guida ISPRA (Rapporto 124/2015) in merito alle "Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS", l'analisi di coerenza interna è finalizzata ad individuare e descrivere l'esistenza di un rapporto di consequenzialità tra gli obiettivi, generali e specifici, perseguiti da un Piano/Programma (P/P) e le azioni da questo previste, al fine di verificare il loro conseguimento anche in base al perseguimento dei criteri di sostenibilità stabiliti.

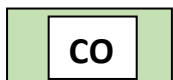
La seguente tabella individua la coerenza interna tra gli obiettivi del Piano e le azioni, in questo caso le scelte di localizzazione portuale relative ai 8 porti minori:

- Montalto;
- Tarquinia;
- Ladispoli;
- Latina;
- Terracina;
- Formia;
- Minturno;
- Ponza

Per la valutazione della coerenza interna sono stati identificati 5 principali gradi di coerenza riferiti alle relazioni tra obiettivi generali/specifici e scelte localizzative:



Coerenza Debole: si riscontra una debole relazione fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza: si riscontra coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Coerenza forte: si riscontra forte coerenza fra obiettivi e scelte localizzative



Non valutabile: non valutabile la relazione tra obiettivi e scelte localizzative



Divergenza: si riscontra divergenza fra obiettivi e scelte localizzative

L'analisi di coerenza interna si traduce perciò in una "verifica" per appurare che tutte le azioni previste siano coerenti con gli obiettivi che il Piano stesso si è proposto di perseguire.

L'analisi di coerenza interna manifesta un rapporto sostanzialmente di causa ed effetto tra gli obiettivi e le azioni.

Successivamente verranno descritte sinteticamente le incoerenze eventualmente rilevate.

ANALISI DI COERENZA INTERNA

			PM8 Ponza
OBIETTIVI GENERALI	A	Soddisfare le necessità economiche, sociali e ambientali della collettività	CO
	B	Minimizzare gli impatti negativi sull'economia, la società e l'ambiente	CO
	C	Assicurare elevata flessibilità e capacità di adattamento e riorganizzazione	CD
	D	Diversificare i servizi offerti	CO
OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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 un uso più efficace delle risorse	CO
	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	CF
	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.).	CD

	4	Contribuire alla sostenibilità economica e funzionale valutando l'interazione che può riguardare l'impatto esercitato dal porto sulla dinamica costiera e viceversa (la possibilità che la dinamica costiera causi l'interrimento dell'imboccatura portuale).	CO
--	---	---	----

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	5	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.	NV
	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.	CF
	7	Protezione delle aree sensibili dal punto di vista ambientale.	CO

OBIETTIVI SOSTENIBILITA' 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.	CO
	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.	CF
	10	Accrescimento della coesione sociale, comprese le riduzioni di esclusione sociale e territoriale.	CO
	11	Partecipazione estesa dei cittadini alla pianificazione."	CD

COERENZE FORTI E DIVERGENZE RILEVATE:

PM8-2 Non coerente per l'equilibrio costiero pontino soggetto ad intensi fenomeni erosivi, risulta inoltre in contrasto con le *Linee guida per la redazione del piano dei porti e delle coste della Regione Lazio* che nel tratto di costa Latina-Minturno sconsigliano la realizzazione di opere portuali aggettanti a mare che accentuerebbero una situazione di instabilità della linea di costa.

PM8-6-9 L'Ambito scelto è un'area degradata da riqualificare ove è presente un'ex cava di bentonite abbandonata

4.2 Verifica di coerenza esterna

L'analisi della coerenza esterna assume un ruolo decisivo nel consolidamento degli obiettivi generali, nella definizione delle azioni proposte per il loro conseguimento e nella stima della congruità complessiva rispetto al contesto pianificatorio, programmatico e normativo nel quale esso si inserisce.

La verifica di coerenza esterna esprime le capacità dei piani di risultare non in contrasto, eventualmente indifferente o portatori di contributi alle politiche di governo del territorio degli altri enti istituzionalmente competenti in materia

La verifica di coerenza esterna nell'ambito del presente Rapporto Ambientale è stata distinta secondo le seguenti tipologie di analisi:

- Coerenza esterna con l'ambito provinciale
Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello provinciale;
- Coerenza esterna con l'ambito comunale
Tale analisi tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti a livello comunale.

PM8 CALA DELL'ACQUA – ISOLA DI PONZA	
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.	
PIANO REGOLATORE GENERALE	
PRG Ponza Approvato con DGR n.2251 del 03/05/1983	<u>Non previsto.</u> L'area è zona rurale vincolata.

Qualora la scelta localizzativa non rientrasse tra le previsioni urbanistiche vigenti, in caso di sua approvazione si renderebbe necessario un adeguamento dello strumento urbanistico mediante Variante.

5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 11 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 3.309 unità. L'andamento della popolazione dal 2001 al 2019 risulta essere poco costante. Presenta picchi di crescita nel 2010 e nel 2017.</p> <p>La densità abitativa si attesta su circa 326 ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>Durante l'estate l'isola è meta di turisti, in gran parte provenienti dalla Campania e dal Lazio. Pertanto l'economia ponzeze si basa prevalentemente sul turismo e sulla pesca. Scarsa, ma di pregevole qualità, è la produzione agricola, in particolare di lenticchie, così come quella del vino, bianco e profumato, noto come Fieno di Ponza IGT.</p> <p>L'accessibilità, in generale, all'isola di Ponza è garantita attraverso dei traghetti che partono dai porti di Terracina e Formia, mentre dal porto di Anzio partono gli aliscafi. All'interno dell'isola è presente un sistema di TPL, tuttavia non risultano accessibili le informazioni circa i percorsi dei bus. Per questo motivo non è possibile al momento fare una valutazione di accessibilità mediante il TPL se non suggerendo che l'area in esame venga servita dal sistema di trasporto pubblico locale. All'interno dell'isola sono presenti diverse ZTL che limitano i turisti a circolare con le proprie autovetture. Sono state inoltre limitate le possibilità ai turisti di arrivare sull'isola con la propria autovettura eliminando le partenze dei traghetti dal porto di Anzio (porto più vicino in termini di miglia marine, 1,5 ore di navigazione, e quindi più appetibile dai turisti) e lasciando i traghetti solo sui porti di Formia e Terracina (porti più lontani, circa 2,5 ore di navigazione). Per questo motivo si suggerisce, soprattutto nei mesi estivi un incremento delle corse dei bus dal porto principale verso le principali mete turistiche dell'isola, compresa Cala dell'Acqua.</p>
Biodiversità	<p>L'area oggetto di studio ricade nella ZSC IT6000016 "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" e nella ZPS codice IT6040019 "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano". Tali siti hanno permesso di definire le specie e gli habitat presenti sia in mare che a terra riguardanti la localizzazione portuale.</p> <p>L'obiettivo generale di conservazione e gestione del SIC IT6000016 "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" è quello di garantire la conservazione degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario presenti e della biodiversità in generale, mantenendo o laddove necessario ripristinando gli equilibri biologici in atto, preservando il ruolo ecologico-funzionale complessivo del sito stesso nell'ambito della rete Natura 2000.</p> <p>Gli habitat e le specie di interesse comunitario presenti nei siti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina (cod. 1110); • Praterie di Posidonia (cod. 1120*); • Scogliere (cod.1170);

	<ul style="list-style-type: none"> • Grotte marine sommerse o semisommerse (cod.8330); • Tursiops truncatus – Tursiope (cod.1349); • Caretta caretta – Tartaruga caretta (cod.1224). <p>Sono inoltre presenti altre specie di flora e fauna tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centrostephanus longispinus (cod.1008); • Pinna nobilis (cod. 1028); • Scyllarides latus (cod.1090); • Corallium rubrum (cod.1001). <p>Le isole Ponziane si trovano in una posizione geografica tale da risultare un'importante area di sosta e transito per numerose specie di uccelli durante le migrazioni. Le specie ornitiche segnalate sono il falco pellegrino, la berta maggiore e la berta minore che nidificano sulle pareti rocciose delle coste. Altre specie nidificanti sono il succiacapre e il marangone dal ciuffo.</p>
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	<p>Nell'area di studio il suolo è destinato a superfici boscate ed altri ambienti seminaturali, zone aperte con vegetazione rada o assente e aree estrattive.</p> <p>L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di prodotti tipici quali vino "Lazio IGT". L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di "Pecorino Romano - DOP", "Ricotta Romana - DOP" "Salamini Italiani alla Cacciatora – DOP", "Ricotta di bufala campana DOP", "Mozzarella di bufala campana DOP" e "Olive di Gaeta DOP".</p>
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>L'arcipelago Pontino è formato da cinque isole di origine vulcanica divise in due gruppi: Ponza, Palmarola e Zannone a nord-ovest e Ventotene e S. Stefano a sudest.</p> <p>La sua nascita è datata tra la fine del Terziario e il Quaternario antico (da 3 a 1,3 milioni di anni fa). I due gruppi di isole sono separati da un braccio di mare profondo fino a 600 m e sono molto diversificati dal punto di vista geologico. Tutte le isole presentano un'orografia complessa: le loro coste sono formate da alte falesie, grotte sommerse e ruvide scogliere intervallate da promontori verdeggianti e "lingue" di basalto che scendono in mare.</p> <p><u>Stato qualitativo delle acque di balneazione</u></p>



Punto di campionamento	2020
--- - PORTO DI PONZA	NON IDONEO
327 - Grotte di Pilato	IDONEO
328 - Faraglioni	IDONEO
245 - Chiaia di Luna	IDONEO
330 - Lucia Rosa	IDONEO
246 - Cala di Feola	IDONEO
331 - Cala Dell'Acqua	IDONEO
332 - Cala Capanna	IDONEO
247 - Spiaggia Frontone	IDONEO
336 - Grottelle	IDONEO

Pericolosità frane

L'area ricade parzialmente in aree sottoposte a tutela per pericolo di frana "Aree a pericolo A".

Pericolosità alluvioni

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dal Piano Gestione Rischio Alluvioni del Distretto dell'Appennino Centrale (PGRA-AC), emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.

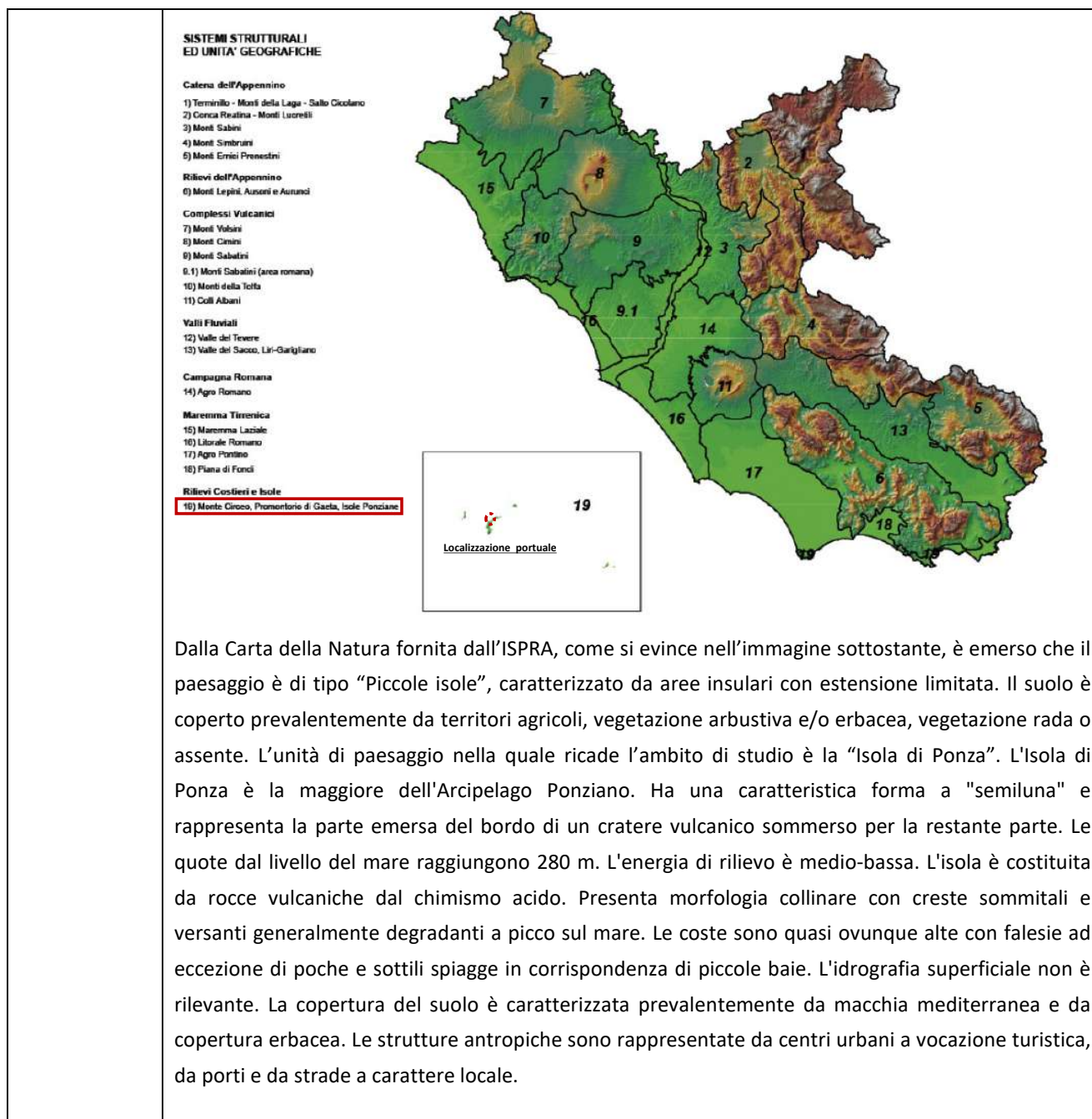
Pericolosità sismica

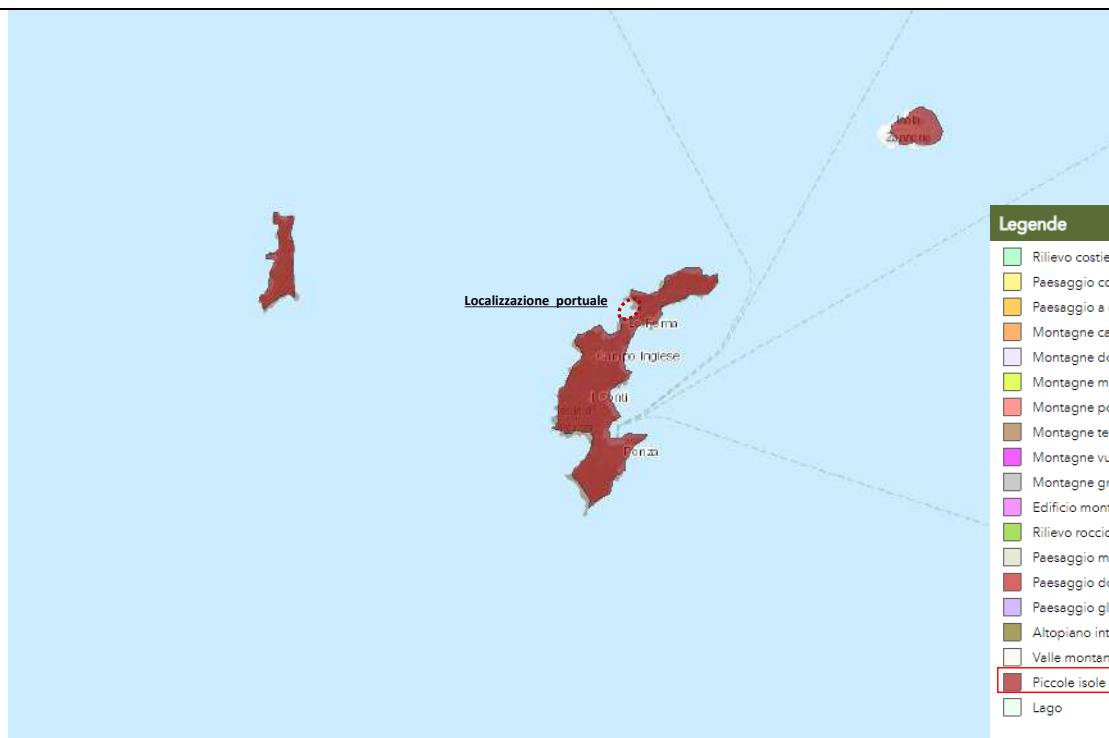
Nel 2009, in ottemperanza al OPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.

Al Comune di Ponza è stata assegnata la sottozona 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) inferiore a 0,10 g ($0,1 < a_g < 0,006$).

Atmosfera: Aria	Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l'analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell'aria.
--------------------	---

	<p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di “Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010”, ai fini della valutazione della qualità dell’aria ambiente in attuazione dell’art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell’art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All’interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell’aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell’aria nell’anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l’utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p> <table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">PM2.5</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">NO₂</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td>C₆H₆</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO₂</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³</td></tr><tr><td>O₃</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)</td></tr></table> <p><u>Non vengono fornite informazioni sulla qualità dell’aria nel comune di Ponza.</u></p>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³	PM2.5	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	NO ₂	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	C ₆ H ₆	media	media annua (µg/m³)	CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50	SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³	O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)
Inquinante	Parametro	Descrizione																													
PM10	media	media annua (µg/m³)																													
	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³																													
PM2.5	media	media annua (µg/m³)																													
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																													
NO ₂	media	media annua (µg/m³)																													
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																													
C ₆ H ₆	media	media annua (µg/m³)																													
CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50																													
SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³																													
O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																													
Clima acustico	<p>Ai fini dell’inquadramento del clima acustico nell’area di interesse, si evidenzia che il regolamento Comunale disciplina le competenze in materia di inquinamento acustico, come esplicitamente indicato alla lettera e), comma 1, art. 6 della Legge n. 447/1995. La proposta preliminare di Zonizzazione Acustica del Territorio Comunale di Ponza è stata effettuata con deliberazione di Consiglio comunale n. 19 del 25/06/2014.</p> <p>Nel caso in esame, non è stato possibile classificare l’area interessata, poiché le tavole di zonizzazione non sono rese disponibili.</p>																														
Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, come si evince dall’immagine sottostante, la localizzazione portuale nel comune di Ponza, ricade nel Sistema Strutturale “Rilievi Costieri e Isole” e nell’unità geografica “Monte Circeo, Promontorio di Gaeta, Isole Ponziane”.</p>																														





L'area interessata rientra nel "Sistema del Paesaggio Naturale" disciplinato dall'art. 21 delle NTA. Tale paesaggio, è costituito dalle porzioni di territorio caratterizzate dal maggiore valore di naturalità per la presenza di beni di interesse naturalistico nonché di specificità geomorfologiche e vegetazionali.



La tutela è volta alla valorizzazione dei beni ed alla conservazione del loro valore anche mediante l'inibizione di iniziative di trasformazione territoriale pregiudizievoli alla salvaguardia. Dall'analisi della Tabella B "Paesaggio Naturale - Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela" delle NTA, emerge che la realizzazione di un'opera portuale non è compatibile con il paesaggio presente. Sarà necessario valutare le disposizioni di cui all'art. 12 e 61 delle NTA per verificare le possibilità e modalità di intervento.

Bisogna considerare però che il paesaggio in questione, pur classificato come paesaggio naturale è stato interessato negli anni da una rilevante antropizzazione data la presenza dell'ex cava SAMIP abbandonata con le relative infrastrutture a terra (strade sterrate) e a mare (scivoli abbandonati) e cumuli di materiali di risulta, e piazzali ad oggi utilizzati per rimessaggio a secco delle imbarcazioni, che hanno portato ad un degrado ambientale dell'area.

6. POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE

Il presente capitolo rappresenta un tema centrale dello studio, caratterizzato dalla determinazione dei potenziali effetti ambientali. La metodologia utilizzata ha visto l'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 alcuni parametri così classificati:

- **Tipologia degli effetti**

Tipo
Positivo
Mitigabile
Negativo

- **Durata degli effetti**

Durata
Temporaneo
Permanente

- **Entità degli effetti**

Entità	
Trascurabile	con complessità nulla e con durata istantanea
Bassa	con complessità trascurabile e con durata temporanea breve
Media	con complessità locale e con durata temporanea media
Alta	con complessità vasta e con durata permanente

6.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Trascurabile		Trascurabile
	Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di entità trascurabile, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio non urbanizzata.		

	Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.
--	---

6.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	<u>Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p> <p>Gli effetti secondari e/o cumulativi potranno essere sensibili sulle componenti naturali e sulla popolazione umana.</p>	

6.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Alterazione della qualità dei suoli</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Media
	<p>Si potranno verificare delle variazioni qualitative delle caratteristiche chimiche dei fattori ambientali, quali suolo e di conseguenza, si potrebbero creare delle alterazioni dei relativi prodotti agroalimentari.</p> <p>Gli effetti secondari potranno essere sensibili sulle componenti naturali (habitat terrestri e marini).</p>	

6.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	<p>Emissione di rumore e polveri con potenziali effetti sui SIC/ZSC interferenti l'area oggetto di studio.</p> <p>Disturbo specie presenti sui fondali. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere</p>	<u>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti a terra e in mare.</u>

	monitorati gli effetti sull'area vasta.	
Tipo	Negativo	Negativo
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi in relazione alle specie presenti.	Le imbarcazioni del porto potrebbero causare disturbi alle specie e habitat esistenti. Si dovranno prevedere opere di mitigazione per tutelare la posidonia presente. Bisogna considerare che attualmente le imbarcazioni ormeggiando in rada piuttosto che in porto, causano violenti impatti sui fondali marini tramite le ancore. Generano inoltre inquinamento agli habitat ed alle specie presenti.

6.5 Geologia e acque

GEOLOGIA E ACQUE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Movimentazione rifiuti e materie. Consumo di risorse non rinnovabili. Rischio torbidità ed inquinamento. Gestione sedimenti.	Potenziati impatti sui fronti circostanti soggetti a rischio frana elevato Potenziati impatti sulle acque e sui fondali Rischio inquinamento
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Media
	L'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità alluvione. L'area inoltre ricade parzialmente in aree sottoposte a tutela per pericolo di frana "Aree a pericolo A".	La realizzazione dell'opera portuale può incidere positivamente nel momento in cui venga previsto nel progetto un intervento di messa in sicurezza dei fronti circostanti. Pur essendo di media entità in relazione al contesto ambientale in cui è inserita, è mitigabile con un'adeguata gestione ambientale delle attività portuali.

6.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio

	Riduzione e eliminazione di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	<u>Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo;</u> <u>Modifica della struttura del paesaggio;</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Alta	Alta
	<p>La presenza di una futura infrastruttura portuale comporterebbe l'introduzione di nuovi elementi, a seconda della specifica prospettiva di analisi, dando luogo ad un'intrusione visiva o ad una deconnotazione, rispettivamente intese come variazione dei rapporti visivi di tipo fisico e variazione dei rapporti di tipo concettuale intercorrenti tra fruitore e quadro scenico.</p> <p>In merito alla modifica della struttura del paesaggio, l'analisi del paesaggio nell'accezione "strutturale" è espressamente riferita alla considerazione degli elementi fisici, di matrice naturale quanto anche antropica, che concorrono a strutturare ed a caratterizzare il paesaggio.</p> <p>Bisognerà definire nel miglior modo possibile, regole di organizzazione della struttura del paesaggio, nella ricchezza del patrimonio naturale, paesaggistico e culturale, nonché nei caratteri diffusi dell'assetto naturale ed insediativo.</p> <p>Bisogna considerare però che il paesaggio in questione, pur classificato come paesaggio naturale è stato interessato negli anni da una rilevante antropizzazione data la presenza dell'ex cava SAMIP abbandonata con le relative infrastrutture a terra (strade sterrate) e a mare (scivoli abbandonati) e cumuli di materiali di risulta, e piazzali ad oggi utilizzati per rimessaggio a secco delle imbarcazioni, che hanno portato ad un degrado ambientale dell'area.</p>	

7. ALTERNATIVE

7.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva. Risanamento dell'area della SAMIP che da oltre 30 anni risulta in abbandono e pericolosa.

Attualmente l'Isola di Ponza, una delle principali mete turistiche del centro Italia, risulta priva di un vero e proprio Porto Turistico, nonostante sia altissima la richiesta di posti barca.

La maggior parte delle imbarcazioni sono ormeggiate in maniera disordinata prevalentemente in rada o su pontili distribuiti a Ponza Porto, al Frontone a Santa Maria e dall'altro lato dell'isola in rada presso Cala Feola; mancano quasi completamente i servizi portuali.

Il settore nautico risulta dunque di dimensioni esigue rispetto alle potenzialità dell'isola e la mancata realizzazione di una infrastruttura portuale penalizzerebbe l'economia e lo sviluppo turistico.

Inoltre bisogna considerare che le molteplici (si conta fino a qualche migliaio) imbarcazioni che giornalmente approdano sull'isola, non trovando rifugio nei porti o in pontili attrezzati, e pernottando in rada generano ulteriori problemi di inquinamento a causa degli scarichi, del mantenimento dei generatori elettrici accesi per i servizi, impattando sui fondali e sui posidonieti con le ancore d'ormeggio, sulle specie ittiche per il rumore e l'illuminazione anche notturna.

7.2 Alternativa di piano

La proposta di intervento di Piano prevede la realizzazione di un polo diportistico sul lato Nord Ovest dell'isola in località Cala dell'Acqua presso l'abitato de Le Forna.

La localizzazione prescelta presenta molti caratteri favorevoli:

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

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

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

- La localizzazione nei pressi dell'abitato de Le Forna, in alternativa a Ponza Porto, potrebbe attraverso la realizzazione di servizi ad oggi mancanti agire come volano economico non solo sull'area de Le Forna, ma su tutta l'isola, liberando e decongestionando l'area di Ponza Porto.
- La Cala presenta un accesso a mare tramite una strada a differenza di molte altre cale raggiungibili a piedi o esclusivamente via mare.

La strada, solo parzialmente asfaltata si dirama dalla Via Provinciale "Le Forna" e scende fino ai piazzali derivati dagli sbancamenti effettuati per lo svolgimento dall'attività mineraria della ex-cava di Bentonite. La stessa strada di accesso a Cala dell'Acqua, molto probabilmente, è stata realizzata proprio per consentire l'accesso alle strutture di servizio della ex-cava in quanto, nella piazzola che si trova a ridosso della linea costiera, sono tuttora presenti alcuni manufatti e strutture edilizie in stato di completo abbandono e parzialmente crollati, nonché una banchina in cemento che veniva utilizzata per l'attracco delle imbarcazioni deputate al trasporto del minerale estratto dalla ex-cava.

- Cala dell'Acqua risulta molto degradata sia nelle parti terrestri che lungo la linea di costa.

E' stata lungamente utilizzata come attracco delle navi cisterna per provvedere al rifornimento di acqua per uso domestico di tutta l'isola.

- La nuova opera portuale, potrebbe ospitare le imbarcazioni che all'oggi in rada, ostruiscono quasi completamente Cala Feola, ridonando a quest'ultima la piena fruizione e proteggendone i fondali dagli impatti causati dalle ancore di ormeggio.
- Relativamente al porto Turistico di Cala dell'Acqua, nel 2009 è stata avviata una procedura concorsuale per la realizzazione di una infrastruttura su aree demaniale dedicata alla nautica da diporto, a seguito del successivo confronto istruttorio nel 2016/2017 è stato protocollato dal proponente il progetto definitivo ed è stato avviato il procedimento di VIA e di VINCA. Tutta la procedura è stata sospesa con determinazione n. G07204 del 2/06/2018 a seguito dell'accertamento della mancanza della VAS sul progetto proposto.

Sicuramente:

- visti i caratteri estremamente pregevoli dell'area
- vista la stretta vicinanza con le zone di protezione speciale
- vista l'elevata qualità dei fondali circostanti in cui è diffusa la *Posidonia Oceanica*
- visto il rischio di dissesto idrogeologico dei versanti circostanti

la proposta di Piano appare dunque compatibile con lo stato dei luoghi, previ studi che dovranno verificare le eventuali interferenze con la dinamica costiera, si dovranno limitare e mitigare gli impatti ambientali, assicurarsi la messa in sicurezza per il rischio di dissesto idrogeologico, si dovrà studiare l'impatto sulla viabilità isolana della nuova opera.

7.3 Alternativa 1

L'alternativa 1 prevede l'ubicazione della struttura portuale a Cala Feola, una cala naturale limitrofa a Cala dell'Acqua situata nella parte nord occidentale dell'isola, sempre nei pressi dell'abitato de Le Forna.



Figura 7-1 Foto aerea con individuazione 1 Cala Feola e 2 cala dell'Acqua



L'area di Cala Feola è attualmente occupata da motobarche da pesca ormeggiate in rada non permettendo le attuali banchine l'ormeggio.

Nonostante sia una cala ridossata e dunque protetta presenta alcuni fattori di criticità di seguito riportati che ne rendono difficoltosa la scelta come futura localizzazione portuale:

- Cala Feola vanta la presenza dell'unica spiaggia sabbiosa nella zona nord dell'isola, un valore da preservare proprio in virtù della conformazione di Ponza con coste quasi esclusivamente rocciose. Già attualmente viene lamentata la presenza di un gran numero di imbarcazioni in rada che danneggiano l'ambiente (sono presenti banchi di posidonia anche in quest'area) e ne danneggiano la fruizione turistica.
- Tutta la baia di Cala Feola ricade in un sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6000016 "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" e in un sito Rete Natura 2000 ZPS codice IT6040019 "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano" con evidente presenza di fitta prateria di posidonia sino ai bassi fondali della spiaggia.
- Alla destra della spiaggia si trovano le note "piscine naturali" dall'indubbio valore paesaggistico e nota meta turistica che sarebbero alquanto danneggiate dalla eventuale presenza di una struttura portuale.
- La spiaggia è raggiungibile esclusivamente a piedi con una gradinata a mare.

La strada di accesso dalla provinciale è di limitate dimensioni e si ferma ad una quota posta a circa 70 m al disopra della spiaggia.

Non vi è una infrastruttura viaria che arriva sino alla spiaggia la cui eventuale realizzazione comporterebbe una forte trasformazione anche delle aree limitrofe a terra.

- Il centro abitato limitrofo si troverebbe congestionato dalla presenza della infrastruttura portuale vista anche la scarsa accessibilità al luogo e la conformazione orografica dei luoghi ove non si individuano spazi idonei per ospitare i parcheggi ed i servizi legati alla realizzazione del porto.
- Il moletto attuale di ridotte dimensioni non è ad oggi adeguato all'ormeggio delle imbarcazioni, le quali, come evidente dalla foto ormeggiano in rada con sistemi puntuali sui fondali e non consente di creare il ridosso necessario per la realizzazione di una infrastruttura portuale.

8. SCELTA DELL'ALTERNATIVA

In relazione alle considerazioni sovraesposte, nonostante la presenza di criticità, viene confermata l'alternativa di piano, la quale è da considerarsi migliorativa, non ravvedendosi ulteriori ipotesi localizzative idonee e ritenendo che la realizzazione di un Porto Turistico per l'Isola di Ponza sia imprescindibile per un suo futuro sviluppo economico.

9. ANALISI SWOT

In riferimento agli obiettivi sopra riportati ed in considerazione delle prime valutazioni effettuate nelle schede relativamente alle nuove localizzazioni portuali, si è proceduto ad approntare una ANALISI SWOT.

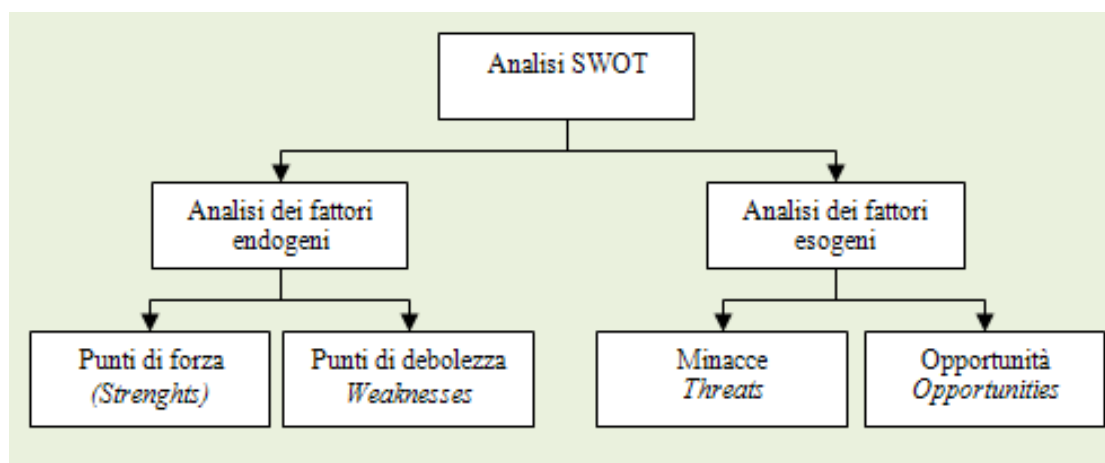
L'analisi SWOT (SWOT analysis) è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (Strengths), debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un progetto o in un'impresa o in ogni altra situazione in cui un'organizzazione o un individuo deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo; essa rappresenta un supporto alle scelte e risponde all'esigenza di razionalizzazione dei processi.

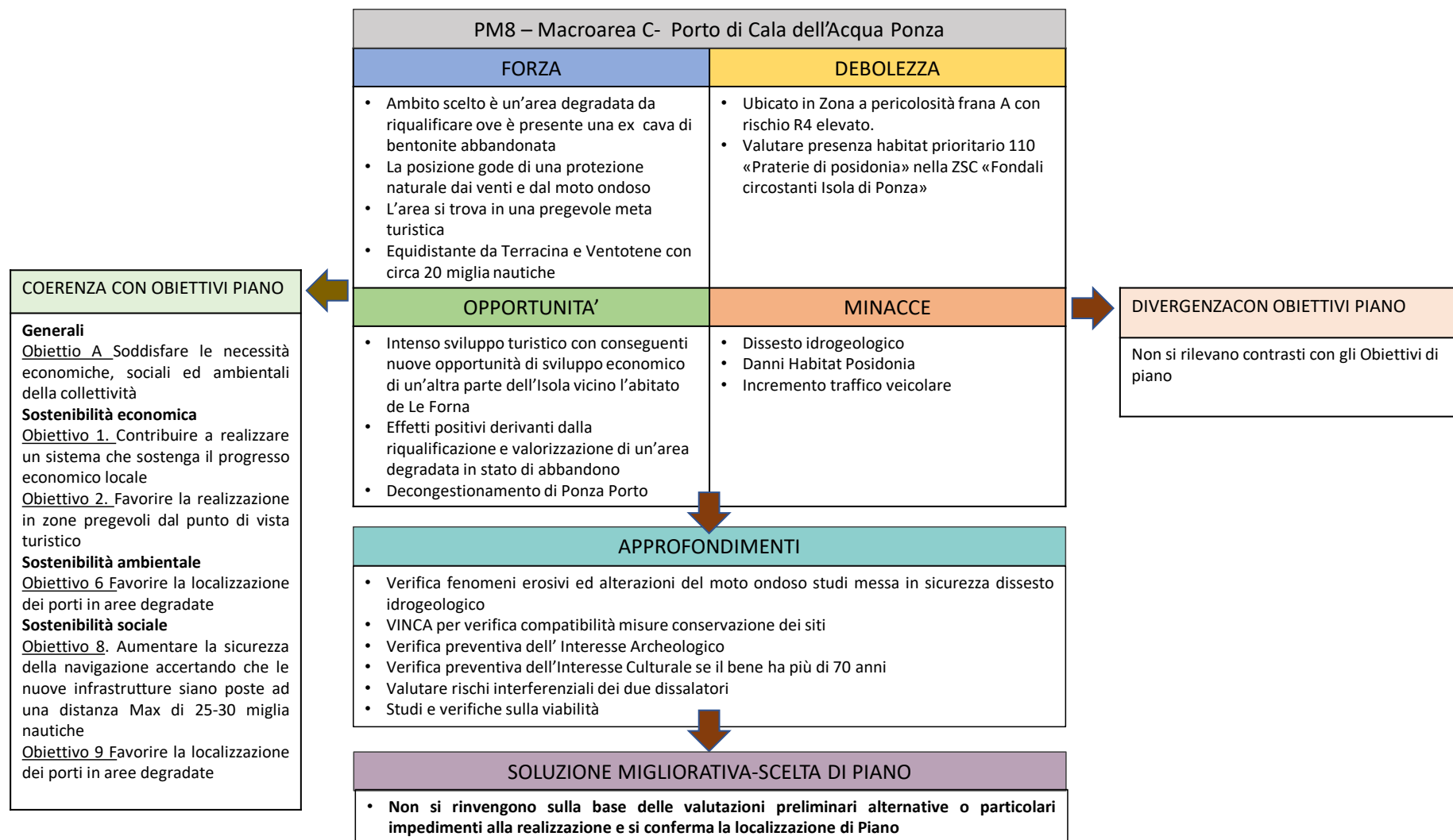
Si tratta di un procedimento di tipo logico, mutuato dall'economia aziendale, che consente di rendere sistematiche e fruibili le informazioni raccolte circa un tema specifico e fornisce informazioni fondamentali per la definizione di politiche e linee di intervento.

Attraverso l'analisi SWOT è possibile evidenziare **i punti di forza e di debolezza al fine di far emergere quelli che vengono ritenuti capaci di favorire, od ostacolare o ritardare, il perseguimento di determinati obiettivi.**

- **I punti di forza e di debolezza** sono considerati **fattori endogeni** propri del contesto di analisi, costituiti da tutti quegli elementi sui quali è possibile intervenire.
- **Le minacce e opportunità** sono invece considerate **fattori esogeni** in quanto costituiti da tutte quelle variabili derivanti dal contesto esterno, sulle quali non è possibile intervenire direttamente,

ma dovrebbero comunque essere tenute sotto controllo in modo da sfruttare gli eventi positivi e prevenire quelli negativi.





10. BIBLIOGRAFIA

- REGIONE LAZIO, Geoportale Regione Lazio SIRT, www.geoportale.regione.lazio.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PGRA Piano Gestione Rischio Alluvioni, www.autoritadistrettoac.it
- DISTRETTO IDROGRAFICO APPENNINO CENTRALE, PAI Piano Assetto Idrogeologico, www.autoritadistrettoac.it
- REGIONE LAZIO, PTPR Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, www.regione.lazio.it
- REGIONE LAZIO, Classificazione Sismica del Territorio Regionale D.387/2009, www.regione.lazio.it
- ISPRA, Carta della Natura, www.isprambiente.gov.it



**REGIONE
LAZIO**

**Direzione Regionale, Infrastrutture e
Mobilità**

Area Trasporto Marittimo Aeroporti e
Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE



VAS

Valutazione Ambientale Strategica

SINTESI NON TECNICA

INTERPROGETTI

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

Collaboratori:
Arch. Francesca Romana Monass

Il progettista:
Dott. Ing. Marco Pittori



DATA

Revisione 2

Ottobre 2023



PIANO DEI PORTI DI INTERESSE ECONOMICO REGIONALE

Sintesi Non Tecnica

VAS PORTUALITÀ REGIONALE

INDICE

1. PREMESSA.....	6
1.1 Oggetto del documento	6
1.2 Il percorso del piano fino ad oggi	6
2. LA PROPOSTA DEL PIANO.....	8
2.1 Criteri generali	8
2.2 Obiettivi	10
3. ANALISI DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DURANTE L'ITER PROCEDURALE	11
4. STATO ATTUALE DELL'OFFERTA PORTUALE E STIMA DELL'OFFERTA FUTURA	12
5. STRUTTURA DEL RAPPORTO AMBIENTALE.....	18
6. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE – COERENZA ESTERNA	21
6.1 Montalto.....	21
6.2 Tarquinia.....	25
6.3 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR).....	25
6.4 Ladispoli.....	29
6.5 Latina – Foce Verde	34
6.6 Terracina.....	38
6.7 Formia.....	43
6.8 Minturno.....	48
6.9 Ponza	52
7. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE	55
7.1 Montalto.....	55
7.2 Tarquinia.....	64
7.3 Ladispoli.....	72
7.4 Latina – Foce Verde	79
7.5 Terracina.....	87
7.6 Formia.....	94
7.7 Minturno.....	99
7.8 Ponza	106
7.9 Possibili impatti significativi sull'ambiente.....	112
7.10 Montalto.....	112
7.10.1 Popolazione e salute umana.....	112
7.10.2 Aria e clima acustico	113

7.10.3	Suolo	113
7.10.4	Biodiversità	113
7.10.5	Geologia e acque	114
7.10.6	Paesaggio	114
7.11	Tarquinia.....	116
7.11.1	Popolazione e salute umana.....	116
7.11.2	Aria e clima acustico	116
7.11.3	Suolo	117
7.11.4	Biodiversità	117
7.11.5	Geologia e acque	117
7.11.6	Paesaggio	118
7.12	Ladispoli.....	120
7.12.1	Popolazione e salute umana.....	120
7.12.2	Aria e clima acustico	120
7.12.3	Suolo	120
7.12.4	Biodiversità	121
7.12.5	Geologia e acque marine.....	121
7.12.6	Paesaggio	122
7.13	Latina – Foce Verde	123
7.13.1	Popolazione e salute umana.....	123
7.13.2	Aria e clima acustico	123
7.13.3	Suolo	124
7.13.4	Biodiversità	124
7.13.5	Geologia e acque	125
7.13.6	Paesaggio	125
7.14	Terracina.....	127
7.14.1	Popolazione e salute umana.....	127
7.14.2	Aria e clima acustico	127
7.14.3	Suolo	127
7.14.4	Biodiversità	128
7.14.5	Geologia e acque	128
7.14.6	Paesaggio	129
7.15	Formia.....	130
7.15.1	Popolazione e salute umana.....	130

7.15.2	Aria e clima acustico	130
7.15.3	Suolo	130
7.15.4	Biodiversità	131
7.15.5	Geologia e acque	131
7.15.6	Paesaggio	131
7.16	Minturno	133
7.16.1	Popolazione e salute umana	133
7.16.2	Aria e clima acustico	133
7.16.3	Suolo	133
7.16.4	Biodiversità	134
7.16.5	Geologia e acque	134
7.16.6	Paesaggio	135
7.17	Ponza	136
7.17.1	Popolazione e salute umana	136
7.17.2	Aria e clima acustico	136
7.17.3	Suolo	136
7.17.4	Biodiversità	137
7.17.5	Geologia e acque	137
7.17.6	Paesaggio	138
8.	Alternative	139
8.1	Montalto	139
8.1.1	Alternativa zero	139
8.1.2	Alternativa di piano	139
8.1.3	Alternativa 1	140
8.1.4	Alternativa 2	140
8.1.5	Alternativa 3	141
8.2	Tarquinia	144
8.2.1	Alternativa zero	144
8.2.2	Alternativa di piano	144
8.3	Ladispoli	145
8.3.1	Alternativa zero	145
8.3.2	Alternativa di piano	145
8.4	Latina – Foce Verde	146
8.4.1	Alternativa zero	146

8.4.2	Alternativa di piano	146
8.4.3	Alternativa 1 – Rio Martino	146
8.5	Terracina.....	148
8.5.1	Alternativa zero	148
8.5.2	Alternativa di piano	148
8.6	Formia.....	150
8.6.1	Alternativa zero	150
8.6.2	Alternativa di piano	150
8.7	Minturno.....	151
8.7.1	Alternativa zero	151
8.7.2	Alternativa di piano	151
8.8	Ponza	152
8.8.1	Alternativa zero	152
8.8.2	Alternativa 1	153
9.	ANALISI SWOT	156
9.1	Montalto.....	156
9.2	Tarquinia.....	157
9.3	Ladispoli.....	158
9.4	Latina – Foce Verde	159
9.5	Terracina.....	160
9.6	Formia.....	161
9.7	Minturno.....	162
9.8	Ponza	163
10.	MONITORAGGIO E CONTROLLO DEGLI IMPATTI AMBIENTALI.....	164
10.1	Criteri per la definizione del monitoraggio.....	164
10.2	Individuazione delle risorse finanziarie e delle figure responsabili.....	164
10.3	Individuazione degli impatti significativi	164
10.4	Gli indicatori per il monitoraggio, le modalità di raccolta dei dati, la frequenza e l’elaborazione	164
10.5	Gli obiettivi di sostenibilità	165
10.6	Possibili impatti imprevisti negativi e misure correttive da adottare	166
10.7	L’applicazione delle misure previste dalla VAS ed il relativo monitoraggio	166

1. PREMESSA

1.1 Oggetto del documento

L'art.24 comma 4 della LR 10/2010 recita "Per facilitare l'informazione e la partecipazione del pubblico, il rapporto ambientale è accompagnato da una sintesi non tecnica che illustra con linguaggio non specialistico i contenuti del piano o programma e del rapporto ambientale."

Il presente elaborato costituisce la Sintesi non Tecnica (SNT) a corredo del Rapporto Ambientale della VAS per il Piano Porti della Regione Lazio, ai sensi del citato art. 24 della L.R. 10/2010.

1.2 Il percorso del piano fino ad oggi

Il Piano dei Porti della Regione Lazio, oggetto della presente, inizia il suo percorso nel 1983. Le tappe fondamentali sono ripercorse di seguito:

1. 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 precedente Piano datato 1983.
2. 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"*
3. 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.
4. 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 GIUGNO 2015
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".
5. 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.

6. 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.
7. Rapporto Preliminare OTTOBRE 2019.
8. 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.
9. 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)
10. 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.
11. 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 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.

12. 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.
13. 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.
14. 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.

2. LA PROPOSTA DEL PIANO

2.1 Criteri generali

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.***

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.

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.

2.2 Obiettivi

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:

- A. 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.*
- B. Favorire la realizzazione o la riqualificazione dei porti e gli approdi turistici in vicinanza delle zone di principale pregio dal punto di vista turistico;*
- C. 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.).*
- D. 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:

- A. 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.*
- B. 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.*
- C. Un ulteriore obiettivo che riguarda la protezione delle aree sensibili dal punto di vista ambientale.*

Obiettivi di sostenibilità sociale:

- A. 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.*
- B. 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.*

C. Accrescimento della coesione sociale, comprese le riduzioni di esclusione sociale e territoriale.

D. 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.

3. 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) una serie di Osservazioni, a cui si sono aggiunte quelle successive alla pubblicazione sul B.U.R.L. n. 61 del 22.06.2021 del Rapporto Ambientale, della Sintesi non Tecnica e della Documentazione di Piano.

Allo scopo di valutare le controdeduzioni alle osservazioni pervenute e di verificare l'individuazione di eventuali contributi aggiuntivi è stata convocata per il giorno 10.01.2022 una Conferenza di Valutazione, con la partecipazione dell'Autorità Procedente.

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.

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 Piano - 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**.
- 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**.
- 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 risulta valido quanto già controdedotto nella scheda riepilogativa allegata al Parere Motivato.

4. 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 Fase II, 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.paginegialle.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.

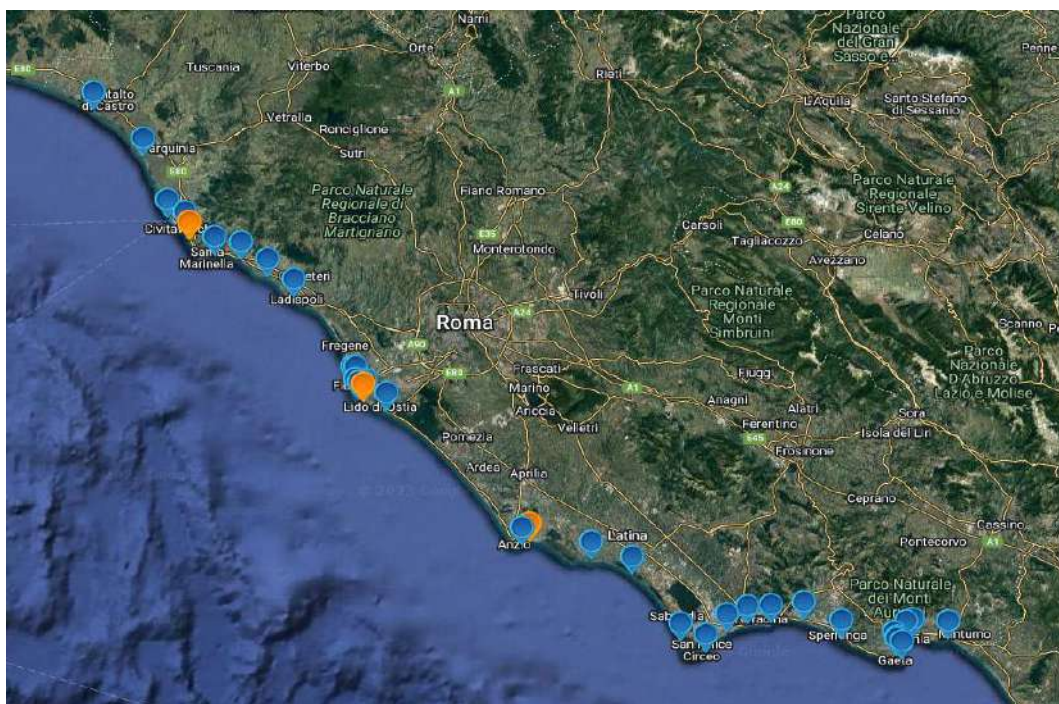


Figura 1 Localizzazione dei porti per nautica da diporto nel Lazio Fonte: Pagine Gialle

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.



Figura 2 Offerta della portualità regionale e nuove localizzazioni portual

5. STRUTTURA DEL RAPPORTO AMBIENTALE

Il presente Rapporto Ambientale analizzerà solo le nuove previsioni portuali legate alla portualità turistica.

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.

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.

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

6. RAPPORTO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE – COERENZA ESTERNA

La verifica di coerenza esterna esprime le capacità dei piani di risultare non in contrasto, eventualmente indifferente o portatori di contributi alle politiche di governo del territorio degli altri enti istituzionalmente competenti in materia.

La verifica di coerenza esterna tende a verificare la compatibilità delle scelte localizzative portuali con le previsioni desunte dalla pianificazione generale prevista dagli strumenti urbanistici.

6.1 Montalto

• Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

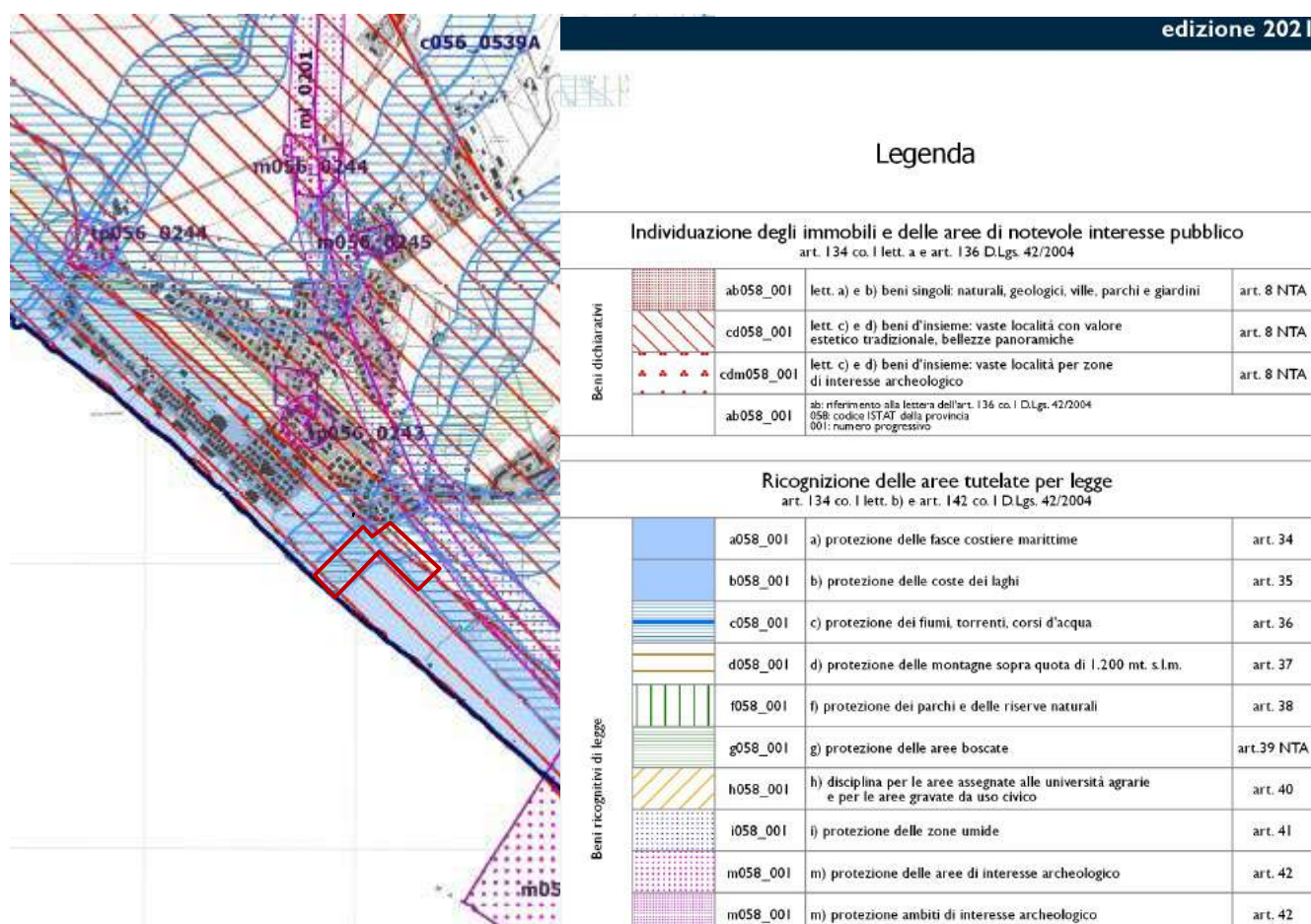


Figura 7-1 Stralcio Tavola B 12_353 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 relazione alla proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro

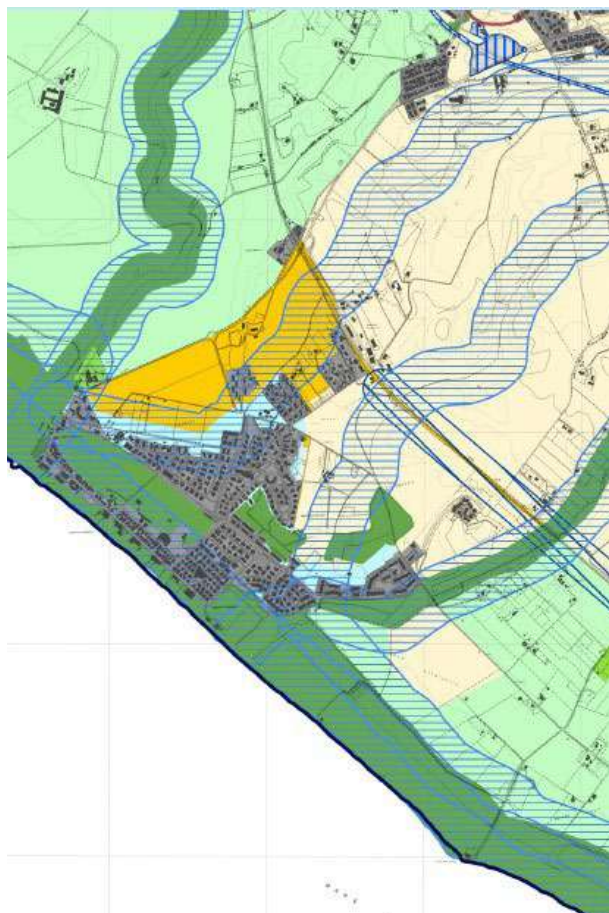
Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
-------------------	--------------------

Tavola B

L'area di analisi ricade in:

- Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del DLgs 42/2004 e segnatamente:
 - Lett. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche: **"Montalto di Castro, Tarquinia: fascia costiera"** e **"Montalto di Castro, Tarquinia: fascia costiera (Dichiarazione e integrazione)";**
- Aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004, in particolare:
 - Lett. a) Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare
 - Lett. c) Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri
 - Lett. g) Territori coperti da boschi e foreste

Tabella 4-1 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro



edizione 2021

Legenda

Sistema del Paesaggio Naturale	
	Paesaggio Naturale
	Paesaggio Naturale di Continuità
	Paesaggio Naturale Agrario
	Coste marine, lacuali e corsi d'acqua
Sistema del Paesaggio Agrario	
	Paesaggio Agrario di Rilevante Valore
	Paesaggio Agrario di Valore
	Paesaggio Agrario di Continuità
Sistema del Paesaggio Insediativo	
	Paesaggio dei Centri e Nuclei Storici con relativa fascia di rispetto
	Parchi, Ville e Giardini Storici
	Paesaggio degli Insediamenti Urbani
	Paesaggio degli Insediamenti in Evoluzione
	Paesaggio dell'Insediamento Storico Diffuso
	Reti, Infrastrutture e Servizi
	Aree di Visualità
	Punti di Visualità
	Percorsi panoramici
	Ambiti di recupero e valorizzazione paesistica
	Piani attuativi con valenza paesistica

Doc. 12548

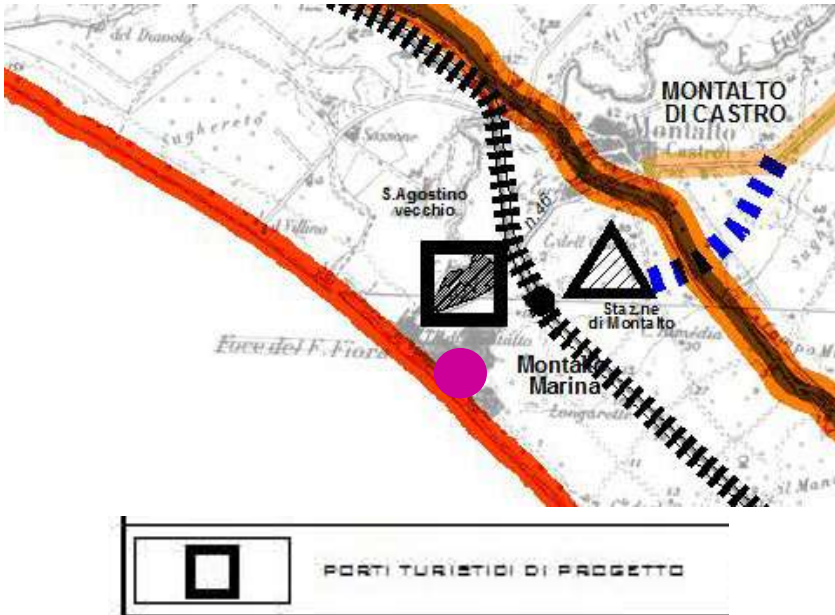
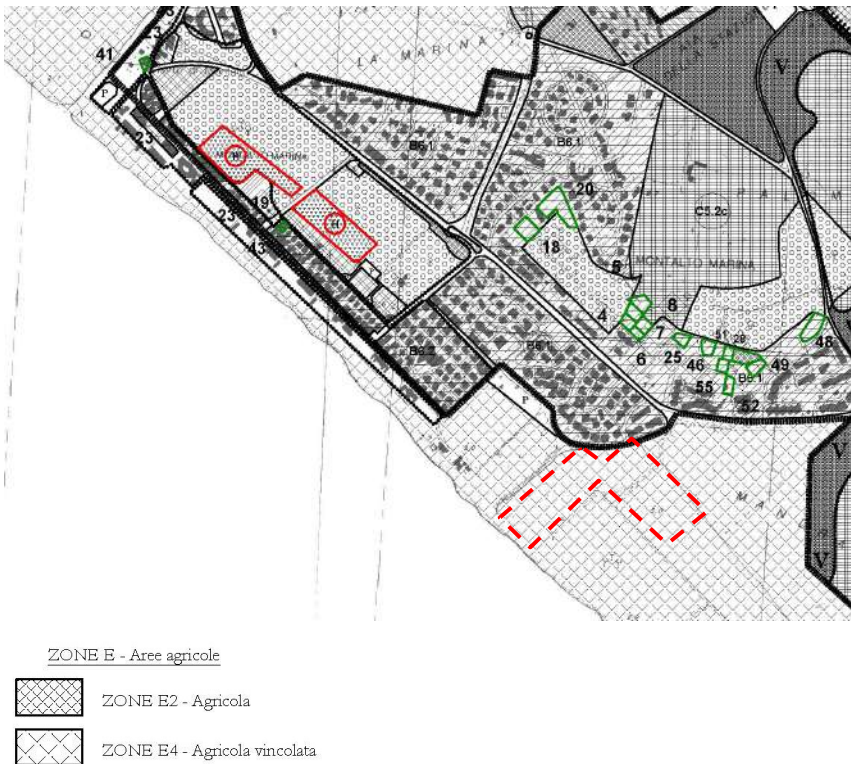
Figura 7-2 Stralcio Tavola A Stralcio Tavola A 12-353 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Montalto di Castro

Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Paesaggio naturale (art.22 NTA)	Art. 22 tabella B) Paesaggio Naturale – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela	
		Tipologie di interventi di trasformazione	Obiettivo specifico di tutela e disciplina
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli art. 12 (autorizzazione per opere pubbliche) e 62 (rapporti con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, settoriale ed urbanistica) delle norme del PTPR Lazio.
	Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica	Art. 17 (i sistemi di paesaggio – individuazione)	
		In tali ambiti, in tutti i paesaggi, possono essere attivati, con gli strumenti di cui all'art. 56 delle NTA, progetti per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio regionale considerati prioritari ai sensi dell'art. 143 del codice.	

Tabella 4-2 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Montalto di Castro

- Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM1 MONTALTO MARINA-MONTALTO DI CASTRO	
PTPG Viterbo Adottato con DGP n.45 del 24/07/2006	<u>Non previsto.</u> Nel PTGP viene prevista come proposta un porto turistico in località Montalto di Castro ubicato lungo l'asta del Fiume Fiora.
PRG Montalto di Castro Approvato con DGR n.4248 del 20/11/1974 e successiva VARIANTE approvata con DGR n.118 del 27/02/2018	<u>Non previsto.</u> L'area è zona agricola vincolata.

PM1 MONTALTO MARINA - MONTALTO DI CASTRO		
Piano Territoriale Provinciale Generale		
<p>PTPG Viterbo</p> <p>Adottato con DGP n.45 del 24/07/2006</p>	<p>Estratto TAV. 4.1.2 Mobilità (proposte)</p>  <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Montalto di Castro appartiene all'Ambito Territoriale n.7 Costa e Maremma.</p> <p>Nel PTGP viene previsto come proposta un porto turistico in località Montalto di Castro ubicato lungo l'asta del Fiume Fiora.</p>
	<p>PIANO REGOLATORE GENERALE</p> <p>Estratto TAV. 8A1-8A2 Zonizzazione</p>  <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Sottozona E4 – Agricola vincolata</p> <p>Tale Sottozona, sottoposta a vincolo paesagg., soggiace alla disciplina del PTP nonché del P.T.P.R.</p> <p>Per quanto riguarda specificamente la protezione della fascia costiera, i territori del Demanio Marittimo in essa ricompresi e destinati in parte a servizi ed attrezz. per finalità turistico – balneari, risultano classificati anch'essi come Sottozona E4, ma sono soggetti alla disciplina del PUA.</p>

6.2 Tarquinia

- Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

6.3 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

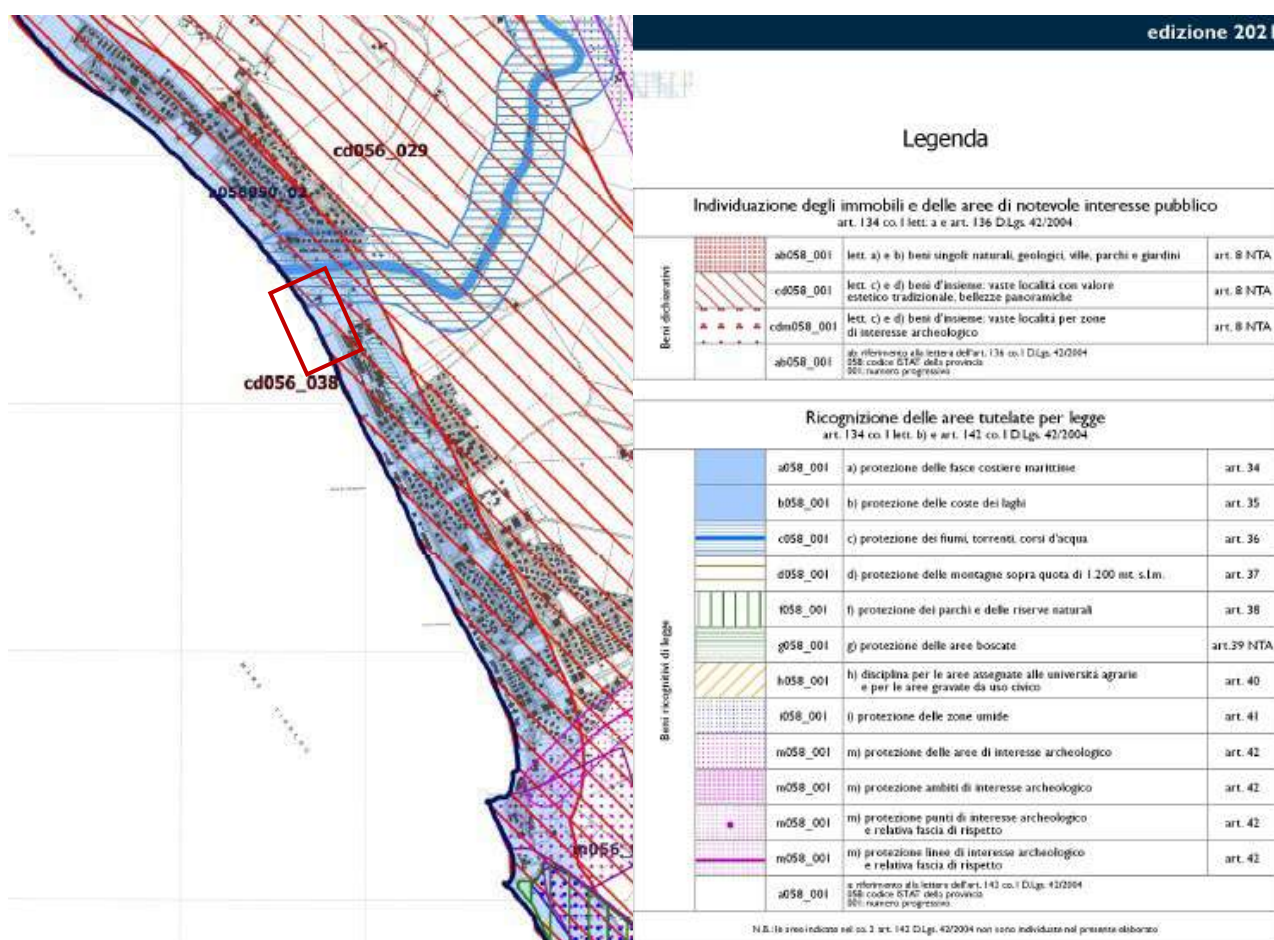


Figura 4-3 Stralcio Tavola B 13_354 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Tarquinia

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del DLgs 42/2004 e segnatamente: <ul style="list-style-type: none"> ○ Lett. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze

	<p>panoramiche: “Montalto di Castro, Tarquinia: fascia costiera”;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aree tutelate per legge di cui all’articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> ○ Lett. a) Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare ○ Lett. c) Fiumi, torrenti, corsi d’acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri
--	---

Tabella 4-3 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia

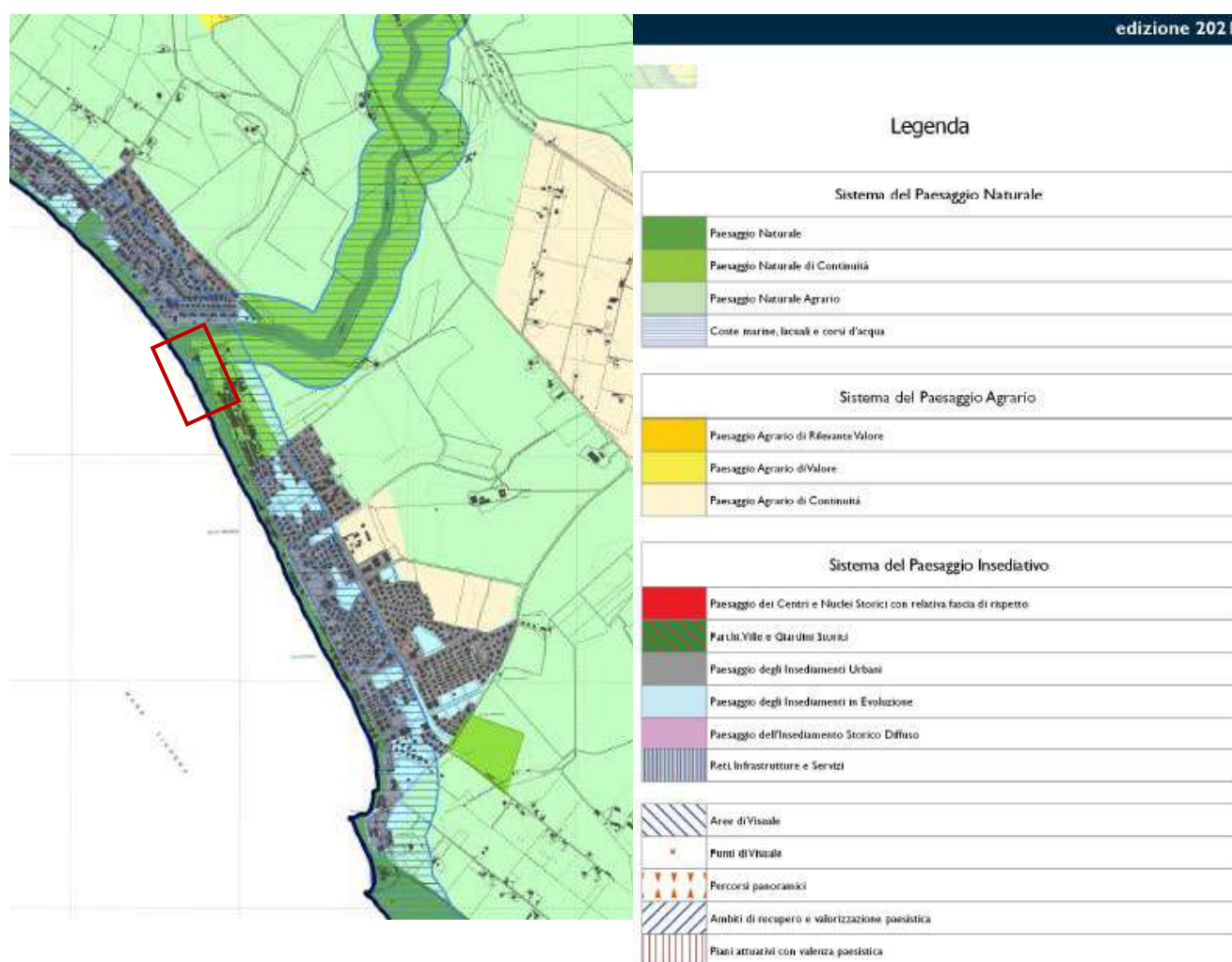


Figura 7-3 Stralcio Tavola A PTPR Lazio adottato con DGR n. 556 /2007 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Tarquinia

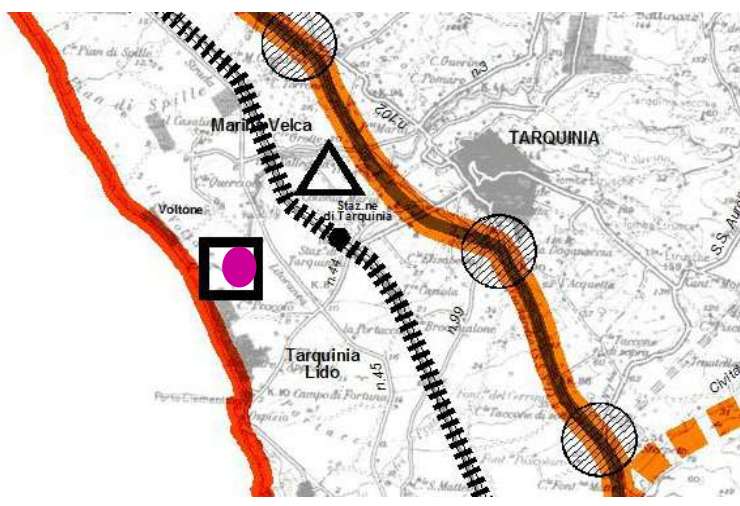
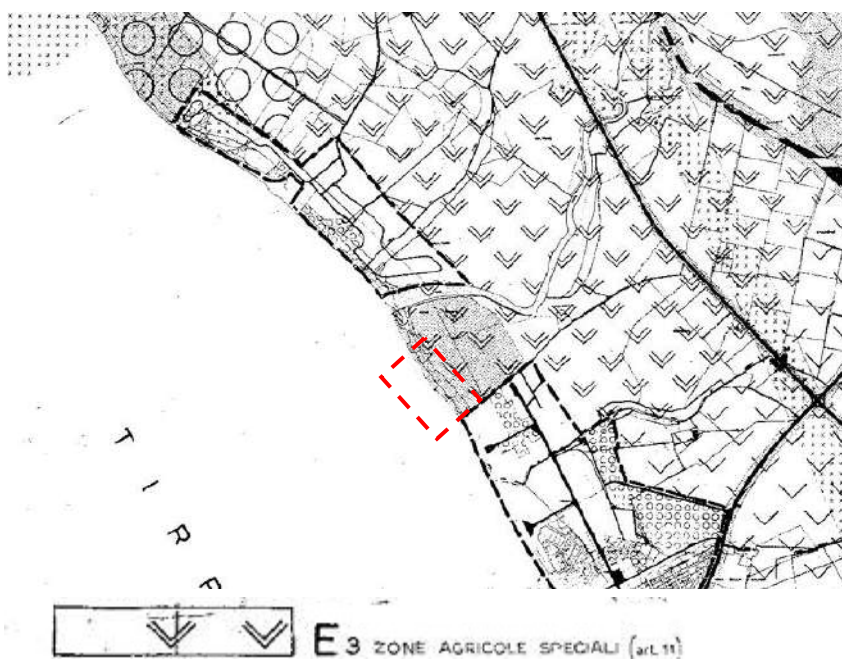
Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela
Tavola A	Paesaggio naturale (art.22	Art. 22 tabella B) Paesaggio Naturale – Disciplina delle

	NTA)	azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela	
		Tipologie di interventi di trasformazione	Obiettivo specifico di tutela e disciplina
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli art. 12 (autorizzazione per opere pubbliche) e 62 (rapporti con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, settoriale ed urbanistica) delle norme del PTPR Lazio.
	Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica	Art. 17 (i sistemi di paesaggio – individuazione)	
		In tali ambiti, in tutti i paesaggi, possono essere attivati, con gli strumenti di cui all'art. 55 delle NTA, progetti per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio regionale considerati prioritari ai sensi dell'art. 143 del codice.	

Tabella 4-4 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Tarquinia

- Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM2 LIDO DI TARQUINIA - TARQUINIA	
Piano Territoriale Provinciale Generale	
PTPG Viterbo Adottato con DGP n.45 del 24/07/2006	<u>Previsto.</u> Nel PTGP viene previsto come proposta un porto turistico nel Comune di Tarquinia ubicato a sud della foce del fiume Marta.
PIANO REGOLATORE GENERALE	
PRG Tarquinia 1968 agg.1972	<u>Non previsto.</u> L'area è zona agricola vincolata.
PM2 LIDO DI TARQUINIA - TARQUINIA	
Piano Territoriale Provinciale Generale	

<p>PTPG Viterbo Adottato con DGP n.45 del 24/07/2006</p>	<p>Estratto TAV. 4.1.2 Mobilità (proposte)</p>  <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Tarquinia appartiene all'Ambito Territoriale n.7 Costa e Maremma.</p> <p>Nel PTGP viene previsto come proposta un porto turistico nel Comune di Tarquinia ubicato a sud della foce del fiume Marta.</p>
<p>PIANO REGOLATORE GENERALE</p>		
<p>PRG Tarquinia 1968 agg.1972</p>	<p>Estratto TAV. 9B Centro - Zonizzazione</p>  <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Zona E3 – Zone agricole speciali (art.11)</p> <p>Tale Sottozona, riguarda aree di attuale destinazione agricola ubicate all'interno del costituendo parco archeologico naturale. Rilevante la conservazione dell'ambiente naturale.</p> <p>La zona è inoltre vincolata.</p>

6.4 Ladispoli

• Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

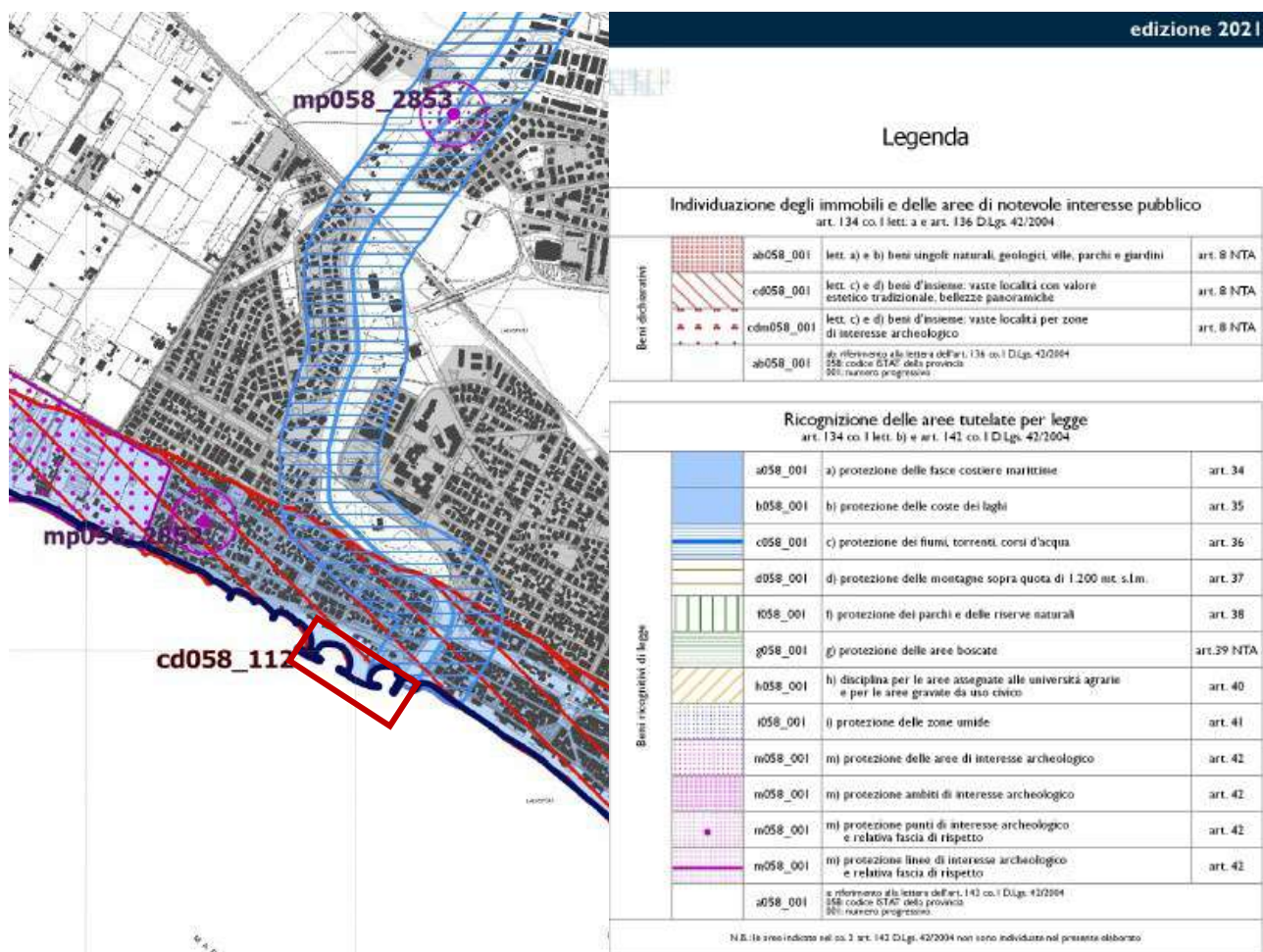


Figura 7-4 Stralcio Tavola B 23_373 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Ladispoli

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del D.Lgs. 42/2004 e segnatamente: <ul style="list-style-type: none"> Lett. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze paesistiche: "Fascia costiera dei comuni:

	<p>Civitavecchia, Cerveteri”;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aree tutelate per legge di cui all’articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> ○ Lett. a) <i>Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare</i> ○ Lett. c) <i>Fiumi, torrenti, corsi d’acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri</i>
--	---

Tabella 4-5 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli

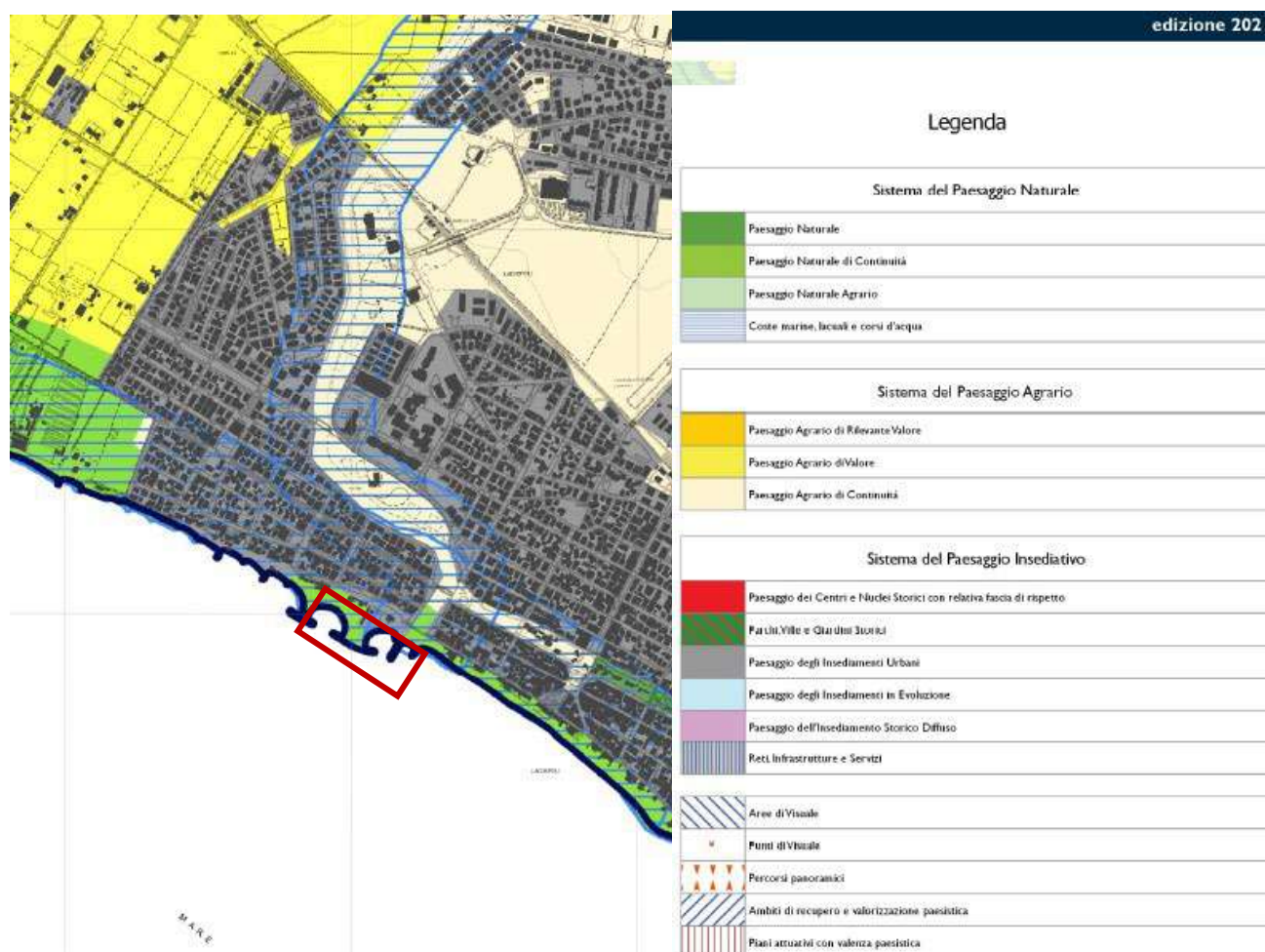


Figura 7-5 Stralcio Tavola A 23_373 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Ladispoli


Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Paesaggio naturale di continuità (art.24 NTA)	Art. 24 tabella B) Paesaggio Naturale di continuità – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela	
		Tipologie di interventi di trasformazione	Obiettivo specifico di tutela e disciplina

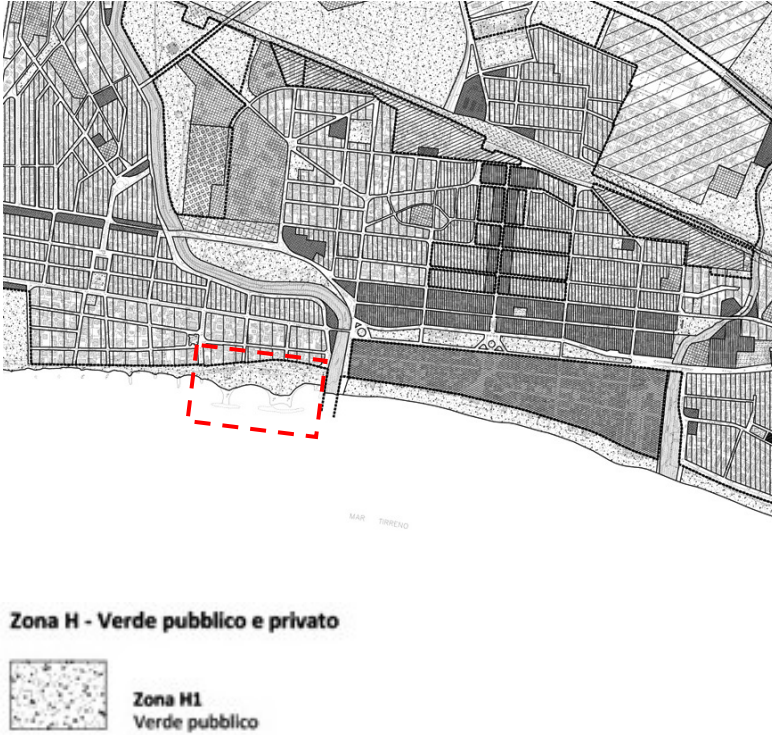

		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli art. 12 (autorizzazione per opere pubbliche) e 62 (rapporti con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, settoriale ed urbanistica) delle norme del PTPR Lazio.
	Paesaggio degli insediamenti urbani (art.28 NTA)	<i>Art. 28 tabella B) Paesaggio degli insediamenti urbani – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela</i>	
		<i>Tipologie di interventi di trasformazione</i>	<i>Obiettivo specifico di tutela e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Conservazione ed adeguamento funzionale delle strutture esistenti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti
	Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica	<i>Art. 17 (i sistemi di paesaggio – individuazione)</i>	
		In tali ambiti, in tutti i paesaggi, possono essere attivati, con gli strumenti di cui all'art. 56 delle NTA, progetti per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio regionale considerati prioritari ai sensi dell'art. 143 del codice.	

Tabella 4-6 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Ladispoli

- Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM3 PORTO PIDOCCHIO - LADISPOLI	
Piano Territoriale Provinciale Generale	
PTPG Roma Approvato con DCP n.1 del 18/01/2010	<u>Non previsto.</u> Nel PTGP viene prevista una nuova localizzazione portuale in località Torre Flavia.
PIANO REGOLATORE GENERALE	
PRG Ladispoli Approvato con DGR n.2453 del 06/06/1978e successiva VARIANTE con riporto su cartografia informatizzata nel Febbraio 2010	<u>Non previsto.</u> L'area è verde pubblico.
Variante al PRG vigente adottata con DCC n. 29 del 31/07/2019	<u>Previsto.</u> L'area è classificata come Approdo Turistico ove sono previste attrezzature portuali

PM3 PORTO PIDOCCHIO - LADISPOLI	
Piano Territoriale Provinciale Generale	
PTPG Roma Approvato con DCP n.1 del 18/01/2010	<p>Estratto TAV. TP2 Indirizzi e proposte di piano</p>  <p>Localizzazione prevista dal PTGP</p> <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p> <p>Nel PTGP viene prevista una nuova localizzazione portuale in località Torre Flavia.</p>
PIANO REGOLATORE GENERALE	

<p>PRG Ladispoli Approvato con DGR n.2453 del 06/06/1978 e successiva VARIANTE con riporto su cartografia informatiz zata nel Febbraio 2010</p>	<p>Estratto TAV. R2 Riporto del PRG del 1978 su cartografia informatizzata</p>  <p>Zona H - Verde pubblico e privato</p> <p>Zona H1 Verde pubblico</p> <p> Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Zona H1 – Verde pubblico</p> <p>L'arenile balneare viene classificato con la stessa campitura delle zone a verde pubblico.</p>
<p>Variante al PRG vigente adottata con DCC n. 29 del 31/07/2019</p>	<p>Estratto TAV.P3.2 Disposizioni programmatiche a seguito di intervenute modifiche</p>  <p>Approdo turistico I3</p> <p>Pontile</p> <p>MAR TIRRENO</p> <p> Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Sottozona I3-Approdo turistico</p> <p>Sono incluse in questa sottozona le aree destinate alle attrezzature portuali secondo quanto previsto dai programmi di sviluppo della Regione Lazio e dalla Delibera di Consiglio Comunale n. 57 del 13.10.2016 avente ad oggetto <i>“Approvazione del progetto preliminare rimodulato del Porto turistico Marina di Vaccina C.D. “Porto Pidocchio”, dello Schema di Convenzione e conseguenti determinazioni”</i>.</p> <p>In tale sottozona il PRG si attua mediante strumento diretto assistito da convenzione urbanistica.</p>

--	--	--

6.5 Latina – Foce Verde

• Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

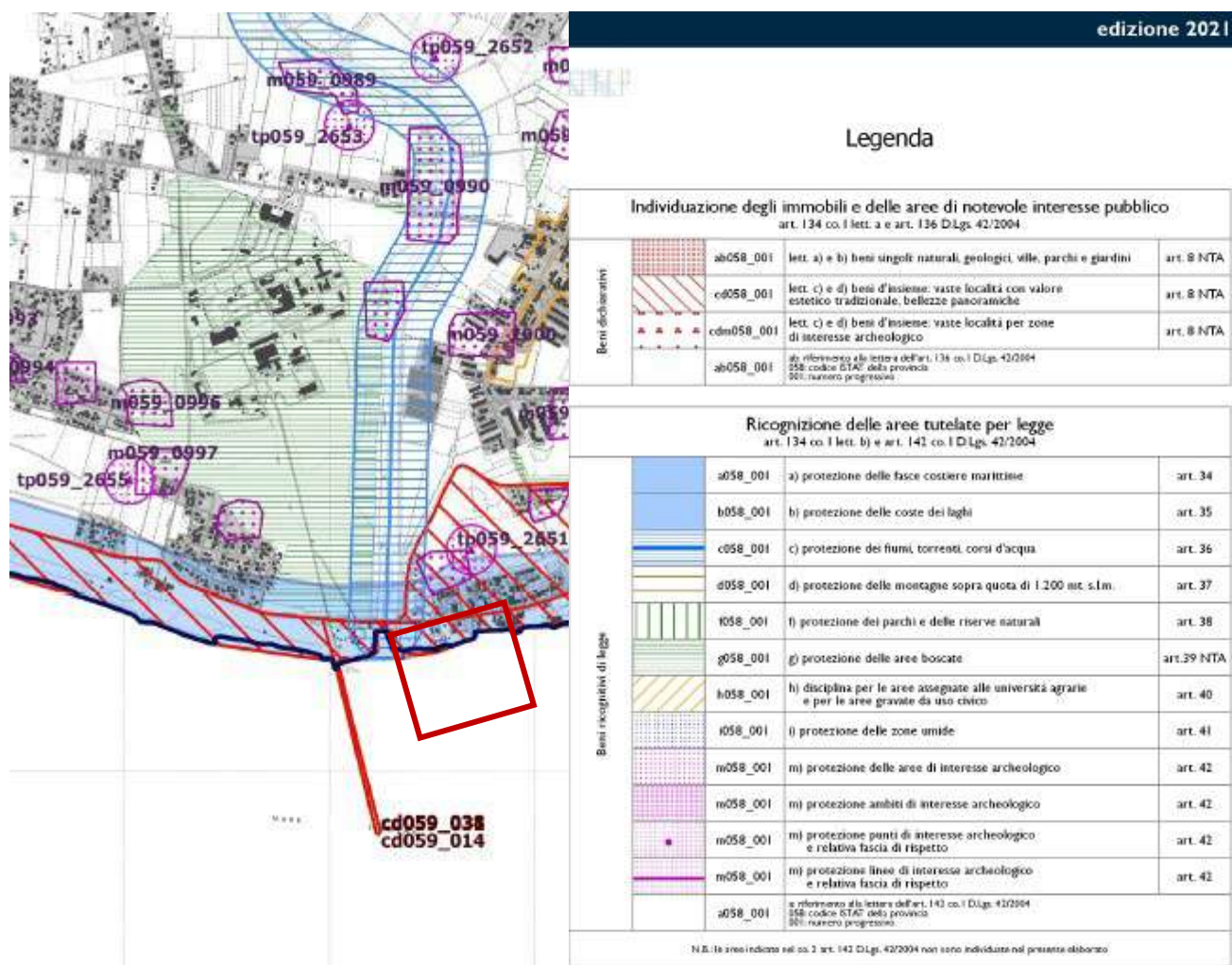


Figura 7-6 Stralcio Tavola B 35_400 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Latina

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del DLgs 42/2004 e segnatamente:

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Lett. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche: "Latina e Sabaudia: zona della fascia costiera"; ● Aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> ○ Lett. a) Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare ○ Lett. c) Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri
--	---

Tabella 4-7 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina



Figure 4-1 Stralcio Tavola A 35_400 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Latina

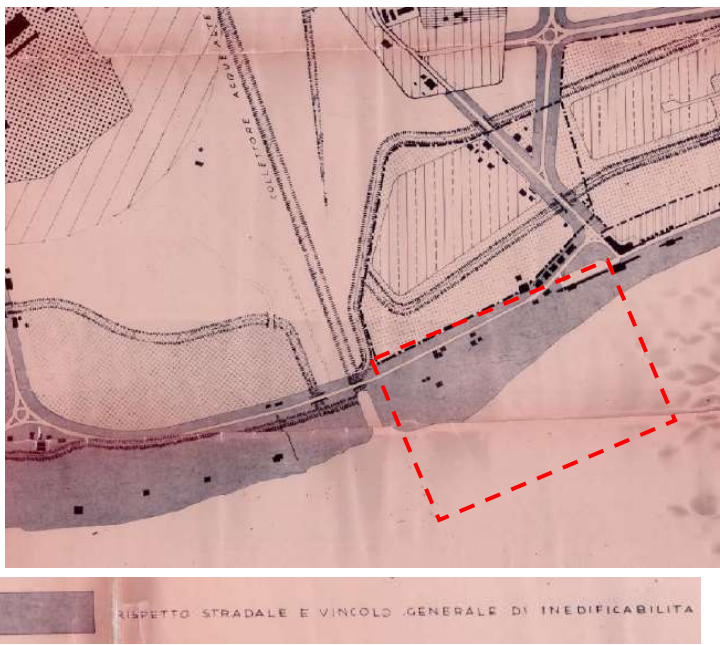
Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Paesaggio naturale (art.22 NTA)	<i>Art. 22 tabella B) Paesaggio Naturale – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela</i>	
		<i>Tipologie di interventi di trasformazione</i>	<i>Obiettivo specifico di tutela e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli art. 12 (autorizzazione per opere pubbliche) e 62 (rapporti con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, settoriale ed urbanistica) delle norme del PTPR Lazio.
	Paesaggio degli insediamenti urbani (art.28 NTA)	<i>Art. 28 tabella B) Paesaggio degli insediamenti urbani – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela</i>	
		<i>Tipologie di interventi di trasformazione</i>	<i>Obiettivo specifico di tutela e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Conservazione ed adeguamento funzionale delle strutture esistenti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti

Tabella 4-8 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Latina

- Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM4 FOCE VERDE - LATINA
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.
PIANO REGOLATORE GENERALE

PRG Latina Approvato con DM n.6476 del 13/01/1972Dicembre 1971	<u>Non previsto.</u> L'area è zona vincolata di rispetto della viabilità.
---	--

PM4 FOCE VERDE - LATINA		
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.		
PIANO REGOLATORE GENERALE		
PRG Latina Approvato con DM n.6476 del 13/01/1972Dicembre 1971	Estratto TAV. 17 – Marina di Latina - Zonizzazione  <div style="border: 1px dashed red; width: 20px; height: 10px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> Localizzazione prevista dal Piano Porti	Zone vincolate (art.12) La zona presenta un vincolo di rispetto della viabilità ed è vietata ogni costruzione.

6.6 Terracina

• Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

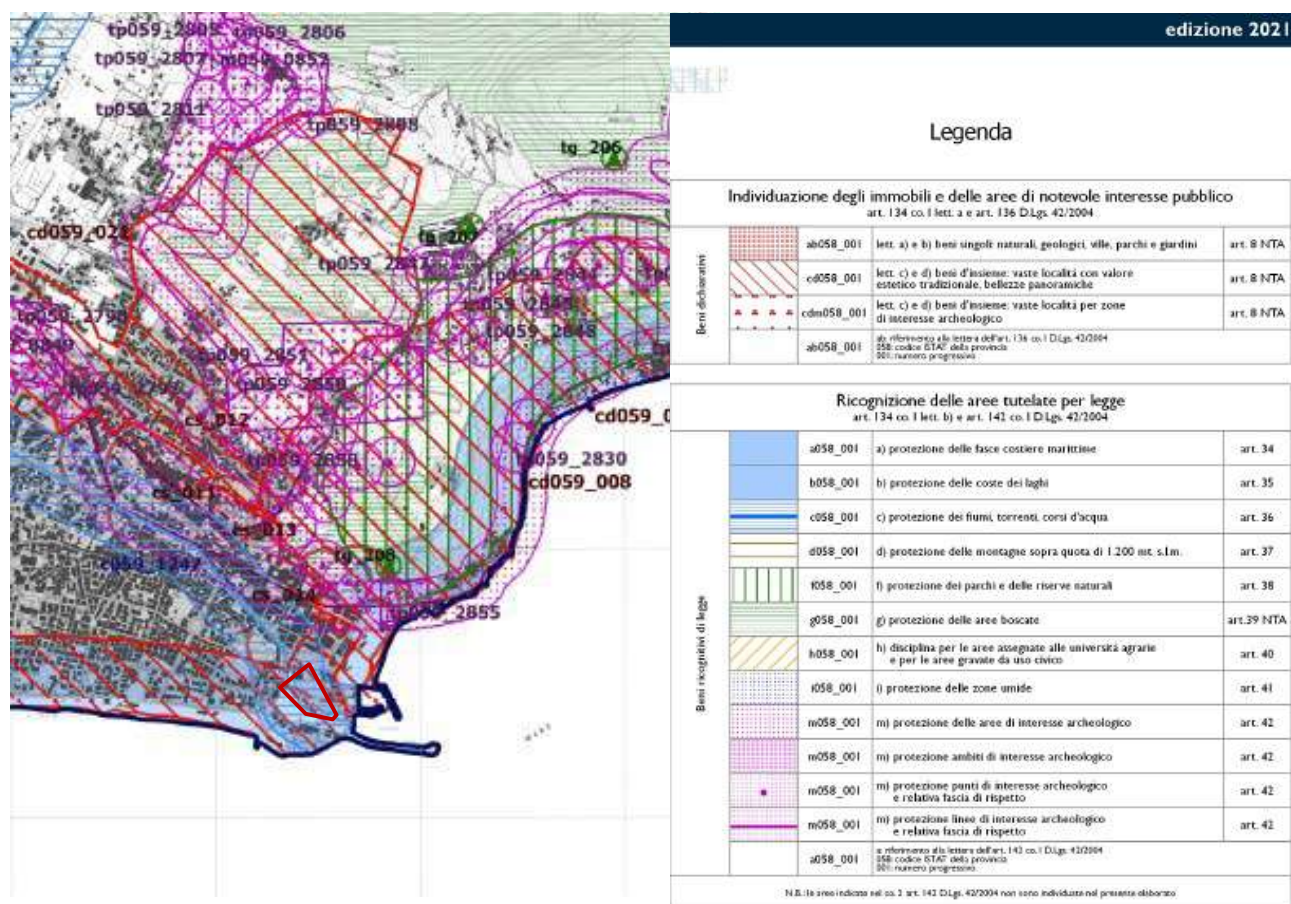


Figura 7-7 Stralcio Tavola B 40_414 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Terracina

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del DLgs 42/2004 e segnatamente: <ul style="list-style-type: none"> Lett. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche: "Terracina: integrazione vincolo" e "Terracina: zona costiera con il complesso di Monte S. Angelo"; Aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004, in particolare:

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Lett. a) Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare ○ Lett. c) Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri
--	---

Tabella 4-2 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina

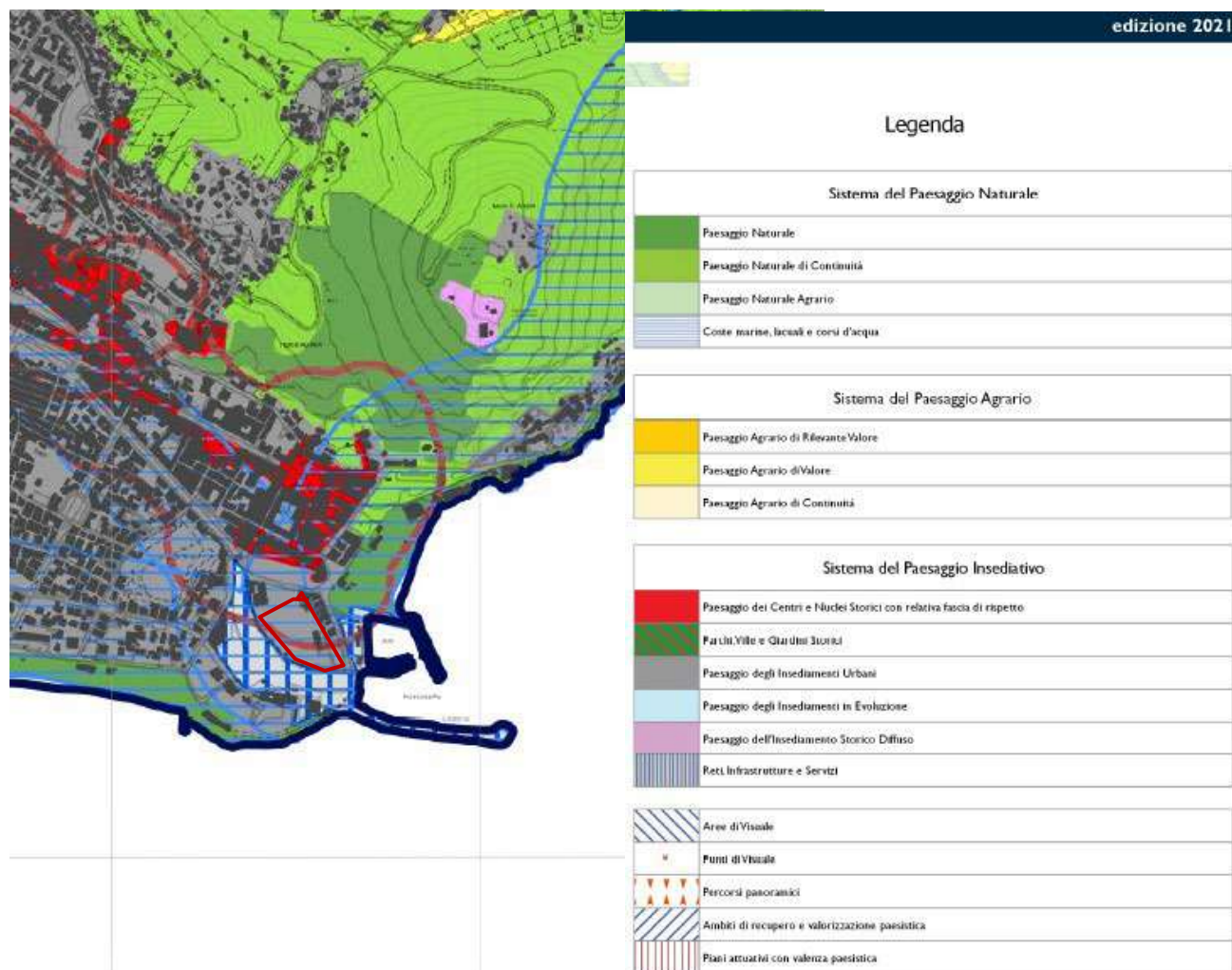


Figura 4-3 Stralcio Tavola A 40_414 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Terracina

Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Paesaggio degli insediamenti urbani (art.28 NTA)	Art. 28 tabella B) Paesaggio degli insediamenti urbani – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela	
		Tipologie di interventi di trasformazione	Obiettivo specifico di tutela e disciplina
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Conservazione ed adeguamento funzionale

			delle strutture esistenti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti
		<i>Art.30 tabella B) Paesaggio dei centri e nuclei storici con relativa fascia di rispetto - Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela</i>	
	Paesaggio dei centri e nuclei storici con relativa fascia di rispetto (art. 30 NTA)	<i>Tipologie di interventi di trasformazione</i>	<i>Obiettivo specifico di tutela e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile.

Tabella 4-9 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Terracina

- Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM5 TERRACINA	
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.	
PIANO REGOLATORE GENERALE	
PRG Terracina Approvato con DGR n.873 del 28/11/1972 Ed aggiornato con sistema informatizzato con DGR 331 del 10/07/2007	<u>Previsto.</u> L'area è zona per le attrezzature portuali.
PIANO REGOLATORE PORTUALE	
PRP Terracina Presa d'atto della Proposta di Piano Regolatore Portuale con DGC n.283 del 28/12/2020	<u>Previsto.</u> L'area è destinata alla nuova darsena prevista nel Piano Porti.

PM5 TERRACINA

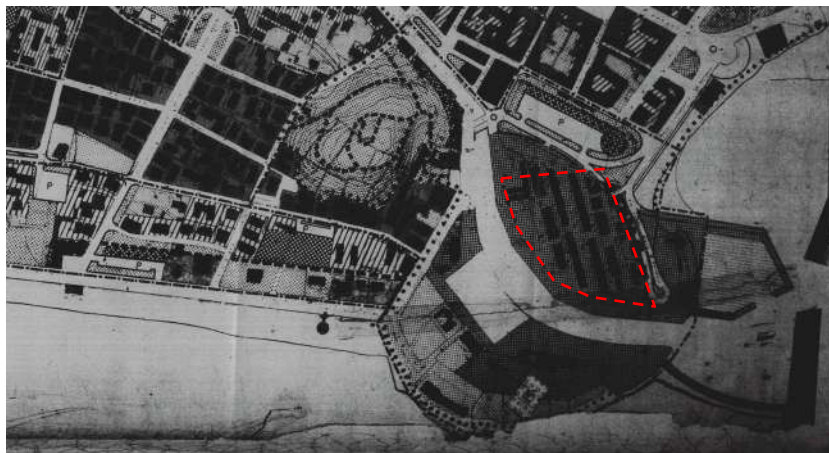
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.

PIANO REGOLATORE GENERALE

PRG
Terracina
Approvato
con DGR
n.873 del
28/11/1972

Ed
aggiornato
con sistema
informatizz
ato con
DGR 331
del
10/07/2007

Estratto TAV. 4A Zonizzazione



SIMBOLOGIA	DENOMINAZIONE	ATTUAZIONE
	ZONA ATTREZZATURE PORTUALI	ATTUAZIONE MEDIANTE P.P. Pianovolumetrica

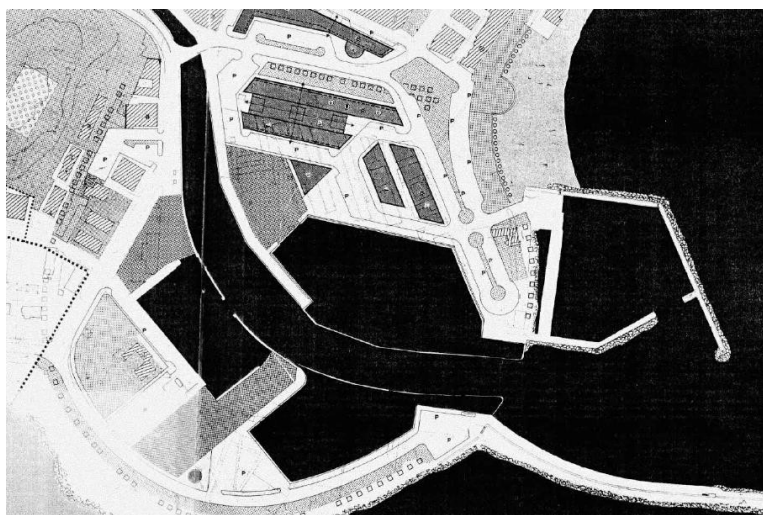
Localizzazione prevista dal Piano Porti

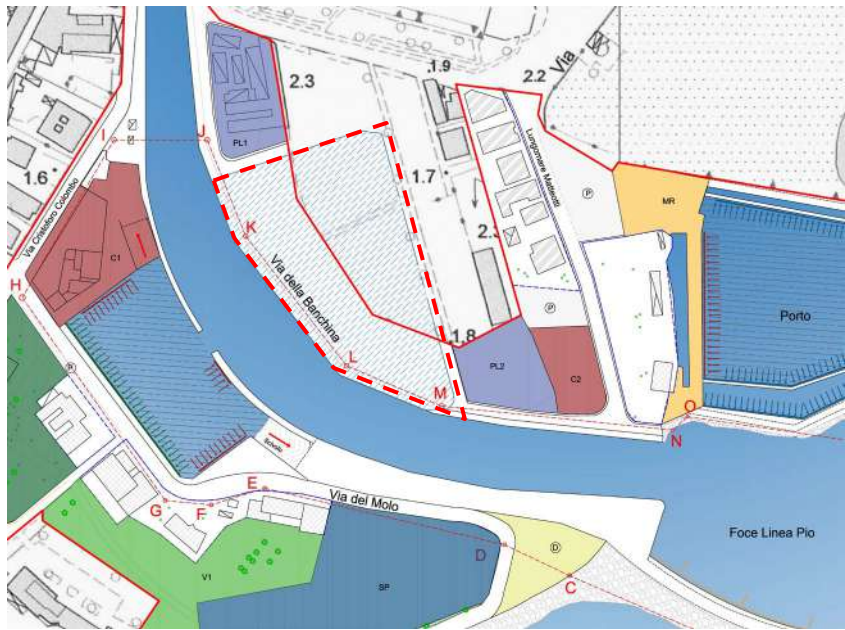
Zona – Attrezzature portuali

Nel PRG l'area viene classificata zona per attrezzature portuali, ove sono consentite opere legate strettamente alle esigenze di servizio portuale. In sede di PP sono consentiti inoltre studi per una più idonea sistemazione dei bacini

Per la zona del porto esiste una pianificazione particolareggiata.

Essa è quindi disciplinata dal Piano Particolareggiato Esecutivo (P.P.E.) "Centro Storico in Declivio e Pianura compresa l'Area archeologica Portuale": approvato dalla Giunta Regionale nella seduta del 28 Aprile 1980 n.2163.



PIANO REGOLATORE PORTUALE		
<p>PRP Terracina Con DGC n.283-2020 del 28/12/2020 di presa d'atto della "Proposta di PRP Preso d'atto. Indirizzi"</p>	<p>Estratto TAV. P01 Planimetria di zonizzazione</p>  <p>Nuova darsena (prevista dal Piano dei porti)</p> <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	
	<p>Zona sotto ambito operativo portuale</p> <p>L'area è destinata alla nuova darsena prevista nel Piano Porti .</p>	

6.7 Formia

• Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

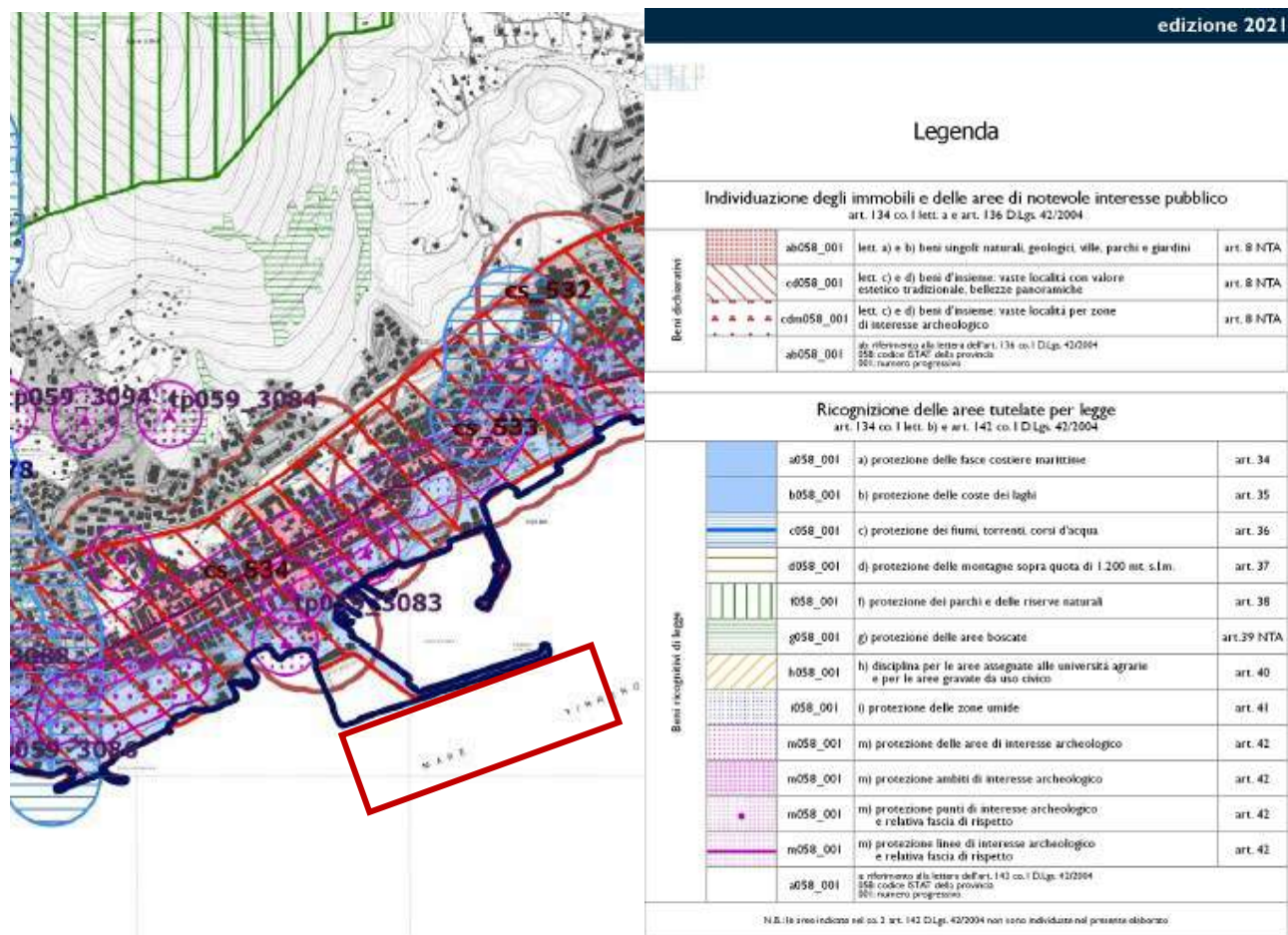


Figura 7-8 Stralcio Tavola B 41_415 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Formia

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del DLgs 42/2004 e segnatamente: <ul style="list-style-type: none"> Lett. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche: "Zona costiera sita nei comuni di Sperlonga, Gaeta e Formia" e "Terracina: integrazione vincolo";

	<ul style="list-style-type: none"> Aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> Let. a) Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
--	---

Tabella 4-10 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia

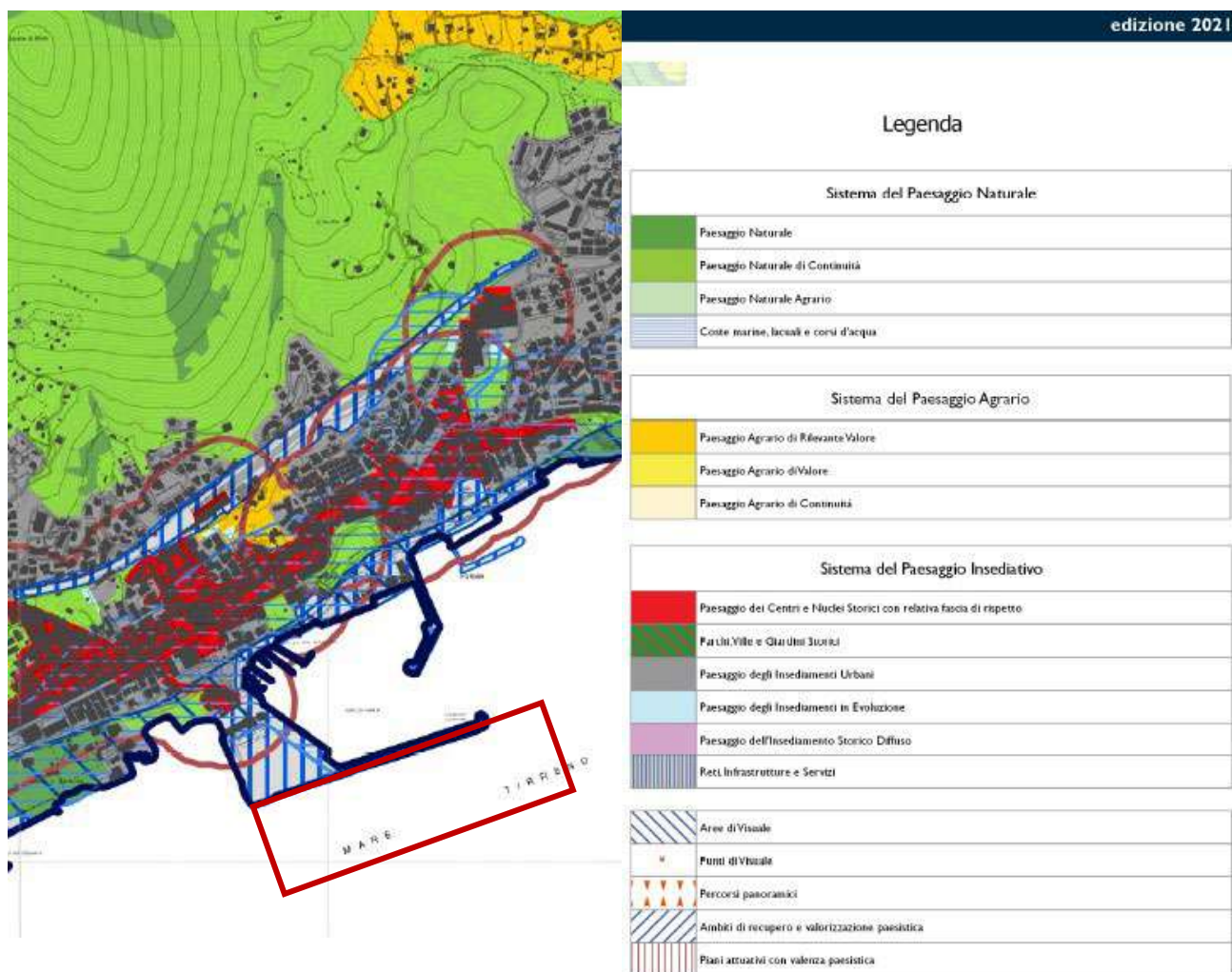


Figura 7-9 Stralcio Tavola A 41_415 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Formia

Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Reti, infrastrutture e servizi (art.33 NTA)	Art. 33 tabella B) Reti, infrastrutture e servizi – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela	
		Tipologie di interventi di trasformazione	Obiettivo specifico di tutela e disciplina
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Sono consentiti solo nelle aree individuate negli strumenti urbanistici previo

		<p>SIP. Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico. Deve inoltre contenere proposte di mitigazione e prevedere sistemazioni paesaggistiche di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contest urbano o rurale. Nelle zone interessate da beni di interesse storico archeologico deve essere effettuato il recupero e la valorizzazione dei beni archeologici presenti e possono prevedere la messa in luce del l'antico tracciato viario e del suo basolato e in questo caso l'eventuale modificazione delle infrastrutture da realizzare.</p>
	<p>Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica</p>	<p><i>Art. 17 (i sistemi di paesaggio – individuazione)</i></p>
		<p>In tali ambiti, in tutti i paesaggi, possono essere attivati, con gli strumenti di cui all'art. 56 delle NTA, progetti per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio regionale considerati prioritari ai sensi dell'art. 143 del codice.</p>

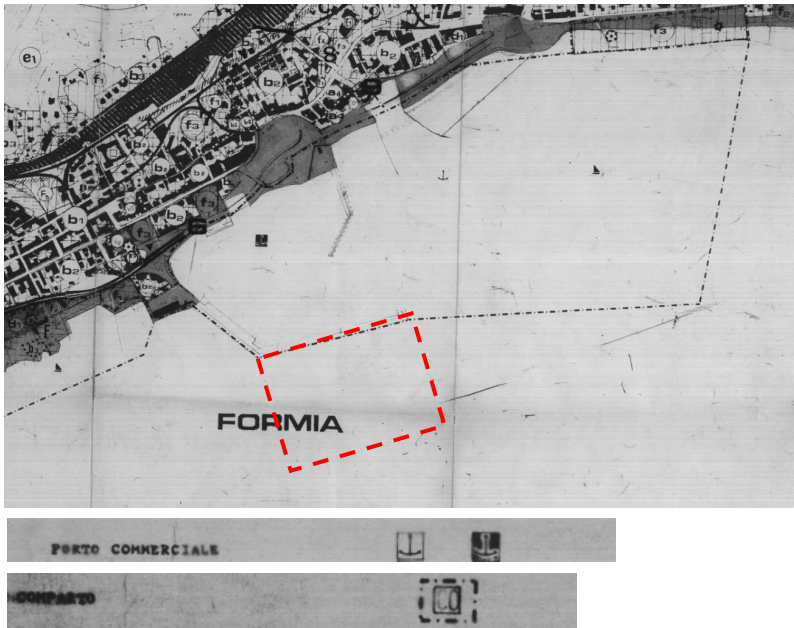
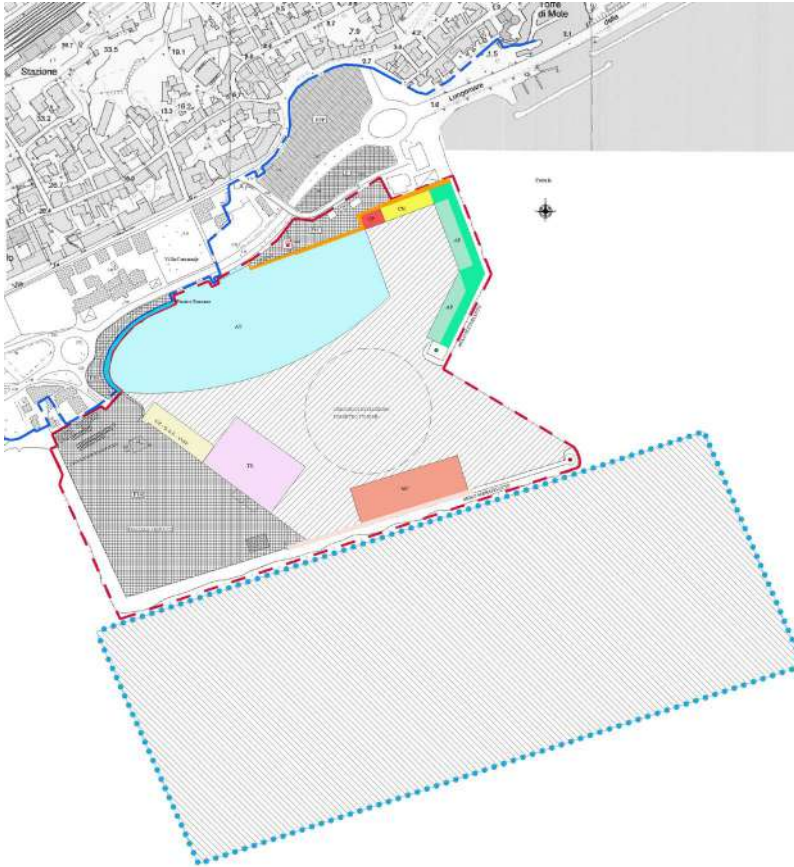
Tabella 4-11 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Formia

- Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM6 AMPLIAMENTO PORTO DI FORMIA
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.
PIANO REGOLATORE GENERALE

PRG Formia Approvato con DGR n.15 del 21/01/1980	<u>Non previsto.</u> L'area dell'ampliamento è esterna a quella del porto esistente.
PIANO REGOLATORE PORTUALE	
PRP Formia La cui proposta di Deliberazione <i>"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"</i> è stata approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n.25 del 14/07/2023	<u>Previsto.</u> L'area dell'ampliamento è prevista nel nuovo PRP.

PM6 AMPLIAMENTO PORTO DI FORMIA
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.
PIANO REGOLATORE GENERALE

<p>PRG Formia Approvato con DGR n.15 del 21/01/1980</p>	<p>Estratto TAV. 5B Zonizzazione</p>  <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Zona</p> <p>Porto commerciale – Comparto 6</p> <p>Nel PRG l'area del porto esistente viene classificata come Porto Commerciale ed appartenente al Comparto 6.</p> <p>L'area di espansione è esterna al perimetro del comparto.</p>
<p>PIANO REGOLATORE PORTUALE</p>		
<p>PRP Formia La cui 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" è stata approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n.25 del 14/07/2023</p>	<p>Estratto TAV. 08 Piano Regolatore Portuale</p> 	<p>Il PRP del porto di Formia prevede l'ampliamento.</p>

6.8 Minturno

• Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

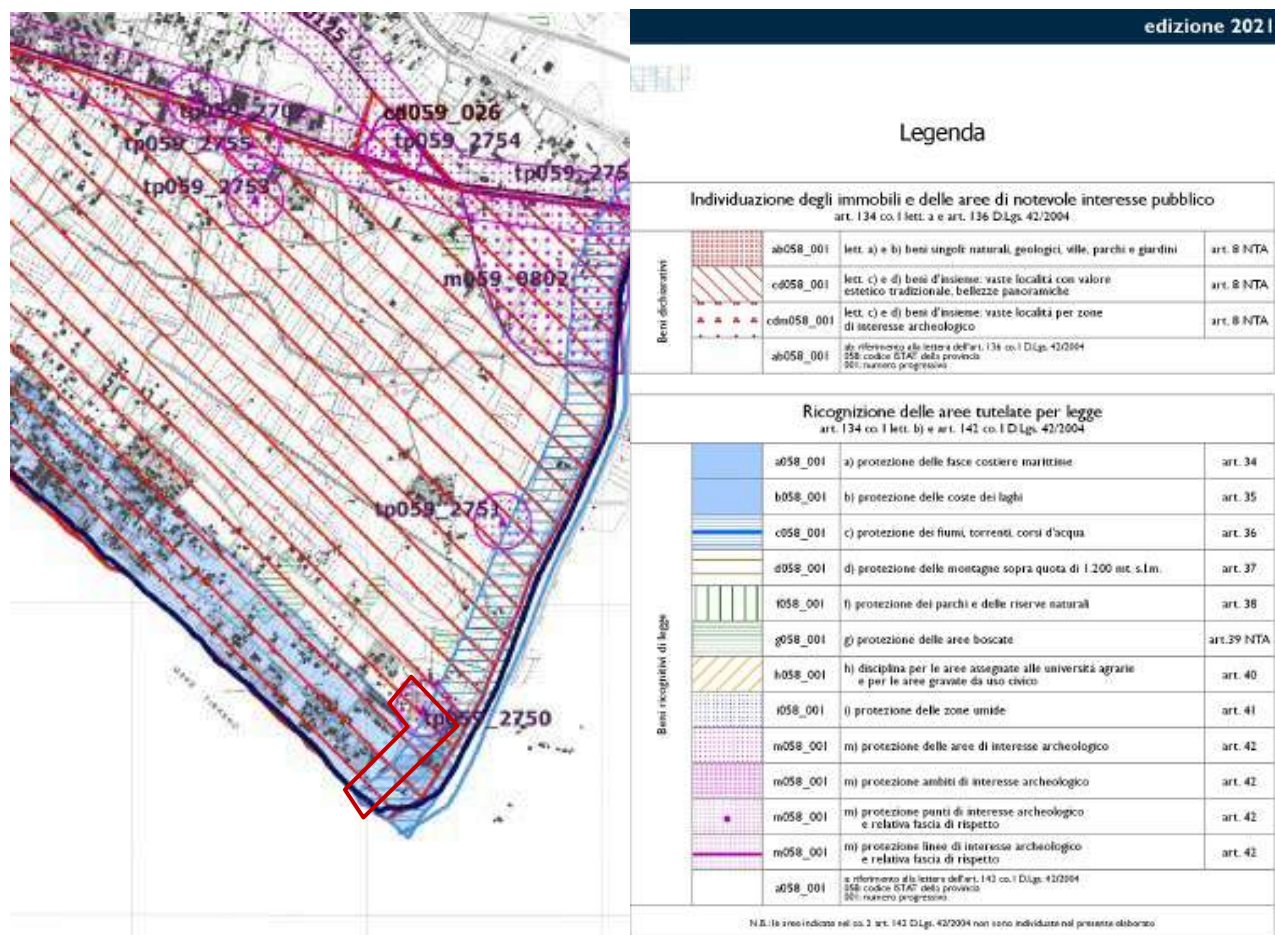


Figura 7-10 Tavola B 42_416 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Minturno

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del D.Lgs. 42/2004 e segnatamente: <ul style="list-style-type: none"> Let. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche: "Formia e Minturno : fascia costiera"; Aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1 del

	<p>DLgs 42/2004, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Lett. a) Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare; ○ Lett. c) Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri; ○ Lett. g) Territori coperti da boschi e foreste;
--	---

Tabella 4-12 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno

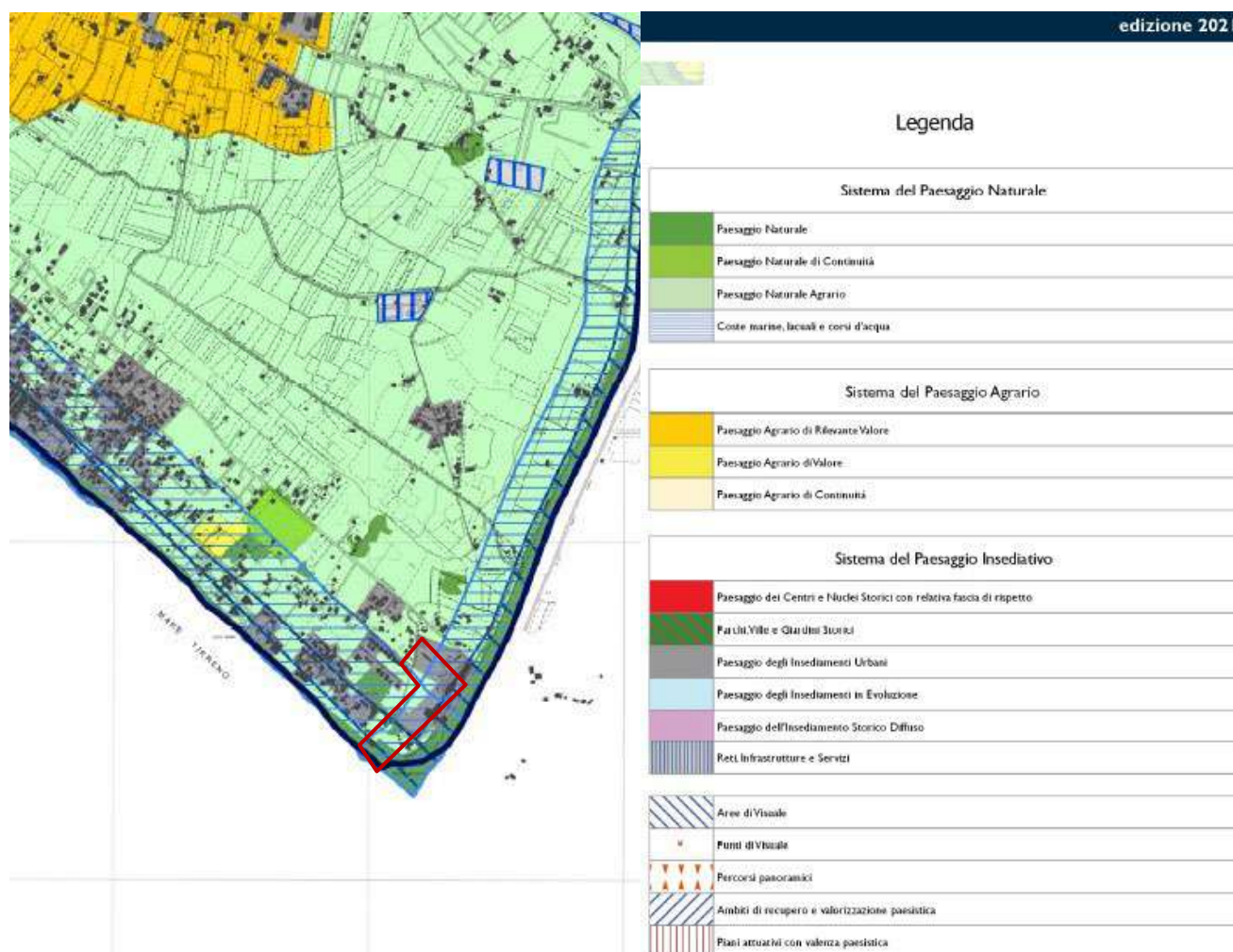


Figura 7-11 Stralcio Stralcio Tavola A 42_416 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Minturno

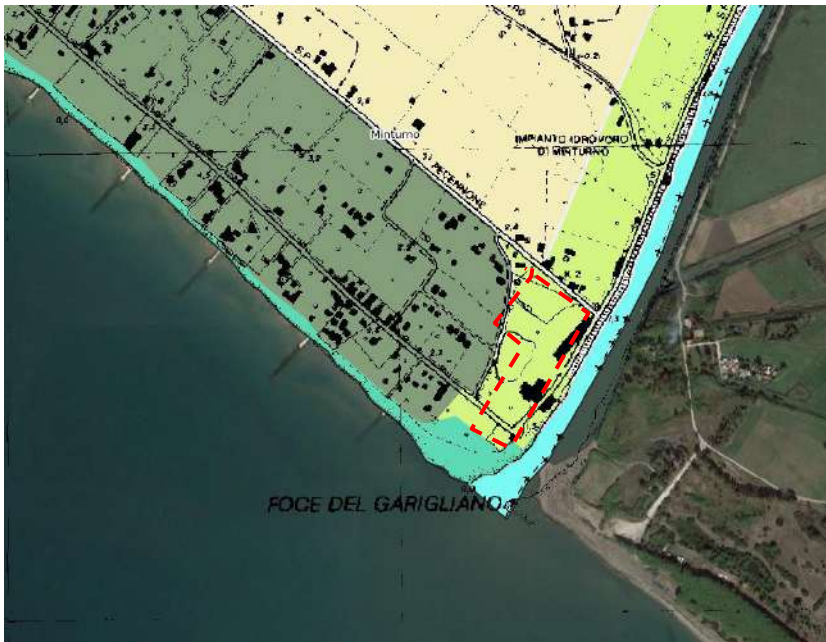
Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Paesaggio naturale (art.22 NTA)	Art. 22 tabella B) Paesaggio Naturale – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela	
		Tipologie di interventi di	Obiettivo specifico di tutela

		<i>trasformazione</i>	<i>e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli art. 12 (autorizzazione per opere pubbliche) e 61 (rapporti con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, settoriale ed urbanistica) delle norme del PTPR Lazio.
	Paesaggio naturale agrario (art.23 NTA)	<i>Art. 23 tabella B) Paesaggio Naturale Agrario– Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela</i>	
		<i>Tipologie di interventi di trasformazione</i>	<i>Obiettivo specifico di tutela e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli art. 12 (autorizzazione per opere pubbliche) e 61 (rapporti con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, settoriale ed urbanistica) delle norme del PTPR Lazio.
	Paesaggio degli insediamenti urbani (art.28 NTA)	<i>Art. 28 tabella B) Paesaggio degli insediamenti urbani – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela</i>	
		<i>Tipologie di interventi di trasformazione</i>	<i>Obiettivo specifico di tutela e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Conservazione ed adeguamento funzionale delle strutture esistenti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti
	Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica	<i>Art. 17 (i sistemi di paesaggio – individuazione)</i>	
		In tali ambiti, in tutti i paesaggi, possono essere attivati, con gli strumenti di cui all'art. 56 delle NTA, progetti per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio regionale considerati prioritari ai sensi dell'art. 143 del codice.	

Tabella 4-13 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Minturno

- Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM7 MINTURNO	
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.	
PIANO REGOLATORE GENERALE	
PRG Minturno Approvato con DGR n.5291 del 03/08/1984 Dicembre 1971	<u>Non previsto.</u> L'area è zona agricola vincolata.

PM7 MINTURNO	
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.	
PIANO REGOLATORE GENERALE	
PRG Minturno Approvato con DGR n.5291 del 03/08/1984 Dicembre 1971	<p>Estratto PRG dal Sistema Informativo Territoriale della Provincia di Latina</p>  <p>Zone agricole tutelate</p> <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p> <p>Zone omogenea E3 (Agricola di tutela) Art.26 NTA La zona è destinata a tutelare il patrimonio agricolo e ambientale esistente nelle aree in essa comprese.</p>

6.9 Ponza

• Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Aggiornamento cartografico al PTPR approvato con DCR n.5 del 21.04.2021 e pubblicato sul BURL n.56 del 10.06.2021.

Ai fini conoscitivi, l'analisi paesaggistica è stata effettuata sulla base degli elaborati forniti dal piano approvato.

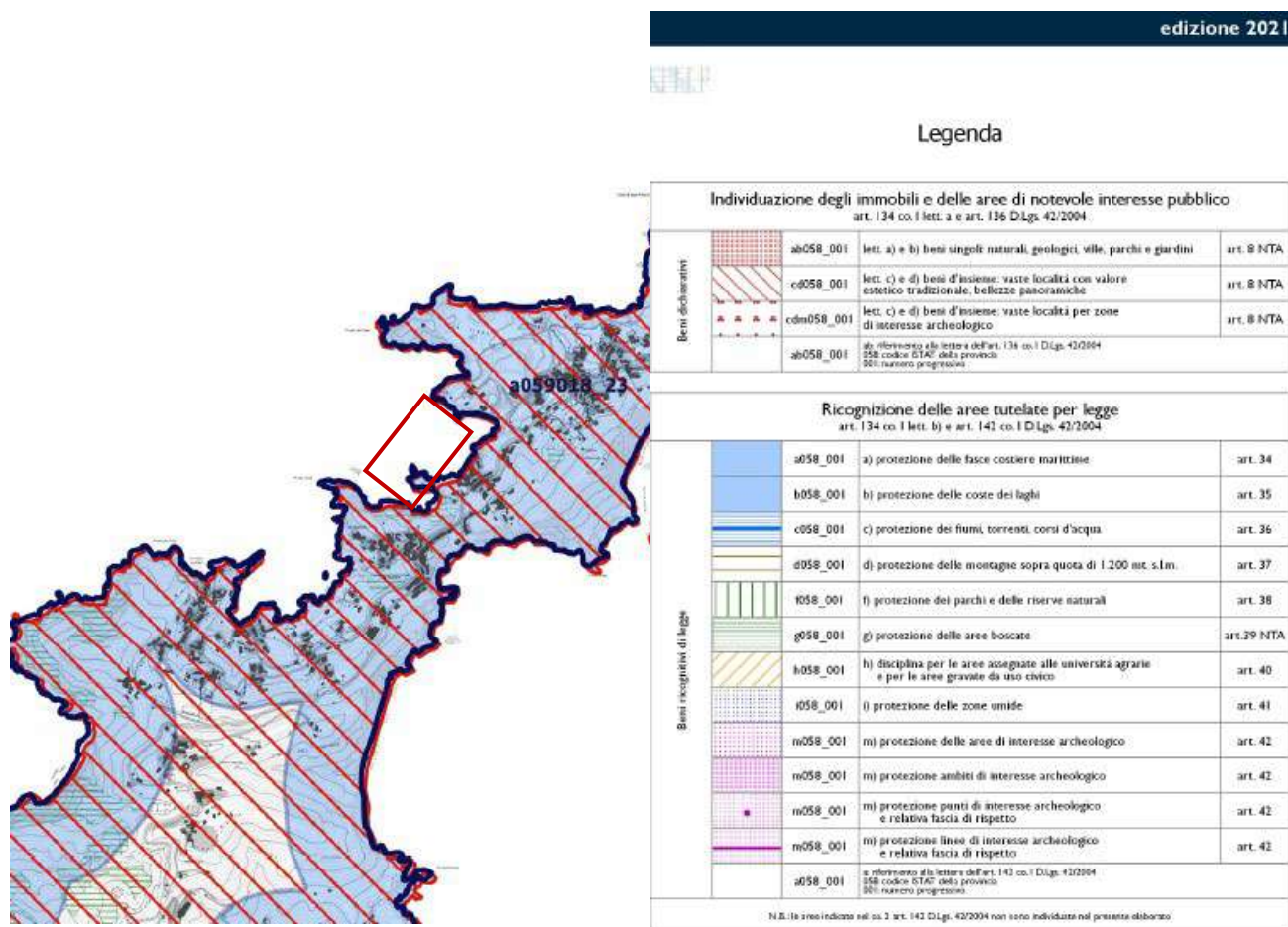


Figura 7-12 Stralcio Tavola B 39_413 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Ponza

Tavola PTPR Lazio	Beni paesaggistici
Tavola B	<p>L'area di analisi ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 co.1 del DLgs 42/2004 e segnatamente: <ul style="list-style-type: none"> Lett. c), d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche: "Isole ponziane: Ponza, Gavi, Palmarola, Zannone"; Aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004, in particolare:

- Lett. a) Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;

Tabella 4-14 Tavola B PTPR - Beni paesaggistici interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza

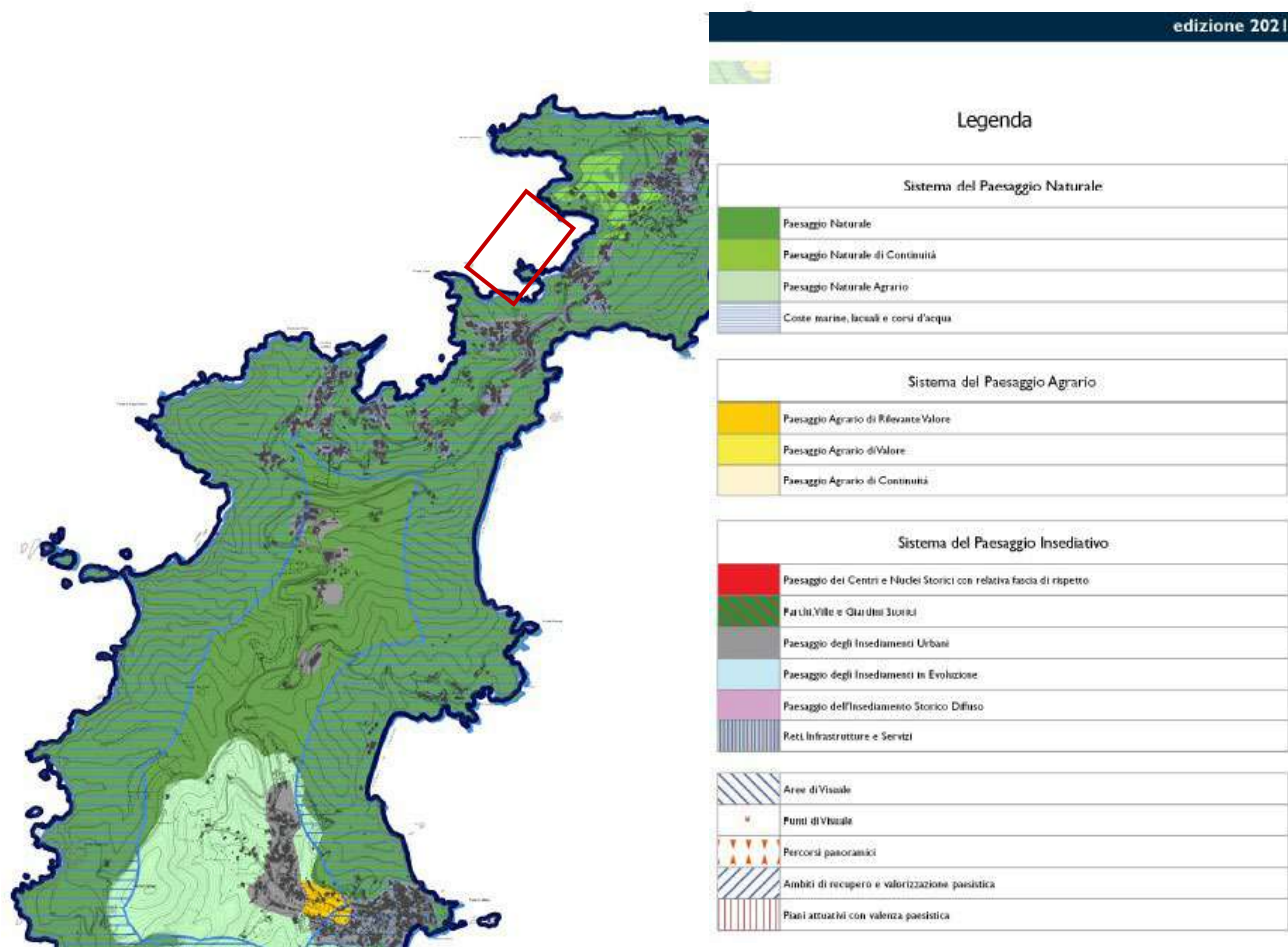


Figura 7-13 Stralcio Tavola A 39_413 PTPR Lazio approvato con DCR n.5/2021 in relazione alla proposta localizzativa portuale nel comune di Ponza

Tavola PTPR Lazio	Sistemi ed ambiti del paesaggio	Disciplina di tutela	
Tavola A	Paesaggio naturale (art.22 NTA)	Art. 22 tabella B) <i>Paesaggio Naturale – Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela</i>	
		<i>Tipologie di interventi di trasformazione</i>	<i>Obiettivo specifico di tutela e disciplina</i>
		Grandi infrastrutture a servizio della mobilità: Porti	Non compatibile. Per diversa valutazione si rinvia alle disposizioni di cui agli art. 12 (autorizzazione per opere pubbliche) e 62 (rapporti con gli altri

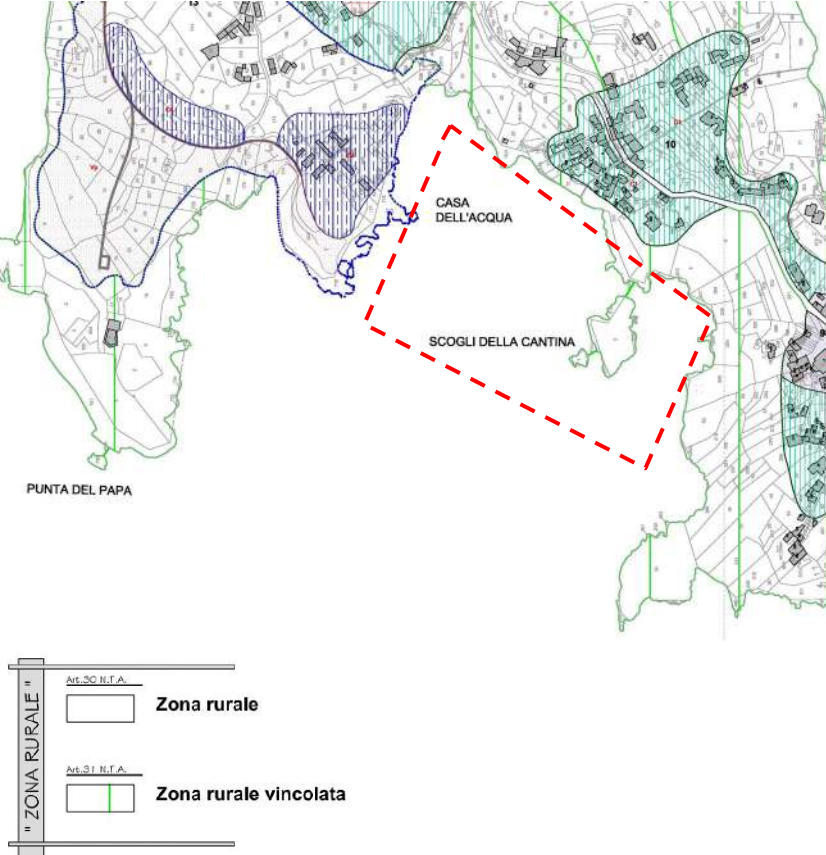
			strumenti di pianificazione territoriale, settoriale ed urbanistica) delle norme del PTPR Lazio.
--	--	--	--

Tabella 4-15 Tavola A PTPR – Sistemi Ed Ambiti del Paesaggio interessati dalla proposta localizzativa portuale nel Comune di Ponza

- Strumenti urbanistici provinciali, comunali e attuativi

PM8 CALA DELL'ACQUA – ISOLA DI PONZA	
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.	
PIANO REGOLATORE GENERALE	
PRG Ponza Approvato con DGR n.2251 del 03/05/1983	<u>Non previsto.</u> L'area è zona rurale vincolata.

PM8 CALA DELL'ACQUA – ISOLA DI PONZA	
Ad oggi la Provincia di Latina non ha approvato il suo Piano Provinciale, così come riportato sul sito della Regione Lazio.	
PIANO REGOLATORE GENERALE	

<p>PRG Ponza Approvato con DGR n.2251 del 03/05/1983</p>	<p>Estratto TAV. B2 Carta della Zonizzazione</p>  <p>Localizzazione prevista dal Piano Porti</p>	<p>Zona rurale vincolata Art.31 NTA La zona presenta vincolo di inedificabilità. Zone C Espansione Art.19 NTA La zona è C1 di espansione edilizia subordinata a Piani Particolareggiati. Art.22 Ex Area SAMIP la zona è C4 di espansione edilizia subordinata a Piani Particolareggiati.</p>
---	---	--

7. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

7.1 Montalto

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
<p>Popolazione e salute umana</p>	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 190 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 8.785 unità. L'andamento della popolazione dal 2001 al 2010 è stato tendenzialmente in crescita, per attestarsi su un trend confrontabile sino al 2019.</p> <p>La densità abitativa è relativamente bassa, essa si attesta su circa 47ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>Il comune di Montalto di Castro e nello specifico l'abitato di Montalto Marina, dove sorge una zona turistica particolarmente apprezzata, si trova ad una distanza di circa 20 miglia dalle principali mete nautiche del nord Lazio, ovvero l'argentario, l'Isola di Giannutri e l'isola del Giglio.</p>

	<p>Il sistema dei trasporti e della mobilità nell'area interessata è caratterizzato da tre direttrici principali: la SS 1 Aurelia, la SR 312 Castrense e la Litoranea. Allo stato attuale i collegamenti dell'area in esame non sono interessati da infrastrutture stradali a carattere autostradale, mentre è presente il collegamento con il TPL dal centro storico di Montalto di Castro a Montalto Marina. In particolare alcune fermate delle linee del TPL sono in prossimità dell'area in esame.</p> <p>Il collegamento ferroviario è garantito dalla linea FL5 Civitavecchia-Roma con fermata alla stazione di Montalto di Castro, con una frequenza di circa 1 treno ogni 60 minuti e percorrenze da Roma di circa un'ora.</p> <p>Il collegamento pedonale è garantito dalla vicinanza alla stazione ferroviaria, posta baricentricamente rispetto al centro storico e a Montalto Marina. Al momento non è presente alcuna pista ciclabile di collegamento con il centro storico o con la stazione ferroviaria.</p>
Biodiversità	<p>L'area di interesse ricade interamente nel sito di Rete Natura 2000 SIC/ZSC codice IT6010027 "Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro".</p> <p>Il SIC è delimitato a nord dal centro abitato di Montalto Marina, a sud dal torrente Arrone e si sviluppa su una fascia costiera che ha una profondità di media di 400 metri. Si tratta di un'area prevalentemente pianeggiante con un'altezza media sul livello del mare di circa 2 metri (altezza massima 11m). L'area del SIC è il fronte mare di una piana agricola poco urbanizzata e costituisce uno dei poli di riferimento per il turismo balneare della provincia di Viterbo. Il sito appartiene alla categoria "Dune consolidate" e costituisce uno dei relitti costiero ambientali più interessanti del Tirreno, una volta estesi da Livorno al Circeo. Esso riveste un ruolo fondamentale nella conservazione degli ambienti dunali costieri, caratterizzati da alti tassi di biodiversità animale e vegetale, ormai in rarefazione lungo le coste italiane.</p> <p>Nella parte antistante Montalto di Castro, si trova il S.I.C. Marino "Fondali antistanti Punta Morelle", e "Fondali tra le foci del Fiume Chiarone e Fiume Fiora", facenti parte de "La Prateria di Posidonia". Nel 2014 Natura 2000, ha presentato un progetto per le aree che ricadevano nei due S.I.C. marini, per il ripristino e la valorizzazione dei siti, che erano stati parzialmente compromessi per azione diretta o indiretta dell'uomo.</p> <p><u>Lineamenti floristico - vegetazionali</u></p> <p>Lungo la costa, è diffusamente presente sia il Salsolo-Cakiletum, che occupa una fascia di larghezza variabile, situata a 15-25 metri dalla battigia sia l'Elymetum che si caratterizza per l'elevata frequenza di <i>Otanthus maritimus</i>, in una variante inquadrabile nella sottoassociazione <i>Otanthetosum maritimi</i>. L'intero litorale di Montalto è caratterizzato dalla presenza diffusa di questa specie, poco frequente in altri settori del Lazio. Alcuni autori hanno ipotizzato che la facies ad <i>Otanthus</i> possa rappresentare una fase di degradazione dell'Elymetum o dell'Ammophiletum (Brambilla et al., 1982); altri invece la ritengono propria di dune embrionali interne e non soggette ai fenomeni di erosione (Vagge & Biondi, 1999).</p> <p>Lungo la costa di Montalto, <i>Otanthus maritimus</i> si trova in forma di pulvini sulle dune embrionali nei settori costieri nei quali l'erosione ha agito negli anni passati: sembrerebbe quindi avere un ruolo pioniero nella stabilizzazione delle dune di recente formazione. In queste situazioni la cenosi può essere in contatto verso l'entroterra direttamente con le formazioni legnose della duna consolidata. L'Elymetum è risultato una delle comunità meno rappresentate o in condizioni di frammentarietà e disturbo: probabilmente per l'influenza dei fenomeni di spostamento della linea di riva. Il Crucianelletum è risultato frammentario e piuttosto</p>

	<p>sporadico. Infine, emerge da questo studio che in assenza di disturbo antropico la colonizzazione vegetale riesce a seguire la naturale dinamica di erosione e progressione delle coste, almeno per quanto riguarda le comunità più semplici meno strutturate (Filesì & Ercole, 2000).</p> <p>Habitat</p> <p>Il SIC racchiude un patrimonio ecologico che spazia in diversi habitat di importanza comunitaria, tra cui ve ne sono alcuni di carattere prioritario. La compresenza di habitat e biotipi differenziati per mettono la sopravvivenza di un popolamento faunistico ancora importante per il litorale tirrenico, in particolare per quanto riguarda l'avifauna. L'habitat prioritario "Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster" copre il 43% dell'area ed è il prevalente, si tratta per lo più di boschi artificiali che nel tempo hanno acquisito un elevato grado di naturalità. Successivamente si rileva l'habitat prioritario "Dune costiere con Juniperus spp." e "Dune fisse del litorale del Crucianellion maritimae" che interessano l'area immediatamente a ridosso del primo cordone dunale e che in alcuni tratti, per l'assenza di quest'ultimo, si presentano in uno stato di sofferenza dovuto all'azione del vento marino che necrotizza le cime delle specie vegetali e delle mareggiate che erodono la base della duna fissando scoprendo le radici degli esemplari più esposti. Da segnalare la presenza per una superficie complessiva di circa 4ha degli habitat "Dune mobili embrionali" e "Dune mobili del cordone litorale con presenza di Ammophila arenaria ("dune bianche").</p> <p>Gli habitat risultano essere attualmente i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster (codice Natura 2000: 2270); • Dune costiere con Juniperus spp. (codice Natura 2000: 2250); • Dune fisse del litorale del Crucianellion maritimae (codice Natura 2000: 2210); • Dune con prati dei Brachypodietalia e vegetazione annua (codice Natura 2000: 2240); • Vegetazione annua delle linee di deposito marine (codice Natura 2000: 1210); • Dune mobili embrionali (codice Natura 2000: 2110); • Dune mobili del cordone litorale con presenza di Ammophila arenaria (codice Natura 2000: 2120);
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	<p>Nell'area di studio, l'uso del suolo, è di tipo misto: in prossimità della riva del fiume, il suolo è destinato a cespuglietti ed arbusteti, la fascia costiera è costituita da spiagge dune e sabbie e da superfici boscate ed altri ambienti seminaturali mentre nella parte più interna, il suolo è destinato a superfici agricole.</p> <p>L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di prodotti tipici quali vino "Lazio IGT" e "Tarquinia DOC".</p>
Geologia e acque	<p>Inquadramento generale</p> <p>Il litorale, che si estende dal Comune di Montalto di Castro fino a Tarquinia, è situato sulla fascia costiera nella parte settentrionale del Lazio. Caratterizzata da litotipi olocenici, marini e continentali, quest'area, ed il relativo sistema dunale, è caratterizzato da fenomeni di erosione.</p> <p>Il tratto di costa a nord di Civitavecchia, compreso tra le foci del fiume Tafone e del fiume Mignone, rientra tra i tratti di costa «difficili» per la realizzazione di porti del litorale laziale a causa della presenza di litorali sabbiosi e delle foci di alcuni fiumi a regime torrentizio, dei quali i</p>

più importanti sono il Fiora e il Marta. La foce del Fiora è stata recentemente armata da moli guardiani per favorire il deflusso delle piene, mentre quella del Marta ne è tuttora priva. Le foci di questi due fiumi sono utilizzate in modo precario per il ricovero di alcune imbarcazioni.

In particolare, la lunga falcata sabbiosa che caratterizza questo litorale si estende dal promontorio di Ansedonia, posto a sud del tombolo della Feniglia (Argentario), fino a raggiungere la Spiaggia di S. Agostino poco a nord del confine settentrionale del promontorio roccioso di Capo Linaro. La falcata sabbiosa di forma mediamente arcuata, in alcuni punti presenta delle piccole cuspidi estroflesse verso il mare causate dall'affioramento di banchi rocciosi sia al largo sia in prossimità della riva e da modeste opere di armatura di foci e canali. Queste cuspidi costituiscono dei punti pressoché fissi per il litorale.

Dal punto di vista del trasporto solido litoraneo, è presente una dinamica longitudinale causata dalle onde frangenti, generalmente a caratteristica bimodale. Questo litorale risulta quasi completamente privo di opere di difesa costiera, ad eccezione delle opere poste a nord della foce del Mignone lungo il litorale di Tarquinia. Il pregio turistico ambientale del litorale è sicuramente rilevante e generalmente l'antropizzazione costiera, anche a ragione dei vincoli esistenti, non ha aggredito il litorale in modo massivo come invece è accaduto in altre zone del litorale laziale.

Il territorio di Montalto è caratterizzato da un'area costiera, da cui è possibile individuare una varietà morfologica, che ha favorito la nascita e l'evoluzione dei diversi insediamenti storici.

Infatti, i diversi nuclei si dislocano sulle valli fluviali e le emergenze montuose. L'antico insediamento di Vulci, ed il centro di Montalto, si collocano sulla valle del fiume Fiora, che costituisce l'elemento idrografico caratteristico della zona. Insediamenti secondari, si innestano lungo la fascia del litorale (Marina di Pescia Romana, Montalto Marina, e Riva dei Tarquini), intervallati da pinete che caratterizzano la propaggine turistica degli insediamenti storici.

Stato qualitativo delle acque superficiali

Il sistema idrologico della regione Lazio si sviluppa su 40 bacini idrografici. I più importanti sono il bacino del Tevere, il bacino del Liri-Garigliano, il bacino del Fiora, il bacino dell'Arrone e quello del Badino. La localizzazione portuale è limitrofa all'area del bacino del Fiume Fiora.

Di seguito si riporta lo stato chimico del fiume Fiora monitorato nel 2018 e nel 2019.

Codice Stazioni	Corpo idrico	Tipo N: naturale FM: fortemente modificato A: artificiale	LIMeco 2018	Elementi a sostegno Tab.1/B 2018	Stato Chimico 2018	LIMeco 2019	Elementi a sostegno Tab.1/B 2019	Stato Chimico 2019
F5.03	Fiume Fiora 1	FM	Buono	Buono	Buono	Elevato	Buono	Buono**
F5.05	Fiume Fiora 2	N	Buono	Elevato***	Buono	Sufficiente	Sufficiente/Elevato (***)	Buono

Si riporta inoltre lo stato chimico ed ecologico nel triennio 2015-2017:

Bacino Idrografico	Codice Stazioni	Corpo idrico	Tipologia Corpo idrico	Tipologia Monitoraggio	Diatomee 15-17	Macrofite 15-17	Macrobenthos 15-17	LIMeco 15-17	Sup. Tab.1/B 15-17	Stato Ecologico 15-17	Stato Chimico 15-17
Fiora	F5.03	Fiume Fiora 1	FM	operativo	Elevato	Sufficiente	Sufficiente	Buono	Buono	Sufficiente	Buono
Fiora	F5.05	Fiume Fiora 2	N	operativo			Sufficiente	Buono	Elevato	Sufficiente	Buono

Come si evince dalle immagini, lo stato ecologico e chimico delle acque superficiali del fiume Fiora risultano essere qualitativamente "buone".

Stato qualitativo delle acque di balneazione



Punto di campionamento	2020
383 - Costa Selvaggia	IDONEO
282 - Camping degli Amici	IDONEO
384 - Fosso del Tafone	IDONEO
--- - POLO INDUSTRIALE (Tenuta Marchese Guglielmi)	NON IDONEO
385 - FOCE FIUME FIORA	NON IDONEO
7 - Bar Gabbiano	IDONEO
391 - Il Tombolo	IDONEO
386 - Fosso Arrone	IDONEO

Pericolosità frane

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Fiora, emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane.

Pericolosità alluvioni

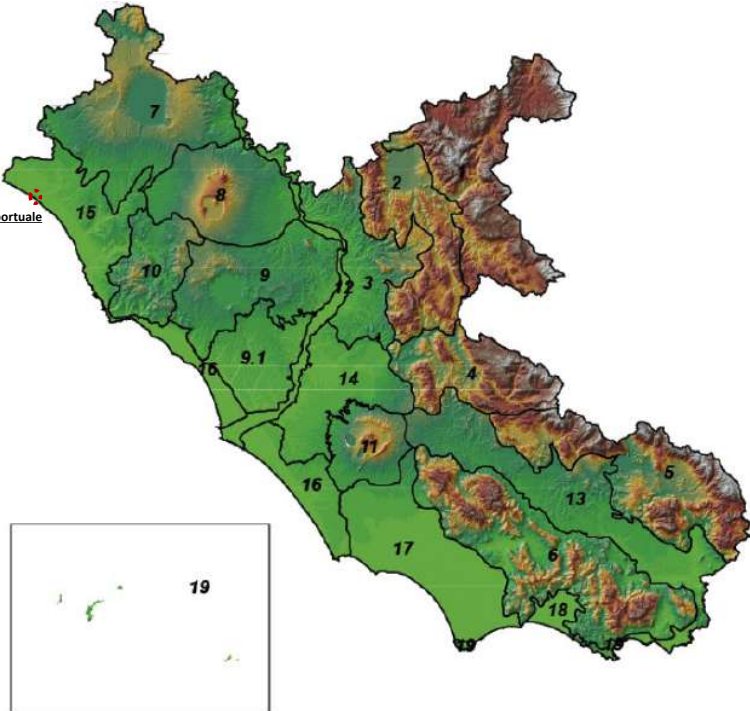
Come noto¹, è compito delle Autorità di bacino distrettuale la predisposizione delle mappe di pericolosità e rischio alluvioni; a tal riguardo si evidenzia che il territorio laziale è ricompreso nei seguenti distretti idrografici:

- Distretto Idrografico dell'Appennino Settentrionale
- Distretto Idrografico dell'Appennino Centrale,
- Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale.

L'area di interesse per il progetto in esame ricade nel Distretto Idrografico dell'Appennino

¹ Art. 6 D.Lgs. 49 del 23 febbraio 2010 "Attuazione della Direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione del rischio alluvioni"

	<p>Centrale, la cui articolazione territoriale è stata definita con il D. Lgs 152/2006 e smi, e comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tevere, già bacino nazionale ai sensi della L. 183/89; • Tronto, già bacino interregionale ai sensi della L. 183/89; • Sangro, già bacino interregionale ai sensi della legge L. 183/89; • Bacini del Lazio, già bacini regionali ai sensi della L. 183/89; • Bacini dell'Abruzzo, già bacini regionali ai sensi della L. 183/89; • Potenza, Chienti, Tenna, Ete, Aso, Menocchia, Tesino e bacini minori delle Marche, già bacini regionali ai sensi della L. 183/89. <p>Il Piano Gestione Rischio Alluvioni del Distretto dell'Appennino Centrale (PGRA-AC), è stato approvato dal Presidente del Consiglio dei Ministri con DPCM Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 28 del 3 febbraio 2017.</p> <p>Le mappe di pericolosità e rischio alluvioni, cui si fa riferimento nel caso specifico, sono contenute nel PGRA-AC il cui primo ciclo è stato approvato DPCM del 27 ottobre 2016. Si evidenzia che nell'ambito della predisposizione del II ciclo di gestione (2021÷2027), si è concluso il processo di aggiornamento delle mappe di pericolosità e rischio alluvione.</p> <p>Dall'analisi delle mappe di pericolosità e rischio alluvioni relative al secondo ciclo di gestione, l'area in esame non è classificata come area a pericolosità e rischio alluvione.</p> <p><u>Pericolosità sismica</u></p> <p>Nel 2009, in ottemperanza al OPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.</p> <p>Al Comune di Montalto di Castro è stata assegnata la sottozona 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) inferiore a 0,10 g (0,1<ag<0,006).</p>
<p>Atmosfera: Aria</p>	<p>Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l'analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell'aria.</p> <p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di "Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010", ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente in attuazione dell'art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell'art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All'interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell'aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell'aria nell'anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l'utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p>

	<table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$</td></tr><tr><td rowspan="2">PM2.5</td><td>media</td><td>media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</td></tr><tr><td>media</td><td>media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</td></tr><tr><td rowspan="2">NO₂</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$</td></tr><tr><td>media</td><td>media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di $10 \text{ mg}/\text{m}^3$ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO₂</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$</td></tr><tr><td>O₃</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (media su 3 anni)</td></tr></table>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	superi	numeri di superamenti giornalieri di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$	PM2.5	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO ₂	superi	numeri di superamenti orari di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	CO	superi	numero di superamenti di $10 \text{ mg}/\text{m}^3$ della media mobile massima su 8 ore 50	SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$	O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (media su 3 anni)																					
Inquinante	Parametro	Descrizione																																															
PM10	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)																																															
	superi	numeri di superamenti giornalieri di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$																																															
PM2.5	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)																																															
	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)																																															
NO ₂	superi	numeri di superamenti orari di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$																																															
	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)																																															
CO	superi	numero di superamenti di $10 \text{ mg}/\text{m}^3$ della media mobile massima su 8 ore 50																																															
SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$																																															
O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (media su 3 anni)																																															
	<p>Montalto di Castro, ricadente nella Zona Litoranea, è caratterizzato nel seguente modo:</p> <table><tr><th colspan="13">IT1213 ZONA LITORANEA</th></tr><tr><th rowspan="2">Provincia</th><th rowspan="2">cod. Istat</th><th rowspan="2">nome</th><th rowspan="2">Area (km²)</th><th colspan="2">PM10</th><th>PM2.5</th><th colspan="2">NO₂</th><th>C₆H₆</th><th>CO</th><th>SO₂</th><th>**O₃</th></tr><tr><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>superi</th><th>superi</th><th>superi</th></tr><tr><td>VT</td><td>12056035</td><td>Montalto di Castro</td><td>189,5</td><td>13</td><td>1</td><td>8</td><td>5</td><td>0</td><td>0.3</td><td>0</td><td>0</td><td>53</td></tr></table>	IT1213 ZONA LITORANEA													Provincia	cod. Istat	nome	Area (km ²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃	media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi	VT	12056035	Montalto di Castro	189,5	13	1	8	5	0	0.3	0	0	53
IT1213 ZONA LITORANEA																																																	
Provincia	cod. Istat	nome	Area (km ²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃																																					
				media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi																																					
VT	12056035	Montalto di Castro	189,5	13	1	8	5	0	0.3	0	0	53																																					
Clima acustico	<p>La classificazione acustica del Comune di Montalto di Castro è stata adottata, in via definitiva, con deliberazione del Consiglio Comunale n. 31 del 24/03/2008 e, successivamente all'adozione della variante generale al PRG vigente, è stata adeguata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 65 del 30/11/2009.</p>																																																
Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, come si evince dall'immagine sottostante, la localizzazione portuale nel comune di Ladispoli, ricade nel Sistema Strutturale "Maremma Tirreniche" e nell'unità geografica "Maremma Laziale".</p> <div><p>SISTEMI STRUTTURALI ED UNITÀ GEOGRAFICHE</p><p>Catena dell'Appennino</p><p>1) Terminillo - Monti della Laga - Sasso Cicolano 2) Conca Reatina - Monti Lucretili 3) Monti Sabini 4) Monti Simbrani 5) Monti Ernici Prenestini</p><p>Rilievi dell'Appennino</p><p>6) Monti Lepini, Ausuri e Aurunci</p><p>Complessi Vulcanici</p><p>7) Monti Volsini 8) Monti Cimari 9) Monti Sabatini 10) Monti Sabatini (area romana) 11) Monti della Tolfa 12) Colli Albani</p><p>Valli Fluviali</p><p>13) Valle del Tevere 14) Valle del Sacco, Liri-Garigliano</p><p>Campagna Romana</p><p>15) Agro Romano</p><p>Maremma Tirrenica</p><p>16) Maremma Laziale 17) Litorale Romano 18) Agro Pontino 19) Piana di Fondi</p><p>Rilievi Costieri e Isole</p><p>20) Monte Circeo, Promontorio di Gaeta, Isole Ponticane</p></div> 																																																
	<p>La Maremma Laziale, da nord a sud, attraversa il territorio del viterbese, compreso tra Montalto di Castro e Tarquinia, e scende quindi fino a Civitavecchia e Ladispoli, già in territorio romano.</p>																																																

paesaggio è quello tipico delle pianure coltivate, con lunghe distese di campi che costeggiano sia a destra sia a sinistra il nastro asfaltato delle strade litoranee che corrono tra Montalto Marina e Tarquinia Lido.

L'area di interesse è compresa tra spiagge a ridosso di fascia di dune ben conservate, immersa in un paesaggio caratterizzato da macchia mediterranea e coltivi, e spiagge costituite da sabbie grigio scuro per il suo elevato contenuto di ferro e incorniciata da ampie dune ricche di vegetazione e abitate da rare specie di rettili e insetti. La costa è connotata dalla presenza di dune ben conservate grazie alla loro inclusione in aree private, mentre la battigia soffre per l'intenso turismo estivo.

Dalla Carta della Natura fornita dall'ISPRA, come si evince nell'immagine sottostante, è emerso che il paesaggio è di tipo "Pianura costiera", caratterizzato da aree pianeggianti e sub pianeggianti, delimitate da una linea di costa bassa e alta, in genere allungata parallelamente ad essa.



In tale tipologia di paesaggio i litotipi presenti sono limi, argille, arenarie, ghiaie e conglomerati. Il suolo è coperto prevalentemente da territori agricoli, zone urbanizzate e strutture antropiche. L'unità di paesaggio nella quale ricade l'ambito di studio è la "Pianura di Montalto di Castro, Tarquinia e Civitavecchia". La fascia costiera è caratterizzata dalla presenza di dune e dal Lago costiero di Burano e dalle foci dei corsi d'acqua. Due piccole porzioni nella zona settentrionale dell'unità sono caratterizzate, oltre che da depositi alluvionali, da terrazzamenti marini di diverso ordine, che presentano una morfologia da pianeggiante a lievemente ondulata. Le quote sono comprese tra i 50 m. e il livello del mare. L'energia di rilievo è bassa. Il reticolo idrografico, costituito dai tratti terminali dei corsi d'acqua principali (Fiara, Marta, Mignone) ad andamento meandriforme, e da corsi d'acqua secondari assume nel complesso un andamento sub-parallelo. La copertura del suolo è caratterizzata da macchia e pineta nella fascia dunale, da colture di seminativi irrigui con appezzamenti assai irregolari nella restante area.

L'area interessata rientra nel "Sistema del Paesaggio Naturale" disciplinato dall'art. 21 delle NTA.

Tale paesaggio, è costituito dalle porzioni di territorio caratterizzate dal maggiore valore di naturalità per la presenza di beni di interesse naturalistico nonché di specificità geomorfologiche e vegetazionali anche se interessati dal modo di uso agricolo. Il litorale del

territorio di Montalto di Castro è delimitato da una spiaggia profonda dai 20 ai 50 metri delimitata da una fascia di dune con macchia e pineta che si sviluppa per circa 18 km. La fascia retrostante, costituita da terreno agricolo ad elevata produttività, è intensamente coltivata con culture ad alto reddito.

La zona delle dune non ha caratteristiche omogenee di continuità di vegetazione. Infatti in essa si riconoscono tratti di pineta a filari senza sottobosco, tratti di pineta con sottobosco, zone a macchia cespugliata sia rada che fitta. Nello specifico, l'area oggetto del presente studio, presenta un arenile, dal Sanguinaro a Punta le Murelle, fiancheggiato da una vasta pineta che lo divide dalla campagna retrostante.



La tutela è volta alla valorizzazione dei beni ed alla conservazione del loro valore anche mediante l'inibizione di iniziative di trasformazione territoriale pregiudizievoli alla salvaguardia. Dall'analisi della Tabella B "Paesaggio Naturale - Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela" delle NTA, emerge che la realizzazione di un'opera portuale non è compatibile con il paesaggio presente. Sarà necessario valutare le disposizioni di cui all'art. 12 e 61 delle NTA per verificare le possibilità e modalità di intervento.

7.2 Tarquinia

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 280 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 16.148 unità. L'andamento della popolazione dal 2001 al 2010 è stato tendenzialmente in crescita, si presenta un calo nell'anno 2011, per attestarsi su un trend stabile sino al 2019.</p> <p>La densità abitativa è relativamente bassa, essa si attesta su circa 59 ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>Il centro storico di Tarquinia è un piccolo centro medievale circondato da mura e torri. Molteplici sono le attrazioni che offre la cittadina: palazzi finemente decorati, lasciano spazio a fontane e musei per tutti i gusti.</p> <p>Il comune di Tarquinia e nello specifico l'abitato di Tarquinia Lido, è costituito da lunghe spiagge di sabbia finissima che si alterna a scogli impervi. Il mare di Tarquinia è la meta preferita dalle famiglie e dagli sportivi per le diverse attrattive che offre il territorio.</p> <p>I collegamenti con l'area in esame sono garantiti, da un punto di vista stradale, dalla SS1 Aurelia, dalla SP 44 e dalla Litoranea. Il percorso delle linee del TPL costeggia l'area in esame, come anche una lunga pista ciclabile che percorre tutto il lungomare di Tarquinia.</p> <p>La stazione ferroviaria è situata a circa 5 km di distanza dall'area in esame, e l'unica strada di collegamento è la SP 44, quindi il collegamento dalla stazione è garantito tramite TPL, oltre che con il mezzo privato.</p>
Biodiversità	<p>L'area oggetto di studio non ricade in SIC/ZSC. Nella parte antistante, sono però presenti sia la ZSC "Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta" sia la ZSC "Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta Quaglia". Tali siti hanno permesso di definire le specie e gli habitat presenti nel mare antistante la localizzazione portuale.</p> <p>Gli obiettivi generali di conservazione e gestione dei SIC "Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta" e "Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta Quaglia" è quello di garantire la conservazione degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario presenti e della biodiversità in generale, mantenendo o laddove necessario ripristinando gli equilibri biologici in atto, preservando il ruolo ecologico funzionale complessivo del sito stesso nell'ambito della Rete Natura 2000.</p> <p>Gli habitat e le specie di interesse comunitario presenti nei siti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina (cod. 1110); • Praterie di Posidonia (cod. 1120*);

	<ul style="list-style-type: none"> • Scogliere (cod.1170) <p>Nel sito “Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta” è inoltre presente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pinna Nobilis (cod.1028) <p>Nell’area a terra è presente un ulteriore habitat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dune fisse del litorale del Crucianellion maritimae (cod. 2210) <p>Sono inoltre presenti spiagge, sabbia nuda e dune con vegetazione erbacea psammofila.</p>
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	<p>Nell’area di studio il suolo è destinato a zone aperte con vegetazione rada o assente.</p> <p>L’area è inoltre caratterizzata dalla produzione di prodotti tipici quali vino “Lazio IGT” e “Tarquinia DOC”. L’area è inoltre caratterizzata dalla produzione di “Pecorino Romano - DOP”, “Ricotta Romana - DOP” “Salamini Italiani alla Cacciatora – DOP”, “Olio Extravergine di Oliva Tuscia – DOP” e “Carciofo Romanesco del Lazio – IGP”.</p>
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>Il litorale, che si estende dal Comune di Montalto di Castro fino a Tarquinia, è situato sulla fascia costiera nella parte settentrionale del Lazio. Caratterizzata da litotipi olocenici di formazioni quaternarie, rappresentati da terreni marini, transizionali e continentali. I sedimenti marini sub-continentali sono in trasgressione sui terreni più antichi. La composizione litologica dei depositi alluvionali è particolarmente eterogenea nelle valli fluviali con bacini idrografici estesi (F. Marta e F. Mignone). Tali depositi presentano spessori massimi di circa 45 metri in corrispondenza dei bacini fluviali maggiori (Marta a Mignone). Lungo i corsi d’acqua minori (Fosso Taccone, etc.) il loro spessore è trascurabile.</p> <p>Il tratto di costa a nord di Civitavecchia, compreso tra le foci del fiume Tafone e del fiume Mignone, rientra tra i tratti di costa «difficili» per la realizzazione di porti del litorale laziale a causa della presenza di litorali sabbiosi e delle foci di alcuni fiumi a regime torrentizio, dei quali i più importanti sono il Fiera e il Marta. La foce del Fiera è stata recentemente armata da moli guardiani per favorire il deflusso delle piene, mentre quella del Marta ne è tuttora priva. Le foci di questi due fiumi sono utilizzate in modo precario per il ricovero di alcune imbarcazioni.</p> <p>Il litorale di Tarquinia è caratterizzato fortemente dalla presenza di valli fluviali come, l’Arrone, il Marta, ed il Mignone, suddividendolo in tre parti, in corrispondenza delle tre foci.</p> <p>Il nucleo principale della città è collocato in prossimità della valle del fiume Marta, in corrispondenza della via Aurelia.</p> <p>Lungo la costa sono dislocati i due centri balneari di Marina Velca e Lido di Tarquinia. Anche in questo caso, come per Montalto, lo sfruttamento agricolo del territorio, appare significativo, provocando problematiche inerenti l’inquinamento, conseguentemente all’uso eccessivo della falda acquifera. Il forte utilizzo di</p>

quest'ultima, per l'irrigamento del suolo agricolo, fa sì che si alterino i regimi fluviali, per la creazione di nuovi canali.

Tale attività ha un grave impatto sull'ambito delle praterie di Posidonia oceanica. L'habitat marino, infatti, si presenta altamente degradato, per la modificazione dei regimi fluviali.

Stato qualitativo delle acque superficiali

Il sistema idrologico della regione Lazio si sviluppa su 40 bacini idrografici. I più importanti sono il bacino del Tevere, il bacino del Liri-Garigliano, il bacino del Fiora, il bacino dell'Arrone e quello del Badino. La localizzazione portuale è limitrofa all'area del bacino del Fiume Marta.

Di seguito si riporta lo stato chimico del fiume Marta monitorato nel 2018 e nel 2019.

Codice Stazioni	Corpo Idrico	Tipo N: naturale FM: fortemente modificato A: artificiale	LIMeco 2018	Elementi a sostegno Tab.1/8 2018	Stato Chimico 2018	LIMeco 2019	Elementi a sostegno Tab.1/8 2019	Stato Chimico 2019
F5.11	Fiume Marta 2	N	Sufficiente	Buono	Buono	Buono	Buono	Buono**
F5.14	Fiume Marta 2	N	Sufficiente	Buono***	Buono	Sufficiente	Sufficiente/Elevato (***)	Non Buono
F5.22	Fiume Paglia 2	N	Buono	Buono	Buono	Elevato	Buono	Buono
F5.26	Fiume Tevere 1	N	Buono	Buono	Buono	Buono	Buono	Buono
F5.27	Fiume Tevere 2	N	Buono	Elevato	Buono	Buono	Buono	Buono
F5.36	Fiume Marta 1	N	Elevato	Buono	Buono	Elevato	Buono	Buono**

Si riporta inoltre lo stato chimico ed ecologico nel triennio 2015-2017:

Bacino idrografico	Codice Stazioni	Corpo idrico	Tipologia Corpo idrico	Tipologia Monitoraggio	Diatomee 15-17	Macrofite 15-17	Macrobenthos 15-17	LIMeco 15-17	Sup. Tab.1/8 15-17	Stato Ecologico 15-17	Stato Chimico 15-17
Marta	F5.36	Fiume Marta 1	N	operativo	Buono	Scasso	Scasso	Sufficiente	Elevato	Scasso	Buono
Marta	F5.14	Fiume Marta 2	N	operativo	Sufficiente		Scasso	Scasso	Elevato	Scasso	Buono
Marta	F5.11	Fiume Marta 3	N	operativo	Buono		Scasso	Scasso	Elevato	Scasso	Non Buono

Come si evince dalle immagini, nel triennio 2015-2017, lo stato ecologico delle acque superficiali del fiume Marta risulta essere qualitativamente "scarso" mentre lo stato chimico è "buono" per i primi due corpi idrici e "non buono" per il terzo corpo idrico appartenente al bacino idrografico del Fiume Marta. Nel 2019 è possibile notare un miglioramento delle acque monitorate nella stazione F5.11 (da "non buone" a "buone") e un peggioramento delle acque monitorate nella stazione F5.14.

Stato qualitativo delle acque di balneazione



Punto di campionamento	2020
13 - Cancelli n.4	IDONEO
--- - POLIGONO MILITARE	NON IDONEO
285 - 2000 m. sx Fiume Marta	IDONEO
15 - Stabilimento Torre del Sole	IDONEO
387 - FOCE FIUME MARTA	NON IDONEO
260 - 400 MT DX FOCE FIUME MARTA	NON IDONEO
20 - Deposito Barche Camping Tuscia Tirrenica	IDONEO
21 - Fosso dei Giardini	IDONEO
23 - Porto Clementino	IDONEO
393 - S. Giorgio	IDONEO
257 - 300 m. dx del Fiume Mignone	IDONEO

Pericolosità frane

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità dei Bacini Regionale del Lazio, emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane.

Pericolosità alluvioni

Come noto, è compito delle Autorità di bacino distrettuale la predisposizione delle mappe di pericolosità e rischio alluvioni; a tal riguardo si evidenzia che il territorio laziale è ricompreso nei seguenti distretti idrografici:

- Distretto Idrografico dell'Appennino Settentrionale
- Distretto Idrografico dell'Appennino Centrale,
- Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale.

L'area di interesse per il progetto in esame ricade nel Distretto Idrografico dell'Appennino Centrale, la cui articolazione territoriale è stata definita con il D. Lgs 152/2006 e smi, e comprende:

	<ul style="list-style-type: none"> • Tevere, già bacino nazionale ai sensi della L. 183/89; • Tronto, già bacino interregionale ai sensi della L. 183/89; • Sangro, già bacino interregionale ai sensi della legge L. 183/89; • Bacini del Lazio, già bacini regionali ai sensi della L. 183/89; • Bacini dell'Abruzzo, già bacini regionali ai sensi della L. 183/89; • Potenza, Chienti, Tenna, Ete, Aso, Menocchia, Tesino e bacini minori delle Marche, già bacini regionali ai sensi della L. 183/89. <p>Il Piano Gestione Rischio Alluvioni del Distretto dell'Appennino Centrale (PGRA-AC), è stato approvato dal Presidente del Consiglio dei Ministri con DPCM Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 28 del 3 febbraio 2017.</p> <p>Le mappe di pericolosità e rischio alluvioni, cui si fa riferimento nel caso specifico, sono contenute nel PGRA-AC il cui primo ciclo è stato approvato DPCM del 27 ottobre 2016. Si evidenzia che nell'ambito della predisposizione del II ciclo di gestione (2021÷2027), si è concluso il processo di aggiornamento delle mappe di pericolosità e rischio alluvione.</p> <p>L'area oggetto di studio ricade in aree caratterizzate da livelli di pericolosità alluvioni P3 (elevata probabilità - alluvioni frequenti) e P2 (media probabilità – alluvioni poco frequenti).</p> <p>L'area inoltre ricade nella quasi totalità, in zone caratterizzate da rischio moderato. Solo per una piccola porzione di area il rischio è elevato - molto elevato.</p> <p><u>Pericolosità sismica</u></p> <p>Nel 2009, in ottemperanza al OPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.</p> <p>Al Comune di Tarquinia è stata assegnata la sottozona 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) inferiore a 0,10 g ($0,1 < a_g < 0,006$).</p>
Atmosfera: Aria	<p>Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l'analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell'aria.</p> <p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di "Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010", ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente in attuazione dell'art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell'art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All'interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell'aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell'aria nell'anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona</p>

	<p>Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l’utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p> <table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³</td></tr><tr><td>PM2.5</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td rowspan="2">NO₂</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td>C₆H₆</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO₂</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³</td></tr><tr><td>O₃</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)</td></tr></table> <p>Tarquinia, ricadente nella Zona Litoranea, è caratterizzato nel seguente modo:</p> <table><tr><th colspan="13">IT1213 ZONA LITORANEA</th></tr><tr><th rowspan="2">Provincia</th><th rowspan="2">cod istat</th><th rowspan="2">nome</th><th rowspan="2">Area (km²)</th><th colspan="2">PM10</th><th>PM2.5</th><th colspan="2">NO₂</th><th>C₆H₆</th><th>CO</th><th>SO₂</th><th>**O₃</th></tr><tr><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>superi</th><th>superi</th><th>superi</th></tr><tr><td>VT</td><td>12056050</td><td>Tarquinia</td><td>279</td><td>16</td><td>3</td><td>9</td><td>9</td><td>0</td><td>0.3</td><td>0</td><td>0</td><td>32</td></tr></table>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³	PM2.5	media	media annua (µg/m³)	NO ₂	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	C ₆ H ₆	media	media annua (µg/m³)	CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50	SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³	O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)	IT1213 ZONA LITORANEA													Provincia	cod istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃	media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi	VT	12056050	Tarquinia	279	16	3	9	9	0	0.3	0	0	32
Inquinante	Parametro	Descrizione																																																																											
PM10	media	media annua (µg/m³)																																																																											
	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³																																																																											
PM2.5	media	media annua (µg/m³)																																																																											
NO ₂	media	media annua (µg/m³)																																																																											
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																											
C ₆ H ₆	media	media annua (µg/m³)																																																																											
CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50																																																																											
SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³																																																																											
O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																																																																											
IT1213 ZONA LITORANEA																																																																													
Provincia	cod istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃																																																																	
				media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi																																																																	
VT	12056050	Tarquinia	279	16	3	9	9	0	0.3	0	0	32																																																																	
Clima acustico	<p>Ai fini dell’inquadramento del clima acustico nell’area di interesse, si evidenzia che il regolamento Comunale disciplina le competenze in materia di inquinamento acustico, come esplicitamente indicato alla lettera e), comma 1, art. 6 della Legge n. 447/1995. Il piano di classificazione acustica del territorio è stato approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 24 del 27/03/2008 è in attuazione della normativa nazionale vigente.</p> <p>Pertanto, si attribuisce, alle diverse aree del territorio comunale, la classe acustica di appartenenza in riferimento alla classificazione introdotta dal DPCM 1 Marzo 1991 e confermate nella Tab. A del DPCM 14 Novembre 1997 “Determinazione dei valori limiti delle sorgenti sonore”.</p> <p>Nel caso in esame, l’area interessata ricade in Classe IV “Area di intensa attività umana”.</p> <p>Il lungomare di Tarquinia Lido, nel tratto compreso tra il Porto Clementino e la foce del Marta, comprese le case attigue sono stati inseriti in classe IV, vista la presenza nel periodo estivo luoghi di intrattenimento danzante, luoghi di pubblico spettacolo, attività artigianali e commerciali oltre all’elevata presenza di persone e traffico veicolare, oltre alla vicinanza della spiaggia che nel periodo diurno/estivo condiziona la “rumorosità ambientale” della zona.</p>																																																																												
Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, così come per Montalto di Castro, la localizzazione portuale nel comune di Tarquinia, ricade nel Sistema Strutturale “Maremma Tirreniche” e nell’unità geografica “Maremma Laziale”.</p>																																																																												

materiali

SISTEMI STRUTTURALI ED UNITA' GEOGRAFICHE

Catena dell'Appennino

- 1) Terminillo - Monti della Laga - Sasso Giccolano
- 2) Conca Reatina - Monti Lucretili
- 3) Monti Sabini
- 4) Monti Simbruini
- 5) Monti Ernici Prenestini

Rilievi dell'Appennino

- 6) Monti Lepini, Aurunci e Ausuri

Complessi Vulcanici

- 7) Monti Volturni
- 8) Monti Cimini
- 9) Monti Sabatini
- 9.1) Monti Sabatini (area romana)
- 10) Monti della Tolfa
- 11) Colli Albani

Valli Fluviali

- 12) Valle del Tevere
- 13) Valle del Sacco, Liri-Garigliano

Campagna Romana

- 14) Agro Romano

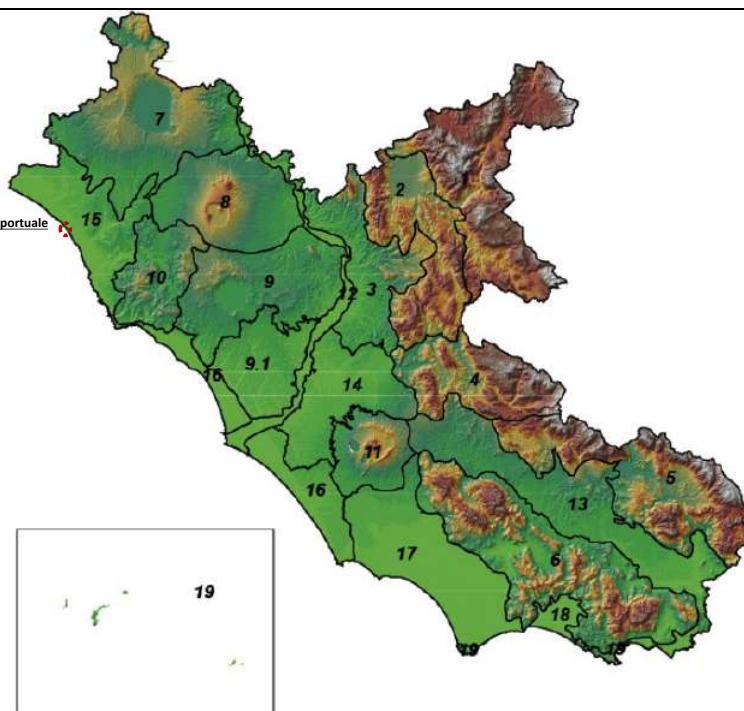
Maremma Tirrenica

- 15) Maremma Laziale
- 16) Litorale Romano
- 17) Agro Pontino
- 18) Piana di Fondi

Rilievi Costieri e Isole

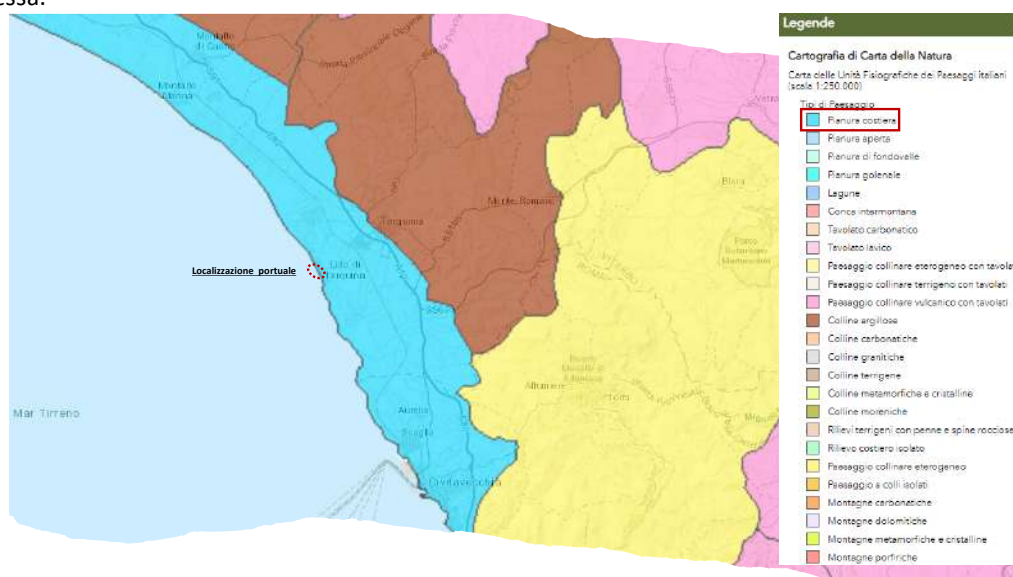
- 19) Monte Circeo, Promontorio di Gaeta, Isole Pontine

Localizzazione portuale



La Maremma Laziale, da nord a sud, attraversa il territorio del viterbese, compreso tra Montalto di Castro e Tarquinia, e scende quindi fino a Civitavecchia e Ladispoli, già in territorio romano. Il paesaggio è quello tipico delle pianure coltivate, con lunghe distese di campi che costeggiano sia a destra sia a sinistra il nastro asfaltato delle strade litoranee che corrono tra Montalto Marina e Tarquinia Lido. L'area di interesse è caratterizzata da spiagge costituite da sabbie grigio scuro per il suo elevato contenuto di ferro e incorniciata da ampie dune ricche di vegetazione.

Dalla Carta della Natura fornita dall'ISPRA, come si evince nell'immagine sottostante, è emerso che il paesaggio è di tipo "Pianura costiera", caratterizzato da aree pianeggianti e sub pianeggianti, delimitate da una linea di costa bassa e alta, in genere allungata parallelamente ad essa.



In tale tipologia di paesaggio, così come per Montalto di Castro, i litotipi presenti sono limi, argille, arenarie, ghiaie e conglomerati. Il suolo è coperto prevalentemente da territori agricoli,

zone urbanizzate e strutture antropiche. L'unità di paesaggio nella quale ricade l'ambito di studio è la "Pianura di Montalto di Castro, Tarquinia e Civitavecchia". La fascia costiera è caratterizzata dalla presenza di dune e dal Lago costiero di Burano e dalle foci dei corsi d'acqua. Due piccole porzioni nella zona settentrionale dell'unità sono caratterizzate, oltre che da depositi alluvionali, da terrazzamenti marini di diverso ordine, che presentano una morfologia da pianeggiante a lievemente ondulata. Le quote sono comprese tra i 50 m. e il livello del mare. L'energia di rilievo è bassa. Il reticolo idrografico, costituito dai tratti terminali dei corsi d'acqua principali (Fiora, Marta, Mignone) ad andamento meandriforme, e da corsi d'acqua secondari assume nel complesso un andamento sub-parallelo. La copertura del suolo è caratterizzata da macchia e pineta nella fascia dunale, da colture di seminativi irrigui con appezzamenti assai irregolari nella restante area.

L'area interessata rientra nel "Sistema del Paesaggio Naturale" disciplinato dall'art. 21 delle NTA.

Tale paesaggio, è costituito dalle porzioni di territorio caratterizzate dal maggiore valore di naturalità per la presenza di beni di interesse naturalistico nonché di specificità geomorfologiche e vegetazionali anche se interessati dal modo di uso agricolo. Il litorale del territorio di Tarquinia è caratterizzato così come per Montalto di Castro, da sabbie grigio scuro per l'elevato contenuto di ferro. E' inoltre presente vegetazione costiera psamofilla (che cresce sulla sabbia), che riveste un ruolo fondamentale nell'edificazione, stabilizzazione ed evoluzione geomorfologica dei sistemi dunali costieri.



La tutela è volta alla valorizzazione dei beni ed alla conservazione del loro valore anche mediante l'inibizione di iniziative di trasformazione territoriale pregiudizievoli alla salvaguardia. Dall'analisi della Tabella B "Paesaggio Naturale - Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela" delle NTA, emerge che la realizzazione di un'opera portuale non è compatibile con il paesaggio presente. Sarà necessario valutare le disposizioni di cui all'art. 12 e 61 delle NTA per verificare le possibilità e modalità di intervento.

7.3 Ladispoli

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 26 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 39.584 unità. L'andamento della popolazione dal 2001 al 2010 è stato tendenzialmente in crescita, si presenta un calo nell'anno 2011/2012, per attestarsi su un trend stabile sino al 2019.</p> <p>La densità abitativa è relativamente bassa, essa si attesta su circa 26 ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>L'assetto insediativo del litorale di Ladispoli, è caratterizzato dalla presenza delle fortezze di Santa Severa e Palo, e dai centri balneari di recente fondazione di Ladispoli e Cerenova. Tali insediamenti, pur avendo una forte vocazione turistica, con stabilimenti e rimessaggi per barche, sono stati soggetti ad opere di tutela che hanno portato alla creazione di aree protette, impedendo l'eccessiva antropizzazione del luogo. Si manifesta una forte richiesta di posti barca, confermata dalla presenza di numerose imbarcazioni da diporto appartenenti per lo più alla nautica minore che vengono attualmente alate e varate con semplici e improvvisate attrezzature sulle spiagge del litorale comunale. Inoltre si evidenzia che negli ultimi anni Ladispoli sta diventando sempre più un posto di residenza per i romani che hanno preferito vivere nell' "hinterland" della capitale e vengono a Roma solo per ragioni lavorative.</p> <p>Il sistema dei trasporti e della mobilità nell'area interessata è caratterizzato da tre direttrici principali: l'autostrada A12 Roma – Civitavecchia, la SS 1 Aurelia e la SP 14 b. E' presente il collegamento con il TPL dal centro di Ladispoli all'area. E' presente un'area di sosta a pagamento dietro al nuovo porto. Il collegamento ferroviario è garantito dalla linea FL5 Civitavecchia-Roma con fermata alla stazione di Cerveteri-Ladispoli, con una frequenza di circa 1 treno ogni 60 minuti e percorrenze da Roma di circa un'ora.</p> <p>Il collegamento pedonale è garantito dalla vicinanza (circa 1 km) alla stazione ferroviaria, posta al centro della città. Al momento non è presente alcuna pista ciclabile di collegamento con il centro storico o con la stazione ferroviaria.</p>
Biodiversità	<p>L'area oggetto di studio non ricade in SIC/ZSC. Nella parte antistante, è però presente il ZSC "Secche di Torre Flavia". Tale sito hanno permesso di definire le specie e gli habitat presenti nel mare antistante la localizzazione portuale.</p> <p>L'obiettivo generale di conservazione e gestione del SIC IT6000009 "Secche di Torre Flavia" è quello di garantire la conservazione degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario presenti e della biodiversità in generale, mantenendo o laddove necessario ripristinando gli equilibri biologici in atto, preservando il ruolo ecologico-funzionale complessivo del sito stesso nell'ambito della Rete Natura 2000.</p> <p>Gli habitat e le specie di interesse comunitario presenti nei siti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Praterie di Posidonia (cod. 1120*); • Scogliere (cod.1170). <p>Nell'area a terra è presente un ulteriore habitat:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Dune fisse del litorale del <i>Crucianellion maritimae</i> (cod. 2210). <p>Sono inoltre presenti spiagge, sabbia nuda e dune con vegetazione erbacea psammofila.</p> <p>In direzione Tarquinia, è presente sia la ZPS “Torre Flavia” che l’area naturale protetta “Palude di Torre Flavia”. Quest’ultima è caratterizzata da una zona umida salmastra costituita da praterie perenni su terreni salsi con giunchi e graminacee, vegetazione di cespuglieti su fanghi salmastri con salicornie e diverse forme della vegetazione delle spiagge e delle dune.</p>
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	<p>L’uso del suolo è essenzialmente agricolo seminativo, con elevata frammentarietà degli appezzamenti nelle aree più collinari; sono presenti reti di comunicazione importanti; gli insediamenti abitativi sono ubicati soprattutto lungo la fascia costiera, dove si concentrano alcuni agglomerati (Ladispoli, Santa Severa).</p> <p>L’area è inoltre caratterizzata dalla produzione di prodotti tipici quali vino “Lazio IGT”, “Roma DOC”, “Tarquinia DOC” e “Cerveteri DOC”. L’area è inoltre caratterizzata dalla produzione di “Pecorino Romano - DOP”, “Salamini Italiani alla Cacciatora – DOP” e “Carciofo Romanesco del Lazio – IGP”.</p>
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>Il Comune di Ladispoli si estende lungo la fascia costiera prospiciente le colline vulcaniche Sabatine ed è rappresentata nel Foglio 373 a scala 1:50.000 della Carta Geologica d’Italia. Nell’ambito territoriale che abbraccia il Comune si è avuto (periodo di riferimento: ultimi 15.000 anni) un costante innalzamento del livello marino e il conseguente deposito di materiali alluvionali (alluvioni recenti) lungo le valli dei principali fossi, costituiti da orizzonti ricchi in sabbia o ghiaia, limi ed argille spesso intercalate da materiale organico. I recenti sedimenti olocenici sono rappresentati da sabbie di duna e della spiaggia recente, da depositi limo-torbosi retro-dunali di origine palustre ricchi in frustoli vegetali, sedimentatisi nel corso dell’ultima oscillazione marina post-wurmiana. Tra questi, l’area più estesa si individua ad ovest del Vaccina ed occupa tutta la piana compresa tra la ferrovia e la fascia costiera, bonificata definitivamente in tempi recenti, della quale conserva gli ambienti originari l’area della palude di Torre Flavia. I processi geomorfologici hanno continuato a modellare il paesaggio e dato luogo a depositi residuali superficiali che parzialmente mascherano le formazioni geologiche descritte. Nel territorio di Ladispoli affiorano prevalentemente sedimenti plio-quadernari depositati in ambiente marino e continentale e subordinatamente depositi di origine vulcanica. Le unità stratigrafiche affioranti nelle diverse porzioni del territorio, dalla più antica alla più recente sono: Argille di Cerveteri, Macco, Conglomerato di Fosso Vaccina, Conglomerato di Valle della Mola, Tufi stratificati varicolori di Sacrofano, Conglomerato di Palo, Sabbie di Monteroni, Sabbie di Osteria Nuova, Alluvioni recenti ed attuali, Spiagge sabbiose attuali, Palude recente (area bonificata).</p> <p>La morfologia del territorio comunale di Ladispoli è stata influenzata in maniera diretta sia dalle vicissitudini geologiche Plio-Pleistoceniche sia, nel corso dell’Olocene-attuale, dai due principali corsi d’acqua, il Fosso Vaccina ed il Fosso Sanguinara che con l’attività erosiva, di trasporto e deposito, hanno modellato i rilievi e agito sulle valli e sulle pianure; non per ultimo, le dinamiche costiere che hanno determinato prima ambienti paludosi retrodunali ed infine un generale arretramento della linea di costa.</p> <p>Le caratteristiche morfologiche e strutturali del territorio comunale appaiono piuttosto semplici: l’andamento orografico delle zone più interne è dolcemente ondulato, con quote comprese tra 25 e 40 m s.l.m., privo di rilevanti scarpate morfologiche. Solo lungo la dorsale della duna tirreniana,</p>

la formazione delle sabbie di Monteroni, cementate, determina pendenze dei versanti maggiori rispetto ai settori circostanti. Le uniche condizioni di potenziale instabilità possono riscontrarsi sul ciglio di scarpata prospiciente la S.S. Aurelia al km 41.000 dove i depositi calcarenitici più esposti evidenziano localmente materiale detritico in equilibrio instabile.

Dal punto di vista idraulico il Fosso Vaccina è un corso d'acqua lungo circa 18,5 km con un bacino imbrifero di circa 4,0 Km², che ha origine dai monti Sabatini, presso il Lago di Bracciano. Lungo il tracciato del torrente sono presenti alcune cascate a valle delle quali si sono formati piccoli laghetti. Il corso d'acqua è interessato da piene improvvise e rilevanti (valutate pari a circa 500 m³/s per tempo di ritorno duecentennale), che spesso hanno dato luogo ad esondazioni. Il trasporto solido non è peraltro rilevante, data la relativa saldezza dei terreni attraversati.

Stato qualitativo delle acque di balneazione



Punto di campionamento	2020
313 - Torre Flavia	IDONEO
262 - 750 m. sx Fosso Vaccina	IDONEO
--- - FOCI FOSSI VACCINA E SANGUINARA	NON IDONEO
55 - 400 m. dx Fosso Sanguinara	IDONEO
56 - Castello Odescalchi	IDONEO
57 - 1250 m. sx Fosso Cupino	IDONEO

Pericolosità frane

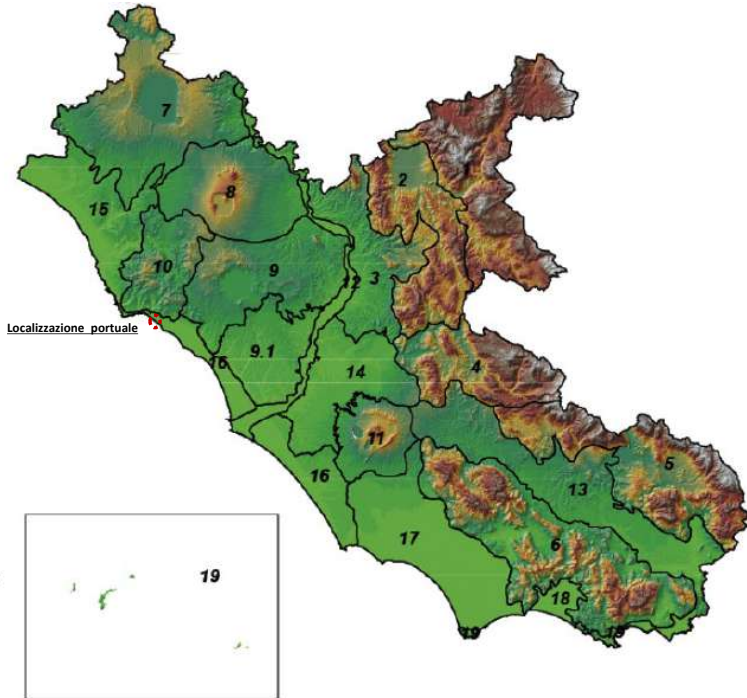
Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità dei Bacini Regionale del Lazio, emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane.

Pericolosità alluvioni

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dal Piano Gestione Rischio Alluvioni del Distretto dell'Appennino Centrale (PGRA-AC), emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.

Pericolosità sismica

	<p>Nel 2009, in ottemperanza al OPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.</p> <p>Al Comune di Ladispoli è stata assegnata la sottozona 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) inferiore a 0,10 g (0,1<ag<0,006).</p>																																																																														
Atmosfera: Aria	<p>Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l’analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell’aria.</p> <p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di “Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010”, ai fini della valutazione della qualità dell’aria ambiente in attuazione dell’art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell’art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All’interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell’aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell’aria nell’anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l’utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p> <table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">PM2.5</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">NO₂</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td>C₆H₆</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO₂</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³</td></tr><tr><td>O₃</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)</td></tr></table> <p>Ladispoli, ricadente nella Zona Litoranea, è caratterizzato nel seguente modo:</p> <table><tr><th colspan="13">IT1213 ZONA LITORANEA</th></tr><tr><th rowspan="2">Provincia</th><th rowspan="2">cod istat</th><th rowspan="2">nome</th><th rowspan="2">Area (km²)</th><th colspan="2">PM10</th><th>PM2.5</th><th colspan="2">NO₂</th><th>C₆H₆</th><th>CO</th><th>SO₂</th><th>**O₃</th></tr><tr><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>superi</th><th>superi</th><th>superi</th></tr><tr><td>RM</td><td>12058116</td><td>Ladispoli</td><td>26</td><td>17</td><td>1</td><td>10</td><td>13</td><td>0</td><td>0.5</td><td>0</td><td>0</td><td>13</td></tr></table>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³	PM2.5	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	NO ₂	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	C ₆ H ₆	media	media annua (µg/m³)	CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50	SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³	O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)	IT1213 ZONA LITORANEA													Provincia	cod istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃	media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi	RM	12058116	Ladispoli	26	17	1	10	13	0	0.5	0	0	13
Inquinante	Parametro	Descrizione																																																																													
PM10	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³																																																																													
PM2.5	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																													
NO ₂	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																													
C ₆ H ₆	media	media annua (µg/m³)																																																																													
CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50																																																																													
SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³																																																																													
O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																																																																													
IT1213 ZONA LITORANEA																																																																															
Provincia	cod istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃																																																																			
				media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi																																																																			
RM	12058116	Ladispoli	26	17	1	10	13	0	0.5	0	0	13																																																																			
Clima acustico	<p>Ai fini dell’inquadramento del clima acustico nell’area di interesse, si evidenzia che il regolamento Comunale disciplina le competenze in materia di inquinamento acustico, come esplicitamente indicato alla lettera e), comma 1, art. 6 della Legge n. 447/1995. Il piano di classificazione acustica del territorio è stato approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 9 del 31/03/2021 è in attuazione della normativa nazionale vigente.</p> <p>Pertanto, si attribuisce, alle diverse aree del territorio comunale, la classe acustica di appartenenza</p>																																																																														

	<p>in riferimento alla classificazione introdotta dal DPCM 1 Marzo 1991 e confermate nella Tab. A del DPCM 14 Novembre 1997 "Determinazione dei valori limiti delle sorgenti sonore".</p> <p>Nel caso in esame, l'area interessata ricade in Classe III "Aree di tipo misto".</p>
<p>Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali</p>	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, come si evince dall'immagine sottostante, la localizzazione portuale nel comune di Ladispoli, ricade nel Sistema Strutturale "Maremma Tirreniche" e nell'unità geografica "Litorale romano".</p> <p>Il litorale romano è un'area geografica, corrispondente al tratto di costa del litorale laziale, affacciato sul Mar Tirreno centrale e interamente compreso nella provincia di Roma, da Civitavecchia a nord fino a Nettuno a sud. Nonostante la costa sia prevalentemente sabbiosa, presenta fondali di diversa natura (scoglio, sabbia, alghe, ciottoli, fango). Esso è stato storicamente punto di traffici commerciali via mare e ancor oggi sono visibili resti archeologici a testimonianza di ciò. Nello specifico, l'arenile è caratterizzato dalla presenza delle grandi aree di interesse paesaggistico ed archeologico della Palude di Torre Flavia, posta al confine con il Comune di Cerveteri e del Bosco di Palo, che separa il centro cittadino con l'area di Marina di S. Nicola. Tutta la fascia costiera ricadente nel Comune è liberamente fruibile per la balneazione.</p> <div data-bbox="391 952 560 985"> <p>SISTEMI STRUTTURALI ED UNITÀ GEOGRAFICHE</p> </div> <div data-bbox="391 1003 651 1509"> <p>Catena dell'Appennino 1) Terminillo - Monti della Laga - Sello Ciciliano 2) Conca Reatina - Monti Lucretili 3) Monti Sabini 4) Monti Simbruini 5) Monti Ernici Prenestini</p> <p>Rilievi dell'Appennino 6) Monti Lepini, Ausoni e Aurunci</p> <p>Complessi Vulcanici 7) Monti Volsini 8) Monti Cimini 9) Monti Sabatini 9.1) Monti Sabatini (area romana) 10) Monti della Tolfa 11) Colli Albani</p> <p>Valli Fluviali 12) Valle del Tevere 13) Valle del Sacco, Liri-Garigliano</p> <p>Campagna Romana 14) Agro Romano</p> <p>Maremma Tirrenica 15) Maremma Laziale 16) Litorale Romano 17) Agro Pontino 18) Piana di Fondi</p> <p>Rilievi Costieri e Isole 19) Monte Circeo, Promontorio di Gaeta, Isole Pontine</p> </div>  <p>Dalla Carta della Natura fornita dall'ISPRA, come si evince nell'immagine sottostante, è emerso che il paesaggio è di tipo "Pianura costiera", caratterizzato da aree pianeggianti e sub pianeggianti, delimitate da una linea di costa bassa e alta, in genere allungata parallelamente ad essa.</p> <p>In tale tipologia di paesaggio i litotipi presenti sono limi, argille, arenarie, ghiaie e conglomerati. Il suolo è coperto prevalentemente da territori agricoli, zone urbanizzate e strutture antropiche. L'unità di paesaggio nella quale ricade l'ambito di studio è la "Pianura di Ladispoli". La fascia costiera di tale unità di paesaggio è bassa, uniforme e blandamente sinuosa. Le quote variano dal livello del mare a 100 m circa. L'energia di rilievo è bassa. All'interno di questa unità sono presenti: spiaggia, duna, pianura alluvionale, foci di corsi d'acqua, e una fascia a basse colline terrigene che</p>

occupa gran parte dell'unità a ridosso delle colline più interne. Le litologie prevalenti comprendono argille, limi, sabbie, ghiaie, arenarie, marne, conglomerati. Il reticolo idrografico ha pattern parallelo nella parte costiera più pianeggiante, con tratti terminali di corsi d'acqua perpendicolari alla linea di costa; nelle aree di bassa collina il pattern è dendritico; sono presenti canali artificiali nelle piane.



L'area interessata rientra nel "Sistema del Paesaggio Naturale di continuità" disciplinato dall'art. 23 delle NTA e nel "Sistema del Paesaggio degli insediamenti urbani" disciplinato dall'art.27 delle NTA.

Il paesaggio naturale di continuità, è costituito da porzioni di territorio che presentano elevato valore di naturalità, anche se parzialmente edificati o infrastrutturati. Possono essere collocati all'interno o in adiacenza dei paesaggi naturali e costituirne irrinunciabile area di protezione; in altri casi tali paesaggi sono inseriti all'interno o in adiacenza a paesaggi degli insediamenti urbani o in evoluzione costituendone elemento di pregio naturalistico da salvaguardare.



In ambiente urbano, come nel caso di Ladispoli, la tutela è volta alla salvaguardia dei valori naturalistici che si conservano nel tessuto urbano. In tali territori si possono prevedere interventi di recupero dei valori naturalistici del paesaggio.

Dall'analisi della Tabella B "Paesaggio Naturale di continuità - Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela" delle NTA, emerge che la realizzazione di un'opera portuale non è compatibile

	<p>con il paesaggio presente. Sarà necessario valutare le disposizioni di cui all'art. 12 e 61 delle NTA per verificare le possibilità e modalità di intervento. Per le zone ricadenti nel "Paesaggio degli insediamenti urbani" dall'analisi della Tabella B delle NTA, emerge che si deve conservare e adeguare funzionalmente le strutture esistenti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti.</p>
--	--

7.4 Latina – Foce Verde

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 278 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 127.037 unità. L'andamento della popolazione dal 2001 al 2010 è stato in crescita, si presenta un calo fino al 2012, per continuare a crescere sino al 2019.</p> <p>La densità abitativa si attesta su circa 458 ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>Le opere di bonifica effettuate, hanno dato luogo alla formazione dei principali centri urbani di Latina, Sabaudia, ed Aprilia, e piccoli insediamenti con assetti geometrici e regolari di natura agraria. Anche in quest'area, l'aspetto idrografico è di scarsa rilevanza, con la sola presenza di canali artificiali derivati dalle operazioni di bonifica.</p> <p>La costa di 6,5 km circa di Foce Verde è incastonata nelle acque azzurro-blu del mare Tirreno, con un clima temperato tutto l'anno. Foce Verde ha una spiaggia sabbiosa e ampia dove si trovano dei lidi e tratti di spiaggia libera. I turisti giungono in massa ad affollare la fine spiaggia, dividendosi tra sport nautici e l'intensa vita notturna nei locali tra Foce Verde e Latina.</p> <p>In prossimità dell'area di studio, è presente un'area abbastanza degradata, delineata dall'ex centrale nucleare e da vari rimessaggi di barche e auto.</p> <p>Verso est, sono presenti alcuni stabilimenti sul litorale, mentre nell'entroterra è presente una piccola area residenziale.</p> <p>L'area in esame è caratterizzata dalla vicinanza, per quanto riguarda il sistema stradale, alla SP 39, alla SP 40 e alla SP 18. Sono presenti due aree di parcheggio a circa 300 m di distanza. Per quanto riguarda l'accessibilità mediante il TPL si evidenzia che la stazione ferroviaria risulta essere molto lontana dalla zona, come anche il centro della città e le linee degli autobus. Per questo motivo sarebbe opportuno migliorare l'accessibilità attraverso la realizzazione di una ulteriore area di parcheggio in prossimità del porto e l'implementazione di linee di autobus in prossimità dell'area in esame.</p>
Biodiversità	<p>L'area oggetto di studio non ricade in SIC/ZSC. Nella parte antistante, è però presente il ZSC "Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere". Tale sito ha permesso di definire le specie e gli habitat presenti nel mare antistante la localizzazione portuale.</p> <p>L'obiettivo generale di conservazione e gestione del SIC IT6000009 "Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere" è quello di garantire la conservazione degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario presenti e della biodiversità in generale, mantenendo o laddove necessario ripristinando gli equilibri biologici in atto, preservando il ruolo ecologico-funzionale complessivo del sito stesso nell'ambito della Rete Natura 2000.</p>

	<p>Gli habitat e le specie di interesse comunitario presenti nei siti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina (cod. 1110); • Praterie di Posidonia (cod. 1120*); • Scogliere (cod.1170) • Pinna Nobilis (cod.1028) <p>Nell'area a terra è presente un ulteriore habitat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vegetazione annua delle linee di deposito marine (cod.1210). <p>Sono inoltre presenti spiagge, sabbia nuda e dune con vegetazione erbacea psammofila.</p>
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	<p>Nell'area di studio il suolo è destinato a zone aperte con vegetazione rada o assente e a superfici a copertura erbacea densa a composizione floristica rappresentata principalmente da graminacee non soggette a rotazione.</p> <p>L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di prodotti tipici quali vino "Lazio IGT" e "Roma DOC". L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di "Pecorino Romano - DOP", "Ricotta Romana - DOP" "Salamini Italiani alla Cacciatora – DOP", "Abbacchio Romano - IGP" e "Agnello del Centro Italia - IGP".</p>
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>L'area in esame ricade nell'Agro Pontino, un tempo coperto dalle paludi ed oggi bonificato, corrisponde ad una pianura di origine alluvionale delimitata ad ovest e sud dal mar Tirreno, a est dai primi rilievi appenninici dei monti Lepini ed Ausoni, a nord dal medio corso del fiume Astura e dai primi rilievi dei Colli Albani.</p> <p>Il territorio dell'Agro Pontino si sviluppa su un vasto terrazzo marino tra i rilievi più meridionali del vulcanismo laziale (Colli Albani - Vulcano Laziale), il Circeo e le cime dell'orogenesi mesozoica dei Monti Lepini e Ausoni. Il sistema di depositi alluvionali e marini che caratterizza la pianura inizia a prendere forma nel Neozoico, a seguito delle frequenti oscillazioni del livello del Mar Mediterraneo dovute al succedersi di ere glaciali e interglaciali.</p> <p>Vista la sostanziale uniformità della regione interessata, una corretta comprensione della situazione geologica necessita uno sguardo sulle aree immediatamente prossime all'Agro Pontino, considerando l'area compresa fra Anzio, Cisterna, Ninfa, Priverno, Terracina, il Circeo e il Tirreno. Ad Anzio ha inizio un lungo deposito di sabbie e argille con tracce di elementi silicei e tufi che raggiunge il promontorio del Circeo: è l'antica duna litoranea la cui origine è dovuta ai depositi eolici accumulati sul substrato delle sabbie marine immediatamente sovrastanti la piattaforma calcarea sottomarina ascrivibile genericamente al Cenozoico. Presso Borgo Podgora l'antica formazione dunale è solcata dal canale delle Acque Alte che da Ninfa lambisce Cisterna di Latina e raggiunge il Tirreno a Foce Verde, al Lido di Latina.</p> <p><u>Stato qualitativo delle acque superficiali</u></p>

Il sistema idrologico della regione Lazio si sviluppa su 40 bacini idrografici. I più importanti sono il bacino del Tevere, il bacino del Liri-Garigliano, il bacino del Fiora, il bacino dell'Arrone e quello del Badino. La localizzazione portuale è limitrofa all'area del bacino Moscarello

Di seguito si riporta lo stato chimico del Moscarello monitorato nel 2018 e nel 2019.

Codice Stazioni	Corpo Idrico	Tipo N: naturale FM: fortemente modificato A: artificiale	LIMeco 2018	Elementi a sostegno Tab.1/8 2018	Stato Chimico 2018	LIMeco 2019	Elementi a sostegno Tab.1/8 2019	Stato Chimico 2019
F2.11	Canale Acque alte/Moscarello 2	N	Scarso	Buono	Buono	Scarso	Buono	Buono**
F2.12	Canale Acque alte/Moscarello 3	N	Scarso	Buono	Non Buono	Scarso	Buono	Non Buono

Si riporta inoltre lo stato chimico nel triennio 2015-2017:

Bacino Idrografico	Nome Corpo Idrico	Codice Stazioni	Tipologia di Corpo Idrico	Tipologia Monitoraggio	STATO CHIMICO 2015	Parametro Superamento 2015	STATO CHIMICO 2016	Parametro Superamento 2016	STATO CHIMICO 2017	Parametro Superamento 2017	Stato Chimico Triennio
Tevere-Incastri	Rio Tonto 2	F4.93	FM	operativo	BUONO				BUONO		BUONO
Incastri	Fosso Incastri (Rio Grande) 2	F4.25	N	operativo	BUONO		BUONO		BUONO		BUONO
Astura	Fiume Astura 1	F2.74	FM	operativo	BUONO		BUONO		BUONO		BUONO
Asiura	Fiume Asiura 2	F2.29	FM	operativo	BUONO		BUONO		BUONO		BUONO
Moscarello	Canale Acque alte/Moscarello 2	F2.11 - F2.12	N	operativo	BUONO		BUONO		BUONO		BUONO
Moscarello	Fosso Spaccasassi 2	F2.72	N	operativo	BUONO				BUONO		BUONO
Moscarello	Fosso Spaccasassi 3	F2.10	A	operativo	BUONO		BUONO		BUONO		BUONO

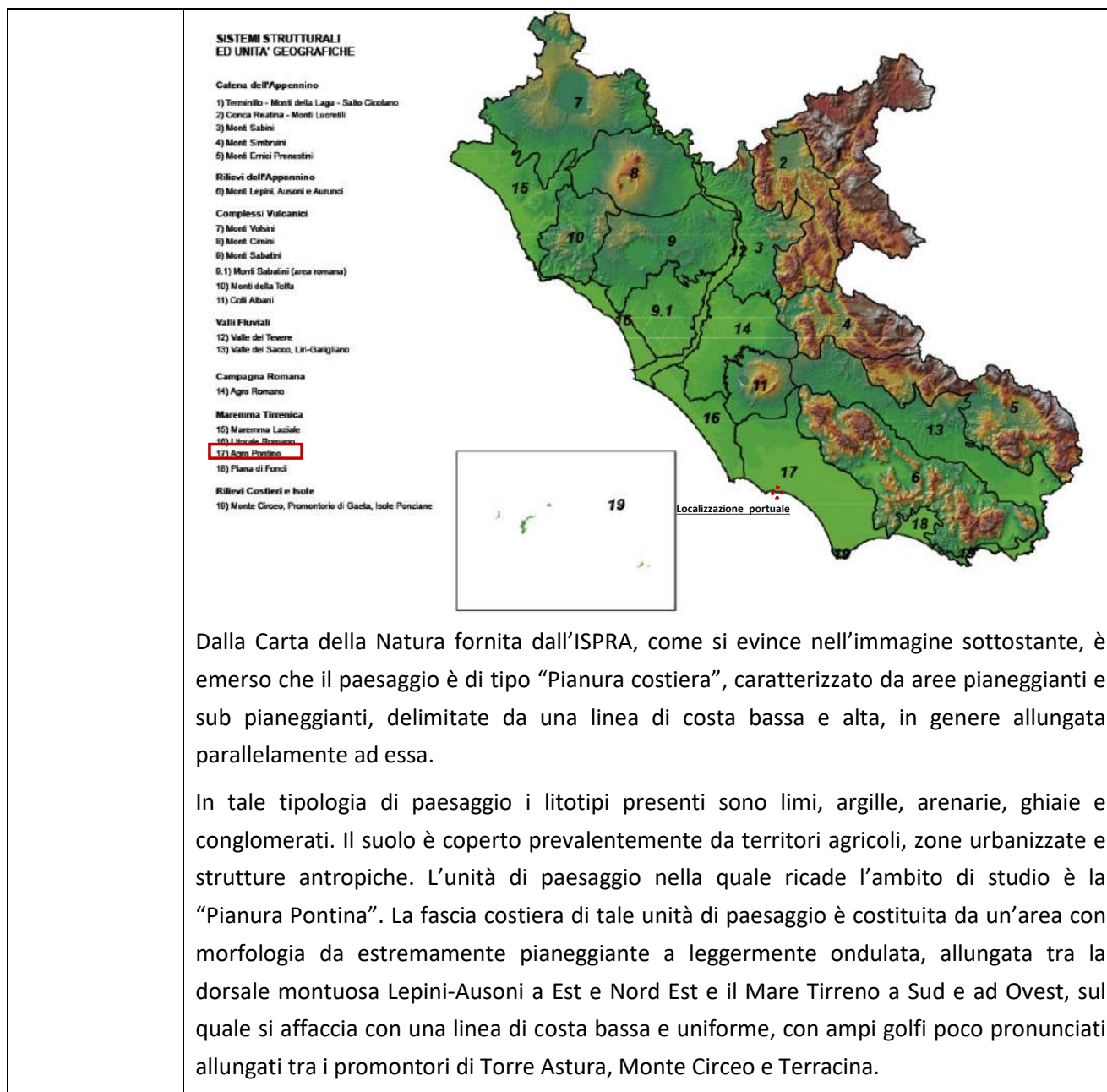
Come si evince dalle immagini, lo stato chimico delle acque superficiali del Moscarello risulta essere qualitativamente "buono" tranne per il Canale monitorato dalla stazione F2.12.

Stato qualitativo delle acque di balneazione



	<table><tr><th>Punto di campionamento</th><th>2020</th></tr><tr><td>--- - FOCE FIUME ASTURA</td><td>NON IDONEO</td></tr><tr><td>421 - Valmontorio</td><td>IDONEO</td></tr><tr><td>346 - FOCE ACQUE ALTE</td><td>NON IDONEO</td></tr><tr><td>141 - 1400 m. dx Acque Alte Foce Verde</td><td>IDONEO</td></tr><tr><td>347 - Idrovora Capoportiere</td><td>IDONEO</td></tr><tr><td>145 - 800 m. dx Idrovora Capoverde</td><td>IDONEO</td></tr><tr><td>348 - Fosso del Duca</td><td>IDONEO</td></tr><tr><td>349 - Rio Martino</td><td>NON IDONEO</td></tr></table> <p><u>Pericolosità frane</u></p> <p>Dall’analisi degli elaborati messi a disposizione dall’Autorità dei Bacini Regionale del Lazio, emerge che l’area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane.</p> <p><u>Pericolosità alluvioni</u></p> <p>Dall’analisi degli elaborati messi a disposizione dal Piano Gestione Rischio Alluvioni del Distretto dell’Appennino Centrale (PGRA-AC), emerge che l’area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.</p> <p><u>Pericolosità sismica</u></p> <p>Nel 2009, in ottemperanza al DPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.</p> <p>Al Comune di Latina è stata assegnata la sottozona 3A, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) superiore a 0,10 g ($0,05 < a_g < 0,015$).</p>	Punto di campionamento	2020	--- - FOCE FIUME ASTURA	NON IDONEO	421 - Valmontorio	IDONEO	346 - FOCE ACQUE ALTE	NON IDONEO	141 - 1400 m. dx Acque Alte Foce Verde	IDONEO	347 - Idrovora Capoportiere	IDONEO	145 - 800 m. dx Idrovora Capoverde	IDONEO	348 - Fosso del Duca	IDONEO	349 - Rio Martino	NON IDONEO
Punto di campionamento	2020																		
--- - FOCE FIUME ASTURA	NON IDONEO																		
421 - Valmontorio	IDONEO																		
346 - FOCE ACQUE ALTE	NON IDONEO																		
141 - 1400 m. dx Acque Alte Foce Verde	IDONEO																		
347 - Idrovora Capoportiere	IDONEO																		
145 - 800 m. dx Idrovora Capoverde	IDONEO																		
348 - Fosso del Duca	IDONEO																		
349 - Rio Martino	NON IDONEO																		
Atmosfera: Aria	<p>Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l’analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell’aria.</p> <p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di “Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010”, ai fini della valutazione della qualità dell’aria ambiente in attuazione dell’art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell’art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All’interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell’aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell’aria nell’anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l’utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p>																		

	<table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">PM2.5</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td rowspan="2">NO₂</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>C₆H₆</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³</td></tr><tr><td>SO₂</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)</td></tr><tr><td>O₃</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)</td></tr></table>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³	PM2.5	media	media annua (µg/m³)	media	media annua (µg/m³)	NO ₂	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	media	media annua (µg/m³)	C ₆ H ₆	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50	CO	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³	SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)	O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																		
Inquinante	Parametro	Descrizione																																															
PM10	media	media annua (µg/m³)																																															
	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³																																															
PM2.5	media	media annua (µg/m³)																																															
	media	media annua (µg/m³)																																															
NO ₂	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																															
	media	media annua (µg/m³)																																															
C ₆ H ₆	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50																																															
CO	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³																																															
SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																																															
O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																																															
	<p>Latina, ricadente nella Zona Litoranea, è caratterizzato nel seguente modo:</p> <table><tr><th colspan="13">IT1213 ZONA LITORANEA</th></tr><tr><th rowspan="2">Provincia</th><th rowspan="2">cod Istat</th><th rowspan="2">nome</th><th rowspan="2">Area (km²)</th><th colspan="2">PM10</th><th>PM2.5</th><th colspan="2">NO₂</th><th>C₆H₆</th><th>CO</th><th>SO₂</th><th>**O₃</th></tr><tr><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>superi</th><th>superi</th><th>superi</th></tr><tr><td>LT</td><td>12059011</td><td>Latina</td><td>277,8</td><td>24</td><td>12</td><td>13</td><td>27</td><td>0</td><td>1.8</td><td>0</td><td>0</td><td>43</td></tr></table>	IT1213 ZONA LITORANEA													Provincia	cod Istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃	media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi	LT	12059011	Latina	277,8	24	12	13	27	0	1.8	0	0	43
IT1213 ZONA LITORANEA																																																	
Provincia	cod Istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃																																					
				media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi																																					
LT	12059011	Latina	277,8	24	12	13	27	0	1.8	0	0	43																																					
Clima acustico	Ai fini dell'inquadramento del clima acustico nell'area di interesse, non è presente il piano di zonizzazione acustica. Dall'analisi effettuata è possibile escludere la presenza di aree sensibili in relazione alla localizzazione portuale analizzata.																																																
Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, come si evince dall'immagine sottostante, la localizzazione portuale nel comune di Ladispoli, ricade nel Sistema Strutturale "Maremma Tirreniche" e nell'unità geografica "Agro Pontino".</p>																																																





L'area interessata rientra nel "Sistema del Paesaggio Naturale" disciplinato dall'art. 21 delle NTA e nel "Sistema del Paesaggio degli insediamenti urbani" disciplinato dall'art.27 delle NTA.

Il paesaggio naturale è costituito dalle porzioni di territorio caratterizzate dal maggiore valore di naturalità per la presenza di beni di interesse naturalistico nonché di specificità geomorfologiche e vegetazionali anche se interessati dal modo di uso agricolo. La zona è caratterizzata da una costa bassa e sabbiosa, intervallata da aree con accentuata urbanizzazione. Lungo la linea di costa, l'uso residenziale particolarmente intensivo, ha danneggiato la maggior parte degli ecosistemi dunali, lasciando il posto ad aree turisticamente significative.



In ambiente urbano, la tutela è volta alla salvaguardia dei valori naturalistici che si conservano nel tessuto urbano. In tali territori si possono prevedere interventi di recupero dei valori naturalistici del paesaggio.

	<p>Dall'analisi della Tabella B "Paesaggio Naturale - Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela" delle NTA, emerge che la realizzazione di un'opera portuale non è compatibile con il paesaggio presente. Sarà necessario valutare le disposizioni di cui all'art. 12 e 61 delle NTA per verificare le possibilità e modalità di intervento. Per le zone ricadenti nel "Paesaggio degli insediamenti urbani" dall'analisi della Tabella B delle NTA, emerge che si deve conservare e adeguare funzionalmente le strutture esistenti previo SIP che deve contenere valutazioni sulla compatibilità con i tessuti circostanti.</p>
--	---

7.5 Terracina

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 137 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 43.378 unità. L'andamento della popolazione è stato stabile tra il 2001 e il 2002 e cresciuto tra il 2002 e 2003. Tra il 2003 e 2017 il trend si è mantenuto abbastanza costante per poi diminuire tra il 2017 e il 2019.</p> <p>La densità abitativa si attesta su circa 318 ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>Terracina è un centro turistico-storico, meta di visitatori provenienti soprattutto dall'Europa settentrionale, dalla Russia e dalle regioni limitrofe.</p> <p>La città di Terracina è prima nella provincia per numero di alloggi utilizzabili per vacanza. Le attività principali, oltre il turismo, sono la pesca, l'agricoltura (ortaggi e floricoltura), l'allevamento delle bufale per la produzione della mozzarella, e dei servizi.</p> <p>Il susseguirsi di fertili valli e altopiani carsici fra i Monti Ausoni e il mare permettono la coltivazione di prodotti di nicchia come la fragola Favetta di Terracina o l'ottimo Moscato di Terracina; a queste si è aggiunta l'agricoltura specializzata nei territori acquisiti dopo la bonifica delle paludi pontine.</p> <p>Il sistema dei trasporti e della mobilità nell'area interessata e sulla quale già insiste una infrastruttura portuale, è caratterizzato dalla presenza della SS 7 Appia, SR 213 Flacca e la SS 148 Pontina. Allo stato attuale i collegamenti dell'area in esame non sono interessati da infrastrutture stradali a carattere autostradale, mentre è presente il collegamento con il TPL dal centro di Terracina. In particolare alcune fermate delle linee del TPL sono in prossimità dell'area in esame. Sono presenti due piccole aree di parcheggio in prossimità del porto esistente.</p> <p>Il collegamento ferroviario è garantito dalla ferrovia Roma-Terracina Via Priverno con fermata alla stazione di Terracina, che attualmente è sospeso e dovrà essere ripristinato.</p> <p>Il collegamento pedonale è garantito dalla vicinanza (2,0 km) alla stazione ferroviaria (circa 30 minuti a piedi). Al momento non è presente alcuna pista ciclabile di collegamento con il centro storico o con la stazione ferroviaria.</p>
Biodiversità	<p>L'area oggetto di studio non ricade in SIC/ZSC. Nella parte antistante, è però presente il ZSC "Fondali tra Terracina e Lago Lungo". Tale sito ha permesso di definire le specie e gli habitat presenti nel mare antistante la localizzazione portuale.</p> <p>L'obiettivo generale di conservazione e gestione del SIC IT6000014 "Fondali tra Terracina e Lago Lungo" è quello di garantire la conservazione degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario presenti e della biodiversità in generale, mantenendo o laddove necessario ripristinando gli equilibri biologici in atto, preservando il ruolo ecologico-funzionale complessivo del sito stesso nell'ambito della Rete Natura 2000.</p> <p>Gli habitat e le specie di interesse comunitario presenti nei siti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina (cod. 1110); • Praterie di Posidonia (cod. 1120*);

	<ul style="list-style-type: none"> Pinna Nobilis (cod.1028). <p>A 600 metri di distanza è presente un ulteriore ZSC IT6040009 “Monte S. Angelo” che ha permesso di definire le specie e gli habitat presenti a terra:</p> <ul style="list-style-type: none"> Arbusteti termo mediterranei e predesertici.
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	<p>Nell’area di studio il suolo è destinato a insediamento industriale, commerciale e dei grandi impianti di servizi pubblici e privati.</p> <p>L’area è inoltre caratterizzata dalla produzione di prodotti tipici quali vino “Lazio IGT” e “Moscato di Terracina DOC”. L’area è inoltre caratterizzata dalla produzione di “Pecorino Romano - DOP”, “Ricotta Romana - DOP” “Salamini Italiani alla Cacciatora – DOP”, “Ricotta di Bufala campana DOP” e “Olive di Gaeta DOP”.</p>
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>La città è situata nell'agro pontino al bordo meridionale della pianura stessa, a sud del promontorio del Circeo, in prossimità della foce del fiume Amaseno, sulla costa tirrenica (golfo di Gaeta). Si sviluppa da una propaggine del Monte Sant'Angelo, dove giace il centro storico, fino al lungomare Circe. La rupe di Pisco Montano segna nettamente il confine meridionale del centro abitato; a sud si apre la pianura di Fondi, a nord l'urbanizzazione digrada progressivamente verso la campagna aperta e i borghi rurali.</p> <p>Nel territorio comunale scorre il fiume Portatore.</p> <p>Il territorio dell'Agro Pontino si sviluppa su un vasto terrazzo marino tra i rilievi più meridionali del vulcanismo laziale (Colli Albani - Vulcano Laziale), il Circeo e le cime dell'orogenesi mesozoica dei Monti Lepini e Ausoni. Il sistema di depositi alluvionali e marini che caratterizza la pianura inizia a prendere forma nel Neozoico, a seguito delle frequenti oscillazioni del livello del Mar Mediterraneo dovute al succedersi di ere glaciali e interglaciali.</p> <p>una corretta comprensione della situazione geologica necessita uno sguardo sulle aree immediatamente prossime all'Agro Pontino, considerando l'area compresa fra Anzio, Cisterna, Ninfa, Priverno, Terracina, il Circeo e il Tirreno. Ad Anzio ha inizio un lungo deposito di sabbie e argille con tracce di elementi silicei e tufi che raggiunge il promontorio del Circeo: è l'antica duna litoranea la cui origine è dovuta ai depositi eolici accumulati sul substrato delle sabbie marine immediatamente sovrastanti la piattaforma calcarea sottomarina ascrivibile genericamente al Cenozoico. Presso Borgo Podgora l'antica formazione dunale è solcata dal canale delle Acque Alte che da Ninfa lambisce Cisterna di Latina e raggiunge il Tirreno a Foce Verde, al Lido di Latina.</p> <p><u>Stato qualitativo delle acque di balneazione</u></p>



Punto di campionamento	2020
356 - Fiume Sisto	IDONEO
397 - Scafa di Ponte	IDONEO
279 - 250 m. sx Fiume Portatore	IDONEO
357 - FOCE FIUME PORTATORE - PORTO BADINO	NON IDONEO
296 - 500 m. dx Fiume Portatore	IDONEO
190 - Viale Europa	IDONEO
--- - PORTO DI TERRACINA	NON IDONEO
358 - FOCE CANALE NAVIGAZIONE	NON IDONEO
192 - SPIAGGETTA ANTISTANTE AGOSTINO A MARE	NON IDONEO
359 - DEPURATORE TERRACINA - TOR. GREGORIANA -	NON IDONEO
360 - Fosso Acque Alte Della Valle	IDONEO
361 - Fosso Canneto	IDONEO

Pericolosità frane

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità dei Bacini Regionale del Lazio, emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane.

Pericolosità alluvioni

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dal Piano Gestione Rischio Alluvioni del Distretto dell'Appennino Centrale (PGRA-AC), emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.

Pericolosità sismica

Nel 2009, in ottemperanza al OPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.

Al Comune di Terracina è stata assegnata la sottozona 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base

	probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) inferiore a 0,10 g (0,1<ag<0,006).																																																																														
Atmosfera: Aria	<p>Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l’analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell’aria.</p> <p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di “Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010”, ai fini della valutazione della qualità dell’aria ambiente in attuazione dell’art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell’art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All’interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell’aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell’aria nell’anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l’utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p> <table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">PM2.5</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">NO2</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td>C6H6</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO2</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³</td></tr><tr><td>O3</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)</td></tr></table> <p>Terracina, ricadente nella Zona Litoranea, è caratterizzato nel seguente modo:</p> <table><tr><th colspan="13">IT1213 ZONA LITORANEA</th></tr><tr><th rowspan="2">Provincia</th><th rowspan="2">cod Istat</th><th rowspan="2">nome</th><th rowspan="2">Area (km²)</th><th colspan="2">PM10</th><th>PM2.5</th><th colspan="2">NO2</th><th>C6H6</th><th>CO</th><th>SO2</th><th>**O3</th></tr><tr><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>superi</th><th>superi</th><th>superi</th></tr><tr><td>LT</td><td>12059032</td><td>Terracina</td><td>136,4</td><td>26</td><td>15</td><td>10</td><td>16</td><td>0</td><td>0.3</td><td>0</td><td>0</td><td>13</td></tr></table>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³	PM2.5	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	NO2	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	C6H6	media	media annua (µg/m³)	CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50	SO2	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³	O3	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)	IT1213 ZONA LITORANEA													Provincia	cod Istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO2		C6H6	CO	SO2	**O3	media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi	LT	12059032	Terracina	136,4	26	15	10	16	0	0.3	0	0	13
Inquinante	Parametro	Descrizione																																																																													
PM10	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³																																																																													
PM2.5	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																													
NO2	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																													
C6H6	media	media annua (µg/m³)																																																																													
CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50																																																																													
SO2	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³																																																																													
O3	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																																																																													
IT1213 ZONA LITORANEA																																																																															
Provincia	cod Istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO2		C6H6	CO	SO2	**O3																																																																			
				media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi																																																																			
LT	12059032	Terracina	136,4	26	15	10	16	0	0.3	0	0	13																																																																			
Clima acustico	<p>Ai fini dell’inquadramento del clima acustico nell’area di interesse, si evidenzia che il regolamento Comunale disciplina le competenze in materia di inquinamento acustico, come esplicitamente indicato alla lettera e), comma 1, art. 6 della Legge n. 447/1995. Il piano di classificazione acustica del territorio è stato approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 152 del 12/12/2009 in attuazione della normativa nazionale vigente.</p> <p>Pertanto, si attribuisce, alle diverse aree del territorio comunale, la classe acustica di appartenenza in riferimento alla classificazione introdotta dal DPCM 1 Marzo 1991 e confermate nella Tab. A del DPCM 14 Novembre 1997 “Determinazione dei valori limiti delle sorgenti sonore”.</p> <p>Nel caso in esame, l’area interessata ricade in Classe III “Aree di tipo misto”.</p>																																																																														
Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, come si evince dall’immagine sottostante, la localizzazione portuale nel comune di Terracina, ricade nel Sistema Strutturale “Maremmе Tirreniche” e nell’unità geografica “Agro</p>																																																																														

culturale e
Beni materiali

Pontino”.

SISTEMI STRUTTURALI ED UNITÀ GEOGRAFICHE

Catena dell'Appennino

- 1) Terminillo - Monti della Laga - Sasso Cicolano
- 2) Conca Reatina - Monti Luorelli
- 3) Monti Sabini
- 4) Monti Simbrani
- 5) Monti Ernici Prenestini

Rilievi dell'Appennino

- 6) Monti Lepini, Ausoni e Aurunci

Complessi Vulcanici

- 7) Monti Vulsini
- 8) Monti Cimini
- 9) Monti Sabatini
- 10) Monti Sabatini (area romana)
- 11) Monti della Tolfa
- 12) Colli Albani

Valli Fluviali

- 13) Valle del Tevere
- 14) Valle del Sacco, Liri-Garigliano

Campagna Romana

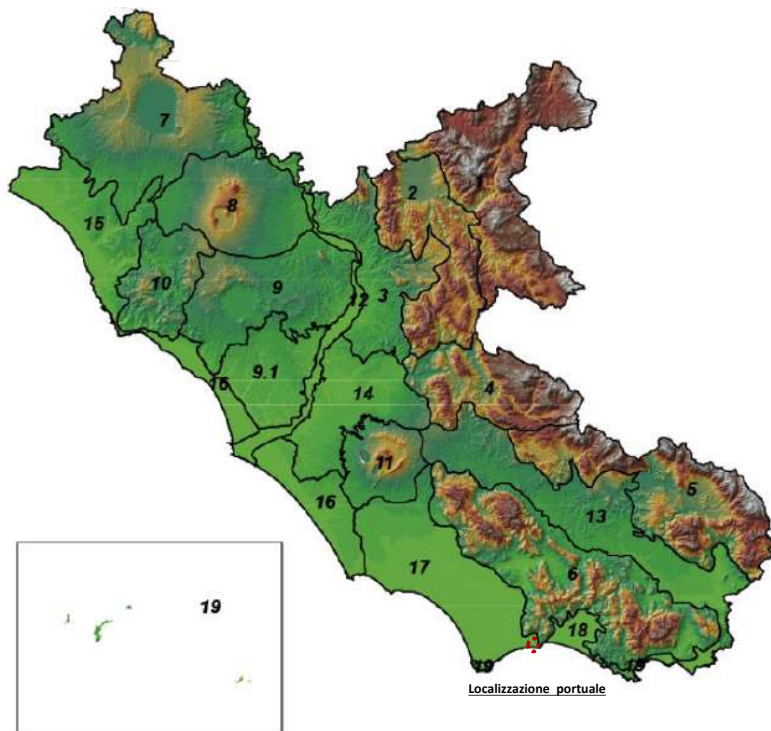
- 15) Agro Romano

Maremma Toscana

- 16) Maremma Laziale
- 17) Agro Pontino
- 18) Piana di Fondi

Rilievi Costieri e Isole

- 19) Monte Circeo, Promontorio di Gaeta, Isole Ponciarie



Dalla Carta della Natura fornita dall'ISPRA, come si evince nell'immagine sottostante, è emerso che il paesaggio è di tipo “Pianura costiera”, caratterizzato da aree pianeggianti e sub pianeggianti, delimitate da una linea di costa bassa e alta, in genere allungata parallelamente ad essa.

In tale tipologia di paesaggio i litotipi presenti sono limi, argille, arenarie, ghiaie e conglomerati. Il suolo è coperto prevalentemente da territori agricoli, zone urbanizzate e strutture antropiche. L'unità di paesaggio nella quale ricade l'ambito di studio è la “Pianura Pontina”. La fascia costiera di tale unità di paesaggio è costituita da un'area con morfologia da estremamente pianeggiante a leggermente ondulata, allungata tra la dorsale montuosa Lepini-Ausoni a Est e Nord Est e il Mare Tirreno a Sud e ad Ovest, sul quale si affaccia con una linea di costa bassa e uniforme, con ampi golfi poco pronunciati allungati tra i promontori di Torre Astura, Monte Circeo e Terracina.



L'area interessata rientra nel “Sistema del Paesaggio degli insediamenti urbani” disciplinato dall'art.

27 delle NTA e nel “Sistema del Paesaggio dei centri e nuclei storici con relativa fascia di rispetto” disciplinato dall’art. 29 delle NTA .

Il Paesaggio degli insediamenti urbani è costituito da ambiti urbani consolidati di recente formazione. Il riferimento per la individuazione del paesaggio degli insediamenti urbani sono le aree rilevate dalla Carta dell’Uso del Suolo della Regione Lazio nelle classi di uso relative alle Superfici artificiali - Ambiente urbanizzato, in particolare l’insediamento residenziale e l’insediamento produttivo con percentuale di occupazione del suolo superiore al 30%. Dall’analisi della Carta Uso del Suolo, tale area è caratterizzata da insediamento industriale, commerciale e dei grandi impianti di servizi pubblici e privati.

La tutela è volta alla riqualificazione degli ambiti urbani e, in relazione a particolari tessuti viari o edilizi, al mantenimento delle caratteristiche, tenuto conto delle tipologie architettoniche nonché delle tecniche e dei materiali costruttivi ed alla valorizzazione dei beni del patrimonio culturale e degli elementi naturali ancora presenti.

Il Paesaggio dei centri e nuclei storici è costituito dagli insediamenti urbani storici comprendendovi sia gli organismi urbani di antica formazione sia le città di fondazione e i centri realizzati nel XX secolo.

In tale ambito di paesaggio rientrano anche nuclei minori o insediamenti storici puntuali, costituiti da strutture edilizie comprensive di edifici e spazi inedificati nonché da infrastrutture territoriali e che testimoniano fasi di particolari processi di antropizzazione del territorio.





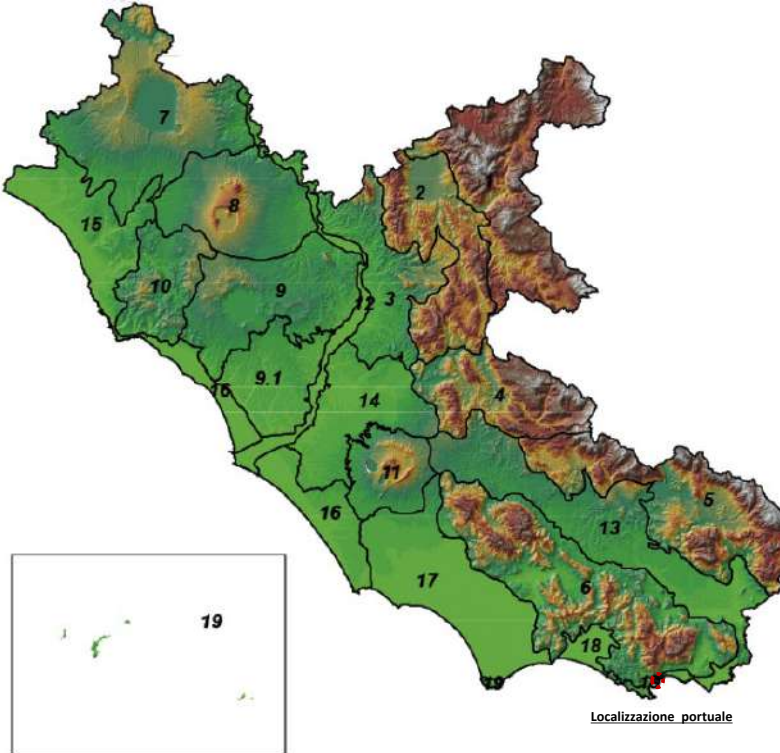
La tutela è volta alla valorizzazione dell'identità culturale e alla tutela dell'integrità fisica attraverso la conservazione del patrimonio e dei tessuti storici nonché delle visuali da e verso i centri antichi anche mediante l'inibizione di trasformazioni pregiudizievoli alla salvaguardia.

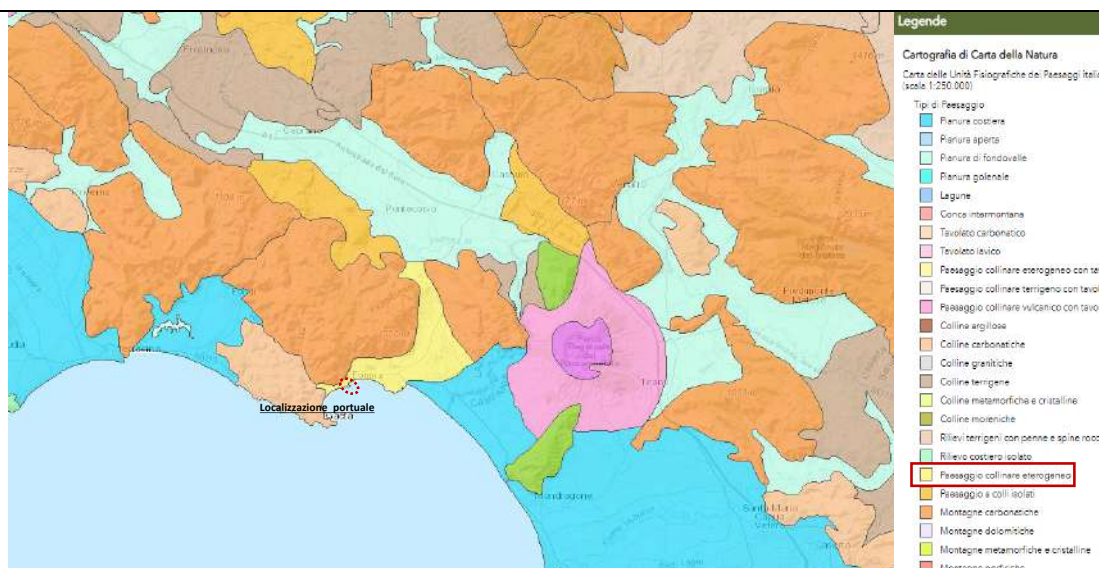
7.6 Formia

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 74 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 37.549 unità. L'andamento della popolazione dal 2001 al 2010 è stato tendenzialmente in crescita, si presenta un calo sino al 2012, per crescere e attestarsi su un trend stabile sino al 2019.</p> <p>La densità abitativa si attesta su circa 506 ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>Nonostante la tumultuosa espansione del secondo dopoguerra, il sistema insediativo mantiene ancora percepibile la struttura policentrica storica formata dai nuclei di Castellone e Torre di Mola, ormai inglobati nella struttura urbana lineare del capoluogo, insieme ai tre centri pedemontani, di recente annessione al territorio comunale, quali Maranola, Trivio e Castellonorato. A est del capoluogo si rileva l'incidenza delle grandi concentrazioni produttive industriali lungo l'asse che collega la città a Cassino, in coerenza con gli obiettivi del PRG.</p> <p>Grazie alla sua posizione sul mare, protetta dal promontorio di Monte Orlando a ovest, dai rilievi dei Monti Aurunci a nord e dal promontorio di Gianola e Monte Scauri a est, Formia vanta una condizione climatica particolarmente favorevole che, insieme agli arenili e agli approdi naturali, ne ha fatto una località privilegiata di villeggiatura fin dall'epoca romana, e ancora oggi mantiene i caratteri di meta turistica. Tale vocazione fu favorita dalla costruzione della via Appia e dalla via Flacca e ne sono tuttora testimonianza i numerosi resti di insediamenti romani sparsi lungo la costa, fra i quali i più rilevanti erano le ville di Mamurra, Mecenate e Cicerone.</p> <p>La struttura produttiva di Formia si distingue storicamente, nel contesto provinciale, per una economia più incentrata sul terziario pubblico e privato, con una modesta incidenza delle attività manifatturiere. Tale caratterizzazione si evidenzia non tanto sul numero di unità locali, quanto sul numero di addetti, e si è ulteriormente rafforzata nel decennio 2001-2011. Per quanto riguarda le attività economiche, i dati dell'ISTAT e quelli disponibili sui siti Regionali, rilevano per il Comune di Formia nel decennio 2001-2011, un tasso di attività (ossia, un rapporto fra popolazione attiva e popolazione totale) più basso della media provinciale e regionale, per effetto di un basso livello di occupazione. Questo costituisce uno dei più importanti aspetti strutturali che assimilano l'economia di Formia a quella del Mezzogiorno d'Italia. Sempre nello stesso decennio di riferimento, vi è stato un aumento del 14% del numero di imprese e un consistente aumento del numero di addetti nel settore privato a fronte di una forte riduzione nel settore pubblico e non profit. Al contrario, il numero dei lavoratori esterni, sempre nel decennio di riferimento, è aumentato nel settore non profit e diminuito sostanzialmente in quello delle imprese.</p> <p>il settore turistico, dopo la crescita registrata negli anni '80, ha ridotto nei due decenni successivi la spinta propulsiva offerta dall'economia formiana, mostrando un progressivo calo di attività anche nei confronti delle altre località del litorale pontino. Tale fenomeno è riconducibile a diversi fattori che riguardano non solo la crisi economica di inizio millennio, ma anche i mutamenti delle abitudini turistiche degli italiani verso un turismo internazionale o un turismo occasionale del week-end, con conseguente riduzione della durata media del soggiorno.</p>

	<p>L'attuale porto di Formia, in prossimità dell'area soggetta a valutazione, risulta collegato alla linea ferroviaria Roma-Formia-Napoli; la stazione ferroviaria è ad una distanza di circa 800 m. Tale distanza richiede un percorso a piedi di circa 10 minuti.</p> <p>Non ci sono piste ciclabili di collegamento tra porto e stazione. Il porto è servito da un servizio di trasporto pubblico su gomma di collegamento con la stazione ferroviaria e con il restante territorio comunale ed anche con i comuni limitrofi. Il porto è accessibile con il mezzo di trasporto privato attraverso la S.S. 7 Appia sia per i traffici provenienti da sud che per quelli da nord. Si collega al porto di Gaeta attraverso la SR 213 Flacca. Il porto, e quindi la zona soggetta a valutazione, risulta dotato di due aree di parcheggio una esterna ed una interna.</p>
Biodiversità	<p>L'area oggetto di studio non ricade in SIC/ZSC.</p> <p>Gli habitat presenti nelle aree prossime alla localizzazione portuale sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formazioni ad <i>Ampelodesmus mauritanicus</i> (cod. 32.23) Si tratta di formazioni prevalentemente erbacee che formano praterie steppiche dominate da <i>Ampelodesmus mauritanicus</i>; specie con esigenze edafiche mesiche (suoli profondi). Si tratta di formazioni secondarie di sostituzione dei boschi del Quercion ilicis che si estendono nella fascia mesomediterranea fino all'Appennino centrale; • Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi (cod. 82.3) Si tratta di aree agricole tradizionali con sistemi di seminativo occupati specialmente da cereali autunno-vernini a basso impatto e quindi con una flora compagna spesso a rischio. Si possono riferire qui anche i sistemi molto frammentati con piccoli lembi di siepi, boschetti, prati stabili etc.
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	-
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>Il territorio comunale si trova stretto tra le ultime propaggini meridionali dei monti Aurunci dell'Antiappennino laziale, che comunque arrivano a toccare i 1 368 m del monte Altino, e la costa del Golfo di Gaeta dove, tra le spiagge più note, si citano quelle di Vindicio e di Gianola. Verso sud-est il territorio si fa sempre più pianeggiante, aprendosi verso la piana di Minturno.</p> <p><u>Pericolosità frane</u></p> <p>Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità dei Bacini Regionale del Lazio, emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane.</p> <p><u>Pericolosità alluvioni</u></p> <p>Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dal Piano Gestione Rischio Alluvioni del Distretto dell'Appennino Centrale (PGRA-AC), emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.</p> <p><u>Pericolosità sismica</u></p> <p>Nel 2009, in ottemperanza al OPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo</p>

	<p>le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.</p> <p>Al Comune di Formia è stata assegnata la sottozona 3A, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) superiore a 0,10 g (0,05<ag<0,015).</p>																																																																														
Atmosfera: Aria	<p>Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l'analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell'aria.</p> <p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di "Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010", ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente in attuazione dell'art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell'art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All'interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell'aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell'aria nell'anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l'utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p> <table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">PM2.5</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">NO₂</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td>C₆H₆</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO₂</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³</td></tr><tr><td>O₃</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)</td></tr></table> <p>Formia, ricadente nella Zona Litoranea, è caratterizzato nel seguente modo:</p> <table><tr><th colspan="13">IT1213 ZONA LITORANEA</th></tr><tr><th rowspan="2">Provincia</th><th rowspan="2">cod istat</th><th rowspan="2">nome</th><th rowspan="2">Area (km²)</th><th colspan="2">PM10</th><th>PM2.5</th><th colspan="2">NO₂</th><th>C₆H₆</th><th>CO</th><th>SO₂</th><th>**O₃</th></tr><tr><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>media</th><th>superi</th><th>media</th><th>superi</th><th>superi</th><th>superi</th></tr><tr><td>LT</td><td>12059008</td><td>Formia</td><td>73,5</td><td>24</td><td>10</td><td>14</td><td>27</td><td>0</td><td>0.6</td><td>0</td><td>0</td><td>23</td></tr></table>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³	PM2.5	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³	NO ₂	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	C ₆ H ₆	media	media annua (µg/m³)	CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50	SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³	O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)	IT1213 ZONA LITORANEA													Provincia	cod istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃	media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi	LT	12059008	Formia	73,5	24	10	14	27	0	0.6	0	0	23
Inquinante	Parametro	Descrizione																																																																													
PM10	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³																																																																													
PM2.5	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³																																																																													
NO ₂	media	media annua (µg/m³)																																																																													
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																																																																													
C ₆ H ₆	media	media annua (µg/m³)																																																																													
CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50																																																																													
SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³																																																																													
O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																																																																													
IT1213 ZONA LITORANEA																																																																															
Provincia	cod istat	nome	Area (km²)	PM10		PM2.5	NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃																																																																			
				media	superi	media	media	superi	media	superi	superi	superi																																																																			
LT	12059008	Formia	73,5	24	10	14	27	0	0.6	0	0	23																																																																			
Clima acustico	<p>Ai fini dell'inquadramento del clima acustico nell'area di interesse, si evidenzia che il regolamento Comunale disciplina le competenze in materia di inquinamento acustico, come esplicitamente indicato alla lettera e), comma 1, art. 6 della Legge n. 447/1995. Il piano di classificazione acustica del territorio è stato approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 135 del 30/12/2019 in attuazione della normativa nazionale vigente.</p> <p>Pertanto, si attribuisce, alle diverse aree del territorio comunale, la classe acustica di appartenenza in riferimento alla classificazione introdotta dal DPCM 1° Marzo 1991 e confermate nella Tab. A del DPCM 14 Novembre 1997 "Determinazione dei valori limiti delle sorgenti sonore".</p> <p>Nel caso in esame, l'area interessata ricade in Classe IV "Area di intensa attività umana".</p>																																																																														

<p>Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali</p>	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, come si evince dall'immagine sottostante, la localizzazione portuale nel comune di Formia, ricade nel Sistema Strutturale "Valli Fluviali" e nell'unità geografica "Valle del Sacco Liri Garigliano".</p> <div data-bbox="363 421 646 1030"> <p>SISTEMI STRUTTURALI ED UNITÀ GEOGRAFICHE</p> <p>Catena dell'Appennino 1) Terminillo - Monti della Laga - Sello Cicolano 2) Conca Reatina - Monti Lucretili 3) Monti Sabini 4) Monti Simbrani 5) Monti Ernici Prenestini</p> <p>Rilievi dell'Appennino 6) Monti Lepini, Ausoni e Aurunci</p> <p>Complessi Vulcanici 7) Monti Volsini 8) Monti Cimini 9) Monti Sabatini 10, 11) Monti Sabatini (area romana) 10) Monti della Tolfa 11) Colli Albani</p> <p>Valli Fluviali 12) Valle del Tevere 13) Valle del Sacco Liri-Garigliano</p> <p>Campagna Romana 14) Agro Romano</p> <p>Maremma Tirrenica 15) Maremma Laziale 16) Litorale Romano 17) Agro Pontino 18) Piana di Fondi</p> <p>Rilievi Costieri e Isole 19) Monte Circeo, Promontorio di Gaeta, Isole Ponticane</p> </div>  <p style="text-align: right;">Localizzazione portuale</p>
	<p>Dalla Carta della Natura fornita dall'ISPRA, come si evince nell'immagine sottostante, è emerso che il paesaggio è di tipo "Paesaggio collinare eterogeneo", caratterizzato da una grande variabilità litologica e morfologica, e conseguentemente da una tipica disomogeneità interna. In tale tipologia di paesaggio i litotipi sono molto variabili e il suolo è coperto prevalentemente da territori agricoli, boschi, vegetazione arbustiva ed erbacea. L'unità di paesaggio nella quale ricade l'ambito di studio è "Colline di Minturno". Il paesaggio è prevalentemente collinare, con aree di fondovalle alluvionale, con assetto morfologico e litologico composito e eterogeneo. L'unità è stretta e tra i rilievi di Monte Maio a Est e dei Monti Aurunci ad Ovest, ed aperta verso Sud fino ad affacciare sulla Piana del delta del Garigliano e sul Mare Tirreno con una linea di costa variabile, sia bassa e rettilinea che alta e articolata. Le quote variano dal livello del mare fino ad oltre 500m in corrispondenza della porzione settentrionale e più interna dell'unità. L'energia del rilievo è complessivamente media. La variegata struttura del paesaggio è determinata da una serie di unità morfologiche diverse: colline terrigene, fasce pedemontane con conoidi e talus (base del versante Sud orientale dei Monti Aurunci), terrazzi alluvionali, piccoli rilievi calcarei isolati. Lungo la costa sono presenti sia spiagge sabbiose che coste alte e rocciose. La litologia è composita: arenarie, marne, argille, limi, sabbie, ghiaie, conglomerati, brecce, calcari. Il reticolo idrografico ha pattern dendritico, subordinatamente parallelo lungo le fasce pedemontane. L'uso del suolo è essenzialmente agricolo, con piccole e frammentate superfici boscate su alcuni versanti collinari; gli insediamenti abitativi sono abbastanza diffusi in paesi, frazioni e case isolate, con massima concentrazione lungo la fascia costiera (Formia).</p>



L'area interessata rientra nel "Sistema delle Reti, infrastrutture e servizi" disciplinato dall'art. 32 delle NTA .

Il Paesaggio delle reti, infrastrutture e servizi è costituito da porzioni di territorio interessate dalla rete infrastrutturale, viaria, autostradale e ferroviaria di rilevante valore paesaggistico per l'intensità di percorrenza, interesse storico e per la varietà e profondità dei panorami che da esse si godono e dalle aree immediatamente adiacenti ad esse, nonché da aree impegnate da servizi generali pubblici e privati di grande impatto territoriale.



Tale paesaggio è da tutelare unitariamente in ragione della sua funzione di connessione e di fruizione, anche visiva.

La tutela è volta alla valorizzazione e al ripristino dei con di visuale e il recupero della percezione dei resti antichi e dei quadri panoramici che da essi si godono.

7.7 Minturno

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 42 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 19.592 unità. L'andamento della popolazione dal 2001 al 2012 è stato tendenzialmente in crescita, per attestarsi su un trend stabile sino al 2019.</p> <p>La densità abitativa si attesta su circa 465 ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>Città dalle origini antichissime, i cui resti di epoca romana sorgono nei pressi del fiume Garigliano. Il territorio marittimo è costituito dalle due frazioni di Scauri e di Marina di Minturno, le cui spiagge di sabbia finissima si stendono tra i promontori di Monte d'Argento e Monte d'Oro, con la torre che domina la suggestiva spiaggia dei sassolini e che fa parte dell'area protetta di Gianola-Monte di Scauri con l'omonima Oasi Blu, all'interno del Parco Regionale Riviera di Ulisse. In quest'area sono disponibili un porticciolo turistico e numerosi pontili galleggianti.</p> <p>Scauri, oggi la più densamente abitata ed è a vocazione turistica, collocandosi nella parte costiera del comune.</p> <p>Marina di Minturno è la seconda frazione balneare del comune; la sua formalizzazione a frazione risale al 1960, quando viene ufficializzata come "frazione di particolare interesse turistico".</p> <p>Nello specifico l'area nei pressi della possibile localizzazione portuale è costituita da case sparse e piccoli centri residenziali.</p> <p>L'accessibilità all'area in esame è garantita, per quanto riguarda il sistema stradale, dalla presenza della direttrice SS7 Appia e di Via Monte D'Argento e Via Pantano Arenile. Non sono presenti percorsi pedonali o ciclabili, sebbene la Marina di Minturno sia non troppo distante (2,5 Km) e non sono presenti aree di parcheggio nelle vicinanze dell'area come anche linee del TPL. La stazione ferroviaria risulta essere distante circa 5,5 km, per cui a meno di implementare nuove linee di TPL di collegamento fra la stazione, posizionata nel centro del Comune di Minturno, e l'area in esame, l'accessibilità al momento non risulta essere garantita.</p>
Biodiversità	<p>L'area oggetto di studio ricade nella ZSC "Fiume Garigliano (tratto terminale)". Tale sito ha permesso di definire le specie e gli habitat presenti nel mare antistante la localizzazione portuale.</p> <p>L'obiettivo generale di conservazione e gestione del SIC IT6040025 "Fiume Garigliano (tratto terminale)" è quello di garantire la conservazione degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario presenti e della biodiversità in generale, mantenendo o laddove necessario ripristinando gli equilibri biologici in atto, preservando</p>

	<p>il ruolo ecologico-funzionale complessivo del sito stesso nell'ambito della Rete Natura 2000.</p> <p>Le specie di interesse comunitario presenti nel sito sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alburnus albidus (cod. 1120); • alosa fallax (cod. 1103); • oxygastra curtisi (cod. 1041); • rutilus rubilio (cod. 1136); <p>Sono inoltre presenti spiagge, sabbia nuda e dune con vegetazione erbacea psammofila.</p>
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	<p>Nell'area di studio il suolo è destinato a zone aperte con vegetazione rada o assente, aree prevalentemente occupate da coltura agraria con presenza di spazi naturali importanti, insediamento produttivo e zone agricole eterogenee.</p> <p>L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di prodotti tipici quali vino "Lazio IGT". L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di "Pecorino Romano - DOP", "Ricotta Romana - DOP", "Salamini Italiani alla Cacciatora - DOP", "Ricotta di bufala campana DOP", "Mozzarella di bufala campana DOP" e "Olive di Gaeta DOP".</p>
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>L'area di interesse è compresa tra l'Appennino laziale e quello campano, sul versante tirrenico. Caratterizzata in larga parte dall'omonima piana alluvionale, bordata dai rilievi carbonatici dei M.ti di Venafrò a nord, dei M.ti Aurunci a ovest e sud-ovest, del M. Massico a sudest, e dal complesso vulcanico del Roccamonfina a nord-est, corrisponde ad un'ampia depressione strutturale originatasi a partire dal Pleistocene inferiore con l'attuarsi dei movimenti neotettonici prevalentemente estensionali impostati su strutture pre-esistenti riconducibili a meccanismi compressivi e transpressivi. I continui fenomeni di subsidenza avrebbero dato origine alla formazione di un bacino costiero colmato da sedimenti quaternari per ca. 700 metri di spessore. I rilievi carbonatici sono costituiti da una successione calcareo dolomitica le cui facies deposizionali sarebbero legate ad una sedimentazione tipica di piattaforma carbonatica di età mesozoica, su cui poggiano i Calcari a briozoi e litotamni Auct. e i Calcari marnosi ad Orbulina Auct. del Miocene. Depositi terrigeni miopliocenici si ritrovano nel settore sud occidentale del M. Massico e nel settore sud orientale dei M.ti Aurunci, dove comprendono olistoliti carbonatici delle serie locali ed olistostromi del complesso delle Argille Varicolori.</p> <p>Tra il promontorio di Scauri ed il Garigliano la costa è bassa e sabbiosa con l'unico saliente del Monte d'Argento che si inserisce brevemente nel tratto centrale.</p> <p><u>Stato qualitativo delle acque superficiali</u></p> <p>Il sistema idrologico della regione Lazio si sviluppa su 40 bacini idrografici. I più importanti sono il bacino del Tevere, il bacino del Liri-Garigliano, il bacino del Fiora, il bacino dell'Arrone e quello del Badino. La localizzazione portuale è limitrofa all'area del bacino</p>

del Liri-Garigliano.

Di seguito si riporta lo stato chimico del fiume Garigliano monitorato nel 2018 e nel 2019.

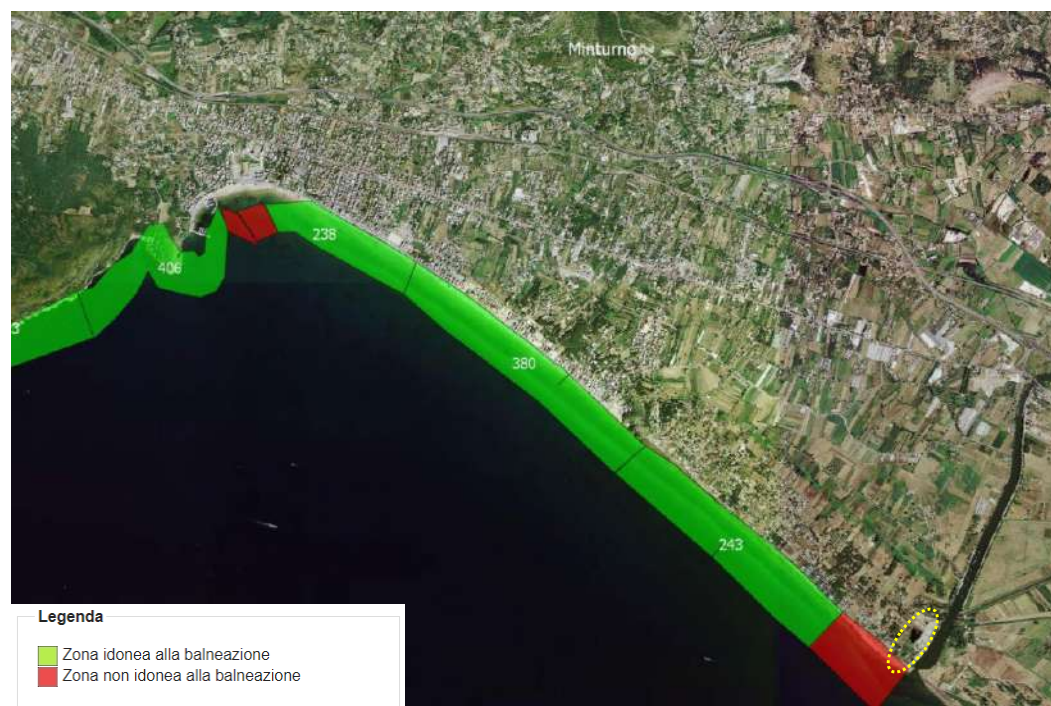
Codice Stazioni	Corpo idrico	Tipo N: naturale FM: fortemente modificato A: artificiale	LMeco 2018	Elementi a sostegno Tab.1/B 2018	Stato Chimico 2018	LMeco 2019	Elementi a sostegno Tab.1/B 2019	Stato Chimico 2019
F1.08	Fiume Liri – Garigliano 3	FM	Sufficiente	Buono	Buono	Sufficiente	Buono	Buono
F1.09	Fiume Liri – Garigliano 4	FM	Elevato	Buono	Buono	Buono	Buono	Buono
F1.13	Fiume Fibreno 2	N	Elevato	Buono	Buono	Elevato	Buono*	Buono**
F1.18	Fiume Rapido 2	FM	Elevato	Buono	Buono	Elevato	Buono*	Buono**
F1.19	Fiume Gari 2	N				Buono	Buono*	Buono**
F1.35	Fiume Liri – Garigliano 1	N	Sufficiente	Elevato	Buono	Sufficiente	Elevato*	Buono**
F1.36	Torrente Alabro 2	FM	Buono	Buono	Buono	Buono	Buono	Non Buono
F1.37	Torrente Cepofiume 2	N				Elevato	Elevato*	Buono**
F1.68	Fiume Sacco 5	N	Scarso	Buono	Non Buono	Scarso	Buono	Buono
F1.69	Fiume Sacco 4	N	Scarso	Buono	Non Buono	Sufficiente	Buono	Buono
F1.71	Fiume Fibreno 1	N	Elevato	Elevato*	Buono		Elevato*	Buono**
F1.72	Fiume Gari 1	N	Buono	Buono	Buono	Elevato	Buono*	Buono**
F1.73	Fiume Liri – Garigliano 2	N	Buono	Buono	Buono	Sufficiente	Buono	Buono**
F1.74	Torrente Alabro 1	FM	Sufficiente	Elevato	Buono	Scarso	Buono	Buono**

Si riporta inoltre lo stato chimico ed ecologico nel triennio 2015-2017:

Bacino Idrografico	Codice Stazioni	Corpo idrico	Tipologia Corpo Idrico	Tipologia Monitoraggio	Diatomee 15-17	Macrofiti 15-17	Macrobenthos 15-17	LMeco 15-17	Sup. Tab 1/B 15-17	Stato Ecologico 15-17	Stato Chimico 15-17
Garigliano	F2.75	Fiume Garigliano 1	N	sorveglianza	Elevato		Sufficiente	Buono	Buono	Sufficiente	Buono
Garigliano	F2.33	Fiume Garigliano 2	N	sorveglianza	Elevato		Buono	Elevato	Buono	Buono	Buono
Garigliano	F2.76	Fiume Garigliano 3	N	operativo	Elevato		Sufficiente	Elevato	Elevato	Sufficiente	Buono

Come si evince dalle immagini, lo stato ecologico delle acque superficiali del fiume Garigliano risulta essere qualitativamente “sufficiente/buono” mentre lo stato chimico risulta essere qualitativamente “buono”

Stato qualitativo delle acque di balneazione



Punto di campionamento	2020
406 - Spiaggia a sx Torre Scauri	IDONEO
378 - FOCE RIO CAPO D'ACQUA	NON IDONEO
--- - PORTICCILO - RIO CAPO D'ACQUA	NON IDONEO
238 - Stabilimento Balneare Aurora	IDONEO
380 - Spiaggia Monte D'Argento	IDONEO
243 - 1400 m. sx Fiume Garigliano	IDONEO
381 - FOCE GARIGLIANO	NON IDONEO

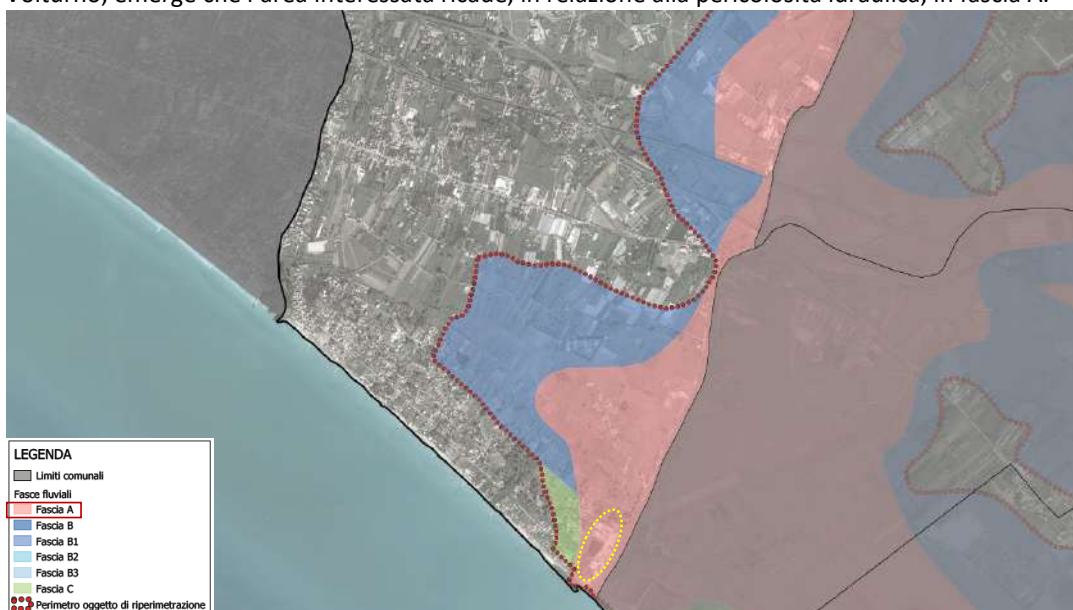
Pericolosità frane

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità di Bacino dei Fiumi Liri, Garigliano e Volturno, emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane.

Pericolosità idraulica

Il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico – Rischio idraulico per il bacino dei fiumi Liri-Garigliano, denominato Piano o PsAI-Ri, ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo, tecnico-operativo, mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso del territorio relative all'assetto idraulico del bacino idrografico.

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dall'Autorità di Bacino dei Fiumi Liri, Garigliano e Volturno, emerge che l'area interessata ricade, in relazione alla pericolosità idraulica, in fascia A.



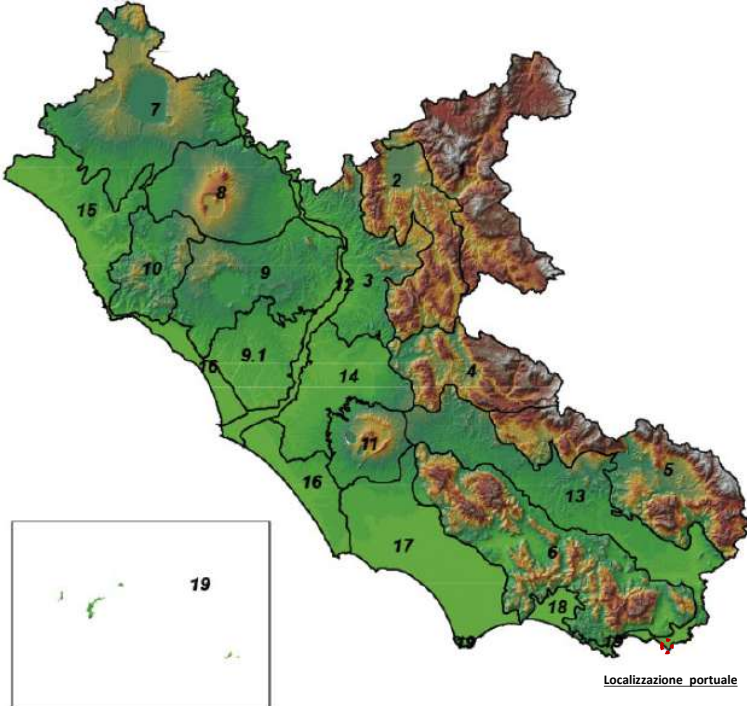
La Fascia A viene definita come l'alveo di piena che assicura il libero deflusso della piena standard, di norma assunta a base del dimensionamento delle opere di difesa. Nel presente Piano si è assunta come piena standard quella corrispondente ad un periodo di ritorno pari a 100 anni.

Nella fascia A il Piano persegue gli obiettivi di assicurare il deflusso della piena di riferimento, di garantire il mantenimento e/o il recupero delle condizioni di equilibrio dinamico dell'alveo, di salvaguardare gli ambienti naturali, prossimi all'alveo, da qualsiasi forma di inquinamento, di favorire ovunque possibile l'evoluzione naturale del fiume in rapporto alle esigenze di stabilità delle difese idrauliche e delle opere d'arte, rendendo le sponde più stabili, limitando la velocità della corrente, evitando che i materiali di deriva

	<p>creino, in caso di esondazione, ostacolo al deflusso delle acque e trasporto di eccessivi materiali solidi.</p> <p><u>Pericolosità sismica</u></p> <p>Nel 2009, in ottemperanza al OPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.</p> <p>Al Comune di Minturno è stata assegnata la sottozona 3A, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) superiore a 0,10 g ($0,05 < a_g < 0,015$).</p>																												
Atmosfera: Aria	<p>Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l'analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell'aria.</p> <p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di “Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010”, ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente in attuazione dell'art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell'art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All'interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell'aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell'aria nell'anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l'utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p> <table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$</td></tr><tr><td>PM2.5</td><td>media</td><td>media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</td></tr><tr><td rowspan="2">NO₂</td><td>media</td><td>media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$</td></tr><tr><td>C₆H₆</td><td>media</td><td>media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di $10 \text{ mg}/\text{m}^3$ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO₂</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$</td></tr><tr><td>O₃</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (media su 3 anni)</td></tr></table> <p>Minturno, ricadente nella Zona Litoranea, è caratterizzato nel seguente modo:</p>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	superi	numeri di superamenti giornalieri di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$	PM2.5	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO ₂	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	superi	numeri di superamenti orari di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$	C ₆ H ₆	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	CO	superi	numero di superamenti di $10 \text{ mg}/\text{m}^3$ della media mobile massima su 8 ore 50	SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$	O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (media su 3 anni)
Inquinante	Parametro	Descrizione																											
PM10	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)																											
	superi	numeri di superamenti giornalieri di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$																											
PM2.5	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)																											
NO ₂	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)																											
	superi	numeri di superamenti orari di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$																											
C ₆ H ₆	media	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)																											
CO	superi	numero di superamenti di $10 \text{ mg}/\text{m}^3$ della media mobile massima su 8 ore 50																											
SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$																											
O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (media su 3 anni)																											

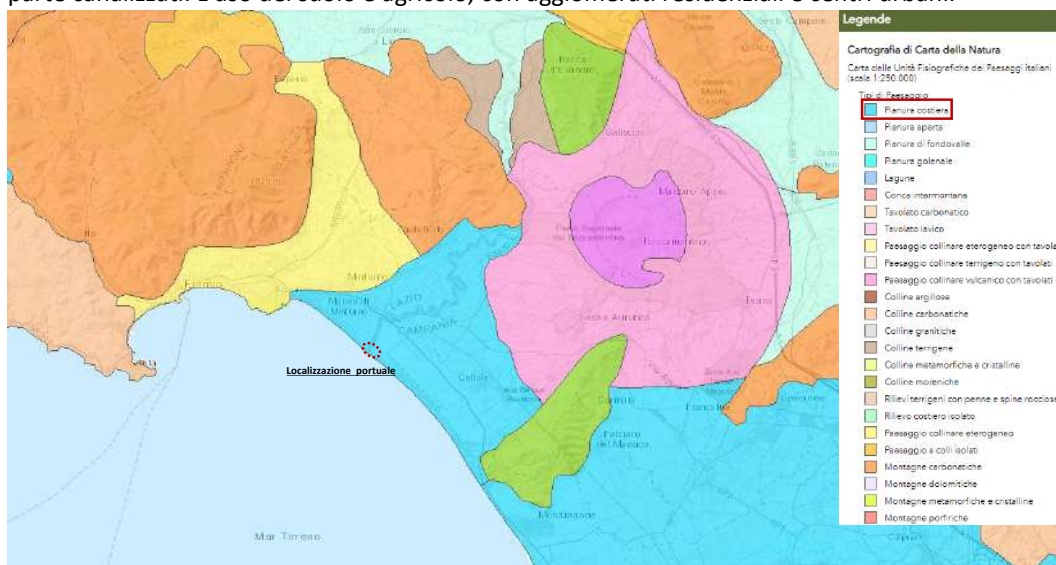
	IT1213 ZONA LITORANEA													
	Provincia	cod istat	nome	Area (km ²)	PM10		PM2.5		NO ₂		C ₆ H ₆	CO	SO ₂	**O ₃
					media	superi	media	superi	media	superi	media	superi	superi	superi
	LT	12059014	Minturno	42,1	24	15	15	27	0	0,5	0	0	24	

Clima acustico	Non è presente la zonizzazione acustica comunale.
----------------	---

Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, come si evince dall’immagine sottostante, la localizzazione portuale nel comune di Minturno, ricade nel Sistema Strutturale “Valli Fluviali” e nell’unità geografica “Valle del Sacco Liri Garigliano”.</p> <div><p>SISTEMI STRUTTURALI ED UNITA' GEOGRAFICHE</p><p>Catena dell'Appennino</p><p>1) Terminillo - Monti della Laga - Sello Ciciliano 2) Conca Reatina - Monti Lucretili 3) Monti Sabini 4) Monti Simbruini 5) Monti Ernici Prenestini</p><p>Rilievi dell'Appennino</p><p>6) Monti Lepini, Ausuri e Aurunci</p><p>Complessi Vulcanici</p><p>7) Monti Vulsini 8) Monti Cimari 9) Monti Sabatini 9.1) Monti Sabatini (area romana) 10) Monti della Tolfa 11) Colli Albani</p><p>Valli Fluviali</p><p>12) Valle del Tevere 13) Valle del Sacco, Liri-Garigliano</p><p>Campagna Romana</p><p>14) Agro Romano</p><p>Maremma Tirrenica</p><p>15) Maremma Laziale 16) Litorale Romano 17) Agro Pontino 18) Piana di Fondi</p><p>Rilievi Costieri e Isole</p><p>19) Monte Circeo, Promontorio di Gaeta, Isole Ponticane</p></div>  <p style="text-align: right;">Localizzazione portuale</p>
---	--

	<p>Dalla Carta della Natura fornita dall’ISPRA, come si evince nell’immagine sottostante, è emerso che il paesaggio è di tipo “Pianura costiera”, caratterizzato da aree pianeggianti e sub pianeggianti, delimitate da una linea di costa bassa e alta, in genere allungata parallelamente ad essa.</p> <p>In tale tipologia di paesaggio i litotipi presenti sono limi, argille, arenarie, ghiaie e conglomerati. Il suolo è coperto prevalentemente da territori agricoli, zone urbanizzate e strutture antropiche. L’unità di paesaggio nella quale ricade l’ambito di studio è la “Piana del delta del Fiume Garigliano”. Area da pianeggiante a leggermente ondulata, compresa tra il Mare Tirreno a Sud Ovest, sul quale si affaccia con una linea di costa bassa, uniforme e rettilinea e i paesaggi più rilevati che la chiudono a Nord (colline di Minturno e gruppo montuoso di Monte Maio), Est (complesso vulcanico di Roccamonfina) e a Sud Est (dorsale di Monte Massico). L’unità è caratterizzata dalla presenza del basso corso del Fiume Garigliano, compresa la sua porzione deltizia. A Est il passaggio con le colline e ripiani vulcanici di Roccamonfina è graduale, senza soluzioni di continuità. Le quote si sviluppano dal livello del mare fino qualche decina di metri,</p>
--	---

mantenendosi al di sotto dei 50 m s.l.m.. L'energia di rilievo è bassa. All'interno di questa unità sono riconoscibili una serie di subunità morfologiche disposte grosso modo in fasce parallele alla linea di costa: spiaggia, duna, pianura alluvionale, che si estende verso l'interno seguendo il corso del Garigliano, lievi ondulazioni corrispondenti ad antichi cordoni dunari e terrazzi alluvionali, basse colline coperte da materiali vulcanici. La costa è bassa e sabbiosa. Le litologie prevalenti comprendono sabbie, ghiaie, argille, limi, arenarie, conglomerati, piroclastiti. Il reticolo idrografico è caratterizzato dal corso meandriforme del Fiume Garigliano e da corsi d'acqua paralleli in gran parte canalizzati. L'uso del suolo è agricolo, con agglomerati residenziali e centri urbani.



L'area interessata rientra nel "Sistema del Paesaggio Naturale" disciplinato dall'art. 21 delle NTA, "Sistema del Paesaggio Naturale agrario" disciplinato dall'art. 22 delle NTA e nel "Sistema del Paesaggio degli insediamenti urbani" disciplinato dall'art. 27 delle NTA.

7.8 Ponza

COMPONENTE AMBIENTALE	STATO ATTUALE
Popolazione e salute umana	<p><u>Assetto demografico</u></p> <p>L'estensione territoriale comunale è di circa 11 km² con una popolazione residente al 31 Dicembre 2019 pari a 3.309 unità. L'andamento della popolazione dal 2001 al 2019 risulta essere poco costante. Presenta picchi di crescita nel 2010 e nel 2017.</p> <p>La densità abitativa si attesta su circa 326 ab/kmq.</p> <p><u>Assetto insediativo</u></p> <p>Durante l'estate l'isola è meta di turisti, in gran parte provenienti dalla Campania e dal Lazio. Pertanto l'economia ponzese si basa prevalentemente sul turismo e sulla pesca. Scarsa, ma di pregevole qualità, è la produzione agricola, in particolare di lenticchie, così come quella del vino, bianco e profumato, noto come Fieno di Ponza IGT.</p> <p>L'accessibilità, in generale, all'isola di Ponza è garantita attraverso dei traghetti che partono dai porti di Terracina e Formia, mentre dal porto di Anzio partono gli aliscafi. All'interno dell'isola è presente un sistema di TPL, tuttavia non risultano accessibili le informazioni circa i percorsi dei bus. Per questo motivo non è possibile al momento fare una valutazione di accessibilità mediante il TPL se non suggerendo che l'area in esame venga servita dal sistema di trasporto pubblico locale. All'interno dell'isola sono presenti diverse ZTL che limitano i turisti a circolare con le proprie autovetture. Sono state inoltre limitate le possibilità ai turisti di arrivare sull'isola con la propria autovettura eliminando le partenze dei traghetti dal porto di Anzio (porto più vicino in termini di miglia marine, 1,5 ore di navigazione, e quindi più appetibile dai turisti) e lasciando i traghetti solo sui porti di Formia e Terracina (porti più lontani, circa 2,5 ore di navigazione). Per questo motivo si suggerisce, soprattutto nei mesi estivi un incremento delle corse dei bus dal porto principale verso le principali mete turistiche dell'isola, compresa Cala dell'Acqua.</p>
Biodiversità	<p>L'area oggetto di studio ricade nella ZSC IT6000016 "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" e nella ZPS codice IT6040019 "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano". Tali siti hanno permesso di definire le specie e gli habitat presenti sia in mare che a terra riguardanti la localizzazione portuale.</p> <p>L'obiettivo generale di conservazione e gestione del SIC IT6000016 "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" è quello di garantire la conservazione degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario presenti e della biodiversità in generale, mantenendo o laddove necessario ripristinando gli equilibri biologici in atto, preservando il ruolo ecologico-funzionale complessivo del sito stesso nell'ambito della rete Natura 2000.</p> <p>Gli habitat e le specie di interesse comunitario presenti nei siti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina (cod. 1110); • Praterie di Posidonia (cod. 1120*); • Scogliere (cod.1170); • Grotte marine sommerse o semisommerse (cod.8330); • Tursiops truncatus – Tursiope (cod.1349);

	<ul style="list-style-type: none"> • Caretta caretta – Tartaruga caretta (cod.1224). <p>Sono inoltre presenti altre specie di flora e fauna tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centrostephanus longispinus (cod.1008); • Pinna nobilis (cod. 1028); • Scyllarides latus (cod.1090); • Corallium rubrum (cod.1001). <p>Le isole Ponziane si trovano in una posizione geografica tale da risultare un'importante area di sosta e transito per numerose specie di uccelli durante le migrazioni. Le specie ornitiche segnalate sono il falco pellegrino, la berta maggiore e la berta minore che nidificano sulle pareti rocciose delle coste. Altre specie nidificanti sono il succiacapre e il marangone dal ciuffo.</p>
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	<p>Nell'area di studio il suolo è destinato a superfici boscate ed altri ambienti seminaturali, zone aperte con vegetazione rada o assente e aree estrattive.</p> <p>L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di prodotti tipici quali vino "Lazio IGT". L'area è inoltre caratterizzata dalla produzione di "Pecorino Romano - DOP", "Ricotta Romana - DOP" "Salamini Italiani alla Cacciatora – DOP", "Ricotta di bufala campana DOP", "Mozzarella di bufala campana DOP" e "Olive di Gaeta DOP".</p>
Geologia e acque	<p><u>Inquadramento generale</u></p> <p>L'arcipelago Pontino è formato da cinque isole di origine vulcanica divise in due gruppi: Ponza, Palmarola e Zannone a nord-ovest e Ventotene e S. Stefano a sudest.</p> <p>La sua nascita è datata tra la fine del Terziario e il Quaternario antico (da 3 a 1,3 milioni di anni fa). I due gruppi di isole sono separati da un braccio di mare profondo fino a 600 m e sono molto diversificati dal punto di vista geologico. Tutte le isole presentano un'orografia complessa: le loro coste sono formate da alte falesie, grotte sommerse e ruvide scogliere intervallate da promontori verdeggianti e "lingue" di basalto che scendono in mare.</p> <p><u>Stato qualitativo delle acque di balneazione</u></p>



Punto di campionamento	2020
--- - PORTO DI PONZA	NON IDONEO
327 - Grotte di Pilato	IDONEO
328 - Faraglioni	IDONEO
245 - Chiaia di Luna	IDONEO
330 - Lucia Rosa	IDONEO
246 - Cala di Feola	IDONEO
331 - Cala Dell'Acqua	IDONEO
332 - Cala Capanna	IDONEO
247 - Spiaggia Frontone	IDONEO
336 - Grottele	IDONEO

Pericolosità frane

L'area ricade parzialmente in aree sottoposte a tutela per pericolo di frana "Aree a pericolo A".

Pericolosità alluvioni

Dall'analisi degli elaborati messi a disposizione dal Piano Gestione Rischio Alluvioni del Distretto dell'Appennino Centrale (PGRA-AC), emerge che l'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.

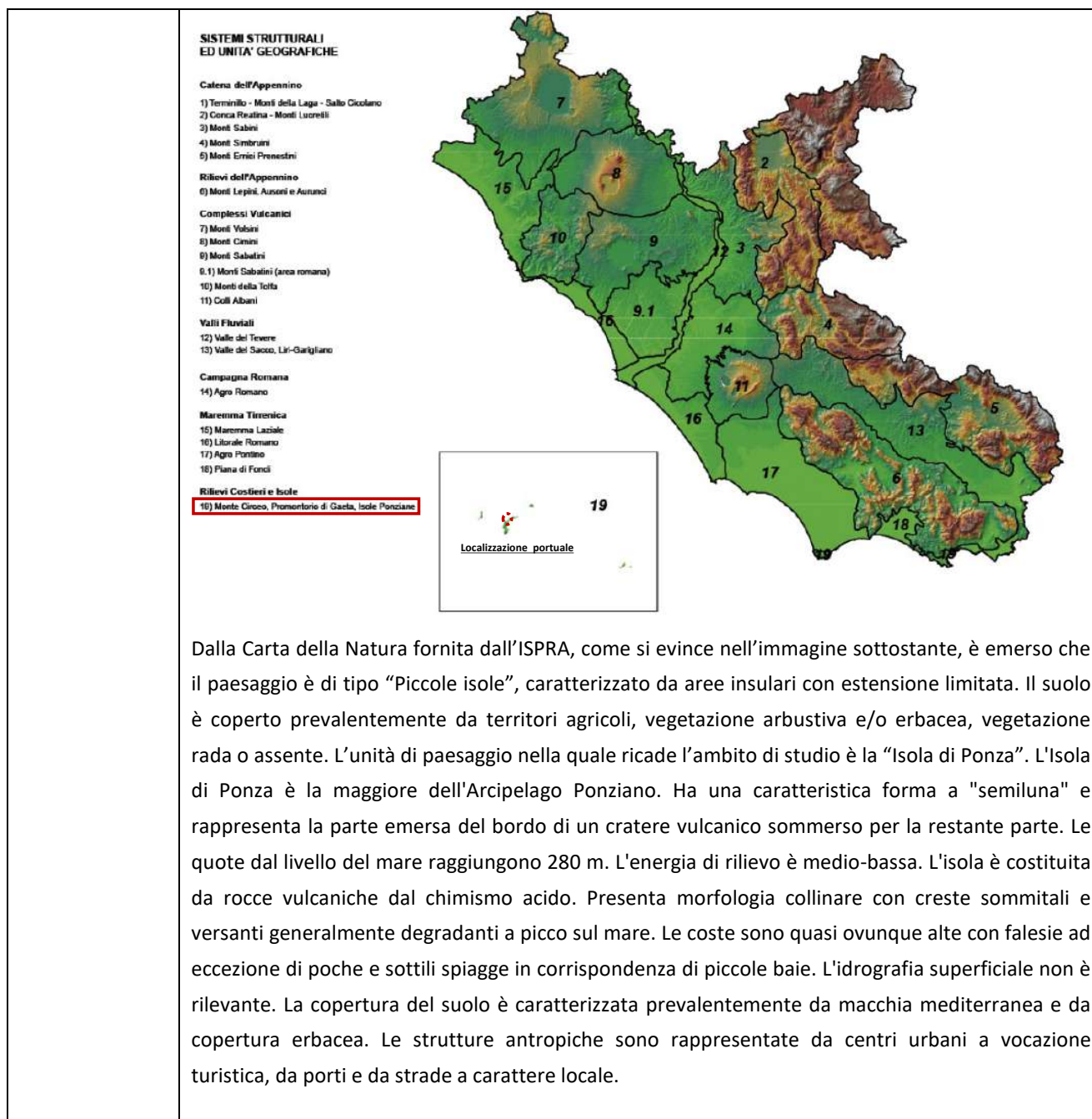
Pericolosità sismica

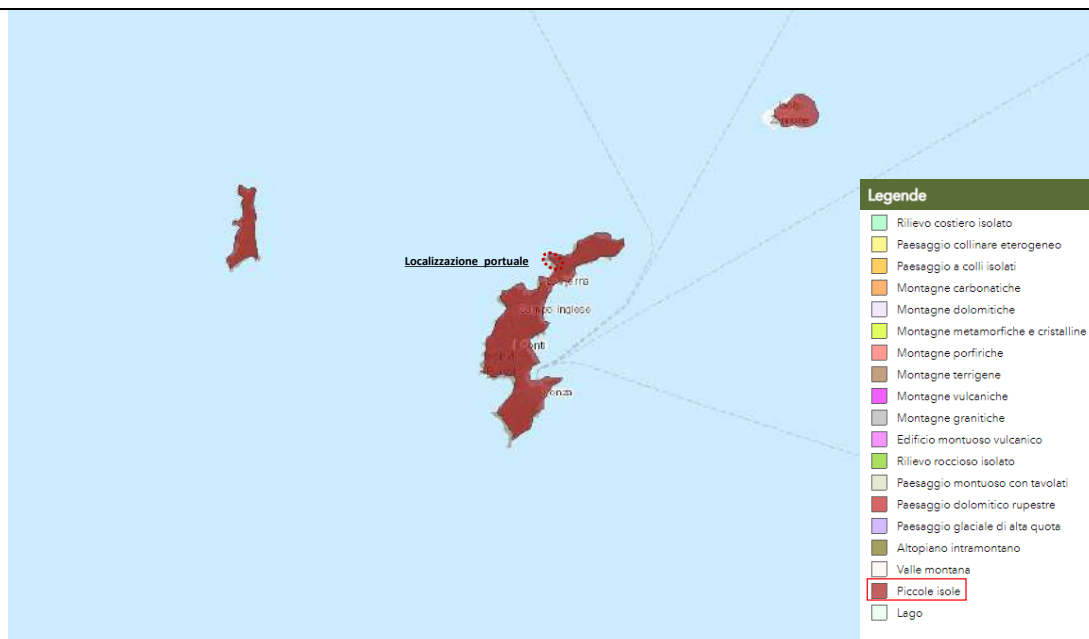
Nel 2009, in ottemperanza al OPCM 3519/2006, la Regione Lazio, con Delibera n.387/2009, ha approvato la nuova classificazione sismica del territorio regionale eliminando la zona 4 e istituendo le sottozone sismiche a diversa pericolosità 2A, 2B, 3A, 3B, utili ai fini pianificatori urbanistici e per l'esecuzione di futuri studi di microzonazione sismica.

Al Comune di Ponza è stata assegnata la sottozona 3B, corrispondente alla sottozona meno pericolosa della zona sismica 3, con una accelerazione di picco su suolo molto rigido (su base probabilistica di superamento del 10% in 50 anni) inferiore a 0,10 g ($0,1 < a_g < 0,006$).

Atmosfera: Aria	Data la tipologia pianificatoria del presente studio, l'analisi riguardante la componente ambientale atmosfera, viene trattata approfondendo la sola qualità dell'aria.
--------------------	---

	<p>In merito a tale componente, la Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di “Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010”, ai fini della valutazione della qualità dell’aria ambiente in attuazione dell’art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell’art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i..</p> <p>All’interno di tale documento, oltre la zonizzazione del territorio, la rete di monitoraggio e gli standard della qualità dell’aria, è presente una caratterizzazione comunale dello stato della qualità dell’aria nell’anno 2019, riferito alle quattro zone in cui è suddiviso il territorio del Lazio (Agglomerato Roma, Zona Valle del Sacco, Zona Appenninica e Zona Litoranea), realizzato tramite l’utilizzo del sistema modellistico.</p> <p>Gli inquinanti e i parametri monitorati sono i seguenti:</p> <table><tr><th>Inquinante</th><th>Parametro</th><th>Descrizione</th></tr><tr><td rowspan="2">PM10</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³</td></tr><tr><td rowspan="2">PM2.5</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td rowspan="2">NO₂</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>superi</td><td>numeri di superamenti orari di 200 µg/m³</td></tr><tr><td>C₆H₆</td><td>media</td><td>media annua (µg/m³)</td></tr><tr><td>CO</td><td>superi</td><td>numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50</td></tr><tr><td>SO₂</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³</td></tr><tr><td>O₃</td><td>superi</td><td>numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)</td></tr></table> <p><u>Non vengono fornite informazioni sulla qualità dell’aria nel comune di Ponza.</u></p>	Inquinante	Parametro	Descrizione	PM10	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³	PM2.5	media	media annua (µg/m³)	superi	media annua (µg/m³)	NO ₂	media	media annua (µg/m³)	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³	C ₆ H ₆	media	media annua (µg/m³)	CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50	SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³	O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)
Inquinante	Parametro	Descrizione																													
PM10	media	media annua (µg/m³)																													
	superi	numeri di superamenti giornalieri di 50 µg/m³																													
PM2.5	media	media annua (µg/m³)																													
	superi	media annua (µg/m³)																													
NO ₂	media	media annua (µg/m³)																													
	superi	numeri di superamenti orari di 200 µg/m³																													
C ₆ H ₆	media	media annua (µg/m³)																													
CO	superi	numero di superamenti di 10 mg/m³ della media mobile massima su 8 ore 50																													
SO ₂	superi	numeri di superamenti giornalieri di 125 µg/m³																													
O ₃	superi	numeri di superamenti giornalieri di 120 µg/m³ (media su 3 anni)																													
Clima acustico	<p>Ai fini dell’inquadramento del clima acustico nell’area di interesse, si evidenzia che il regolamento Comunale disciplina le competenze in materia di inquinamento acustico, come esplicitamente indicato alla lettera e), comma 1, art. 6 della Legge n. 447/1995. La proposta preliminare di Zonizzazione Acustica del Territorio Comunale di Ponza è stata effettuata con deliberazione di Consiglio comunale n. 19 del 25/06/2014.</p> <p>Nel caso in esame, non è stato possibile classificare l’area interessata, poiché le tavole di zonizzazione non sono rese disponibili.</p>																														
Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali	<p>Nel PTPR, in relazione alle caratteristiche geografiche del Lazio e alle configurazioni antropiche del paesaggio, sono stati definiti i sistemi strutturali e le unità geografiche del paesaggio.</p> <p>Nel caso in esame, come si evince dall’immagine sottostante, la localizzazione portuale nel comune di Ponza, ricade nel Sistema Strutturale “Rilievi Costieri e Isole” e nell’unità geografica “Monte Circeo, Promontorio di Gaeta, Isole Ponziane”.</p>																														





L'area interessata rientra nel "Sistema del Paesaggio Naturale" disciplinato dall'art. 21 delle NTA. Tale paesaggio, è costituito dalle porzioni di territorio caratterizzate dal maggiore valore di naturalità per la presenza di beni di interesse naturalistico nonché di specificità geomorfologiche e vegetazionali.



La tutela è volta alla valorizzazione dei beni ed alla conservazione del loro valore anche mediante l'inibizione di iniziative di trasformazione territoriale pregiudizievoli alla salvaguardia. Dall'analisi della Tabella B "Paesaggio Naturale - Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela" delle NTA, emerge che la realizzazione di un'opera portuale non è compatibile con il paesaggio presente. Sarà necessario valutare le disposizioni di cui all'art. 12 e 61 delle NTA per verificare le possibilità e modalità di intervento.

Bisogna considerare però che il paesaggio in questione, pur classificato come paesaggio naturale è stato interessato negli anni da una rilevante antropizzazione data la presenza dell'ex cava SAMIP abbandonata con le relative infrastrutture a terra (strade sterrate) e a mare (scivoli abbandonati) e cumuli di materiali di risulta, e piazzali ad oggi utilizzati per rimessaggio a secco delle imbarcazioni, che hanno portato ad un degrado ambientale dell'area.

7.9 Possibili impatti significativi sull'ambiente

Il presente capitolo rappresenta un tema centrale dello studio, caratterizzato dalla determinazione dei potenziali effetti ambientali. La metodologia utilizzata ha visto l'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 alcuni parametri così classificati:

- **Tipologia degli effetti**

Tipo
Positivo
Mitigabile
Negativo

- **Durata degli effetti**

Durata
Temporaneo
Permanente

- **Entità degli effetti**

Entità	
Trascurabile	con complessità nulla e con durata istantanea
Bassa	con complessità trascurabile e con durata temporanea breve
Media	con complessità locale e con durata temporanea media
Alta	con complessità vasta e con durata permanente

7.10 Montalto

7.10.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Bassa		Bassa
	Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di bassa entità, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio inserita in un contesto poco urbanizzato.		

	Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.
--	---

7.10.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	<u>Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Dall'analisi della qualità dell'aria comunale attuale emergono dei superamenti di PM10 e O3.</p> <p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p> <p>Gli effetti secondari e/o cumulativi potranno essere sensibili sulle componenti naturali e sulla popolazione umana.</p>	

7.10.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Alterazione della qualità dei suoli</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Si potranno verificare delle variazioni qualitative delle caratteristiche chimiche dei fattori ambientali, quali suolo ed acque superficiali e di conseguenza, si potrebbero creare delle alterazioni dei relativi prodotti agroalimentari.</p> <p>Gli effetti secondari potranno essere sensibili sulle componenti naturali (habitat terrestri e marini).</p>	

7.10.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissione di rumore e polveri con potenziali effetti sui SIC/ZSC interferenti e antistanti l'area oggetto di studio.	<u>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti a terra e in mare.</u>

	Disturbo specie presenti sui fondali. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere monitorati gli effetti sull'area vasta.	
Tipo	Negativo	Negativo
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi in relazione alle specie presenti.	I posti barca del porto potrebbero causare disturbi alle specie e habitat esistenti.

7.10.5 Geologia e acque

GEOLOGIA E ACQUE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Movimentazione rifiuti e materie. Consumo di risorse non rinnovabili. Rischio torbidità ed inquinamento. Gestione dei sedimenti.	<u>Rottura dell'unità fisiografica-integra.</u> <u>Interferenza con la dinamica costiera.</u>
Tipo	Mitigabile	Negativo
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Alta
	L'area interessata non ricade né in zone classificate a rischio o pericolosità da frane né in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.	La realizzazione delle dighe foranee aggettanti a mare, separando l'unità fisiografica potrebbero interferire con la dinamica costiera ed il trasporto solido generando fenomeni di insabbiamento con conseguente rischio per le aree archeologiche.

7.10.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Riduzione e eliminazione di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	<u>Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo;</u> <u>Modifica della struttura del paesaggio;</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Alta	Alta

	<p>La presenza di una futura infrastruttura portuale comporterebbe l'introduzione di nuovi elementi, a seconda della specifica prospettiva di analisi, dando luogo ad un'intrusione visiva o ad una deconnotazione, rispettivamente intese come variazione dei rapporti visivi di tipo fisico e variazione dei rapporti di tipo concettuale intercorrenti tra fruitore e quadro scenico.</p> <p>In merito alla modifica della struttura del paesaggio, l'analisi del paesaggio nell'accezione "strutturale" è espressamente riferita alla considerazione degli elementi fisici, di matrice naturale quanto anche antropica, che concorrono a strutturare ed a caratterizzare il paesaggio. I principali parametri che concorrono alla significatività dell'effetto sono costituiti, dalla caratteristica localizzativa, soprattutto in termini di giacitura. Bisognerà definire nel miglior modo possibile, regole di organizzazione della struttura del paesaggio, nella ricchezza del patrimonio naturale, paesaggistico e culturale, nonché nei caratteri diffusi dell'assetto naturale ed insediativo.</p> <p>L'area in questione presenta elevati caratteri di naturalità, oltre ad un numero cospicuo di vincoli quali la presenza di una ZSC, le cui misure di conservazione appaiono discordanti con l'opera in progetto.</p> <p>Il taglio trasversale della duna previsto per la realizzazione dell'opera portuale appare in contrasto inoltre con le misure di salvaguardia degli ecosistemi dunali al fine di contrastare/limitare i trend erosivi dei litorali.</p>
--	---

7.11 Tarquinia

7.11.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Bassa		Bassa
	<p>Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di bassa entità, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio inserita in un contesto poco urbanizzato. Sarà comunque necessario monitorare la possibile crescita della popolazione in tale localizzazione anche in relazione alle differenti stagioni dell'anno.</p> <p>Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.</p>		

7.11.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Dall'analisi della qualità dell'aria comunale attuale emergono dei superamenti di PM10 e O3.</p> <p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p> <p>La zonizzazione comunale identifica tale area come "Area di intensa attività umana". Sarà necessario sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, attenersi ai limiti normativi in riferimento a tale area.</p> <p>Gli effetti secondari e/o cumulativi potranno essere sensibili sulle componenti naturali e sulla popolazione umana.</p>	

7.11.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Alterazione della qualità dei suoli</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Si potranno verificare delle variazioni qualitative delle caratteristiche chimiche dei fattori ambientali, quali suolo ed acque superficiali e di conseguenza, si potrebbero creare delle alterazioni dei relativi prodotti agroalimentari.</p> <p>Gli effetti secondari potranno essere sensibili sulle componenti naturali (habitat terrestri e marini).</p>	

7.11.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissione di rumore e polveri con potenziali effetti sui SIC/ZSC antistanti l'area oggetto di studio. Disturbo specie presenti sui fondali. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere monitorati gli effetti sull'area vasta.	<u>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti a terra e in mare.</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi.	I posti barca del porto potrebbero causare disturbi alle specie e habitat esistenti in considerazione della presenza di due ZSC antistanti l'opera portuale.

7.11.5 Geologia e acque

GEOLOGIA E ACQUE		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Movimentazione rifiuti e materie.	<u>Interferenza con la dinamica</u>

	Consumo di risorse non rinnovabili. Rischio torbidità ed inquinamento. Gestione dei sedimenti.	<u>costiera.</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Media
	L'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità da frane. Ricade in aree caratterizzate da livelli di pericolosità alluvioni P3 (elevata probabilità - alluvioni frequenti) e P2 (media probabilità - alluvioni poco frequenti). Sarà necessario, in fase di progettazione, tenere in considerazione le norme tecniche fornite dal PGRA.	La realizzazione delle dighe foranee aggettanti a mare, potrebbero interferire con la dinamica costiera ed il trasporto solido generando fenomeni di insabbiamento. Bisogna però considerare che non vi sarebbe una nuova interruzione dell'unità fisiografica ma il porto si potrebbe localizzare nel sistema di foce del Marta. Inoltre potrebbe essere l'occasione per armare la foce e per garantire il libero deflusso-delle acque e eliminare la barra.

7.11.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Riduzione e eliminazione di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	<u>Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo;</u> <u>Modifica della struttura del paesaggio;</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Alta	Alta
	La presenza di una futura infrastruttura portuale comporterebbe l'introduzione di nuovi elementi, a seconda della specifica prospettiva di analisi, dando luogo ad un'intrusione visiva o ad una deconnotazione, rispettivamente intese come variazione dei rapporti visivi di tipo fisico e variazione dei rapporti di tipo concettuale intercorrenti tra fruitore e quadro scenico. La stima dei potenziali effetti è stata tralasciata con riferimento ai rapporti intercorrenti tra la localizzazione portuale e gli elementi del contesto paesaggistico che rivestono un particolare ruolo o importanza dal punto di vista panoramico e/o di definizione	

	<p>dell'identità locale.</p> <p>In merito alla modifica della struttura del paesaggio, l'analisi del paesaggio nell'accezione "strutturale" è espressamente riferita alla considerazione degli elementi fisici, di matrice naturale quanto anche antropica, che concorrono a strutturare ed a caratterizzare il paesaggio. I principali parametri che concorrono alla significatività dell'effetto sono costituiti, dalla caratteristica localizzativa, soprattutto in termini di giacitura. Bisognerà definire nel miglior modo possibile, regole di organizzazione della struttura del paesaggio, nella ricchezza del patrimonio naturale, paesaggistico e culturale, nonché nei caratteri diffusi dell'assetto naturale ed insediativo.</p>
--	--

7.12 Ladispoli

7.12.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	<u>Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni</u>
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Bassa		Bassa
	<p>Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di media entità, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio inserita in un contesto urbanizzato.</p> <p>Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.</p>		

7.12.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	<u>Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Dall'analisi della qualità dell'aria comunale attuale emergono dei superamenti di PM10 e O3.</p> <p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p>	

7.12.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Alterazione della qualità dei suoli</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Basso	Basso
	<p>Si potranno verificare delle variazioni qualitative delle caratteristiche chimiche dei fattori ambientali, quali suolo ed acque superficiali e di</p>	

	<p>conseguenza.</p> <p>Gli effetti secondari potranno essere sensibili sulle componenti naturali (habitat terrestri e marini).</p>
--	--

7.12.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	<p>Emissione di rumore e polveri con potenziali effetti sui SIC/ZSC antistanti l'area oggetto di studio.</p> <p>Disturbo specie presenti sui fondali. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere monitorati gli effetti sull'area vasta.</p>	<p><u>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti a terra e in mare</u></p>
Tipo	Negativo	Negativo
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	<p>Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi in relazione alle specie presenti.</p>	<p>I posti barca del porto potrebbero causare disturbi alle specie e habitat esistenti.</p>

7.12.5 Geologia e acque marine

GEOLOGIA E ACQUE MARINE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	<p>Movimentazione rifiuti e materie.</p> <p>Consumo di risorse non rinnovabili.</p> <p>Rischio torbidità ed inquinamento.</p> <p>Gestione dei sedimenti.</p>	<p><u>Possibili impatti sulla idrodinamica costiera</u></p>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Media
	<p>L'area interessata non ricade né in zone classificate a rischio o pericolosità da frane né in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.</p>	<p>La realizzazione di opere portuali aggettanti a mare, pur inserendosi in un contesto già urbanizzato, potrebbero causare impatti relativi alla idrodinamica costiera.</p>

7.12.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Riduzione e eliminazione di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	<u>Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo;</u> <u>Modifica della struttura del paesaggio;</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	<p>La presenza di una futura infrastruttura portuale comporterebbe l'introduzione di nuovi elementi, a seconda della specifica prospettiva di analisi, dando luogo ad un'intrusione visiva</p> <p>Bisognerà definire nel miglior modo possibile, regole di organizzazione della struttura del paesaggio, tenendo presente la situazione attuale per cui l'area nella quale si inserisce l'opera portuale risulta essere un contesto urbanizzato ove anche le spiagge esistenti in prossimità della foce non sono naturali bensì ricavate all'interno di opere di difesa artificiali.</p>	

7.13 Latina – Foce Verde

7.13.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Bassa		Bassa
	<p>Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di bassa entità, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio inserita in un contesto poco urbanizzato. A 500 metri è presente un piccolo centro residenziale che si inserisce in un contesto degradato, costituito principalmente da aree abbandonate e rimessaggi di barche.</p> <p>Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.</p>		

7.13.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Dall'analisi della qualità dell'aria comunale attuale emergono dei superamenti di PM10 e O3.</p> <p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p> <p>Non è presente il piano comunale di zonizzazione acustica, ma dall'analisi effettuata è possibile escludere la presenza di aree sensibili in relazione alla localizzazione portuale analizzata.</p> <p>Gli effetti secondari e/o cumulativi potranno essere sensibili sulle componenti naturali e sulla popolazione umana.</p>	

7.13.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Alterazione della qualità dei suoli</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Si potranno verificare delle variazioni qualitative delle caratteristiche chimiche dei fattori ambientali, quali suolo ed acque superficiali e di conseguenza, si potrebbero creare delle alterazioni dei relativi prodotti agroalimentari.</p> <p>Gli effetti secondari potranno essere sensibili sulle componenti naturali (habitat terrestri e marini).</p>	

7.13.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI		
	<p>Emissione di rumore e polveri con potenziali effetti sui SIC/ZSC antistanti l'area oggetto di studio.</p> <p>Disturbo specie presenti sui fondali. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere monitorati gli effetti sull'area vasta.</p>	<p><u>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti a terra e in mare.</u></p>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Alta
	<p>Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi.</p>	<p>Alterazioni dell'ecosistema del Parco Nazionale del Circeo e del sistema dune-arenili della costa a seguito di interventi di opere antropiche realizzate anche a distanze molto elevate.</p> <p>I posti barca del porto potrebbero causare disturbi alle specie e habitat esistenti.</p>

7.13.5 Geologia e acque

GEOLOGIA E ACQUE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Movimentazione rifiuti e materie. Consumo di risorse non rinnovabili. Rischio torbidità ed inquinamento. Gestione dei sedimenti.	<u>Possibili impatti sulla idrodinamica costiera</u>
Tipo	Mitigabile	Negativo
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Alta
	L'area interessata non ricade né in zone classificate a rischio o pericolosità da frane né in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.	La nuova opera portuale potrebbe causare alterazioni del moto ondoso e del trasporto solido con conseguenti riflessi sull'orografia della costa pontina già oggetto di rilevanti fenomeni erosivi. Le stesse indicazioni delle <i>Linee Guida della Regione Lazio e dello Studio Regionale per la Ricostruzione e Difesa del Litorale Pontino compreso tra Capo Portiere e Torre Paola</i> sconsigliano in quel tratto di costa la realizzazione di opere aggettanti a mare prevedendole eventualmente a terra.

7.13.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Riduzione ed eliminazione di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	<u>Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo;</u> <u>Modifica della struttura del paesaggio;</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Alta	Alta
	La presenza di una futura infrastruttura portuale comporterebbe	

	<p>l'introduzione di nuovi elementi, a seconda della specifica prospettiva di analisi, dando luogo ad un'intrusione visiva. La stima dei potenziali effetti è stata tralasciata con riferimento ai rapporti intercorrenti tra la localizzazione portuale e gli elementi del contesto paesaggistico che rivestono un particolare ruolo o importanza dal punto di vista panoramico e/o di definizione dell'identità locale.</p> <p>In merito alla modifica della struttura del paesaggio, l'analisi del paesaggio nell'accezione "strutturale" è espressamente riferita alla considerazione degli elementi fisici, di matrice naturale quanto anche antropica, che concorrono a strutturare ed a caratterizzare il paesaggio. I principali parametri che concorrono alla significatività dell'effetto sono costituiti, dalla caratteristica localizzativa, soprattutto in termini di giacitura. Bisognerà definire nel miglior modo possibile, regole di organizzazione della struttura del paesaggio, nella ricchezza del patrimonio naturale, paesaggistico e culturale, nonché nei caratteri diffusi dell'assetto naturale ed insediativo. La tutela è volta alla salvaguardia dei valori naturalistici migliorando le aree degradate presenti.</p>
--	--

7.14 Terracina

7.14.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	<u>Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni</u>
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Trascurabile		Trascurabile
	<p>Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di entità trascurabile, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio adiacente al porto già esistente.</p> <p>Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.</p>		

7.14.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	<u>Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	<p>Dall'analisi della qualità dell'aria comunale attuale emergono dei superamenti di PM10 e O3.</p> <p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p> <p>Il piano comunale di zonizzazione acustica classifica tale zona in Classe III "Aree di tipo misto", quindi non interessa ricettori sensibili.</p> <p>Gli effetti secondari e/o cumulativi potranno essere sensibili sulle componenti naturali e sulla popolazione umana.</p>	

7.14.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Modifica di destinazione uso del suolo;</u> <u>Variazione del rapporto di</u>

		impermeabilizzazione,
Tipo	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Trascurabile	Trascurabile
	La realizzazione di un porto comporterà un miglioramento dello stato dei luoghi. Nello specifico la trasformazione dell'area attualmente destinata a parcheggio in una darsena comporterà una diminuzione del suolo impermeabile a favore di un fondale marino naturale.	

7.14.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Emissione di rumore e polveri con potenziali effetti sui SIC/ZSC antistanti l'area oggetto di studio. Disturbo specie presenti sui fondali. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere monitorati gli effetti sull'area vasta.	<u>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti in mare</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi.	Il rumore prodotto dalle imbarcazioni in porto potrebbe comportare il disturbo e l'allontanamento della fauna presente. Data la presenza dell'attuale porto, posto in prossimità della proposta localizzativa, è possibile ritenere che i potenziali effetti sulla fauna dovuti all'alterazione del clima acustico in fase di esercizio siano molto contenuti.

7.14.5 Geologia e acque

GEOLOGIA E ACQUE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Movimentazione rifiuti e materie e gestione sedimenti. Consumo di risorse non rinnovabili. Rischio torbidità ed inquinamento.	<u>Potenziali impatti delle acque marine</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa

	L'area interessata non ricade né in zone classificate a rischio o pericolosità da frane né in zone classificate a rischio o pericolosità alluvioni.	Gestione ambientale delle attività portuali
--	---	---

7.14.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Riduzione ed eliminazione di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	<u>Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo;</u> <u>Modifica della struttura del paesaggio;</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	L'ampliamento dell'attuale porto comporta l'introduzione di nuovi elementi, che non modificano in maniera rilevante l'attuale struttura del paesaggio.	

7.15 Formia

7.15.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	<u>Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni</u>
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Trascurabile		Trascurabile
	<p>Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di entità trascurabile, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio adiacente al porto già esistente.</p> <p>Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.</p>		

7.15.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	<u>Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Dall'analisi della qualità dell'aria comunale attuale emergono dei superamenti di PM10 e O3.</p> <p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p> <p>Gli effetti cumulativi con l'attuale porto potranno essere sensibili sulle componenti naturali e sulla popolazione umana.</p>	

7.15.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Occupazione fondale marino</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Trascurabile	Media

	<p>In fase di esercizio, l'occupazione del fondale marino, potrà essere mitigato con l'utilizzo di soluzioni drenanti.</p> <p>Gli effetti secondari potranno essere sensibili sulle componenti naturali (habitat terrestri e marini).</p>
--	---

7.15.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Disturbo specie presenti sui fondali. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere monitorati gli effetti sull'area vasta.	<u>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti in mare</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi in relazione alle specie presenti.	I posti barca del porto potrebbero causare disturbi alle specie e habitat esistenti.

7.15.5 Geologia e acque

GEOLOGIA E ACQUE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Movimentazione rifiuti e materie. Consumo di risorse non rinnovabili. Rischio torbidità ed inquinamento.	<u>Rischio inquinamento</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	L'area interessata non ricade né in zone classificate a rischio o pericolosità da frane né in zone classificate a rischio o pericolosità alluvione.	Gestione ambientale delle attività portuali considerando che il contesto nel quale viene inserita l'opera portuale non risulta di particolare pregio dal punto di vista delle specie e degli habitat.

7.15.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Riduzione e eliminazione di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio	<u>Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo;</u> <u>Modifica della struttura del paesaggio;</u>

	e intrusione visiva di nuovi elementi	
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Bassa
	L'ampliamento dell'attuale porto comporta l'introduzione di nuovi elementi, che non modificano in maniera rilevante l'attuale struttura del paesaggio.	

7.16 Minturno

7.16.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Bassa		Bassa
	<p>Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di bassa entità, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio inserita in un contesto poco urbanizzato. l'area è infatti connotata da case sparse e piccoli centri residenziali.</p> <p>Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.</p>		

7.16.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Dall'analisi della qualità dell'aria comunale attuale emergono dei superamenti di PM10 e O3.</p> <p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p> <p>Gli effetti secondari e/o cumulativi potranno essere sensibili sulle componenti naturali e sulla popolazione umana.</p>	

7.16.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio

EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Alterazione della qualità dei suoli</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Si potranno verificare delle variazioni qualitative delle caratteristiche chimiche dei fattori ambientali, quali suolo e di conseguenza, si potrebbero creare delle alterazioni dei relativi prodotti agroalimentari.</p> <p>Gli effetti secondari potranno essere sensibili sulle componenti naturali (habitat terrestri e marini).</p>	

7.16.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	<p>Emissione di rumore e polveri con potenziali effetti sul SIC/ZSC interferente all'area oggetto di studio.</p> <p>Disturbo specie presenti nelle acque. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere monitorati gli effetti sull'area vasta.</p>	<p>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti.</p>
Tipo	Negativo	Negativo
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi in relazione alle specie presenti.</p>	<p>I posti barca del porto potrebbero causare disturbi alle specie e habitat esistenti.</p>

7.16.5 Geologia e acque

GEOLOGIA E ACQUE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	<p>Movimentazione rifiuti e materie.</p> <p>Consumo di risorse non rinnovabili.</p> <p>Rischio torbidità ed inquinamento.</p> <p>Gestione sedimenti dragaggio.</p>	<p><u>Attività portuali;</u></p> <p><u>Maggiore insabbiamento della foce e possibili impatti sull'idrodinamica costiera;</u></p>

Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Alta
	L'area interessata, in relazione al rischio idraulico delle fasce fluviali, ricade in fascia A. Sarà necessario verificare la tipologia di interventi da poter effettuare.	Gestione ambientale delle attività portuali. L'inserimento dei porti nei corsi d'acqua naturali comporta frequentemente la sedimentazione del trasporto solido con conseguenti oneri manutentivi legati alle attività di dragaggio.

7.16.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Riduzione e eliminazione di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	<u>Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo;</u> <u>Modifica della struttura del paesaggio;</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Alta	Alta
	<p>La presenza di una futura infrastruttura portuale comporterebbe l'introduzione di nuovi elementi, a seconda della specifica prospettiva di analisi, dando luogo ad un'intrusione visiva o ad una deconnotazione, rispettivamente intese come variazione dei rapporti visivi di tipo fisico e variazione dei rapporti di tipo concettuale intercorrenti tra fruitore e quadro scenico.</p> <p>In merito alla modifica della struttura del paesaggio, l'analisi del paesaggio nell'accezione "strutturale" è espressamente riferita alla considerazione degli elementi fisici, di matrice naturale quanto anche antropica, che concorrono a strutturare ed a caratterizzare il paesaggio. Bisognerà definire nel miglior modo possibile, regole di organizzazione della struttura del paesaggio, nella ricchezza del patrimonio naturale, paesaggistico e culturale, nonché nei caratteri diffusi dell'assetto naturale ed insediativo.</p>	

7.17 Ponza

7.17.1 Popolazione e salute umana

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA			
	Fase di cantiere		Fase di esercizio
EFFETTI	Indotto lavorativo	Disagio	<u>Miglioramento qualità dei luoghi e loro fruizione a seguito dell'ottimizzazione di spazi e funzioni</u>
Tipo	Positivo:	Mitigabile	Positivo
Durata	Temporaneo		Permanente
Entità	Trascurabile		Trascurabile
	<p>Il disagio creato alla popolazione residente in relazione alla cantierizzazione e alla fase di esercizio sarà di entità trascurabile, in quanto la localizzazione interessa una porzione di territorio non urbanizzata.</p> <p>Secondariamente si potrà assistere ad un incremento del turismo con relative ricadute economiche positive. L'effetto positivo si esplicherà in sinergia con l'economia dei luoghi e quindi sulla popolazione sia residente che turistica.</p>		

7.17.2 Aria e clima acustico

ARIA E CLIMA ACUSTICO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Emissioni mezzi di cantiere	<u>Incremento delle emissioni dovuto ai mezzi natanti in porto</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>In fase di cantiere bisognerà considerare gli effetti che le emissioni dei mezzi comporteranno e in fase di esercizio tali emissioni saranno incrementate dalla presenza dei mezzi natanti in porto.</p> <p>Gli effetti secondari e/o cumulativi potranno essere sensibili sulle componenti naturali e sulla popolazione umana.</p>	

7.17.3 Suolo

SUOLO		
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
EFFETTI	Rischio inquinamento accidentale	<u>Alterazione della qualità dei suoli</u>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Media
	<p>Si potranno verificare delle variazioni qualitative delle caratteristiche chimiche dei fattori ambientali, quali suolo e di conseguenza, si potrebbero</p>	

	<p>creare delle alterazioni dei relativi prodotti agroalimentari.</p> <p>Gli effetti secondari potranno essere sensibili sulle componenti naturali (habitat terrestri e marini).</p>
--	--

7.17.4 Biodiversità

BIODIVERSITÀ		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	<p>Emissione di rumore e polveri con potenziali effetti sui SIC/ZSC interferenti l'area oggetto di studio.</p> <p>Disturbo specie presenti sui fondali. In particolare, a causa della potenziale torbidità, dovranno essere monitorati gli effetti sull'area vasta.</p>	<p><u>Si potrebbero prevedere effetti negativi sulle specie ed habitat presenti a terra e in mare.</u></p>
Tipo	Negativo	Negativo
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Media	Media
	<p>Le emissioni di rumore e polveri potrebbero causare disturbi alle specie e habitat presenti. Bisognerà prevedere delle misure di mitigazione e dei monitoraggi in relazione alle specie presenti.</p>	<p>Le imbarcazioni del porto potrebbero causare disturbi alle specie e habitat esistenti.</p> <p>Si dovranno prevedere opere di mitigazione per tutelare la posidonia presente.</p> <p>Bisogna considerare che attualmente le imbarcazioni ormeggiando in rada piuttosto che in porto, causano violenti impatti sui fondali marini tramite le ancore. Generano inoltre inquinamento agli habitat ed alle specie presenti.</p>

7.17.5 Geologia e acque

GEOLOGIA E ACQUE		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	<p>Movimentazione rifiuti e materie.</p> <p>Consumo di risorse non rinnovabili.</p> <p>Rischio torbidità ed inquinamento.</p> <p>Gestione sedimenti.</p>	<p><u>Potenziali impatti sui fronti circostanti soggetti a rischio frana elevato</u></p> <p><u>Potenziali impatti sulle acque e sui fondali</u></p> <p><u>Rischio inquinamento</u></p>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Bassa	Media
	L'area interessata non ricade in zone classificate a rischio o pericolosità	La realizzazione dell'opera portuale può incidere

	<p>alluvione.</p> <p>L'area inoltre ricade parzialmente in aree sottoposte a tutela per pericolo di frana "Aree a pericolo A".</p>	<p>positivamente nel momento in cui venga previsto nel progetto un intervento di messa in sicurezza dei fronti circostanti.</p> <p>Pur essendo di media entità in relazione al contesto ambientale in cui è inserita, è mitigabile con un'adeguata gestione ambientale delle attività portuali.</p>
--	--	---

7.17.6 Paesaggio

PAESAGGIO		
EFFETTI	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	Riduzione e eliminazione di elementi strutturanti e caratterizzanti il paesaggio e intrusione visiva di nuovi elementi	<p><u>Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo;</u></p> <p><u>Modifica della struttura del paesaggio;</u></p>
Tipo	Mitigabile	Mitigabile
Durata	Temporaneo	Permanente
Entità	Alta	Alta
	<p>La presenza di una futura infrastruttura portuale comporterebbe l'introduzione di nuovi elementi, a seconda della specifica prospettiva di analisi, dando luogo ad un'intrusione visiva o ad una deconnotazione, rispettivamente intese come variazione dei rapporti visivi di tipo fisico e variazione dei rapporti di tipo concettuale intercorrenti tra fruitore e quadro scenico.</p> <p>In merito alla modifica della struttura del paesaggio, l'analisi del paesaggio nell'accezione "strutturale" è espressamente riferita alla considerazione degli elementi fisici, di matrice naturale quanto anche antropica, che concorrono a strutturare ed a caratterizzare il paesaggio.</p> <p>Bisognerà definire nel miglior modo possibile, regole di organizzazione della struttura del paesaggio, nella ricchezza del patrimonio naturale, paesaggistico e culturale, nonché nei caratteri diffusi dell'assetto naturale ed insediativo.</p> <p>Bisogna considerare però che il paesaggio in questione, pur classificato come paesaggio naturale è stato interessato negli anni da una rilevante antropizzazione data la presenza dell'ex cava SAMIP abbandonata con le relative infrastrutture a terra (strade sterrate) e a mare (scivoli abbandonati) e cumuli di materiali di risulta, e piazzali ad oggi utilizzati per rimessaggio a secco delle imbarcazioni, che hanno portato ad un degrado ambientale dell'area.</p>	

8. ALTERNATIVE

8.1 Montalto

8.1.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva.

In merito a ciò, l'area in esame, si trova infatti in una zona "appetibile" da parte di investitori privati, in quanto è posta a circa 20 miglia dalle principali mete nautiche del nord Lazio, ovvero l'Argentario, l'Isola di Giannutri e l'isola del Giglio oltre ad essere posta in vicinanza dell'abitato di Montalto Marina, dove sorge una zona turistica particolarmente apprezzata.

8.1.2 Alternativa di piano

La proposta di intervento del Piano interessa una porzione del paesaggio costiero caratterizzata da elevati valori paesaggistici nonché estremamente tutelata.

- L'area è classificata come "**Paesaggio Naturale**" dal PTPR, vincolata come Area di notevole interesse pubblico "Zone nei Comuni di Montalto di Castro e Tarquinia- fascia costiera" ed interessata da vincolo relativo alla fascia costiera. Il paesaggio caratterizzato da pineta, tomboli, dune e vegetazione ed è sostanzialmente integro.

Il taglio trasversale della duna previsto per la realizzazione dell'opera portuale appare in contrasto con le misure di salvaguardia degli ecosistemi dunali al fine di contrastare/limitare i trend erosivi dei litorali.

Inoltre la realizzazione dei due moli aggettanti a mare, connessi con la realizzazione del canale e dell'opera portuale dividerebbero in quel tratto l'unità fisiografica separando di fatto anche i due tratti di spiaggia che dovrebbero essere collegati successivamente da un ponte.

- L'area di intervento ricade interamente nel sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6010027 "Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro". Nella parte antistante è inoltre presente il ZSC codice IT6000002 "Fondali antistanti Punta Morelle".

L'opera portuale come evidenziato negli stessi pareri appare in contrasto con le misure di conservazione della Zona Speciale di Conservazione (ZSC).

- L'area si trova in prossimità dell'antico Porto delle Murelle, i cui resti subacquei sono posti a circa 1,5 km a sud.

La realizzazione delle dighe foranee aggettanti a mare potrebbero interferire con la dinamica costiera ed il trasporto solido generando fenomeni di insabbiamento con conseguente rischio per le aree archeologiche.

- L'area di intervento è fortemente costretta tra gli elementi naturali caratterizzanti il sito ovvero il corso d'acqua e la fascia dunale con il Tombolo. Dunque si rilevano forti criticità relative all'ubicazione ed allo

sviluppo di tutte le opere e le infrastrutture connesse con il porto stesso non rinvenendo localizzazioni idonee che non penalizzino l'ambito naturale.

Per le considerazioni sovraesposte si ritiene che la proposta di Piano non sia compatibile con lo stato dei luoghi.

8.1.3 Alternativa 1

L'alternativa 1 riguarda l'ubicazione lungo il Fiume Fiora coerentemente con quanto disposto nelle previsioni del PTPR.

Il PTPG (Piano Territoriale Provinciale Generale) della Provincia di Viterbo del 2006 prevedeva un porto turistico lungo l'asta del Fiume Fiora in sponda sinistra idraulica, una sorta di darsena laterale comunicante con il Fiume Fiora.



L'area è da sempre stata soggetta ad allagamenti e nonostante l'armatura della foce si sono verificate piene che hanno causato rilevanti esondazioni nell'abitato di Montalto Marina a causa di mancanza di arginature, specie nella zona ove doveva essere prevista l'opera portuale.

Attualmente l'area dove è prevista la realizzazione portuale è interessata da lavori di messa in sicurezza idraulica del Fiume Fiora e dell'abitato circostante commissionati della Regione Lazio.

Il progetto prevede la realizzazione di un argine banchinato ed un muro a protezione in c.a..

A fronte delle considerazioni sovra esposte e delle criticità emerse, si ritiene che l'ipotesi localizzativa prevista dal PTPG non possa più essere ritenuta attuale.

8.1.4 Alternativa 2

L'alternativa 2 riguarda l'ubicazione a sinistra del Fiume Fiora.



La proposta di ubicare il porto in sinistra della Foce del Fiume Fiora presenta rilevanti criticità relative anche all'aspetto economico e sociale.

Infatti l'opera portuale interesserebbe un'area molto importante per l'abitato di Montalto Marina, ovvero la parte iniziale del Lungomare ove si susseguono molteplici stabilimenti balneari e relative attività economiche.

Una sua eventuale localizzazione in quel tratto ne comporterebbe la perdita e la necessità di una loro rilocalizzazione, operazione che appare altamente improbabile.

Inoltre dal punto di vista idraulico, un'opera aggettante a mare ubicata a sud della Foce potrebbe generare problemi legati alla conferma delle opere di protezione che rimarrebbero esposte alla traversia principale, generando anche importanti problemi di insabbiamento a causa del trasporto solido diretto da Sud verso Nord.

8.1.5 Alternativa 3

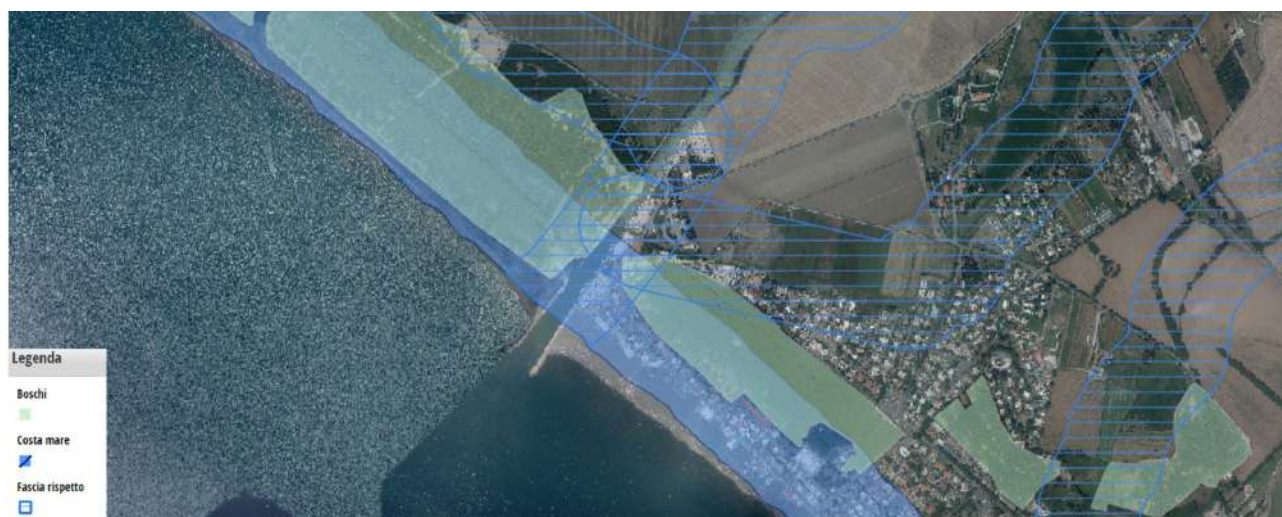
L'alternativa 3 riguarda l'ubicazione in destra della foce del Fiume Fiora.



Viene individuata come ulteriore ipotesi localizzativa quella di posizionare l'opera portuale in destra idraulica della Foce del Fiora.

La soluzione viene supportata dalle seguenti motivazioni, che portano ad un superamento delle criticità sin qui evidenziate.

- l'area non ricade in zona SIC/ZSC e dunque non sono previste misure di conservazione speciali, essendo vincolata solo come Area di notevole interesse pubblico "Zone nei Comuni di Montalto di Castro e Tarquinia- fascia costiera" ed interessata da vincolo relativo alla fascia costiera e fiumi.



- Si potrebbero sfruttare gli esistenti moli aggettanti a mare, ponendo l'opera portuale come una naturale prosecuzione; L'unità fisiografica non subirebbe dunque ulteriori frazionamenti, limitando i danni relativi al trasporto solido ed all'erosione costiera.

- Rispetto alle dune ed alla vegetazione esistente, non vi sarebbero tagli ed incisioni trasversali poiché l'opera si porrebbe in aggetto rispetto alla fascia di vegetazione e questo favorirebbe il mantenimento degli ecosistemi dunali e la loro integrità.
- Non si renderebbero necessarie nuove infrastrutture viarie con conseguente aumento di occupazione del suolo, poiché il porto sarebbe collegato all'abitato tramite un ponte sul Fiume Fiora e la riva sinistra garantirebbe i necessari collegamenti ed eventuali spazi di parcheggio.

In relazione alle considerazioni descritte nei precedenti paragrafi, l'alternativa 3, soluzione in riva destra del Fiume Fiora, è da considerarsi migliorativa ed in grado di superare le criticità esposte.

8.2 Tarquinia

8.2.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva.

In merito a ciò, nell'area in esame vi è una forte richiesta di posti barca, ed in 34 km di costa della Provincia di Viterbo allo stato attuale non vi è alcun porto turistico.

Si trova inoltre in vicinanza dell'abitato di Tarquinia, dove sorge una zona turistica particolarmente apprezzata.

8.2.2 Alternativa di piano

La proposta di intervento del Piano è ubicata a sud della Foce del Fiume Marta in sinistra idraulica.

La localizzazione prescelta pur presentando alcuni aspetti di criticità, presenta allo stesso tempo alcuni caratteri favorevoli:

- L'area non ricade in Siti Natura 2000 e non presenta una situazione vincolistica complessa.
- Sebbene l'area sia classificata dal PGRA come zona P3 con elevata probabilità-alluvioni frequenti e rischio R1 moderato, la realizzazione potrebbe essere l'occasione per armare la foce fluviale e garantirne il libero deflusso liberandola dalla barra attualmente presente e riducendo conseguentemente le condizioni di pericolosità.
- Non si verificherebbe una nuova interruzione dell'unità fisiografica, ma si potrebbe inserire il porto nel sistema di foce del Fiume Marta.
- Nell'area vi è una limitata presenza di stabilimenti balneari in quel tratto, che viceversa si concentrano più a sud dell'area interessata.
- Vi è presenza di aree retrostanti inedificate da destinare eventualmente ai servizi portuali.
- L'area presenta un sistema antropizzato e collegamenti viari.

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

Particolare attenzione dovrà essere posta nello studio dei fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale.

In relazione alle considerazioni sovraesposte viene confermata l'alternativa di piano, la quale è da considerarsi migliorativa.

8.3 Ladispoli

8.3.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva.

In merito a ciò, nell'area in esame vi è una forte richiesta di posti barca e la necessità di rompere il lungo percorso tra Fiumicino e S. Marinella privo di opere portuali.

Tutto ciò è confermato dalla presenza di numerose imbarcazioni appartenenti alla nautica minore attualmente alate e varate lungo le spiagge del litorale, così come accade allo stesso sbocco a mare del Fosso Vaccina ove è presente un piccolo porto a secco.

Inoltre Ladispoli, non è solo una cittadina turistica ma negli anni sta acquisendo sempre di più il ruolo di residenza per quei romani che scelgono centri minori a dispetto della grande città.

8.3.2 Alternativa di piano

La proposta di intervento del Piano è ubicata in prossimità dello sbocco a mare del Fosso Vaccina che sfocia al centro dell'abitato di Ladispoli.

La localizzazione prescelta presenta molti caratteri favorevoli:

- L'area non ricade in Siti Natura 2000 e non presenta una situazione vincolistica complessa.
- L'opera portuale è prevista dalla Variante al PRG adottata nel 2019.
- La realizzazione della nuova opera portuale si inserisce in un contesto pienamente urbanizzato vantando una posizione privilegiata e baricentrica rispetto all'abitato.
- Nell'area sono presenti nelle vicinanze aree di sosta e sono garantiti i collegamenti pedonali, ferroviari e su gomma.
- Sebbene per una piccola porzione in riva destra in prossimità della foce, l'area sia classificata dal PGR con rischio alluvioni, il trasporto solido del Fosso Vaccina non è molto rilevante vista la saldezza dei terreni urbanizzati.
- Nell'area vi è un'elevata richiesta di posti barca a causa della mancanza di opere portuali nel tratto S. Marinella - Fiumicino.

Attualmente in prossimità della foce sono presenti alcune opere di difesa utilizzate già come porto a secco.

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

In relazione alle considerazioni sovraespresse viene confermata l'alternativa di piano, la quale è da considerarsi migliorativa.

8.4 Latina – Foce Verde

8.4.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva.

L'area è inoltre molto degradata ed il porto potrebbe configurarsi come un elemento di riqualificazione del territorio.

8.4.2 Alternativa di piano

La proposta di intervento del Piano interessa una porzione del paesaggio costiero, in località Foce Verde.

L'area individuata è posta in sinistra idraulica del terminale a mare di un canale di bonifica, la cui imboccatura è protetta da una diga distaccata da terra di forma arcuata. In prossimità dell'area di studio, è presente un'area abbastanza degradata, delineata dall'ex centrale nucleare e da vari rimessaggi di barche e auto.

L'area pur non presentando peculiari caratteri di naturalità ed anzi in quanto degradata, si porrebbe come idonea ad interventi di riqualificazione tramite l'opera portuale, presenta caratteri di elevata criticità:

- La nuova opera portuale potrebbe causare alterazioni del moto ondoso e del trasporto solido con conseguenti riflessi sull'orografia della costa pontina già oggetto di rilevanti fenomeni erosivi.
- Dall'esame delle opere di ripascimento rigido aggettanti a mare precedentemente realizzate in quel tratto di costa, si è potuto rilevare come già, abbiano prodotto negli anni, una grave destabilizzazione del litorale pontino fino al Circeo.

Del resto le stesse indicazioni delle *Linee Guida della Regione Lazio* e dello *Studio Regionale per la Ricostruzione e Difesa del Litorale Pontino compreso tra Capo Portiere e Torre Paola* sconsigliano in quel tratto di costa la realizzazione di opere aggettanti a mare prevedendole eventualmente a terra.

- Probabili effetti negativi sulla duna quaternaria, importantissima perché in grado di consentire il delicatissimo equilibrio del sistema dei quattro laghi costieri e del reticolo scolante della bonifica.
- Probabili alterazioni dell'ecosistema del Parco Nazionale del Circeo e del sistema dune-arenili della costa a seguito di interventi di opere antropiche realizzate anche a distanze molto elevate.
- La realizzazione del nuovo approdo, antropizzerebbe ulteriormente il fronte mare già penalizzato dalla presenza della centrale nucleare inattiva, eliminando una porzione di spiaggia per la realizzazione dei servizi complementari al porto.

Per le considerazioni sovraesposte si ritiene che la proposta di Piano non sia compatibile con lo stato dei luoghi.

8.4.3 Alternativa 1 – Rio Martino

L'alternativa 1 riguarda la riqualificazione di un porto già esistente ubicato alla foce del canale di Rio Martino, posto più a sud di Foce Verde, che si trova a cavallo dei Comuni di Latina (riva destra) e di Sabaudia (riva sinistra).



Il porto è attualmente abbandonato a causa di una serie di eventi di rimozione delle infrastrutture di accosto ed ormeggio, dettati dal risanamento ambientale di ormeggi abusivi.

Dato lo stato di mancato uso e completamento delle infrastrutture avviato dalla Provincia di Latina negli anni '90, ad oggi risulta soggetto a fenomeni di insabbiamento.

Nei primi mesi del 2021 sono iniziati i lavori di dragaggio del canale per garantirne la navigabilità in sicurezza ed evitare il pericolo di arenamento sui bassi fondali della foce.

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

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

La riqualificazione del Porto Canale di Rio Martino, fornirebbe senza alcuna nuova realizzazione portuale gravante su un sistema costiero già in crisi, l'opportunità di soddisfare l'esigenza del Comune di Latina e di Sabaudia di incrementare la disponibilità di posti barca.

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

In relazione alle considerazioni descritte nei precedenti paragrafi, l'alternativa 1, soluzione di riqualificazione del Porto Canale esistente di Rio Martino, è da considerarsi migliorativa ed in grado di superare le criticità esposte.

8.5 Terracina

8.5.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva.

Attualmente il porto e la stessa città ai fini di un futuro sviluppo necessitano di implementare i servizi legati al turismo, in particolar modo quelli legati al diportismo nautico.

8.5.2 Alternativa di piano

La proposta di intervento del Piano è ubicata in prossimità dello sbocco a mare del canale di bonifica che attraversa la città.

L'intervento proposto è localizzato in sinistra fluviale ed occupa un'area destinata a parcheggio, di fronte alla darsena esistente localizzata in destra idraulica.

Il Porto di Terracina si configura come un porto-canale con entrambe le sponde banchinate protetto a Sud dal molo Gregoriano e a Nord da un molo a scogliera.

All'interno sono presenti due darsene. E' provvisto di quasi tutte le funzioni, che sono però distribuite in maniera poco organica.

La maggiore criticità consiste nell'assenza di un legame diretto tra la città e l'area portuale.

Il porto risulta legato solo alle funzioni portuali in esso presenti, privo dunque di attività in grado di valorizzarne il potenziale turistico e commerciale.

Questa situazione ha reso necessaria la redazione di un Piano Regolatore Portuale che si sostituisce al vecchio Piano Particolareggiato e ne ridefinisce l'assetto in modo da realizzare un sistema in grado di sostenere e sviluppare il potenziale economico/turistico locale.

La localizzazione prescelta presenta molti caratteri favorevoli:

- L'area non ricade in Siti Natura 2000 e non presenta una situazione vincolistica complessa.
- L'opera portuale è prevista dal Piano Regolatore Portuale – presa d'atto con DGC 283/2020.
- La realizzazione della nuova opera portuale si inserisce in un contesto pienamente urbanizzato, nonché già area portuale, vantando una posizione privilegiata rispetto all'abitato.
- Inoltre il contesto è quello di un'area degradata, la cui riqualificazione rientra tra gli obiettivi proposti dal Piano.
- Nell'area sono presenti nelle vicinanze aree di sosta e spazi da potere destinare a funzioni portuali, che sono state già ridistribuite all'interno dell'assetto del nuovo PRP e sono garantiti i collegamenti pedonali, ferroviari e su gomma.
- L'area non è classificata dal PGRA a rischio alluvioni.

- Nell'area vi è un'elevata richiesta di posti barca che non viene pienamente soddisfatta considerando che l'unico porticciolo entro le 10 miglia è quello di San Felice Circeo, mentre Nettuno si trova a circa 30 miglia a nord e Formia a circa 20 miglia a sud.
- L'area si sviluppa internamente alla fascia costiera, non richiede la realizzazione di opere aggettanti e non induce effetti negativi sulla costa.

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

In relazione alle considerazioni sovraesposte viene confermata l'alternativa di piano, la quale è da considerarsi migliorativa.

8.6 Formia

8.6.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva.

Questo potrebbe verificarsi qualora la riorganizzazione dell'assetto portuale, definita dal nuovo Piano Regolatore Portuale, che prevede all'interno dell'attuale bacino una parte da destinare all'approdo turistico, non fosse sufficiente a coprire l'esigenza di nuovi posti barca.

Infatti lo sviluppo di un porto turistico per la città di Formia con relativo ampliamento di quello esistente, è stato da sempre fortemente caldeggiato dalle Amministrazioni, ma la proposta del Piano Regolatore Portuale, recentemente approvata nel marzo del 2021, definisce solo il riassetto delle funzioni esistenti ma non prevede un ulteriore ampliamento.

8.6.2 Alternativa di piano

L'ampliamento del Porto di Formia prevede un allargamento del porto verso sud con una diga foranea disposta parallelamente a quella esistente.

La proposta di intervento del Piano è ubicata in prossimità del Molo Caboto ed insite su di un'area destinata a parcheggio.

La localizzazione prescelta presenta caratteri favorevoli:

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

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

In relazione alle considerazioni sovraespresse viene confermata l'alternativa di piano, la quale è da considerarsi migliorativa, nel qual caso venisse confermata dovrà essere inserita tra le previsioni del Piano Regolatore Portuale la cui proposta è stata approvata nel marzo 2021.

8.7 Minturno

8.7.1 Alternativa zero

L'alternativa zero o di non inserimento della possibile localizzazione portuale, comporterebbe una non corrispondenza relativa alla necessità di garantire un maggior indotto economico della zona, con possibilità di sviluppo del turismo soprattutto nella stagione estiva.

In merito a ciò, la proposta di intervento del Piano interessa un'area altamente degradata, distante dal centro abitato e priva di alcuna struttura ricettiva, in cui l'opera portuale potrebbe funzionare da volano economico con conseguente incremento del turismo.

8.7.2 Alternativa di piano

La proposta per la realizzazione dell'infrastruttura portuale interessa un'area posta in destra idraulica presso la foce del Fiume Garigliano.

L'area pur presentando caratteri di degrado che la porrebbero come idonea ad interventi di riqualificazione tramite l'opera portuale, presenta caratteri di elevata criticità:

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

Lo stesso Piano per le sopracitate criticità idrauliche sconsiglia tale scelta localizzativa che risulta incompatibile con lo stato dei luoghi.

In relazione alle considerazioni descritte nei precedenti paragrafi, l'alternativa di piano non è da considerarsi migliorativa ed in grado di superare le criticità esposte.

Pertanto, fermo restando la necessità che l'area venga dotata di un'infrastruttura portuale, si dovrà valutare un'altra ipotesi localizzativa in accordo con l'Amministrazione Comunale.

8.8 Ponza

8.8.1 Alternativa zero

La proposta di intervento di Piano prevede la realizzazione di un polo diportistico sul lato Nord Ovest dell'isola in località Cala dell'Acqua presso l'abitato de Le Forna.

La localizzazione prescelta presenta molti caratteri favorevoli:

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

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

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

- La localizzazione nei pressi dell'abitato de Le Forna, in alternativa a Ponza Porto, potrebbe attraverso la realizzazione di servizi ad oggi mancanti agire come volano economico non solo sull'area de Le Forna, ma su tutta l'isola, liberando e decongestionando l'area di Ponza Porto.
- La Cala presenta un accesso a mare tramite una strada a differenza di molte altre cale raggiungibili a piedi o esclusivamente via mare.

La strada, solo parzialmente asfaltata si dirama dalla Via Provinciale “Le Forna” e scende fino ai piazzali derivati dagli sbancamenti effettuati per lo svolgimento dall'attività mineraria della ex-cava di Bentonite. La stessa strada di accesso a Cala dell'Acqua, molto probabilmente, è stata realizzata proprio per consentire l'accesso alle strutture di servizio della ex-cava in quanto, nella piazzola che si trova a ridosso della linea costiera, sono tuttora presenti alcuni manufatti e strutture edilizie in stato di completo abbandono e parzialmente crollati, nonché una banchina in cemento che veniva utilizzata per l'attracco delle imbarcazioni deputate al trasporto del minerale estratto dalla ex-cava.

- Cala dell'Acqua risulta molto degradata sia nelle parti terrestri che lungo la linea di costa.
E' stata lungamente utilizzata come attracco delle navi cisterna per provvedere al rifornimento di acqua per uso domestico di tutta l'isola.
- La nuova opera portuale, potrebbe ospitare le imbarcazioni che all'oggi in rada, ostruiscono quasi completamente Cala Feola, ridonando a quest'ultima la piena fruizione e proteggendone i fondali dagli impatti causati dalle ancore di ormeggio.

- Relativamente al porto Turistico di Cala dell'Acqua, nel 2009 è stata avviata una procedura concorsuale per la realizzazione di una infrastruttura su aree demaniale dedicata alla nautica da diporto, a seguito del successivo confronto istruttorio nel 2016/2017 è stato protocollato dal proponente il progetto definitivo ed è stato avviato il procedimento di VIA e di VINCA. Tutta la procedura è stata sospesa con determinazione n. G07204 del 2/06/2018 a seguito dell'accertamento della mancanza della VAS sul progetto proposto.

Sicuramente:

- visti i caratteri estremamente pregevoli dell'area
- vista la stretta vicinanza con le zone di protezione speciale
- vista l'elevata qualità dei fondali circostanti in cui è diffusa la *Posidonia Oceanica*
- visto il rischio di dissesto idrogeologico dei versanti circostanti

la proposta di Piano appare dunque compatibile con lo stato dei luoghi, previ studi che dovranno verificare le eventuali interferenze con la dinamica costiera, si dovranno limitare e mitigare gli impatti ambientali, assicurarsi la messa in sicurezza per il rischio di dissesto idrogeologico, si dovrà studiare l'impatto sulla viabilità isolana della nuova opera.

8.8.2 Alternativa 1

L'alternativa 1 prevede l'ubicazione della struttura portuale a Cala Feola, una cala naturale limitrofa a Cala dell'Acqua situata nella parte nord occidentale dell'isola, sempre nei pressi dell'abitato de Le Forna.



Figura 14 Foto aerea con individuazione 1 Cala Feola e 2 cala dell'Acqua



L'area di Cala Feola è attualmente occupata da motobarche da pesca ormeggiate in rada non permettendo le attuali banchine l'ormeggio.

Nonostante sia una cala ridossata e dunque protetta presenta alcuni fattori di criticità di seguito riportati che ne rendono difficoltosa la scelta come futura localizzazione portuale:

- Cala Feola vanta la presenza dell'unica spiaggia sabbiosa nella zona nord dell'isola, un valore da preservare proprio in virtù della conformazione di Ponza con coste quasi esclusivamente rocciose. Già attualmente viene lamentata la presenza di un gran numero di imbarcazioni in rada che danneggiano l'ambiente (sono presenti banchi di posidonia anche in quest'area) e ne danneggiano la fruizione turistica.
- Tutta la baia di Cala Feola ricade in un sito di Rete Natura 2000 ZSC codice IT6000016 "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" e in un sito Rete Natura 2000 ZPS codice IT6040019 "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano" con evidente presenza di fitta prateria di posidonia sino ai bassi fondali della spiaggia.
- Alla destra della spiaggia si trovano le note "piscine naturali" dall'indubbio valore paesaggistico e nota meta turistica che sarebbero alquanto danneggiate dalla eventuale presenza di una struttura portuale.
- La spiaggia è raggiungibile esclusivamente a piedi con una gradinata a mare.

La strada di accesso dalla provinciale è di limitate dimensioni e si ferma ad una quota posta a circa 70 m al disopra della spiaggia.

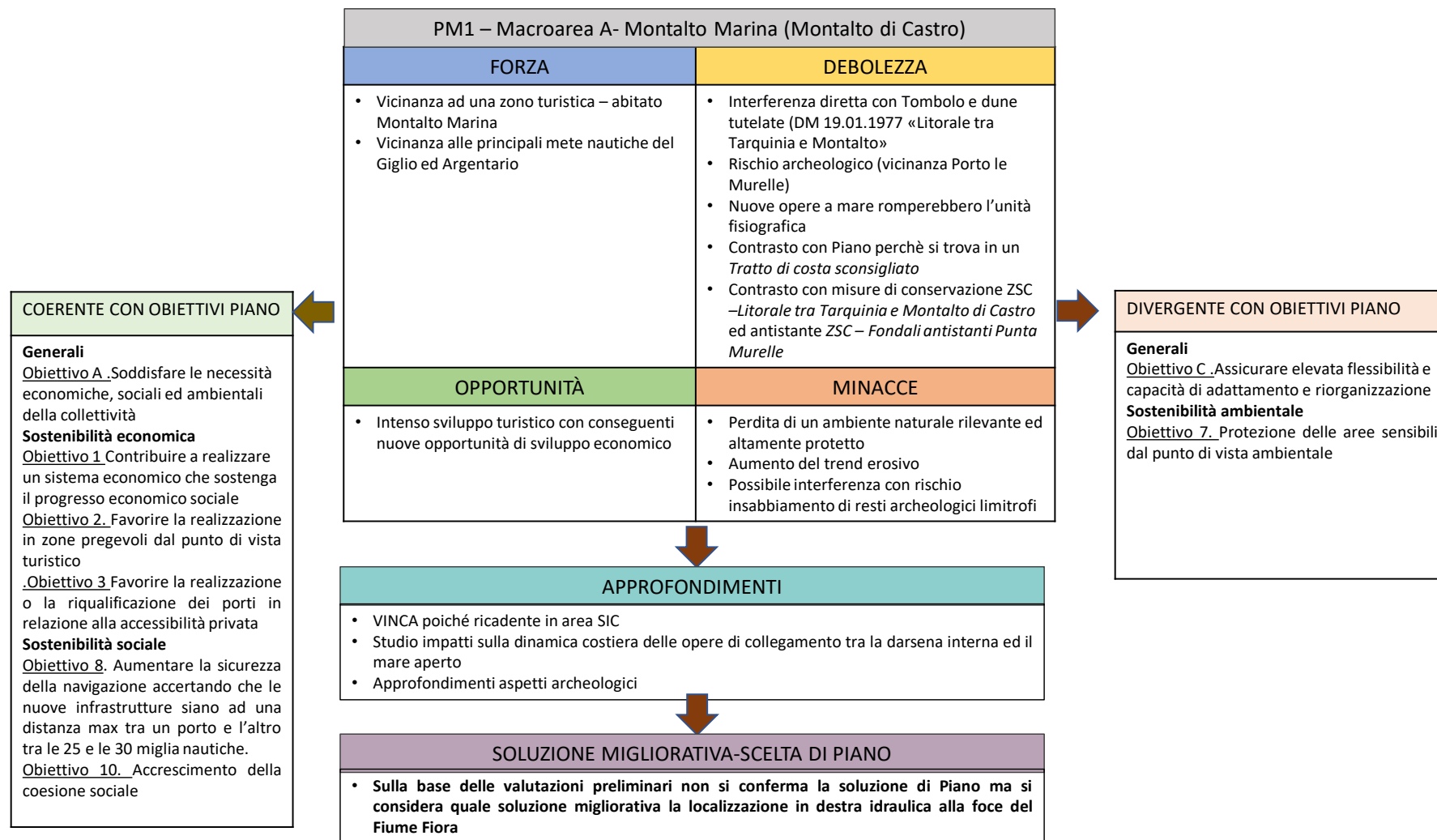
Non vi è una infrastruttura viaria che arriva sino alla spiaggia la cui eventuale realizzazione comporterebbe una forte trasformazione anche delle aree limitrofe a terra.

- Il centro abitato limitrofo si troverebbe congestionato dalla presenza della infrastruttura portuale vista anche la scarsa accessibilità al luogo e la conformazione orografica dei luoghi ove non si individuano spazi idonei per ospitare i parcheggi ed i servizi legati alla realizzazione del porto.
- Il moletto attuale di ridotte dimensioni non è ad oggi adeguato all'ormeggio delle imbarcazioni, le quali, come evidente dalla foto ormeggiano in rada con sistemi puntuali sui fondali e non consente di creare il ridosso necessario per la realizzazione di una infrastruttura portuale.

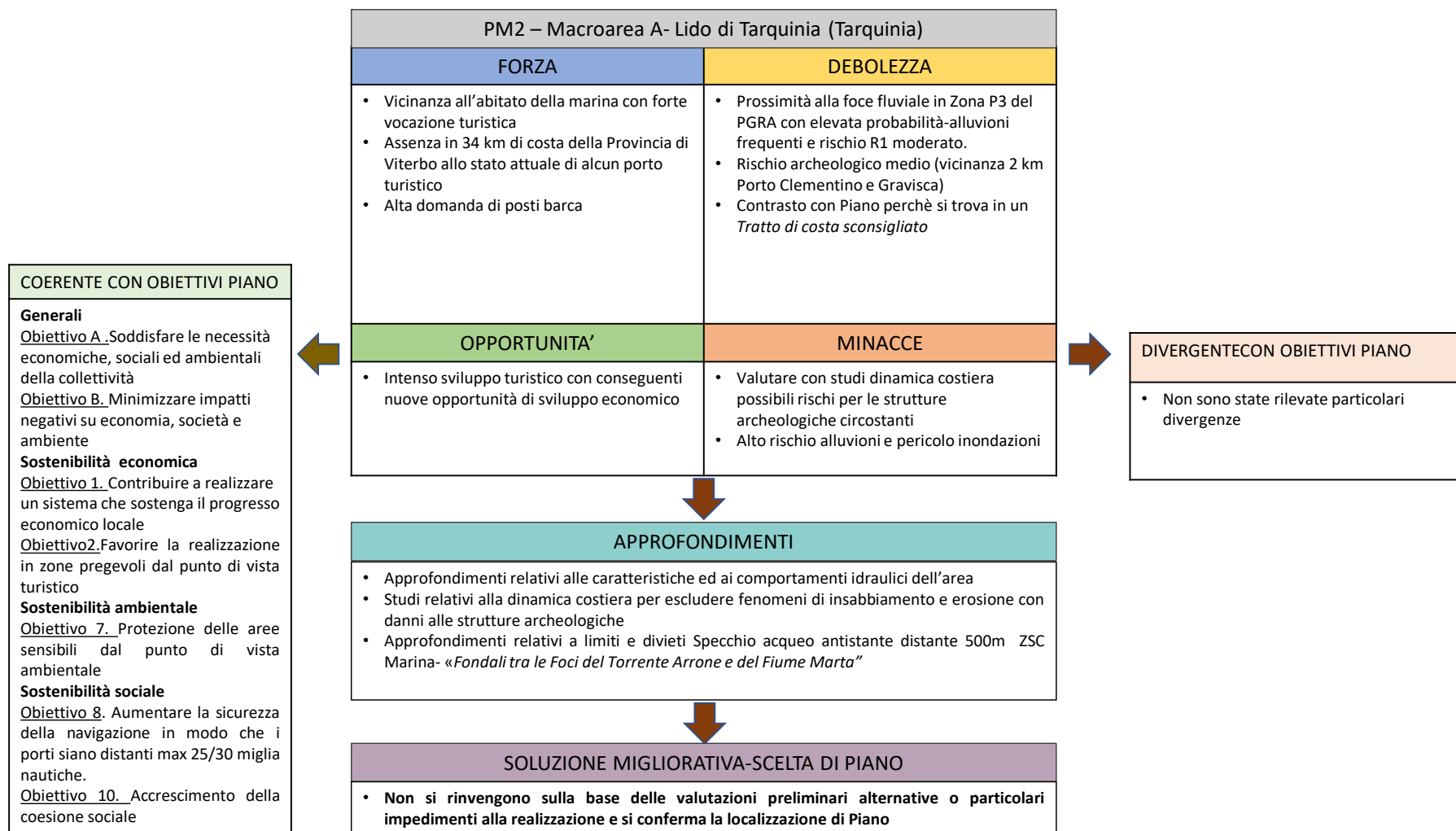
In relazione alle considerazioni sovraesposte, nonostante la presenza di criticità, viene confermata l'alternativa di piano, la quale è da considerarsi migliorativa, non ravvedendosi ulteriori ipotesi localizzative e ritenendo che la realizzazione di un Porto Turistico per l'Isola di Ponza sia imprescindibile per un suo futuro sviluppo economico.

9. ANALISI SWOT

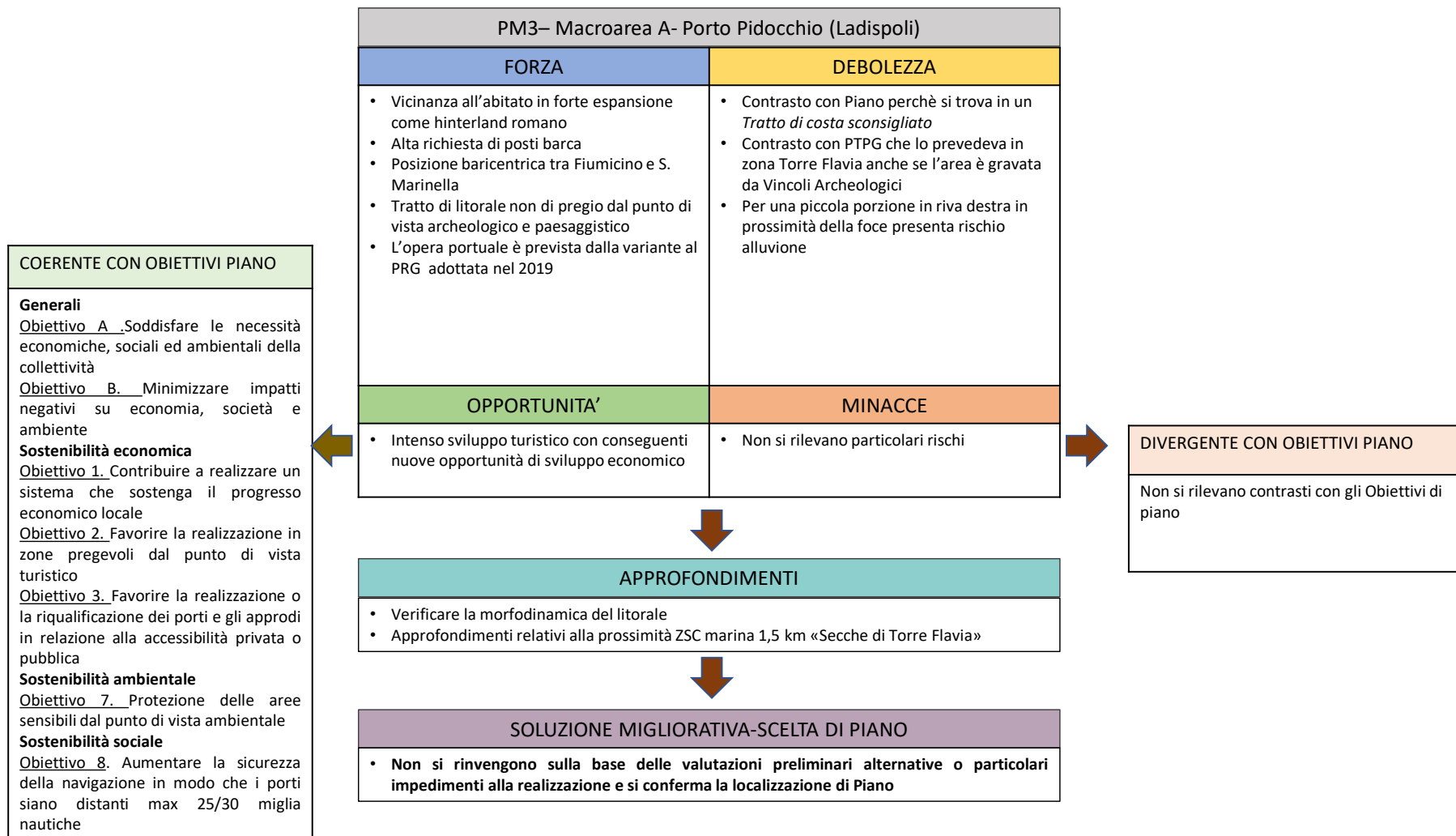
9.1 Montalto



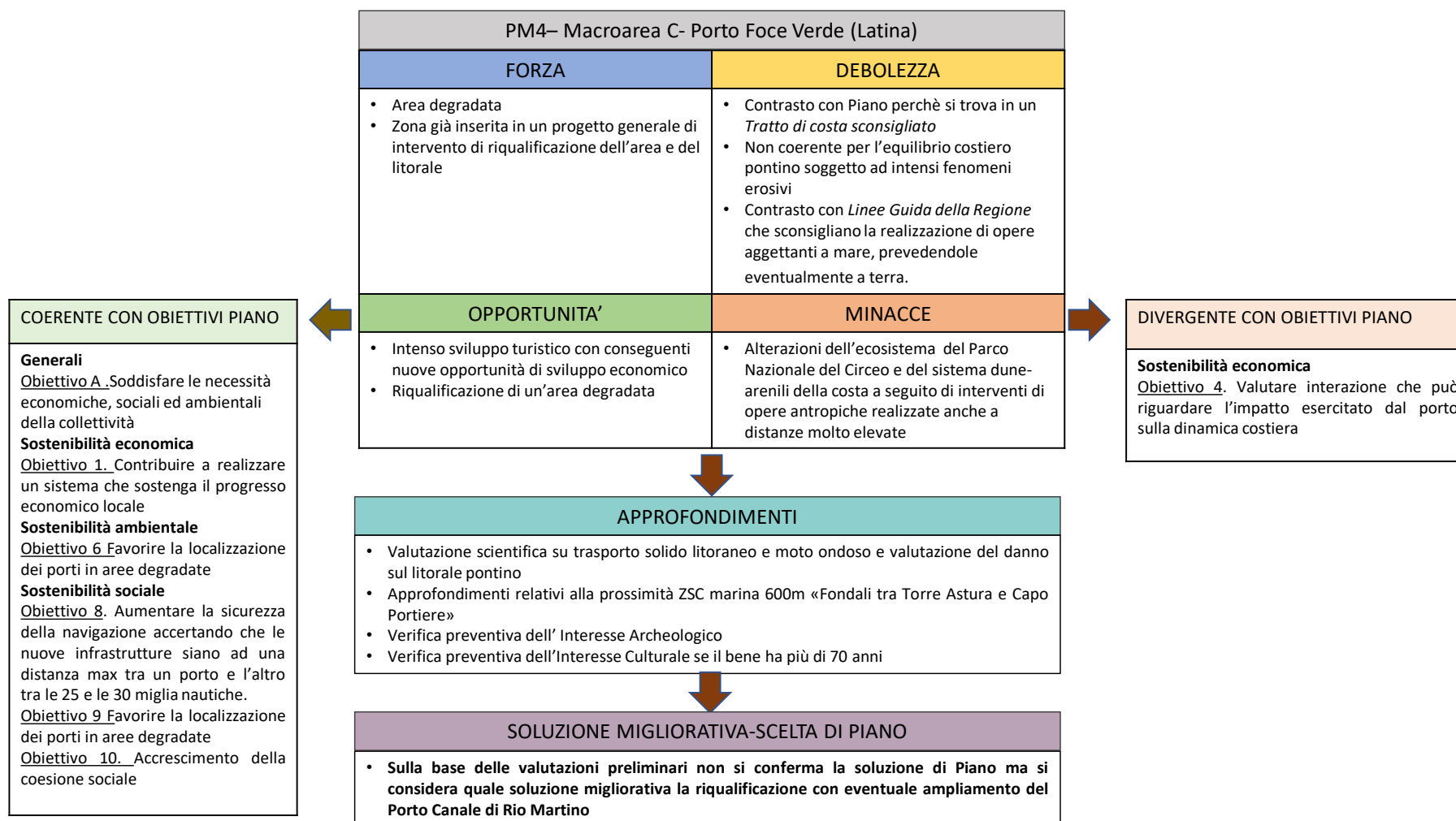
9.2 Tarquinia



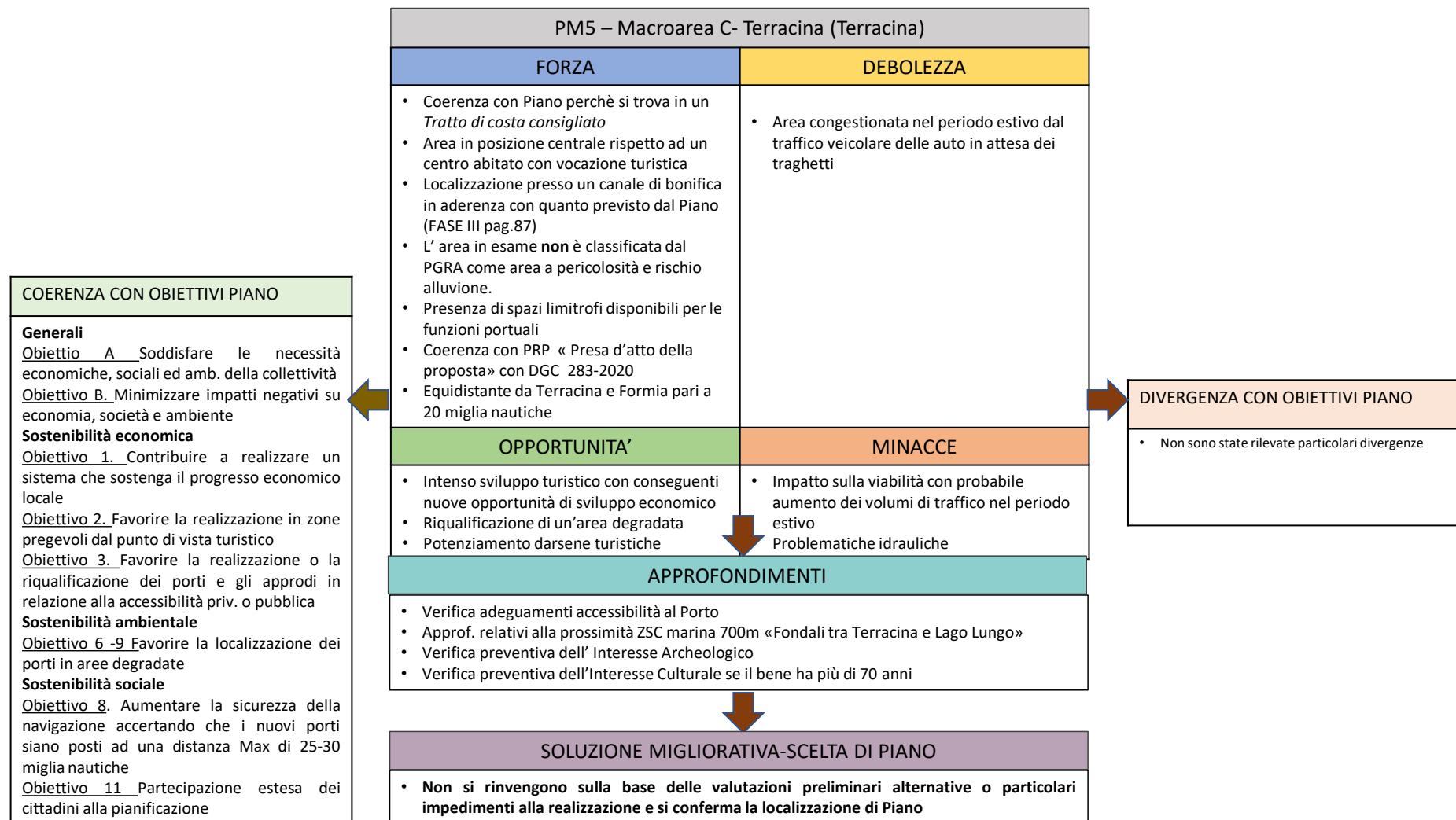
9.3 Ladispoli



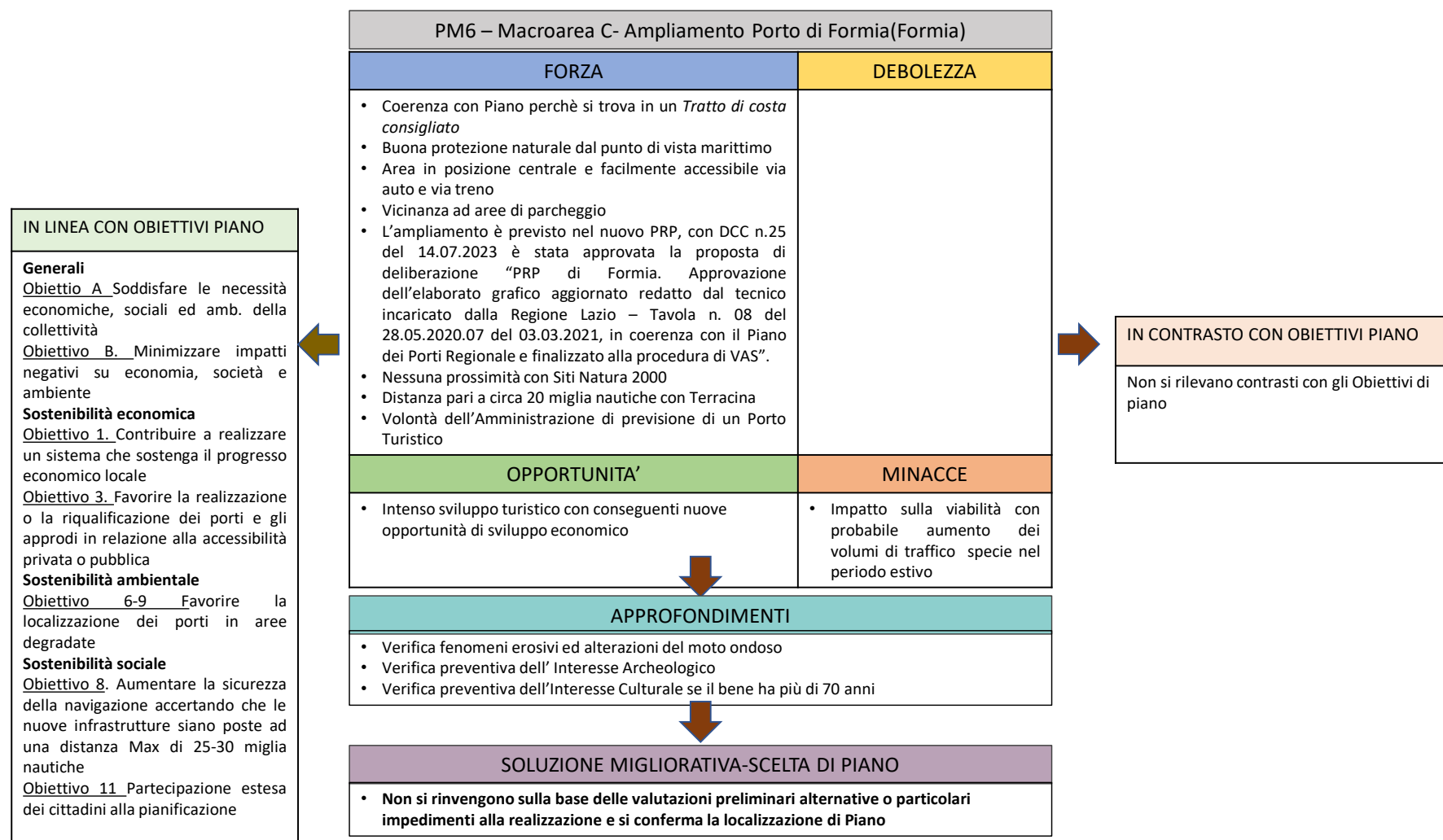
9.4 Latina – Foce Verde



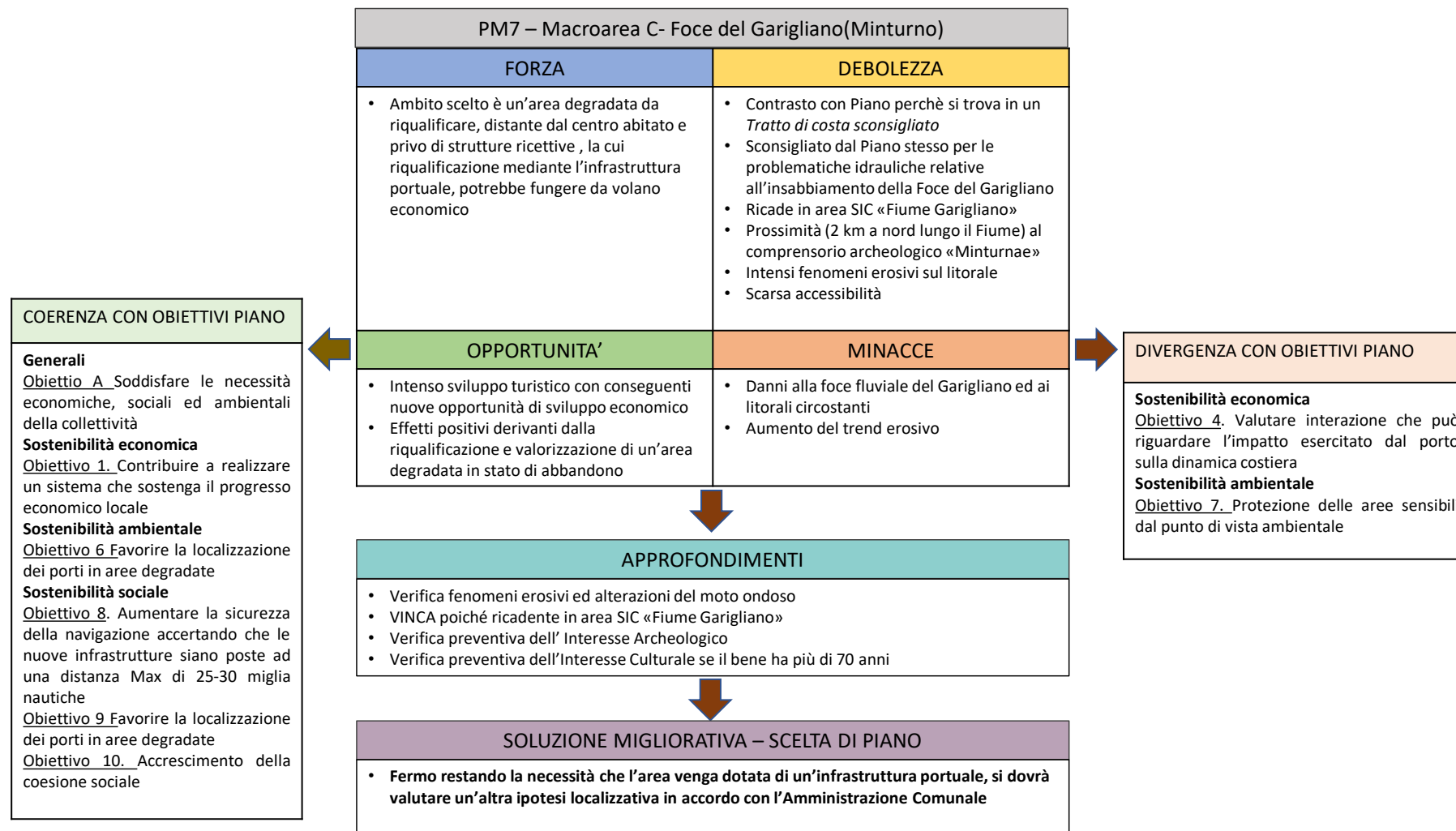
9.5 Terracina



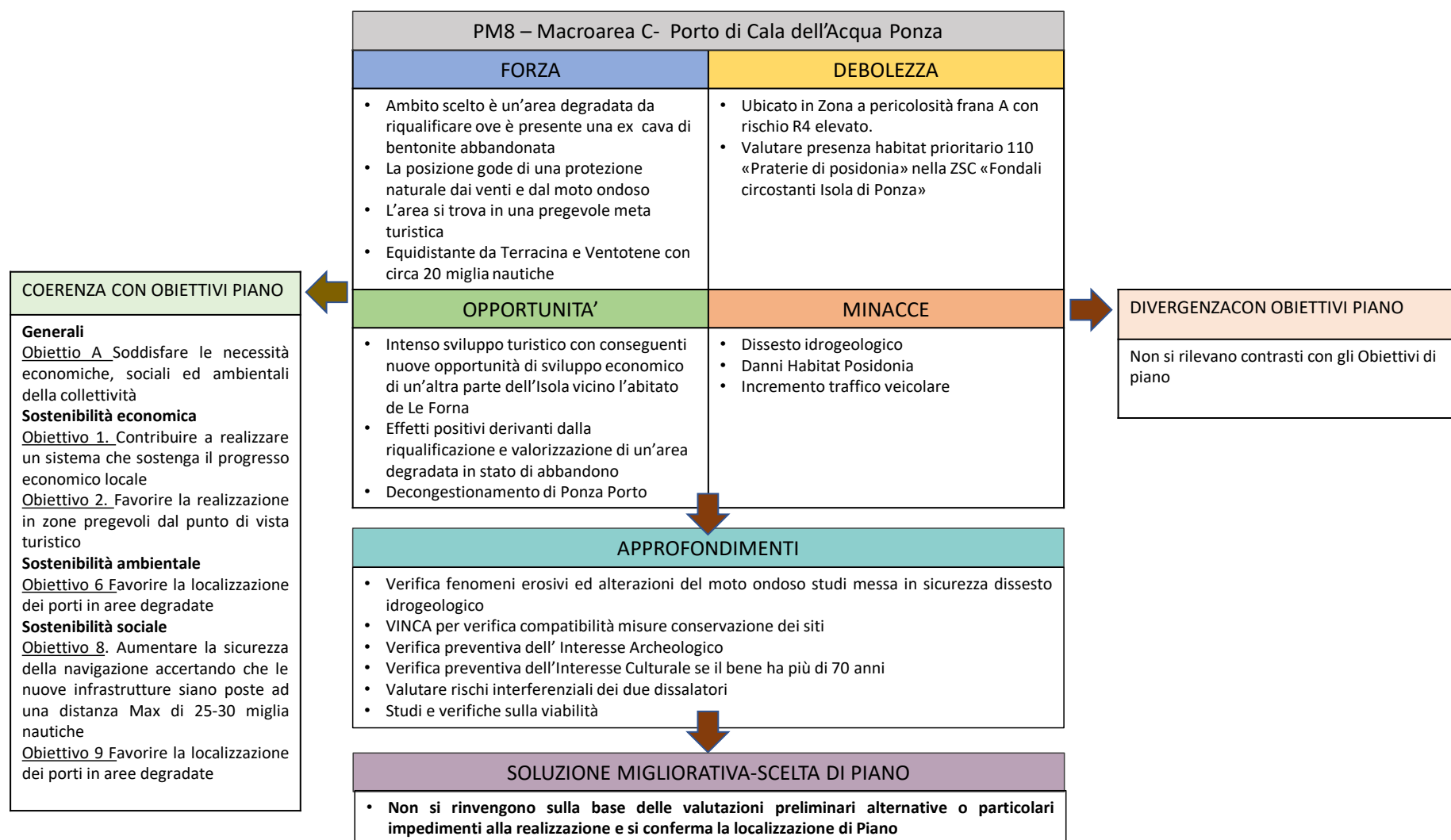
9.6 Formia



9.7 Minturno



9.8 Ponza



10. MONITORAGGIO E CONTROLLO DEGLI IMPATTI AMBIENTALI

10.1 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).

10.2 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.

10.3 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.

10.4 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 prateria 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.

10.5 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.

10.6 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.

10.7 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.



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

AREA AUTORIZZAZIONI PAESAGGISTICHE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

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

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

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

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

il Responsabile del Procedimento

ing. Maurizio Franzese

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

il Dirigente

ing. Ilaria Scarso

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

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

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

Risultano presenti:

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

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

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

- Macroarea A costa nord da Montalto di Castro a Ladispoli

Sono previste tre nuove proposte di localizzazione di strutture portuali:

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

- Macroarea B costa centrale da Fiumicino a Nettuno

Non è prevista alcuna proposta di nuova localizzazione.

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

Sono previste cinque nuove proposte di localizzazione di strutture portuali:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La riqualificazione del Porto Canale di Rio Martino fornirebbe, senza alcuna nuova realizzazione portuale gravante su un sistema costiero già in crisi, l'opportunità di soddisfare l'esigenza del Comune di Latina e di Sabaudia di incrementare la disponibilità di posti barca. Il progetto dovrebbe prevedere la realizzazione ove possibile di nuove aree destinate all'ormeggio su entrambe le rive e piccoli servizi, intervallate da tratti di sponda liberi con modalità che dovranno essere approfondite nelle fasi successive e nel rispetto dei vincoli e della normativa esistente.

Sono pervenute le seguenti osservazioni:

1. Comune di Sabaudia: prot. n.36231 del 22/8/2021, acquisita al prot. n.680441 del 24/8/2021;
2. Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Direzione Marittima Civitavecchia: nota prot. n.23818 del 24/8/2021, acquisita in pari data al prot. n.680803;
3. Parco Nazionale del Circeo: nota prot. n. 4671 del 20/8/2021, acquisita al prot. n.685605 del 26/8/2021;

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

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

La localizzazione prescelta presenta molti caratteri favorevoli:

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

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

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

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

puntualmente riscontrate:

Osservazioni "Associazione Europa Verde"	Controdeduzione in sede di riunione
<i>1. Le aree destinate da PRG comunale a verde pubblico ed in particolare l'area della Pineta e l'arena del Molo adiacente alla zona destinata dal PRP a servizi portuali chiediamo che continuino a conservare, senza variazioni, la loro destinazione d'uso e sarebbe opportuno che venissero riqualificate ed attrezzate destinando, vista l'esiguità delle aree verdi, anche l'area residua all'interno della zona servizi (in cui è prevista la creazione della nuova stazione marittima) a zona verde.</i>	Le richieste attengono a scelte pianificatorie di competenza comunale, dunque non pertinenti alla presente procedura; sarà cura dell'Amministrazione comunale valutarle e tenerne conto nei successivi livelli di pianificazione

<p>2. Chiediamo che sia posta particolare attenzione, per i numerosi elementi di criticità, alla progettazione della mobilità, in tutte le sue componenti: trasporto marittimo, trasporto pubblico locale, trasporto interurbano, trasporto privato, ciclabile, pedonale, etc., all'interno dell'area portuale, come fondamentale cerniera tra il mare e la terraferma. Una zona portuale infatti è per sua natura uno snodo (hub) intermodale, ed il porto non può non essere il fulcro della nuova mobilità intermodale sostenibile cittadina, punto di partenza e terminale di quella che è la rete di piste ciclopedonali per la mobilità dolce e centro dei servizi di car e bike sharing, nodo centrale all'interno della rete dei trasporti locali per facilitare la connessione con le altre zone della città ma anche con i paesi vicini e con collegamenti veloci e frequenti (navette elettriche) con il Polo Trasporti, ad oggi legato alle sorti della stazione ferroviaria di Terracina chiusa dal 2012 e con l'unico reale hub della rete ferroviaria nazionale: la stazione di Monte S. Biagio-Terracina Mare, seguendo le indicazioni e gli indirizzi del Piano della Mobilità regionale. Sarebbe opportuno prevedere nel PRP, vista la carenza, la possibilità di un'area verticale dedicata al parcheggio, evitando stalli di parcheggio orizzontali, ciò al fine di evitare ulteriore consumo di suolo ed impatti sulle aree verdi, già scarse, riducendone ulteriormente la disponibilità.</p>	<p>Autorità competente e Autorità Procedente concordano sul recepimento dell'osservazione, attraverso ulteriori approfondimenti sul tema della mobilità</p>
<p>3. Sarebbe auspicabile prevedere la riqualificazione di tutte le banchine, attrezzandole con i servizi minimi: nuovi ormeggi, acqua, elettricità, illuminazione, servizi igienici, rifornimento carburante, antincendio, videosorveglianza, punti per lo smaltimento corretto delle diverse tipologie di rifiuti prodotti dalle diverse tipologie di utenti: pescatori, turisti, diportisti, come anche previsto dal redigendo "Piano gestione dei rifiuti portuali prodotti dalle unità scalanti il Porto di Terracina" redatto in coerenza con l'ART 5 decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182 in "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico". Tutto ciò anche al fine di consentire e facilitare l'ormeggio temporaneo delle imbarcazioni che oggi risulta assai problematico. In particolare si segnala che le due darsene oggi operative sono prive di alcun servizio complementare tipico del diporto: smaltimento rifiuti, impianto antincendio fisso sulla nuova darsena, Vigilanza, Pulizia ordinaria delle aree comuni, Pulizia delle installazioni igienico-sanitarie, Raccolta e smaltimento rifiuti solidi e pulizia appositi recipienti, Installazioni igienico-sanitarie di uso comune, Cassetta di Pronto soccorso ai sensi della vigente normativa, Erogazione acqua potabile, Attrezzatura di ristoro, assistenza via mare e via terra ecc.</p>	<p>Le osservazioni attengono a successive fasi progettuali, mentre per quanto attiene alla pulizia etc, si rimanda a quanto previsto dalla normativa regionale in materia art.35 della L.R. n.12/1997 di delega ai Comuni, che prevede:</p> <p><i>"Sono delegate ai comuni in cui hanno sede le seguenti funzioni relative ai porti di competenza regionale:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>a) la manutenzione ordinaria degli impianti elettrici portuali e pulizia delle banchine, delle opere praticabili e degli specchi acqueei portuali;</i> <i>b) il pagamento dei consumi d'energia elettrica per i servizi portuali;</i> <i>c) la escavazione ordinaria per il mantenimento dei fondali dei bacini portuali".</i>
<p>4. E' opportuno tenere nella dovuta considerazione la vicinanza della ubicazione della nuova darsena interna, prevista dal PRP, alla zona archeologica della banchina del porto e del faro Traiano, ciò al fine di evitare impatti sia in fase di realizzazione che di gestione su un bene archeologico di rilevante valore. Come anche, relativamente alle scelte attualmente operate dal PRP, ci</p>	<p>Da considerare in fase di realizzazione, secondo quanto evidenziato dalla competente Soprintendenza per gli aspetti archeologici, limitando le interferenze</p>

<p><i>preme sottolineare, in particolare, come la scelta di dedicare un zona dell'area portuale (di per se già molto sacrificata come spazi) e proprio a ridosso della nuova darsena e dell'area archeologica per il mercato rionale, ci pare assolutamente inopportuna, visto lo spazio limitato e la concorrenza dei servizi necessari per l'operatività portuale</i></p>	
<p>5. Sarebbe opportuno anche in sede di VAS valutare i fenomeni erosivi che riguardano la costa di Terracina e la loro evoluzione nel tempo, fenomeni che hanno visto una graduale accentuazione negli anni, a seguito della realizzazione delle opere aggettanti del porto di San Felice Circeo e dei pennelli lungo la costa, tanto da determinare la necessità di una attività di dragaggio costante delle darsene e del molo Gregoriano del porto di Terracina, con interventi periodici per evitare l'accumulo di depositi e l'intasamento del fondale che mette a rischio l'operatività e l'efficienza del porto oltre che la sicurezza dei natanti e del personale. E' opportuno quindi studiare la dinamica erosiva che impatta sulla operatività del porto di Terracina e come la stessa viene impattata dalle nuove opere o va ad impattare sulla nuove opere previste dal presente PRP, al fine anche di individuare soluzioni che siano efficaci e durature. A tale proposito chiediamo l'annullamento del finanziamento regionale per la "Fornitura di draga aspirante per escavo delle aree prioritarie per il ripristino dei fondali preesistenti nel Porto del Comune di Terracina", peraltro con un Avviso Pubblico emesso dall'Amministrazione Comunale di Terracina attualmente in stallo e la rideterminazione del finanziamento regionale tenendo conto di tutte le complesse componenti del servizio, difficilmente esperibile da un comune di media grandezza e riportando lo stesso servizio di dragaggio direttamente in capo alla Regione, provvedendo così all'annoso problema del pericolo di insabbiamento dei natanti che utilizzano l'approdo (pescherecci, traghetti per le isole e piccola nautica da diporto) e le necessità di ripascimento soffolto e morbido degli arenili di Terracina</p>	<p>Autorità Procedente evidenzia che la previsione non comporta modifiche esterne sui movimenti sabbiosi, quindi gli impatti non sono significativi; inoltre sono previsti finanziamenti regionali per l'esecuzione di interventi manutentivi in favore dei Comuni</p>
<p>6. IL PRP prevede la costruzione di una stazione marittima per la quale chiediamo che siano utilizzate tutte le tecniche ed i materiali che le moderne tecnologie mettono a disposizione e che consentono di rispettare il principio di sostenibilità ambientale, oltre che i parametri urbanistici (indici di edificabilità, altezza, distacchi), sagome e colori che preservino il paesaggio e le bellezze panoramiche. Sarebbe anche opportuno che siano garantiti all'interno della stazione marittima servizi moderni ed essenziali (tra cui ad esempio il Wifi pubblico, la banda larga, i servizi per la disabilità, etc) e sia lasciato spazio anche ad iniziative educative e mostre temporanee per garantire la comunicazione al pubblico dei tanti progetti in corso per la valorizzazione dei SIC/ZSC marini del nostro territorio (Sic tra Capo Circeo e Lagolungo), per il contrasto del #marinelitter a Terracina e per il recupero e riciclo delle plastiche in mare</p>	<p>Tali osservazioni attengono ad una fase successiva non pertinente all'attuale procedura di VAS</p>
<p>7. Per quanto riguarda le concessioni demaniali insistenti attualmente nell'area portuale, le stesse devono essere</p>	<p>Tali osservazioni riguardano competenze comunali, dunque non pertinenti all'attuale procedura di VAS</p>

<p><i>riviste e razionalizzate in una logica di efficienza, tutelando quelle attività di bar e ristorazione ormai storiche, che sono presenti da decine di anni e che, in questi anni hanno spesso supplito ad evidenti carenze gestionali, così come altre benemerite associazioni presenti anch'esse da decenni nella zona del Porto con la loro sede e che intendono sviluppare servizi di educazione ambientale e sportiva per le scuole e servizi per i più deboli e gli anziani, attribuendo loro specifiche premialità in modo da tutelarne la presenza favorendone un sempre migliore sviluppo</i></p>	
<p>8. <i>E' auspicabile anche che il PRP valuti tutte le opportunità offerte dal nuovo quadro legislativo regionale, tenendo conto: dei Contratti di Fiume, di Foce e di costa, della Legge sulla Mobilità dolce, del Piano della Mobilità regionale, del Piano di Utilizzazione degli arenili regionale, della Legge sulla Rigenerazione Urbana relativamente al recupero delle aree pubbliche degradate, dei Piani di manutenzione ordinaria, straordinaria, miglioramento ed adeguamento delle infrastrutture dei Porti di Formia, Terracina e Ventotene recentemente promossi dall'assessore alle Politiche del Territorio e Mobilità della Regione Lazio che esamineranno lo stato attuale dei luoghi e consentiranno di programmare le spese da inserire nel bilancio 2019-2021, per la manutenzione ordinaria e gli interventi di manutenzione straordinaria delle aree portuali, con particolare riferimento ai porti, agli impianti idrici, elettrici, antincendio, video sorveglianza, oltre che ai rilievi batimetrici degli specchi acquei. Nonché degli altri piani cogenti, come: il PRG, il PPE, il Piano Regionale di Assetto Idrogeologico, il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e i Piani dei Rifiuti Portuali</i></p>	<p>Da integrare, se necessario, nell'analisi di coerenza esterna</p>
<p>9. <i>Suggeriamo inoltre l'opportunità che nel PRP si valorizzino al meglio tutti i progetti e le buone pratiche ambientali che nel frattempo sono nate nella città di Terracina sul tema della corretta gestione dei rifiuti portuali, pratiche nate in questi anni grazie all'impegno di associazioni attive come il Circolo locale di Legambiente e che coinvolgono in modo rilevante la zona portuale, come il progetto #FishingforlitterTerracina(F4LT) per il recupero dei rifiuti marini (in particolare la plastica), che prevede una attenta organizzazione logistica sia a bordo dei pescherecci che a terra, che peraltro è stata già definita da un protocollo sperimentale tra i diversi soggetti. Il progetto Fishing for Litter Terracina, coordinato dal locale circolo Legambiente, è stato condotto in collaborazione con Comune di Terracina, Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Terracina, con il coinvolgimento di 3 Pescherecci ((il Piramide di D. Monti, il Carlo Padre di Q. Cicerano e il Tequila di Q. Alla), le Cooperative dei Pescatori di Terracina, il gestore dei rifiuti la De Vizia transfer SpA Urbaser S.A, Ditta D.J. Bertelli, con il supporto e la collaborazione dell'Associazione Chimica verde Bionet, è entrato da subito nel Protocollo di intesa tra Regione Lazio, Corepla, Arpa Lazio, Autorità Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Direzione Marittima del Lazio, AGCI Lazio Agrital e Legambiente Lazio del 3 Luglio 2018 per il progetto sperimentale "Fondali puliti" della Regione Lazio,</i></p>	<p>Le osservazioni attengono a caratteri generali in particolare a problematiche legate alla corretta gestione dei rifiuti portuali già affrontate dalla competente Area regionale, potranno essere recepite come raccomandazioni per le fasi successive</p>

<p><i>finalizzato alla raccolta e riciclo delle plastiche in mare, con la verifica e la misurazione delle quantità e delle tipologie dei rifiuti recuperati dalle imbarcazioni nell'ottica di migliorare la riciclabilità dei rifiuti. Progetti di questo tipo, a nostro avviso, sono fondamentali per riorientare lo sviluppo turistico del nostro territorio in una chiave di sostenibilità visto anche che la nostra città oltre a Sic, ZSC e Parchi terrestri vanta anche due importanti SIC marini (IT6000014 SIC Marino "Fondali tra Terracina e Lago Lungo", IT6000013 SIC "Marino Fondali tra Capo Circeo e Terracina") di notevole rilevanza per la loro ricchezza in termini di ecosistema marino con la presenza della Posidonia e di specie marine protette</i></p>	
<p>10. <i>Ci auguriamo anche che il PRP sia una occasione per cogliere l'opportunità di valorizzare il porto di Terracina in una chiave di importante risorsa economica e di sviluppo sostenibile, come dimostra la crescente domanda di posti barca per la nautica da diporto (soddisfatta con la previsione della nuova darsena interna) e le potenzialità delle cosiddette "autostrade del mare " e delle "metropolitane del mare" con la conseguente diminuzione della movimentazione su gomma delle merci e dei passeggeri ed un positivo ritorno sull'ambiente e sulla salute, che rappresentano uno degli indirizzi strategici, assieme all'interconnessione con le infrastrutture di trasporto a terra, del Piano della Mobilità regionale</i></p>	<p>Condivisa in quanto già rientrante negli obiettivi dichiarati del Piano</p>
<p>11. <i>Al fine di dare efficacia e realizzabilità al PRP ed alle opere dallo stesso previste, il tema dei finanziamenti in tutte le sue articolazioni risulta cruciale. Sarà opportuno, da questo punto di vista esaminare quali schemi di finanziamento verranno proposti, verificare se tale opera di riqualificazione è stata prevista nelle mission del Recovery Fund, quali sono i bandi e le misure disponibili ed utilizzabili per finanziare le opere e soprattutto valutare se e come potrà essere attuato un partenariato pubblico-privato, nel qual caso occorrerebbe prevedere una attività di vigilanza e controllo dei soggetti privati che saranno eventualmente coinvolti</i></p>	<p>Da integrare con analisi ipotesi di finanziamento al fine di verificare la sostenibilità socio-economica del Piano</p>
<p>12. <i>Segnaliamo inoltre alla Regione alcune difficoltà che fino ad oggi hanno caratterizzato, a livello locale, il processo di condivisione e di partecipazione del PRP di Terracina e chiediamo alla stessa di farsi garante di tale processo democratico affinché lo stesso veda il coinvolgimento, con modalità trasparenti, di tutti i portatori di interesse, cosa che fino ad oggi non è avvenuta. A tale proposito il Verbale di Deliberazione del Consiglio Comunale N. 58 del 29 Luglio 2021 denominato PIANO REGOLATORE PORTUALE (PRP) DI TERRACINA. DETERMINAZIONI ci sembra carente sia dal punto di vista degli argomenti sollevati durante gli incontri pianificati (incontri peraltro avvenuti senza la possibilità di accedere alla bozza del Piano e solo in streaming con nessuna possibilità di interazione) sia dal punto di vista della ricezione puntuale degli stimoli di molti portatori di interesse che si sono espresse sulla stampa con interessanti argomentazioni. Peraltro la presentazione della bozza di Piano non è stata sufficiente (le slide erano molto lontane</i></p>	<p>Il Piano Regolatore Portuale sarà oggetto di apposita procedura di Valutazione Ambientale Strategica ed in tale sede dovranno essere garantite le forme di partecipazione pubblica previste dalla normativa.</p>

<p><i>e difficilmente intelleggibili durante lo streaming) e non è stata fatta circolare la bozza di piano, che non risulta allegata al Verbale di Deliberazione. Data la rilevanza del Porto per i futuri sviluppi della Città, sarebbe opportuno, a nostro avviso, istituire un Tavolo con Regione, Comune e tutti i portatori di interesse materiale ed immateriale sul Porto per iniziare a condividere gli indirizzi generali del PRG del porto di Terracina, in linea con le indicazioni fornite dal Piano regionale dei porti del 1998, con il nuovo Piano dei Porti, la relativa VAS ed i successivi Piani Urbanistici Attuativi comunali che vanno sicuramente adeguati rispetto ad un PRG ed un PPE che risalgono agli anni '70/'80 del secolo scorso. Il Tavolo oltre a seguire la fase di adeguamento pianificatorio, dovrà anche esaminare e monitorare i progetti di dettaglio che verranno redatti ed i relativi piani finanziari seguendo l'attuazione nel tempo del PRP, affinché, una volta approvato e adottato, non rimanga solo sulla carta, o peggio diventi una occasione di speculazione a vantaggio di pochi, ma si trasformi in una vera occasione di riorganizzazione funzionale efficiente di tutta l'area portuale e di sviluppo economico vero per questa Città</i></p>	
<p>13. <i>Inoltre, al di là di quanto stabilito e definito in sede di procedura ai fini dell'approvazione della VAS di Piano, chiediamo che ogni progetto specifico di dettaglio relativo al porto di Terracina sia sottoposto a relativa VIA con l'obiettivo di conservare e tutelare, per tutta l'area portuale, il suo carattere di valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche, e di Area Tutelata per Legge secondo la vincolistica prevista dai vigenti piani ed in particolare dal P.T.P.R.</i></p>	<p>Per ciò che concerne la richiesta di sottoporre le singole opere a procedura di VIA, si fa presente che le stesse sono comunque soggette alla VIA in quanto previste dagli allegati al D.Lgs. 152/2006</p>
<p>14. <i>Infine, pur condividendo in linea generale le scelte attuali del PRP, osserviamo ed evidenziamo alcuni elementi di criticità che permangono e che riguardano in particolare, la scarsità delle aree di sosta e parcheggi e delle aree destinate a verde, la ridotta e sacrificata viabilità in tutta l'area portuale, l'interconnessione poco efficiente, a causa di un tessuto infrastrutturale carente, dell'area portuale con il sistema viario e ferroviario provinciale e con i poli logistici regionali</i></p>	<p>Da considerare e recepire nelle successive fasi pianificatorie di competenza comunale</p>
<p>Osservazioni "Comitato No Parcheggio Arena Molo-Terracina"</p>	<p>Controdeduzione in sede di riunione</p>
<p>1. <i>Si osserva che la gerarchia dei piani di programmazione, prevista dalla nostra legislazione, dà priorità ai piani sovraordinati come quello Regionale (di indirizzo generale) il quale detta gli indirizzi per i piani sotto ordinati di programmazione più puntuale come ad esempio i Piani regolatori portuali. Nello specifico nella sintesi non tecnica viene dichiarato che i piani regolatori dei porti di Formia, Terracina e Ventotene, poiché coerenti alle previsioni di piano generale potevano essere approvati prioritariamente al Piano dei Poti Regionale senza aver espletato autonoma procedura di VAS, e senza attendere che l'iter del piano generale, fosse espletata. Inoltre i piani di Ventotene e Terracina, contemplano variazioni importanti dell'assetto originario, a qui a nostro</i></p>	<p>Si ritiene l'osservazione pertinente e si chiarisce che i Piani Regolatori Portuali sotto ordinati al Piano dei Porti Regionale saranno oggetto di Valutazione Ambientale Strategica, la Sintesi non Tecnica dovrà chiarire questo aspetto e specificare che la procedura di VAS relativa al Piano dei Porti Regionale è tesa alla sola localizzazione della portualità minore regionale</p>

<p><i>avviso dovrebbero necessitare di approfondimenti tecnico ambientali all'interno di appositi procedimenti amministrativi dedicati.</i></p>	
<p><i>2. Si fa presente che il Piano Territoriale Paesaggistico adottato con D.G.R. 556/2007, era già stato superato al momento della redazione della sintesi non tecnica datata maggio 2021, dal P.T.P.R. Approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 5 del 21 aprile 2021, pubblicato sul B.U.R.L. n. 56 del 10 giugno 2021, Supplemento n. 2.</i></p>	<p>Si ritiene pertinente l'osservazione relativa alla necessità di aggiornare la valutazione della coerenza esterna del Piano al PTPR approvato con DCR n.5/2021 in considerazione che il Rapporto Ambientale risulta pubblicato successivamente</p>
<p><i>3. C'è da evidenziare che nel Comune di Terracina esiste un'altra realtà portuale minore chiamata Porto Badino, insistente sull'omonimo canale. Questa area, sebbene definita nella pianificazione comunale come area integrata alle attività portuali, non risulta minimamente citata e considerata nel Piano dei Porti anche e soprattutto nel conteggio delle possibilità d'approdo della città. In tale area insistono da anni attività soprattutto diportistiche, di servizi turistici e di trasporto privati che nel tempo hanno visto un'espansione incontrollata anche di attività commerciali e cantieristiche lungo gli argini del canale. Si ritiene dunque che il numero di approdi disponibili su questo secondo porto canale e dei servizi offerti alla nautica, debbano essere conteggiati per il calcolo complessivo delle attività portuali insistenti sul territorio comunale e come tale debba essere oggetto di pianificazione e programmazione.</i></p>	<p>Riguardo all'osservazione di conteggiare il già esistente Porto Badino come una delle possibilità di approdo della città, si precisa che il quadro esigenziale risulta già valutato nelle Linee Guida del 2011 – sulla base delle quali è stata redatta la proposta di Piano dei Porti Regionale - in cui è appunto già previsto l'utilizzazione di Porto Badino</p>
<p><i>4. Le due darsene esistenti sono interessate da importanti fenomeni di insabbiamento, tali fenomeni sono particolarmente importanti sulla darsena di ponente su cui insiste per altro la stazione del TPL Con navi e traghetti da e per le Isole Pontine, che ogni giorno rischiano di arenarsi con i passeggeri a bordo. Stessa sorte hanno i pescherecci in entrata ed in uscita dal porto canale, e non vengono effettuati interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria da anni. Le banchine necessitano di interventi manutentivi e di essere dotate di servizi essenziali quali elettricità ed acqua, oltre che di scarichi delle acque reflue e punti raccolta per i rifiuti. In sintesi il porto ad oggi può considerarsi assolutamente carente dei servizi fondamentali e non si evince dal piano la volontà di riqualificazione e rigenerazione delle darsene esistenti, ma si concentra l'attenzione solo sulla nuova darsena che seppur verrà realizzata, nel frattempo condanna l'esistente allo stato d'abbandono in cui versa dagli anni settanta dello scorso secolo, si ritiene necessario quindi procedere preliminarmente all'adeguamento delle banchine esistenti.</i></p>	<p>Poiché sono previsti finanziamenti regionali per l'esecuzione di interventi manutentivi in favore dei Comuni, la competente Area regionale verificherà che sia adeguatamente effettuata la necessaria manutenzione</p>
<p><i>5. Si fa notare che quasi tutte le misurazioni per definire le distanze tra le varie aree sensibili e vincolate sono state prese dal centro a centro dell'area di intervento rispetto all'area vincolata a sensibile, questo comporterebbe una verifica non corretta poiché le distanze tra aree andrebbero verificate da perimetro a perimetro. Si chiede quindi di poter verificare tutte le distanze da perimetro a perimetro.</i></p>	<p>Anche misurando le distanze tra le aree sensibili e vincolate da perimetro a perimetro, non vi sono variazioni significative rispetto alla misurazione riportata nel rapporto ambientale</p>

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

* * * *

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

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

Risultano presenti:

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

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

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

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

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

Si dà notizia che è pervenuta una osservazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Direzione Marittima Civitavecchia (nota prot. n.23818 del 24/8/2021, acquisita in pari data al prot. n.680803) relativa a tale proposta:

Comune di Formia

L'alternativa di piano proposta recepisce il progetto di ampliamento del porto, mediante la realizzazione di una nuova grande darsena esterna a quello esistente. Con riguardo agli aspetti ambientali di competenza è necessario tenere in considerazione eventuali interferenze delle opere previste con la dinamica costiera ed armonizzare la soluzione progettuale con le previsioni del Piano Regolatore Portuale della Città di Formia, la cui fase di approvazione è soggetta agli esiti finali della procedura VAS all'esame.

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

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

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

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

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

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

Si dà notizia che è pervenuta una osservazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Direzione Marittima Civitavecchia (nota prot. n.23818 del 24/8/2021, acquisita in pari data al prot. n.680803) relativa a tale proposta:

Comune di Minturno

Si prende atto, condividendole, delle criticità ed incompatibilità idrauliche, ambientali e logistiche emerse per la realizzazione di una nuova infrastruttura portuale presso la foce del fiume Garigliano. Ritenuta tuttavia la suddetta infrastruttura indispensabile per un miglioramento complessivo dell'area in questione e tenuto altresì conto della inadeguatezza delle attuali strutture portuali esistenti presso il centro abitato di Scauri, si condivide la necessità di individuare, d'intesa con la Civica Amministrazione di Minturno, altra ipotesi localizzativa di più conveniente attuazione.

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

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

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

La proposta progettuale presenta i seguenti caratteri favorevoli:

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

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

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

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

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

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

PM8 di Ponza Cala dell'Acqua:

Nella relativa analisi di RA (Rapp. Amb._ Parte II_PM8 Ponza_9756.pdt) non si riporta alcuna altra alternativa oltre a quella di piano;

- *Si ritiene doveroso rappresentare come possibile alternativa da proporsi (come per altro fatto per la scheda di Latina) ci sia quella della già esistente "Cala di Feola" area che – come si legge dalla pagina del Portolano (Pagine azzurre) – È una cala naturale riparata da un molo parzialmente banchinato dove ormeggiano principalmente delle motobarche da pesca; le banchine non permettono l'ormeggio perché dissestate. La Cala è situata nella parte Nord occidentale dell'isola, 200 m a SSW di Punta Corte. Si può ancorare nella rada del porticciolo al riparo dai venti del II e III quadrante.*

Quindi un'area attualmente non utilizzata poiché presentante strutture che debbono essere sistemate. Area già urbanizzata rispetto a quella di Cala dell'Acqua e non necessitante di creazioni

di ulteriori infrastrutture ex novo in una zona dove, per altro, non è compatibile sia con le previsioni del PRG vigente che del PTPR (come si evince nella scheda di RA stessa -Pg.16 e pg. 18);

- Inoltre non tenendo in considerazione in questo RA la valutazione di possibili incidenze con Habitat e specie di Direttiva "Habitat" non si è tenuto conto – come invece comunque richiesto in ambito VAS nonché sottolineato nelle Linee guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio – a riguardo dell'interferenza negativa dovuta dall'ingente aumento dalla frequentazione nautica delle aree portuali realizzate (nonché delle aree marine circostanti), sull'habitat 1120* prioritario Praterie di Posidonie, nonché sulle specie segnalate per le ZSC insistenti nell'area quali Caretta caretta, Tursiope, Pinna nobilis nonché Berta maggiore e minore. Pertanto, si ritiene che in tal senso il RA debba procedere ad un approfondimento di analisi.

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

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

La dirigente ing. Scarso fa presente che tale proposta, non essendo stata oggetto della procedura sin dalle prime fasi, non è stata posta all'esame dei Soggetti Competenti in materia Ambientale nella fase di consultazione e risultando priva dei loro pareri/contributi allo stato attuale non è valutabile. Un'ulteriore proposta localizzativa potrà essere oggetto di una valutazione specifica di modifica al Piano dei Porti.

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

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

Da quanto sopra sinteticamente rappresentato, si evince chiaramente che con la prossima realizzazione della configurazione infrastrutturale del porto di Civitavecchia, in aderenza al PRP vigente, si verrà a determinare un deficit di posti per unità diportistiche minori che necessiterebbe di essere tenuta in debita considerazione per poter trovare nuova collocazione nel complessivo assetto del Piano dei Porti di Interesse Regionale e, dall'analisi della documentazione oggetto della presente consultazione, non sembra evincersi uno studio di detta problematica.

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

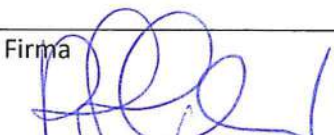
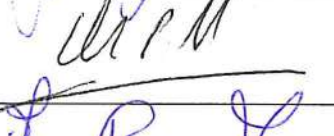
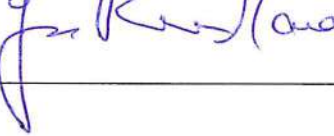


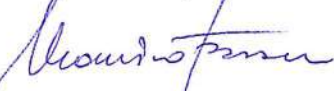
La riunione termina alle ore 12:30.

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

FOGLIO FIRME

Riunione di Valutazione del 10/1/2022

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

Autorità Competente		
Nominativo	Riferimenti	Firma
ROBERTO PROENI	AREA INTERPROGETTI S.R.L.	
MASSIMO GIANNINI	AREA INTERPROGETTI S.R.L.	
ING. MARCO PITTONI	INTERPROGETTI S.R.L.	
ARCH. F.R. MONASSI	INTERPROGETTI S.R.L.	
Autorità Procedente		
Nominativo	Riferimenti	Firma
ILARIA SCARSO		
ROBERTA GRAUDI		
MAURIZIO FRANZESE		



FOGLIO FIRME

Riunione di Valutazione del 17/1/2022

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

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

Regione lazio
Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità

Area Infrastrutture della Mobilità e Trasporto Marittimo

GR3412

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

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

Fase di VALUTAZIONE.

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

FASE DI CONSULTAZIONE

Premesso che, per la procedura in oggetto:

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

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

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

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

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

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

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



FASE DI PUBBLICAZIONE

Adempimenti formali richiesti con Documento di Scoping:

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

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

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

OSSERVAZIONI

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

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

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



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

Di seguito l'elenco univoco delle osservazioni ricevute:

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

FASE DI VALUTAZIONE

Verifiche preliminari

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



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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

l'istruttore

Marco Stradella

Il Responsabile del Procedimento

arch. Roberto Brunotti

Il Dirigente

ing. Ilaria Scarso

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

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



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

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



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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<p>Rispetto a Foce Verde preme evidenziare che su Latina esiste già un porto che oggi come noto è abbandonato ai fenomeni di insabbiamento.</p> <p>Il porto canale di Rio Martino, infatti, differentemente da quanto avviene per Foce Verde, non viene indicato nel Rapporto con la denominazione di porto.</p> <p>A tal riguardo preme evidenziare, come già segnalato alla Regione Lazio in pregressa corrispondenza, che la foce del canale di Rio Martino è, secondo una vecchia classificazione (D.P.C.M. 21 dicembre 1995 "Identificazione delle aree demaniali marittime escluse dalla delega alle Regioni ai sensi dell'art.59 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n.616"), un porto di IV classe II categoria, ovvero un ambito portuale di interesse locale e regionale che è stato oggetto di una procedura di limitazione ex art. 31 C.N. recepita con decreto 16.11.1995 dall'allora Ministro dei Trasporti e della Navigazione, di concerto con i Ministri delle Finanze, dei Lavori Pubblici e delle Risorse Agricole, Alimentari e Forestali.</p> <p>Il suddetto decreto ha stabilito il confine tra il limite delle acque del demanio marittimo e quelle del demanio idrico, limite individuato fisicamente dalla diga posta allo sbarramento "<i>Foselle</i>", posizionata alla distanza di poco più di un chilometro dallo sbocco a mare dello stesso: per questi motivi la porzione di specchio acqueo ricompresa tra la foce e lo sbarramento sopracitato è assoggettata alla disciplina della navigazione marittima.</p> <p>In data 22.01.2013, in esito alla conferenza di servizi decisoria, a cura della Provincia di Latina, inerente all'approvazione di un progetto di adeguamento tecnico funzionale del progetto definitivo generale del Porto Canale di Rio Martino, fu previsto di procedere alla realizzazione di vari interventi suddivisi in tre stralci progressivi.</p> <p>L'Amministrazione Marittima ha formalizzato, nell'ambito di tale procedura, n. 2 successive consegne ex art. 34 C.N. a favore dell'Amministrazione Provinciale, aventi ad oggetto ambiti demaniali marittimi, specchio acqueo e zone demaniali interessate dagli interventi previsti dal primo e secondo stralcio del progetto approvato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lavori I stralcio: Verbale di consegna n. 273 del 22.07.2011 della Capitaneria di porto di Roma e successivo verbale di riconsegna n. 246 del 14.06.2016 della Capitaneria di porto di Gaeta; • Lavori II stralcio: Verbale di consegna n. 247 del 18.07.2016 e successivo verbale di riconsegna n. 251 del 06.11.2018 della Capitaneria di porto di Gaeta. <p>Al momento si è in attesa della richiesta di nuova consegna ai fini della realizzazione degli interventi del III stralcio già approvati.</p> <p>La mancata realizzazione del III stralcio induce la Regione ad affermare che Rio Martino non sia un porto, preme però evidenziare che, per quanto finora realizzato, il porto Canale di Rio Martino è, ad</p>		
--	--	--

<p>oggi, uno specchio acqueo riparato ed attrezzato per l'attracco e la sosta di unità navali, dotato di tutti i segnalamenti marittimi ottici, internazionalmente riconosciuti come tali, che ne indicano l'imboccatura tramite le torrette di colore rosso a sinistra e verde a dritta, nonché provvisto di banchine operative e di uno scivolo di alaggio e varo frequentemente utilizzato.</p> <p>Come da recenti sopralluoghi esperiti da personale in forza a questo Comando, risultano infatti presenti ed ormeggiati presso il porto alla ex "banchina Mussolini", 9 (nove) motobarche da pesca professionale in attività – con un significativo risvolto anche sotto i profili occupazionali delle imprese della piccola pesca coinvolte e del relativo indotto - oltre che 5 (cinque) natanti da diporto.</p> <p>Parrebbero invece assenti, come verificato sul posto, ulteriori 4 (quattro) unità navali che avrebbero recentemente lasciato l'ormeggio proprio per l'aggravarsi della problematica dei bassi fondali, specialmente in occasione di bassa marea.</p> <p>In questa situazione, come è noto, il porto Canale di Rio Martino è costantemente interessato da importanti e persistenti fenomeni di insabbiamento potenzialmente pericolosi per la sicurezza della navigazione delle unità navali in transito.</p> <p>I suddetti fenomeni hanno indotto questo Comando ad eseguire in data 28 ottobre 2019 aggiornati rilevamenti batimetrici dei fondali presenti all'interno del porto Canale, rilievi che hanno portato all'emanazione dell'Avviso di Pericolosità numero 12/2019.</p> <p>Tali rilievi sono stati eseguita dall'ISPRA nello scorso mese di gennaio, confermando le batimetrie rilevate precedentemente.</p> <p>Ad oggi, nonostante la previsione di fondi regionali alla Provincia per effettuare un dragaggio in urgenza e i numerosi sopralluoghi congiunti con personale della Provincia di Latina e dello scrivente Comando, per meglio definire le attività propedeutiche necessarie e la tipologia di dragaggio da compiere, nessuna azione concreta è stata posta in essere.</p> <p>Per quanto sopra, si auspicherebbe all'inserimento di Rio Martino nella Pianificazione regionale dei Porti, non condividendo la tesi che lo stesso ad oggi non lo sia.</p> <p>In relazione al Rapporto si ritiene ipotizzabile quantomeno verificare l'impatto ambientale di tale opera, in caso dell'evidente abbandono.</p> <p>Trovando soluzioni alternative, come la concessione a titolo oneroso per la realizzazione dell'opera pubblica attualmente abbandonata e pericolante.</p> <p>Si ritiene doveroso segnalare infine che nella pianificazione manca totalmente il porto di San Felice Circeo, anch'esso porto di collegamento con le isole pontine durante il periodo estivo svolto con la M\N Hipponion, costituito di una darsena e diversi pontili galleggianti per il diporto in concessione alla Società Circeo I, oltre che un'area destinata alla piccola pesca.</p>		
---	--	--



Annesso 2

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19	<p>Unità supplementare dei fondali marini prospicienti la costa (A)</p> <p>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.</p> <p>Tali aspetti dovranno essere oggetto di specifico approfondimento nell'ambito del Rapporto Ambientale, con particolare riguardo nei confronti della tutela delle praterie marine a <i>Posidonia oceanica</i> ricomprese all'interno dei SIC IT6000007 "Fondali antistanti S. Marinella", IT6000009 "Secche di Torre Flavia", IT6000008 "Secche di Macchiatonda"</p>	<p>È stata trasmessa una Valutazione di Incidenza inerente Cala dell'Acqua così come richiesto dalla <i>Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica</i> prot. 0223139 del 04.03.2022.</p> <p>Sono state predisposte delle Valutazioni di incidenza per i siti di Tarquinia, Ladispoli, Terracina così come richiesto dalla Direzione Regione Ambiente della Regione Lazio con nota prot. n. 0357573 dell'11.04.2022.</p>	<p>L'AP ha riscontrato acquisendo il parere in argomento.</p>
<p>12. Parco Nazionale del Circeo <i>nota n.1170 del 6/3/2020, acquisita al prot. n.209119 del 9/3/2020</i></p>			
1	la verifica di coerenza con il Piano di Assetto Idrogeologico, nel quale per altro si inquadrano le zone costiere (in particolare per gli ambiti afferenti al territorio del PN Circeo) tra le aree di attenzione idraulica e geomorfologica;	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali.	Il RA dovrà fornire riscontro della indicazione fornita.
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;	È stata trasmessa una Valutazione di Incidenza inerente Cala dell'Acqua così come richiesto dalla <i>Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica</i> prot. 0223139 del 04.03.2022.	L'AP ha riscontrato acquisendo il parere in argomento.

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

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

2	Dal punto di vista territoriale-paesaggistico, per una lettura generale e continua degli ambiti di paesaggio e degli aspetti vincolistici del territorio costiero, come fatto nella cartografia generale d'insieme delle Aree Naturali Protette e dei Siti di Interesse Comunitario (SIC) presentata nella documentazione, si ritiene possa essere utile riproporre tale lettura complessiva anche per la tavola A del PTPR denominata <i>"Sistemi ed Ambiti di Paesaggio"</i> . Pertanto, il lavoro settoriale fatto per tratti di costa (vedi il Rapporto Ili Fase) potrebbe essere integrato da una cartografia generale di maggiore estensione, divisa per le tre macro aree (A-8-C) con la rappresentazione degli ambiti di paesaggio individuati nella tavola A del PTPR. Si ritiene che al fine di una previsione pianificatoria che persegua obiettivi di continuità paesaggistica e di funzionalità ecologica sia sempre necessaria una lettura generale del contesto paesaggistico, e ciò vale sia per quanto riguarda gli interventi specifici sui porti, che per quelli previsti sul water front delle aree costiere e sul sistema infrastrutturale e di mobilità riguardanti le parti più interne del territorio.	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali.	Il RA dovrà fornire riscontro della indicazione fornita.
3	Servizio per le Autorizzazioni degli impianti di gestione Rifiuti A seguito dell'esame della documentazione di Piano, comprensiva del Rapporto Preliminare, si ritiene che il Rapporto Ambientale, che verrà prodotto nella fase successiva dovrà implementare al par. 7.6 'Suolo e sottosuolo' {come previsto dalla bozza di indice riportata nel Rapporto Preliminare), la valutazione degli effetti prodotti su tale matrice, con particolare riferimento a tutti gli aspetti inerenti la gestione dei materiali inerti che si prevede di produrre e/o utilizzare per la realizzazione delle opere previste dal Piano; rifiuti da costruzione e demolizione, terre e rocce da scavo, reperimento di materie prime di cava e/o utilizzo in alternativa di materiali in uscita da impianti di recupero.	Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica. In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
4	Osservatorio Ambientale sui Cambiamenti climatici Con riferimento all'oggetto, preso atto della documentazione trasmessa, visti gli obiettivi del piano, in particolare: - individuazione della localizzazione e del dimensionamento delle opere, tenendo in considerazione gli aspetti della sostenibilità economica e ambientale, della tutela e continuità paesaggistica, degli impatti sul regime dei litorali adiacenti, nonché delle eventuali inefficienze economiche ed ambientali dovute alle interazioni tra i diversi porti; - fornire indicazioni per norme e procedure per uno sviluppo sostenibile del sistema portuale laziale e dei vari settori coinvolti, come la nautica da diporto, la pesca, il turismo, la cantieristica;		Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
5	visto che nel Piano saranno riportate anche alcune prescrizioni sulla dimensione massima in termini di posti barca e parcheggi;		Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

15. Regione Lazio – Direzione Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti, Area Valutazione di Incidenza e Risorse Forestali: nota prot. n.330481 del 14/4/2020;			
1	<p>Si rileva che alcuni elementi della progettualità portuale del Piano presentano potenziali aspetti di criticità rispetto a Siti della Rete Natura 2000 del Lazio e che quindi il Piano deve essere sottoposto a procedura di valutazione di incidenza appropriata.</p> <p>Sul piano tecnico occorre verificare la sussistenza ed entità di impatti diretti, in termini di interferenza e sottrazione di habitat di interesse unionale e di habitat di specie; appaiono specialmente rilevanti le valutazioni riguardanti le proposte a Ponza e a Ventotene per l’habitat marino prioritario 1120* “Praterie di Posidonia (<i>Posidonium oceanicae</i>)”, presente rispettivamente nelle ZSC IT6000016 “Fondali circostanti l’Isola di Ponza” e IT6000018 “Fondali circostanti l’Isola di Ventotene”.</p> <p>Per le restanti proposte di pianificazione, esterne ai Siti Natura 2000, è senz’altro opportuno valutare potenziali impatti indiretti in termini soprattutto di cambiamenti del regime delle correnti marine prodotti dalle opere a mare e loro potenziali effetti erosivi sulla linea di costa e sugli habitat marini dei fondali circostanti.</p> <p>Queste considerazioni sono specialmente rilevanti per le proposte più prossime a ZSC marine: quella in località Lido di Tarquinia nel Comune di Tarquinia è posta a circa 500 m dalle ZSC IT6000003 “Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta” e IT6000004 “Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia; quella di Porto di Foce Verde in Comune di Latina a circa 600 m dalla ZSC IT6000011 “Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere”; quella del Porto nel Comune di Terracina a circa 700 m dalla ZSC IT6000014 “Fondali tra Terracina e Lago Lungo”; quella in Comune di Ladispoli a circa 1,5 km dalla ZSC IT6000009 “Secche di Torre Flavia”.</p> <p>In conclusione, si conferma che il Rapporto ambientale deve comprendere uno Studio di incidenza; si evidenzia l’opportunità che questo sia redatto da professionalità con specifiche competenze in campo botanico e zoologico.</p>	<p>È stata trasmessa una Valutazione di Incidenza inerente Cala dell’Acqua così come richiesto dalla <i>Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica</i> prot. 0223139 del 04.03.2022.</p> <p>Sono state predisposte delle Valutazioni di incidenza per i siti di Tarquinia, Ladispoli, Terracina così come richiesto dalla Direzione Regione Ambiente della Regione Lazio con nota prot. n. 0357573 dell’11.04.2022.</p>	<p>L’AP ha riscontrato acquisendo il parere in argomento. Il RA dovrà fornire riscontro della indicazione fornita in ordine ai potenziali impatti indiretti sulle correnti marine e sui potenziali effetti erosivi.</p>
16. Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo: nota n.29912 del 28/4/2020, acquisita al prot. n.386186 del 29/4/2020.			
1	<p><u>Osservazione n. 1.1 – Aggiornamento dei dati</u></p> <p>- Rif. RP – Rapporto preliminare</p> <p>- Rif. Rapporto II Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (febbraio 2015)</p> <p>6.3 - L’andamento previsionale del parco nautico immatricolato nazionale e laziale</p> <p>Il Rapporto Preliminare (da qui in avanti RP) in esame, redatto nel 2019, prende avvio dai contenuti dei documenti del Piano dei porti di interesse economico regionale datati 2015 (Rapporto II Fase e</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica.</p>	<p>Il RA dovrà fornire evidenza, ai fini della evidenziazione del perseguimento dei propri obiettivi, della determinazione della</p>

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

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



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



	<p>164 dell'11 novembre 2014, di conversione del DL n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia", al fine <i>"di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti"</i>.</p> <p>Per i porti di interesse economico regionale, l'obiettivo 7 del PSNPL mira a creare una <i>"crescita del Sistema Mare e la massimizzazione del suo valore aggiunto nel rispetto del principio della sostenibilità"</i> con specifico riferimento all'efficientamento energetico e all'uso delle fonti rinnovabili. È per questo che l'art. 5 del D.lgs. 169/2016, ha previsto che le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) promuovano la redazione del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), sulla base delle Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali adottate dalla Direzione Clima Energia del MATTM, di concerto con il MIT, con Decreto n. 408 del 17-12-2018.</p>		
3.2	<p>Al Capitolo 3 del RP e nel Rapporto Fase I non appaiono riferimenti normativi in materia ambientale. È esaminata la normativa attinente la portualità e il trasporto pubblico.</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>
3.3	<p>Per quanto riguarda la normativa ambientale, al par. 6.2.2 (pag. 132) del Rapporto III Fase, si legge che <i>"Il Piano, oltre alla normativa di carattere generale, fa riferimento alla seguente normativa ambientale:</i></p> <p>D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 - Norme in materia ambientale e s.m.i. D.G.R. 169 del 2010 "Disposizioni operative in merito alle procedure di VAS" d.lgs. 19 agosto 2005, n. 195 - Attuazione della direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale Direttiva 2008/105/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio - Standard di qualità ambientale nel settore della politica delle acque Protocollo di Kyoto - Convenzione sui cambiamenti climatici Decreto Ministeriale 19 giugno 2009 - Elenco delle zone di protezione speciale D.lg. 5 febbraio 1997, n. 22 - Attuazione delle direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e rifiuti di imballaggio Legge 447 del 1995, "Legge quadro sull'inquinamento acustico" Decreto del Ministero dell'Ambiente 2 aprile 2002 n. 60 Recepimento della Direttiva 1999/30/CE del Consiglio del 22 aprile 1999 concernente i valori limite di qualità</p>		<p>Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito</p>



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



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



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



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



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



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



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



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



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



	<p>Si precisa che tale “ripartizione” di competenze sulla pianificazione, vale solo per i porti di interesse economico nazionale dotati di un PRdSP e deve essere esplicitata nella fase di redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema portuale (DPSS).</p> <p>Sebbene le Linee guida siano state redatte con specifico riferimento ai porti di rilevanza economica nazionale, si suggerisce una loro consultazione per trarne spunti ed indirizzi utili anche alla pianificazione dei porti di rilevanza economica regionale, con particolare riguardo agli aspetti delle c.d. “<i>aree di interazione porto-città</i>” che sono comunque ricorrenti nelle città costiere e che attengono a quelle aree dove le funzioni portuali interagiscono con i tessuti urbani.</p> <p>Di seguito si fornisce un inquadramento della pianificazione portuale in ragione della tipologia dell'infrastruttura, al fine di rendere più chiara l'applicabilità della norma nazionale sui porti (L. 84/94) e della norma nazionale sul procedimento di concessione demaniale per la realizzazione di porti o approdi turistici (DPR n. 509/97). Si vuole, quindi, approfondire il tema della pianificazione portuale dei porti nazionali e regionali, ben distinti dalla portualità turistica, la quale non prevede piano regolatore portuale per il singolo porto.</p> <p>Un'opportuna distinzione tra pianificazioni, inoltre, non indurrebbe alla formulazione di teorie o controverse interpretazioni dei rapporti tra pianificazione di settore (in questo caso quella dei porti) e pianificazione urbana (quella comunale).</p> <p>Il Piano Regolatore Portuale (PRP), oggi Piano Regolatore di Sistema Portuale (come già illustrato nelle osservazioni al Capitolo 2), “<i>è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale</i>” ed è redatto dalla medesima Autorità.</p> <p>L'ambito e l'assetto complessivo delle aree con funzioni strettamente portuali e retro-portuali, gli assi di collegamento viario e ferroviario, le aree destinate attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal Piano Regolatore Portuale alla scala del singolo porto. Ai sensi dell'articolo 5 comma 2-bis della Legge 84/1994, nel PRP possono essere individuati approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del DPR 509/1997.</p> <p>Ne deriva, pertanto, una configurazione di piano del tutto autonoma, scandita da precisi ambiti funzionali all'operatività portuale, individuati in attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), in conformità con le “<i>Linee Guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori</i>”</p>	
--	--	--



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



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

	<p>Il rapporto fornisce considerazioni per lo sviluppo della portualità minore del Lazio, criteri per la realizzazione e lo sviluppo dei porti turistici e contenuti di Valutazione Ambientale Strategica per le tre macroaree “Nord – Centro – Sud”.</p> <p>Al paragrafo 5.2 è fornita una “breve sintesi” dei “requisiti minimi per la redazione del progetto preliminare e del progetto definitivo per la realizzazione di nuove strutture della nautica da diporto” con riferimento al D.M. 14 aprile 1998, GU 29 aprile 1998/98.</p> <p>L'elaborato dello Studio di impatto ambientale, necessario per la realizzazione degli interventi da sottoporsi a Valutazione di impatto ambientale (VIA), è redatto secondo i contenuti dell'Allegato VII alla parte seconda del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.</p> <p>Si suggerisce la consultazione delle recenti “Linee guida per la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (Direttiva 2011/92/UE, come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE)” disponibili al link: https://va.minambiente.it/it-IT/Comunicazione/DettaglioDirezione/1995.</p> <p>Trattasi della traduzione non ufficiale in lingua italiana del documento “Environmental Impact Assessments of Projects – Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)” redatto dalla Commissione europea.</p> <p>Il documento ufficiale in lingua inglese è disponibile al link: https://va.minambiente.it/File/DocumentoCondivisione/3f17f45a-ba15-4677-82e8-db05f16b8d3c</p>	<p>dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.</p> <p>Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.</p>	
6	<p>Osservazione n. 2.1 - Aspetti di VAS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rif. RP – Rapporto preliminare2 L'oggetto della VAS 2.1 Piano dei Porti della Regione Lazio - Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015)6 - VAS per le tre macroaree 6.2.6 – Monitoraggio - Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015)6 - VAS per le tre macroaree <p>Al Capitolo 2 si rileva che l'oggetto della VAS. è il “<i>Piano dei Porti della Regione Lazio</i>” redatto per l'AREMOL (Agenzia Regionale per la Mobilità della Regione Lazio), su incarico dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Lazio.</p> <p>La procedura di VAS, come riportato nella nota inviata a questa Direzione generale, fa riferimento ad un “<i>Piano dei porti di interesse economico regionale</i>”. A pagina 55 viene altresì</p>	<p>È stato definito “<i>Piano dei porti di interesse economico regionale</i>”.</p> <p>Per ciò che concerne gli aspetti ambientali, la verifica dei potenziali impatti sulle componenti ambientali e le alternative si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali ai paragrafi 5-6-7.</p>	



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



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



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

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



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



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

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

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



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



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

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



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



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



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



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



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

[illegible]



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



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



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



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



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



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

22	<p><u>Osservazione n. 5.5 - Analisi degli effetti</u> Rif. RP – Rapporto preliminare Le analisi e le valutazioni dei livelli di interferenza percettivo-visiva e delle potenziali variazioni all’accessibilità e fruizione dei beni presenti, dovranno essere supportate da una metodologia chiara e scientificamente ripercorribile per poter permettere l’individuazione dei possibili effetti che il piano potrebbe avere durante tutta la sua vita ed il loro monitoraggio.</p>	Non valutabile in sede di RA.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
23	<p><u>Osservazione n. 6.1 - Aggiornamento dati di uso del suolo</u> Rif. RP – Rapporto preliminare Nel RP i dati sull'uso del suolo fanno riferimento al Corine Land Cover 2012 (pag. 116). Si raccomanda di utilizzare l'aggiornamento del Corine Land Cover del 2018.</p>	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al paragrafo 6.3.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
24	<p><u>Osservazione n. 6.2 - Aggiornamento dati di qualità dei suoli e indicatori</u> Rif. RP – Rapporto preliminare Per quanto riguarda le caratteristiche dei suoli si fa presente che è stata pubblicata alla fine dello scorso anno la carta dei suoli in scala 1:250.000. Si suggerisce l'utilizzo di suddetta carta i cui riferimenti sono: - Napoli R., Paolanti M., Di Ferdinando S. (a cura di) (2019) Atlante dei suoli del Lazio. ARSIAL Regione Lazio ISBN 978-88-904841-2-4. Nel volume sono riportati una serie di indicatori di qualità del suolo (compattazione, contenuto in carbonio organico, rischio di erosione, capacità depurativa, acqua disponibile) che presentano un più recente aggiornamento di quelli contenuti nel RA. Nell'ambito dell'Atlante dei suoli è inoltre presente una carta della capacità d'uso in gradi di esprimere, con diversi gradi di limitazione, l'utilizzazione dei suoli in campo agro-silvo- pastorale.</p>	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al paragrafo 6.3.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
25	<p><u>Osservazione n. 6.3 - Aggiornamento dati di consumo di suolo</u> Rif. RP – Rapporto preliminare Non è chiaro a quale anno si riferiscano i dati relativi al consumo di suolo dovuto alla rete viaria (pagina 118 del RP). Nel Corine Land Cover 2018, tra le superfici artificiali, è presente una classe al terzo di livello di classificazione, relativa a <i>“Reti stradali, ferroviarie e infrastrutture tecniche”</i>. Se ne consiglia l'utilizzo, in quanto risulta essere il dato più aggiornato sulla rete viaria regionale.</p>	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al paragrafo 6.3.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito

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

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

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

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



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



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

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

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

<p>il traffico è interrotto). In questo tratto di litorale una mareggiata di elevata violenza potrebbe produrre lo sfondamento della duna e l'invasione del mare nei retrostanti acquitrini con elevati danni di carattere ecologico. In molti tratti successivi (verso sud) la duna è arretrata fin nei pressi della strada lungomare pontino ed è in continuo disfacimento. Di fronte a tali condizioni di progressivo dissesto geomorfologico della duna costiera l'Autorità di Bacino Regionale ha classificato nel PAI (Piano di Assetto Idrogeologico) il tratto di litorale facente parte del Parco Nazionale del Circeo, compreso tra Rio Martino e Torre Paola, "ad attenzione per frana"; in particolare un tratto di duna nella zona della villa del famoso scultore Emilio Greco è stato classificato "a pericolo di frana molto elevato A(PA/RA)".</p> <p>Un'eccezionale intensificazione dei processi erosivi nella costa pontina si è verificata a seguito della realizzazione a Foce Verde, a fine 2007, di un ripascimento protetto da pennelli e una scogliera sommersa.</p> <p>L'opera ha prodotto deviazioni delle correnti marine e forti modifiche della batimetria e della morfologia dei fondali. Le mareggiate immediatamente successive all'intervento hanno causato a sud dell'opera forti arretramenti, la scomparsa di tratti di arenile e la demolizione di stabilimenti, tra cui quello della Polizia di Stato.</p> <p>Nell'autunno-inverno 2008 – 2009 le mareggiate che si sono susseguite hanno spostato ancora più a sud i processi di erosione marina, incrementati anche dalla realizzazione di altri tre pennelli a Foce Verde. Negli anni successivi l'erosione dei fondali e la scomparsa</p>		
---	--	--

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

<p>nel SIC IT6040014 Foresta Demaniale del Circeo, con specifico riferimento agli Habitat 9280 Boschi di Quercus frainetto; 3170 Stagni temporanei mediterranei e 9180 - Frassineti termofili a Fraxinus Angustifolia. La salinizzazione della falda potrebbe avere inoltre conseguenze per i fragili ambienti erbacei presenti nei campi intorno ai laghi di Fogliano, Monaci, Caprolace e Pantani d'inferno e nell'area ricompresa nella ZPS IT6040015 Parco Nazionale del Circeo che rappresentano importanti aree di alimentazione e sosta per molte specie animali, in particolare di avifauna".</p> <p>Circa il tratto di costa Latina – Minturno le stesse Linee Guida prevedono che: "la realizzazione di nuove strutture aggettanti in mare accentuerebbe una situazione già di grave instabilità della linea di costa dovuta all'interruzione dell'alimentazione della sabbia da nord. Alla luce di quanto esposto, la <i>realizzazione di opere portuali a mare potrebbe arrecare un grave pregiudizio alla tutela degli arenili lungo la costa in esame, sia per l'occupazione fisica del porto stesso, in ambito molto esteso, sia per gli effetti sull'erosione e sull'integrità delle dune e sugli habitat umidi del Parco Nazionale del Circeo e dei SIC cod. IT60000 11 (Torre Astura) e cod. IT60000 12 (fondali tra Capo Portiere e Caprolace)</i>".</p> <p>Non vi può essere, pertanto, dubbio alcuno che le opere portuali previste per l'ampliamento del porto di Anzio potrebbero avere gravi incidenze su Torre Astura (distante poco più di 12 km da Capo d'Anzio) e sulla costa pontina a sud, almeno sino al promontorio del Circeo.</p>		
---	--	--



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



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

	modifiche della batimetria e della morfologia dei fondali).	nuova realizzazione portuale gravante su un sistema costiero già in crisi, l'opportunità di soddisfare l'esigenza del Comune di Latina e di Sabaudia di incrementare la disponibilità di posti barca.	
2) Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Direzione Marittima Civitavecchia: nota prot. n.23818 del 24/8/2021, acquisita in pari data al prot. n.680803;			
6	<p>Comune di Formia</p> <p>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.</p>	<p>L'ampliamento del Porto di Formia oggetto di Piano non è stato previsto nel Piano Regolatore Portuale (la cui proposta di deliberazione è stata approvata con DCC n.07 del 03.03.2021) che definisce solo il riassetto delle funzioni esistenti. Si è integrato il PRP con un elaborato con l'indicazione della proposta dell'area.</p> <p>Il consiglio comunale sta adattando il PRP al Piano Porti che è lo strumento sovraordinato, con una nuova delibera.</p> <p>Inoltre, il PRP dovrà essere sottoposto ad apposita procedura di VAS che terrà conto del presente procedimento.</p>	<p>La AP in sede di riunione di valutazione ha concordato di prendere in considerazione il suggerimento della Direzione Marittima di Civitavecchia</p>
7	<p>Comune di Minturno</p> <p>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</p>	<p>Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM7 Minturno_10638</i> ed in particolare i paragrafi 7.2 e 8, che evidenziano come a causa delle criticità rilevate la proposta localizzativa in destra idraulica presso la foce del fiume Garigliano non sia compatibile con lo stato dei luoghi per gravi criticità idrauliche.</p> <p>Pertanto, fermo restando la necessità che l'area venga dotata di un'infrastruttura portuale perché ne è privo un ampio tratto</p>	<p>RECEPITO</p> <p>La proposta localizzativa è stata stralciata</p>



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



<p>Circolo Velico; tale soluzione progettuale appare condivisibile sia per la nota problematica, già affrontata, connessa all'assenza di ormeggi per le unità da diporto utilizzate dai residenti sia per ciò che attiene ad una migliore fruibilità della spiaggia di Cala Rossano che, in tale maniera, risulterebbe di maggior godimento per l'utenza balneare (in quanto utilizzabile per tutta la sua estensione).</p> <p>c. Realizzazione di un pontile per agevolare le operazioni di bunkeraggio: attualmente il distributore di carburante è ubicato su di un sedime in parte roccioso ed in parte caratterizzato da un esiguo banchinamento; indubbiamente, la nuova proposta di infrastrutturazione andrebbe ad ottimizzare le operazioni di rifornimento delle unità navali, in favore di una maggiore sicurezza di tali delicate attività; tuttavia, l'incremento di quest'area portuale, prevista in una fase successiva (FASE 3 del PRP), con lo scopo di poter consentire l'attracco delle navi merci/traghetti necessita di un'attentamente valutazione, per ciò che attiene agli aspetti di sicurezza. Infatti, si evidenzia come quella zona portuale, fermo restando l'efficacia della protezione offerta dalla nuova imboccatura e dal molo di sopraflutto, risulti esposta ai venti di levante oltre ad essere molto ridossata ad una zona rocciosa; tale circostanza potrebbe determinare, in presenza di forte vento e moto ondoso consistente, delle difficoltà nelle manovre delle navi di maggiore dimensione, in un contesto di acque ristrette; pertanto, tale adeguamento infrastrutturale, in linea di massima, appare conveniente al miglioramento delle attività portuali, purché il naviglio che vi approdi</p>		
---	--	--

<p>sia idoneo dal punto di vista delle caratteristiche costruttive ed anche compatibile con la conformazione della zona in esame; ciò al fine di evitare potenziali eventi pregiudizievoli per la sicurezza della navigazione nonché per il pregiato ambiente marino e costiero. Interventi previsti nella FASE 2 del PRP.</p> <p>Nuova disposizione unità veloci: l'installazione di un pontile (in zona adiacente a quella dell'ormeggio dei traghetti) per la ricezione delle navi HSC appare una soluzione accettabile sia per gli aspetti di sicurezza che per quelli di destinazione d'uso delle aree portuali; la presenza di un pontile adeguato alle caratteristiche tecniche/costruttive delle unità veloci, consentirebbe una gestione più sicura sia dello stazionamento delle unità navali stesse sia del flusso di passeggeri; tale installazione andrebbe ad ottimizzare, al contempo, anche la funzionalità degli approdi, liberando spazi vitali sulla banchina di sopraflutto da destinarsi ad altri scopi (ex. Uso diportistico o turistico ricreativo), ammortizzando così l'attuale esiguità di aree disponibili alla sosta/ormeggio delle unità da diporto, particolarmente evidente soprattutto nel periodo estivo.</p> <p>Interventi previsti nella FASE 3 del PRP.</p> <p>In riferimento agli interventi previsti nell'ultima fase della pianificazione che, in particolare, prevedono la realizzazione di un nuovo attracco per le navi merci/traghetti in località Cala Rossano, la creazione di una banchina per la logistica ed un possibile ampliamento generale del porto (per favorire principalmente il diporto nautico), si renderà</p>		
---	--	--



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



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



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



	<p>di verifica mediante matrice come fatto per la coerenza interna.</p> <p>In molti casi la classificazione di paesaggio del PTPR non è compatibile con la realizzazione delle infrastrutture portuali e quindi risulterebbe una non coerenza nella matrice di analisi.</p>		
13	<p>PM4 Latina Porto di Foce Verde</p> <p>Considerato che nella relativa analisi di Rapporto Ambientale (Rapp. Ambientale _Parte II_PM4 Latina_9752.pdf) si ritiene che la proposta di Piano non sia compatibile con lo stato dei luoghi e si propone quale alternativa il porto Canale di Rio Martino.</p> <p>Si ritiene doveroso sottolineare come la previsione di Piano dovrà tenere conto della natura (di riqualificazione ambientale) della progettazione approvata con il "Progetto Porto canale Rio Martino" di cui all' APQ del 2009 approvato con Decreto Presidente Regione Lazio n.30 del 04/02/2010 (pubblicato su BURL del 20/03/2010) e del successivo "Progetto di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del Progetto Definitivo Generale (PDG _2005) del Porto Canale Rio Martino" e non discostarsene (come invece proposto a pg. 3 7 dove si riporta " ... con eventuale ampliamento del Porto Canale di Rio Martino")</p>	<p>PM4 Per ciò che concerne la scelta localizzativa del Porto di Rio Martino invece che Foce Verde, le successive fasi progettuali saranno soggette a specifici procedimenti ambientali.</p>	<p>L'AP ha riscontrato, anche in sede di conferenza di valutazione.</p> <p>Il RA dovrà fornire evidenza delle valutazioni effettuate in ordine alle problematiche in argomento</p>



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



	<p>delle aree portuali realizzate (nonché delle aree marine circostanti) , sull'habitat 1120* prioritario Praterie di Posidonie3, nonché sulle specie segnalate per le ZSC insistenti nell'area quali Caretta caretta; Tursiope, Pinna nobilis nonché Berta maggiore e minore.</p> <p>Pertanto, si ritiene che in tal senso il RA debba procedere ad un approfondimento di analisi.</p>	
4) Comitato No Parcheggio Arena Molo-Terracina: PEC acquisita al prot. n.780306 del 30/9/2021;		



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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

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

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



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



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



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



<p><i>Infine, per quanto concerne invece l'ambito relativo al porto di Gaeta, si intende far rilevare tre infrastrutture portuali, di cui una è il porto commerciale e le altre due sono porti turistici, la cui costruzione è stata approvata o è in corso di approvazione ai sensi del DPR 509/97:</i></p> <p>- Ampliamento del porto commerciale di Gaeta. <i>La conformazione finale del porto commerciale è prevista dal Piano Regolatore Portuale, approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 123 del 07/03/2006, di cui l'A.d.S.P. ha realizzato, in fasi progressive, l'attuale espansione.</i></p> <p><i>Negli ultimi documenti programmatici dell'Ente è stato previsto un ampliamento del porto verso nord mediante un imbonimento a mare, al fine di attrezzarlo ad uso cantieristica per la delocalizzazione di alcuni cantieri navali attualmente insistenti nelle aree demaniali limitrofe al centro cittadino.</i></p> <p>- Ampliamento del porto turistico Base Nautica Flavio Gioia. <i>A seguito di conferenza dei servizi è stato approvato un ampliamento del porto turistico in concessione alla Base Nautica Flavio Gioia S.p.a., che prevede la realizzazione di ulteriori moli per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto oltre all'installazione di pontile galleggiante. Risulta in corso il procedimento amministrativo per il rilascio della concessione demaniale marittima.</i></p> <p>- Realizzazione del porto turistico Marina di Gaeta. <i>Risulta in corso la conferenza dei servizi decisoria finalizzata all'approvazione del progetto per la realizzazione di un porto turistico in località Calegna-Piaia, presentato dalla società Marina di Gaeta S.r.l.</i></p> <p><i>Tale progetto prevede la realizzazione di due moli convergenti, uno con radice posta in località Piaia ed uno</i></p>		<p>IL RA NE DOVRA' FORNIRE RISCONTRO</p>
--	--	---



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

Valutazione di Incidenza dei porti di Tarquinia, Ladispoli e Terracina

Settembre 2022

Dott.ssa Maria Rosaria Saporito
Amministratore Delegato CTLup srl

CTLup srl
Start up Università La Sapienza
Via Bruno Buozzi 105 Int. 6 - 00197 Roma
C.F.P. IVA 15221811001
mail: info@ctlup.com - www.ctlup.com

Maria Rosaria Saporito



REGIONE
LAZIO



CENTRO DI RICERCA
PER IL TRASPORTO
E LA LOGISTICA



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

INDICE

PREMESSA	4
1 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO.....	6
1.1 Dalla direttiva europea alla normativa nazionale.....	6
2 SISTEMA DELLE AREE PROTETTE E RETE NATURA 2000.....	10
2.1 Le aree naturali protette	10
2.2 Le aree marine e costiere regionali afferenti alla Rete Natura 2000.....	13
3 DESCRIZIONE DELLE PROPOSTE DI LOCALIZZAZIONE DELLE NUOVE STRUTTURE DEDICATE ALLA NAUTICA DA DIPORTO OGGETTO DI VALUTAZIONE	19
3.1 Comune di Tarquinia – Località Lido di Tarquinia	19
3.2 Comune di Ladispoli – Porto Pidocchio	24
3.3 Approdo lungo il canale di bonifica, Comune di Terracina.....	28
3.4 Analisi delle caratteristiche delle aree marine antistanti le tre proposte progettuali.....	33
4 ANALISI DEGLI EFFETTI SUI SITI DI RETE NATURA 2000	37
4.1 Metodologia applicata.....	37
4.1.1 Caratteri generali	37
4.1.2 L’ottemperamento alla D.G.R. n. 612/2011	39
4.2 Schede di dettaglio dei Siti di Rete Natura 2000 e incidenza delle proposte progettuali	40
4.2.1 Intervento Comune di Tarquinia.....	42
4.2.2 Intervento Comune di Ladispoli	47
4.2.3 Intervento Comune di Terracina	49
5 LIVELLI DI SIGNIFICATIVITÀ DELLE INCIDENZE SUI SITI	52
CONCLUSIONI	55
APPENDICE 1.....	56
Habitat e specie faunistiche di interesse comunitario.....	56

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1.1 Livelli della Valutazione di Incidenza riportati nella Guida all’interpretazione dell’articolo 6 della direttiva 92/43/CEE (direttiva Habitat) C(2018) 7621 final (Gazzetta Ufficiale dell’Unione europea 25.01.2019).....	9
Figura 2.1 Estensione delle aree naturali protette, al dicembre 2020.....	11

Figura 2.2 Aree Naturali Protette della Regione Lazio (selezione).....	12
Figura 2.3 Aree marine e costiere classificate come Zone Speciali di Conservazione	14
Figura 2.4 Aree tutelate come SIC marine oggetto di studio di ripermimetrazione (da Anon., Revisione perimetri SIC marini della Regione Lazio, Sapienza Università di Roma).....	15
Figura 3.1 Stralcio di mappa con la localizzazione dell'area del nuovo porto proposto	20
Figura 3.2 Localizzazione proposta del nuovo porto nel Comune di Tarquinia e siti della Rete natura 2000 di prossimità (Rielaborazione da European Environmental Agency, EUNIS- the European Nature Information System Maps)	21
Figura 3.3 Habitat e localizzazione del nuovo porto proposto nel Comune di Tarquinia (da <i>Geoportale Regione Lazio</i> , https://geoportale.regione.lazio.it/layers/geonode:habitat_costieri).....	22
Figura 3.4 Habitat marini e localizzazione del nuovo porto proposto nel Comune di Tarquinia (da <i>Geoportale Regione Lazio</i>).....	22
Figura 3.5 Classificazione ai fini paesistici delle aree di sedime presso il nuovo porto proposto nel Comune di Tarquinia	23
Figura 3.6 Stralcio di mappa con la localizzazione dell'area del nuovo porto proposto nel Comune di Ladispoli	24
Figura 3.7 Localizzazione proposta del nuovo porto nel Comune di Ladispoli e siti della Rete natura 2000 di prossimità (Rielaborazione da <i>European Environmental Agency, EUNIS- the European Nature Information System Maps</i>).....	26
Figura 3.8 Habitat e localizzazione del nuovo porto proposto nel Comune di Ladispoli (da <i>Geoportale Regione Lazio</i>).....	26
Figura 3.9 Habitat marini e localizzazione del nuovo porto proposto nel Comune di Ladispoli (da <i>Geoportale Regione Lazio</i>).....	27
Figura 3.10 Classificazione ai fini paesistici delle aree di sedime presso il nuovo porto proposto nel Comune di Ladispoli (da <i>Geoportale Regione Lazio</i>).....	27
Figura 3.11 Stralcio di mappa con la localizzazione dell'area del nuovo porto proposto nel Comune di Terracina.....	28
Figura 3.12 Localizzazione proposta del nuovo porto nel Comune di Terracina e siti della Rete natura 2000 di prossimità (Rielaborazione da <i>European Environmental Agency, EUNIS- the European Nature Information System Maps</i>).....	31
Figura 3.13 Habitat e localizzazione del nuovo porto proposto nel Comune di Terracina (da <i>Geoportale Regione Lazio</i>).....	31
Figura 3.14 Habitat marini e localizzazione del nuovo porto proposto nel Comune di Terracina (da <i>Geoportale Regione Lazio</i>).....	32
Figura 3.15 Classificazione ai fini paesistici delle aree di sedime presso il nuovo porto proposto nel Comune di Terracina (da <i>Geoportale Regione Lazio</i>).....	32
Figura 3.16 Uso del suolo dell'aree di sedime nei tre porti proposti (rielaborazione da immagini Google maps, settembre 2022)	34
Figura 3.17 Distribuzione delle biocenosi nell'area prospiciente la IT IT6030020 "Torre Flavia" nel Comune di Ladispoli (da Ardizzone et al. 2018).....	36

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 2-1 Elenco delle SIC-ZSC marine nel Lazio	16
---	----

Tabella 2-2 Elenco delle principali SIC-ZSC pertinenza costiera nel Lazio.....	17
Tabella 3-1 Prossimità e rilevanza delle aree della Rete Natura 2000 per l'ubicazione prescelta nel Comune di Tarquinia	20
Tabella 3-2 Prossimità e rilevanza delle aree della Rete Natura 2000 per l'ubicazione prescelta nel Comune di Ladispoli	25
Tabella 3-3 Prossimità e rilevanza delle aree della Rete Natura 2000 per l'ubicazione prescelta nel Comune di Terracina	29
Tabella 3-4 Classificazione della Prateria di Posidonia Oceanica nelle SIC/ZSC prospicienti l'ubicazione per l'impianto di Tarquinia (da Ardizzone et al. 2018).....	35
Tabella 3-5 Classificazione della Prateria di Posidonia Oceanica nella SIC/ZSC prospicienti l'ubicazione per l'impianto di Ladispoli (da Ardizzone et al. 2018)	35
Tabella 3-6 Classificazione della Prateria di Posidonia Oceanica nelle SIC/ZSC prospicienti l'ubicazione per l'impianto di Terracina (da Ardizzone et al. 2018)	36
Tabella 4-1 Minacce e pressioni delle aree della Rete Natura 2000 interessate dall'ubicazione degli impianti.....	38
Tabella 4-2 Misure di conservazione per le due ZPS caratterizzate dalla presenza zone umide (PZU) ..	40
Tabella 5-1 Punteggi associati al criterio Pt - Potenziale tipologico.....	52
Tabella 5-2 Punteggi associati al criterio Pl - Potenziale localizzativo.....	53
Tabella 5-3 Punteggi associati al criterio Pp - Potenziale di prossimità	53
Tabella 5-4 Scala della Possibilità teorica di incidenza	53
Tabella 5-5 Possibilità teorica di incidenza degli interventi di PRTML	54

PREMESSA

La presente Valutazione di Incidenza è riferita alle proposte di localizzazione di nuove strutture dedicate alla nautica da diporto ricadenti nei comuni di Tarquinia, Ladispoli e Terracina, così come richiesto dalla Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica nella nota n. 0357573 dell'11/04/2022.

Si fa presente che tali proposte rientrano all'interno dello strumento più generale di pianificazione strategica di medio-lungo periodo del *Piano dei Porti di interesse economico regionale*.

Il *Piano dei Porti di interesse economico regionale* (in seguito denominato *Piano*) è un piano di settore facente parte integrante del PRMTL, e si concentra in particolare sulla portualità turistica.

Il Piano ha avuto l'obiettivo di:

- **individuare la localizzazione** e, ove possibile, il dimensionamento delle **opere esistenti e future**, tenendo in considerazione gli aspetti della sostenibilità economica e ambientale, della tutela e continuità paesaggistica, degli impatti sul regime dei litorali adiacenti, nonché delle eventuali inefficienze economiche ed ambientali dovute alle interazioni tra i diversi porti;
- **fornire indicazioni per norme e procedure per uno sviluppo sostenibile** del sistema portuale laziale e dei vari settori coinvolti, come la nautica da diporto, la pesca, il turismo, la cantieristica;
- **identificare una chiara procedura cooperativa tra Pubbliche Amministrazioni ed Enti**, che coinvolga attivamente anche la cittadinanza, per la previsione di nuove infrastrutture portuali regionali e l'ampliamento e la riqualificazione di quelle esistenti;
- sviluppare un **Sistema Informativo per l'archiviazione, il monitoraggio e l'analisi dei dati** inerenti la portualità regionale.

La redazione dello Studio d'Incidenza si rende necessaria per ottemperare alla vigente normativa in materia di gestione dei Siti della Rete Natura 2000, derivante dall'applicazione della Direttiva dell'Unione Europea 92/43/CE, la quale introduce all'art.6 la valutazione di incidenza con lo scopo di salvaguardare l'integrità dei siti attraverso l'esame delle interferenze di piani e progetti non direttamente connessi alla conservazione degli habitat e delle specie floristiche e faunistiche per cui essi sono stati individuati, ma in grado di condizionarne l'equilibrio ambientale.

Il recepimento della direttiva è avvenuto a livello nazionale con il DPR 8 settembre 1997 n. 357, modificato e integrato dal successivo DPR 12 marzo 2003 n. 120.

Per il principio di precauzione si ritiene opportuno, pertanto, procedere con lo studio per la valutazione di incidenza, per valutare che le proposte di localizzazione dei tre nuovi porti in oggetto non possano comportare incidenze negative sui siti Natura 2000, sugli habitat e sulle popolazioni di specie di interesse comunitario, che siano significative per la coerenza complessiva dei siti della rete Natura 2000.

La Rete Natura 2000 è costituita da:

- **Zone di Protezione Speciale (ZPS)** istituite ai sensi della Direttiva Uccelli (79/409/CEE oggi sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE) al fine di tutelare i siti in cui vivono le specie ornitiche specificate dalla Direttiva stessa. Le ZPS vengono istituite anche per la protezione delle specie migratrici, con particolare riferimento alle zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar;

- **Siti di Importanza Comunitaria (SIC)** istituiti ai sensi della Direttiva Habitat al fine di contribuire in modo significativo a mantenere o a ripristinare uno o più habitat naturali o una o più specie in uno stato di conservazione soddisfacente;
- **Zone Speciali di Conservazione (ZSC)** corrispondono ai Siti di Importanza Comunitaria per i quali gli stati membri hanno definito le misure di conservazione necessarie ad assicurare il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat e delle specie di interesse comunitario per i quali il sito è stato istituito.

La costituzione della Rete Natura 2000 ha l'obiettivo di preservare le specie e gli habitat per i quali i siti sono stati identificati, tenendo in considerazione le esigenze economiche, sociali e culturali regionali in una logica di sviluppo sostenibile, mirando a garantire la sopravvivenza a lungo termine di queste specie ed habitat ed a svolgere un ruolo chiave nella protezione della biodiversità nel territorio dell'Unione Europea.

La presente Valutazione di Incidenza affronta in modo specifico le possibili interferenze create dalla localizzazione delle tre proposte di localizzazione di nuove strutture dedicate alla nautica da diporto di Tarquinia, Ladispoli e Terracina rispetto ai siti della Rete Natura 2000.

Il documento è organizzato in quattro sezioni:

1. La prima in cui viene fatto un richiamo al quadro di riferimento normativo-procedurale della Valutazione di Incidenza, redatta ai sensi dell'art. 6 della Direttiva Habitat e di quanto previsto dall'art. 5 e dall'allegato G del DPR357/1997, modificato dal DPR 120/2003;
2. La seconda in cui viene presentato il sistema delle aree protette e la Rete Natura 2000 che caratterizzano il territorio regionale, con il dettaglio delle aree e dei siti che interessano la costa laziale;
3. La terza parte di dettaglio relativa alla descrizione delle tre aree oggetto di valutazione.
4. La quarta in cui vengono analizzati i siti interessati dalle tre localizzazioni, descrivendone le potenziali interferenze che potrebbero comportare sugli habitat e sulle specie tutelate dalle aree ZSC e le eventuali misure di mitigazione/compensazione.

La redazione della Valutazione di Incidenza è stata affidata alla Società CTLup s.r.l. – startup di Sapienza Università di Roma. Nello specifico hanno partecipato alla stesura del Rapporto: Arch. Maria Vittoria Corazza, Ing. Luca Persia (Coordinatore), Dott. Arch. Veronica Sgarra.

1 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

1.1 Dalla direttiva europea alla normativa nazionale

Normativa Comunitaria

La Direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (c.d. Direttiva “Habitat”) prevede la costituzione di una rete ecologica europea di “Zone speciali di conservazione (ZSC)”, denominata “Natura 2000”, comprendente anche le Zone di protezione speciale (ZPS) classificate a norma della Direttiva 79/409/CEE del Consiglio del 2 aprile 1979 concernente la conservazione degli uccelli selvatici. La Direttiva 92/43/CEE comprende anche i seguenti allegati:

- Allegato I: “Tipi di habitat naturali di interesse comunitario la cui conservazione richiede la designazione di aree speciali di conservazione”. Contiene l’elenco e la codifica degli habitat la cui presenza sul territorio comporta la creazione del regime di tutela costituito dai Siti d’interesse comunitario. Sono individuati tra questi quelli considerati prioritari;
- Allegato II: “Specie animali e vegetali d’interesse comunitario la cui conservazione richiede la designazione di zone speciali di conservazione”. Anche in questo caso sono contraddistinte le specie ritenute prioritarie;
- Allegato III: “Criteri di selezione dei siti atti ad essere individuati quali siti di importanza comunitaria e designati quali zone speciali di conservazione”;
- Allegato IV: “Specie animali e vegetali di interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa”. Costituisce un sottoelenco delle specie di interesse comunitario riportate nell’Allegato II;
- Allegato V: “Specie animali e vegetali di interesse comunitario il cui prelievo nella natura e il cui sfruttamento potrebbero formare oggetto di misure di gestione”. Anche questo elenco è ripreso dall’Allegato II.
- Allegato VI: “Metodi e mezzi di cattura e di uccisione nonché modalità di trasporto vietati”.

L’art. 6 della Direttiva Habitat, nello stabilire le disposizioni che disciplinano la conservazione dei siti Natura 2000, definisce una procedura progressiva in più fasi.

Per il percorso metodologico adottato si fa riferimento a quanto precisato dalla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea nel documento tecnico “La gestione dei siti della rete Natura 2000 - Guida all’interpretazione dell’art. 6 della direttiva Habitat”, che, come vedremo nel paragrafo che segue, è ripreso ed esplicato nelle “Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VincA)” (2019).

La metodologia proposta nella guida della Commissione si compone di 3 livelli principali.

LIVELLO 1 Screening

Processo che identifica la possibile incidenza significativa su un sito della rete Natura 2000 di un piano o un progetto, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, e che porta all’effettuazione di una valutazione d’incidenza completa qualora l’incidenza risulti significativa. Se l’impatto sui siti della rete Natura 2000 risulta essere poco significativo, la valutazione può concludersi con la fase preliminare. Nel caso in cui invece vengano messi in evidenza aspetti problematici sui quali si rende necessario un approfondimento si procede con l’applicazione della procedura di valutazione di incidenza completa.

LIVELLO 2 Valutazione “appropriata”

Analisi dell'incidenza del piano o del progetto sull'integrità del sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, nel rispetto della struttura e della funzionalità del sito e dei suoi obiettivi di conservazione. Se l'incidenza sui siti risulta essere non significativa, la valutazione si conclude con una Dichiarazione di non incidenza. In caso di incidenza significativa, invece si rende necessaria la definizione di misure di mitigazione appropriate atte a eliminare o a limitare tale incidenza al di sotto di un livello significativo.

LIVELLO 3 valutazione delle soluzioni alternative.

Valutazione delle modalità alternative per l'attuazione del progetto o piano in grado di prevenire gli effetti passibili di pregiudicare l'integrità del sito Natura 2000.

LIVELLO 4 Possibilità di deroga all'art. 6, par. 3, in presenza di determinate condizioni.

Questa parte della procedura è disciplinata dall'art. 6, par. 4, ed entra in gioco se, nonostante una valutazione negativa, si propone di non respingere un piano o un progetto, ma di darne ulteriore considerazione. In questo caso, infatti, il paragrafo 4 consente deroghe all'articolo 6, paragrafo 3, a determinate condizioni, che comprendono l'assenza di soluzioni alternative, l'esistenza di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico prevalente (IROPI) per realizzazione del progetto, e l'individuazione di idonee misure compensative da adottare.

Gli screening di incidenza o gli studi di incidenza integrati nei procedimenti di VIA e VAS devono contenere le informazioni relative alla localizzazione ed alle caratteristiche del piano/progetto e la stima delle potenziali interferenze del piano/progetto in rapporto alle caratteristiche degli habitat e delle specie tutelati nei siti Natura 2000, ed è condizione fondamentale che le analisi svolte tengano in considerazione:

- Gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000 interessati dal piano/progetto;
- Lo stato di conservazione delle specie e degli habitat di interesse comunitario presenti nei siti Natura 2000 interessati;
- Le Misure di Conservazione dei siti Natura 2000 interessati e la coerenza delle azioni di piano/progetto con le medesime;
- Tutte le potenziali interferenze dirette e indirette generate dal piano/progetto sui siti Natura 2000, sia in fase di realizzazione che di attuazione.

Il D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., all'art. 10, comma 3, stabilisce per la VAS l'inclusione nel rapporto ambientale degli elementi necessari ad una compiuta valutazione della significatività degli effetti (incidenza) sui siti Natura 2000, che consenta all'autorità competente di accertare il rispetto delle finalità e delle misure di conservazione stabilite per i siti interessati.

La VAS ha un campo di applicazione molto diversificato e, come nel caso specifico, corrisponde all'intero territorio regionale. Occorre quindi considerare che i contenuti e il livello di dettaglio con cui è svolta la Valutazione di Incidenza devono corrispondere al livello territoriale degli strumenti di programmazione o di pianificazione oggetto di valutazione ambientale. Ulteriori approfondimenti, progressivamente più significativi a livello di definizione degli impatti, corrispondono alle fasi attuative di tali strumenti, nell'ambito della predisposizione dei progetti e degli interventi. In relazione alla scala dimensionale del Piano o Programma si deve quindi applicare progressivamente la metodologia di approfondimento più coerente.

Le decisioni in merito allo screening devono essere sempre improntate al principio di precauzione proporzionalmente al progetto/piano e al sito in questione; devono essere prese, inoltre, sulla base delle conoscenze sul sito Natura 2000 e a seconda dello status di classificazione e di conservazione.

Ne consegue che, essendo l'autorità competente a dover valutare sulla base delle proprie conoscenze sul sito Natura 2000 e sulle caratteristiche del P/P/I/A presentato, nella fase di screening non è specificatamente prevista la redazione della Valutazione di Incidenza.

Normativa Nazionale

Il Decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997 n. 357, modificato dal D.P.R. 12 marzo 2003, n. 120, costituente il “Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”, contiene indicazioni circa i contenuti degli studi di incidenza relativi a progetti o a piani/programmi.

L'art. 5, comma 2 del DPR 357/1997, modificato dal DPR 120/2003, stabilisce che “i proponenti di piani territoriali, urbanistici e di settore, ivi compresi i piani agricoli e faunistico-venatori e le loro varianti, predispongono, secondo i contenuti di cui all'allegato G, uno studio per individuare e valutare gli effetti che il piano può avere sul sito, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del medesimo.

Gli atti di pianificazione territoriale da sottoporre alla valutazione di incidenza sono presentati, nel caso di piani di rilevanza nazionale, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e, nel caso di piani di rilevanza regionale, interregionale, provinciale e comunale, alle regioni e alle province autonome competenti.”

È, quindi, chiara la competenza regionale per l'espressione del parere di compatibilità in merito alla valutazione d'incidenza.

L'ultimo provvedimento, emanato a livello nazionale e pubblicato sulla GU del 28.12.2019, Serie Generale n. 303, sono le “Linee guida nazionali per la Valutazione di incidenza (VIncA)”, predisposte nell'ambito della attuazione della Strategia Nazionale per la Biodiversità 2011-2020 (SNB), con la finalità di produrre un atto di Indirizzo per la corretta attuazione dell'art. 6, commi 2, 3, e 4, della Direttiva Habitat 92/43/CEE.

Le Linee guida, che introducono anche il nuovo concetto di Screening o Prevalutazione, intendono fornire degli strumenti essenziali per garantire l'uniformità delle valutazioni a livello nazionale, garantendo il rispetto delle previsioni dell'art. 6 della Direttiva Habitat nell'intero processo.

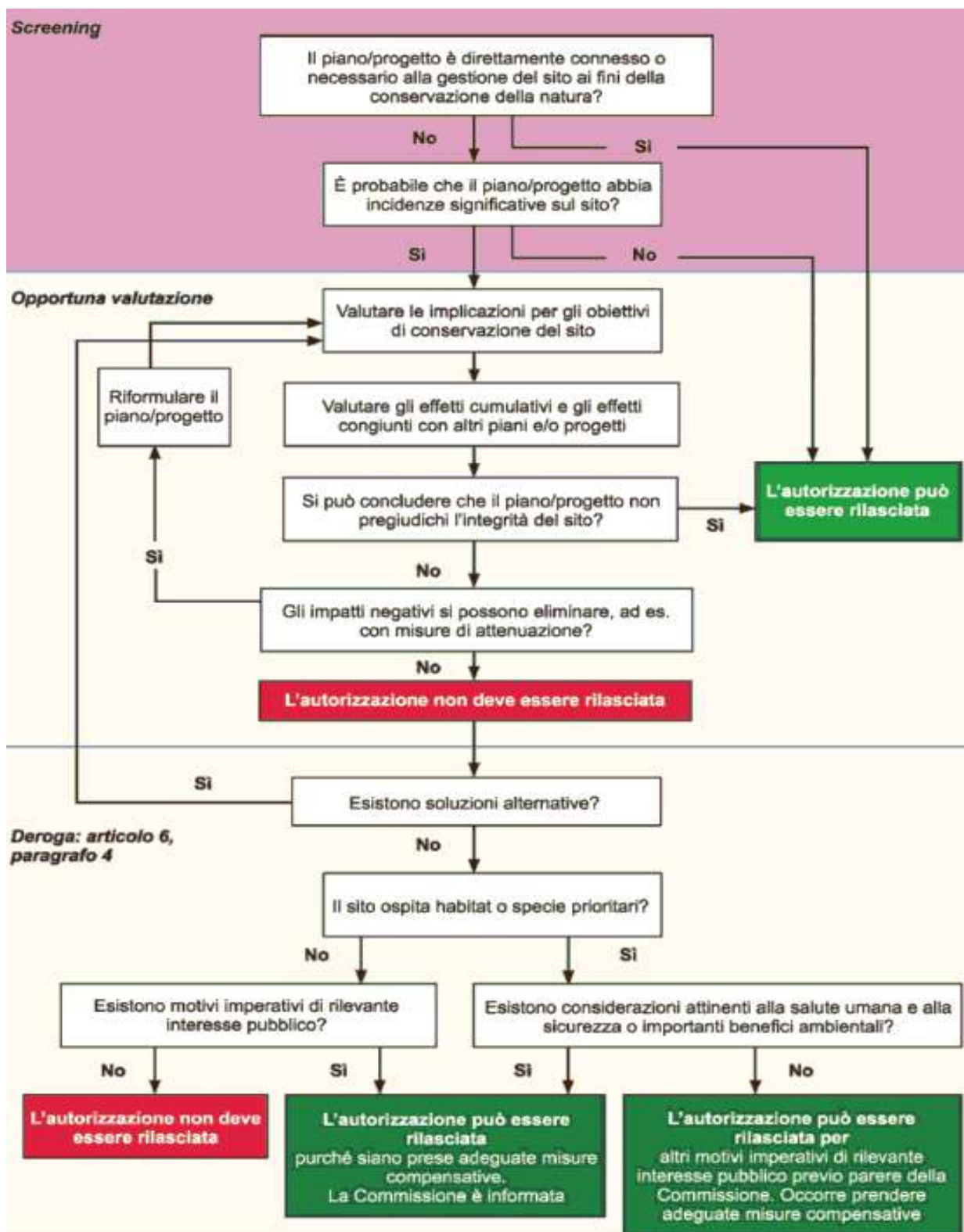


Figura 1.1 Livelli della Valutazione di Incidenza riportati nella Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE (direttiva Habitat) C(2018) 7621 final (Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea 25.01.2019¹)

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2019:033:FULL&from=EN>

2 SISTEMA DELLE AREE PROTETTE E RETE NATURA 2000

2.1 Le aree naturali protette

La Legge 394/91 definisce la classificazione delle aree naturali protette (ANP) del territorio nazionale e istituisce l'elenco ufficiale di tali aree. L'elenco ufficiale delle aree protette è riportato nel VI aggiornamento del Decreto 27 aprile 2010. Le aree sono ripartite principalmente in parchi nazionali, riserve naturali statali, aree marine protette, parchi naturali regionali, riserve naturali regionali.

Le ANP sono porzioni di territorio, prevalentemente o largamente intatte, caratterizzate non solo da biodiversità, ma anche dalla presenza di beni archeologici, storici, paesaggistici, architettonici e artistici. Come tali devono essere tutelate in maniera da garantire sia la compatibilità tra le dinamiche antropiche e quelle tipiche degli ecosistemi naturali sia la conservazione.

La Regione Lazio ha, da lungo tempo, adottato una serie di dispositivi regolatori di tutela delle proprie aree naturali, avviando sin dalla legge 46/1977 "Costituzione di un sistema di parchi regionali e delle riserve naturali" un programma di conservazione e valorizzazione del territorio, proseguito poi con Legge Regionale n. 29/1997 "Norme in materia di aree naturali protette regionali" (in osservanza della legge quadro nazionale n.394/1991) e successive norme², tutte coordinate con gli enti locali e statali. Questo percorso ha dato luogo ad un sistema di tutela appropriato e consolidato dell'articolato patrimonio regionale naturale.

Infatti, secondo quanto censito nel documento di Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA) redatto per il Piano Regionale della Mobilità, Trasporti e Logistica (PRMTL)³, nel Lazio si trovano:

- Parchi Nazionali istituiti ai sensi della Legge n. 394 6.12.1991, Legge quadro sulle aree protette
- **Aree Naturali Marine Protette** istituiti ai sensi della Legge n. 394 6.12.1991, Legge quadro sulle aree protette
- Riserve Naturali Statali istituiti ai sensi della Legge n. 394 6.12.1991, Legge quadro sulle aree protette
- 16 Parchi Naturali Regionali istituiti ai sensi dell'art. 5 della Legge regionale 29 del 6 ottobre 1997
- 31 Riserve Naturali Regionali istituiti ai sensi dell'art. 5 della Legge regionale 29 del 6 ottobre 1997
- 44 Monumenti Naturali istituiti ai sensi dell'art. 6 della Legge regionale 29 del 6 ottobre 1997

ovvero 100 aree naturali protette che coprono circa 13,5% della superficie regionale (Figura 2.1) a cui si devono sommare una ulteriore quota pari a 3.163 ettari di aree di rispetto tra tali superfici protette e il resto del territorio⁴.

² Si segnala ad esempio, la DGR 1100/2002, "Direttive della Giunta regionale per l'adeguamento dello schema di Piano 2 di 16 Regionale dei Parchi e delle Riserve Naturali, di cui alla DGR n. 11746 del 29 dicembre 1993, nonché le numerose DGR richiamate avanti

³ Cfr. Valutazione di Incidenza del PRMTL, giugno 2021

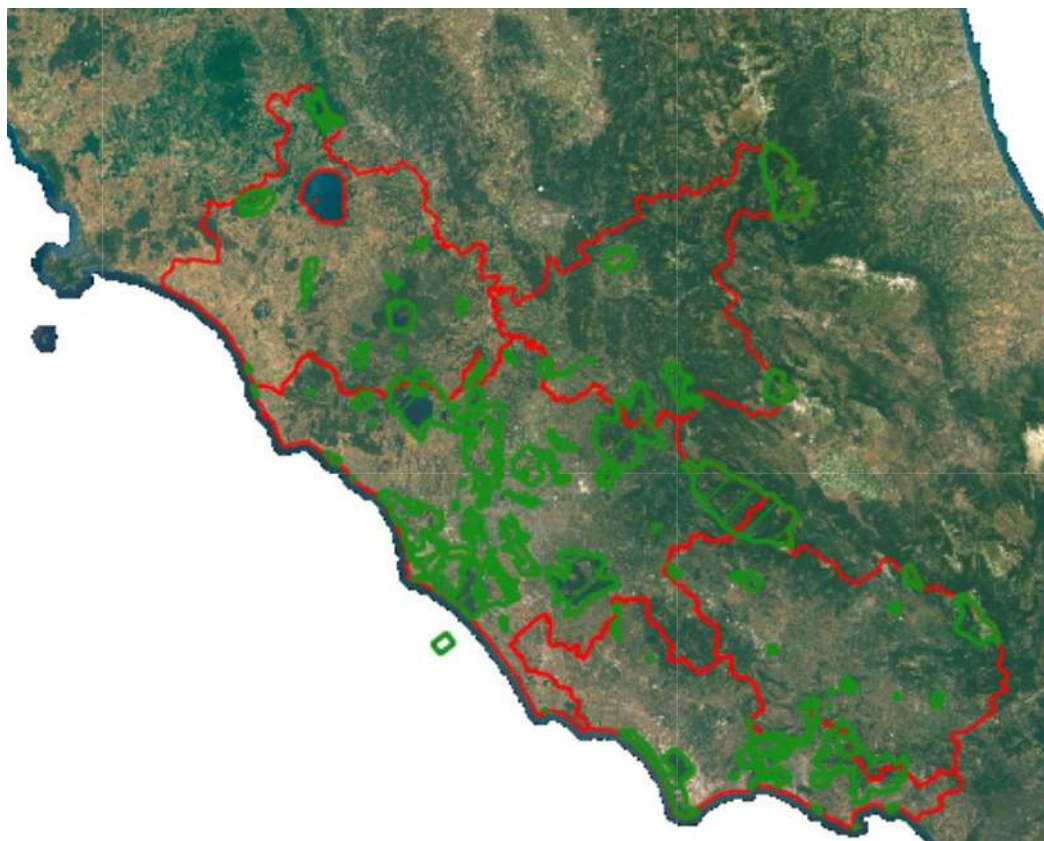
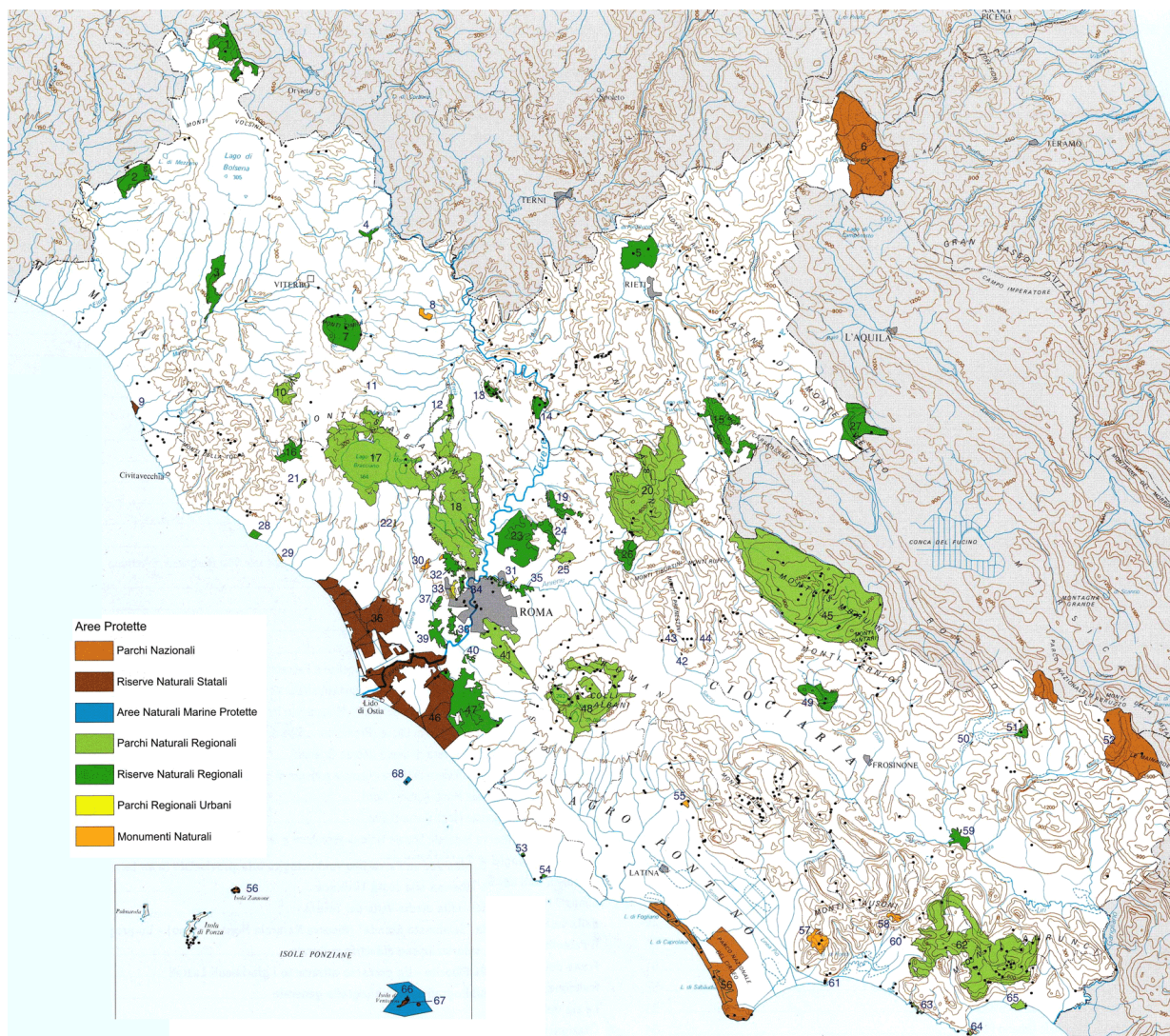


Figura 2.1 Estensione delle aree naturali protette, al dicembre 2020⁵

Alla spiccata variabilità di ambienti e di paesaggi (mare, isole, vette appenniniche, laghi costieri salmastri e appenninici interni e vulcanici, catene costiere - Lepini, Ausoni, Aurunci, montagna interna, rilievi tufacei della maremma laziale, pianura pontina) e alla variabilità geografica corrisponde un grande patrimonio di biodiversità, sia in termini di habitat che di specie di flora e di fauna, gran parte dei quali sono tutelati nel sistema delle aree protette. Nello specifico, come è possibile evincere dalla Figura 2.2, fra le aree protette del Lazio si annoverano anche quelle marine, segnatamente presso le isole e in alcune aree di prossimità dei porti oggetto del presente documento.

⁵ Vista fornita dal Geoportale della Regione Lazio riportata nel documento di Valutazione di Incidenza del PRMTL, giugno 2021



ID	TIPO	NOME	ID	TIPO	NOME	ID	TIPO	NOME
1	RNR	Monte Rufeno	24	RNR	Nomentum	47	RNR	Decima-Malafede
2	RNR	Selva del Lamone	25	PNR	Inviolata	48	PNR	Castelli Romani
3	RNR	Tuscania	26	RNR	Monte Catillo	49	RNR	Lago di Canterno
4	RNR	Monte Casoli di Bomarzo	27	RNR	Montagne della Duchessa	50	MN	Area verde Viscogliosi - ex cartiera Trito
5	RNR	Laghi Lungo e Ripasottile	28	RNR	Macchia di Tonda	51	RNR	Lago di Posta Fibreno
6	PN	Gran Sasso e Monti della Iaga	29	MN	Palude di Torre Flavia	52	PN	Abruzzo, Lazio e Molise
7	RNR	Lago di Vico	30	MN	Quarto degli Ebrei e Tenuta di Mazzalupetto	53	RNR	Tor Caldara
8	MN	Pian Sant'Angelo	31	PRU	Aguzzano	54	RNR	Villa Borghese di Nettuno
9	RNS	Saline di Tarquinia	32	RNR	Insugherata	55	MN	Giardino di Ninfa
10	PNR	Marturanum	33	PRU	Pineto	56	PN	Circeo
11	PNR	Antichissima Città di Sutri	34	RNR	Monte Mario	57	MN	Campo Soriano
12	PNR	Valle del Treja	35	RNR	Valle dell'Aniene	58	MN	Acquaviva-Cima del Monte-Quercia del Monaco
13	RNR	Monte Soratte	36	RNS	Litorale Romano	59	RNR	Antiche Città di Fregellae, Fabrateria Nova e Lago di S. Giovanni Incarico
14	RNR	Nazzano, Tevere-Farfa	37	RNR	Tenuta di Acquafredda	60	MN	Mola della Corte-Settecannelle-Capodacqua
15	RNR	Monti Navegna e Cervia	38	RNR	Valle dei Casali	61	MN	Tempio di Giove Anxur
16	RNR	Monterano	39	RNR	Tenuta dei Massimi	62	PNR	Monti Aurunci
17	PNR	Bracciano-Martignano	40	RNR	Laurenzino-Acqua Acetosa	63	PNR	Riviera di Ulisse (Promontorio Villa di Tiberio e Costa Torre Capovento-Punta Cetarola)
18	PNR	Veio	41	PNR	Appia Antica	64	PNR	Riviera di Ulisse (Monte Orlando)
19	RNR	Macchia di Gattaceca-Macchia del Barco	42	MN	Parco di Villa Clementi e Fonte S. Stefano	65	PNR	Riviera di Ulisse (Gianola e Monte di Sauri)
20	PNR	Monti Lucretii	43	MN	Valle delle Cannuccete	66	ANMP	Isole di Ventotene e S. Stefano
21	PNR	Bracciano-Martignano (Caldara di Maniana)	44	MN	La Selva	67	RNS	Isole di Ventotene e S. Stefano
22	MN	Galleria Antica	45	PNR	Monti Simbruini	68	ANMP	Secche di Tor Paterno
23	RNR	Marcigliana	46	RNS	Tenuta di Castelporziano			

Figura 2.2 Aree Naturali Protette della Regione Lazio (selezione)

La disamina accurata delle ANP terrestri e, in generale, di tutti i territori oggetto di tutela ai fini dell'introduzione di attività antropiche legate alla mobilità e trasporti sono dettagliate nei già citati documenti VAS e VInCA del PRTML; pertanto il presente documento riporta solo quelle di rilevanza ai fini della tutela degli ambienti marini e costieri e si focalizza su quelle di diretta pertinenza dei tre porti qui analizzati.

Nello specifico, le due Aree Naturali Marine Protette sono quelle di Isole di Ventotene e Santo Stefano, e delle Secche di Tor Paterno. Le quattro Riserve naturali statali sono: la Riserva del Litorale romano; la Riserva delle Isole di Ventotene e Santo Stefano; la Tenuta di Castelporziano e quella denominata Pantani dell'Inferno, a queste si aggiungono la Riserva regionale naturale di Macchiatonda e, fra le aree tutelate come Parchi Naturali Regionali, il Parco regionale di Gianola e Monte di Scauri. Infine, fra i Monumenti Naturali, si annoverano: la Palude di Torre Flavia, Cerveteri e Ladispoli; Pyrgi, Santa Marinella; Promontorio Villa di Tiberio e Costa di Torre Capovento - Punta Cetarola, Itri, Sperlonga, ed infine La Frasca, Civitavecchia e Tarquinia.

2.2 Le aree marine e costiere regionali afferenti alla Rete Natura 2000

Come noto, la **Rete Natura 2000** è una rete ecologica istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari. Le aree tutelate erano originariamente definite quali Siti di Interesse Comunitario (SIC), successivamente designati come Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS), già istituite dalla Direttiva 79/409/CEE, a sua volta oggi sostituita dalla più nota direttiva 2009/147/CE "Uccelli". Il regime di tutela consente l'espletamento di attività antropiche, come è possibile evincere dall'art. 2 della Direttiva Habitat, essendo la protezione della natura espletata in maniera da tenere anche *"conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali"*. Tuttavia, la presenza di di ZSC e ZPS in piani o progetti di modificazione antropica non è secondaria in quanto sancisce l'avvio di procedure di VInCA.

Per quanto riguarda il Lazio, dei 200 siti che costituiscono la Rete Natura 2000⁶, le aree costiere e marine coinvolte sono riportate in Figura 2.3⁷.

⁶ <https://natura2000.eea.europa.eu/>

⁷ <https://dati.lazio.it/catalog/it/dataset/habitat-zsc-zone-speciali-di-conservazione-marine/resource/9ba00629-8600-4662-966c-e15b3c7d6440>



Figura 2.3 Aree marine e costiere classificate come Zone Speciali di Conservazione

Nelle tabelle 2.1 e 2.2 vengono riportate le specifiche delle SIC-ZSC e delle ZPS marine e costiere secondo quanto fornito dal Ministero della Transizione Ecologica⁸.

Le SIC-ZSC e delle ZPS di interesse dei tre porti oggetto di valutazione nel presente documento verranno presentate nel dettaglio nel successivo capitolo 3. Caratteristica di ognuna di queste zone tutelate è la presenza di Habitat specifici, alcuni dei quali prioritari, ove convivono specie faunistiche e flora da preservare, il cui elenco completo è riportato in Appendice 1.

Deve rilevarsi che in passato, in uno studio elaborato da Sapienza Università di Roma⁹, è stata ravvisata l'esigenza di rivedere i perimetri delle aree tutelate come SIC marine (Figura 2.4) ricadenti nella regione.

⁸ [Schede e cartografie | Ministero della Transizione Ecologica \(mite.gov.it\)](https://www.mite.gov.it/it/temi/ambiente/strumenti-di-gestione-territoriale)

⁹ [Anon., Revisione perimetri SIC marini della Regione Lazio, Sapienza Università di Roma, s.a., https://geoportale.regione.lazio.it/documents/382](https://geoportale.regione.lazio.it/documents/382)

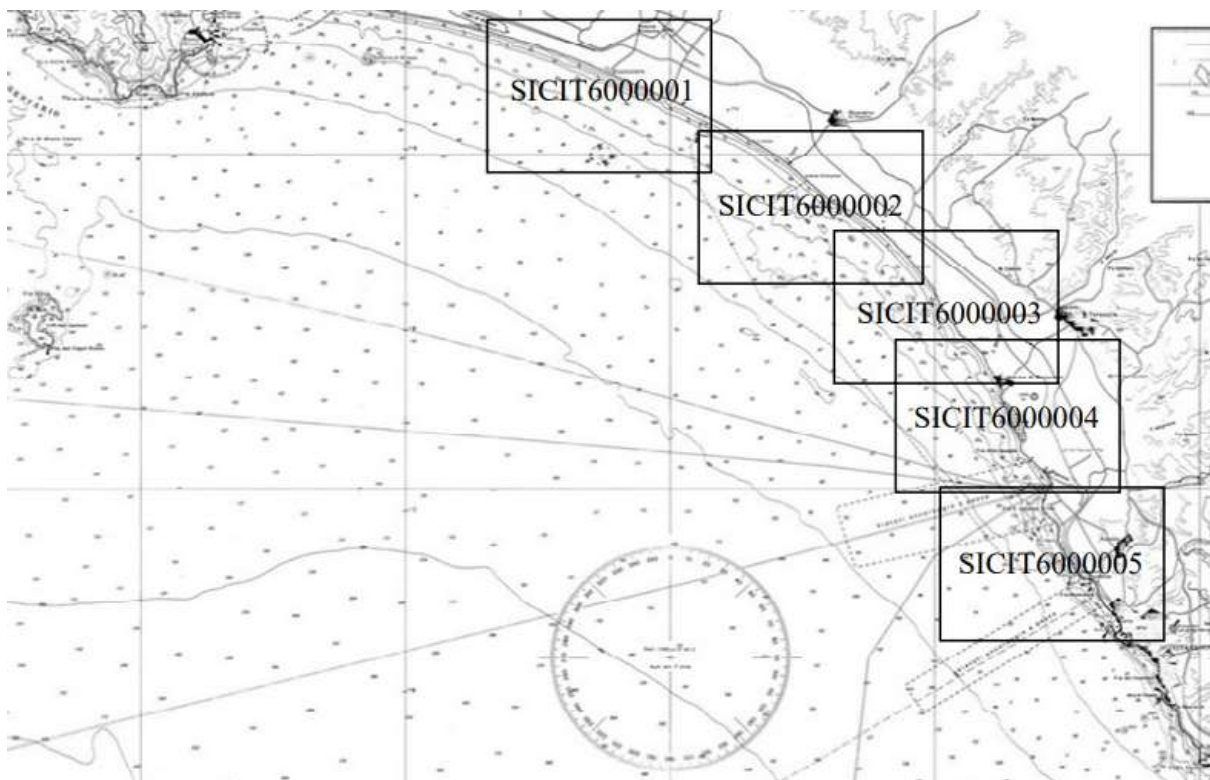


Figura 2.4 Aree tutelate come SIC marine oggetto di studio di ripermetrazione (da Anon., Revisione perimetri SIC marini della Regione Lazio, Sapienza Università di Roma)

Tale esigenza è sorta a seguito del riscontro di una maggiore estensione dell'habitat 1120 (più comunemente noto come Prateria di Posidonie) rispetto a quanto previsto; la maggiore estensione comporta, inoltre, una tutela di ulteriori habitat, non inclusi nel regime di conservazione, quali i "Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina" (habitat 1110) e le "Scogliere" (habitat 1170).

Tabella 2-1 Elenco delle SIC-ZSC marine nel Lazio

Codice	Denominazione	Riferimento normativo regionale	Superficie	Lunghezza	Coordinate geografiche	
					Longitudine	Latitudine
			(Ha)	(Km)	(Gradi decimali)	
IT6000001	Fondali tra le foci del Fiume Chiarone e Fiume Fiora	DGR n 601 6 agosto 2019	2821	11	11,4733	42,3539
IT6000002	Fondali antistanti Punta Morelle	DGR n 555 5 agosto 2014	3087	4	11,5769	42,2869
IT6000003	Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta	DGR n 679 15 novembre 2016	2638	5	11,6483	42,2544
IT6000004	Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia		1992	3	11,6956	42,1961
IT6000005	Fondali tra Punta S. Agostino e Punta della Mattonara	DGR n. 369 5 luglio 2016	719	5	11,7386	42,1372
IT6000006	Fondali tra Punta del Pecoraro e Capo Linaro		1614	5	11,8194	42,0353
IT6000007	Fondali antistanti S. Marinella	DGR n 679 15 novembre 2016	1713	3	11,9283	42,0178
IT6000008	Secche di Macchiatonda		2012	5	11,9578	41,9836
IT6000009	Secche di Torre Flavia		1338	3	12,0303	41,9406
IT6000010	Secche di Tor Paterno	DM 16 settembre 2014	1381	1	12,3389	41,6050
IT6000011	Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere	DGR n 679 15 novembre 2016	2800	3	12,7797	41,3900
IT6000012	Fondali tra Capo Portiere e Lago di Caprolace (foce)		3730	12	12,8717	41,3683
IT6000013	Fondali tra Capo Circeo e Terracina		5385	15	13,1703	41,2503
IT6000014	Fondali tra Terracina e Lago Lungo		3026	13	13,3331	41,2728
IT6000015	Fondali circostanti l'Isola di Palmarola	DGR n 835 30 dicembre 2016	2725	15	12,8622	40,9208

Codice	Denominazione	Riferimento normativo regionale	Superficie	Lunghezza	Coordinate geografiche	
					Longitudine	Latitudine
			(Ha)	(Km)	(Gradi decimali)	
IT6000016	Fondali circostanti l'Isola di Ponza	DM 18 aprile 2014	3317	22	12,9725	40,9136
IT6000017	Fondali circostanti l'Isola di Zannone		664	9	13,0461	40,9631
IT6000018	Fondali circostanti l'Isola di Ventotene		757	7	13,4214	40,7978
IT6000019	Fondali circostanti l'Isola di S. Stefano		52	3	13,4603	40,7892

Tabella 2-2 Elenco delle principali SIC-ZSC pertinenza costiera nel Lazio

Codice	Denominazione	Riferimento normativo regionale	Superficie	Coordinate geografiche	
				Longitudine	Latitudine
			(Ha)	(Gradi decimali)	
IT6010018	Litorale a nord ovest delle Foci del Fiora	DGR n. 162 14 aprile 2016	185	11,4953	42,3633
IT6010027	Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro	DGR n. 256 23 maggio 2017	200	11,6119	42,3086
IT6030023	Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto		317	12,2167	41,8272
IT6030024	Isola Sacra		42	12,2381	41,7464
IT6030025	Macchia Grande di Ponte Galeria	DGR n. 159 14 aprile 2016	1056	12,2872	41,8717
IT6030027	Castel Porziano (fascia costiera)		428	12,3789	41,6847
IT6030045	Lido dei Gigli		221	12,5664	41,5250
IT6030048	Litorale di Torre Astura	DGR n. 256 23 maggio 2017	201	12,7267	41,4342
IT6040018	Dune del Circeo	DP 7 21 dicembre 2016	441	12,9828	41,3347
IT6040020	Isole di Palmarola e Zannone	DGR n. 160 14 aprile 2016	236	12,8578	40,9358
IT6040021	Duna di Capratica	DGR n. 160 14 aprile 2016	30	13,3906	41,2761

Codice	Denominazione	Riferimento normativo regionale	Superficie	Coordinate geografiche	
				Longitudine	Latitudine
			(Ha)	(Gradi decimali)	
IT6040022	Costa rocciosa tra Sperlonga e Gaeta	DGR n. 160 14 aprile 2016	233	13,5017	41,2278
IT6010026	Saline di Tarquinia	DGR n. 162 14 aprile 2016	150	11,7175	42,2003

3 DESCRIZIONE DELLE PROPOSTE DI LOCALIZZAZIONE DELLE NUOVE STRUTTURE DEDICATE ALLA NAUTICA DA DIPORTO OGGETTO DI VALUTAZIONE

Quanto sopra sottolinea la ricchezza della fascia costiera che, in base alle caratteristiche paesaggistico-ambientali è suddivisa nei tre diversi ambiti descritti nel Piano dei porti interesse economico regionale¹⁰. All'interno di tali ambiti o macroaree sono comprese le localizzazioni dei tre porti turistici oggetto della presente VIncA e segnatamente presso i Comuni di Tarquinia, Ladispoli e Terracina

3.1 Comune di Tarquinia – Località Lido di Tarquinia

Il comune di Tarquinia afferisce all Macroarea A: Montalto Ladispoli, descritta nel Piano dei porti interesse economico regionale¹¹. Tale area è caratterizzata dal bacino idrografico del Fiume Fiora e ha numerosi ambiti di valenza naturalistica sia marini che terrestri. La presenza di numerose spiagge ad alta frequenza turistica, le foci dei fiumi Fiora e Marta, nonché la ubicazione di numerose aree soggette tutela SIC/ZSC e ZPS risultano essere elementi di vulnerabilità generale dell'area.

Nello specifico, l'inserimento di un porto canale lungo l'asta del Fiume Marta nel Comune di Tarquinia era già previsto sin dall'aggiornamento del Piano dei Porti del 1999, nonostante difficoltà realizzative dovute al regime idraulico del fiume. Inoltre, allo stato attuale la foce fluviale non è armata il che rende difficile la navigabilità del fiume. Si evidenzia, comunque, che a circa 500 metri dalla foce fluviale in destra idraulica è stata realizzata una piccola darsena destinata alla nautica minore presso l'insediamento turistico di Marina Velca.

Il Comune di Tarquinia ha pertanto proposto alla Regione Lazio la realizzazione di un porto esterno al fiume, di cui allo stato è nota solo la proposta di ubicazione, ovvero a sud della foce, nella sua immediata adiacenza (Figura 3.1).

¹⁰ Come descritto nel documento del *Piano dei porti interesse economico regionale* il territorio costiero laziale è stato suddiviso nelle 3 Macroaree: A - Montalto-Ladispoli, B – Fiumicino - Nettuno, C – Latina – Minturno e Isole Pontine.

¹¹ Vedi nota precedente



Figura 3.1 Stralcio di mappa con la localizzazione dell'area del nuovo porto proposto

Tale ubicazione non ricadrebbe all'interno di nessuna area terrestre della Rete Natura 2000 (Tabella 3.1) e risulterebbe antistante per una distanza superiore al chilometro rispettivamente dalle ZSC IT6000003 "Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta" e ZSC IT6000004 "Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia (Tabella 3-1e Figura 3.1).

Tabella 3-1 Prossimità e rilevanza delle aree della Rete Natura 2000 per l'ubicazione prescelta nel Comune di Tarquinia¹²

<i>Aree di tutela ricadenti all'interno della Macroarea: A - Montalto-Ladispoli</i>		<i>Ubicazione dell'impianto portuale proposto nel comune di Tarquinia</i>	<i>Componenti da tutelare</i>	
			<i>Habitat</i>	<i>Specie</i>
IT6010017 SIC/ZSC	"Sistema Fluviale Fiora-Olpetà" (Comune di Montalto di Castro).			
IT6010018 SIC/ZSC	"Litorale a NW delle foci del Fiora" (Comune di Montalto di Castro).			
IT6010019 SIC/ZSC	"Pian dei Cangani" (Comune di Montalto di Castro).			
IT6010026 SIC/ZSC	"Saline di Tarquinia" (Comune di Tarquinia).	>2 km di distanza	9 (Cfr. https://eunis.eea.europa.eu/sites/IT6010026#tab-habitats)	26 (Cfr. https://eunis.eea.europa.eu/sites/IT6010026#tab-species)
IT6010027 SIC/ZSC	"Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro" (Comune di Montalto di Castro).			
IT6030019 SIC/ZSC	"Macchiatonda" (Comune di Santa Marinella).			
IT6030022 SIC/ZSC	"Bosco di Palo Laziale" (Comune di Ladispoli).			
IT6030005- ZPS	"Comprensorio Tolfetano Cerite Manziate" (Comune			

¹² <https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/>

<i>Aree di tutela ricadenti all'interno della Macroarea: A - Montalto-Ladispoli</i>		<i>Ubicazione dell'impianto portuale proposto nel comune di Tarquinia</i>	<i>Componenti da tutelare</i>	
			<i>Habitat</i>	<i>Specie</i>
	di Civitavecchia S. Marinella - Cerveteri).			
IT6030020 ZPS	"Torre Flavia" (Comune di Cerveteri - Ladispoli).			
IT6000009 SIC/ZSC Marino	"Secche di Torre Flavia".			
IT6000001 SIC/ZSC Marino	"Fondali tra le foci del Fiume Chiarone e Fiume Fiora".			-
IT6000003 SIC/ZSC Marino	"Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta	✓ antistante	1110 (11.24 ha) 1120 (1063.94 ha) 1170 (59.53 ha)	
IT6000002 SIC/ZSC Marino	"Fondali antistanti Punta Morelle".			
IT6000004 SIC/ZSC Marino	"Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia".	✓ (antistante)	1110 (6.25 ha) 1120 (887.94 ha) 1170 (56.17 ha)	-
IT6000007 SIC/ZSC Marino	"Fondali antistanti S. Marinella".			
IT6000008 SIC/ZSC Marino	"Secche di Macchiatonda".			

Fonte: *European Environmental Agency, EUNIS- the European Nature Information System Database*



Figura 3.2 Localizzazione proposta del nuovo porto nel Comune di Tarquinia e siti della Rete natura 2000 di prossimità (Rielaborazione da European Environmental Agency, EUNIS- the European Nature Information System Maps)

Nello specifico in Figura 3.3 è possibile vedere l'estensione degli habitat censiti costieri e segnatamente quella dell'habitat più significativo, ovvero 1210 "Vegetazione annua delle linee di deposito marine"

secondo quanto rappresentato nel Geoportale della Regione Lazio. Analogamente in Figura 3.4 sono riportati gli habitat marini, secondo la stessa fonte, da cui è possibile reperire anche informazioni riguardo la fauna locale e segnatamente la presenza di rapaci (Nibbio Reale).



Figura 3.3 Habitat e localizzazione del nuovo porto proposto nel Comune di Tarquinia (da *Geoportale Regione Lazio*, https://geoportale.regione.lazio.it/layers/geonode:habitat_costieri)

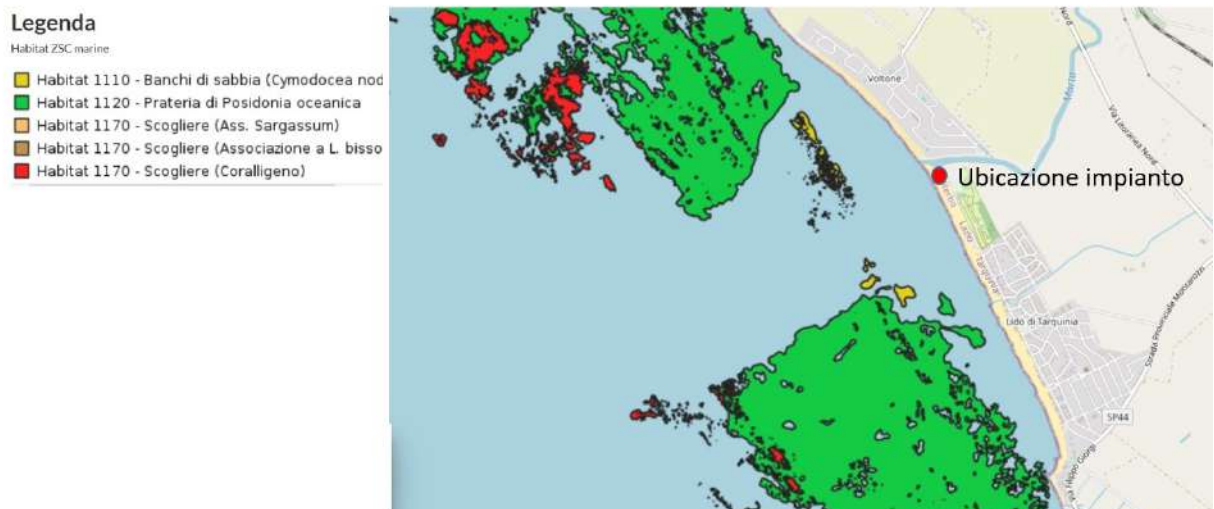


Figura 3.4 Habitat marini e localizzazione del nuovo porto proposto nel Comune di Tarquinia (da *Geoportale Regione Lazio*¹³)

Inoltre, il tratto di costa (Figura 3.5) è sensibile dal punto di vista paesistico e fa parte del sistema di paesaggio naturale del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR).

¹³ https://geoportale.regione.lazio.it/layers/geonode:habitat_zsc_marini_new)

Legenda

PTPR - Tavola A - Paesaggi DGR 228

- Acqua
- Paesaggio Agrario di Continuità
- Paesaggio Agrario di Continuità
- Paesaggio Agrario di Rilevante Valore
- Paesaggio Agrario di Valore
- Paesaggio degli Insediamenti in Evoluzione
- Paesaggio degli Insediamenti Urbani
- Paesaggio dei Centri e Nuclei Storici
- Paesaggio Naturale
- Paesaggio Naturale di Continuità
- Paesaggio Naturale di Continuità
- Paesaggio Naturale Agrario
- Parchi, ville e giardini storici
- Paesaggio dell'insediamento Storico Diffuso
- Reti, Infrastrutture e Servizi



Figura 3.5 Classificazione ai fini paesistici delle aree di sedime presso il nuovo porto proposto nel Comune di Tarquinia¹⁴

¹⁴ https://geoportale.regione.lazio.it/layers/geolaziocreaownr:geonode:verificato_Paesaggi_DGR_228

3.2 Comune di Ladispoli – Porto Pidocchio

Anche il comune di Ladispoli afferisce alla Macroarea A: Montalto Ladispoli, del già citato Piano dei porti interesse economico regionale. In questo comune la richiesta di posti barca è forte, vista le numerose imbarcazioni da diporto appartenenti per lo più alla nautica minore che vengono attualmente alate e varate con semplici e improvvisate attrezzature sulle spiagge del litorale comunale. In questo senso, l'autorità comunale aveva ravvisato la necessità di dotarsi di un porto turistico, sin dall'aggiornamento del Piano di Coordinamento dei Porti del 1999, e allo stato attuale un impianto per accogliere prevalentemente la nautica minore, potrebbe assorbire la richiesta locale di posti barca anche attraendo e/o intercettando tale domanda da quella attualmente ospitata fra S. Marinella e Fiumicino.

L'ipotesi iniziale di realizzare un porto in prossimità di Torre Flavia è stata abbandonata a causa dei vincoli archeologici e ambientali presenti, a favore di una nuova ubicazione in corrispondenza dello sbocco a mare del fosso Vaccina (Figura 3.6), in grado di accogliere un piccolo impianto detto "Porto Pidocchio". L'area è caratterizzata, oltre che dalla foce del fosso, anche da opere di difesa della spiaggia che vengono attualmente utilizzate per proteggere un porto a secco. In questa zona le barche vengono alate e varate con attrezzature precarie ed esposte all'azione del moto ondoso a causa dell'inadeguatezza delle opere di difesa parallele alla costa.



Figura 3.6 Stralcio di mappa con la localizzazione dell'area del nuovo porto proposto nel Comune di Ladispoli

La localizzazione di Porto Pidocchio non ricaderebbe all'interno di nessuna area terrestre della Rete Natura 2000 (Tabella 3.2) e risulterebbe antistante per una distanza superiore ai due chilometri dalla ZSC marina IT6000009 "Secche di Torre Flavia" (Tabella 3-2 e Figura 3.7), che presenta gli stessi habitat del caso di Tarquinia, ovvero praterie di Posidonie e Scogliere.

Tabella 3-2 Prossimità e rilevanza delle aree della Rete Natura 2000 per l'ubicazione prescelta nel Comune di Ladispoli¹⁵

<i>Aree di tutela ricadenti all'interno della Macroarea: A - Montalto-Ladispoli</i>		<i>Ubicazione dell'impianto portuale proposto nel comune di Ladispoli (stima)</i>	<i>Componenti da tutelare</i>	
			<i>Habitat</i>	<i>Specie</i>
IT6010017 SIC/ZSC	"Sistema Fluviale Fiora-Olpeta" (Comune di Montalto di Castro).			
IT6010018 SIC/ZSC	"Litorale a NW delle foci del Fiora" (Comune di Montalto di Castro).			
IT6010019 SIC/ZSC	"Pian dei Cangani" (Comune di Montalto di Castro).			
IT6010026 SIC/ZSC	"Saline di Tarquinia" (Comune di Tarquinia).			
IT6010027 SIC/ZSC	"Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro" (Comune di Montalto di Castro).			
IT6030019 SIC/ZSC	"Macchiatonda" (Comune di Santa Marinella).			
IT6030022 SIC/ZSC	"Bosco di Palo Laziale" (Comune di Ladispoli).	>2 km di distanza	1120 (1.5 ha) 3170 (0.4 ha) 5230 (1.6 ha) 91M0 (37.1 ha)	12 (Cfr. https://eunis.eea.europa.eu/sites/I/T6030022)
IT6030005 - ZPS	"Comprensorio Tolfetano Cerite Manziato" (Comune di Civitavecchia S. Marinella - Cerveteri).			
IT6030020 ZPS	"Torre Flavia" (Comune di Cerveteri - Ladispoli).	>2 km di distanza	1210 (0.3 ha) 1410 (4 ha) 1420 (0.85 ha) 2110 (1 ha) 2120 (1ha)	28 (Cfr. https://eunis.eea.europa.eu/sites/I/T6030020)
IT6000009 SIC/ZSC Marino	"Secche di Torre Flavia".	✓ (antistante)	1120 (52.77 ha) 1170 (46.98 ha)	
IT6000001 SIC/ZSC Marino	"Fondali tra le foci del Fiume Chiarone e Fiume Fiora".			-
IT6000002 SIC/ZSC Marino	"Fondali antistanti Punta Morelle".			
IT6000004 SIC/ZSC Marino	"Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia".			-
IT6000007 SIC/ZSC Marino	"Fondali antistanti S. Marinella".			
IT6000008 SIC/ZSC Marino	"Secche di Macchiatonda".			
Fonte: European Environmental Agency, EUNIS- the European Nature Information System Database				

¹⁵ <https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/>



Figura 3.7 Localizzazione proposta del nuovo porto nel Comune di Ladispoli e siti della Rete natura 2000 di prossimità (Rielaborazione da *European Environmental Agency, EUNIS- the European Nature Information System Maps*)

L'estensione degli habitat censiti costieri è riportata in Figura 3.8 ove è possibile vedere come l'habitat 1210 "Vegetazione annua delle linee di deposito marine" sia stretto da aree fortemente antropizzate.



Figura 3.8 Habitat e localizzazione del nuovo porto proposto nel Comune di Ladispoli (da Geoportale Regione Lazio¹⁶))

I due habitat marini (Figura 3.9) appaiono lontani dalla costa e frammentati. Il Geoportale della Regione Lazio riporta anche la presenza ridotta di mammiferi (erinaceomorfi) in aree a sud della possibile

¹⁶ https://geoportale.regione.lazio.it/layers/geonode:habitat_zsc_marini_new

localizzazione di Porto Pidocchio, assenza di aviofauna rapace e nidificanti, coerentemente con l'intorno altamente antropizzato, che caratterizza anche la qualità del paesaggio (Figura 3.10).

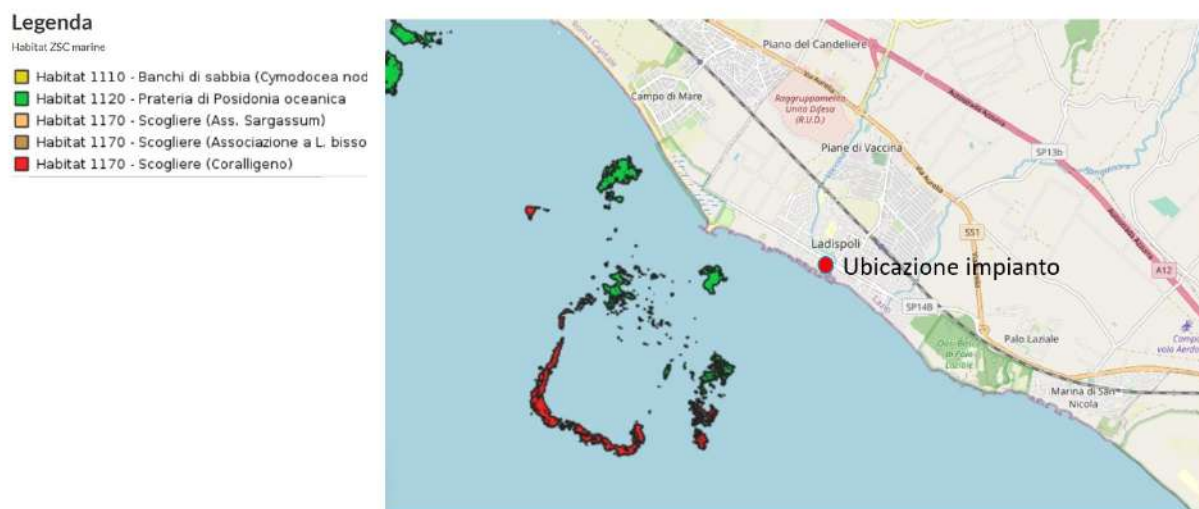


Figura 3.9 Habitat marini e localizzazione del nuovo porto proposto nel Comune di Ladispoli (da Geoportale Regione Lazio¹⁷)



Figura 3.10 Classificazione ai fini paesistici delle aree di sedime presso il nuovo porto proposto nel Comune di Ladispoli (da Geoportale Regione Lazio¹⁸)

¹⁷ https://geoportale.regione.lazio.it/layers/geonode:habitat_zsc_marini_new

¹⁸ https://geoportale.regione.lazio.it/layers/geolaziocreaownr:geonode:verificato_Paesaggi_DGR_228

3.3 Approdo lungo il canale di bonifica, Comune di Terracina

Il Comune di Terracina afferisce alla Macroarea C “Latina – Minturno e Isole Pontine” prevista nel Piano dei porti interesse economico regionale, in un territorio ricco di siti Natura 2000 (più avanti descritti), che include anche sei Aree Naturali Protette, ovvero: *Parco Nazionale del Circeo*, *Parco Naturale Regionale “Monti Aurunci”*, *Parco Naturale Regionale “Gianola e Monte di Scauri”* (Ente Parco Riviera di Ulisse), *Parco Naturale Regionale “Monte Orlando”* (Ente Parco Riviera di Ulisse), *Monumento Naturale “Promontorio Villa di Tiberio e Costa Torre Capovento - Punta Cetarola”* (Ente Parco Riviera di Ulisse), *Riserva Naturale Statale “Isole di Ventotene e Santo Stefano”*. Nel contempo il territorio è altamente antropizzato, con un assetto vario di uso del suolo.

In questo ambito, il Comune di Terracina ha proposto alla Regione Lazio un modesto intervento in prossimità dello sbocco a mare del canale di bonifica che attraversa la città. L'intervento proposto è localizzato in sinistra fluviale e occupa una zona attualmente destinata a parcheggio. Si tratta di un piccolo attracco con ricettività molto limitata, posta di fronte alla darsena esistente localizzata in destra idraulica (Figura 3.11 **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**).



Figura 3.11 Stralcio di mappa con la localizzazione dell'area del nuovo porto proposto nel Comune di Terracina

Come accennato, la Macroarea C include numerose SIC/ZSC terrestri e marini e tre ZPS (Tabella 3-3), ma i siti della Rete Natura 2000 di diretta prossimità, per l'impianto proposto, risultano essere solo gli: IT6040009 Monte S. Angelo, IT6000014 “Fondali tra Terracina e Lago Lungo” e IT6000013 “Marino Fondali tra Capo Circeo e Terracina”. Tuttavia per prospicienza e distanza, il sito IT6000014 risulta essere l'unico di rilievo (Figura 3.12), con l'habitat 1120 assai esteso.

Tabella 3-3 Prossimità e rilevanza delle aree della Rete Natura 2000 per l'ubicazione prescelta nel Comune di Terracina¹⁹

<i>Aree di tutela ricadenti all'interno della Macroarea: C - Latina – Minturno e Isole Pontine</i>		<i>Ubicazione dell'impianto portuale proposto nel comune di Ladispoli (stima)</i>	<i>Componenti da tutelare</i>	
			<i>Habitat</i>	<i>Specie</i>
IT6040011 SIC/ZSC	“Lago Lungo” (Comune di Fondi).			
IT6040012 SIC/ZSC	“Laghi Fogliano, Monaci, Caprolace e Pantani dell'Inferno” (Comune di Latina).			
IT6040013 SIC/ZSC	“Lago di Sabaudia” (Comune di Sabaudia).			
IT6040014 SIC/ZSC	“Foresta Demaniale del Circeo” (Comune di Sabaudia).			
IT6040016 SIC/ZSC	“Promontorio del Circeo - Quarto caldo” (Comune di San Felice Circeo).			
IT6040018 SIC/ZSC	“Dune del Circeo” (Comune di Latina).			
IT6040009 SIC/ZSC	Monte S. Angelo (Comune di Terracina)	✓ < 1km di distanza	5330 (45.5 ha)	7 (Cfr. https://eunis.eea.europa.eu/sites/IT6040009)
IT6040017 SIC/ZSC	“Promontorio del Circeo - Quarto freddo” (Comune di San Felice Circeo).	>3 km di distanza		
IT6040021	“Duna di Capratica” (Comune di Fondi).			
IT6040022	“Costa rocciosa tra Sperlonga e Gaeta”(Comuni di Sperlonga, Itri e Gaeta).			
IT6040023	“Gianola e Monte Scauri” (Comune di Minturno).			
IT6040025	“Fiume Garigliano (tratto terminale)” (Comune di Minturno).			
IT6000014 SIC/ZSC Marino	“Fondali tra Terracina e Lago Lungo”.	✓ (antistante)	1120 (1458.7 ha) 1110 (6.39 ha)	
IT6000013 SIC/ZSC Marino	“Fondali tra Capo Circeo e Terracina”.	✓ (prossimo)	1110 (16.24 ha) 1120 (2448.93 ha) 1170 (3.54 ha)	
IT6000012 SIC/ZSC Marino	“Fondali tra Capo Portiere e Lago di Caprolace”.			

¹⁹ <https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/>

<i>Aree di tutela ricadenti all'interno della Macroarea: C - Latina – Minturno e Isole Pontine</i>		<i>Ubicazione dell'impianto portuale proposto nel comune di Ladispoli (stima)</i>	<i>Componenti da tutelare</i>	
			<i>Habitat</i>	<i>Specie</i>
IT6000011 SIC/ZSC Marino	“Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere”.			
IT6000015 SIC/ZSC Marino	“Fondali circostanti l'Isola di Palmarola”.			
IT6000016 SIC/ZSC Marino	“Fondali circostanti l'Isola di Ponza”.			
IT6000017 SIC/ZSC Marino	“Fondali circostanti l'Isola di Zannone”.			
IT6000019 SIC/ZSC Marino	“Fondali circostanti l'Isola di Santo Stefano”.			
IT6000018 SIC/ZSC Marino	“Fondali circostanti l'Isola di Ventotene”.			
ZPS IT6040019	“Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S.Stefano (Comune di Ponza).			
ZPS IT6040043	“Monti Ausoni e Aurunci” (Comune di Fondi).			
ZPS IT6040015	“Parco Nazionale del Circeo” (Comune di San Felice Circeo).			-
Fonte: <i>European Environmental Agency, EUNIS- the European Nature Information System Database</i>				



Figura 3.12 Localizzazione proposta del nuovo porto nel Comune di Terracina e siti della Rete natura 2000 di prossimità (Rielaborazione da *European Environmental Agency, EUNIS- the European Nature Information System Maps*)

Come nel caso di Ladispoli il territorio fortemente antropizzato circonda l'habitat costiero censito 1210 "Vegetazione annua delle linee di deposito marine" (Figura 3.13).

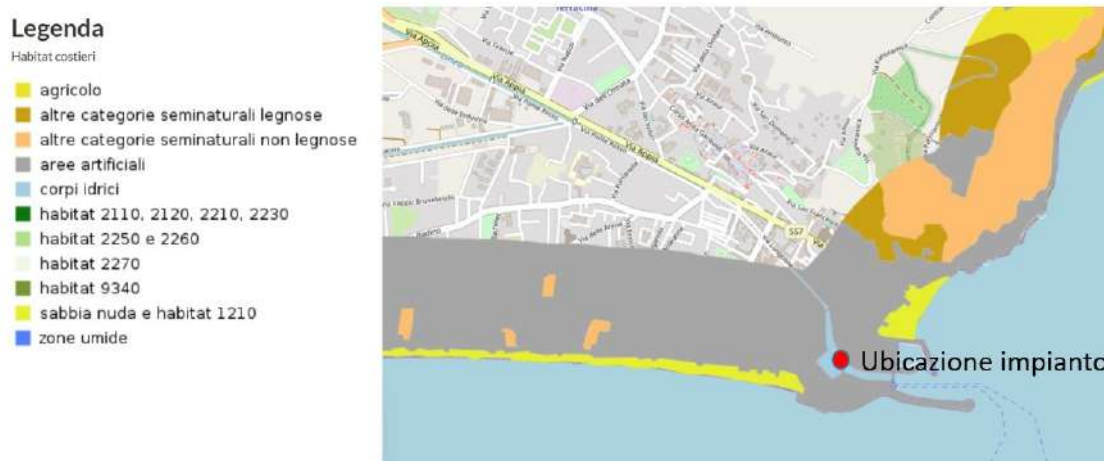


Figura 3.13 Habitat e localizzazione del nuovo porto proposto nel Comune di Terracina (da *Geoportale Regione Lazio*²⁰)

Come anche emerso dalla Tabella 3-2, le Praterie di Posidonie risultano assai estese, a fronte di modesti banchi di sabbia (Figura 3.14). Il Geoportale della Regione segnala la modesta presenza di mammiferi

²⁰ https://geoportale.regione.lazio.it/layers/geonode:habitat_costieri

(soricomorfi) in aree a ridosso del possibile sedime portuale, nonché la possibile presenza di aviofauna e segnatamente del Falco Pellegrino (all'area vasta).



Figura 3.14 Habitat marini e localizzazione del nuovo porto proposto nel Comune di Terracina (da *Geoportale Regione Lazio*²¹)

Infine, la Figura 3.14 ribadisce le caratteristiche di paesaggio altamente antropizzato accennate a proposito della tipizzazione dell'habitat costiero

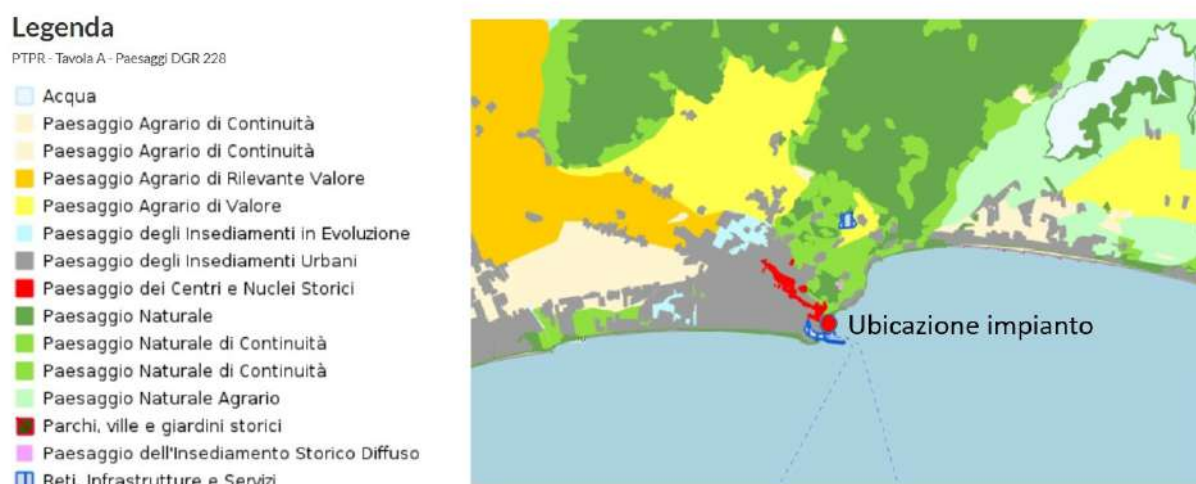


Figura 3.15 Classificazione ai fini paesistici delle aree di sedime presso il nuovo porto proposto nel Comune di Terracina (da *Geoportale Regione Lazio*²²)

²¹ https://geoportale.regione.lazio.it/layers/geonode:habitat_zsc_marini_new

²² https://geoportale.regione.lazio.it/layers/geolaziocreaownr:geonode:verificato_Paesaggi_DGR_228

3.4 Analisi delle caratteristiche delle aree marine antistanti le tre proposte progettuali

Le ubicazioni proposte per i tre impianti portuali sopra descritte si situano lungo ambiti costieri di vario tipo:

- un nucleo a vocazione turistica, circondato da aree agricole ma non lontano da presenze ad alta generazione di impatto ambientale (porto turistico di Civitavecchia unitamente alle vicine centrali termoelettriche) nel caso del porto proposto presso il Lido di Tarquinia;
- un'area urbana consolidata e di fatto periferica alla Capitale, per Ladispoli, ed infine
- un centro storico a cui è seguita una costante espansione dando luogo ad un'area fortemente antropizzata e con uso del suolo frammentato, misto nel caso di Terracina.

L'andamento della costa riflette queste dinamiche come è possibile osservare dalla Figura 3.16, ove nel caso di Tarquinia si osserva l'esistenza di una linea di riva sabbiosa e bassa, mentre nel caso di Ladispoli e Terracina questa appare liminale al costruito. I tre impianti proposti si affacciano su aree marine che, come mostrato nelle Tabella 3-2 e Tabella 3-3, interessano 5 SIC/Z marine di varia estensione ove è possibile riscontrare tre tipi di habitat; in tutte si riscontra la compresenza di un habitat, ovvero il 1120 "Prateria di *P. Oceanica*", a cui si aggiungono il 1170 "Scogliere", comune a tutte ad eccezione della IT6000014 "Fondali tra Terracina e Lago Lungo", ed il 1110 "Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina", presente nelle IT6000004 "Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia", IT6000003 "Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta" e IT6000013 "Fondali tra Capo Circeo e Terracina" e IT6000014 "Fondali tra Terracina e Lago Lungo".

L'analisi dei fondali, di seguito esposta, discende da quanto riportato nell'Atlante degli habitat dei fondali marini del Lazio²³. Per quello che riguarda l'impianto di Tarquinia e le due SIC/ZSC IT6000003 "Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta" e IT6000004 "Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia" prospicienti l'ubicazione proposta, l'habitat 1120 da luogo a prateria di Posidonie per circa 2000 ettari, con quella più estesa ubicata presso la IT6000003 (circa 1000 ettari).

²³ Crf. Ardizzone G., Belluscio A Criscoli A. *Atlante degli habitat dei fondali marini del Lazio*. Sapienza Università, Editrice, Roma 2018



Lido di Tarquinia, Tarquinia



Porto Pidocchio, Ladispoli



Approdo lungo il canale di bonifica, Terracina

Figura 3.16 Uso del suolo dell'area di sedime nei tre porti proposti (rielaborazione da immagini Google maps, settembre 2022)

Questa risulta impiantata su matre e su roccia e presenta segni di regressione in copertura e densità, similmente a quanto avviene per quella ubicata presso la IT6000004, quest'ultima impiantata per circa tre quarti su roccia. La composizione dell'habitat è riportata in Tabella 3.4.

Tabella 3-4 Classificazione della Prateria di Posidonia Oceanica nelle SIC/ZSC prospicienti l'ubicazione per l'impianto di Tarquinia (da Ardizzone et al. 2018)

SIC/ZSC		Classificazione della prateria di Posidonia Oceanica (1120) ed estensione in ettari				
		<i>Prateria di Posidonia oenica su matre e/o sabbia</i>	<i>Prateria di Posidonia oenica su matre e matre morta</i>	<i>Matre morta e prateria di Posidonia oenica a fasci isolati</i>	<i>Matre morta</i>	<i>Roccia con presenza di Posidonia oenica</i>
IT6000003	"Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta"	31.74	245.75	99.38	42.23	364.60
IT6000004	"Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia".	131.34	78.56	51.42	30.05	596.36

L'irregolarità areale della prateria della IT6000003 è tale da generare due subaree (di cui quella inferiore ha estensione maggiore) divise da un canale sabbioso; stesso fenomeno si osserva per il posidonieto della IT6000004, ove presso detto canale si riscontra la presenza della fanerogama marina *Cymodocea nodosa*. Infine vi è da rilevare la presenza di fondi rocciosi di rilievo presso la IT terrestre IT6010026 "Saline di Tarquinia", ove si riscontrano popolamenti di coralligeno con gorgonie del tipo *Eunicella Cavolini*.

Per quello che riguarda gli habitat marini della IT6000009 "Secche di Torre Flavia", di interesse per l'ubicazione dell'impianto di Porto Pidocchio a Ladispoli, questi sono il 1120 (circa 53 ha), assai frammentato e di modeste dimensioni se paragonato all'estensione dei posidonieti prima citati, e il 1110, questo di estensione inferiore ai 50 ettari. La composizione della prateria di Posidonie (Tabella 3-5) dimostra il suo degrado essendo composta per poco più della metà da fasci isolati su matre morta (30 ha) a fronte di soli 8 ha di *P. Oceanica viva* e matre morta. Questo si ritiene essere causato da un progressivo intorbidimento delle acque, a cui la progressiva urbanizzazione massiva di Ladispoli ha senz'altro contribuito.

Tabella 3-5 Classificazione della Prateria di Posidonia Oceanica nella SIC/ZSC prospicienti l'ubicazione per l'impianto di Ladispoli (da Ardizzone et al. 2018)

SIC/ZSC		Classificazione della prateria di Posidonia Oceanica (1120) ed estensione in ettari				
		<i>Prateria di Posidonia oenica su matre e/o sabbia</i>	<i>Prateria di Posidonia oenica su matre e matre morta</i>	<i>Matre morta e prateria di Posidonia oenica a fasci isolati</i>	<i>Matre morta</i>	<i>Roccia con presenza di Posidonia oenica</i>
IT6000009	"Secche di Torre Flavia"	2.5	7.75	29.83	1.36	11.33

Il tratto prospiciente l'abitato di Ladispoli è caratterizzato da fondi mobili, ove si segnala la biocenosi di sabbie fini ben calibrate che si estende poi fino a Torvaianica. La zona della IT6030020 "Torre Flavia" si caratterizza per la distribuzione di biocenosi dei fondi duri riportati in Figura 3.17.

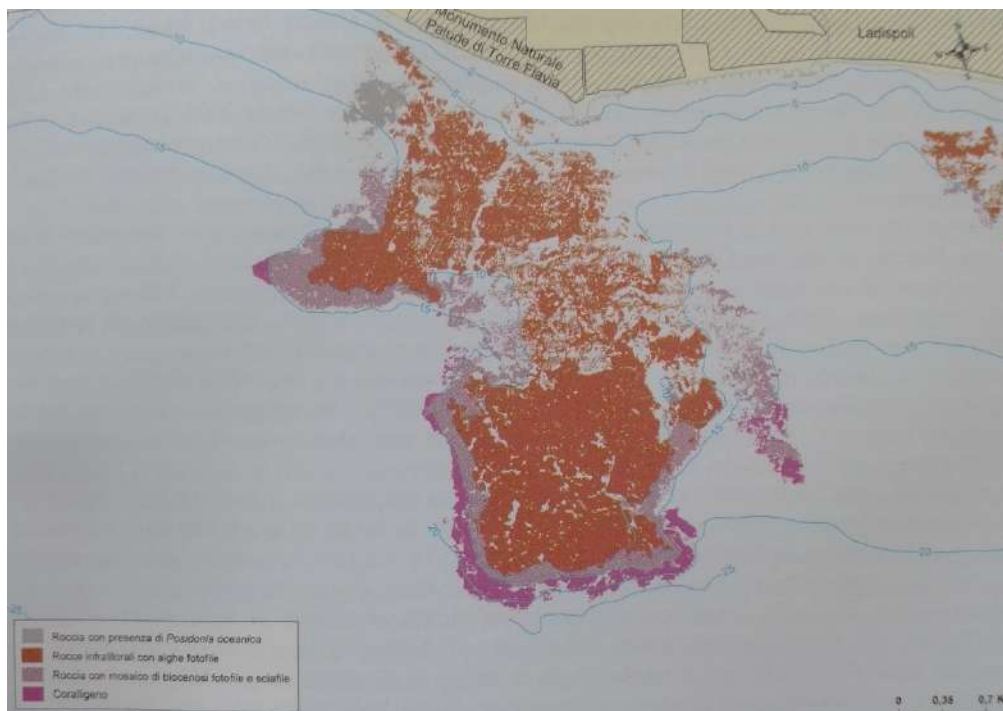


Figura 3.17 Distribuzione delle biocenosi nell'area prospiciente la IT IT6030020 "Torre Flavia" nel Comune di Ladispoli (da Ardizzone et al. 2018)

Infine, le due SIC/ZSC IT6000013 "Fondali tra Capo Circeo e Terracina" e IT6000014 "Fondali tra Terracina e Lago Lungo", pertinenti all'ubicazione dell'impianto lungo il canale di bonifica, a Terracina, si caratterizzano anch'esse per la presenza di posidonieti estesi, che fino a qualche decennio addietro potevano considerarsi come afferenti ad una unica prateria. Attualmente, nel caso della IT6000013, la parte iniziale prospiciente il promontorio del Circeo presenta fondali rocciosi su cui si impianta la *P. Oceanica*, che però vengono sostituiti da matte che diviene il substrato principale fino Terracina, interessando così anche la IT6000014 (Tabella 3-6).

Come nel caso di Porto Pidocchio, anche qui il degrado è alto perché generato dal forte carico urbano di Terracina e San Felice Circeo, entrambi anche dotati di impianti portuali. E', tuttavia, da considerarsi concausa del degrado la pratica illegale di pesca a strascico. Evidenza di tale degrado è riscontrabile anche nella vasta estensione di aree con *P. oceanica* viva e matte morta (919 ha) nella IT6000014. Per quello che riguarda l'analisi dei fondi sabbiosi, nell'area antistante Terracina si rileva una biocenosi di sabbie fini ben calibrate, con presenza di anfipodi. Nella stessa area si riscontrano prati di *Cymodocea nodosa*.

Tabella 3-6 Classificazione della Prateria di Posidonia Oceanica nelle SIC/ZSC prospicienti l'ubicazione per l'impianto di Terracina (da Ardizzone et al. 2018)

SIC/ZSC		Classificazione della prateria di Posidonia Oceanica (1120) ed estensione in ettari				
		Prateria di Posidonia oceanica su matte e/o sabbia	Prateria di Posidonia oceanica su matte e matte morta	Matte morta e prateria di Posidonia oceanica a fasci isolati	Matte morta	Roccia con presenza di Posidonia oceanica
IT6000013	"Fondali tra Capo Circeo e Terracina"	657.81	959.33	374.08	344.77	113.49
IT6000014	"Fondali tra Terracina e Lago Lungo"	0	918.80	312,39	227.50	0

4 ANALISI DEGLI EFFETTI SUI SITI DI RETE NATURA 2000

4.1 Metodologia applicata

La metodica elaborata per la valutazione di incidenza riferita alle proposte di localizzazione delle nuove strutture dedicate alla nautica da diporto ricadenti nei comuni di Tarquinia, Ladispoli e Terracina, intende valutare le interrelazioni che sussistono fra i tre interventi e i siti tutelati nella Rete Natura 2000, al fine di stabilire la sussistenza di eventuali impatti.

A tal fine la metodica procede per fasi, ovvero:

- Analisi generale dei requisiti di tutela dei siti (SIC, ZSC, ZSP) così come riportato nel Regolamento di attuazione della direttiva “Habitat (DPR 357/97 e ss.mm.ii.) al fine di evidenziare caratteri salienti della norma, ovvero: le misure di conservazione, gli obiettivi conservazione e gestione in relazione ai tipi di habitat e specie considerati, le minacce e le pressioni considerate, nonché gli obiettivi e priorità di conservazione (come più avanti descritto nella sezione *Caratteri Generali*)
- Studio dei requisiti di tutela specifici dei siti della Rete Natura 2000 interni o prossimi alle aree di intervento in relazione alla possibile realizzazione di infrastrutture portuali, e valutazione della sussistenza di incidenze sugli habitat e le specie, predisposto tramite apposite schede (secondo quanto definito nella sezione *Analisi delle interrelazioni fra interventi e requisiti di tutela dei siti della Rete Natura 2000 interessati dal PRMTL*)
- Valutazione conclusiva del livello di significatività delle incidenze sui siti da parte delle misure ed interventi di piano considerati (come riportato nella sezione *Livelli di significatività delle incidenze sui siti*)

4.1.1 Caratteri generali

Le misure di conservazione per le SIC/ZSC, come specificato dal DPR 357/97 e ss.mm.ii., sono articolate in:

- appropriati piani di gestione specifici (o integrati con altri piani di sviluppo);
- misure di conservazione
 - ✓ regolamentari, in forma di “divieti” e “obblighi”
 - ✓ amministrative, in forma di “obblighi” e “interventi attivi ed azioni da incentivare”
 - ✓ contrattuali, in forma di “obblighi”, “divieti” e “interventi attivi ed azioni da incentivare” possono anche dare luogo ad accordi volontari, non onerosi.

Le misure amministrative descritte come “obblighi” di natura contrattuale e “interventi attivi ed azioni da incentivare” hanno valore programmatico di indirizzo per le procedure di valutazione di incidenza di piani, programmi, interventi ed attività la cui realizzazione è prevista nelle ZSC”²⁴.

Per ogni SIC, ai fini ai fini della loro designazione in ZSC, si stabiliscono tre obiettivi di conservazione e gestione, ovvero:

- ✓ *Obiettivo generale:* garantire la conservazione degli habitat e delle specie di fauna e flora di interesse comunitario presenti e della biodiversità in generale, mantenendo o ripristinando gli equilibri biologici in atto, preservando il ruolo ecologico-funzionale complessivo di ciascun sito nell’ambito della rete Natura 2000, ai sensi dell’art. 2 della direttiva 92/43/CEE.

²⁴ Cfr. DRG 159/2016, p. 8

- ✓ *Obiettivo specifico prioritario*: garantire il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat e delle specie di interesse comunitario presenti in ogni sito, secondo requisiti di alta e media priorità di conservazione
- ✓ *Ulteriore obiettivo*: garantire o migliorare lo stato di conservazione degli habitat e delle specie di interesse comunitario presenti e identificati come a bassa priorità di conservazione, favorendo altresì la conservazione delle altre specie importanti di fauna e flora presenti

Ogni SIC/ZSC non può considerarsi bene o area sottoposti a vincolo paesistico.

Per ognuna di esse la norma indica:

- i tipi di habitat le specie presenti e la loro valutazione
- i suddetti obiettivi e priorità di conservazione regionali, con indicazione di priorità di conservazione per gli habitat e le specie considerate
- le minacce e le pressioni generate prevalentemente da attività antropiche; per le aree di stretta pertinenza degli impianti portuali proposti (campi evidenziati in verde e grigio nelle Tabelle 3.1, 3.2 e 3.3), queste vengono sintetizzate in Tabella 4.1
- le misure di conservazione, secondo lo schema precedentemente menzionato.

Tabella 4-1 Minacce e pressioni delle aree della Rete Natura 2000 interessate dall'ubicazione degli impianti²⁵

<i>Impianto portuale proposto</i>	<i>Minaccia o pressione</i>	<i>Riferimento normativo e area della Rete Natura 2000 interessata dagli impianti portuali proposti</i>								
		DGR. 256/23.5.2017	DPGR 613/24.3.97	DGR 162/14.4.2016	DGR 679/15.11.2016	DGR 160/14.4.2016	DGR 679/15.11.2016			
		IT6030022 Bosco di Palo laziale	IT6030020 Torre Flavia*	IT6010026 Saline di Tarquini a	IT6000013 Fondali tra Capo Circeo e Terracina	IT6040009 Monte S. Angelo	IT6000003 Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta	IT6000004 Fondali tra Marina di Tarquini a e Punta Quaglia	IT6000009 Secche di Torre Flavia"	IT6000014 Fondali tra Terracina e Lago Lungo
L,Te	silvicoltura gestione forestale, agricoltura									
L,Ta,Te	specie e geni invasivi o problematici									
	modificazioni dei sistemi naturali									
L,Te	processi biotici ed abiotici naturali (escluse catastrofi)									
Ta,Te	erosione della costa o del suolo									
Ta	scarso idrodinamismo									

²⁵ <https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/>

Impianto portuale proposto	Minaccia o pressione	Riferimento normativo e area della Rete Natura 2000 interessata dagli impianti portuali proposti								
		DGR. 256/23.5.2017	DPGR 613/24.3.97	DGR 162/14.4.2016	DGR 679/15.11.2016	DGR 160/14.4.2016	DGR 679/15.11.2016			
		IT6030022 Bosco di Palo laziale	IT6030020 Torre Flavia*	IT6010026 Saline di Tarquinia	IT6000013 Fondali tra Capo Circeo e Terracina	IT6040009 Monte S. Angelo	IT6000003 Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta	IT6000004 Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta Quaglia	IT6000009 Secche di Torre Flavia"	IT6000014 Fondali tra Terracina e Lago Lungo
Te	interramento e impaludamento									
	eutrofizzazione									
	riduzione della superficie dell'habitat									
L, Ta, Te	incendio									
	intrusione umana e disturbo									
	risorse biologiche escluse agricoltura e silvicoltura									
Te	inquinamento									
	trasporto e linee di servizio									
L: Ladispoli, Porto Pidocchio; Ta: Tarquinia, Lido di Tarquinia; Te: Terracina, Nuovo attracco										
*da: Caffari, A. et al. "Le minacce di origine antropica in un'area protetta (Italia centrale): quantificazione, mappatura e stima della vulnerabilità su specifici target di conservazione usando un metodo esperto", https://static.cittametropolitanaroma.it/uploads/Le-minacce-di-origine-antropica-a-Torre-Flavia.pdf										

4.1.2 L'ottemperamento alla D.G.R. n. 612/2011

La D.G.R. n. 612/2011 - *Adozione di Misure di conservazione generali per Z.P.S. e Z.S.C*²⁶ prevede l'assegnazione delle ZPS interessate dagli interventi portuali preposti alle tipologie di cui all'art 4, comma 1, del D.M. 17 ottobre 2007 sulla base della descrizione e delle caratteristiche ambientali contenute nell'allegato 1 del suddetto decreto. Nello specifico, la norma non riguarda le aree marine, ma comprende comunque due aree terrestri della Rete Natura 2000 potenzialmente interessate, seppur distanti, dai siti proposti per le ubicazioni dei tre impianti portuali, ovvero le: IT6030020, Torre Flavia; IT6010026, Saline di Tarquinia, entrambe catalogate come PZU: presenza zone umide.

²⁶ D.G.R. n. 612/2011 Adozione di Misure di conservazione generali per Z.P.S. e Z.S.C "Rete Europea Natura 2000: misure di conservazione da applicarsi nelle Zone di protezione Speciale (ZPS) e nelle Zone Speciali di Conservazione (ZSC). Sostituzione integrale della Deliberazione della Giunta Regionale 16 maggio 2008, n. 363, come modificata dalla Deliberazione della Giunta regionale 7 dicembre 2008, n.928"

La norma specifica anche gli obblighi generali, divieti e attività da promuovere o incentivare. Tuttavia, per tutte le due aree considerate ai fini della realizzazione degli impianti portuali proposti non vi sono obblighi generali o attività da promuovere pertinenti, secondo quanto decretato ai punti B e C nell'Allegato B della D.G.R. n. 612/2011. Potrebbero, altresì, essere di rilevanza i seguenti divieti in termini di opere e interventi qualora si realizzassero i suddetti impianti o si effettuassero modifiche morfologiche, così come sancito al punto 3 dell'Allegato B della D.G.R. n. 612/2011, ovvero:

- *è vietata la circolazione motorizzata al di fuori delle strade anche ai sensi della l.r. 30 marzo 1987, n. 29 (Disciplina della circolazione fuoristrada dei veicoli a motore), fatta eccezione per le attività di ricerca scientifica e di monitoraggio e per i mezzi agricoli e forestali, di soccorso, controllo e sorveglianza, utilizzati dagli aventi diritto, in qualità di proprietari, gestori e lavoratori ai fini dell'accesso al fondo, all'azienda e agli appostamenti fissi di caccia, definiti dall'art. 5 della l. n. 157/1992, da parte delle persone autorizzate alla loro utilizzazione e gestione, esclusivamente durante la stagione venatoria;*
- *è vietata l'eliminazione degli elementi naturali e semi-naturali caratteristici del paesaggio agrario con alta valenza ecologica che verrà individuato con apposito provvedimento della Giunta regionale.*

Tali divieti, tuttavia, non risultano di interesse al momento, vista l'attuale individuazione di massima dei siti, mentre richiederebbero attenzione una volta stabilita l'ubicazione definitiva dei tre impianti, in caso di nuova dotazione infrastrutturale ai fini dell'accessibilità e della funzionalità. Tuttavia, vista la distanza delle due aree, anche in questo caso la pertinenza dei divieti di cui sopra risulta abbastanza ridotta.

Anche riguardo alle misure di conservazione previste, non vi sono particolari elementi di rilievo come è possibile desumere dalla Tabella 4-2

Tabella 4-2 Misure di conservazione per le due ZPS caratterizzate dalla presenza zone umide (PZU)

Intervento	Identificativo	Nome	Tipologia: PZU			
			Regolamentazioni	Obblighi	Attività da favorire	Divieti
Porto Pidocchio	IT6030020	Torre Flavia	nessuna di rilievo ai fini dell'ubicazione dell'impianto	dovrà essere effettuato il monitoraggio del livello idrico delle zone umide	nessuna di rilievo ai fini dell'ubicazione dell'impianto	è fatto divieto di bonifica idraulica delle zone umide naturali
Lido di Tarquinia	IT6010026	Saline di Tarquinia				

4.2 Schede di dettaglio dei Siti di Rete Natura 2000 e incidenza delle proposte progettuali

Al fine di approfondire il tipo di impatto che le tre nuove proposte possono avere sui siti della Rete Natura 2000, si è predisposta, per ogni area interessata dall'intervento, una scheda ove sono riportati i siti di interesse e le specifiche azioni di tutela secondo le normative specifiche locali.

Nello specifico, come riportato nella nota n. 0357573 dell'11/04/2022 della Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica, i siti considerati oggetto di valutazione dei potenziali impatti indiretti provocati dalle tre nuove proposte sono:

- Per la proposta ricadente nel Comune di Tarquinia:

- ZSC IT6000003 “Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta”
- ZSC IT6000004 “Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia;
- Per la proposta ricadente nel Comune di Ladispoli:
 - ZSC IT6000009 “Secche di Torre Flavia
- Per la proposta ricadente nel Comune di Terracina:
 - ZSC IT6000014 “Fondali tra Terracina e Lago Lungo”;

Nelle schede specifiche di ciascuna proposta di localizzazione dell'intervento vengono riportate le seguenti informazioni:

- Pressioni e minacce determinate dallo sviluppo dell'intervento
- Misure regolamentari
 - Divieti di potenziale interesse per l'intervento
 - Obblighi di potenziale interesse per l'intervento
 - Divieti ed obblighi relativamente agli habitat
 - Divieti ed obblighi relativamente alle specie
 - Interventi attivi e azioni da incentivare ai fini dell'intervento
- Considerazioni ai fini dell'incidenza dell'intervento sul sito considerato, ove si riporta una valutazione sintetica qualitativa degli impatti attesi sulle componenti vegetazionali, faunistiche ed ecosistemiche del sito considerato.

Tali informazioni discendono da quanto prescritto dalla D.G.R. n. 679/2016 - *Adozione delle Misure di Conservazione di n. 9 SIC marini, finalizzate alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC), ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (Habitat) e DPR 357/97 e s.m.i* che opera in maniera analoga alle norme richiamate in Tabella 4.1 per i siti terrestri.

Nella predisposizione delle schede (di seguito riportate), per ogni sito sono state consultate le descrizioni dei siti riportate nelle norme specifiche locale, e considerati tutti i tipi di habitat e specie, gli obiettivi e priorità di conservazione regionali (inclusa la tabella di valutazione sintetica e priorità di conservazione per gli habitat e le specie presenti nel sito), le pressioni e le minacce, tutte le misure di conservazione, nonché le valutazioni sintetiche degli habitat e delle specie.

Per ogni ZSC/ZPS individuata, dalla analisi di quanto di cui sopra, le schede rendono la previsione del potenziale degli interventi sui siti di modesto o nullo impatto. Ciò è asseribile al momento nonostante la assenza di ubicazione definitiva, pianificazione d'area e progetto dell'impianto. Infatti lo stato dei luoghi comporta una estensione ed esercizio degli impianti stessi (piccoli porti turistici, o addirittura solo un attracco come nel caso dell'impianto proposto per il comune di Terracina) di entità assai ridotta, in grado di generare traffico terrestre e marittimo (per accomodare natanti da diporto) ad impatto del tutto minimo sugli habitat esistenti.

Le schede vengono integrate da tabelle per la definizione delle incidenze sugli habitat e sulle specie, per completare quanto richiesto nella sezione “Contenuti dello Studio di Incidenza” in merito alla “Analisi ed individuazione delle incidenze sui siti Natura 2000”²⁷.

²⁷ Crf. Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VIncA) Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" art. 6, paragrafi 3 e 4

4.2.1 Intervento Comune di Tarquinia

Località Lido di Tarquinia, Tarquinia	Livello progettuale:	Localizzazione dell'area
	Note:	L'idea progettuale prevede un porto turistico esterno al Fiume Marta a sud della foce
Ambito di tutela interessato	ZSC	IT6000003 “Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta”
Norma di riferimento	DGR. 679/2016	
Pressioni e minacce determinate dallo sviluppo dell'intervento portuale	Non specificamente generabili, cfr. anche Tabella 4.1; da valutare una volta definiti ubicazione e progetto	
Misure regolamentari		
Divieti di potenziale interesse per l'intervento portuale	E' vietato l'esercizio della pesca con reti da traino, draghe, ciancioli, sciabiche da natante, sciabiche da spiaggia, reti analoghe e altri attrezzi non consentiti sulle praterie sottomarine, in particolare sulle praterie di posidonia (Posidonia oceanica) o di altre fanerogame marine, su habitat coralligeni e letti di maerl di cui all'art. 4 del regolamento (CE) n. 1967/06; Divieto di prelievo e movimentazione dei sedimenti presenti sui fondi del sito E' vietato realizzare campi ormeggio che utilizzino sistemi di ancoraggio a corpo morto	
Obblighi di potenziale interesse per l'intervento	Qualora si renda necessario, provvede ad utilizzare sistemi di ancoraggio a basso impatto ambientale e visivo variabili a seconda delle caratteristiche del fondale. E' obbligatoria la regolamentazione del flusso turistico – balneare all'interno delle zone a più elevato pregio naturalistico, che preveda il divieto di danneggiamento e/o prelievo di organismi marini. E' obbligatoria la regolamentazione della piccola pesca professionale, sportiva e subacquea.	
Divieti ed obblighi relativamente agli habitat	E' vietato ancorare in corrispondenza degli habitat 1110, 1120 e 1170	
Divieti ed obblighi relativamente alle specie	Nessuno	
Interventi attivi e azioni da incentivare ai fini dell'intervento portuale	Realizzazione di dissuasori e barriere antistrascico per la protezione delle praterie di fanerogame marine Individuazione da parte del Soggetto Gestore del Sito di zone di ancoraggio libero delimitate da boe in corrispondenza di fondali privi degli habitat 1120 e 1170; Realizzazione di sistemi di prenotazione e numero chiuso dei campi ormeggio in aree di particolare interesse per la conservazione. Attività di formazione e sensibilizzazione rivolta ai diportisti e ai centri immersione circa la rilevanza di specie autoctone (Posidonia oceanica e del coralligeno) e necessità di prevenirne l'introduzione di specie alloctone marine. Definizione e adozione di un protocollo di biosicurezza da applicarsi ai natanti per prevenire l'introduzione di specie aliene e per l'attuazione di misure di risposta rapida in caso di loro nuove segnalazioni	
Considerazioni ai fini dell'incidenza dell'intervento portuale sul sito IT6000003		

Impatti attesi sulle componenti vegetazionali, faunistiche ed ecosistemiche		Si rimanda alle valutazioni specifiche del progetto definitivo dell'intervento						
Considerazioni aggiuntive		Vista l'estensione modesta dell'intervento e l'esiguità della domanda potenzialmente attraibile, si ritiene che i divieti, gli obblighi e gli interventi sopra indicati, se effettivamente pertinenti e/o necessari, possano essere facilmente ottemperati e/o rispettati						
Perdita di superficie di habitat/habitat di specie -								
No	Si						Probabili	
	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine	Non sussistono altri interventi		
	diretti							
	indiretti							
Frammentazione di superficie di habitat/habitat di specie								
No	Si						Probabili	
	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine	Non sussistono altri interventi		
	diretti							
	indiretti							
Danneggiamento o perturbazione di specie								
No	Si						Probabili	
X	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine	Non sussistono altri interventi		
	diretti							
	indiretti							
Altri cambiamenti negli elementi morfologici, ambientali e paesaggistici principali del sito								
No	Si						Probabili	
	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine	Non sussistono altri interventi	miglioramento della gestione dell'uso del suolo grazie all'eliminazione di aree di rimessaggio abusive	
	diretti							
	indiretti							
Interferenza funzionale								
No	Non si ravvisano al momento effetti indiretti riferibili alla proposta ubicazionale in grado di generare scadimenti nella qualità delle componenti abiotiche strutturali del sito, nonché inerenti il consumo/sottrazione di risorse locali, né interferenze con aree esterne				Si			

Località Lido di Tarquinia, Tarquinia		Livello progettuale:	Localizzazione dell'area
		Note:	L'idea progettuale prevede un porto turistico esterno al Fiume Marta a sud della foce
Ambito di tutela interessato	ZSC	IT6000004 "Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia"	
Norma di riferimento		DGR. 679/2016	
Pressioni e minacce determinate dallo sviluppo dell'intervento portuale		Non specificamente generabili, cfr. anche Tabella 4.1; da valutare una volta definiti ubicazione e progetto	
Misure regolamentari			
Divieti di potenziale interesse per l'intervento portuale		E' vietato l'esercizio della pesca con reti da traino, draghe, ciancioli, sciabiche da natante, sciabiche da spiaggia, reti analoghe e altri attrezzi non consentiti sulle praterie sottomarine, in particolare sulle praterie di posidonia (Posidonia oceanica) o di altre fanerogame marine, su habitat coralligeni e letti di maerl di cui all'art. 4 del regolamento (CE) n. 1967/06; <u>Divieto di prelievo e movimentazione dei sedimenti presenti sui fondi del sito</u> E' vietato realizzare campi ormeggio che utilizzino sistemi di ancoraggio a corpo morto	
Obblighi di potenziale interesse per l'intervento		Qualora si renda necessario, provvede ad utilizzare sistemi di ancoraggio a basso impatto ambientale e visivo variabili a seconda delle caratteristiche del fondale È obbligatoria la regolamentazione del flusso turistico – balneare all'interno delle zone a più elevato pregio naturalistico, che preveda il divieto di danneggiamento e/o prelievo di organismi marini E' obbligatoria la regolamentazione della piccola pesca professionale, sportiva e subacquea	
Divieti ed obblighi relativamente agli habitat		E' vietato ancorare in corrispondenza degli habitat 1110, 1120 e 1170	
Divieti ed obblighi relativamente alle specie		Nessuno	
Interventi attivi e azioni da incentivare ai fini dell'intervento portuale		Realizzazione di dissuasori e barriere antistrascico per la protezione delle praterie di fanerogame marine Individuazione da parte del Soggetto Gestore del Sito di zone di ancoraggio libero delimitate da boe in corrispondenza di fondali privi degli'habitat 1120 e 1170; Progettazione e realizzazione di interventi per eliminare le fonti di inquinamento e per contrastare i processi di alterazione del ciclo sedimentario costiero Realizzazione di sistemi di prenotazione e numero chiuso dei campi ormeggio in aree di particolare interesse per la conservazione Attività di formazione e sensibilizzazione rivolta ai diportisti e ai centri immersione circa la rilevanza di specie autoctone (Posidonia oceanica e del coralligeno) e necessità di prevenirne l'introduzione di specie alloctone marine	

<p>Definizione e adozione di un protocollo di biosicurezza da applicarsi ai natanti per prevenire l'introduzione di specie aliene e per l'attuazione di misure di risposta rapida in caso di loro nuove segnalazioni</p> <p>Promozione e realizzazione, laddove fattibile, di interventi di eradicazione o controllo di specie aliene</p>									
Considerazioni ai fini dell'incidenza dell'intervento portuale sul sito IT6000004									
Impatti attesi sulle componenti vegetazionali, faunistiche ed ecosistemiche		Si rimanda alle valutazioni specifiche del progetto definitivo dell'intervento							
Considerazioni aggiuntive		Vista l'estensione modesta dell'intervento e l'esiguità della domanda potenzialmente attraibile, si ritiene che i divieti, gli obblighi e gli interventi sopra indicati, se effettivamente pertinenti e/o necessari, possano essere facilmente ottemperati e/o rispettati							
Perdita di superficie di habitat/habitat di specie -									
No	Si						Probabili		
	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi	
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine	Non sussistono altri interventi			
	diretti								
	indiretti								
Frammentazione di superficie di habitat/habitat di specie									
No	Si						Probabili		
	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi	
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine	Non sussistono altri interventi			
	diretti								
	indiretti								
Danneggiamento o perturbazione di specie									
No	Si						Probabili		
X	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi	
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine	Non sussistono altri interventi			
	diretti								
	indiretti								
Altri cambiamenti negli elementi morfologici, ambientali e paesaggistici principali del sito									
No	Si						Probabili		
	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi	
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine	Non sussistono altri interventi	miglioramento della gestione dell'uso del suolo grazie all'eliminazione di aree di		
	diretti								
	indiretti								

							rimessaggio abusive	
Interferenza funzionale								
No	Non si ravvisano al momento effetti indiretti riferibili alla proposta ubicazionale in grado di generare scadimenti nella qualità delle componenti abiotiche strutturali del sito, nonché inerenti il consumo/sottrazione di risorse locali, nè interferenze con aree esterne				Si			
Nota: Non si ravvisano allo stato elementi di disturbo o intereferenza sulla IT6010026 “Saline di Tarquinia” vista anche la distanza dall’ubicazione proposta								

4.2.2 Intervento Comune di Ladispoli

Località Pidocchio, Ladispoli	Porto	Livello progettuale:	Localizzazione dell'area
		Note:	L'idea progettuale prevede un piccolo porto turistico in corrispondenza dello sbocco a mare del Fosso Vaccina
Ambito di tutela interessato	ZSC	IT6000009 “Secche di Torre Flavia”	
Norma di riferimento		DGR. 679/2016	
Pressioni e minacce determinate dallo sviluppo dell'intervento portuale	Non specificamente generabili, cfr. anche Tabella 4.1; da valutare una volta definiti ubicazione e progetto		
Misure regolamentari			
Divieti di potenziale interesse per l'intervento portuale	E' vietato l'esercizio della pesca con reti da traino, draghe, ciancioli, sciabiche da natante, sciabiche da spiaggia, reti analoghe e altri attrezzi non consentiti sulle praterie sottomarine, in particolare sulle praterie di posidonia (Posidonia oceanica) o di altre fanerogame marine, su habitat coralligeni e letti di maerl di cui all'art. 4 del regolamento (CE) n. 1967/06; <u>Divieto di prelievo e movimentazione dei sedimenti presenti sui fondi del sito</u> E' vietato realizzare campi ormeggio che utilizzino sistemi di ancoraggio a corpo morto		
Obblighi di potenziale interesse per l'intervento	Qualora si renda necessario, provvede ad utilizzare sistemi di ancoraggio a basso impatto ambientale e visivo variabili a seconda delle caratteristiche del fondale E' obbligatoria la regolamentazione del flusso turistico – balneare all'interno delle zone a più elevato pregio naturalistico, che preveda il divieto di danneggiamento e/o prelievo di organismi marini. E' obbligatoria la regolamentazione della piccola pesca professionale, sportiva e subacquea		
Divieti ed obblighi relativamente agli habitat	E' vietato ancorare in corrispondenza degli habitat 1120 e 1170		
Divieti ed obblighi relativamente alle specie	Nessuno		
Interventi attivi e azioni da incentivare ai fini dell'intervento portuale	Realizzazione di dissuasori e barriere antistrascico per la protezione delle praterie di fanerogame marine Individuazione da parte del Soggetto Gestore del Sito di zone di ancoraggio libero delimitate da boe in corrispondenza di fondali privi degli habitat 1120 e 1170. Realizzazione di sistemi di prenotazione e numero chiuso dei campi ormeggio in aree di particolare interesse per la conservazione. Progettazione e realizzazione di interventi per eliminare le fonti di inquinamento e per contrastare i processi di alterazione del ciclo sedimentario costiero. Attività di formazione e sensibilizzazione rivolta ai diportisti e ai centri immersione circa la rilevanza di specie autoctone (Posidonia oceanica e del coralligeno) e necessità di prevenirne l'introduzione di specie alloctone marine. Definizione e adozione di un protocollo di biosicurezza da applicarsi ai natanti per prevenire l'introduzione di specie aliene e per l'attuazione di misure di risposta rapida in caso di loro nuove segnalazioni		
Considerazioni ai fini dell'incidenza dell'intervento portuale sul sito IT6000009			

Impatti attesi sulle componenti vegetazionali, faunistiche ed ecosistemiche		Si rimanda alle valutazioni specifiche del progetto definitivo dell'intervento. La progettazione dell'impianto portuale sarà realizzata in modo da ridurre i processi di alterazione del ciclo sedimentario costiero						
Considerazioni aggiuntive		Vista l'estensione modesta dell'intervento e l'esiguità della domanda potenzialmente attraibile, si ritiene che i divieti, gli obblighi e gli interventi sopra indicati, se effettivamente pertinenti e/o necessari, possano essere facilmente ottemperati e/o rispettati.						
Perdita di superficie di habitat/habitat di specie -								
No	Si						Probabili	
	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine			
	diretti					Non sussistono altri interventi		
	indiretti							
Frammentazione di superficie di habitat/habitat di specie								
No	Si						Probabili	
	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine			
	diretti					Non sussistono altri interventi		
	indiretti							
Danneggiamento o perturbazione di specie								
No	Si						Probabili	
X	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine			
	diretti					Non sussistono altri interventi		
	indiretti							
Altri cambiamenti negli elementi morfologici, ambientali e paesaggistici principali del sito								
No	Si						Probabili	
	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine			
	diretti					Non sussistono altri interventi		
	indiretti							
Interferenza funzionale								
No	Non si ravvisano al momento effetti indiretti riferibili alla proposta ubicazionale in grado di generare scadimenti nella qualità delle componenti abiotiche strutturali del sito, nonché inerenti il consumo/sottrazione di risorse locali, nè interferenze con aree esterne				Si			
Nota: Non si ravvisano allo stato elementi di disturbo o intereferenza sulla IT6030020 "Torre Flavia" e sulla IT6030022 SIC/ZSC "Bosco di Palo Laziale								

4.2.3 Intervento Comune di Terracina

Attracco lungo il canale di bonifica, Terracina		Livello progettuale:	Localizzazione dell'area
		Note:	L'idea progettuale prevede un attracco in prossimità dello sbocco a mare del canale di bonifica che attraversa la città
Ambito di tutela interessato	ZSC	IT6000014 “Fondali tra Terracina e Lago Lungo	
Norma di riferimento	DGR. 679/2016		
Pressioni e minacce determinate dallo sviluppo dell'intervento portuale	Non specificamente generabili, cfr. anche Tabella 4.1; da valutare una volta definiti ubicazione e progetto		
Misure regolamentari			
Divieti di potenziale interesse per l'intervento portuale	E' vietato l'esercizio della pesca con reti da traino, draghe, ciancioli, sciabiche da natante, sciabiche da spiaggia, reti analoghe e altri attrezzi non consentiti sulle praterie sottomarine, in particolare sulle praterie di posidonia (Posidonia oceanica) o di altre fanerogame marine, su habitat coralligeni e letti di maerl di cui all'art. 4 del regolamento (CE) n. 1967/06; Divieto di prelievo e movimentazione dei sedimenti presenti sui fondi del sito E' vietato realizzare campi ormeggio che utilizzino sistemi di ancoraggio a corpo morto		
Obblighi di potenziale interesse per l'intervento	Qualora si renda necessario, provvede ad utilizzare sistemi di ancoraggio a basso impatto ambientale e visivo variabili a seconda delle caratteristiche del fondale E' obbligatoria la regolamentazione del flusso turistico – balneare all'interno delle zone a più elevato pregio naturalistico, che preveda il divieto di danneggiamento e/o prelievo di organismi marini E' obbligatoria la regolamentazione della piccola pesca professionale, sportiva e subacquea		
Divieti ed obblighi relativamente agli habitat	E' vietato ancorare in corrispondenza degli habitat 1120 e 1110		
Divieti ed obblighi relativamente alle specie			
Interventi attivi e azioni da incentivare ai fini dell'intervento portuale	Realizzazione di dissuasori e barriere antistrascico per la protezione delle praterie di fanerogame marine Individuazione da parte del Soggetto Gestore del Sito di zone di ancoraggio libero delimitate da boe in corrispondenza di fondali privi degli'habitat 1120 e 1170; Realizzazione di sistemi di prenotazione e numero chiuso dei campi ormeggio in aree di particolare interesse per la conservazione Progettazione e realizzazione di interventi per eliminare le fonti di inquinamento e per contrastare i processi di alterazione del ciclo sedimentario costiero Attività di formazione e sensibilizzazione rivolta ai diportisti e ai centri immersione circa la rilevanza di specie autoctone (Posidonia oceanica e del coralligeno) e necessità di prevenirne l'introduzione di specie alloctone marine		

<p>Definizione e adozione di un protocollo di biosicurezza da applicarsi ai natanti per prevenire l'introduzione di specie aliene e per l'attuazione di misure di risposta rapida in caso di loro nuove segnalazioni</p> <p>Attività di informazione e sensibilizzazione rivolta ai centri immersione, attraverso la fornitura di materiale informativo presso i porti turistici, per spiegare l'importanza delle specie faunistiche presenti nel sito (Pinna nobilis)</p>								
Considerazioni ai fini dell'incidenza dell'intervento portuale sul sito IT6000014								
Impatti attesi sulle componenti vegetazionali, faunistiche ed ecosistemiche		Si rimanda alle valutazioni specifiche del progetto definitivo dell'intervento. La progettazione dell'impianto portuale sarà realizzata in modo da ridurre i processi di alterazione del ciclo sedimentario costiero						
Considerazioni aggiuntive		Vista l'estensione modesta dell'intervento e l'esiguità della domanda potenzialmente attraibile, si ritiene che i divieti, gli obblighi e gli interventi sopra indicati, se effettivamente pertinenti e/o necessari, possano essere facilmente ottemperati e/o rispettati.						
Perdita di superficie di habitat/habitat di specie -								
No	Si						Probabili	
	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine			
	diretti					Non sussistono altri interventi		
	indiretti							
Frammentazione di superficie di habitat/habitat di specie								
No	Si						Probabili	
	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine			
	diretti					Non sussistono altri interventi		
	indiretti							
Danneggiamento o perturbazione di specie								
No	Si						Probabili	
X	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine			
	diretti					Non sussistono altri interventi		
	indiretti							
Altri cambiamenti negli elementi morfologici, ambientali e paesaggistici principali del sito								
No	Si						Probabili	
	per effetti	cantiere		esercizio		cumulo	altro	da valutare una volta noti ubicazione e progetto definitivi
		breve termine	lungo termine	breve termine	lungo termine			
	diretti					Non sussistono altri interventi		
	indiretti							

Interferenza funzionale			
No	Non si ravvisano al momento effetti indiretti riferibili alla proposta ubicazionale in grado di generare scadimenti nella qualità delle componenti abiotiche strutturali del sito, nonché inerenti il consumo/sottrazione di risorse locali, nè interferenze con aree esterne	Si	
<i>Nota:</i>	Quanto sopra riportato consente anche di tutelare la vicina IT6000013 “Fondali tra Capo Circeo e Terracina” Non si ravvisano allo stato elementi di disturbo o interferenza sulla IT6040009 “Monte S. Angelo”		

5 LIVELLI DI SIGNIFICATIVITÀ DELLE INCIDENZE SUI SITI

Gli interventi per i tre impianti portuali proposti per l'esiguità di estensione, domanda attraibile e traffico generabile comportano che la valutazione di incidenza debba essere condotta tenendo conto di alcune specificità, peraltro già emerse dalle schede, ovvero la loro caratteristica di opere ex novo di cui al momento non esiste ancora localizzazione e area di sedime determinate.

Inoltre, poiché le caratteristiche ubicazionali hanno al momento carattere previsionale e non attuativo, le modalità di valutazione usuali dell'incidenza di un intervento su un determinato sito o habitat o specie che fanno riferimento a stati e dati progettuali o ubicazionali definiti, non possono qui applicarsi.

L'approccio seguito, pertanto, si rifà ad altri esempi di Valutazione di Incidenza riferiti a strumenti pianificatori ove sono previste opere affini per stato di avanzamento (ubicazione di massima e assenza di progettazione) e segnatamente si prende a modello per il completamento della metodica di studio la procedura probabilistica utilizzata Piano Energetico Regionale (PER) della Regione Lazio, prima e poi dal Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica (PRMTL). L'ottica condivisa è quella di considerare gli interventi che presentano caratteri tali da potersi giudicare a rischio di interferenza con siti della Rete Natura2000 considerati nelle schede.

In analogia con quanto applicato nel PER e nel PRMTL per gli interventi, si considerano tre parametri significativi ai fini della presente valutazione ovvero:

- *Pt - Potenziale tipologico*, riguardante le caratteristiche proprie dell'intervento; ad esempio, un intervento ex novo ha ragionevolmente una natura più impattante di un intervento di adattamento (raddoppio, adeguamento, ecc.) sull'esistente.
- *Pl - Potenziale localizzativo*, riguardante l'ubicazione dell'intervento in area antropizzata, naturale o semi- naturale
- *Pp - Potenziale di prossimità*, ovvero la rilevanza della misura o dell'intervento in relazione alla distanza dal sito.

I parametri sono tradotti quantitativamente mutuando le scale di giudizio già adottate nel PER e nel PRMTL (Tabella 5-1 e Tabella 5-3):

Tabella 5-1 Punteggi associati al criterio Pt - Potenziale tipologico

Punteggio	Descrizione
0	Interventi che non presentano caratteristiche tali da poter produrre trasformazioni fisiche degli ambiti in cui sono localizzate
1	Interventi aventi connotati strutturali tale da poter produrre trascurabili trasformazioni fisiche degli ambiti in cui sono localizzate
2	Interventi aventi connotati strutturali tale da poter produrre piccole trasformazioni fisiche degli ambiti in cui sono localizzate
3	Interventi aventi connotati strutturali tale da poter produrre moderate trasformazioni fisiche degli ambiti in cui sono localizzate
4	Interventi aventi connotati strutturali tale da poter produrre elevate trasformazioni fisiche degli ambiti in cui sono localizzate
5	Impianti e infrastrutture importanti che implicano trasformazioni molto elevate fisiche degli ambiti in cui sono localizzati

Tabella 5-2 Punteggi associati al criterio Pl - Potenziale localizzativo

Punteggio	Descrizione
0	Interventi non localizzabili
1	Interventi con molta probabilità localizzabili in ambiti prettamente urbani
2	Interventi con molta probabilità localizzabili in ambiti semi urbani e antropizzati
3	Interventi con leggera probabilità di essere localizzati in ambiti naturali o seminaturali
4	Interventi con moderate probabilità di essere localizzati in aree naturali o seminaturali
5	Interventi con forti probabilità di essere localizzati in aree naturali o seminaturali

Tabella 5-3 Punteggi associati al criterio Pp - Potenziale di prossimità

Punteggio	Descrizione
Alta, 1	Alta prossimità: Interventi interni al sito o distanti dal sito fino 2 km
Media, 0.8	Media prossimità: Interventi distanti dal sito da 2 a 9km
Bassa, 0.6	Bassa prossimità: Interventi distanti dal sito 10 km e oltre

Tali valori vengono utilizzati per il calcolo della definitività “maggiore o minore problematicità teorica” PT degli interventi, secondo la funzione

$$PT = (P_t + P_l) * P_p$$

Il calcolo dei punteggi secondo la funzione consente di associare un valore finale ad ogni intervento (Tabella 5-4) e relazionarlo alla scala riportata nella tabella che segue, ove si valuta la possibilità teorica di interazione, anch'essa mutuata dalla metodica per il PER e per il PRMTL.

Tabella 5-4 Scala della Possibilità teorica di incidenza

Punteggio	Descrizione
0-1	possibilità nulla
2-3	possibilità scarsa
4-5	Possibilità bassa
6-7	possibilità moderata
8-10	possibilità elevata

Il calcolo della PT per ciascuno intervento, riferito ai singoli siti considerati, è riportato nella seguente Tabella 5-5.

Tabella 5-5 Possibilità teorica di incidenza degli interventi di PRTML

<i>Intervento</i>	<i>Sito</i>		<i>P_t</i>	<i>P_l</i>	<i>P_p</i>	<i>P_T</i>	<i>Media per intervento</i>
Lido di Tarquinia, Tarquinia	IT6000003	Fondali tra le foci del Fiume Chiarone e Fiume Fiora	2	2	1	4	3.5
	IT6000004	Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia	2	2	1	4	
	IT6010026	Saline di Tarquinia	1	2	0.8	2.4	
Porto Pidocchio. Ladispoli	IT6000009	Secche di Torre Flavia	2	1	1	3	3.1
	IT6030020	Torre Flavia	2	2	0.8	3.2	
	IT6030022	Bosco di Palo Laziale	2	2	0.8	3.2	
Approdo lungo il canale della bonifica, Terracina	IT6040009	Monte S. Angelo	2	1	1	3	2.8
	IT6000013	Fondali tra Capo Circeo e Terracina	2	1	0.8	2.4	
	IT6000014	Fondali tra Terracina e Lago Lungo	2	1	1	3	

La Tabella 5.5 riporta come la maggioranza degli interventi di piano abbia possibilità basse o scarse, se non nulle, di incidere sui siti della Rete Natura 2000 interessati.

Questo approccio di natura probabilistica deve comunque essere ribattuto e integrato a scala di singolo intervento, anche per una verifica puntuale dell'ottemperanza alle misure di conservazione delle norme locali, e corredato da analisi di dettaglio per definire eventuali rischi reali degli habitat e delle specie interessate.

Per quanto riguarda le misure di mitigazione e compensazione, in questa fase di pianificazione prevista, non si presentano misure specifiche, che, per ciascuno degli interventi infrastrutturali previsti, andranno sicuramente valutate nelle successive fasi di progettazione.

CONCLUSIONI

Il presente documento è stato finalizzato all'analisi delle caratteristiche dei vari elementi protetti presenti nella ZSC marine: quella nel Comune di Tarquinia (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 nel Comune di Terracina (ZSC IT6000014 “Fondali tra Terracina e Lago Lungo”), e quella in Comune di Ladispoli (ZSC IT6000009 “Secche di Torre Flavia”).

Tale analisi è stata effettuata in quanto, in riferimento alla nota n. 0357573²⁸, le aree di progetto considerate, seppur esterne a Siti della Rete Natura 2000, per la natura delle opere che dovrebbero essere realizzate, per quanto al momento non dimensionabili con accuratezza, potrebbero determinare incidenze negative 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.

Dall'analisi e dalla valutazione delle incidenze attese a seguito di una eventuale realizzazione di una struttura portuale da diporto nelle tre aree oggetto di studio, è stato possibile concludere che la possibilità teorica di interazione tra gli elementi protetti quali, in particolare, gli habitat citati presenti in prossimità dell'area degli interventi, non saranno interessati da incidenze significative, sia di tipo diretto, sia di quello indiretto, non comportando la perdita di aree di habitat.

Infatti, se si osserva l'indice medio di Possibilità teorica d'Incidenza (PT) si può notare come questo per tutte e tre le aree di intervento sia di livello scarso.

In generale va precisato che il Piano dei porti di interesse economico e regionale, in cui rientrano le tre ipotesi di localizzazione analizzate in questo documento, è un piano di settore del PRMTL, che a sua volta pone particolare attenzione anche all'ambiente non solo perché tende a non prevedere interventi che abbiano una forte incidenza negativa sulla componente naturalistica del territorio, ma, anche perché prevede numerose azioni e politiche, che incidono positivamente sull'ecosistema.

In ogni caso si ritiene opportuno, in fase di progettazione definitiva, prevedere tutti gli accorgimenti a favore della sostenibilità ambientale, così come riportato nelle schede di analisi.

Per quanto sin qui esposto si può, quindi, concludere che in questa fase non si ritiene che una valutazione più approfondita sia possibile.

²⁸ Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica nella nota n. 0357573 dell'11/04/2022

APPENDICE 1

Habitat e specie faunistiche di interesse comunitario

Nei siti Natura 2000 di cui agli elenchi precedenti sono presenti diverse decine di Habitat di cui 18 risultano “Prioritari”. Di seguito se ne riporta l’elenco completo²⁹.

Elenco degli habitat presenti nel Lazio e relativa codifica Natura 2000 (* prioritari)

HABITAT COSTIERE VEGETAZIONI ALOFITICHE	
1120*	Praterie di posidonie (<i>Posidonium oceanicae</i>)
1150*	Lagune costiere
1170	Scogliere
1210	Vegetazione annua delle linee di deposito marine
1240	Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con <i>Limonium</i> spp. Endemici
1310	Vegetazione pioniera a <i>Salicornia</i> , altre specie annuali delle zone fangose e sabbiose
1410	Pascoli inondati mediterranei (<i>Juncetalia maritimi</i>)
1420	Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici (<i>Sarcocornetea fruticosi</i>)
1510*	Steppe salate mediterranee (<i>Limonietalia</i>)
DUNE MARITIME E CONTINENTALI	
2110	Dune mobili embrionali
2120	Dune mobili del cordone litorale con presenza di <i>Ammophila arenaria</i> («dunebianche»)
2190	Depressioni umide interdunari
2210	Dune fisse del litorale (<i>Crucianellion maritimae</i>)
2230	Dune con prati dei <i>Malcomietalia</i>
2240	Dune con prati dei <i>Brachypodietalia</i> e vegetazione annua
2250*	Dune costiere con <i>Juniperu</i> spp
2270*	Dune con foreste di <i>Pinus pinea</i> e/o <i>Pinus pinaster</i>
HABITAT D’ACQUA DOLCE	
3120	Acque oligotrofe a bassissimo contenuto minerale su terreni generalmente sabbiosi del Mediterraneo occidentale con <i>Isoetes</i> spp
3130	Acque stagnanti, da oligotrofe a mesotrofe, con vegetazione dei <i>Littorelletea uniflorae</i> e/o degli <i>Isoetes-Nanojuncetea</i>
3140	Acque oligomesotrofe calcaree con vegetazione bentica di <i>Chara</i> spp
3150	Laghi eutrofici naturali con vegetazione del <i>Magnopotamion</i> o <i>Hydrocharition</i>
3170*	Stagni temporanei mediterranei
3240	Fiumi alpini con vegetazione riparia legnosa a <i>Salix elaeagnos</i>
3260	Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del <i>Ranunculion fluitantis</i> e <i>Callitricho-Batrachion</i>
3280	Fiumi mediterranei a flusso permanente con il <i>Paspalo-Agrostidion</i> e con filari ripari di <i>Salix Populus alba</i>
3290	Fiumi mediterranei a flusso intermittente con il <i>Paspalo-Agrostidion</i>

²⁹ In: Calvario, E. et al. “Habitat e specie di interesse comunitario nel Lazio”, Regione Lazio – ARP, 2009

Cont. Elenco degli habitat presenti nel Lazio e relativa codifica Natura 2000

LANDE E PERTICAIE TEMPERATE	
4060	Lande alpine e boreali
4090	Lande oro-mediterranee endemiche a ginestre spinose
PERTICAIE SCLEROFILLE (MATORRAL)	
5110	Formazioni stabili xerotermofile a <i>Buxus sempervirens</i> sui pendii rocciosi (Berberidionp.p.)
5130	Formazioni a <i>Juniperus communis</i> su lande o prati calcicoli
5210	Matorral arborescenti di <i>Juniperusspp.</i>
5230*	Matorral arborescenti di <i>Laurusnobilis</i>
5310	Boscaglia fitta di <i>Lauru snobilis</i>
5320	Formazioni basse di euforbie vicino alle scogliere
5330	Arbusteti termo-mediterranei e pre-desertici
FORMAZIONI ERBOSE NATURALI O SEMINATURALI	
6110*	Formazioni erbose calcicole rupicole o basofile dell'Alyso-Sedionalbi
6170	Formazioni erbose calcicole alpine e subalpine
6210	Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*notevole fioritura di orchidee)
6220*	Percorsi sub steppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea
6230*	Formazioni erbosea <i>Nardus</i>, ricche di specie, su substrato siliceo delle zone montane (e delle zonesubmontane dell'Europa continentale)
6420	Praterie umide mediterranee con piante erbacee alte del Molinio-Holoschoenion
6430	Bordure planiziali, montane e alpine di megaforbie idrofile
6520	Praterie montane da fieno
TORBIERE ALTE E TORBIERE BASSE	
7140	Torbiere di transizione e instabili
7210*	Paludi calcaree con <i>Cladium mariscus</i> e specie del Caricion davallianae
7220*	Sorgenti petrificanti con formazione di travertino (Cratoneurion)

Cont. Elenco degli habitat presenti nel Lazio e relativa codifica Natura 2000

HABITAT ROCCIOSI E GROTTI	
8120	Ghiaioni calcarei e scisto-calcarei montani e alpini (Thlaspietea rotundifolii)
8130	Ghiaioni del Mediterraneo occidentale e termofili
8160*	Ghiaioni dell'Europa centrale calcarei di collina e montagna
8210	Pareti rocciose calcaree con vegetazione casmofitica
8240*	Pavimenti calcarei
8310	Grotte non sfruttate a livello turistico
9160	Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell'Europa centrale del Carpinionbetuli
9180*	Foreste di versanti, ghiaioni e valloni del Tilio-Acerion
9190	Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con Quercus robur
91B0	Frassineti termofilia Fraxinus angustifolia
91E0*	Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)
91F0	Foreste miste riparie di grandi fiumi a Quercus robur, Ulmus laevis e Ulmus minor, Fraxinus excelsior o Fraxinus angustifolia (Ulmion minoris)
9210*	Faggeti degli Appennini con Taxus illex
9220*	Faggeti degli Appennini con Abies alba e faggeti con Abies nebrodensis
9260	Foreste di Castanea sativa
9280	Boschi di Quercus frainetto
92A0	Foreste a galleria di Salix albae Populus alba
9330	Foreste di Quercus suber
9340	Foreste di Quercus ilex e Quercus rotundifolia
9540	Pinete mediterranee di pini mesogeni endemici

Per quanto riguarda la fauna, di seguito si riporta l'elenco delle specie di interesse conservazionistico presenti nel Lazio (con * sono contrassegnate quelle segnalate come prioritarie nell'allegato II Direttiva Habitat)

Elenco delle specie di interesse conservazionistico

SPECIE	NOME
PIANTE	Adonis distorta Jonopsidium savianum [=Bivonaea saviana; Jonopsidium savianum] Kosteletzkya pentacarpos [=Hibiscus pentacarpos; Pentagonocarpus zannichellii]
ANFIBI	Bombina pachypus [=Bombina variegata] Salamandrina perspicillata [=Salamandrina terdigitata] Triturus carnifex
ARTROPODI	Austropotamobius italicus [=Austropotamobius pallipes] Cerambyx cerdo Coenagrion mercuriale Cordulegaster trinacriae Eriogaster catax Euphydryas aurinia provincialis Euplagia [=Callimorpha] quadripunctaria Lindenia tetraphylla Lucanus cervus Melanargia arge Osmoderma eremita* Oxygastra curtisii Rosalia alpina*

Cont. Elenco delle specie di interesse conservazionistico

SPECIE	NOME
MAMMIFERI	Barbastella barbastellus Canis lupus* Lutra lutra Miniopterus schreibersi Myotis bechsteinii Myotis blythii Myotis capaccinii Myotis emarginatus Myotis myotis Rhinolophus euryale Rhinolophus ferrum-equinum Rhinolophus hipposideros Rupicapra pyrenaica ornata* Tursiops truncatus Ursus arctos marsicanus*
PESCI	Acipenser sturio* Alosa fallax Aphanius fasciatus Barbus plebejus Cobitis taenia bilineata Gobius nigricans Lampetra fluviatilis Lampetra planeri Leuciscus souffia muticellus Petromyzon marinus Rutilus rubilio Salmo (Trutta) macrostigma
RETTILI	Caretta caretta* Elaphe quatuorlineata Emys orbicularis Testudo hermanni Vipera ursinii
UCCELLI	Alcedo atthis Alectoris graeca saxatilis Anthus campestris Aquila chrysaetos Ardea purpurea Burhinus oedicnemus Calandrella brachydactyla Calonectris diomedea Caprimulgus europaeus Charadrius alexandrinus Circaetus gallicus Circus pygargus Coracias garrulus Egretta garzetta Emberiza hortulana Falco biarmicus Falco peregrinus Ficedula albicollis Gyps fulvus Ixobrychus minutus Lanius collurio Lanius minor Lullula arborea Melanocorypha calandra Milvus migrans Milvus milvus Nycticorax nycticorax Pernis apivorus Phalacrocorax aristotelis desmarestii Picoides [=Dendrocopos] leucotos Puffinus yelkouan Pyrrhocorax pyrrhocorax Sylvia undata

Dott.ssa Maria Rosaria Saporito
Amministratore Delegato CTLup srl

CTLup srl
Start up Università La Sapienza
Via Bruno Buozzi 105 Int. 6 - 00197 Roma
C.F./P.IVA 15221811001
mail: info@ctlup.com - www.ctlup.com

Maria Rosaria Saporito



REGIONE LAZIO

Provincia di Latina



Comune di Ponza

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

ai sensi dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE

Progetto:

**Porto Turistico di Cala dell'Acqua
- Istanza di Concessione ai sensi del D.P.R. 509/97 -**

Committente:

Società Marina di Cala dell'Acqua S.r.l.

Elaborato:

Relazione illustrativa

Data

novembre 2016

Redazione:

dott. Agr Piero Pieri



Studio Tecnico:

Via Garibaldi, 30 - 01011 Canino (VT)

tel./fax: 0761/439.003

e-mail: agripep@libero.it



con la collaborazione del:
dott. Biol. Filippo Fortarezza



e del:

dott. Sandro Ciripicchio

Per accettazione:

Il Committente

INDICE

1) GENERALITÀ.....	5
2) FASE 1: VERIFICA (SCREENING).....	8
2.1) Caratteristiche della ZPS IT6040019.....	8
2.2) Caratteristiche del SIC IT6000016.....	11
2.3) Descrizione del progetto.....	14
2.4) Descrizione dell'area di intervento.....	19
2.4.1) <i>Habitat e caratteristiche floristiche</i>	21
2.4.2) <i>Caratteristiche faunistiche</i>	29
2.5) Metodi di indagine e caratterizzazione dei posidonieti.....	33
3) FASE 2: VALUTAZIONE APPROPRIATA.....	45
3.1) Incidenze del progetto.....	46
3.1.1) <i>Analisi delle incidenze dirette ed indirette</i>	48
3.2) Mitigazioni.....	53
4) FASE 3 E 4: SOLUZIONI ALTERNATIVE E COMPENSAZIONI.....	59
5) CONCLUSIONI.....	61
BIBLIOGRAFIA.....	63

INDICE DEGLI ALLEGATI E DELLE TAVOLE

- Allegato I:** Scheda Dati della Zona a Protezione Speciale denominata “Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano” (cod. IT6040019).
- Allegato IA:** Scheda Dati del Sito di Interesse Comunitario denominato “Fondali circostanti l'Isola di Ponza” (cod. IT6000016)
- Allegato II:** Documentazione fotografica dell'area di intervento
- Allegato III:** Schede sintetiche per l'identificazione e la descrizione delle incidenze sui siti “Natura 2000” considerati
-
- Tavola I:** Carta Corografica su stralcio C.T.R. “Ponza Nord” - scala 1 : 10.000
- Tavola II:** Carta Uso del Suolo su stralcio Foglio 413 Tavola 39 (DGR n. 953 del 28/03/2000) – scala 1 : 5.000
- Tavola III:** Punti Significativi dell'Area di Intervento su stralcio foto aerea – scala 1 : 2.000

1) GENERALITÀ

Il sottoscritto dott. Agr. Piero Pieri iscritto all'Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali della Provincia di Viterbo al n. 36, con la collaborazione del dott. Biol. Filippo Fortarezza iscritto all'Ordine Nazionale dei Biologi col n. 55560 e del dott. Sandro Ciripicchio, laureato in Scienze Ambientali e provvisto di Brevetto Didattica SSI, "Livello Advanced" n. 5140602478A, redigono la presente Valutazione di Incidenza sul progetto per la realizzazione e la gestione di un porto turistico in Località "Cala dell'Acqua" nel Comune di Ponza (LT), ai sensi del D.P.R. Del 2/12/1997 n. 509, su incarico e per conto della committente "Società Marina di Cala dell'Acqua S.r.l."

Tutta la superficie interessata dal progetto considerato, in effetti, è inclusa nei limiti del territorio amministrato dal Comune di Ponza e ricade all'interno della delimitazione della ZPS (Zona a Protezione Speciale) denominata "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano" (cod. IT6040019), nonché, parzialmente, all'interno del SIC "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" (cod. IT6000016) e pertanto:

- ◆ visto il DPR n.120 del 12/03/2003, "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, direttiva 92/43/CEE sulla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, della flora e della fauna selvatiche e considerando che il citato D.P.R., al comma 7 dell'articolo 6, sancisce che "per i Piani e/o Progetti che interessano siti Natura 2000, parzialmente o interamente ricompresi in aree protette nazionali, la valutazione di incidenza si effettua sentito l'Ente gestore dell'area";
- ◆ visto il DM n. 65 del 03/04/2000 "Elenco dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciali, individuati ai sensi delle direttive 92/43/CEE" e 79/409/CEE;
- ◆ visto il Decreto del Min. dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 17/10/2007 che stabilisce i criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone speciali di conservazione (ZSC) e a Zone a protezione speciale (ZPS);
- ◆ vista la Deliberazione della Giunta Regionale del Lazio n. 64 del 29 gennaio 2010 che stabilisce le linee guida per la procedura di Valutazione di Incidenza (D.P.R. 08/09/1997 n. 357 e s.m.i., art. 5), nonché i contenuti, le finalità e gli elaborati da predisporre;
- ◆ vista la Deliberazione della Giunta Regionale del Lazio n. 612 del 16/12/2011 concernente "misure di conservazione da applicarsi nelle Zone di Protezione Speciale (ZPS) e nelle Zone

Speciali di Conservazione (ZSC). Sostituzione integrale della Deliberazione della Giunta Regionale 16 maggio 2008, n. 363, come modificata dalla Deliberazione della Giunta regionale 7 dicembre 2008, n. 928”;

- ◆ vista la Deliberazione della Giunta Regionale del Lazio n. 888 del 16/12/2014 inerente la “Preadozione delle Misure di Conservazione finalizzate alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC), ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (Habitat) e del DPR 357/97 e s.m.i. - codice IT60400 (Latina)” e relativa Deliberazione n. 90 del 13/03/2015 di “Modifica alla DGR 16 dicembre 2014, n. 888” che proroga il termine per la presentazione delle osservazioni alla Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative da parte dei soggetti pubblici o privati territorialmente interessati, alla data del 30 aprile 2015”;
- ◆ considerando le modifiche alla delimitazione del SIC “Fondali circostanti l'Isola di Ponza” (cod IT6000016) apportate dalla Deliberazione della Giunta Regionale del Lazio n. 604 del 3/11/2015 “relativa alla conservazione degli Habitat naturali e semi-naturali della flora e fauna selvatiche. Modifica delle delimitazioni di alcuni Siti di importanza Comunitaria (SIC) in aree marine di cui agli Allegati C1 e C2 della Deliberazione della Giunta Regionale 19 luglio 2005, n. 651”;

si deduce che il progetto considerato necessita di idonea Valutazione d'Incidenza finalizzata a delineare preventivamente le possibili incidenze del progetto sulle componenti di tutela di siti inseriti nella rete “Natura 2000” in relazione agli obbiettivi per i quali le stesse aree protette e, più in generale, tutta la rete di siti “Natura 2000”, sono stati istituiti.

Già in questa fase introduttiva, in effetti, si segnala che il progetto considerato, riguardando la realizzazione di un porto turistico, sarà caratterizzato da interventi che si svolgeranno, in gran parte, a mare coinvolgendo, seppure parzialmente, aree interne al SIC denominato “Fondali circostanti l'Isola di Ponza” (cod. IT6000016). Tanto gli interventi a mare quanto quelli a terra, invece, saranno integralmente interni alla delimitazione della ZPS “Isola di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano” (cod IT6040019), altra area protetta appartenente alla rete “Natura 2000” come il citato SIC relativo ai fondali.

La normativa di riferimento di tale procedura è rappresentata dall'articolo 6 della Direttiva 92/43/CEE, recepita dall'Italia con DPR 357 del 08/10/1997 così come modificato dal DPR 120 del 31/03/2003. Il procedimento analitico, invece, si è ispirato alla guida metodologia *"Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites. Methodological guidance on the*

provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/CEE" redatto dalla Oxford Brookes University per conto della Commissione Europea DG Ambiente. La metodologia procedurale proposta nella guida della Commissione citata sopra, quindi, è un percorso di analisi e valutazione progressiva che si compone di 4 fasi principali; il procedimento analitico seguito, pertanto, sarà articolato nei vari passaggi che sono quelli di seguito esposti:

- ◆ **FASE 1: Verifica (screening)** - processo che identifica la possibile incidenza significativa su un sito appartenente alla rete "Natura 2000" di un piano o un progetto, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e/o progetti e che porta all'effettuazione di una Valutazione di Incidenza completa qualora l'incidenza risulti significativa.
- ◆ **FASE 2: Valutazione "appropriata"** - analisi dell'incidenza del piano o del progetto sull'integrità del sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, nel rispetto della struttura e della funzionalità del sito e dei suoi obiettivi di conservazione, e individuazione delle misure di mitigazione eventualmente necessarie.
- ◆ **FASE 3: Analisi di soluzioni alternative** - individuazione e analisi di eventuali soluzioni alternative per raggiungere gli obiettivi del progetto o del piano, evitando incidenze negative sull'integrità dei siti "Natura 2000" considerati che, nel caso specifico della presente Valutazione di Incidenza, sono costituiti dalla Zona a Protezione Speciale denominata "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano" (cod IT6040019) e dal Sito di Interesse Comunitario "Sondali circostanti l'Isola di Ponza" (cod IT6000016).
- ◆ **FASE 4: Valutazione delle misure compensative** - individuazione di azioni, anche preventive, in grado di bilanciare le incidenze previste, nei casi in cui non esistano soluzioni alternative o le ipotesi proponibili presentino comunque aspetti con incidenza negativa, ma per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico sia necessario che il progetto o il piano venga comunque realizzato.

2) FASE 1: VERIFICA (SCREENING)

Obiettivo della fase di screening è quello di verificare la possibilità che dalla realizzazione di un piano/progetto, non direttamente connesso o necessario alla gestione di un sito della rete “Natura 2000”, derivino effetti o incidenze significativi sugli elementi protetti o sugli obiettivi di conservazione del sito stesso. Il procedimento di verifica, quindi, verrà articolato in diverse sotto-fasi; dopo l'esame delle caratteristiche delle aree protette interessate, si procederà fornendo una sintetica descrizione del progetto in esame e delle opere previste e, al fine di accertare la loro eventuale presenza nell'ambito dell'area di intervento, verranno individuati gli elementi di tutela del sito, da cui trarre elementi utili per la conclusione della fase di verifica.

2.1) Caratteristiche della ZPS IT6040019

Cominciamo la fase di verifica della Valutazione di Incidenza, pertanto, andando ad analizzare gli aspetti naturalistici salienti della ZPS “Isola di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano” all'interno della quale ricade l'intera superficie di intervento. A testimonianza dell'elevata valenza ecologica rivestita da tutta l'area e dall'Isola di Ponza in particolare, poi, sottolineiamo che la citata ZPS contiene al suo interno anche altre aree naturalistiche protette quali:

- ◆ il SIC “Fondali circostanti l'Isola di Ponza” (cod. IT6000016);
- ◆ il SIC “Fondali circostanti l'Isola di Zannone” (cod. IT6000017);
- ◆ il SIC “Fondali circostanti l'Isola di Palmarola” (cod. IT6000015);
- ◆ il SIC “Isole di Palmarola e Zannone” (cod. IT6040020);
- ◆ l'intera Isola Zannone che si trova a nord-est di Ponza ed è inclusa nella ZPS in oggetto, inoltre, dal 1979 è stata inserita all'interno del Parco Nazionale del Circeo (EUAP0004).

Poiché la considerata ZPS “Isola di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano” (cod IT6040019) è divisa in due parti e quella più sud-orientale ingloba anche le isole di Ventotene e S. Stefano, detta Zona a Protezione Speciale contiene anche:

- ◆ il SIC “Fondali circostanti l'Isola di Ventotene” (cod IT6000018);
- ◆ il SIC “Fondali circostanti l'Isola S. Stefano” (cod IT6000019);
- ◆ l'Area Naturale Marina Protetta denominata “Isole di Ventotene e S. Stefano” (EUAP0947) che è una Riserva Naturale Statale istituita nel maggio 1999 tramite Decreto del Ministero dell'Ambiente del 12 dicembre 1997.

Le caratteristiche principali della Zona a Protezione Speciale denominata "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano" (cod. IT6040019) possono essere desunte dalla relativa Scheda Dati che riporta, quali coordinate del suo centroide, Longitudine 12.9425804224 e Latitudine 40.9089109377 ed un'estensione del sito pari a 17.168 Ha occupati per il 70% da aree marine. Tutta l'estensione della ZPS considerata, inoltre, appartiene alla regione bio-geografica mediterranea e, per quanto concerne gli elementi protetti, sempre in base a quanto contenuto nella relativa Scheda Dati, sono presenti gli habitat che riportiamo nella tabella seguente.

<i>Habitat</i>		
<i>Codice</i>	<i>Nome</i>	<i>Breve descrizione</i>
1120*	<i>Praterie di posidonie (Posidonion oceanicae)</i>	<i>Praterie di Posidonia oceanica, endemiche del Mediterraneo, possono svilupparsi per ampie superfici (vari kmq) e sino ad una profondità di 50 m. Rappresentano un ecosistema molto ricco ed ospitano articolate comunità animali.</i>
1170	<i>Scogliere</i>	<i>Costituite da substrati rocciosi e/o concrezioni biogene, sono sommerse o esposte a modeste variazioni di marea. Sono ambienti spesso in connessione con ambienti terrestri; è possibile suddividerle in zone biologicamente omogenee (piani).</i>
1240	<i>Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con Limonium spp. endemici</i>	<i>Coste rocciose mediterranee alte o basse, ricoperte di specie tipiche, ecologicamente specializzate, endemiche in situazioni localizzate.</i>
3170*	<i>Stagni temporanei mediterranei</i>	<i>Stagni temporanei a bassissima profondità di ambienti mediterranei; sono presenti solo in inverno o tarda primavera, con flora composta da terofite e geofite mediterranee.</i>
5320	<i>Formazioni basse di euforbie vicino alle scogliere</i>	<i>Formazioni vegetali che segnano la transizione fra la vegetazione di scogliera ed i cespuglietti mediterranei. Si sviluppano in prossimità o sulla sommità di scogliere e vi appartengono numerose specie arbustive ed erbacee tipiche, fra le quali, varie specie di Elicriso ed Euforbia.</i>
5330	<i>Arbusteti termo-mediterranei e pre-desertici</i>	<i>Arbusteti e cespuglietti termo-mediterranei, sono caratteristici delle situazioni più calde e secche, si sviluppano su suoli di tutti i tipi diffuse nelle regioni più spiccatamente mediterranee dell'Europa meridionale.</i>
6220*	<i>Percorsi substeppici di graminacee e piante annue (Thero-Brachypodietea)</i>	<i>Vi appartengono tipi di praterie basse meso e xero-mediterranee, in gran parte aperte e ricche di terofite. Si sviluppano su suoli poveri di nutrienti ed alcalini, spesso su substrato calcareo.</i>
9340	<i>Foreste di Quercus ilex e Quercus rotundifolia</i>	<i>Foreste dominate da Quercus ilex o Q. rotundifolia, spesso, ma non necessariamente, calcicole. Sono tipiche delle regioni meso-mediterranee anche se possono essere rinvenute anche nelle forre più fresche nelle zone termo-mediterranee. Spesso si degradano in matorral arborenti e localmente i boschi finiscono per perdere le necessarie caratteristiche strutturali.</i>

Tabella 1: habitat protetti (* = PRIORITARIO) presenti all'interno della ZPS denominata "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano" (cod. IT6040019)

L'area che sarà interessata dalla realizzazione del porto turistico, come già accennato, riguarderà, per gran parte, zone a mare e solo per le strutture ed infrastrutture di servizio saranno coinvolte le zone della fascia costiera. Come vedremo meglio nelle parti successive della presente Valutazione di Incidenza, quindi, gli habitat coinvolti dalle lavorazioni sono quelli marini e costieri che, pertanto, sono riconducibili agli ambienti: 1120* delle “Praterie di posidonie (*Posidonium oceanicae*)” e 1240 delle “Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium spp.* Endemici”. Quest'ultimo ambiente, tuttavia, è in stretto contatto con quello 5320 “Formazioni basse di euforbie vicino alle scogliere” del quale, nell'area considerata, si rilevano diversi degli elementi, sia morfo-geologici, sia floristici, che lo caratterizzano. Tali elementi caratterizzanti, in effetti, come noto nella letteratura di settore, tendono ad occupare gli angusti spazi che si formano sulle pareti rocciose che scendono a picco verso il mare andando a costituire garighe di tipo pionieristico con copertura pressoché continua.

Ulteriori dettagli sugli habitat la cui presenza è stata riscontrata nell'area di intervento, nonché sulle metodologie che hanno condotto all'individuazione ed alla caratterizzazione dei posidonieti, delle scogliere con vegetazione delle coste mediterranee e delle formazioni vegetali vicino alle scogliere, comunque saranno riportati nella sezione dedicata alla descrizione delle aree d'intervento.

Per quanto riguarda gli aspetti faunistici, invece, nella relativa Scheda Dati della ZPS considerata sono citati i seguenti taxa di cui all'art. 4 della Direttiva 2009/147/CE ed elencati nell'Allegato II della Direttiva 92/42/CEE, qui raggruppati per Classe di appartenenza:

Uccelli: A255 *Anthus campestris* (Calandro), A228 *Apus melba* (Rondone maggiore), A024 *Ardeola ralloides* (Sgarza ciuffetto), A243 *Calandrella brachydactyla* (Calandrella), A010 *Calonectris diomedea* (Berta maggiore), A224 *Caprimulgus europaeus* (Succiacapre o Caprimulgo europeo), A031 *Ciconia ciconia* (Cicogna europea), A081 *Circus aeruginosus* (Falco di palude), A083 *Circus macrourus* (Albanella pallida), A084 *Circus pygargus* (Albanella minore), A026 *Egretta garzetta* (Garzetta), A379 *Emberiza hortulana* (Ortolano), A100 *Falco eleonora* (Falco della regina), A095 *Falco naumanni* (Grillaio), A103 *Falco peregrinus* (Falco pellegrino), A097 *Falco vespertinus* (Falco cuculo), A321 *Ficedula albicollis* (Balìa dal Collare), A320 *Ficedula parva* (pigliamosche pettirosso), A442 *Ficedula semitorquata* (Balìa dal mezzo collare), A154 *Gallinago media* (Croccolone), A022 *Ixobrychus minutus* (Tarabusino), A338 *Lanius collurio* (Averla piccola), A339 *Lanius minor* (Averla minore o cenerina), A272 *Luscinia svecica* (Pettazzurro), A023 *Nycticorax nycticorax* (Nitticora), A072 *Pernis apivorus* (Falco pecchiaiolo),

A392 *Phalacrocorax aristotelis desmarestii* (Marangone dal ciuffo), A464 *Puffinus yelkouan* (Berta minore), A440 *Sylvia rueppelli* (Silvia del Ruppelli), A302 *Sylvia undata* (Magnanima);

Mammiferi: 1349 *Tursiops truncatus* (Tursiope o Delfino dal naso a bottiglia);

Anfibi e Rettili: 1224 *Caretta caretta* (Tartaruga comune);

Pesci: 1095 *Petromyzon marinus* (Lampreda di mare).

Nella sezione "Altre specie importanti di flora e fauna", invece, sono annoverate le seguenti specie botaniche e zoologiche:

Adonis microcarpa (Adonide a frutto piccolo), *Anisolabis maritima* (Forbicina marittima), *Asplenium balearicum* (Asplenio delle Baleari), *Asplenium obovatum* (Asplenio obovato), *Chamaerops humilis* (Palma nana), 1001 *Corallium rubrum* (Corallo rosso), 1350 *Delphinus delphis* (Delfino comune), *Fumaria densiflora* (Fumaria a fiori densi), *Galium verrucosum* (Caglio verrucoso), *Limnaeum nigropiceum*, *Limonium pontium* (Limonio dell'Arcipelago Pontino), *Phagnalon saxatile* (Scuderi angustifolio), 1028 *Pinna nobilis* (Nacchera o Pinna comune), 1250 *Podarcis sicula patrizii* (Lucertola campestre), *Polypogon maritimus* (Coda di lepre marittima), *Posidonia oceanica* (Posidonia oceanica), *Simethis planifolia* (Liloasfodelo di Mattiazzi), *Spergularia bocconii* (Spergularia di Boccone), *Urginea maritima* (Scilla marittima).

Gli ambienti e le cenosi di riferimento della ZPS IT6040019, pertanto, sono quelli tipici delle isole di origine vulcanica con evidenti fenomeni di erosione marina (falesie in arretramento), con suoli caratteristicamente di spessore esiguo e con scarsa capacità di ritenzione idrica. Riveste una importanza ecologica molto elevata in quanto rappresenta un ambiente insulare di particolare rilievo per la presenza di uccelli marini nidificanti (nel Lazio solo in questo sito): quali il *Calonectris diomedea*, il *Puffinus puffinus*, il *Phalacrocorax aristotelis*. Inoltre sono presenti cetacei quali il *Tursiops truncatus* e *Delphinus delphis*, rettili come *Caretta caretta*, nonché specie vegetali endemiche considerate rare o rarissime per il Lazio.

2.2) Caratteristiche del SIC IT6000016

Sullo schema dell'analisi condotta per la ZPS, passiamo ora a quella relativa al Sito di Interesse Comunitario denominato "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" che codificato con la sigla alfa-numerica IT6000016, partendo, anche in questo caso, dalla verifica dei rapporti in cui si trova il SIC considerato con altre aree protette della rete "Natura 2000". Date le sue dimensioni minori, in effetti, il SIC è quasi interamente contenuto da

- ◆ la ZPS “Isola di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano” (cod. IT6040019).

A seguito dell'ampliamento dell'ampliamento e della ridefinizione dei confine di vari SIC, tra cui anche quello in oggetto, avvenuta con la Deliberazione della Giunta Regionale del Lazio n. 604 del 3/11/2015, la diramazione nor-est dell'area protetta, poi, è in contatto diretto con

- ◆ il SIC “Fondali circostanti l'Isola di Zannone” (cod. IT6000017).

Anche nel caso del SIC denominato “Fondali circostanti l'Isola di Ponza” (cod. IT6000016), pertanto, la principali caratteristiche possono essere desunte da quanto contenuto nella relativa Scheda Dati che riporta, quali coordinate del suo centroide, Longitudine 12.9725 e Latitudine 40.9136 ed un'estensione del sito pari a 2207 Ha totalmente occupati da aree marine. Anche in questo caso, inoltre, tutta l'estensione dell'area protetta della rete “Natura 2000” considerata appartiene alla regione bio-geografica mediterranea. Passando all'elenco degli elementi protetti, poi, sempre in base a quanto contenuto nella relativa Scheda Dati, sono presenti gli habitat che riportiamo nella tabella seguente.

<i>Habitat</i>		
<i>Codice</i>	<i>Nome</i>	<i>Breve descrizione</i>
1110	<i>Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina</i>	<i>Si tratta di barene sabbiose sommerse in genere circondate da acque più profonde comprendenti anche sedimenti di granulometria più fine (fanghi) o più grossolana (ghiaie). Possono formare il prolungamento sottomarino di coste sabbiose o essere ancorate a substrati rocciosi distanti dalla costa. Comprende banchi di sabbia privi di vegetazione, o con vegetazione sparsa o ben rappresentata in relazione alla natura dei sedimenti e alla velocità delle correnti marine.</i>
1120*	<i>Praterie di posidonie (Posidonion oceanicae)</i>	<i>Praterie di Posidonia oceanica, endemiche del Mediterraneo, possono svilupparsi per ampie superfici (vari kmq) e sino ad una profondità di 50 m. Rappresentano un ecosistema molto ricco ed ospitano articolate comunità animali.</i>
1170	<i>Scogliere</i>	<i>Costituite da substrati rocciosi e/o concrezioni biogene, sono sommerse o esposte a modeste variazioni di marea. Sono ambienti spesso in connessione con ambienti terrestri; è possibile suddividerle in zone biologicamente omogenee (piani).</i>
8330	<i>Grotte marine sommerse o semi-sommerse</i>	<i>Grotte situate sotto il livello del mare e aperte al mare almeno durante l'alta marea. Vi sono comprese le grotte parzialmente sommerse. I fondali e le pareti di queste grotte ospitano comunità di invertebrati marini e di alghe.</i>

Tabella 2: habitat protetti (* = PRIORITARIO) presenti all'interno del SIC denominato “Fondali circostanti l'Isola di Ponza” (cod. IT6000016)

Come si evince chiaramente dalla lista degli habitat protetti compresi nell'area del SIC in oggetto, gli ambienti segnalati nella relativa Scheda Dati sono tutti di tipo marino anche perché la superficie dell'area protetta che stiamo esaminando è totalmente ed esclusivamente marina e poiché anche l'area di progetto riguarda per la gran parte una zona a mare, le caratteristiche del SIC assumo particolare rilievo ai fini dello Studio effettuato. Nella Tabella 2 riportata sopra, in effetti, compaiono due tipologie di habitat, il 1120* ed 1170, presenti anche nella lista degli ambienti protetti della ZPS mentre gli altri due, il 1110 dei "Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina" e l'8330 delle "Grotte marine sommerse o semi-sommerse", compaiono solamente nella lista del sito IT6000016 e sono frutto degli ultimi aggiornamenti apportati alla delimitazione del SIC che, come riportato anche nella relativa Scheda Dati che stiamo esaminando, risalgono al dicembre 20015 ("Update date 2015 – 12").

Seppure i dettagli inerenti gli studi condotti e i metodi di indagine per la verifica della presenza di determinati habitat e specie floro-faunistiche protette nell'area di intervento verranno riportati in altre sezioni della presente Valutazione di incidenza, si segnala che, tra quelli riportati nella Tabella 2, nell'area indagata è presente solamente l'habitat prioritario 1120* delle "Praterie di posidonie (*Posidonium oceanicae*)". La natura tipicamente rocciosa dei fondali e delle coste nella superficie indagata, in effetti, porta ad escludere l'habitat 1110, sulle scogliere non è stata rilevata la presenza di comunità biologiche che determinano la presenza dell'habitat 1170 e, all'interno dell'area di intervento, non sono presenti grotte sommerse o semi-sommerse (habitat 8330).

Per quanto concerne gli aspetti faunistici del SIC "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" (cod. IT6000016), nella relativa Scheda Dati sono citate le seguenti specie di cui all'art. 4 della Direttiva 2009/147/CE ed elencati nell'Allegato II della Direttiva 92/42/CEE, che qui riportiamo raggruppate per Classe di appartenenza:

Mammiferi: 1349 *Tursiops truncatus* (Tursiope o Delfino dal naso a bottiglia);

Anfibi e Rettili: 1224 *Caretta caretta* (Tartaruga comune)

Nella sezione "Altre specie importanti di flora e fauna", invece, sono annoverate le seguenti specie botaniche e di invertebrati:

1008 *Centrostephanus longispinus* (Riccio corona o Riccio diadema), 1001 *Corallium rubrum* (Corallo rosso), 1028 *Pinna nobilis* (Nacchera o Pinna comune), *Posidonia oceanica*, 1090 *Scyllarides latus* (Cicala di mare o Magnosa).

Gli ambienti e le cenosi di riferimento per il SIC IT6000016, essendo interamente localizzati in ambiente marino, sono rappresentati, appunto, dagli ambienti marini bentonici che evidenziano una rilevante importanza ecologica ed ambientale anche nell'ambito della salvaguardia e conservazione delle coste come ne è ulteriore testimonianza la presenza di un habitat prioritario quale quello 1120* delle “Praterie di posidonie (*Posidonium oceanicae*)”.

Dopo aver esaminato gli elementi protetti e le caratteristiche salienti dei siti “Natura 2000” interessati dall'area di progetto considerata, passiamo alla descrizione degli interventi previsti per la realizzazione del porto turistico, al fine di valutarne la compatibilità, il grado di incidenza sulle componenti naturalistiche nonché le possibili misure di mitigazione e compensazione.

2.3) Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione di un porto turistico nell'Isola di Ponza (LT) su aree in concessione demaniale marittima in Località denominata “Cala dell'Acqua” che è la piccola insenatura posta nella porzione centrale dell'isola, sul lato nord-occidentale della stessa. La Cala dell'Acqua, quindi, risulta essere compresa tra “Punta Corte”, che ne determina il limite più meridionale, e “Punta del Papa” che, invece, rappresenta il limite più settentrionale. L'area di intervento, quindi, è collocata a circa 6 Km dal centro urbano di Ponza, in prossimità del piccolo agglomerato urbano denominato “Le Forna”. L'intervento in oggetto, pertanto, prevede di realizzare un porto turistico su aree demaniali per imbarcazioni e navi da diporto che si sviluppa su una superficie complessiva di circa 126.875 mq. La superficie in concessione è ripartita in:

- ◆ moli per 12.193 mq lungo i quali saranno distribuiti un totale di 454 posti barca di varie classi e dei quali 80 saranno a disposizione dell'Amministrazione comunale;
- ◆ area di cantiere per 2.000 mq;
- ◆ mare territoriale libero portuale per 103.949 mq.

La struttura del porto turistico di Cala dell'Acqua, nella definizione che ne dà l'articolo 2 del D.P.R. 509/97, sarà completo di tutte le infrastrutture, anche stradali ed edili, a servizio dell'approdo e di tutte le opere che lo possano rendere fruibile anche ai visitatori non necessariamente in possesso di una imbarcazione. In effetti, nello specifico, il progetto, previsto su aree di demanio marittimo e di mare territoriale, sarà costituito da piazzali portuali, bacino operativo, molo di sotto-flutto, banchine attrezzate, pontili galleggianti con “fingers”, servizi, parcheggio, opere di viabilità e

accesso e sistemazioni a verde. Il progetto è caratterizzato da un intervento di nuova edificazione a terra di bassissima entità, limitata allo stretto indispensabile per la funzionalità del Porto (direzione portuale e posto Capitaneria di Porto, torre di controllo, posto di soccorso, pubblica sicurezza e pronto intervento, Ufficio per l'Agenzia delle Dogane, servizi igienici, stazione carburanti, Club house con servizi e box nautici).

Tutto l'intervento sarà teso ad aumentare il livello di ricettività dell'approdo, a valorizzare ed evidenziare le caratteristiche di Porto naturale che già la cala tradizionalmente possiede quando soffia il vento di Levante, ed alla realizzazione dei servizi ad oggi mancanti, pur in presenza di numerose imbarcazioni ormeggiate temporaneamente in rada quando il vento di levante rende insicuri tutti gli approdi del lato est dell'isola.

La scelta progettuale è stata indirizzata dall'esigenza di incidere con il minor impatto possibile sull'ambiente, e sulla possibilità di realizzare un adeguata quantità e qualità di servizi tale da agire da volano economico su tutta l'area di Le Forna. Altri progetti di maggiore dimensione, pertanto, non sono stati presi in considerazione, per non alterare con grandi opere infrastrutturali stradali il delicato contesto paesistico-ambientale dell'isola ed il progetto è stato ottimizzato per adeguare, a parità di posti barca, la composizione della flotta, con la versione del progetto oggi considerata ottimale, che sfrutta al meglio la particolare conformazione dei luoghi, che consentono un riparo sicuro da ogni condizione meteo-marina.

Il molo sopra-flutto rappresenta il proseguimento, in direzione da sud a nord, del promontorio di Punta Corte, per una lunghezza di circa 430 m e racchiude la piccola cala al cui interno si trova lo scoglio cosiddetto "della Cantina", mentre il molo di sotto-flutto, del tipo a scogliera, parte dal piccolo promontorio lasciato dai lavori della cava della bentonite dal lato di Punta Papa, e si sviluppa per circa 100 m verso Punta Corte.

Il porto turistico è completato dalla realizzazione di banchine interne e dalla messa in opera di pontili galleggianti per l'ormeggio delle imbarcazioni, nonché dalla realizzazione di edifici di servizio al porto. Essendo l'area in oggetto di grande pregio ambientale, si è deciso di progettare un intervento che minimizzasse l'impatto sull'ambiente marino, limitando quindi la realizzazione di banchinamento e piazzali, andando a sfruttare per la realizzazione delle infrastrutture di servizio ed impiantistiche l'area della ex banchina di caricamento della SAMIP (sempre in area demaniale) che, attualmente, evidenzia numerosi segnali di forte degrado ed abbandono in quanto sono presenti i resti di strutture e manufatti con ampie porzioni ormai crollate o distrutte e che ha già compromesso

la linea di costa naturale. In particolare nell'area adiacente alla base dello sbancamento della cava di bentonite, si propone di realizzare quanto riportato di seguito:

- ◆ i reflui, provenienti dai servizi portuali costituiscono una fonte d'inquinamento per l'ambiente marino, pertanto, verranno convogliati al depuratore comunale;
- ◆ un impianto fotovoltaico da 250 Kw, a copertura delle aree a parcheggio e della passeggiata del molo di sopra-flutto, per la produzione di energia elettrica connesso, oltre alla distribuzione portuale, anche alla rete Comunale per consentirne la cessione di energia;
- ◆ una vasca di stoccaggio per l'acqua di riserva dell'impianto antincendio;
- ◆ una cabina elettrica di trasformazione e distribuzione;
- ◆ un serbatoio carburante per alimentare, tramite un oleodotto interrato, il distributore carburanti posto sul molo di sopra-flutto;
- ◆ un impianto a depressione;
- ◆ un parcheggio pubblico e privato a servizio della struttura portuale;
- ◆ una strada di collegamento tra il porto e l'abitato di Le Forna di dimensioni idonee al transito di mezzi, anche con carrelli al seguito per il trasporto dei mezzi nautici.

Andando ad analizzare più nello specifico le opere previste per la realizzazione del porto turistico, pertanto, riportiamo, di seguito, una descrizione più dettagliata degli interventi. La planimetria delle aree a terra e la ricettività nautica, quindi, sarà articolata secondo la seguente definizione delle aree:

- ◆ piazzali sul lato nord del bacino con i servizi portuali ed il piazzale di servizio alla nautica;
- ◆ piazzale molo di sotto-flutto con la torre di controllo ed il distributore carburanti;
- ◆ pontile galleggiante lato sud-est del bacino;
- ◆ molo di sopra-flutto con box vele e servizi.

Secondo quanto contenuto nella Relazione Tecnica di progetto, relativamente alla realizzazione dei moli, delle banchine di riva e dei pontili, si riporta quanto di seguito specificato.

La diga foranea di sopra-flutto è realizzata con cassoni di due tipi, il più piccolo (2 unità) viene utilizzato solo nella sezione alla radice del molo su bassi fondali, mentre quello più grande viene utilizzato per tutta la restante estensione del molo. La dimensione dei più piccoli è 20 x 16 x 8,40 m mentre, la dimensione dei più grandi, è di 20 x 16 x 11,40 m disposti su scanno di imbasamento in scogli da 50-1.000 kg e pietrame scapolo da 5-50 kg, l'altezza dello scanno di imbasamento è variabile per raccordare i cassoni al profilo superiore a quote banchina di + 1,50 m. La testa del

muro paraonde è posta a quota + 5,90 m in base ai calcoli del moto ondoso al largo, dell'analisi dell'azione limitate dell'altezza d'onda da parte dei fondali antistanti e dal modello di rifrazione dell'onda in avvicinamento al molo.

Considerato che il progetto prevede che il molo sopra-flutto costituisca la passeggiata pedonale più panoramica tra tutte quelle previste intorno al porto con vista sia sull'abitato di Le Forna che su l'Isola di Palmarola e che, quindi, rappresenti un richiamo importante per i cittadini e turisti dell'isola, specie in occasione delle mareggiate e dello spettacolo dei frangenti sulla mantellata del molo, questo è stato sottoposto a verifiche attente in merito alle quote che il frangente raggiunge allorché risale lungo la scogliera (quota del run-up) fino all'impatto con il muro paraonde avente quota di sommità di + 5,90 m s.l.m. Con tale configurazione, pertanto, viene anche annullato il rischio di tracimazione del molo e il profilo concavo della sommità del muro paraonde assicura la riflessione verso mare delle ultime code del frangente.

Per quanto attiene al molo sotto-flutto, questo è caratterizzato da due diversi fronti-mare, quello prospiciente la testata del molo sopra-flutto che riceve le onde diffratte della testata stessa e che ha una mantellata di massi del peso singolo compreso tra 1 e 3 t disposti sulla pendenza 1 a 1 fino alla quota di sommità di 3,00 m e quello del tratto verso la baia antistante sotto il promontorio di Punta del Papa, che riceve le onde riflesse dalle scogliere di Punta del Papa.

La banchina interna del piazzale nord e quella del piazzale sud è del tipo a massi e antiriflettente, al fine di evitare che l'agitazione ondosa residua in entrata dall'avamporto e quella provocata dal transito delle imbarcazioni, qualora non smorzata dalle celle antiriflesso di banchina, possa provocare battimenti d'onda e difficoltà alle barche ormeggiate. Le restanti banchine interne al porto sono invece tutte di tipo galleggiante, ed hanno larghezza di 3 m per gli ormeggi a finger, ortogonali alla banchina a massi, mentre il pontile galleggiante che collega il piazzale nord con il molo di sopra-flutto è largo 5 m, è carrabile con mezzi dedicati (elettrici), e consente di effettuare un servizio di trasporto passeggeri e bagagli all'interno delle diverse zone del porto.

Per due motivi, tutti i pontili saranno del tipo galleggiante; in primo luogo per assicurare la libera circolazione delle acque all'interno della darsena e del canale di accesso, circolazione che sarebbe invece ostacolata dalla presenza dei plinti di fondazione di pontili fissi; in secondo luogo al fine di disporre di una certa adattabilità dell'offerta di ricettività dei posti barca alle caratteristiche mutevoli della domanda, potendo in tale eventualità modificare il piano di ormeggio del porto. È stato tenuto in considerazione, inoltre, il minor impatto sull'ambiente naturale offerto dal pontile di

tipo galleggiante in quanto non altera in alcun modo i luoghi con opere permanenti non rimovibili.

Sempre relativamente alla descrizione progettuale, per quanto riguarda i servizi di banchina e i servizi generali, si riporta una descrizione dettagliata degli stessi.

Le banchine e i pontili sono attrezzati con colonnine di servizi per la fornitura di acqua, di energia elettrica e per l'illuminazione dell'area di attracco. Ogni imbarcazione, pertanto, avrà a disposizione il proprio sistema di ormeggio completo di bitte ad anelli. Per lo scarico dei servizi igienici, le imbarcazioni troveranno, in testata dei pontili, degli appositi attracchi segnalati e provvisti di bocchette di aspirazione dei wc chimici. Il porto, comunque, sarà dotato di locali per servizi igienici distanti l'uno dall'altro, in attuazione degli standard urbanistici regionali così da poter essere utilizzati dagli utenti di posti barca con percorso non superiore a 250 m. I servizi igienici saranno dotati di locale spogliatoio e docce, saranno rivestiti in maiolica e dotati di impianti di ventilazione, così da presentarsi con alti livelli di finitura e di qualità.

A completamento della descrizione del progetto in oggetto, relativamente al piazzale a servizio della nautica, si riporta quanto di seguito.

Secondo i dati progettuali, pertanto, l'area a servizio della nautica è ubicata sul lato nord del bacino portuale a ridosso del molo di sotto-flutto in un'area recintata e dedicata alle sole attività cantieristiche. L'area, di circa 2.000 mq, è provvista di apposita gru per il sollevamento delle imbarcazioni e la loro posa a secco sul piazzale. Il piazzale, quindi, è provvisto di pavimentazione industriale ad alta resistenza idonea al transito e stazionamento di mezzi pesanti ed imbarcazioni. Inoltre l'area è dotata di impianto di prima pioggia per il trattamento dei volumi di pioggia dei primi 15 minuti di precipitazione con separatore fanghi-oli nonché degli impianti elettrici ed idraulici dedicati alla attività cantieristica.

Non è prevista la realizzazione di capannoni industriali per limitare l'impatto che tali costruzioni avrebbero al di sotto della scogliera. Il cantiere dispone di un bacino di manovra in corrispondenza della banchina di circa 2.000 mq nello specchio acqueo del porto turistico.

Il progetto ha curato la possibilità di offrire un servizio di manutenzione delle imbarcazioni (carena, antivegetativo, trattamenti del ponte di coperta etc.) e dei motori, svolto attraverso un cantiere e personale specializzato, ma anche di offrire una zona a terra ove poter svolgere tali attività in modo autonomo "fai da te"; tale area potrebbe essere individuata nella pianura della cava, collegata all'area cantieristica dalla strada che dalla banchina porta alla zona parcheggi.

2.4) Descrizione dell'area di intervento

L'area in esame è localizzata nel territorio amministrativo del Comune di Ponza (LT), lungo la fascia costiera nord-occidentale dell'Isola di Ponza in località "Cala dell'Acqua" e, quindi, in prossimità del piccolo agglomerato urbano denominato "Le Forna". Cala dell'Acqua, pertanto si trova a circa 6 Km di distanza dal nucleo urbano centrale del Comune di Ponza, nella Porzione centrale della costa nord-occidentale dell'Isola e che, territorialmente è inquadrata come riportato nello schema seguente:

<i>Provincia</i>	<i>Latina</i>
<i>Comune</i>	<i>Ponza</i>
<i>Località</i>	<i>"Cala dell'Acqua"</i>
<i>Tavola I.G.M.</i>	<i>Foglio n. 170 III SO "Isole Ponziane"</i>
<i>Carta Tecnica Regionale</i>	<i>"Ponza Nord"</i>
<i>Vincoli Rete "Natura 2000"</i>	<i>ZPS "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano" (cod. IT6040019); SIC "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" (cod. IT6000016)</i>

Il progetto considerato, pertanto, come dettagliatamente riportato nel paragrafo precedente, prevede la realizzazione di un porto turistico per complessivi 454 posti barca dei quali 80 saranno a disposizione dell'Amministrazione comunale con annessi relativi servizi ed infrastrutture a terra. Gran parte del progetto, pertanto, sarà realizzato in zone a mare e lungo la fascia costiera della cala in aree di concessione demaniale, andando ad occupare la porzione più interna di Cala dell'Acqua. Questa, in effetti, si presenta come una insenatura delimitata a nord da "Punta del Papa" ed a sud da "Punta Corte". Il settore più settentrionale della cala, inoltre, presenta un ulteriore promontorio dove sono ancora visibili alcune strutture e manufatti realizzati a servizio della ex-cava di bentonite della SAMIP e che, ormai diroccate, versano in evidente stato di abbandono e degrado. Proprio in continuazione verso sud a detto promontorio, quindi, sarà realizzato il molo sotto-flutto e quindi rappresenterà il punto di accesso ed uscita dal porto turistico per le imbarcazioni.

Il settore più meridionale di Cala dell'acqua, invece, è caratterizzato dalla presenza di una scogliera detta "Scogli della Cantina" che è separata dalla costa da uno stretto braccio di mare nel quale sarà realizzato il collegamento pedonale e carrabile per consentire l'accesso a tutti i moli, compreso quello di soprattutto, dalla banchina e dai piazzali di servizio posti a terra. Subito a nord di Punta del Papa, inoltre, è presente anche un'altra piccola scogliera semi-affiorante e che, esterna

all'area di intervento, non sarà interessata dagli interventi per la realizzazione del porto turistico. Come si evince già dalla descrizione generale dell'area, l'ambiente di riferimento è senz'altro quello tipico delle isole vulcaniche con pareti rocciose che terminano a picco sul mare ed una linea costiera che evidenzia la notevole presenza di scogliere e scarsissimi depositi sabbiosi.

Proprio a causa della morfologia dei luoghi caratterizzata da falesie che, in pratica, circondano tutta la cala considerata, l'unico accesso terrestre alla piccola insenatura è dato da una strada, solo parzialmente asfaltata, che si dirama dalla Via Provinciale “Le Forna” e scende fino ai piazzali derivati dagli sbancamenti effettuati per lo svolgimento dall'attività mineraria della ex-cava di Bentonite. La stessa strada di accesso a Cala dell'Acqua, molto probabilmente, è stata realizzata proprio per consentire l'accesso alle strutture di servizio della ex-cava in quanto, nella piazzola che si trova a ridosso della linea costiera, sono tuttora presenti alcuni manufatti e strutture edilizie in stato di completo abbandono e parzialmente crollati, nonché una banchina in cemento che veniva utilizzata per l'attracco delle imbarcazioni deputate al trasporto del minerale estratto dalla ex-cava.

La concessione mineraria accordata alla SAMIP (Società Azionaria Miniere Isole Pontine) nel 1937, fu revocata alla fine degli anni '70, la coltivazione della Bentonite e tutte le strutture a supporto e servizio di tale attività, pertanto, furono abbandonate e, attualmente, le zone dei piazzali non occupate dagli edifici diroccati o dai cumuli di terreno di risulta sono utilizzate per il ricovero e la messa in secco di piccole imbarcazioni.

L'area di progetto esaminata nella presente Valutazione di Incidenza, soprattutto per quanto concerne le porzioni a terra e della linea costiera, risulta essere fortemente alterata dalla presenza e dalle attività antropiche e, inoltre, la geo-morfologia tipica delle coste dell'Isola di Ponza, con falesie che scendendo a picco sul mare, rende particolarmente instabili le pareti rocciose soggette a frequenti crolli e frane che ostacolano l'instaurazione di formazioni floristiche stabili che sono la base fondamentale per la costituzione di habitat naturali e, di conseguenza, per la presenza di popolazioni zoologiche selvatiche.

Tuttavia, dobbiamo segnalare che il lungo periodo intercorso dalla dismissione delle attività minerarie ha favorito la ricolonizzazione di alcune zone nella porzione a terra dell'area di intervento da parte delle specie floristiche tipiche dell'area, comprese quelle indicatrici della presenza di habitat naturalistici protetti e di elevato valore ecologico. In particolare, in effetti, nel sito di progetto sono presenti alcuni ambienti naturali protetti quali il 1240 delle “Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium spp.* endemici” ed il 5320 “Formazioni basse di

euforbie vicino alle scogliere". Dato che gran parte dell'area di intervento è in mare, poi, l'indagine condotta ha interessato anche i fondali della cala dove si conferma la presenza di *Posidonia oceanica* e, quindi, dell'habitat marino protetto e prioritario con codice 1120* e relativo alle "Praterie di posidonia (*Posidonion oceanicae*).

2.4.1) Habitat e caratteristiche floristiche

L'habitat prioritario codificato con in numero 1120* relativo alle praterie di *Posidonia*, in effetti, è tipico dei fondali circostanti tutte le Isole Pontine in quanto le condizioni di trasparenza dell'acqua e le temperature miti favoriscono lo sviluppo di questa specie che, ricordiamo, è una fanerogama monocotiledone molto specializzata appartenente alla Classe *Liliopsida*. Le praterie sottomarine di *Posidonia oceanica*, pertanto, sono caratteristiche della zona infra-litorale del Mare Mediterraneo e sono state rinvenute a profondità che variano tra qualche decina di centimetri, fino anche a 40 m. Si sviluppano sia su substrati duri, sia su quelli mobili, accrescendosi in orizzontale (tramite i rizomi plagiotropi) e verticale (tramite i rizomi ortotropi) andando a costituire le tipiche formazioni a "terrazzo" chiamate *matte*. Queste ultime, in effetti, sono costituite da un intreccio di vecchi rizomi e sedimenti.

La *Posidonia* tollera variazioni di temperatura e di idro-dinamismo piuttosto ampie ma è scarsamente resistente alle variazioni di salinità che deve essere sempre compresa tra 0.36 e 0.39‰ e non si ritrova, pertanto, in ambienti salmastri o negli estuari. I posidonieti, inoltre, sono particolarmente sensibili al regime sedimentario che ne condiziona la crescita in modo determinante. Le formazioni di *Posidonia*, pertanto, rappresentano degli ecosistemi particolarmente complessi che ricoprono un ruolo importante nella dinamica costiera in quanto stabilizza i fondali per mezzo del sistema di radici e rizomi e, inoltre, protegge la costa dall'erosione riducendo l'energia del moto ondoso, libera una notevole quantità di Ossigeno e di materia organica, nonché è in grado di costituire un ambiente che offre substrati favorevoli, ripari e siti di riproduzione e nutrimento per numerosi componenti della popolazione zoologica marina.

Gli studi condotti sullo stato di conservazione dell'habitat 1120* nel Lazio evidenziano un generale degrado delle praterie di *Posidonia* con evidenti segnali di regressione ed ampie zone caratterizzate dalla presenza di *matte* morta. L'eccezione più rilevante a tale situazione generale dello stato di conservazione, tuttavia, è costituita proprio dai fondali prospicienti le Isole Pontine

dove le cenosi sono ampie ed appaiono in buono stato di conservazione. Le praterie di *Posidonia oceanica*, quindi, relativamente alle coste laziali, sono distribuite in tre aree geografiche caratterizzate da differenti condizioni ambientali e da un differente stato di vitalità: la zona a nord della foce del Tevere che evidenzia ampie superfici di *matte* morta ed una situazione di progressivo degrado andando da nord a sud, dovuta ad alterazioni del regime sedimentario ma, negli ultimi anni, lungo la parte settentrionale della fascia costiera laziale, sono state intraprese varie azioni e progetti tesi alla salvaguardia dell'habitat 1120*; nella zona a sud della foce del Tevere, invece, i posidonieti si presentano in condizioni relativamente migliori, anche se con aree di *matte* morta tra Terracina e Lago Lungo; la zona delle Isole Pontine, infine, in cui l'habitat delle praterie di *Posidonia* si presenta in condizioni ambientali ottimali ed in buono stato di conservazione.

Per gli ambienti delle praterie di *Posidonia* i principali fattori di minaccia possono essere individuati in quelli che riportiamo di seguito: pesca a strascico entro l'isobata dei 40 m; inquinamento industriale ed urbano; realizzazione di opere nella zona costiera quali porti, moli, dighe, cementificazione degli argini di fiumi e spiagge poiché provocano modificazioni dei regimi sedimentari; l'ancoraggio delle imbarcazioni; competizione con specie esotiche quali, in particolare, *Caulerpa taxifolia* che nota anche con il nome di “alga killer”, è nociva ed infestante. Le principali indicazioni gestionali per l'habitat 1120*, quindi, possono essere individuate nel controllo e regolamentazione delle attività che incrementano la torbidità delle acque, che provocano variazioni nei regimi sedimentari o che causano la distruzione meccanica delle praterie di *Posidonia*, nonché monitoraggi per il rilievo della presenza di *Caulerpa taxifolia*.

Passando allo specifico dell'area di progetto, quindi, tramite rilievo da remoto con metodo ecografico detto “*mulibeam*” effettuato all'interno della porzione a mare dell'area di progetto e nelle aree limitrofe, è stato possibile identificare le seguenti praterie di *Posidonia* (PP):

- ◆ PP1 localizzata nella porzione settentrionale di Cala dell'Acqua, nell'area antistante la punta dove è prevista la realizzazione del molo di sotto-flutto e, pertanto, sarà direttamente interessata dagli interventi sia in fase di cantiere che in quella di esercizio, è stata istituita, quindi, la stazione denominata “S1” per i rilievi subacquei avente coordinate (UTM ED50 33T) 328912,88 m Est e 4532729,59 m Nord;
- ◆ PP2 localizzata nell'area a nord ed intorno agli Scogli della Cantina dove, secondo i dati di progetto, è prevista la realizzazione di alcuni moli di attracco delle barche e, quindi, sarà direttamente interessata dagli interventi per la realizzazione del porto turistico sia per la fase di

cantiere che per quella di esercizio, è stata istituita, pertanto la Stazione "S2" avente coordinate 328787,52 m Est e 4532576,86 m Nord per la caratterizzazione di questa prateria;

- ◆ PP3 situata nella zona a nord di "Punta della Corte" che, come detto delimita la cala a sud; PP3, in effetti, è formalmente esterna all'area di progetto ma è prossima alla zona dove è prevista la realizzazione del molo di sopra-flutto del porto turistico e, pertanto, sarà comunque interessata dalle lavorazioni della fase di cantiere e dagli effetti del moto ondoso rifratto dal molo, una volta ultimato, anche in questo caso, pertanto, è stata istituita la stazione "S3" avente coordinate 328607,64 m Est e 4532615,43 m Nord per lo svolgimento dei rilievi subacquei;
- ◆ PP4 localizzata a sud est di "Punta del Papa" che chiude a settentrionale Cala dell'Acqua, anche questa prateria è formalmente esterna all'area di intervento ma sarà sicuramente interessata dagli effetti delle lavorazioni in fase di cantiere in quanto è situata in adiacenza alla zona dove sarà realizzata la testata del molo di sopra-flutto, anche in fase di esercizio del porto turistico, inoltre, la PP4 si troverà ad occupare i fondali del percorso che tutte le imbarcazioni in entrata ed in uscita dal porto dovranno percorrere, anche in questo caso, quindi, è stata istituita la stazione "S3" avente coordinate 328807,22 m Est e 4532883,27 m Nord per i rilievi subacquei e gli studi di caratterizzazione di questa prateria.

A seguito delle immersioni, comunque, è stata confermata la presenza delle praterie in tutte le 4 stazioni istituite e, seppure i dettagli specifici dei dati, delle analisi sui campioni prelevati nonché dei metodi delle indagini svolte e della caratterizzazione delle praterie saranno riportati più avanti, già in queste prime conclusioni è possibile dedurre che i 4 posidonieti indagati, pur rientrando tutti nella **Classe IV delle "Praterie molto rade"**, si trovano in due condizioni diverse: PP1, PP2 e PP4, in effetti, avendo colonizzato i fondali più bassi e rocciosi vicini alla linea costiera, si trovano in fase di rimaneggiamento in quanto si stanno accrescendo sui fondali a più elevata componente sabbiosa che si trovano a profondità maggiori; la situazione della PP3 che è anche sicuramente la più estesa, invece, evidenzia che ha raggiunto il limite di profondità inferiore sui fondali più molli ed è in fase di regressione.

Sempre per quanto concerne la porzione marina dell'area di intervento c'è da rilevare che lungo la parete più settentrionale che chiude Cala Dell'Acqua, quindi nella zona della falesia sottostante la Punta del Papa, è presente una grotta semi-sommersa poiché, in effetti, la sua apertura sporge al di sopra del livello del mare per circa 3 m. Tale ambiente costituito dalla grotta marina, pertanto, può essere riconducibile a quello 8330 delle "Grotte marine sommerse o semi-sommerse" che, in effetti,

è costituito da cavità situate sotto il livello del mare e aperte al mare almeno durante l'alta marea e, pertanto, vi sono comprese anche le grotte parzialmente sommerse.

La biocenosi superficiale è ubicata nelle grotte marine situate sotto il livello del mare o lungo la linea di costa e inondate dall'acqua almeno durante l'alta marea, comprese le grotte parzialmente sommerse. Queste possono variare notevolmente nelle dimensioni e nelle caratteristiche ecologiche. Le alghe sciafile sono presenti principalmente alla imboccatura delle grotte. I fondali e le pareti di queste grotte ospitano comunità di invertebrati marini e di alghe e tale habitat comprende anche le grotte semi-oscuere e le grotte ad oscurità totale dove, ovviamente, il popolamento è molto diverso nelle tre tipologie ma il popolamento tipico della biocenosi 8330 si trova in corrispondenza di grotte meso-litorali. *Hildenbrandia rubra* e *Phymatolithon lenormandii* sono le specie algali presenti e caratterizzanti. Sembra che l'abbondanza di *Hildenbrandia rubra* sia condizionata più dal grado di umidità che dall'ombra stessa. In certe fessure può prosperare anche la *rodoficea Catenella caespitosa*, frequente in Adriatico e sulle coste occidentali italiane.

La facies a *Corallium rubrum* è l'aspetto più diffuso della biocenosi delle grotte sommerse e semi-oscuere. Il popolamento più denso si trova principalmente sulla volta delle grotte e al di fuori di queste nella parte più bassa degli strapiombi. Questa facies ancora si può trovare in ambienti del circa-litorale inferiore (Biocenosi della Roccia del Largo) o forse anche di transizione al batiale sino a profondità di circa 350 m su superfici di fondi rocciosi. Facies della biocenosi si possono trovare in grotte sommerse ubicate sia nell'infralitorale sia nel circalitorale. In questa ubicazione l'imboccatura è ricca di alghe calcaree (*Corallinacee* e *Peyssonneliacee*) e non calcaree (*Palmophyllum crassum*, *Halimeda tuna*, *Flabellia petiolata*, *Peyssonnelia spp.* non calcaree, ecc.).

La vulnerabilità dell'habitat 8330 è elevata, mentre la resilienza è bassa. I problemi derivano principalmente dalla realizzazione di opere costiere (porti, dighe, barriere frangiflutti) che alterano la correntometria e l'idrodinamismo e incrementano l'infangamento dall'inquinamento mediante sversamento diretto in mare o apporto dalla terraferma, da apporti di terra e fango, in parte derivanti dai materiali impiegati nei ripascimenti delle spiagge e conseguente interrimento dei fondali rocciosi, intorbidamento dell'acqua e riduzione dell'illuminazione, nonché da modalità illegali di caccia e pesca con disturbo per frequentazione eccessiva.

La grotta marina semi-sommersa la cui presenza è stata rilevata nel settore più settentrionale di Cala Dell'Acqua in posizione sottostante a Punta del Punta che delimita la cala a nord, tuttavia, è

completamente esterna all'area di progetto e, pertanto, si ritiene che non subirà conseguenze negative a seguito della realizzazione delle opere considerate.

Passando all'analisi della porzione localizzata sulla terraferma dell'area di intervento, il primo ambiente che incontriamo è quello tipico di connessione tra le zone sommerse e quelle tipicamente terrestri. L'habitat con codice 1240 delle "Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium spp.* endemici", in effetti, è costituito dalle scogliere e dalle coste rocciose caratterizzate dalla presenza di specie vegetali ecologicamente molto specializzate e tipiche di tali ambienti. Importanti fattori limitanti per le specie botaniche, in effetti, sono rappresentati dall'aridità dovuta al clima mediterraneo, la morfologia dei siti e la presenza di spray marino. La vegetazione tipica di questo habitat, in effetti, è costituita da specie alofile e rupicole come *Crithmum maritimum* (Finocchio marino) insieme ad endemiti puntiformi del Genere *Limonium spp.* favoriti anche dalla frequenza di fenomeni di riproduzione asessuata (apomissia).

Le comunità floristiche dell'habitat 1240, inoltre, sono stabili, a copertura rada e colonizzano una stretta fascia di vegetazione principalmente in siti solo periodicamente soggetti all'azione diretta dello spray marino. Le specie botaniche dominanti in questo ambiente, quindi, sono rappresentate da *Limonium spp.* e *Crithmum maritimum* ma sono frequenti anche l'*Asteriscus maritimus* (Asterisco marittimo), *Daucus gingidium* (Carota delle scogliere), *Reichardia picroides* (Grattalingua), *Lotus cytisoides* (Ginestrino delle scogliere), *Catapodium marinum* (Logliarello marino) ed *Helychrysum litoreum* (Perpetuini delle spiagge).

Anche in questo caso, quindi, nell'area di intervento sono presenti vari elementi floristici caratterizzanti l'habitat 1240 e che sono riconducibili a diverse specie botaniche quali:

- ◆ il *Crithmum maritimum*,
- ◆ l'*Asteriscus maritimus*,
- ◆ il *Daucus gingidium*,
- ◆ l' *Helychrysum litoreum*.

Dai dati dei rilievi effettuati nell'area di intervento, pertanto, può considerarsi certa, in quest'area, la presenza dell'habitat 1240, anche se, come abbiamo visto nella descrizione dell'area di progetto, buona parte della porzione a terra di detta area è occupata dalle strutture dismesse e da cumuli di materiali di risulta della ex-miniera, nonché da infrastrutture viarie lasciando solo spazi esigui per gli ambienti naturali che, quindi, occupano solo piccole porzioni dell'area interessata.

Uno dei principali fattori di minaccia per per l'habitat 1240 delle “Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium spp.* endemici” è rappresentato dall'elevata frequentazione ed utilizzazione antropica delle scogliere poiché tali ambienti, costituiti da cenosi altamente specializzate, possono essere danneggiati anche dall'eventuale inquinamento del mare. Un'ulteriore minaccia, poi, può essere rappresentata dallo scarico abusivo di materiali di risulta con conseguenze negative per l'habitat. Quest'ultima eventualità, in effetti, si è verificata anche nell'area di progetto considerata poiché nel corso dei sopralluoghi si è potuta notare la presenza di terreno smosso e, ai lati della viabilità, accumuli terrosi costituiti da materiali incoerenti risultati dall'attività estrattiva sui quali si può notare anche una rilevante presenza di *Inula viscosa* (Enula bacicci), pianta ruderale e pioniera che, tipicamente, vegeta su terreni smossi, sassosi e degradati.

Continuando con la descrizione dell'habitat 1240, dobbiamo segnalare che, mostrando un'occupazione areale molto limitata e sottoposti a fenomeni di erosione, devono essere ridotte al minimo le azioni che possono innescare o accelerare tali fenomeni di erosione della superficie disponibile per l'habitat naturale, come l'apertura di nuove vie di accesso terrestre.

L'habitat 1240 delle scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium spp.* endemici, comunque, non forma, generalmente, comunità di sostituzione e, in effetti, verso l'interno, questo ambiente è in contatto con altri habitat naturali tra i quali il 5320 delle “Formazioni basse di euforbie vicino alle scogliere” Di quest'ultimo ambiente, in effetti, è segnalata la presenza nella Scheda della ZPS IT6040019, ed alcuni elementi floristici e peculiarità geo-morfologiche che caratterizzano quest'ultimo ambiente citato, in effetti, sono stati rilevati anche nella porzione più interna dell'area di progetto considerata.

Nella letteratura di settore, in effetti, l'habitat 5320 viene descritto come costituito da formazioni di transizione tra la vegetazione di scogliera e quella di macchia mediterranea, si sviluppa in ambienti litorali rupestri in prossimità di scogliere fortemente esposte a venti marini. La componente floristica caratterizzante L'habitat 5320 è rappresentata sia da specie botaniche erbacee, sia di tipo arbustivo tra le quali possiamo citare: *Helichrysum italicum* subsp. *microphyllum* o subsp. *italicum* (Perpetuini d'Italia), *Euphorbia pithyusa* (Euforbia delle Baleari), *Pistacia lentiscus* (Lentisco), *Camphorosma monspeliaca* (Canforata di Montpellier), *Artemisia densiflora* (Assenzio della Corsica), *Thymelaea passerina* (Timelea annuale), *Thymelaea hirsuta* (Spazzaforno), *Thymelaea tartonraira* (Timelea tartonraira). Come si evince dal confronto delle specie botaniche che caratterizzano gli habitat 1240 e 5320, i due ambienti presentano molti elementi floristici

comuni che, pertanto, sottolineano il carattere di continuità ecologica e funzionale tra le due cenosi che sono anche molto spesso in stretto contatto.

L'habitat 5320 delle formazioni basse di euforbie vicino alle scogliere, nel Lazio, pertanto, è caratteristico del piano bio-climatico termo-mediterraneo e si ritrova sia sulle rupi ricoperte da uno strato sottile di litosuolo, sia su depositi di frana e coni di detrito ancora non completamente stabilizzati. Si tratta, quindi, di garighe a carattere pioniero con copertura pressoché continua e caratterizzate dalla presenza di *Helichrysum litoreum* (Perpetuini delle spiagge) e, secondariamente, di *Senecio bicolor* (Cineraria). Oltre a quelle già citate, inoltre, altre specie che frequentemente si ritrovano in tale ambiente sono: *Reichardia picroides* (Grattalingua), *Daucus gongylodius* (Carota delle scogliere) e *Dactylis hispanica* (Erba mazzolina). La continuità nel ruolo ecologico tra l'habitat 1240 e il 5320, quindi, risulta evidente anche dall'analisi delle specie botaniche che li caratterizzano in quanto, come risulta evidente, alcune sono in comune dimostrando una forte connessione tra i due ambienti.

Nelle aree della fascia costiera comprese all'interno dell'area di progetto, inoltre, si segnala la presenza delle principali caratteristiche geo-morfologiche tipiche dell'habitat 5320 che, in effetti, occupa gli angusti ed inaccessibili spazi disponibili sulle falesie che scendono a picco sul mare. Tali piccoli spazi che consentono la vegetazione di cenosi botaniche specializzate sono quasi sempre dovuti all'instabilità di tali versanti e, quindi, creati da crolli e frane. Tale morfologia di pareti rocciose che scende a picco sul mare interessate da fenomeni di instabilità, in effetti, sono proprio le condizioni riscontrate sulla linea costiera di Cala dell'Acqua dove, in alcuni punti, le frane hanno interessata anche la porzione sommersa delle ripidi pareti.

Tali conformazioni ed instabilità delle falesie, in effetti, favoriscono la formazione del sottile litosuolo che costituisce il substrato ideale per l'instaurazione dell'habitat considerato. D'altro canto, sempre nella letteratura di settore, si evidenziano, tra i principali fattori di minaccia per l'integrità funzionale e la conservazione di tale ambiente, gli incendi e l'instabilità dei versanti che non consentono l'instaurazione di comunità fito-sociologiche stabili. I necessari interventi di stabilizzazione delle pareti che dovranno essere eseguiti per ripristinare la sicurezza in quella che diventerà l'area portuale, quindi, potranno contribuire al mantenimento dell'integrità delle zone occupate dall'habitat 5320 e fungere da mitigazione per il suo stato di conservazione.

Anche per quanto concerne la presenza di elementi floristici considerati frequenti o caratterizzanti l'habitat delle formazioni basse di euforbie vicino alle scogliere, poi, è da rilevare che

nel corso dell'indagine svolta all'interno della zona considerata sono state individuate le specie botaniche riportate nell'elenco seguente:

- ◆ *Helichrysum litoreum*,
- ◆ *Senecio bicolor*,
- ◆ *Dactylis hispanica*,
- ◆ *Daucus gongylodius*,
- ◆ *Thymelaea hirsuta*,
- ◆ *Pistacia lentiscus*,
- ◆ *Euphorbia pithyusa*.

Poiché Le essenze citate nell'elenco sopra fanno parte delle associazioni fito-sociologiche che costituiscono l'habitat 5320, anche in questo è possibile confermarne la presenza anche se la presenza di *Euphorbia pithyusa* appare piuttosto localizzata e concentrata e localizzata nelle aree circostanti la viabilità di accesso alla linea costiera della cala ed alle strutture e piazzali della ex-cava. Sempre per quanto concerne gli aspetti botanici relativi all'ambiente delle formazioni basse di euforbia vicino alle scogliere, inoltre, è risultata scarsamente rappresentata la componente arbustiva ed in particolare quella delle Specie vegetali appartenenti al Genere *Thymelaea*. Completiamo il quadro floristico dei rilievi svolti nella zona di progetto segnalando la presenza di alcune formazioni di Cannuccia di Palude (*Phragmites australis*), Ginestra (*Spartium junceum*) e dell'immane, in queste tipologie ambientali tipicamente mediterranee, Fico d'India (*Opuntia ficus indica*). Quasi completamente assente la componente arborea in quanto si rileva la presenza di un solo esemplare di Eucalipto (*Eucalyptus globulus*) posto all'interno dei piazzali di lavorazione del minerale della ex-cava, sulla sommità della punta che delimita, a nord-ovest, l'area di intervento.

Anche a seguito dell'analisi della letteratura di settore, pertanto, è possibile ritenere che anche tali ambienti terrestri la cui presenza è stata riscontrata nell'area di progetto e che sono assimilabili agli habitat 1240 e 5320, pur non essendo prioritari come quello 1120* della Posidonia ed essendo stati influenzati dalle attività di estrazione mineraria della ex-cava di bentonite che ha lasciato segni ed elementi di degrado tutt'ora presenti e molto evidenti, hanno un'elevata tipicità e capacità di connotazione di determinate aree geografiche come quelle delle isole mediterranee, nonché una rilevanza ambientale ed ecologica molto elevata che andrà sicuramente tenuta in debita considerazione nello svolgimento delle lavorazioni inerenti la realizzazione del porto turistico.

2.4.2) Caratteristiche faunistiche

Dopo aver affrontato lo studio degli elementi floristici che rappresentano la base fondamentale per la costituzione e l'identificazione degli habitat, la cui presenza è stata riscontrata all'interno dell'area di progetto, passiamo all'analisi degli elementi faunistici di rilievo citati nelle Schede dei siti "Natura 2000" ed anche in questo caso iniziamo con quelli appartenenti agli ambienti marini che, nel caso specifico considerato, è rappresentato dalle praterie di Posidonia. L'importanza ambientale dell'habitat 1120*, in effetti, è dovuta anche agli stretti rapporti trofici che intercorrono tra tali formazioni vegetali sommerse e le numerose specie di organismi marini, appartenenti anche diverse Classi zoologiche, che frequentano i posidonieti trovando in essi siti idonei al rifugio, alla ricerca del cibo o alla riproduzione.

Tra le specie faunistiche protette o ritenute importanti che sono citate nelle relative Schede Dati della ZPS IT6040019 e del SIC IT6000016 quella che maggiormente risulta legata agli ambienti della Posidonia è il mollusco bivalve *Pinna nobilis* che, per la sua forma, è noto anche con il nome comune di Nacchera. È il più grande mollusco bivalve presente nel Mediterraneo potendo raggiungere oltre 1 metro di lunghezza anche se la taglia media si attesta intorno ai 60 cm. Attualmente questa specie è sottoposta a tutela essendo inserita nell'allegato IV della Direttiva Habitat (92/43/CEE). *Pinna nobilis*, inoltre, è inserita anche nell'annesso II (list of endangered and threatened species) del Protocollo sulle aree specialmente protette e la diversità biologica nel Mediterraneo, stipulato nell'ambito della Convenzione di Barcellona.

Nel corso delle indagini subacquee svolte nelle stazioni per il rilevamento e l'analisi delle praterie di Posidonia, pertanto, si è proceduto anche ad effettuare dei transetti specifici per il rilevamento della presenza di *Pinna nobilis* che, in effetti, è risultato essere presente in tutte le 4 praterie esaminate per le quali è stata mantenuta la stessa sigla identificativa di PP1, PP2, PP3 e PP4 utilizzata per la caratterizzazione dei posidonieti.

Poiché l'indagine condotta relativamente alla presenza della Nacchera nell'area di intervento è stata finalizzata, principalmente, alla verifica della presenza ed alla stima della densità della popolazione per 100 mq di superficie, sono stati effettuati transetti di rilevamento lunghi circa 25 m e larghi circa 3 m poiché, le favorevoli condizioni di visibilità riscontrate nel corso delle immersioni, hanno consentito di estendere la larghezza dei transetti di rilevamento riducendone, al contempo, la lunghezza. Anche i dettagli relativi all'analisi ed alle considerazioni sui dati ottenuti a

proposito della componente faunistica di rilievo ecologico presente nei siti protetti considerati, saranno riportati più avanti, nella sezione 2.5 dedicato ai “Metodi di indagine e caratterizzazione dei posidonieti” ma il numero degli esemplari di *Pinna nobilis* rilevati nelle praterie di Posidonia indagate nella presente indagine, rapportando il dato a 100 mq, sono riportati di seguito:

- ◆ nella PP1 sono presenti, mediamente, n. 5 esemplari di *Pinna nobilis* ogni 100 mq;
- ◆ nella PP2 sono presenti, mediamente, n. 4 esemplari di *Pinna nobilis* ogni 100 mq;
- ◆ nella PP3 sono presenti, mediamente, n. 9 esemplari di *Pinna nobilis* ogni 100 mq;
- ◆ nella PP4 sono presenti, mediamente, n. 8 esemplari di *Pinna nobilis* ogni 100 mq.

Come si evince dai dati relativi alla densità delle popolazioni di Nacchera, risulta evidente che PP1 e PP2, i posidonieti più vicini alla costa, sono anche quelli con minor densità di *Pinna nobilis*. Anche il bivalve, in effetti, risente del disturbo dovuto all'antropizzazione in quanto, la cala, è utilizzata per la balneazione, la pesca, l'attracco ed il ricovero di piccole barche che, ovviamente, risulta essere più elevato nelle zone più prossime alla linea costiera.

Nella porzione a mare dell'estensione di progetto indagata non è stata rilevata la presenza di altri taxa faunistici marini compresi nelle liste delle specie protette o considerate importanti relative alle schede dati dei due siti della rete “Natura 2000” considerati e la probabile causa potrebbe essere individuata nella diffusa presenza antropica presente nel sito che, in effetti, viene utilizzata da turisti e residenti per la balneazione, la pesca o come approdo e ricovero per piccole imbarcazioni determinando una situazione ambientale poco affine alle esigenze ecologiche di altre specie faunistiche che non hanno abitudini sinantropiche.

Passando all'analisi degli elementi faunistici protetti segnalati nella Scheda Dati per le aree a terra della superficie di progetto, è da rilevare che, anche sotto il profilo faunistico, la zona è ricca di elementi di rilevante interesse ecologico e l'individuazione dell'area come ZPS, focalizza l'attenzione sull'avifauna. In effetti, il rilevante elenco di uccelli migratori abituali evidenzia, in sostanza, un'area di importanza primaria per la conservazione delle specie. Tuttavia, poiché l'area a terra considerata ha dimensioni piuttosto ridotte soprattutto per quanto concerne le zone non occupate dalle strutture della ex-cava e che, pertanto, possono ospitare formazioni vegetali in grado di soddisfare le esigenze ecologiche della fauna selvatica, può non essere legittimamente eletta come rappresentativa degli ambienti suddetti. In tal senso è prevedibile che l'area di intervento, abbia ridotte potenzialità per l'avifauna, a causa del disturbo antropico, seppur sia innegabile la potenziale affinità dell'area con alcune delle specie oggetto di tutela.

Ribadiamo, inoltre, che anche le caratteristiche morfologiche delle pareti costiere considerate, costituite per lo più da pareti verticali di roccia nuda, sono poco adatte a poter ospitare specie animali, comprese quelle avi-faunistiche, per una oggettiva mancanza di spazi disponibili.

L'Isola di Ponza, comunque, risulta essere una fondamentale stazione di sosta per la specie avi-faunistiche migratrici che attraversano il Mar Mediterraneo e questa sua importanza è sottolineata dalla presenza di una punto per l'inanellamento degli uccelli e che ha portato a marcare individualmente un elevato numero di avifauna appartenente a molteplici specie diverse. Ponza, in effetti, fa parte del "Progetto Piccole Isole" (PPI) che, fin dal 1988 e con la coordinazione dell'ex-Istituto Nazionale per la Fauna Selvatica (INFS), ora divenuto Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca sull'Ambiente, studia l'importanza delle isole mediterranee quale siti di sosta per gli uccelli migratori. Il Progetto, in effetti, mira ad analizzare le diverse caratteristiche della migrazione primaverile degli uccelli attraverso il Mar Mediterraneo, che costituisce una vasta barriera naturale interposta fra l'Africa e l'Europa. Cominciato come un' iniziativa Italiana, il PPI ha presto coinvolto diverse isole e siti costieri sparsi in tutta l'area centro-occidentale del Mar Mediterraneo. I dati provenienti da questi studi, quindi, ribadiscono tale elevata importanza dell'Isola di Ponza e delle altre isole circostanti per lo studio e la salvaguardia dell'avi-fauna selvatica.

Le numerose osservazioni ed attività condotte nell'ambito del PPI hanno portato al censimento di una vastissima varietà di specie di uccelli migratori che utilizzano le piccole isole, compresa quella di Ponza, quale stazione per le brevi soste durante gli spostamenti migratori. Gli stessi studi sui taxa avi-faunistici locali, inoltre, hanno condotto all'individuazione anche di numerose specie nidificanti all'interno dell'area della ZPS considerata che, ribadiamo, oltre a Ponza, comprende anche altre isole sicuramente caratterizzate da un maggior grado di naturalità ed una minore interferenza antropica poiché disabitate e con un elevatissimo grado di copertura vegetale di tipo naturale. Tra le specie avi-faunistiche segnalate come nidificanti nella ZPS in oggetto, quindi, figurano anche alcuni uccelli di elevata importanza ecologica quali: la Berta maggiore (*Calonectris diomedea*), la Berta minore (*Puffinus yelkouan*) ed il Falco Pellegrino (*Falco peregrinus*).

A seguito dei rilievi effettuati nell'area, comunque, non sono stati rilevati elementi diretti o indiretti che evidenzino la presenza di specie faunistiche protette nella porzione a terra del sito di progetto, probabilmente a causa del disturbo antropico esistente. Tuttavia, In considerazione della elevatissima importanza ecologica che riveste l'Isola di Ponza e, più in generale, tutto il comprensorio della ZPS denominata "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano"

(cod. IT6040019) si rende necessario approfondire tutti gli aspetti, compresi quelli di livello prettamente potenziale, delle possibili incidenze che potrebbero derivare dalla realizzazione del progetto proposto ed in particolare quelle che potrebbero verificarsi a carico degli elementi tutelati della ZPS, al fine di mettere in atto tutte le possibili misure in grado di minimizzare tali potenziali incidenze o le azioni di compensazione da intraprendere.

Analizzando le caratteristiche e le esigenze ecologiche degli elementi avi-faunistici citati nelle Schede Dati delle rispettive aree protette e confrontandole con le peculiarità rilevate nell'area di intervento, tuttavia, possiamo ritenere che i seguenti taxa possono essere, seppure solamente a livello prettamente potenziale, frequentatori della zona:

- ◆ *Calonectris diomedea* (Berta maggiore) specie pescatrice che potrebbe frequentare le acque della cala per procurarsi il cibo e nidificare, in colonie, nelle fessure della roccia ma le affinità ambientali restano relegate solo a livello potenziale in quanto sono stati rilevati segnali della sua presenza e la specie risente molto negativamente dell'antropizzazione dei luoghi;
- ◆ *Falco eleonora* (Falco della regina) frequenta ambienti con le caratteristiche di quelli in oggetto (falesie a picco sul mare) sia per la caccia, sia per la nidificazione anche se nell'area indagata non è stata rinvenuta alcuna traccia della presenza del rapace ma l'ambiente è comunque potenzialmente idoneo;
- ◆ *Falco peregrinus* (Falco pellegrino) che potrebbe trovare negli ambienti rupestri osservati nell'area un sito idoneo per la caccia (è solito posizionarsi di fronte alle pareti rocciose per ghermire gli uccelli migratori che utilizzano le isole come punto di sosta) e per la nidificazione ma non sono state rilevate tracce della sua presenza nell'area indagata;
- ◆ *Phalacrocorax aristotelis desmarestii* (Marangone dal ciuffo) caratteristiche ambientali affini alle esigenze ecologiche della specie in quanto è un uccello tipicamente marino, frequenta baie riparate per la pesca e nidifica su isolotti rocciosi vicino alla costa ma, anche in questo caso, la sua eventuale presenza è solo potenziale in quanto non si rilevano segnali né diretti, né indiretti, della sua presenza;
- ◆ *Puffinus yelkouan* (Berta minore) specie tipicamente pescatrice potrebbe essere una potenziale frequentatrice dell'area considerata, almeno per le battute di pesca ma risente molto negativamente delle attività e della presenza antropiche.

2.5) Metodi di indagine e caratterizzazione dei posidonieti

L'intento delle indagini subacquee ed analisi dei campioni prelevati effettuate nei giorni 21, 22, e 23 ottobre 2016 nella località del Comune di Ponza (LT) denominata "Cala dell'Acqua" e riguardanti le zone interne e circostanti di un'area dove è prevista la realizzazione di un porto turistico, è quello di elaborare un resoconto sulle condizioni attuali dei posidonieti la cui presenza è stata segnalata dai rilievi effettuati con metodo ecografico "multibeam". Sono state individuate, quindi, quattro praterie di posidonia e per facilitare la loro univoca identificazione sono state contrassegnate con le sigle PP1, PP2, PP3 e PP4.

Nella **PP1** la posidonia ha colonizzato la parete che digrada sulla base a maggior componente sabbiosa presente nella porzione centrale della cala ed i punti di discontinuità della prateria sono dovuti, principalmente, alla presenza di rocce che interrompono la prateria. Il limite inferiore è netto (Meinesz et Laurent, 1978) e corrisponde alla base della parete rocciosa e, sempre nella parte più profonda della parete, la *matte* (non molto alta) in alcuni tratti risulta priva di fasci fogliari. La posidonia non prosegue sul tratto sabbioso anche se alcune piante sono presenti sulla sabbia lungo la linea della base della parete.

La **PP2** è costituita da un posidonieto che parte dalla parete rocciosa, interessandola nelle zone in cui la pianta ha potuto attecchire tra le rocce e si allunga per un lungo tratto sul fondale sabbioso della cala. Questo posidonieto, esclusa la parte lungo la parete rocciosa, risulta essere pianeggiante con dei punti di discontinuità dovuti, anche in questo caso, a rocce e qualche chiazza di sabbia. La *matte*, intesa come strati composti da radici vecchie e nuove alle quali è frammisto il sedimento, è evidente nella zona centrale anche se non molto alta, mentre ai limiti del posidonieto non è presente una *matte* ben individuabile rispetto al fondale, in quanto i rizomi sono cresciuti direttamente sulla sabbia della baia.

La **PP3** è situata a nord della Punta della Corte che costituisce il limite meridionale di Cala dell'Acqua ed è costituita da una prateria di pianura, interrotta da gradini in cui è ben evidente l'altezza ben sviluppata della *matte* e da canyon con fondo sabbioso. Il limite inferiore di questa prateria arriva a circa 30 m di profondità ed è situato a diverse centinaia di metri dalla parete della costa dove è posto il suo limite superiore.

La **PP4**, infine, è quella che si estende sui fondali immediatamente a sud ed a sud-est di Punta del Papa che rappresenta il limite settentrionale della cala in oggetto. Anche in questa prateria, la

Posidonia interessa la parete che digrada verso il fondo sabbioso della cala. In corrispondenza della fine della parete e dove inizia la sabbia ci sono delle aree in cui la *matte* è priva di fasci fogliari, comunque alcune piante si accrescono anche sulla sabbia e, dopo un breve corridoio di interruzione della prateria che ha una larghezza di circa un metro, il posidonieto continua la sua estensione sulla sabbia della cala per alcune decine di metri.

Nel corso dei rilievi e delle indagini sulle praterie di Posidonia sono state effettuati dei conteggi per stabilire il numero medio di fasci fogliari per metro quadrato (mq) tramite l'utilizzo di un quadrato di 50 cm di lato (foto 1).

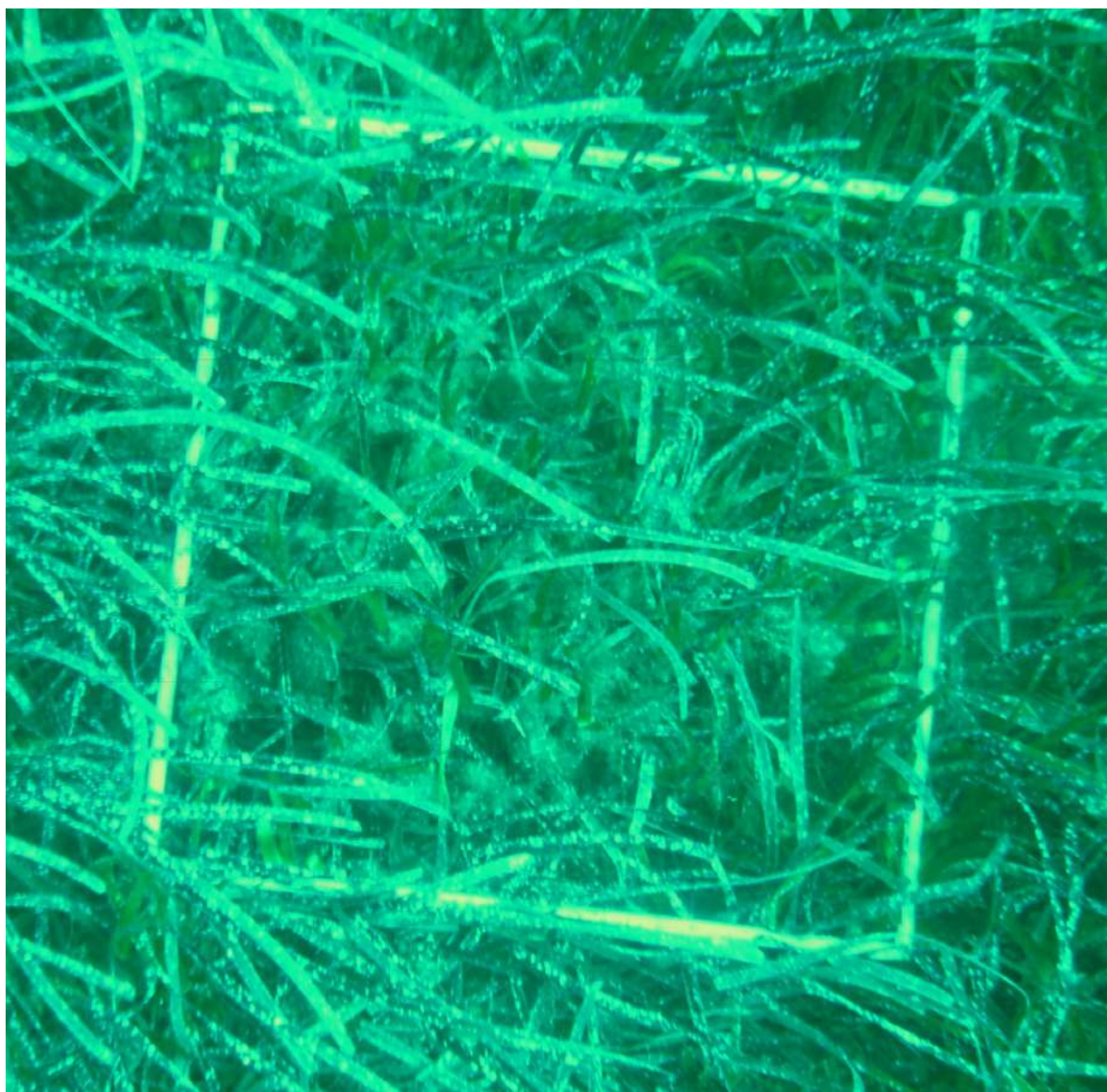


Foto 1: quadrato di misura, di 50 cm di lato, utilizzato per la conta dei fasci fogliari per unità di superficie

Le citate misure sono state svolte in immersione effettuando tre repliche in corrispondenza della zona centrale dei posidonieti ed altrettante lungo il limite inferiore delle praterie, per ciascuna delle quattro praterie indagate ed i dati ottenuti sono stati riportati nelle tabelle 3, 4, 5 e 6. Il piano di campionamento, quindi, è stato elaborato facendo riferimento alle linee guida ISPRA contenute nella pubblicazione intitolata "Monitoraggio relativo alle praterie di Posidonia oceanica".

DENSITÀ FASCI FOGLIARI DELLA PARTE CENTRALE DELLA PP1		
Punto di campionamento (quadrato di 0,5 x 0,5 m di lato)	Numero di fasci rilevati	Numero medio di fasci fogliari/mq di prateria, relativo alla PARTE CENTRALE della PP1
DC1.1	48	273,3333
DC1.2	97	
DC1.3	60	
DENSITÀ FASCI FOGLIARI DEL LIMITE INFERIORE DELLA PP1		
Punto di campionamento (quadrato di 0,5 x 0,5 m di lato)	Numero di fasci rilevati	Numero medio di fasci fogliari/mq di prateria, relativo al LIMITE INFERIORE della PP1
DL1.1	47	224
DL1.2	70	
DL1.3	51	

Tabella 3: numero di fasci fogliari rilevati nella parte centrale e nel limite inferiore della prateria di Posidonia identificata come PP1

DENSITÀ FASCI FOGLIARI DELLA PARTE CENTRALE DELLA PP2		
Punto di campionamento (quadrato di 0,5 x 0,5 m di lato)	Numero di fasci rilevati	Numero medio di fasci fogliari/mq di prateria, relativo alla PARTE CENTRALE della PP2
DC2.1	54	218,6667
DC2.2	55	
DC2.3	55	
DENSITÀ FASCI FOGLIARI DEL LIMITE INFERIORE DELLA PP2		
Punto di campionamento (quadrato di 0,5 x 0,5 m di lato)	Numero di fasci rilevati	Numero medio di fasci fogliari/mq di prateria, relativo al LIMITE INFERIORE della PP2
DL2.1	47	234,6667
DL2.2	70	
DL2.3	59	

Tabella 4: numero di fasci fogliari rilevati nella parte centrale e nel limite inferiore della prateria di Posidonia identificata come PP2

DENSITÀ FASCI FOGLIARI DELLA PARTE CENTRALE DELLA PP3		
Punto di campionamento (quadrato di 0,5 x 0,5 m di lato)	Numero di fasci rilevati	Numero medio di fasci fogliari/mq di prateria, relativo alla PARTE CENTRALE della PP3
DC3.1	45	184
DC3.2	49	
DC3.3	44	
DENSITÀ FASCI FOGLIARI DEL LIMITE INFERIORE DELLA PP3		
Punto di campionamento (quadrato di 0,5 x 0,5 m di lato)	Numero di fasci rilevati	Numero medio di fasci fogliari/mq di prateria, relativo al LIMITE INFERIORE della PP3
DL3.1	32	137,3333
DL3.2	37	
DL3.3	34	

Tabella 5: numero di fasci fogliari rilevati nella parte centrale e nel limite inferiore della prateria di Posidonia identificata come PP3

DENSITÀ FASCI FOGLIARI DELLA PARTE CENTRALE DELLA PP4		
Punto di campionamento (quadrato di 0,5 x 0,5 m di lato)	Numero di fasci rilevati	Numero medio di fasci fogliari/mq di prateria, relativo alla PARTE CENTRALE della PP4
DC4.1	74	250,6666
DC4.2	54	
DC4.3	60	
DENSITÀ FASCI FOGLIARI DEL LIMITE INFERIORE DELLA PP4		
Punto di campionamento (quadrato di 0,5 x 0,5 m di lato)	Numero di fasci rilevati	Numero medio di fasci fogliari/mq di prateria, relativo al LIMITE INFERIORE della PP4
DL4.1	79	289,3333
DL4.2	71	
DL4.3	67	

Tabella 6: numero di fasci fogliari rilevati nella parte centrale e nel limite inferiore della prateria di Posidonia identificata come PP4

Nel corso delle immersioni effettuate per le indagini sulle 4 praterie di Posidonia in oggetto, oltre alle misurazioni relative alla densità dei fasci fogliari, sono stati prelevati anche dei campioni costituiti da fasci fogliari di piante ad accrescimento ortotropo, per ricavare i valori inerenti i dati morfologici delle lamine fogliari. Nell'analisi dei campioni prelevati, in effetti, si è proceduto

contando e classificando in base all'età le foglie contenute nei singoli fasci, per poi procedere con la misura della superficie delle lamine fogliari stesse per ricavarne il dato relativo allo sviluppo in superficie di lamina fogliare per ogni mq di prateria. In base a tali analisi, quindi, è stato possibile calcolare, per questo periodo dell'anno, il valore dell'Indice dell'Area Fogliare (Leaf Area Index - L.A.I.) medio in tutte le quattro Praterie di Posidonia oggetto di indagine.

VALORI MEDI DEL L.A.I. PER LA PP1	
Superficie fogliare media nell'area CENTRALE della PP1 (mq di sup. fogl./mq di prateria)	Superficie fogliare media nel LIMITE INFERIORE della PP1 (mq di sup. fogl./mq di prateria)
1,0831	0,6369
VALORI MEDI DEL L.A.I. PER LA PP2	
Superficie fogliare media nell'area CENTRALE della PP2 (mq di sup. fogl./mq di prateria)	Superficie fogliare media nel LIMITE INFERIORE della PP2 (mq di sup. fogl./mq di prateria)
0,7844	0,4815
VALORI MEDI DEL L.A.I. PER LA PP3	
Superficie fogliare media nell'area CENTRALE della PP3 (mq di sup. fogl./mq di prateria)	Superficie fogliare media nel LIMITE INFERIORE della PP3 (mq di sup. fogl./mq di prateria)
0,6856	0,3295
VALORI MEDI DEL L.A.I. PER LA PP4	
Superficie fogliare media nell'area CENTRALE della PP4 (mq di sup. fogl./mq di prateria)	Superficie fogliare media nel LIMITE INFERIORE della PP4 (mq di sup. fogl./mq di prateria)
1,5354	0,7179

Tabella 7: valori medi dell'Indice dell'Area Fogliare (L.A.I.) per le aree centrali e per il limite inferiore delle quattro praterie di Posidonia considerate

leggendo i dati della tabella precedente relativi all'indice L.A.I., è possibile evincere che, sebbene i valori dell'estensione della superficie fogliare ottenuti risultino piuttosto bassi, va tenuto conto che l'indagine è stata effettuata a fine ottobre quando la Posidonia perde le foglie adulte, più lunghe ed esterne, per consentirne il rinnovamento.

A seguito delle analisi condotte ed all'elaborazione dei dati relativamente ai valori medi della superficie delle lamine fogliari espresse in mq e rapportati con 1 mq di prateria, è possibile caratterizzare la praterie di Posidonia indagate utilizzando le classificazioni proposte da vari autori

nella letteratura di settore. Nel caso specifico considerato, quindi, è stata utilizzata la metodologia proposta da Giraud (1977), secondo la quale i posidonieti indagati, in base ai dati sulla densità rilevati, possono essere collocati nella **Classe IV relativa alla prateria molto rada**. Tali posidonieti, in effetti, sono caratterizzati da valori medi della densità dei fasci che vanno da un minimo di 150 ad un massimo di 300 fasci per mq di prateria. Si tratta, quindi, di praterie che sono in regressione o in rimaneggiamento in seguito ad un fenomeno di erosione: nel primo caso, la prateria contiene un gran numero di fasci morti; nel secondo caso, invece, è spesso posta su una *matte* priva di sedimento, i cui bordi tendono a crollare. Qui di seguito, pertanto, riportiamo la tabella riassuntiva della classificazione delle praterie di Posidonia elaborata da Giraud (1977).

CLASSIFICAZIONE DELLE PRATERIE DI POSIDONIA SECONDO GIRAUD (1977)		
Classe	Densità (n. fasci fogliari/mq di prateria)	Valutazione
Classe I	> 700	Prateria molto densa praterie insediate prevalentemente su <i>“matte”</i> , mai nei pressi del limite inferiore. Sviluppo principale sulla dimensione verticale con abbondanza di fasci ortotropi; profondità solitamente comprese tra 0 e 25 m
Classe II	700 - 400	Prateria densa praterie al termine della trasgressione orizzontale (fasci plagiotropi) tendenti allo sviluppo verticale (fasci ortotropi) o praterie in principio di degenerazione; profondità solitamente comprese tra 0 e 25 m
Classe III	400 - 300	Prateria rada praterie in equilibrio dinamico o con tendenza alla regressione. Si possono trovare a tutte le profondità e su tutti i substrati
Classe IV	300 - 150	Prateria molto rada praterie in regressione (presenza di fasci morti) o rimaneggiate in seguito a erosione oppure praterie giovani in uno stadio di colonizzazione ed espansione (fasci plagiotropi). Si possono trovare a tutte le profondità e su tutti i substrati
Classe V	150 - 50	Semi prateria praterie situate sul limite inferiore a profondità maggiori di 20 m su sabbia o fango, in condizioni ambientali estreme per la sopravvivenza della specie

Tabella 8: classificazione delle praterie di *Posidonia oceanica*, in base alla densità dei fasci fogliari per metro quadrato di prateria, secondo Giraud (1977) - da Pergent et al., 1995, modificata

In base a questa classificazione, pertanto, nel caso specifico considerato, si tratta di praterie che sono in via di colonizzazione delle aree limitrofe e che sono riconoscibili dal fatto che contengono un gran numero di rizomi orizzontali (plagiotropi) che divengono praticamente esclusivi nel caso di substrato roccioso senza sedimento. Si trovano su tutti i substrati e a tutte le profondità ed effettivamente questo lo stato caratterizzante la PP1, la PP2 e la PP4 che, avendo colonizzato ambienti prevalentemente rocciosi mostrano una *matte* quasi completamente priva di sedimenti, la presenza quasi esclusiva di rizomi plagiotropi e sono in fase di avanzamento sul substrato circostante più molle e profondo favorita dalla limpidezza delle acque della Cala dell'Acqua nella quale è possibile osservare i fondali profondi anche oltre i 13 m.

Nel posidonieto denominato PP3, invece, si riscontra una scarsa presenza di rizomi orizzontali che, quindi, sono sostituiti da quelli a sviluppo prevalentemente ortogonale al fondale (ortotropi) che, pertanto, denotano che la prateria ha raggiunto il limite di profondità inferiore ed i nuovi fasci fogliari emessi dai rizomi possono vegetare solamente allungandosi in altezza per ricercare condizioni di luce più favorevoli. In base ai dati raccolti relativamente alla PP3, pertanto, si può ritenere che questo posidonieto non è in fase di evoluzione o in rimaneggiamento e, questa osservazione, viene suffragata anche da altri elementi che lo caratterizzano rilevati nel corso delle immersioni quali la crescita su fondale molle e densità media dei fasci fogliari per mq di prateria più bassa tra i quattro posidonieti esaminati.

Ulteriore dato riscontrato nel corso delle immersioni e che va evidenziato in fase di analisi dei dati, inoltre, è quello che, sempre nella PP3, si registra la presenza di *Caulerpa racemosa*, un'alga verde appartenente alla Famiglia delle *Caulerpaceae* ed originaria del Mar Rosso, penetrata nel Mediterraneo attraverso il Canale di Suez. Nonostante quest'alga sia presente in quantità molto modeste in quanto è stato rilevato un singolo esemplare all'interno di uno solo dei quadrati di misura della densità dei fasci fogliari all'interno della PP3, la sua presenza è comunque significativa poiché, nelle altre praterie indagate e caratterizzate da densità dei fasci fogliari più elevate, non è stata registrata la presenza di alcun elemento di *Caulerpa racemosa* che, evidentemente, in queste praterie non trova sufficienti spazi disponibili per insediarsi.

La classificazione di Giraud, descritta sopra, tuttavia, pur consentendo la caratterizzazione di una prateria, non tiene però conto del fattore profondità e quindi non è molto adatta all'utilizzo della densità come parametro descrittore della qualità dell'ambiente. Un determinato valore della densità media dei fasci fogliari, in effetti, ha significati ecologici diversi se rilevato a profondità differenti,

proprio per la riduzione fisiologica della densità delle praterie di *Posidonia* all'aumentare della profondità che, ovviamente, causa anche la conseguente diminuzione del gradiente luminoso. Proprio per superare questi limiti intrinseci allo schema sistematico di Giraud, pertanto, Pergent - Martini (1994) e Pergent et al. (1995) hanno, più recentemente, proposto una nuova classificazione, ottenuta esaminando una notevole mole di dati disponibili in letteratura. È stato così evidenziato che l'evoluzione della densità della prateria in funzione della profondità segue un modello di tipo logaritmico e che la variabilità del fattore densità viene spiegato per il 54% dalla profondità. Nella seguente Tabella 9, pertanto, si riporta il modello di classificazione di Pergent et al. relativamente ai valori batimetrici che vanno dai 9 m ai 18 m di profondità in quanto è questo il range che interessa le praterie indagate.

CLASSIFICAZIONE DELLE PRATERIE SECONDO PERGENT – MARTINI (1995)				
Profondità (m)	Numero di fasci fogliari per metro quadrato di prateria			
	Anormale	Subnormale	Normale	Sovranormale
9	< 264	da 264 a 376	da 376 a 600	> 600
10	< 237	da 237 a 349	da 349 a 573	> 573
11	< 213	da 213 a 325	da 325 a 549	> 549
12	< 191	da 191 a 303	da 303 a 527	> 527
13	< 170	da 170 a 282	da 282 a 506	> 506
14	< 151	da 151 a 263	da 263 a 487	> 487
15	< 134	da 134 a 246	da 246 a 470	> 470
16	< 117	da 117 a 229	da 229 a 453	> 453
17	< 102	da 102 a 214	da 214 a 438	> 438
18	< 88	da 88 a 200	da 200 a 424	> 424

Tabella 9: classificazione delle praterie di *Posidonia oceanica* secondo Pergent et al. (1995) e che rapporta la batimetria con la densità dei fasci fogliari per metro quadrato di prateria

A partire da questo modello, quindi, gli autori citati hanno proposto uno schema che classifica le praterie in quattro categorie, secondo i valori di densità misurati in funzione della profondità:

- ◆ **Densità anormale**, che corrisponde a situazioni critiche, in cui la vitalità della prateria è estremamente bassa;
- ◆ **Densità subnormale**, che corrisponde ad una riduzione della vitalità della prateria e deve costituire un segnale di allarme ai fini di intraprendere azioni di risanamento;

- ◆ **Densità normale**, che corrisponde a valori di vitalità soddisfacenti, osservabili quando non esistono segni di pressione antropica;
- ◆ **Densità sovranormale**, che corrisponde a situazioni particolarmente eccezionali in termini di vitalità della pianta o di estensione batimetrica della prateria.

Al fine di effettuare un confronto agevole tra lo schema di classificazione di Pergent et al. ed i dati di densità dei fasci fogliari raccolti nel corso delle indagini svolte sulle quattro praterie di Cala dell'Acqua, quindi, riportiamo, nella tabella seguente, i dati sulle densità delle aree centrali delle praterie in oggetto ed indicando anche il dato batimetrico al quale sono stati effettuati i rilevamenti:

PROFONDITÀ E DENSITÀ MEDIA NELLA PARTE CENTRALE DELLE PP CONSIDERATE		
Identificativo prateria	Profondità	Numero medio di fasci fogliari/mq di prateria
Zona centrale PP1	9 m	273 (273,3333)
Zona centrale PP2	13 m	219 (218,6667)
Zona centrale PP3	18 m	184
Zona centrale PP4	14 m	251 (250,6666)

Tabella 10: batimetria e densità media dei fasci fogliari per metro quadrato di prateria nella zona centrale

Come è possibile rilevare dal confronto dei dati riportati nella Tabella 10 con quelli della classificazione di Pergent et al. Nella Tabella 9, quindi, in relazione alla profondità a cui sono stati rilevati i dati di densità dei fasci fogliari, **tutte le quattro praterie in oggetto sono classificabili come aventi una Densità subnormale**. Buia et al. nel corso di uno studio sulla classificazione delle praterie di Posidonia del 2003, inoltre, hanno associato la classificazione di Pergent et al. della densità con lo stato di conservazione del posidonieto stesso in quanto considerano:

- ◆ **praterie molto disturbate** quelle caratterizzate da **densità anormale**;
- ◆ **praterie disturbate** quelle caratterizzate da **densità subnormale o basse**;
- ◆ **praterie in equilibrio** quelle nelle quali la **densità è normale o eccezionale (sovranormale)**.

I fattori ambientali che causano disturbo nei confronti delle praterie di Posidonia, quindi, sempre secondo Buia et al., sono da ricercare, principalmente, nella torbidità dell'acqua che è spesso conseguenza diretta dell'antropizzazione dei luoghi. Nel caso specifico considerato, quindi, **le quattro praterie di Posidonia indagate**, in base alle caratteristiche di densità dei fasci fogliari, **sono tutte inquadrabili come le praterie disturbate** in quanto con densità bassa (subnormale). Va

tenuto presente, pertanto, che i luoghi risultano ampiamente antropizzati e, come detto, gli effetti della presenza e delle attività umane rappresentano una delle principali cause di disturbo per tutte le cenosi naturali e per quelle delle praterie di Posidonia in particolare.

Si sottolinea, inoltre, che fino alla fine degli anni '70 la cala ospitava una cava e, in effetti, la coltivazione mineraria, compresa quella del tipo “a cielo aperto” svolta nelle cave, costituisce una delle attività umane maggiormente impattanti per le cenosi naturali. Nel caso specifico considerato, poi, non si è nemmeno proceduto agli interventi di ripristino quando è stata interrotta l'attività estrattiva e nell'area sono tutt'ora ben evidenti i segni ed i residui della cava, compresi ammassi di materiale di risulta. La frazione più minuta di questi cumuli piuttosto alti e con i versanti costituiti da materiale incoerente che solo in parte sono occupati dalle cenosi vegetali autoctone descritte prima, in caso di condizioni atmosferiche avverse come il forte vento o la pioggia intensa, possono essere trasportate fino al mare contribuendo all'intorbidimento delle acque della cala che, come più volte segnalato, è uno dei principali fattori limitanti per lo sviluppo dei posidonieti.

Oltre alle indagini ed al prelievo di campioni per le analisi e la caratterizzazione delle praterie di Posidonia, nel corso delle immersioni subacquee effettuate a Cala Dell'Acqua si è provveduto anche alla verifica della presenza, nell'area indagata, di altre specie floro-faunistiche marine considerate che sono considerate rilevanti in ambito ecologico ed ambientale e tra queste, in particolare, del mollusco bivalve *Pinna nobilis* (nota anche con il nome comune di Nacchera), specie faunistica citata, nella sezione “Altre specie importanti di flora e fauna”, sia nella Scheda Dati della ZPS, sia in quella relativa al SIC. Questa specie zoologica, in effetti, si stabilisce nell'habitat 1120* delle praterie di Posidonia ma nel corso delle analisi svolte relativamente alla presenza di elementi faunistici associati a questa tipologia di ambiente protetto la cui presenza è stata rilevata nella porzione a mare dell'area di intervento, si è, ovviamente, proceduto anche alla verifica della eventuale presenza di altri elementi faunistici protetti associati all'ambiente marini

A tal fine, quindi, in ognuna delle quattro praterie indagate sono stati istituiti dei transetti di rilevamento specifici per le specie faunistiche marine lunghi circa 25 m e larghi circa 3 m poiché, le favorevoli condizioni di visibilità riscontrate nel corso delle immersioni, hanno consentito di estendere la larghezza dei transetti di rilevamento riducendone, al contempo, la lunghezza. Tale scelta inoltre, si è resa necessaria anche considerando l'esigua estensione e la conformazione di alcuni dei posidonieti indagati che ospitano anche le popolazioni di Nacchera. I risultati ottenuti sono riportati nella seguente Tabella 11

RILEVAMENTI FAUNISTICI NELLA ZONA A MARE DELL'AREA DI INTERVENTO				
Prateria	Transetto (25 m x 3 m)	Specie rilevata	n. esemplari rilevati	n. medio esemplari/100 mq
PP1	TM1.1	<i>Pinna nobilis</i>	5	5,33
	TM1.2	<i>Pinna nobilis</i>	3	
PP2	TM2.1	<i>Pinna nobilis</i>	3	4
	TM2.2	<i>Pinna nobilis</i>	3	
PP3	TM3.1	<i>Pinna nobilis</i>	7	8,66
	TM3.2	<i>Pinna nobilis</i>	6	
PP4	TM4.1	<i>Pinna nobilis</i>	6	8
	TM4.2	<i>Pinna nobilis</i>	6	

Tabella 11: risultati delle osservazioni condotte nei transetti marini di 75 mq (25m X 3m) ciascuno ed effettuati per il rilevamento delle specie zoologiche protette nella porzione a mare dell'area di intervento

Come i posidonieti indagati che rientrano nella categoria di densità considerata, da Pergent et al., "Subnormale" e, quindi, in condizioni ecologiche definite "Disturbate", probabilmente anche le popolazioni di *Pinna nobilis*, strettamente associate alle praterie di Posidonia, subiscono tali effetti di disturbo quasi sempre associate all'antropizzazione. Va tenuto presente, inoltre, che con l'eccezione di PP3, i fondali indagati sono piuttosto rocciosi mentre il mollusco bivalve in oggetto si insedia, preferibilmente, su substrati più molli quali la *matte* o la sabbia in quanto, come è noto, la Nacchera si insedia rimanendo parzialmente sepolta nel substrato.



Foto 2: uno degli esemplare di *Pinna nobilis* (freccia rossa) rilevato durante le indagini subacquee effettuate a Cala dell'Acqua, posizionato nei pressi di uno dei quadrati di misura della densità dei fasci fogliari della PP1

La stessa metodologia utilizzata per le indagini della porzione marina dell'area di intervento è stata utilizzata anche per la porzione terrestre andando a riconoscere le specie vegetali presenti poiché, individuando i taxa botanici così detti indicatori, è possibile verificare anche la sussistenza di habitat protetti citati nelle Schede Dati dei siti appartenenti alla rete “Natura 2000”. L'indagine terrestre, ovviamente, è risultata molto più agevole perché è stato possibile classificare ed analizzare la maggior parte delle specie botaniche rilevate direttamente sul posto. Nei casi in cui non è stato possibile effettuare un'identificazione certa delle specie rilevate, quindi, si è proceduto prelevando campioni e scattando fotografie di dettaglio per procedere ad una classificazione certa ed accurata con l'ausilio della letteratura di settore.

Nei casi in cui si è ritenuto necessario prelevare dei campioni delle specie floristiche da classificare, pertanto, si è proceduto al campionamento mettendo il materiale vegetale asportato dall'area all'interno di appositi sacchetti di plastica, debitamente etichettati con i dati salienti del prelievo, che sono stati chiusi per consentire la conservazione, almeno per breve tempo, del materiale da esaminare. A distanza di poche ore dal prelievo, in effetti, tutti i campioni sono stati analizzati e classificati, anche con l'aiuto delle fotografie di dettaglio, consentendo di giungere al riconoscimento certo della specie interessata.

In tal modo, quindi, è stato possibile identificare le specie botaniche citate nella sezione dedicata agli habitat ed agli aspetti floristici della porzione terrestre dell'area di intervento. Confrontando i risultati della classificazione effettuata con l'elenco delle specie indicatrici e caratterizzanti gli habitat presenti nella ZPS e nel SIC di riferimento, pertanto, è stato possibile accertare la presenza dell'habitat 1240 delle “Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium* spp. endemici” e di quello 5320 delle “Formazioni basse di euforbie vicino alle scogliere”. Sia per la natura stessa dei due ambienti, sia per le condizioni e la morfologia della zona, tuttavia, questi ambienti non sono distribuiti in modo uniforme nelle aree indagate ma sono sicuramente presenti.

Anche nella porzione a terra dell'area di progetto, poi, si è proceduto ad istituire dei transetti per verificare la presenza o meno di specie faunistiche protette o considerate di rilievo che, almeno a livello potenziale, potrebbero essere presenti, con particolare riferimento alle specie avi-faunistiche. Come già accennato nella sezione dedicata alle caratteristiche faunistiche, tuttavia, non sono state rilevati elementi indicanti la presenza di fauna protetta né di tipo diretto, né indiretto.

3) FASE 2: VALUTAZIONE APPROPRIATA

In questa fase si valuta se il progetto possa avere un'incidenza negativa sull'integrità dei siti appartenenti alla rete "Natura 2000", singolarmente o congiuntamente ad altri progetti o piani. La valutazione delle incidenze sull'integrità delle aree protette, quindi, viene effettuata in riferimento agli obiettivi di conservazione, nonché alla struttura e alla funzionalità ecologica dei luoghi interessati, limitando il campo di analisi e valutazione a tali aspetti.

Individuate le possibili incidenze, comprese anche quelle di livello potenziale, è necessario stabilire se queste possano effettivamente avere conseguenze negative sull'integrità delle aree protette che, nel caso specifico considerato, sono costituite dalla Zona a Protezione Speciale denominata "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano" (cod. IT6040019) e dal Sito di Interesse Comunitario denominato "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" (cod. IT6000016), ovvero, sui fattori ecologici chiave che ne determinano gli obiettivi di conservazione. Per arrivare a conclusioni ragionevolmente certe, pertanto, è preferibile procedere restringendo progressivamente il campo di indagine.

Prima si considera se il piano o il progetto in esame possa avere effetti sui fattori ecologici complessivi, danneggiando la struttura e la funzionalità degli habitat compresi nel sito, quindi, si analizzano le possibilità che si verifichino occasioni di disturbo alle comunità floro-faunistiche di rilevanza ecologica, con particolare attenzione alle influenze sulla distribuzione e sulla densità delle specie chiave, che sono anche indicatrici dello stato di equilibrio del sito. Attraverso questa analisi, sempre più mirata, degli effetti ambientali, si arriva a definire la sussistenza e la maggiore o minore significatività dell'incidenza sull'integrità delle aree protette. Una volta individuati gli effetti negativi del piano o progetto e stabilito quale sia l'entità delle eventuali incidenze su obiettivi di conservazione o elementi protetti dai siti "Natura 2000", quindi, sarà possibile anche individuare, in modo mirato, le possibili misure di mitigazione da adottare e le eventuali compensazioni.

Le possibili incidenze derivanti dalla realizzazione di un piano o progetto, inoltre, possono essere anche classificate, in base all'elemento con il quale vanno ad interferire, in dirette o indirette, come pure in transitorie o permanenti a seconda che siano legate alla fase di cantiere o a quella di esercizio del piano o progetto da realizzare.

Tale schema di suddivisione delle incidenze in diverse categorie in base al tipo di elemento protetto sul quale andranno a verificarsi o alla fase progettuale dalla quale potrebbero derivare,

risulta essere particolarmente efficace nell'ambito della tipologia di interventi che comprendono anche il caso specifico considerato inerente la realizzazione del porto turistico a Cala dell'Acqua, nell'Isola di Ponza. In effetti, ci si trova a dover analizzare gli effetti di un'opera che implica il coinvolgimento sia di aree ed ambienti marini, ma anche di superfici localizzate a terra ed il tutto all'interno di una zona ad elevato valore ecologico e rilevanza ambientale testimoniata anche dalla presenza concomitante della ZPS “Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano” (cod. IT6040019), nonché del SIC “Fondali circostanti l'Isola di Ponza” (cod. IT6000016).

Le stesse eventuali mitigazioni applicabili dipendono, imprescindibilmente, sia della natura e della tipologia dell'intervento da realizzare, sia dagli elementi protetti coinvolti, come pure dal tipo di incidenza che verrà a verificarsi a seguito delle varie fasi della realizzazione degli interventi. Cominciamo tale verifica, quindi, andando ad analizzare le incidenze attese.

3.1) Incidenze del progetto

Anche per l'analisi delle incidenze attese a carico degli elementi protetti dei siti “Natura 2000” e derivanti dalla realizzazione del porto turistico, cominciamo da quelle relative alla porzione a mare dell'area di intervento poiché, comunque, è quella che coinvolge un habitat protetto (1120* delle “Praterie di posidonie (*Posidonion oceanicae*)” ed ha l'estensione di gran lunga più elevata rispetto alla porzione terrestre. All'interno della porzione marina, inoltre, è stata accertata anche la presenza di popolazioni di *Pinna nobilis*, specie faunistica associata all'habitat dei posidonieti e citata tra le altre specie di rilievo ecologico nelle schede dati di entrambi i siti protetti considerati.

Come si è già argomentato nella descrizione degli habitat fatta nelle precedenti sezioni del presente Studio, quindi, descrivendo i principali fattori di minaccia relativi ai vari ambienti presenti nell'area di progetto, si è visto quali sono le criticità maggiori dalle quali, nel caso delle **praterie di Posidonia**, si originano le incidenze più significative che sono:

- ◆ danneggiamento meccanico delle matte e dei rizomi;
- ◆ sottrazione di aree di habitat o idonee all'insediamento di ambienti ad elevata valenza ecologica o naturalistica;
- ◆ inquinamento urbano ed industriale delle acque;
- ◆ interrimento dei fondali;
- ◆ erosione dei margini delle praterie di Posidonia;

- ◆ torbidità delle acque;
- ◆ introduzione di specie alloctone di piante o alghe che entrano in competizione con la Posidonia quali, in particolare, quelle appartenenti al Genere *Caulerpa*.

Poiché il mollusco bivalve *Pinna nobilis* è strettamente connesso alle praterie di Posidonia, le criticità che interessano tale habitat compromettono anche le popolazioni di tale specie faunistica che, inoltre, **subiscono effetti negativi anche a seguito di:**

- ◆ incremento della fruizione antropica nelle aree di insediamento.

Per quanto concerne, invece, le porzioni terrestri dell'area di intervento, si ribadisce che anche in queste zone è stata accertata la presenza di due habitat che, pur non essendo considerati prioritari come quello delle praterie di Posidonia, hanno sicuramente un elevato valore ecologico ed essendo citati nella Scheda Dati della ZPS di riferimento, sono ritenuti meritevoli di salvaguardia e tutela. Anche in questo caso, pertanto, è possibile determinare le eventuali incidenze a carico di tali ambienti andando ad analizzare le tipologie degli interventi previsti e confrontandole con le caratteristiche e le criticità di tali ambienti.

Nel caso dell'**habitat 1240** delle "Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium* spp. endemici", quindi, si è visto che questo occupa un areale molto limitato costituito dalla sottile fascia rocciosa posta subito a ridosso della linea costiera, tale cenosi è considerata altamente specializzata ed è noto che generalmente non costituisce una comunità di transizione. Date queste caratteristiche, pertanto, questo ambiente può risentire negativamente di:

- ◆ sottrazione di aree di habitat o idonee al suo insediamento;
- ◆ eccessiva frequentazione antropica;
- ◆ inquinamento del mare.

Passando all'analisi delle incidenze che andrebbero ad interessare l'altro habitat protetto rilevato nella porzione a terra dell'area di intervento e che è identificabile nel **5320 delle formazioni basse di euforbie vicino alle scogliere**, possiamo affermare che tale ambiente sarà quello meno interessato dalle incidenze negative dovute alla realizzazione del porto turistico. Dato, infatti, che le principali criticità per questo habitat sono rappresentate dagli incendi e dall'instabilità dei versanti, le incidenze più significative che lo possono interessare a seguito della realizzazione degli interventi proposti sono identificabili con:

- ◆ perdita di aree di habitat;
- ◆ introduzione di specie floristiche alloctone.

Nel corso della presente indagine e nella sezione dedicata agli aspetti faunistici in particolare, si è detto che non è stata segnalata, nella porzione terrestre dell'area di progetto, la presenza diretta o indiretta di specie faunistiche segnalate nelle Schede Dati dei siti “Natura 2000”, con particolare riferimento ai taxa avi-faunistici. Tuttavia, la presenza di habitat protetti che potrebbero soddisfare le esigenze ecologiche di alcune popolazioni di specie animali locali, nonché l'affinità generale degli ambienti in oggetto con la biologia, le abitudini trofiche e la distribuzione di **specie di fauna selvatica protette o di rilievo naturalistico**, impongono di valutare anche le incidenze che, a seguito della realizzazione del porto turistico, potrebbero interessare tali popolazioni animali e, quelle principali, possono essere identificate con:

- ◆ inquinamento luminoso;
- ◆ incremento del traffico veicolare.

Dopo aver elencato le possibili incidenze derivanti dalla realizzazione del progetto considerato a carico dei vari elementi protetti contenuti nella ZPS e nel SIC, possiamo ad analizzare più dettagliatamente tali effetti suddividendoli, man mano che verranno affrontati, in diretti o indiretti, anche in relazione alle caratteristiche ed alla tipologia dell'unità ecologica che coinvolgono.

3.1.1) Analisi delle incidenze dirette ed indirette

Perdita di aree di habitat. Le principali incidenze che si verificheranno a carico delle cenosi naturali considerate, sia di tipo marino sia di quello terrestre, sono di tipo diretto e permanente poiché sono rappresentate dalla perdita di superficie già occupate da un determinato habitat o, comunque, idonee al suo insediamento, in quanto verranno interessate dalle edificazioni dei vari edifici, delle strutture e infrastrutture, nonché dai manufatti previsti dal progetto e dagli interventi per la stabilizzazione delle pareti rocciose. Saranno interessate da tale incidenza, quindi, le praterie di Posidonia identificate come PP1 e PP2 in quanto la prima è localizzata nell'area dove dovrà essere realizzato il molo di sotto-flutto e la seconda in zona che sarà occupata da alcuni moli del porto turistico. Parzialmente anche PP3, nelle sue parti più prossime alla linea costiera della cala, sarà interessata direttamente dalle realizzazioni andando incontro a perdita di area di habitat.

Anche alcune delle aree dove attualmente è stata riscontrata la presenza dell'habitat 1240 saranno interessate dalla perdita di superficie in quanto gli interventi da eseguire a terra per la realizzazione di strutture, edifici ed infrastrutture a servizio del porto turistico, ma anche in alcune

zone dove sarà necessario eseguire interventi per la messa in sicurezza inerenti la stabilizzazione dei versanti rocciosi. È molto probabile, invece, che l'ambiente 5320 non subirà incidenze significative in quanto localizzato, in modo estremamente localizzato e circoscritto, nelle porzioni più elevate delle pareti rocciose che, pertanto, non saranno direttamente interessate dalle realizzazioni e gli interventi di stabilizzazione, se correttamente eseguiti, favoriranno la stabilizzazione anche dell'habitat stesso che vede nei crolli delle pareti che lo ospitano una delle criticità maggiori.

Danneggiamento meccanico. Tale tipo di incidenza, anch'essa di tipo diretto poiché si verifica a carico di elementi protetti e, nel caso specifico considerato inerente la *matte* o i rizomi dei posidonieti, può essere considerato permanente dato il lungo tempo che impiegano le praterie per accrescersi in ampiezza. Interesserà, quindi, le porzioni della PP3 esterne ma poste in prossimità dell'area di intervento che, nel corso delle lavorazioni per la realizzazione delle strutture portuali e del molo di sopra-flutto in particolare, potrebbero venire coinvolte, anche accidentalmente, nelle operazioni che prevedono l'utilizzo di particolari dispositivi ed attrezzature quali sistemi di ancoraggio per i cassoni e di ormeggio delle barche impiegate nelle operazioni di costruzione.

Da quanto detto, quindi, tale tipo di incidenza è strettamente legata alla fase di cantiere e, pertanto, può essere considerata reversibile poiché al termine della fase di edificazione, con la rimozione dei dispositivi utilizzati e la cessazione del traffico di barche impegnate nel trasporto di materiali ed operatori, cesserà anche il danneggiamento meccanico delle praterie.

Inquinamento delle acque. La Posidonia è considerata anche un indicatore in grado di determinare il livello di inquinamento delle acque in quanto riesce a vegetare solo all'interno di un range molto ristretto del livello di inquinanti disciolti in acqua. Pertanto, se da un lato la sua presenza è indice di un basso livello di inquinamento delle acque, un aumento delle concentrazioni di sostanze derivate dall'inquinamento sia di tipo urbano, sia di tipo industriale, provoca la scomparsa delle praterie di Posidonia e degli elementi floro-faunistici ad esse associati. Tale incidenza, quindi, seppure sia di tipo indiretto poiché non agisce direttamente sugli elementi costituenti l'habitat prioritario 1120*, presenta conseguenze permanenti e di grave entità in quanto rende incompatibile l'ambiente acquatico con le esigenze ecologiche della Posidonia.

Tale tipologia di incidenza che, a causa dell'inquinamento delle acque, rende l'ambiente incompatibile per un dato elemento naturalistico protetto, in effetti, interessa anche le componenti floristiche e l'habitat 1240 in generale. Tale ambiente, in effetti, tra quelli terrestri, è quello che è maggiormente in contatto con il mare, risentendo, quindi, degli effetti dell'eccessivo inquinamento.

Alterazione della correntometria e dell'idrodinamismo. Tale tipologia di incidenza è quella che si verifica a seguito della realizzazione di opere costiere che, quindi, nel caso specifico considerato, comprende anche la realizzazione dei moli e, in generale, delle opere in mare del porto. Le varie incidenze che derivano dall'alterazione di questi equilibri idro-dinamici, in effetti, possono provocare l'interramento dei fondali con conseguente seppellimento delle praterie, l'erosione dei margini dei posidonieti e costituiscono una delle cause principali dell'intorbidamento dell'acqua. Pertanto, seppure queste incidenze non si esplicano direttamente sulla Posidonia, rappresentano alcune delle conseguenze più gravi, in grado di compromettere l'esistenza stessa delle praterie, e che si verificano proprio a seguito dell'introduzione di barriere artificiali che alterano la correntometria e l'idrodinamismo locale. Sono tipiche, in effetti, della fase di esercizio delle opere portuali ed in particolare dei lunghi moli frangiflutto realizzati a protezione dello specchio d'acqua di ormeggio.

Nel caso specifico del porto turistico di Cala dell'acqua, quindi, le praterie interessate da tale incidenza saranno quelle identificate come PP3 e PP4, seppure con modalità diverse. Gli effetti negativi dovuti all'alterazione dei flussi correntometrici, infatti, seppure si manifestano con intensità decrescente proporzionalmente all'aumentare della distanza dalle barriere artificiali realizzate, possono essere previsti solamente attraverso modelli matematici che simulano le condizioni post-operam e, comunque, sono espressi in livello percentuale di probabilità che in una data zona si verifichi un impatto basso, medio o alto. Presuppongono, pertanto, accurati rilievi e scansioni in grado di determinare la batimetria dei fondali, la natura prevalente del substrato e la precisa estensione e localizzazione delle praterie, anche in quelle zone che, seppure formalmente esterne all'area di intervento, risulteranno, comunque, interessate dagli effetti delle realizzazioni.

Data la vicinanza con la delimitazione dell'area di intervento, pertanto, la prateria identificata come PP3 risulterà sicuramente interessata dagli effetti di alterazione dell'idrodinamismo ed all'azione delle onde rifratte dovuti alla realizzazione del molo di sopra-flutto e della relativa scogliera artificiale posta alla sua base. La cenosi identificata, invece, come PP4 è localizzata in una posizione relativamente più distante dalle strutture più esterne del porto turistico e, pertanto, le alterazioni correntometriche dovute alla realizzazione di moli avranno effetti sicuramente meno rilevanti su questa prateria.

La PP4, tuttavia, essendo posizionata nel settore nord-occidentale della cala, nel tratto marino alla base di Punta del Papa ed esternamente alla delimitazione dell'area di progetto, viene ad essere collocata sui fondali di in una sorta di corridoio marittimo che andrà a costituire l'unica via di

accesso ed uscita del porto turistico e, quindi, il tratto di mare antistante la Punta del Papa vedrà un sensibile incremento del traffico di barche. Le eliche dei motori come pure le onde generate dal moto di avanzamento delle barche, in effetti, origineranno sicuramente delle interferenze nei flussi idrodinamici locali e, considerando anche la profondità relativamente bassa a cui è risultata essere insediata la prateria in oggetto, è prevedibile che si verifichino andamenti idrodinamici in grado di provocare la mobilitazione del sedimento sui fondali. Seppure tali fenomeni, probabilmente, non saranno in grado di compromettere il posidonieto a causa del seppellimento, saranno senz'altro in grado di intorbidire le acque della zona. La Posidonia, essendo una fanerogama, necessita di determinate condizioni di limpidezza delle acque per poter svolgere fotosintesi e, pertanto, anche l'intorbidimento delle acque può avere effetti molto negativi sulla conservazione di questa cenosi.

Introduzione di specie alloctone di piante o alghe. Fa parte, sicuramente delle incidenze indirette e può interessare sia l'habitat prioritario 1120* delle praterie di Posidonia, sia quello 5320 delle formazioni basse di euforbie vicino alle scogliere. È noto, in effetti, che alcune specie di alghe esotiche, in particolare quelle appartenenti al Genere *Caulerpa* che sono originarie del Mar Rosso, possono costituire una rilevante minaccia per le praterie di Posidonia in quanto competono con detta fanerogama e possono provocare la scomparsa di ampi tratti di posidonieti andando, quindi, a soppiantarli. Il caso specifico dell'introduzione delle alghe *Caulerpa* nel Mediterraneo, inoltre, è piuttosto emblematico in quanto si ritiene che vi siano penetrate solo a partire dal 1926, attraverso il Canale di Suez. Spesso, in effetti, le specie alloctone che, poi, si dimostrano invasive ed alquanto deleterie per le cenosi autoctone, sono frutto di introduzioni accidentali o, comunque, casuali.

Va tenuto presente, inoltre, che le specie esotiche che riescono ad adattarsi alle condizioni ambientali delle aree in cui vengono introdotte, possono espandersi in modo esponenziale in quanto sono assenti gli elementi fisico-chimici o le specie faunistiche consumatrici che, invece, nelle zone originarie ne rappresentano i fattori limitanti naturali. Nel caso specifico considerato, pertanto, è possibile che porzioni o altro materiale di propagazione di tali specie alloctone, soprattutto per quanto concerne le alghe, possano essere involontariamente trasportate dai mezzi nautici attaccate ai dispositivi di ormeggio che, quindi, vengano introdotte nel porto turistico durante l'attracco.

L'introduzione di specie floristiche alloctone non interessa, tuttavia, l'habitat 1240 in quanto costituito da piante per lo più casmofitiche, casmocomofite e comofitiche che hanno la capacità di vivere nelle fessure delle rocce e di sopportare il contatto diretto con l'acqua l'aerosol marini. Sono questi importanti fattori limitanti per le specie vegetali per cui le piante, che possono colonizzare

l'ambiente roccioso costiero, sono altamente specializzate e rendono estremamente improbabile che specie diverse da quelle che caratterizzano tale ambiente possano attecchire ed addirittura soppiantare le specie locali.

Incremento della pressione e frequentazione antropica. È una tipologia di incidenza che coinvolge molti degli elementi naturalistici protetti in quanto, molto spesso, la frequentazione da parte dell'uomo e l'utilizzo di ambienti naturali per le attività antropiche sono incompatibili con un buono stato di conservazione di detti elementi di rilievo ecologico. Per tali motivi, in effetti, il previsto sensibile incremento della frequentazione e dell'utilizzo dei luoghi in oggetto, a seguito della realizzazione del porto turistico, potrebbe originare varie incidenze a carico delle cenosi florofaunistiche di rilievo ambientale presenti nel sito d'intervento.

Uno di questi elementi, in effetti, è costituito dalle popolazioni di *Pinna nobilis* che, oltre a subire conseguenze negative derivanti dalla perdita delle aree di habitat 1120*, vedono anche nell'eccessivo prelievo di esemplari, che avviene quasi esclusivamente per scopi di collezionismo (il mollusco accumula grandi quantità di inquinanti e patogeni che lo rendono non commestibile), una delle principali criticità e, in effetti, tali prelievi che avvengono quasi esclusivamente a carico degli individui di dimensioni maggiori, tendono ad amplificarsi come conseguenza dell'aumento dell'antropizzazione e del numero di fruitori delle zone dove è presente.

L'incremento della frequentazione antropica della zona potrebbe costituire una incidenza negativa anche per le componenti dell'habitat 1240 poiché, anche in questo caso, aumentano le possibilità danneggiamenti accidentali o prelievi indiscriminati delle specie floristiche che lo costituiscono. Le incidenze derivate dall'incremento della frequentazione e della fruizione antropica, invece, risultano avere effetti alquanto marginali e modesti per le specie vegetali dell'ambiente 5320 in quanto, per sua stessa natura, si insedia in spazi angusti e praticamente inaccessibili all'uomo, posti sulle ripide pareti rocciose che scendono a picco sul mare.

Dopo aver analizzato le possibili incidenze derivanti dalla realizzazione del porto turistico e che interessano, principalmente, gli habitat protetti e gli elementi floristici che li costituiscono, passiamo alla verifica degli effetti negativi che interessano le popolazioni faunistiche locali. Si è detto, in effetti, che nella porzione terrestre dell'area di intervento non è stata rilevata la presenza diretta o indiretta di specie zoologiche di rilievo naturalistico o, comunque, segnalate come importanti nelle Schede Dati dei siti "Natura 2000" considerati, con particolare riferimento agli elementi avi-faunistici.

Tuttavia, l'elevata rilevanza ecologica dell'area e la potenziale affinità ambientale con alcune delle specie faunistiche di rilievo, impongono di considerare le possibili incidenze che potrebbero verificarsi anche a carico dell'eventuale componente faunistica selvatica locale. È noto, in effetti, che molte delle piccole isole mediterranee, compresa quella di Ponza, rappresentano un punto di sosta di importanza fondamentale per l'avi-fauna migratrice che sverna nelle regioni nord-occidentali e centro-settentrionali dell'Africa. Le piccole isole, pertanto, rappresentano un approdo per gli uccelli ormai stremati da lunghe traversate nel quale possono rifocillarsi e riposare, almeno per qualche ora, prima di riprendere il loro viaggio. In quest'ottica, quindi, è necessario considerare e prevedere tutte le azioni che potrebbero costituire un disturbo per l'avifauna migratrice.

Inquinamento luminoso. Una delle incidenze di tipo indiretto che potrebbero verificarsi a carico dell'avi-fauna, pertanto, è rappresentato dall'inquinamento luminoso o "light trespass" che consta nella diffusione di luce artificiale durante le ore notturne al di fuori di quelle che sono le aree obiettivo e che effettivamente necessitano di illuminazione notturna. Il light trespass, in effetti, potrebbe abbagliare e confondere l'avi-fauna di passaggio incrementando le possibilità che gli uccelli vadano ad atterrare in zone non idonee alla sosta o a schiantarsi contro ostacoli naturali o artificiali. Elevati livelli di inquinamento luminoso, inoltre, potrebbero alterare la densità e la composizione delle popolazioni di entomo-fauna, con eventuali conseguenze per alcune specie di vertebrati legate ad esse da relazioni trofiche.

Incremento del traffico veicolare. A seguito della realizzazione del porto turistico è prevedibile anche un incremento del traffico veicolare nella zona che risulterà sicuramente più frequentata e, data la distanza dal centro urbano di Ponza, sicuramente la maggior parte degli spostamenti avverrà utilizzando veicoli a motore. Tale incremento, pertanto, potrebbe avere, come conseguenza indiretta, un aumento del pericolo di schiacciamento della piccola fauna terrestre che si trovasse ad attraversare le vie di comunicazione con il porto durante il passaggio dei veicoli. Tuttavia, considerando la sostanziale assenza nell'area considerata di vertebrati terrestri considerati di rilievo ecologico, si ritiene irrilevante tale incidenza.

3.2) Mitigazioni

Dopo aver analizzato la natura e le caratteristiche delle possibili incidenze derivate dalla realizzazione del porto turistico che possono avere conseguenze negative a carico degli elementi

protetti che costituiscono le due aree della rete “Natura 2000” considerate, è possibile passare alla definizione delle opportune misure di mitigazione che sono in grado di minimizzare o, comunque, rendere meno incisive alcune delle incidenze analizzate. Si ricorda, inoltre, che alcune mitigazioni possono essere rappresentate anche da soluzioni progettuali o dalla scelta di determinate tecniche di esecuzione degli interventi in quanto meno impattanti per le caratteristiche specifiche dell'elemento ecologico interessato che può variare da una o più cenosi ad una singola specie floro-faunistica.

Scelte progettuali a minor impatto ambientale. In quest'ottica, in effetti, rientra la soluzione progettuale prescelta per la realizzazione del porto turistico indirizzata dall'esigenza di incidere con il minor impatto possibile sull'ambiente, e sulla possibilità di realizzare un'adeguata quantità e qualità di servizi tale da agire da volano economico su tutta l'area. Altri progetti di maggiore dimensione, pertanto, non sono stati presi in considerazione, per non alterare con grandi opere infrastrutturali stradali il delicato contesto paesistico-ambientale dell'isola. Pertanto, sempre in considerazione dell'elevato pregio ambientale rivestito dall'Isola, si è deciso di progettare un intervento che minimizzasse l'impatto sull'ambiente marino, limitando quindi la realizzazione di banchinamento e piazzali, andando a sfruttare, per la realizzazione delle infrastrutture di servizio ed impiantistiche, l'area della ex-banchina di caricamento della SAMIP che, attualmente, evidenzia numerosi segnali di forte degrado ed abbandono.

Per la realizzazione delle banchine interne, inoltre, sarà utilizzata la tecnica dei pontili galleggianti per l'ormeggio delle imbarcazioni che, rispetto alle tecniche tradizionali dei moli in cemento, ha sicuramente un minor impatto sui fondali. L'assenza di strutture in cemento infisse nei fondali, inoltre, favorisce una migliore circolazione delle acque all'interno del porto favorendone, così, l'ossigenazione e rendendo lo specchio d'acqua fruibile per alcune specie ittiche che, soprattutto nella fase di novellamento del loro ciclo vitale, possono utilizzare gli anfratti ed i ripari artificiali offerti dalle strutture dei moli per rifugiarsi e sfuggire ai predatori.

Recupero di ambienti degradati e stabilizzazione dei versanti. Come più volte segnalato nel corso di questa Relazione, torniamo a ribadire che l'area di intervento, soprattutto nella sua porzione terrestre, è costituita da una superficie interessata da notevole degrado poiché è stata interessata dalla presenza di un'attività di coltivazione mineraria che ha determinato l'attuale condizione del sito dove sono presenti pareti rocciose verticali non sottoposte a recupero dopo l'interruzione dell'attività estrattiva, cumuli di materiali di risulta, i resti di strutture e manufatti con ampie porzioni ormai crollate o distrutte, nonché strutture di attracco per le navi che trasportavano il

minerale estratto e che hanno già compromesso la linea di costa naturale. L'area considerata, inoltre, è già interessata da una rilevante antropizzazione in quanto viene utilizzata, sia dai residenti, sia dai turisti, per la balneazione, per la pesca e come ricovero per piccole imbarcazioni in quanto offre la possibilità di porre in secca imbarcazioni di modeste dimensioni, attraverso una rampa parzialmente sommersa che probabilmente è anch'essa un residuo degli attracchi a servizio della ex-cava.

Le incidenze sugli elementi protetti dovuti all'aumento di presenze e di fruizione antropiche nell'area considerata a seguito della realizzazione del porto turistico, pertanto, saranno di entità trascurabile in quanto la zona risulta già ampiamente utilizzata dalla comunità e, anzi, alcuni degli interventi previsti possono rappresentare un'occasione per il recuperare il sito considerato dalle evidenti condizioni di degrado riscontrate come ad esempio l'asportazione dei cumuli di materiale di risulta e la messa in sicurezza delle pareti verticali, anch'esse retaggio della pregressa attività di coltivazione mineraria.

Per prevenire i frequenti fenomeni di crollo che interessano ampie porzioni delle falesie costiere della cala e che sono confermati dall'apposizione, da parte degli Enti competenti, di cartelli monitori che vietano l'accesso in alcuni punti, inoltre, sono previsti interventi di messa in sicurezza delle pareti. Per le cenosi costituenti l'habitat 5320 delle "Formazioni basse di euforbie vicino alle scogliere", in effetti, la stabilizzazione dei versanti sui quali si insediano rappresenta uno degli interventi raccomandati negli indirizzi gestionali poiché in grado di migliorare lo stato di conservazione di questo ambiente di rilievo ecologico presente nell'area di intervento e che vede nei frequenti crolli una delle principali criticità.

Prevenzione dell'inquinamento delle acque. Abbiamo visto nella sezione dedicata all'analisi delle incidenze, che per molti elementi ecologici protetti presenti nell'area di intervento, compreso l'habitat prioritario delle praterie di Posidonia, l'inquinamento ambientale e delle acque marine in particolare, costituisce una grave incidenza in grado di comprometterne l'esistenza stessa. Anche i reflui, provenienti dai servizi portuali costituiscono una fonte d'inquinamento per l'ambiente marino, pertanto, verranno convogliati al depuratore comunale.

Sempre nell'ambito delle strutture da realizzare a servizio del porto turistico, poi, è previsto anche un impianto di trattamento delle acque di prima pioggia opportunamente dimensionato affinché riesca a rimuovere gli inquinanti raccolti dalle acque meteoriche anche nel piazzale dedicato alla manutenzione ed alla riparazione delle barche. Tali operazioni che prevedono anche la manipolazione di lubrificanti, carburanti ed altre sostanze chimiche, in effetti, sono quelle che

presentano un effettivo ed elevato rischio di sversamento, anche accidentale, di pericolosi inquinanti che facilmente, trasportati dalla pioggia, possono raggiungere le acque marine determinando conseguenze fortemente negative per tutti gli ecosistemi e quelli marini in particolare. Si evidenzia, quindi, che attualmente, nonostante i piazzali e le banchine della ex-cava site in prossimità della linea costiera, come detto, vengono utilizzati per il ricovero e la messa in secca di piccole barche, l'area non è provvista di alcun impianto di trattamento o regimazione delle acque meteoriche.

Sistemazioni delle aree a verde. Nell'ambito del progetto considerato da realizzare in un ambiente particolarmente importante dal punto di vista naturalistico quale l'Isola di Ponza, anche le sistemazioni a verde assumo un rilievo fondamentale quale misura di mitigazione. Nonostante l'introduzione di specie floristiche alloctone possa rappresentare, almeno a livello potenziale, una rilevante incidenza negativa in grado di compromettere l'integrità funzionale e soppiantare le cenosi floristiche locali, è possibile scongiurare il verificarsi di dette gravi conseguenze semplicemente utilizzando, per le sistemazioni a verde, essenze autoctone e munite di certificazione attestante l'assenza di patogeni trasmissibili alle altre componenti floristiche.

Gli interventi per la realizzazione delle strutture portuali nella porzione a terra dell'area di intervento riguarderanno, in modo particolare, la cenosi 1240 delle “Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium* spp. Endemici” con perdita di aree di habitat e zone potenzialmente idonee al suo insediamento, è opportuno asportare tali essenze vegetali dalle zone che saranno occupate dalle strutture e dalla viabilità del porto turistico, comprensive del relativo “pane” di terreno. Tali elementi floristici, quindi, dovranno essere temporaneamente impiantate in superfici idonee ma non interessate dalle lavorazioni per poterle utilizzare, successivamente, come una sorta di vivaio per la messa a dimora definitiva nella costituzione delle superfici destinate ad accogliere le sistemazioni a verde previste dal progetto. In tal modo, pertanto, sarà possibile realizzare la compensazione, almeno parziale, delle aree di habitat 1240 che andranno perse a seguito della realizzazione del porto turistico.

In considerazione della regione fito-climatica in cui è inserita anche la zona di progetto considerata, nonché al fine di preservare e favorire il fondamentale ruolo ecologico di stazione per la sosta ed il nutrimento delle specie avi-faunistiche impegnate negli spostamenti migratori rivestito da tutta l'Isola di Ponza, per la realizzazione di ulteriori zone a verde in aree non idonee alle essenze vegetali dell'habitat delle scogliere, sarà opportuno impiantare specie arbustive che producono

bacche e fiori. Le essenze autoctone da impiantare e che presentano tali caratteristiche, quindi, possono essere scelte tra quelle riportate nella tabella seguente.

ESSENZE FLORISTICHE PER LA REALIZZAZIONE DELLE AREE A VERDE			
Nome scientifico	Nome comune	Nome scientifico	Nome comune
<i>Erica arborea</i>	Scopa da bosco	<i>Erica torminalis</i>	Erica tirrenica
<i>Erica multiflora</i>	Erica multiflora	<i>Genista ephedroides</i>	Ginestra di Gasparrini
<i>Pistacia lentiscus</i>	Lentisco	<i>Myrtus communis</i>	Mirto
<i>Cistus monspeliensis</i>	Cisto marino	<i>Euphorbia dendroides</i>	Euforbia arborea
<i>Phillyrea angustifolia</i>	Fillirea	<i>Rhamnus alaternus</i>	Alaterno
<i>Thymelaea hirsuta</i>	Spazzaforno	<i>Medicago arborea</i>	Erba medica arborea

Tabella 12: elenco delle specie floristiche arbustive ed autoctone della regione fito-climatica di cui fa parte anche l'area in oggetto dal quale scegliere quelle da impiantare per la realizzazione delle aree a verde

Prevenzione della diffusione di alghe del Genere *Caulerpa*. Le alghe di origine esotica che appartengono al Genere *Caulerpa* possono essere accidentalmente introdotte nell'area in oggetto trasportate tramite i dispositivi di ancoraggio e di ormeggio di mezzi nautici nei quali possono restare impigliate porzioni dell'alga o altro materiale di propagazione. Tali specie algali, quindi, sono competitive della Posidonia ed in breve tempo possono diventare invasive soppiantando intere praterie. Al fine di minimizzare tale cospicua incidenza, pertanto, si dovrà predisporre un apposito regolamento per i comportamenti da adottare all'interno dell'area del porto turistico che disponga l'impossibilità di utilizzare i dispositivi di ancoraggio delle barche se non si è precedentemente provveduto alla rimozione di eventuali residui di alghe o vegetali presenti sui dispositivi stessi.

Lo stesso regolamento, inoltre, dovrà anche vietare agli operatori, ai frequentatori ed agli utilizzatori dell'area portuale di asportare o danneggiare la vegetazione naturale presente sulle scogliere o nelle aree destinate ad ospitare le sistemazioni a verde. Disposizioni analoghe tese a limitare al minimo indispensabile la perdita di aree di habitat ed il danneggiamento delle specie floristiche che costituiscono le cenosi di rilievo ecologico, quindi, dovranno essere adottate ed applicate anche da parte del personale che sarà impiegato per la realizzazione delle strutture del porto turistico nel corso delle fasi di cantiere.

Contenimento dell'inquinamento luminoso. Il fenomeno dell'inquinamento luminoso dovuto alla diffusione di luce artificiale nelle ore notturne al di fuori delle aree obiettivo che sono quelle

che realmente necessitano, per ragioni di sicurezza, di essere illuminate anche nelle corso della notte, e noto anche come light trespass, come abbiamo argomentato, può costituire una incidenza rilevante a carico soprattutto della componente avi-faunistica. Il light trespass, inoltre, interessa sia la fase di cantiere che quella di esercizio del porto turistico poiché durante le lavorazioni per la realizzazione del progetto considerato le necessarie misure di sicurezza e prevenzione impongono di illuminare, almeno alcune zone ritenute più a rischio mentre, nella fase di esercizio, il molo di sopra-flutto sarà utilizzabile anche come passeggiata panoramica e, pertanto, tutta l'area dovrà essere dotata dei necessari dispositivi di illuminazione notturna.

Al fine di contenere l'inquinamento luminoso e minimizzare, quindi le incidenze provocate a carico delle popolazioni faunistiche, pertanto, nei dispositivi di illuminazione potranno essere utilizzate esclusivamente lampade al vapore di Sodio a bassa pressione in grado di emettere luce solo in una ristretta zona dello spettro visivo, lasciando le altre lunghezze d'onda completamente vuote poiché è stata accertata una particolare sensibilità di molte specie animali nei confronti delle lunghezze d'onda dell'area dell'ultravioletto. I dispositivi utilizzati, inoltre, dovranno essere provvisti di idonea schermatura che impedisca la diffusione della luce al di fuori delle aree obiettivo e, in particolare, la dispersione verso l'alto.

In conclusione dell'analisi delle misure di mitigazione adottabili per minimizzare le incidenze a carico degli elementi protetti nei siti "Natura 2000" considerati e dovuti alla realizzazione del porto turistico, è possibile affermare che alcuni degli impatti esaminati possono essere minimizzati e resi irrilevanti con l'adozione di opportune mitigazioni. Permangono, tuttavia, alcune incidenze che riguardano, in particolare, la perdita di aree di habitat naturalistici di rilievo ecologico riconducibili al 1240 delle scogliere e, soprattutto, a quello prioritario 1120* relativo alle praterie di Posidonia. Queste ultime cenosi, inoltre, classificabili come disturbate in quanto, come risultato dalle analisi e dalle indagini subacquee effettuate, sono caratterizzate da densità dei fasci fogliari subnormali, potrebbero subire anche ulteriori impatti derivanti dall'alterazione dei flussi della correntometria e dell'idrodinamismo che, a loro volta, si potrebbero originare a seguito della realizzazione delle strutture portuali. Anche per tali incidenze, poi, non è possibile determinare mitigazioni in grado di renderne irrilevanti gli effetti e si ritiene probabile, pertanto, dover procedere con la compensazione delle aree di habitat.

4) FASE 3 E 4: SOLUZIONI ALTERNATIVE E COMPENSAZIONI

Nel corso della trattazione e, in particolare, nella sezione dedicata all'analisi del progetto contenente anche le indicazioni contenute nella Relazione Tecnica, è già stato fatto riferimento alla possibilità di utilizzare soluzioni progettuali diverse per la realizzazione del porto turistico ma queste, dopo attenta valutazione, sono state scartate in quanto prevedono un dimensionamento maggiore e, quindi, risulterebbero più invasive per l'ambiente, anche dal punto di vista delle infrastrutture di servizio, comprese quelle stradali soprattutto in considerazione della rilevanza ecologica e delle caratteristiche storico-paesaggistiche dell'Isola di Ponza in generale e di Cala dell'Acqua in particolare. La soluzione progettuale ritenuta più idonea per le peculiarità dei luoghi ma che, al tempo stesso, fosse in grado di soddisfare le esigenze di creare un approdo sicuro utilizzabile con qualsiasi condizione meteorologica per la flottiglia locale e per i mezzi nautici dei frequentatori, quindi, è quella illustrata di cui anche la presente Relazione costituisce parte integrante. Il porto turistico considerato, quindi, assume anche una valenza sociale per i residenti e, si prevede, che possa fungere da volano per l'economia dell'area che, sicuramente, vede nel turismo la principale fonte di reddito per molti residenti.

La scelta di realizzare una struttura portuale di dimensioni contenute e di adottare tecniche a basso impatto ambientale come quella dei moli galleggianti per l'ormeggio di imbarcazioni all'interno dello specchio d'acqua portuale, che di certo risulta meno invasiva per i fondali rispetto alle strutture che prevedono gettate in cemento armato, dimostrano anche la particolare considerazione in cui sono stati tenuti gli aspetti ambientali ed ecologici nel corso della fasi di analisi preliminari e di progettazione. L'area di intervento, inoltre, risulta essere già sottoposta ad una rilevante antropizzazione ed evidenzia un elevato degrado sia nelle parti terrestri che lungo la linea di costa. La Cala dell'acqua, inoltre, è probabile che debba il suo nome al fatto che è tutt'ora utilizzata come attracco per le navi cisterna che, provenienti dalla terraferma, provvedono al rifornimento di acqua per uso domestico di tutta l'isola utilizzando anche la possibilità di attracco alla linea costiera della cala realizzata per consentire il trasporto del minerale estratto dalla ex-cava e confermando l'elevata antropizzazione che interessa tutta l'area considerata.

Tale zona, in effetti, è stata sede di un'attività di estrazione mineraria per la coltivazione dei banchi di Bentonite e, poiché il materiale estratto doveva necessariamente essere trasportato via mare, furono realizzate diverse strutture, banchine di ormeggio per le navi da trasporto e piazzali

per lo stoccaggio e la lavorazione del minerale. A seguito dell'abbandono dell'attività mineraria, quindi, anche tutte le strutture sono andate in disuso ed attualmente, l'area in oggetto, è caratterizzata proprio dalla presenza di tali strutture, ormai letteralmente diroccate, e dagli evidenti segni sul territorio della pregressa attività della ex-cava quali sbancamenti con pareti perpendicolari e cumuli di materiale di risulta in quanto l'area non è mai stata recuperata.

In tale ottica, quindi, gli interventi previsti per la realizzazione del porto turistico possono sicuramente essere considerati anche come operazioni di recupero tesi alla riqualificazione, anche dal punto di vista di alcuni aspetti ambientali, di tutta la zona che è notoriamente anche soggetta a frequenti fenomeni di crollo che interessano le ripide falesie costiere che caratterizzano l'intera Isola di Ponza e la Cala dell'Acqua in particolare. Le necessarie operazioni per la messa in sicurezza delle pareti costiere, quindi, saranno anche interventi tesi a garantire l'incolumità dei frequentatori della cala che viene, comunque, frequentemente utilizzata da turisti e residenti per la balneazione e come ricovero per piccole imbarcazioni.

Accanto a tali considerazioni che rendono plausibile se non necessario, almeno per alcuni aspetti, la realizzazione dell'intervento in oggetto, c'è da rimarcare anche il delicato e rilevante ruolo ecologico ed ambientale della cala in oggetto. Interessata dalla presenza di due siti della rete "Natura 2000" che la rendono particolarmente complessa dal punto di vista naturalistico e della conservazione di elementi protetti, in effetti, l'area di progetto è interessata dalla presenza di vari habitat protetti compresi, nella porzione a mare, quelli prioritari delle praterie di Posidonia dei quali, tramite indagini subacquee, è stata confermata ed accertata la presenza anche in aree che saranno direttamente interessate dalla realizzazione di strutture portuali. La stessa porzione terrestre dell'area di intervento, inoltre, prevede l'edificazione di strutture ed interventi che sicuramente causeranno la perdita di alcune zone attualmente occupate da habitat protetti quali quello 1240 delle scogliere e quello 5320 della vegetazione su pareti rocciose.

L'alterazione dell'idrodinamismo locale che sarà causato dalla realizzazione delle strutture a mare del porto turistico, poi, seppure di tipo indiretto, costituisce un'altra rilevante incidenza a carico dei posidonieti presenti anche all'esterno dell'area di intervento e dei quali può provocarne la scomparsa per seppellimento o intorbidamento della acque anche per ampi tratti. Per tali incidenze, inoltre, non è possibile adottare alcuna misura di mitigazione in grado di minimizzarne gli effetti o rendere compatibili gli interventi con le esigenze di conservazione di tali elementi protetti ed è quindi necessario ricorrere ad un idoneo progetto di compensazione.

5) CONCLUSIONI

Il presente studio è stato finalizzato all'analisi delle caratteristiche dei vari elementi protetti presenti nella Zona a Protezione Speciale denominata "Isola di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano" (cod IT6040019) e nel Sito di Interesse Comunitario denominato "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" (cod. IT6000016) in quanto l'area di progetto considerata è integralmente inclusa all'interno della delimitazione della ZPS e parzialmente, per quanto concerne la sua porzione a mare più occidentale, all'interno del SIC. Si è passati, quindi, alla verifica della presenza, nelle estensioni interessate dagli interventi, dei vari elementi protetti citate nelle relative Schede Dati dei siti "Natura 2000" in oggetto ed è stata accertata la presenza di tre habitat protetti quali quello 1120* (prioritario) delle "Praterie di posidonie (*Posidonium oceanicae*)", quello 1240 delle "Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium* spp. endemici" e quello 5320 delle "Formazioni basse di euforbie vicino alle scogliere".

Associate agli ambienti delle praterie di Posidonia, poi, vi sono anche popolazioni del mollusco bivalve *Pinna nobilis*, citato nella sezione dedicata ad altre specie importanti di flora e fauna delle Schede Dati di entrambi i siti "Natura 2000" in oggetto. L'area di progetto, inoltre, mostra affinità ambientali anche per alcune delle numerose specie avi-faunistiche citate, quali elementi tutelati, nella documentazione della ZPS e, pur non avendo riscontrato nel corso dei sopralluoghi sul posto segnali della loro presenza, si è dovuto considerare, come potenziale, anche le possibili incidenze a carico di tali popolazioni faunistiche per le quali l'intera Isola di Ponza rappresenta un fondamentale punto di sosta e ristoro utilizzato nel corso delle loro migrazioni.

Dall'analisi delle caratteristiche del progetto del porto turistico da realizzare a Cala dell'Acqua ed i connessi interventi di sistemazione, messa in sicurezza dal rischio di crolli ed adeguamento delle relative infrastrutture, poi, è stato possibile prevedere le incidenze che si potrebbero verificare a carico degli elementi naturalistici protetti presenti nell'area degli interventi o che potrebbero, potenzialmente, essere presenti. Dall'analisi e dalla valutazione delle incidenze attese a seguito della realizzazione del progetto proposto, quindi, è stato possibile concludere che alcuni elementi protetti quali, in particolare, gli habitat citati presenti all'interno dell'area degli interventi, saranno interessati da incidenze, sia di tipo diretto, sia di quello indiretto, e che tali incidenze saranno di media entità poiché comportano la perdita di aree di habitat. Per quanto concerne l'ambiente 1120* delle praterie di Posidonia, in effetti, alcune zone saranno occupate dalle strutture portuali localizzate a mare

mentre, altri posidonieti formalmente esterni all'area di intervento o solo parzialmente interessati da incidenze dirette, subiranno effetti indiretti dovuti all'alterazione dell'idrodinamismo locale, dall'effetto erosivo dovuto alle onde rifratte dal molo di sopra-flutto o dal deposito dei sedimenti mobilitati dalle operazioni di dragaggio o dal passaggio delle imbarcazioni. La perdita di aree di habitat terrestri, invece, saranno dovuti, principalmente, ad effetti diretti dovuti alla realizzazione delle varie strutture ed infrastrutture previste o dagli interventi per la stabilizzazione delle pareti costiere che circondano tutta la cala.

Avendo stabilito la natura e la tipologia delle possibili incidenze attese, le caratteristiche degli elementi naturalistici coinvolti, nonché le peculiarità del progetto considerato, si è passati, quindi, all'analisi delle possibili mitigazioni adottabili al fine di minimizzare alcuni degli effetti negativi dovuti alla realizzazione del porto turistico. Anche dopo l'adozione di tali misure di mitigazione, tuttavia, permangono le incidenze di maggior peso poiché, come detto, sono dovute alla perdita di aree di habitat e, pertanto, non è possibile utilizzare mitigazioni. Anche dopo gli interventi di mitigazione, quindi, permangono incidenze di media entità e, pertanto, sarà necessario procedere con un adeguato progetto di compensazione per ristabilire la consistenza degli habitat protetti e che prevedono ulteriori indagini di rilievo dei fondali che dovranno includere anche le praterie di Posidonia che, seppure formalmente esterne all'area di intervento, saranno coinvolte comunque dalla realizzazione del progetto proposto.

Ponza li 21/11/2016

I Tecnici

Dott. Agr. Piero Pieri



Dott. Biol. Filippo Fortarezza



BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., 1993 – *Atlante degli Uccelli nidificanti in Italia* – Istituto Nazionale della Fauna Selvatica (Volume XX), Bologna pp.345.
- AA.VV., 1995 – *Atlante degli Uccelli nidificanti nel Lazio* – Alula vol. spec. (1-2).
- AA.VV., 2002 - *Natura 2000 nel Lazio. Il Sistema Regionale delle Aree Protette, i Siti d'Importanza Comunitaria e le zone di Protezione Speciale* - Regione Lazio, Ag. Regionale per i Parchi. Roma.
- AA.VV., 2006 – *Atlante degli Anfibi e dei Rettili d'Italia* – Societas Herpetologica Italica, Edizioni Polistampa pp.789.
- ALONZI A., ERCOLE S., PICCINI C., 2006 – *La protezione delle specie della flora e della fauna selvatica: quadro di riferimento legislativo regionale* – APAT Rapporti 75/2006.
- ARNOLD E. N. & BURTON J. A., 1985 – *Guida dei Rettili e degli Anfibi d'Europa* – Ed. Muzzio Editore, Padova pp. 244.
- BANFI E., CONSOLINO F., 2000 – *La flora mediterranea* – Istit. Geo. De Agostani, Novara.
- BARONI E., – *Guida Botanica d'Italia* - Cappelli Editore, XX^a ristampa.
- BERTRANDY M. C., BOUDOURESQUE C. F., FORET P., LEFEVRE J. R., MEINSEZ A., 1986. - *Réseau de surveillance Posidonies. Rapport 1985* - GIS Posidonie Publ., Marseille, Fr. 1-61
- BLASI C., 1994 - *Il fitoclima del Lazio. Fitosociologia*.
- BOLOGNA M. A., CAPULA M., CARPANETO G. M., 2000 – *Anfibi e Rettili del Lazio* – Fratelli Palombini Editori, Roma pp. 159.
- BOUDOURESQUE C. F., JEUDY DE GRISSAC A., MEINESZ A., 1984. - *Relation entre la sédimentation et l'allongement des rhizomes orthotropes de Posidonia oceanica dans la baie d'Elbu (Corse)*. In: BOUDOURESQUE C. F., JEUDY DE GRISSAC A., OLIVIER J., - Eds. *International workshop on Posidonia oceanica Beds*. - GIS Posidonie publ., Fr., pp. 185-191.
- BOUDOURESQUE C. F., CHARBONNEL E., MEINESZ A., PERGENT G., PERGENT-MARTINI C., CADIOU G., BERTRANDY M. C., FORET P., RAGAZZI M., RICO-RAIMONDINO V., 2000. - *A monitoring network based on the seagrass Posidonia oceanica in the northwestern Mediterranean Sea*. - *Biologia Marina Mediterranea* 7, 328-331.
- BUIA M. C., GAMBI M. C., DAPPIANO M., 2003. - *I sistemi a fanerogame marine*. In: GAMBI M. C., DAPPIANO M. (Editors). - *Manuale di Metodologie di campionamento e studio*

del benthos marino mediterraneo. - *Biologia Marina Mediterranea* 19, (Suppl.): 145-198.

BRUNELLI M., CALVARIO E., CORBI F., ROMA S. & SARROCCO S., 2004 – *Lo svernamento degli Uccelli acquatici nel Lazio 1993-2004* - Alula XI (1-2) 3-85.

BRUUN B. & SINGER A., 1996 – *Uccelli D'Europa* – Arnaldo Mondadori Editore pp. 320.

BULGARINI F., CALVARIO E., FRATICELLI F., PETRETTI F. & SARROCCO S., 1998 – *Libro Rosso degli animali d'Italia, Vertebrati* – Roma: WWF Italia pp.210.

CALVARIO E., SEBASTI S., COPIZ R. SALOMONE F., BRUNELLI M., TALLONE G., BLASI C. (a cura di), 2008 – *Habitat e specie di interesse comunitario nel Lazio* – Edizioni ARP – Agenzia Regionale Parchi, Roma.

CICERO A. M., DI GIROLAMO I. (Editors), 2001 - *Metodologie analitiche di riferimento del Programma di Monitoraggio dell'ambiente marino costiero (Triennio 2001-2003)*. - Roma, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, ICRAM.

CORBET G. & OVENDEN D., 1986 – *Guida dei Mammiferi D'Europa* - F. Muzzio Editore, Padova pp. 287.

FANELLI G., 2005 - *Riconoscere i fiori d'Italia e d'Europa* - Muzzio Editore.

GIRAUD G., 1979 - *Sur une méthode de mesure et de comptage des structures foliaires de Posidonia oceanica (Linnaeus) Delile*. - Bulletin du Muséum d'Histoire Naturelle de Marseille 39, 33-39.

LORENTI M., DE FALCO G., 2003. - *Misura e caratterizzazione di variabili abiotiche*. In: GAMBI M. C., DAPPIANO M. (Editors). - *Manuale di Metodologie di campionamento e studio del benthos marino mediterraneo*. - *Biologia Marina Mediterranea* 19, (suppl.): 1-41.

MEINESZ A. & LAURENT R., 1978, - *Cartographie et état de la limite inférieure de l'herbier de Posidonia oceanica dans les Alpes-maritimes (France)*. - *Botanica marina* 21, 513-526.

MONTEFALCONE M., ALBERTELLI G., BIANCHI C. N., MARIANI M., MORRI C., 2006. - *A new synthetic index and a protocol for monitoring the status of Posidonia oceanica meadows: a case study at Sanremo (Ligurian Sea, NW Mediterranean)*. - *Aquatic conservation: Marine and Freshwater Ecosystems* 16, 29-42.

MORENO D., AGUILERA P., CASTRO H., 2001. - *Assessment of the conservation status of seagrass (Posidonia oceanica) meadows: implications for monitoring strategy and the decision-making process*. - *Biological Conservation* 102, 325-332.

PERGENT G., 1990. - *Lepidochronological analysis of the seagrass Posidonia oceanica (L.)*

Delile: A standardised approach. - Aquatic Botany 57, 39-54.

PERGENT G. et al, 1995. - *Fate of primary production in Posidonia oceanica meadows of the Mediterranean.* - Aquatic Botany, vol. 59, 3-4.

PERGENT-MARTINI C., PERGENT G., 1996. - *Spatio-temporal dynamics of posidonia oceanica beds near a sewage outfall (Mediterranean-France).* In: KUO J. et al (a cura di) - *Seagrass Biology: Proceedings of an international workshop, Rottnest island.* - The University of Western Australia.

PERGENT G., CLABAUT P., MIMAULT B., PASQUALINI V., PERGENT-MARTINI C., 2005. - *Mise en oeuvre d'un réseau de surveillance Posidonies le long du littoral de la Corse. Deuxième phase: Porto-Vecchio/Ajaccio.* - Contrat Office de l'Environnement de la Corse et GIS Posidonie Centre de Corse, GIS Posidonie Publ., Corte, pp. 1-133.

PETRELLA S., BULGARINI F., CERFOLLI F., POLITO M., TEOFILI C., 2005 – *Libro rosso degli habitat d'Italia della rete Natura 2000.* - Schede – WWF Italia – ONLUS.

PIGNATTI S., 1982 – *Flora d'Italia* - Vol. 1, 2, 3 – Edizioni Agricole, Bologna.

SEIDEL D., EINSENREICH W., ED. ITALIANA A CURA DI PAOLA LANZARA, 1999 – *Piante d'Italia e d'Europa, Guida al riconoscimento e all'identificazione delle specie più diffuse* - Vol. I - Gremese Editore.

SEIDEL D., EINSENREICH W., 1999 - *Piante d'Italia e d'Europa, Guida alle specie rare, protette o in pericolo in Italia e in Europa* - Vol. II – Ed. Italiana a cura di Paola Zanzara - Gremese Editore.

SPEGNESI M. & DE MARINIS A. M., 2002 – *Mammiferi d'Italia* – Quaderni di conservazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Istituto Nazionale della Fauna Selvatica.

SPEGNESI M. & SERRA L., 2003 – *Uccelli D'Italia* - Quaderni di conservazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Istituto Nazionale della Fauna Selvatica, Modena pp. 265.

TESTI A., 2000 – *Alberi d'Italia* – Giunti Editore, Firenze-Milano

TOSCHI A., 1965 – *Fauna d'Italia, vol. 7: Mammalia (Logomorfa, Rodentia, Carnivora, Unguata, Cetacea)* – Ed. Calderoni, Bologna pp. 647.

VIGGIANI P., ANGELINI R., 1993 – *Erbe spontanee e infestanti: tecniche di riconoscimento (graminacee)* – Edizioni Bayer. Distribuito da Edizioni Agricole, Bologna.

ALLEGATO I

**Scheda Dati "Natura 2000" della Zona a Protezione Speciale denominata
"Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano" (IT6040019)**



NATURA 2000 - STANDARD DATA FORM

For Special Protection Areas (SPA),
Proposed Sites for Community Importance (pSCI),
Sites of Community Importance (SCI) and
for Special Areas of Conservation (SAC)

SITE IT6040019

SITENAME Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano

TABLE OF CONTENTS

- [1. SITE IDENTIFICATION](#)
- [2. SITE LOCATION](#)
- [3. ECOLOGICAL INFORMATION](#)
- [4. SITE DESCRIPTION](#)
- [5. SITE PROTECTION STATUS](#)
- [6. SITE MANAGEMENT](#)
- [7. MAP OF THE SITE](#)

1. SITE IDENTIFICATION

1.1 Type	1.2 Site code Back to top
A	IT6040019

1.3 Site name

Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano

1.4 First Compilation date	1.5 Update date
1995-11	2015-12

1.6 Respondent:

Name/Organisation: Regione Lazio Direzione Ambiente
Address: Via del Tintoretto, 432 - 00142 Roma
Email:

1.7 Site indication and designation / classification dates

Date site classified as SPA:	1996-09
National legal reference of SPA designation	No data

2. SITE LOCATION

2.1 Site-centre location [decimal degrees]:

[Back to top](#)

Longitude

Latitude

12.9425804224

40.9089109377

2.2 Area [ha]:

17168.0

2.3 Marine area [%]

70.0









2.4 Sitelength [km]:

0.0

2.5 Administrative region code and name**NUTS level 2 code****Region Name**

ITZZ	Extra-Regio
ITE4	Lazio

2.6 Biogeographical Region(s)Mediterranean (100.0
%)**3. ECOLOGICAL INFORMATION**[Back to top](#)**3.1 Habitat types present on the site and assessment for them**

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	A B C D	A B C		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
1120 			858.4			A	C	B	B
1170 			858.4			B	C	B	B
1240 			858.4			B	C	B	B
3170 			171.68			C	C	C	C
5320 			171.68			B	C	B	B
5330 			1716.8			A	C	B	A
6220 			343.36			B	C	B	B
9340 			858.4			B	C	B	B

- **PF:** for the habitat types that can have a non-priority as well as a priority form (6210, 7130, 9430) enter "X" in the column PF to indicate the priority form.
- **NP:** in case that a habitat type no longer exists in the site enter: x (optional)

- **Cover:** decimal values can be entered
- **Caves:** for habitat types 8310, 8330 (caves) enter the number of caves if estimated surface is not available.
- **Data quality:** G = 'Good' (e.g. based on surveys); M = 'Moderate' (e.g. based on partial data with some extrapolation); P = 'Poor' (e.g. rough estimation)

3.2 Species referred to in Article 4 of Directive 2009/147/EC and listed in Annex II of Directive 92/43/EEC and site evaluation for them

[illegible]

B	A095	Falco naumanni			c				R	DD	D			
B	A103	Falco peregrinus			r	13	13	p		G	C	A	C	B
B	A103	Falco peregrinus			w				P	DD	C	A	C	B
B	A103	Falco peregrinus			c				P	DD	C	A	C	B
B	A097	Falco vespertinus			c	10	50	i		G	D			
B	A321	Ficedula albicollis			c	100	1000	i		G	C	B	C	B
B	A320	Ficedula parva			c				V	DD	D			
B	A442	Ficedula semitorquata			c				R	DD	D			
B	A154	Gallinago media			c				R	DD	D			
B	A022	Ixobrychus minutus			c				R	DD	C	C	C	C
B	A338	Lanius collurio			r				P	DD	D			
B	A338	Lanius collurio			c	100	1000	i		G	D			
B	A339	Lanius minor			c				R	DD	D			
B	A272	Luscinia svecica			c	1	2	i		G	D			
B	A023	Nycticorax nycticorax			c				P	DD	C	C	C	C
B	A072	Pernis apivorus			c				P	DD	C	B	C	C
F	1095	Petromyzon marinus			c				P	DD	C	B	C	B
B	A392	Phalacrocorax aristotelis desmarestii			c				P	DD	C	B	A	B
B	A392	Phalacrocorax aristotelis desmarestii			r	20	20	p		G	C	B	A	B
B	A464	Puffinus yelkouan			r	32	110	p		G	C	B	B	B
B	A464	Puffinus yelkouan			w				P	DD	C	B	B	B
B	A464	Puffinus yelkouan			c				P	DD	C	B	B	B
B	A440	Sylvia rueppelli			c				R	DD	D			
B	A302	Sylvia undata			r				P	DD	D			
B	A302	Sylvia undata			w	11	50	i		G	D			
M	1349	Tursiops truncatus			p				R	DD	C	C	C	C

- **Group:** A = Amphibians, B = Birds, F = Fish, I = Invertebrates, M = Mammals, P = Plants, R = Reptiles
- **S:** in case that the data on species are sensitive and therefore have to be blocked for any public access enter: yes
- **NP:** in case that a species is no longer present in the site enter: x (optional)
- **Type:** p = permanent, r = reproducing, c = concentration, w = wintering (for plant and non-migratory species use permanent)
- **Unit:** i = individuals, p = pairs or other units according to the Standard list of population units and codes in accordance with Article 12 and 17 reporting (see [reference portal](#))
- **Abundance categories (Cat.):** C = common, R = rare, V = very rare, P = present - to fill if data are deficient (DD) or in addition to population size information
- **Data quality:** G = 'Good' (e.g. based on surveys); M = 'Moderate' (e.g. based on partial data with some extrapolation); P = 'Poor' (e.g. rough estimation); VP = 'Very poor' (use this category only, if not even a rough estimation of the population size can be made, in this case the fields for population size can remain empty, but the field "Abundance categories" has to be filled in)

3.3 Other important species of flora and fauna (optional)

[illegible]

P		oceanica						P						X
P		Simethis planifolia				20								X
P		Spergularia bocconii				10								X
P		Urginea maritima						R						X

- **Group:** A = Amphibians, B = Birds, F = Fish, Fu = Fungi, I = Invertebrates, L = Lichens, M = Mammals, P = Plants, R = Reptiles
- **CODE:** for Birds, Annex IV and V species the code as provided in the reference portal should be used in addition to the scientific name
- **S:** in case that the data on species are sensitive and therefore have to be blocked for any public access enter: yes
- **NP:** in case that a species is no longer present in the site enter: x (optional)
- **Unit:** i = individuals, p = pairs or other units according to the standard list of population units and codes in accordance with Article 12 and 17 reporting, (see [reference portal](#))
- **Cat.:** Abundance categories: C = common, R = rare, V = very rare, P = present
- **Motivation categories:** IV, V: Annex Species (Habitats Directive), A: National Red List data; B: Endemics; C: International Conventions; D: other reasons

4. SITE DESCRIPTION

[Back to top](#)

4.1 General site character

Habitat class	% Cover
N01	40.0
N23	6.0
N21	2.0
N08	27.0
N05	10.0
N04	2.0
N09	5.0
N15	3.0
N18	5.0
Total Habitat Cover	100

Other Site Characteristics

Isole di origine vulcanica con evidenti fenomeni di erosione marina (falesie in arretramento). Suoli di spessore esiguo con scarsa capacita di ritenzione idrica.

4.2 Quality and importance

Ambiente insulare di particolare rilievo per la presenza di uccelli marini nidificante (nel Lazio solo in questo sito): Calonectris diomedea, Puffinus puffinus, Phalacrocorax aristotelis. Presenza di cetacei (Tursiops truncatus e Delphinus delphis) e rettili (Caretta caretta). Specie vegetali rare o rarissime per il Lazio.

5. SITE PROTECTION STATUS (optional)

[Back to top](#)

5.1 Designation types at national and regional level:

Code	Cover [%]	Code	Cover [%]	Code	Cover [%]
IT01	1.0				

5.2 Relation of the described site with other sites:

designated at national or regional level:

Type code	Site name	Type	Cover [%]
IT41	Isole di Palmarola e Zannone	=	
IT01	Isole di Palmarola e Zannone	=	

6. SITE MANAGEMENT

6.1 Body(ies) responsible for the site management:

[Back to top](#)

Organisation:	Regione Lazio - Direzione Infrastrutture, Ambiente e Politiche abitative
Address:	Viale del Tintoretto, 432 - 00142 Roma
Email:	

6.2 Management Plan(s):

An actual management plan does exist:

<input type="checkbox"/>	Yes
<input type="checkbox"/>	No, but in preparation
<input checked="" type="checkbox"/>	No

7. MAP OF THE SITES

[Back to top](#)

INSPIRE ID:

Map delivered as PDF in electronic format (optional)

☐ Yes ☒ No

Reference(s) to the original map used for the digitalisation of the electronic boundaries (optional).

F. 151 1:25000 Gauss-Boaga

ALLEGATO IA

**Scheda Dati "Natura 2000" del Sito di Interesse Comunitario denominato
"Fondali circostanti l'Isola di Ponza" (IT6000016)**



NATURA 2000 - STANDARD DATA FORM

For Special Protection Areas (SPA),
Proposed Sites for Community Importance (pSCI),
Sites of Community Importance (SCI) and
for Special Areas of Conservation (SAC)

SITE IT6000016

SITENAME Fondali circostanti l'Isola di Ponza

TABLE OF CONTENTS

- [1. SITE IDENTIFICATION](#)
- [2. SITE LOCATION](#)
- [3. ECOLOGICAL INFORMATION](#)
- [4. SITE DESCRIPTION](#)
- [5. SITE PROTECTION STATUS](#)
- [6. SITE MANAGEMENT](#)
- [7. MAP OF THE SITE](#)

1. SITE IDENTIFICATION

1.1 Type B	1.2 Site code IT6000016	Back to top
----------------------	-----------------------------------	-----------------------------

1.3 Site name

Fondali circostanti l'Isola di Ponza

1.4 First Compilation date 1995-10	1.5 Update date 2015-12
--	-----------------------------------

1.6 Respondent:

Name/Organisation: Regione Lazio Direzione Ambiente
Address: Via del Tintoretto, 432 - 00142 Roma
Email:

Date site proposed as SCI:	1995-06
Date site confirmed as SCI:	No data
Date site designated as SAC:	No data
National legal reference of SAC designation:	No data

2. SITE LOCATION

2.1 Site-centre location [decimal degrees]:

[Back to top](#)

Longitude

12.9725

Latitude

40.9136

2.2 Area [ha]:

2207.0

2.3 Marine area [%]

100.0





2.4 Sitelength [km]:

22.0

2.5 Administrative region code and name**NUTS level 2 code****Region Name**

ITZZ	Extra-Regio
------	-------------

2.6 Biogeographical Region(s)Mediterranean (100.0
%)**3. ECOLOGICAL INFORMATION**[Back to top](#)**3.1 Habitat types present on the site and assessment for them**

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	A B C D	A B C		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
1110 			3.65		G	A	C	A	A
1120 			669.58		G	A	C	A	A
1170 			21.65		G	A	C	A	A
8330 				23	G	A	C	A	A

- **PF:** for the habitat types that can have a non-priority as well as a priority form (6210, 7130, 9430) enter "X" in the column PF to indicate the priority form.
- **NP:** in case that a habitat type no longer exists in the site enter: x (optional)
- **Cover:** decimal values can be entered
- **Caves:** for habitat types 8310, 8330 (caves) enter the number of caves if estimated surface is not available.
- **Data quality:** G = 'Good' (e.g. based on surveys); M = 'Moderate' (e.g. based on partial data with some extrapolation); P = 'Poor' (e.g. rough estimation)

3.2 Species referred to in Article 4 of Directive 2009/147/EC and listed in Annex II of Directive 92/43/EEC and site evaluation for them

--	--	--

Species					Population in the site						Site assessment			
G	Code	Scientific Name	S	NP	T	Size		Unit	Cat.	D.qual.	A B C D	A B C		
						Min	Max				Pop.	Con.	Iso.	Glo.
R	1224	Caretta caretta			c				P	DD	D			
M	1349	Tursiops truncatus			p				R	DD	C	B	C	B

- **Group:** A = Amphibians, B = Birds, F = Fish, I = Invertebrates, M = Mammals, P = Plants, R = Reptiles
- **S:** in case that the data on species are sensitive and therefore have to be blocked for any public access enter: yes
- **NP:** in case that a species is no longer present in the site enter: x (optional)
- **Type:** p = permanent, r = reproducing, c = concentration, w = wintering (for plant and non-migratory species use permanent)
- **Unit:** i = individuals, p = pairs or other units according to the Standard list of population units and codes in accordance with Article 12 and 17 reporting (see [reference portal](#))
- **Abundance categories (Cat.):** C = common, R = rare, V = very rare, P = present - to fill if data are deficient (DD) or in addition to population size information
- **Data quality:** G = 'Good' (e.g. based on surveys); M = 'Moderate' (e.g. based on partial data with some extrapolation); P = 'Poor' (e.g. rough estimation); VP = 'Very poor' (use this category only, if not even a rough estimation of the population size can be made, in this case the fields for population size can remain empty, but the field "Abundance categories" has to be filled in)

3.3 Other important species of flora and fauna (optional)

Species					Population in the site				Motivation					
Group	CODE	Scientific Name	S	NP	Size		Unit	Cat.	Species Annex	Other categories				
					Min	Max		C R V P	IV	V	A	B	C	D
I	1008	Centrostephanus longispinus						P	X					
I	1001	Corallium rubrum						P		X				
I	1028	Pinna nobilis						P	X					
P		Posidonia oceanica						P						X
I	1090	Scyllarides latus						P		X				

- **Group:** A = Amphibians, B = Birds, F = Fish, Fu = Fungi, I = Invertebrates, L = Lichens, M = Mammals, P = Plants, R = Reptiles
- **CODE:** for Birds, Annex IV and V species the code as provided in the reference portal should be used in addition to the scientific name
- **S:** in case that the data on species are sensitive and therefore have to be blocked for any public access enter: yes
- **NP:** in case that a species is no longer present in the site enter: x (optional)
- **Unit:** i = individuals, p = pairs or other units according to the standard list of population units and codes in accordance with Article 12 and 17 reporting, (see [reference portal](#))
- **Cat.:** Abundance categories: C = common, R = rare, V = very rare, P = present
- **Motivation categories:** IV, V: Annex Species (Habitats Directive), A: National Red List data; B: Endemics; C: International Conventions; D: other reasons

4. SITE DESCRIPTION

4.1 General site character

Habitat class	% Cover
N01	100.0
Total Habitat Cover	100

Other Site Characteristics

ambiente marino bentonico

4.2 Quality and importance

habitat prioritario

5. SITE PROTECTION STATUS (optional)

5.1 Designation types at national and regional level:

Code	Cover [%]	Code	Cover [%]	Code	Cover [%]
IT00	100.0				

5.2 Relation of the described site with other sites:

designated at national or regional level:

Type code	Site name	Type	Cover [%]
IT42	Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene, S. Stefano (Z	-	

6. SITE MANAGEMENT

6.1 Body(ies) responsible for the site management:

Organisation:	Regione Lazio - Direzione Infrastrutture, Ambiente e Politiche abitative
Address:	Viale del Tintoretto, 432 - 00142 Roma
Email:	

6.2 Management Plan(s):

An actual management plan does exist:

<input type="checkbox"/>	Yes
<input type="checkbox"/>	No, but in preparation
<input checked="" type="checkbox"/>	No

7. MAP OF THE SITES

INSPIRE ID:

Map delivered as PDF in electronic format (optional)

☐ Yes ☒ No

Reference(s) to the original map used for the digitalisation of the electronic boundaries (optional).

133 III NE - 133 III 1:25000 Gauss-Boaga

ALLEGATO II

Documentazione Fotografica del Sito



Foto aerea: vista aerea dell'area oggetto della Valutazione di Incidenza. Il sito in questione è ubicato nel territorio amministrativo del Comune di Ponza (LT), lungo la fascia costiera nord-occidentale dell'Isola di Ponza in località "Cala dell'Acqua", e più nello specifico in prossimità del piccolo agglomerato urbano denominato "Le Forna".



Fig. 1: particolare del settore più nord-orientale dell'area presa in esame. Si noti la presenza della vegetazione tipica dell'habitat 5320, meglio indicata con la freccia color rosso, caratterizzata dalla presenza di specie erbacee ed arbustive.



Fig. 2: ulteriore particolare del settore più nord-orientale dell'area interessata. Si noti come tale foto ricalchi in pieno le caratteristiche dell'ambiente tipico della zona. E' evidente la presenza di pareti rocciose soggette a rischio di crollo.



Fig. 3: immagine relativa alla porzione più orientale del sito oggetto dello studio. Si osservi la presenza della vegetazione tipica dell'habitat 5320, meglio indicata con la freccia color rosso, caratterizzata dalla presenza di specie erbacee ed arbustive e la varietà botanica tipica dell'habitat 1240 indicata con la freccia color verde acceso.



Fig. 4: ulteriore immagine relativa alla porzione centro-orientale del sito oggetto della Valutazione di Incidenza. Si osservi un elevato livello di antropizzazione. E' evidente come tale area sia adibita al rimessaggio delle barche. Inoltre si rilevano delle strutture di servizio della ex-cava in completo stato di abbandono.

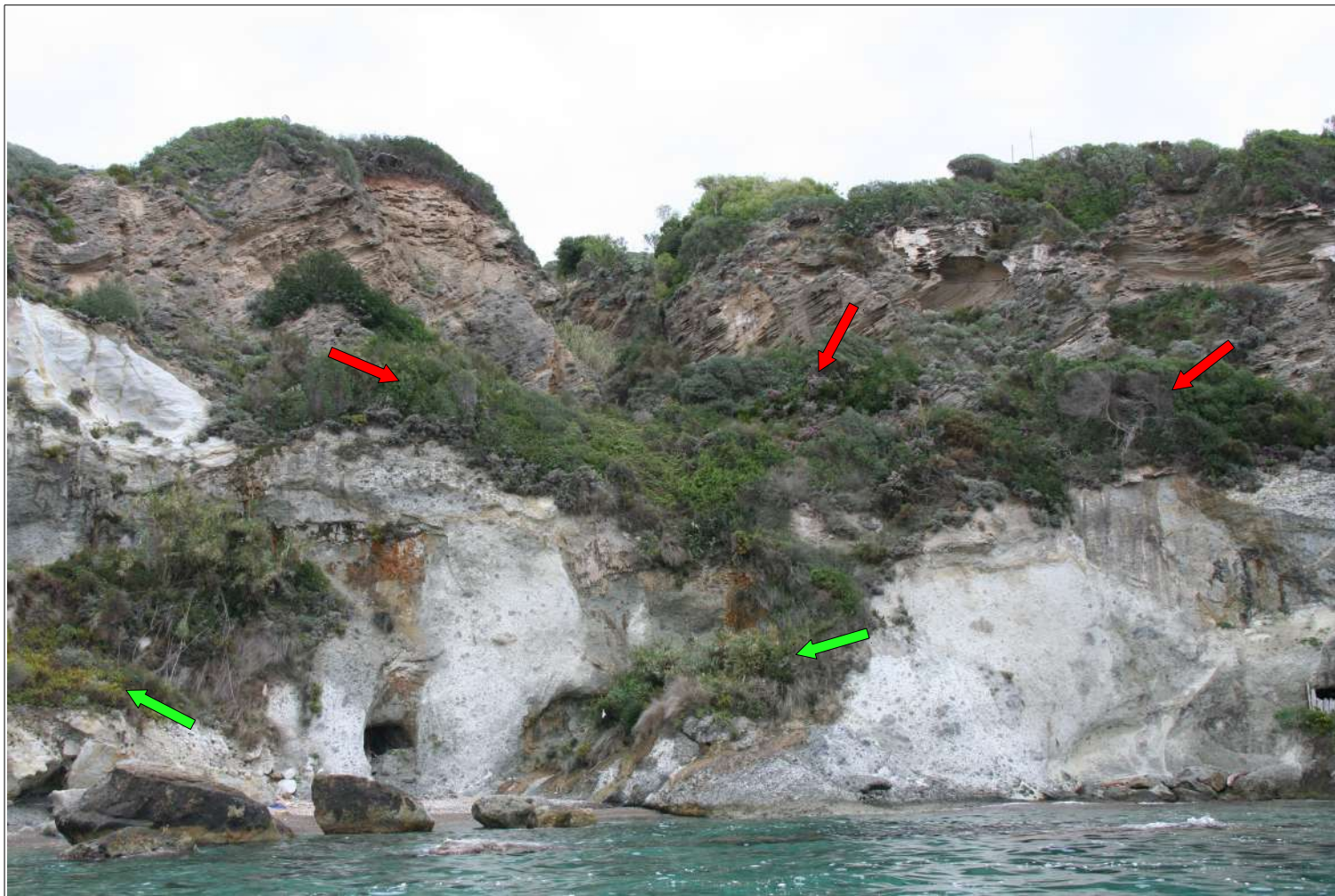


Fig. 5: particolare del settore più orientale dell'area presa in esame. Si noti la presenza della vegetazione tipica degli habitat 5320 (freccie rosse) e 1240 (freccie verdi).



Fig. 6: immagine del settore più orientale dell'area interessata. Si osservi la presenza delle ripide falesie che caratterizzano tutta la cala in oggetto.



Fig. 7: ulteriore particolare del sito interessato dove risulta evidente l'elevato grado di utilizzazione antropica della zona testimoniato dalla presenza di barche ricoverate in secca e dai cumuli di materiale di risulta derivati dalla pregressa attività di coltivazione mineraria. È molto ben evidente, tuttavia, anche il processo di colonizzazione da parte degli elementi floristici spontanei costituenti l'habitat 1240, proprio sui cumuli di materiale di risulta.

Fig. 8: particolare della foto precedente che evidenzia la presenza del Finocchio marino (*Crithmum maritimum*), una delle specie botaniche che tipicamente vegetano sulle scogliere e negli ambienti direttamente esposti all'influenza marina e che caratterizza l'habitat 1240.





Fig. 9: ulteriore immagine di dettaglio della porzione a terra dell'area di intervento che evidenzia, oltre all'utilizzo antropico della zona, la presenza di una formazione botanica di Perpetuini delle spiagge (*Helichrysum litoreum*), specie tipica dell'habitat 5320.

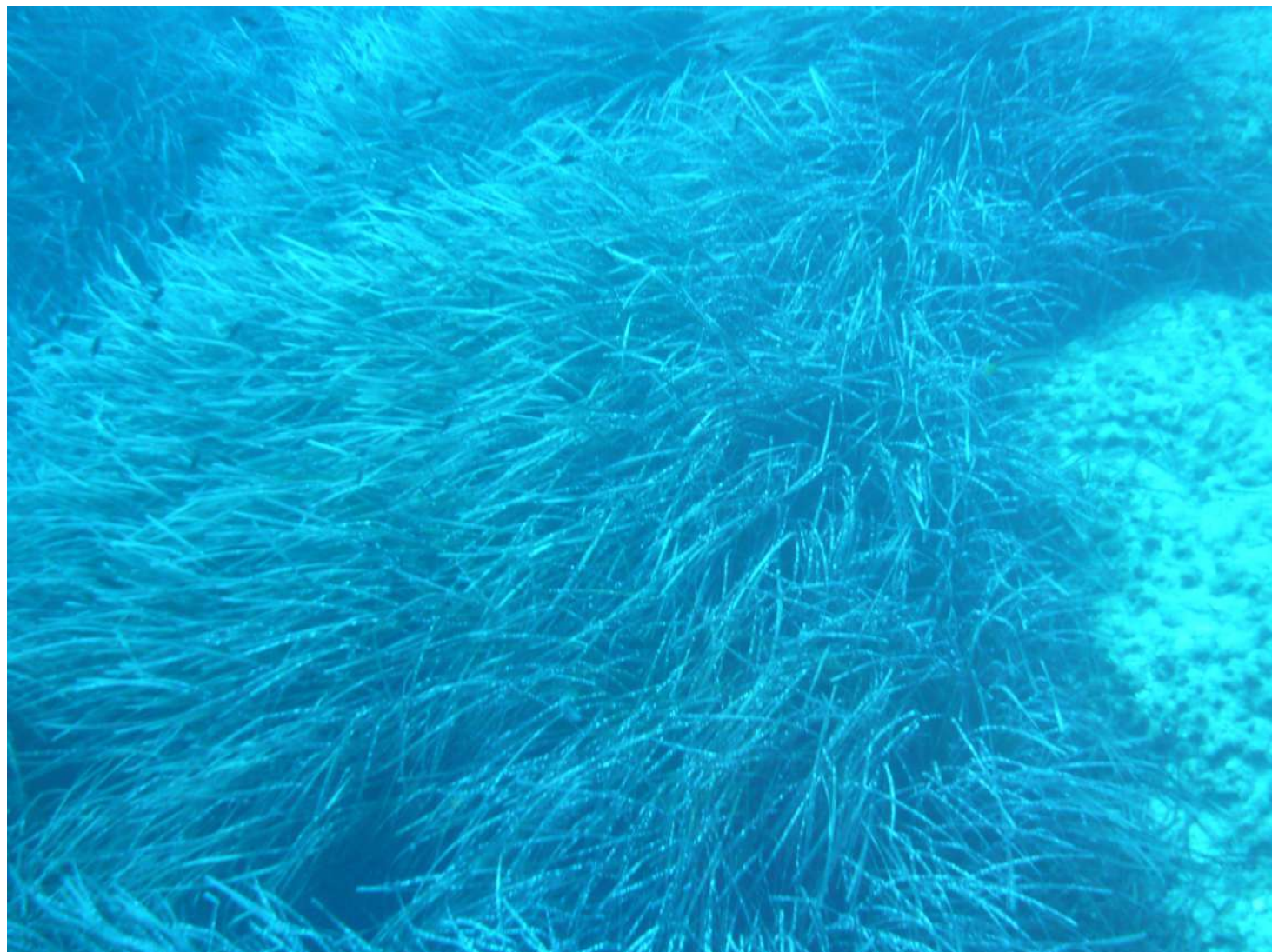


Fig. 10: foto scattata nel corso delle immersioni effettuate nella porzione a mare dell'area di progetto per lo svolgimento delle indagini e la caratterizzazione delle praterie di Posidonia costituenti l'habitat prioritario 1120* e nel quale è evidente la natura prevalentemente rocciosa del substrato colonizzato dalla *Posidonia oceanica*.

Fig. 11: ulteriore immagine relativa alla fase di indagine subacquea delle praterie di Posidonia dove è ben visibile come, in alcune zone, i posidonieti stiano espandendosi anche su substrati a più elevata componente sabbiosa posti, solitamente, a profondità più elevate in quanto vicino alla linea costiera i fondali risultano occupati anche dagli ammassi rocciosi che, spesso, derivano dai frequenti fenomeni di crollo che interessano le falesie che racchiudono la cala in oggetto.



ALLEGATO III

**Schede sintetiche per l'identificazione e la descrizione
delle incidenze sui siti Natura 2000 considerati**
(Deliberazione della Giunta Regionale Lazio n. 64 del 29/01/2010 – Allegato A)

- **Identificazione**
- **Descrizione analitica**
- **Valutazione delle incidenze**

A) IDENTIFICAZIONE

L'intervento interessa habitat di interesse comunitario la cui conservazione è considerata prioritaria (habitat asteriscati negli allegati della Direttiva Habitat 92/43/CEE). Quali e per Quanta superficie.

1120* Praterie di Posidonia (*Posidonium oceanicae*)

L'intervento interessa habitat di interesse comunitario non prioritari. Quali e per quanta superficie

1240 "Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium spp.*

Endemici"

5320 "Formazioni basse di euforbie vicino alle scogliere"

L'intervento interessa o può interessare specie di interesse comunitario e/o il loro habitat di specie, la cui conservazione è considerata prioritaria (specie asteriscate negli allegati della Direttiva Habitat 92/43/CEE). Quali specie, quantificazione delle popolazioni (individui, coppie, ecc), per quanta superficie del loro habitat

NESSUNA

L'intervento interessa o può interessare specie e/o il loro habitat di specie, di interesse comunitario non prioritarie. Quali specie, quantificazione delle popolazioni (individui, coppie ecc) per quanta superficie del loro habitat

NESSUNA

In che modo l'intervento incide sull'habitat/specie/habitat di specie (indicare e descrivere)

☒ **La superficie di habitat interessata dall'intervento viene persa definitivamente**

Alcune superfici attualmente occupata dalle praterie di Posidonia (habitat prioritario 1120*) andranno persa perché occupate dalle strutture a mare del porto mentre altre zone delle praterie rilevate subiranno gli effetti dell'alterazione dell'idrodinamismo locale e che, dovuti principalmente alla realizzazione del molo di sopra-flutto, comportano il seppellimento e l'erosione dei limiti delle praterie, nonché l'intorbidimento delle acque dovuto alla mobilitazione del sedimento. Come risultato a seguito delle indagini svolte, inoltre, alle prateria di Posidonia sono associate popolazioni

di ***Pinna nobilis***, specie faunistica che pur non essendo considerata protetta in senso stretto, è annoverata tra le altre specie importanti della ZPS e del SIC considerati.

Quest'ultima incidenza, inoltre, si verificherà anche durante la fase di cantiere, in modo particolare a seguito delle operazioni di dragaggio. Anche gli altri habitat coinvolti, il 1240 ed il 5320, saranno interessati da perdita di superficie poiché, nella porzione terrestre dell'area di progetto, sono previsti interventi di stabilizzazione dei versanti soggetti a crolli, (interventi che interesseranno, più che altro, le aree dell'habitat 5320), realizzazione banchine e strutture costiere (principalmente localizzate sulla linea costiera e, quindi, seppure questa appaia già fortemente rimaneggiata dagli interventi e dalle lavorazioni della ex-cava, interesserà principalmente l'ambiente 1240), nonché di strutture a servizio del porto turistico e sistemazioni di tutta la zona che coinvolgeranno sia l'habitat 1240, sia quello 5320.

☐ La superficie di habitat di specie interessata dall'intervento viene persa definitivamente

.....

.....

☐ La superficie di habitat o di habitat di specie interessata dall'intervento non viene persa definitivamente ma frammentata

.....

.....

☐ L'intervento interessa direttamente un sito riproduttivo, di sosta, alimentazione, rifugio ecc.

.....

.....

☐ L'intervento produce perturbazioni su una o più specie in una o più fasi del proprio ciclo biologico, su uno o più habitat/habitat di specie

.....

.....

☒ **Altri cambiamenti negli elementi morfologici e ambientali del sito (siepi, alberi isolati, cespuglieti muri a secco, edifici diroccati, attività agro-zootecniche in atto, pozze permanenti e corsi d'acqua, pareti rocciose, scarpata sabbiosa ecc.)**

Verranno modificati i profili delle pareti rocciose che racchiudono la cale e tali modifiche agli elementi morfologici saranno dovuti, principalmente, ai necessari interventi per la stabilizzazione delle ripide falesie costiere che, notoriamente e frequentemente, sono soggette a fenomeni franosi. Altre operazioni che porteranno al cambiamento di elementi morfologici dei luoghi, inoltre, saranno quelli inerenti il recupero dal degrado dell'area considerata poiché, a seguito dell'abbandono dell'attività estrattiva, non si è mai provveduto né al ripristino morfologico della zona di estrazione e lavorazione del minerale lasciando profonde tagliate con pareti verticali, né a quello floristico o naturalistico in quanto sono ancora presenti cumuli di materiale di risulta abbandonati.

B) DESCRIZIONE ANALITICA DELLE INCIDENZE

Utilizzando i seguenti indicatori, descrivere le incidenze riferite al sito d'intervento in relazione ai singoli elementi ambientali significativi del sito Natura 2000, tenendo conto dei seguenti parametri

1) Perdita di superficie di habitat/habitat di specie per effetti:

- | | |
|-------------------------------------|-----------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Diretti |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Indiretti |
| <input type="checkbox"/> | A breve termine |
| <input type="checkbox"/> | A lungo termine |

Legati alla fase di:

- | | |
|-------------------------------------|-------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Cantiere |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Esercizio |
| <input type="checkbox"/> | Dismissione |

2) Frammentazione di superficie di habitat/habitat di specie per effetti:

- | | |
|--------------------------|-----------------|
| <input type="checkbox"/> | Diretti |
| <input type="checkbox"/> | Indiretti |
| <input type="checkbox"/> | A breve termine |
| <input type="checkbox"/> | A lungo termine |

Legati alla fase di:

- | | |
|--------------------------|-------------|
| <input type="checkbox"/> | Cantiere |
| <input type="checkbox"/> | Esercizio |
| <input type="checkbox"/> | Dismissione |

3) Danneggiamento o perturbazione di specie per effetti:

- | | |
|--------------------------|-----------------|
| <input type="checkbox"/> | Diretti |
| <input type="checkbox"/> | Indiretti |
| <input type="checkbox"/> | A breve termine |
| <input type="checkbox"/> | A lungo termine |

Legati alla fase di:

- | | |
|--------------------------|-------------|
| <input type="checkbox"/> | Cantiere |
| <input type="checkbox"/> | Esercizio |
| <input type="checkbox"/> | Dismissione |

4) Altri cambiamenti negli elementi morfologici, ambientali e paesaggistici principali del sito per effetti:

- | | |
|-------------------------------------|-----------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Diretti |
| <input type="checkbox"/> | Indiretti |
| <input type="checkbox"/> | A breve termine |
| <input checked="" type="checkbox"/> | A lungo termine |

Legati alla fase di:

- | | |
|-------------------------------------|-------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Cantiere |
| <input type="checkbox"/> | Esercizio |
| <input type="checkbox"/> | Dismissione |

C) VALUTAZIONE DELLE INCIDENZE

Effettuata da parte del professionista incaricato dello Studio di Valutazione d'Incidenza.

Valutazione delle incidenze (perdita di superficie di habitat, habitat di specie, frammentazione di superficie di habitat, habitat di specie, danneggiamento o perturbazione di specie) riferite al sito d'intervento in relazione ai singoli elementi ambientali individuati nella scheda Natura 2000 del SIC/ZPS/ZSC, utilizzando sinteticamente i diversi livelli di seguito elencati

Valutazione dell'incidenza:

<input type="checkbox"/>	Nulla
<input type="checkbox"/>	Bassa
<input checked="" type="checkbox"/>	Media
<input type="checkbox"/>	Alta

Le operazioni inerenti la realizzazione del porto turistico nel comune di Ponza (LT), in Località "Cala dell'Acqua" comporteranno la perdita di aree di habitat identificabili in quello prioritario 1120* delle "Prateria di Posidonia (*Posidonium oceanicae*)", in quello 1240 "Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium spp.* Endemici" e in quello 5320 delle "Formazioni basse di euforbie vicino alle scogliere". Tale perdita di aree di habitat avverrà in modo diretto, durante la fase di cantiere, per tutti i tre ambienti considerati in quanto le sagome di ingombro di alcune delle strutture da realizzare coincidono con le aree attualmente occupate dagli ambienti considerati. Altra zone dell'habitat 1120* che non saranno direttamente interessati dagli interventi, invece, subiranno gli effetti indiretti dovuti alla fase di esercizio delle strutture a mare del porto turistico e che consistono nell'alterazione dei flussi idrodinamici dovuti alla rifrazione delle onde sul molo di sopra-flutto, nonché al continuo passaggio delle imbarcazioni. Tali alterazioni, quindi, possono condurre, almeno per le porzioni delle praterie di Posidonia più vicine alle strutture del porto, al seppellimento ed all'intorbidimento delle acque, effetti che, comunque, posso causare la scomparsa dei posidonieti. L'incidenza indiretta dovuta all'intorbidimento delle acque, inoltre, riguarderà anche la fase di cantiere ed in particolare gli interventi di dragaggio poiché mobilitano quantità molto elevate di sedimento dai fondali. Seppure di tipo transitorio, tuttavia, gli effetti negativi del dragaggio sulle praterie di Posidonia possono manifestarsi anche a distanze relativamente elevate coinvolgendo, per seppellimento o mancanza di idonea illuminazione, porzioni di praterie anche non direttamente interessate dalle lavorazioni.

Individuazione e descrizione delle eventuali misure di mitigazione:

nel corso delle fasi preliminari della progettazione del porto turistico si è scelto di contenere quanto più possibile le dimensioni delle strutture portuali evitando di interessare porzioni più vaste di un ambiente basato su delicati equilibri ecologici quale quello dell'isola di ponza. La scelta di realizzare le strutture di attracco interne al porto con il sistema dei moli galleggianti, poi, risulta essere sicuramente meno impattante per i fondali rispetto alle strutture tradizionali con getto in cemento favorendo la circolazione delle acque nello specchio interno del porto e rendendolo utilizzabile anche per alcune specie ittiche. Gli interventi per la stabilizzazione dei versanti delle falesie, seppure comporteranno la perdita di aree di habitat, in particolare di quello 5320, contribuiranno anche allo sviluppo di tale ambiente che vede

proprio nell'instabilità dei versanti sui quali si insedia una delle principali criticità. Detti interventi di stabilizzazione, inoltre, serviranno anche a rimuovere il degrado della porzione a terra dell'area di intervento le cui condizioni risultano tuttora fortemente condizionate dalla pregressa attività estrattiva e dalla rilevante antropizzazione di luoghi utilizzati da residenti e turisti per la balneazione, il ricovero e la messa in secca di piccole barche. Nel corso della fase di cantiere dovranno essere emanate apposite disposizioni che evitino il danneggiamento di elementi floristici, compresa la Posidonia, al di fuori delle zone strettamente interessate dalle lavorazioni da parte di maestranze, tecnici ed operatori. Tali disposizioni, quindi, dovranno essere inglobate anche nel regolamento interno alla zona portuale per interessare anche gli utilizzatori ed i frequentatori dell'area portuale una volta ultimata. Sempre dette disposizioni, inoltre, dovranno contenere anche idonee disposizioni per evitare l'introduzione, anche accidentale, di specie floristiche alloctone comprese le alghe del Genere *Caulerpa*. Per evitare l'inquinamento delle acque, tra le strutture a servizio dell'area portuale è prevista anche la realizzazione di un impianto di trattamento delle acque nere dimensionato per oltre 500 abitanti equivalenti, nonché di un impianto per il trattamento delle acque di prima pioggia raccolte dal parcheggio e dai piazzali per la manutenzione delle barche. Tramite la messa a dimora di essenze autoctone e tipiche dei luoghi nelle previste sistemazioni a verde, sarà possibile ripristinare, almeno parzialmente, alcune aree di habitat che sono andate perse nel corso della realizzazione delle strutture. Poiché, come detto, le lavorazioni coinvolgeranno anche le popolazioni di *Pinna nobilis* associate alle praterie di Posidonia, dovrà essere predisposto anche un apposito regolamento per impedire il prelievo ed il danneggiamento di elementi floro-faunistici protetti, anche per finalità di collezionismo.

Valutazione dell'incidenza con misure di mitigazione:

<input type="checkbox"/>	Nulla
<input type="checkbox"/>	Bassa
<input checked="" type="checkbox"/>	Media
<input type="checkbox"/>	Alta

Dichiarazione di valutazione delle incidenze da parte del professionista incaricato dello Studio basata anche sulle misure di mitigazione e sulle soluzioni alternative, qualora individuate
il progetto considerato prevede la realizzazione di un porto turistico e, pertanto, oltre alle strutture a mare per l'ormeggio delle imbarcazioni, prevede anche la realizzazione, nelle aree terrestri del sito di progetto, delle strutture di servizio, della necessaria viabilità, nonché degli interventi di stabilizzazione delle pareti rocciose per il necessario ripristino delle condizioni di sicurezza della zona e la rimozione del degrado lasciato dalla pregressa attività estrattiva. L'area di intervento è interamente compresa all'interno della ZPS denominata "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano" (cod. IT6040019) mentre, la porzione più occidentale è interna anche alla delimitazione del SIC "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" (cod. IT6000016), denotando una valenza ecologica ed ambientale di tutta l'area molto elevata. Gli interventi coinvolgeranno, pertanto, alcuni degli habitat protetti citati dalle Schede Dati dei siti "Natura 2000" considerati quali quello prioritario 1120* delle "Prateria di Posidonia (*Posidonium oceanicae*)", quello 1240 delle "Scogliere con vegetazione delle coste

mediterranee con *Limonium spp.* Endemici" e quello 5320 delle "Formazioni basse di euforbie vicino alle scogliere"

A seguito della natura degli interventi previsti e delle caratteristiche degli elementi protetti coinvolti, le incidenze di grado più elevato che comportano la perdita di aree di habitat per gli ambienti citati per conseguenze direttamente o indirettamente derivate dalla realizzazione del progetto, nonché delle popolazioni faunistiche associate alle praterie di Posidonia quali quelle di *Pinna nobilis*, non sarà possibile applicare idonee mitigazioni in grado di minimizzare tali incidenze in quanto le sagome di ingombro delle strutture portuali o di quelle di servizio e completamento si sovrappongono alle aree che, a seguito dei rilievi e delle indagini effettuate sul posto, sono risultate essere attualmente occupate dagli habitat 1120*, 1240 e 5320.

Seppure il progetto sarà realizzato all'interno di un'area già compromessa dalla pregressa attività estrattiva, fortemente antropizzata e in un braccio di mare dove le praterie di Posidonia sono classificabili come molto rade in quanto la densità dei loro fasci fogliari è considerata sub-normale e le fa rientrare all'interno delle praterie "Disturbate", a seguito dell'analisi condotta è emerso che incidenze di livello medio a carico di elementi protetti, quale la perdita di aree di habitat compreso quello prioritario 1120*, permangono anche dopo l'adozione delle possibili mitigazioni.

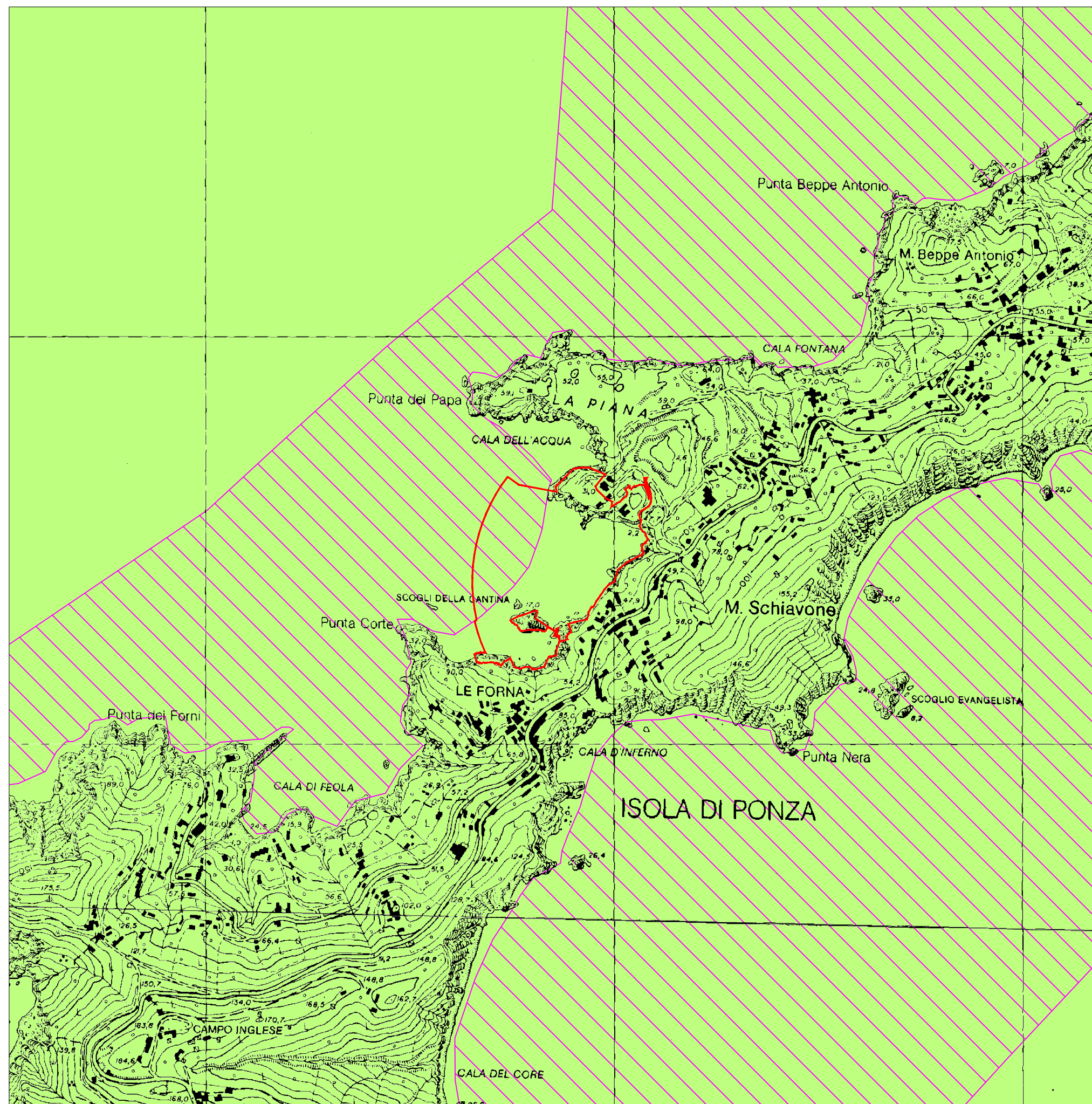



Provincia di Latina




COMUNE DI PONZA
Località "Cala dell'Acqua"

TAVOLA I
Carta Corografica
su stralcio C.T.R. "Ponza Nord"



 Area di intervento

 Superficie della ZPS "Isola di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano" (IT6040019)

 Superficie del SIC "Fondali circostanti l'Isola di Ponza" (IT6000016)



Scala 1 : 10.000

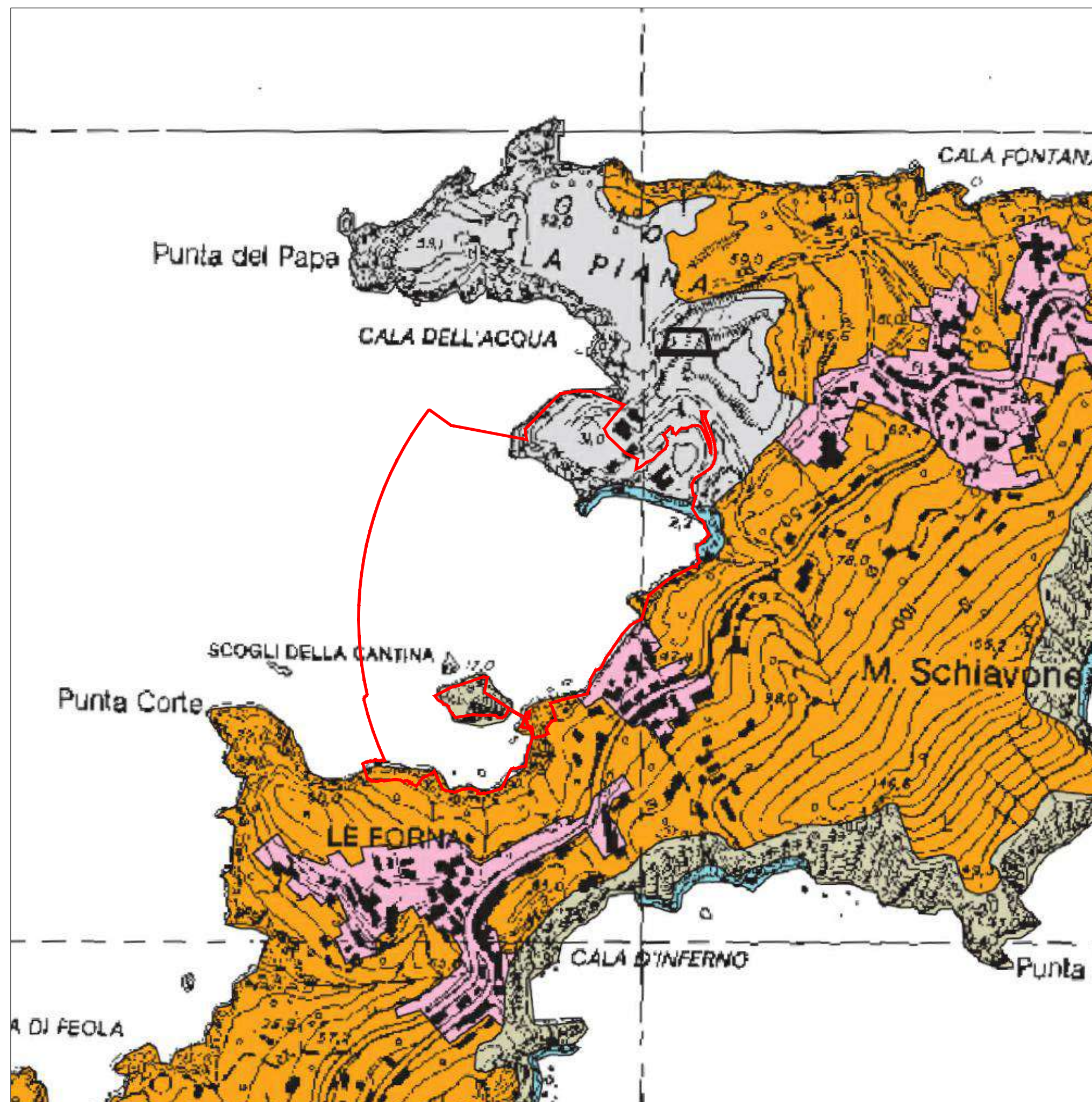



Provincia di Latina



COMUNE DI PONZA
Località "Cala dell'Acqua"

TAVOLA II
Carta Uso del Suolo
su stralcio Foglio 413 Tavola 39
(DGR n. 953 del 28/03/2000)




 Area di intervento

Superfici artificiali

 Aree estrattive

Territori boscati e ambienti semi-naturali

 Aree a vegetazione sclerofilla

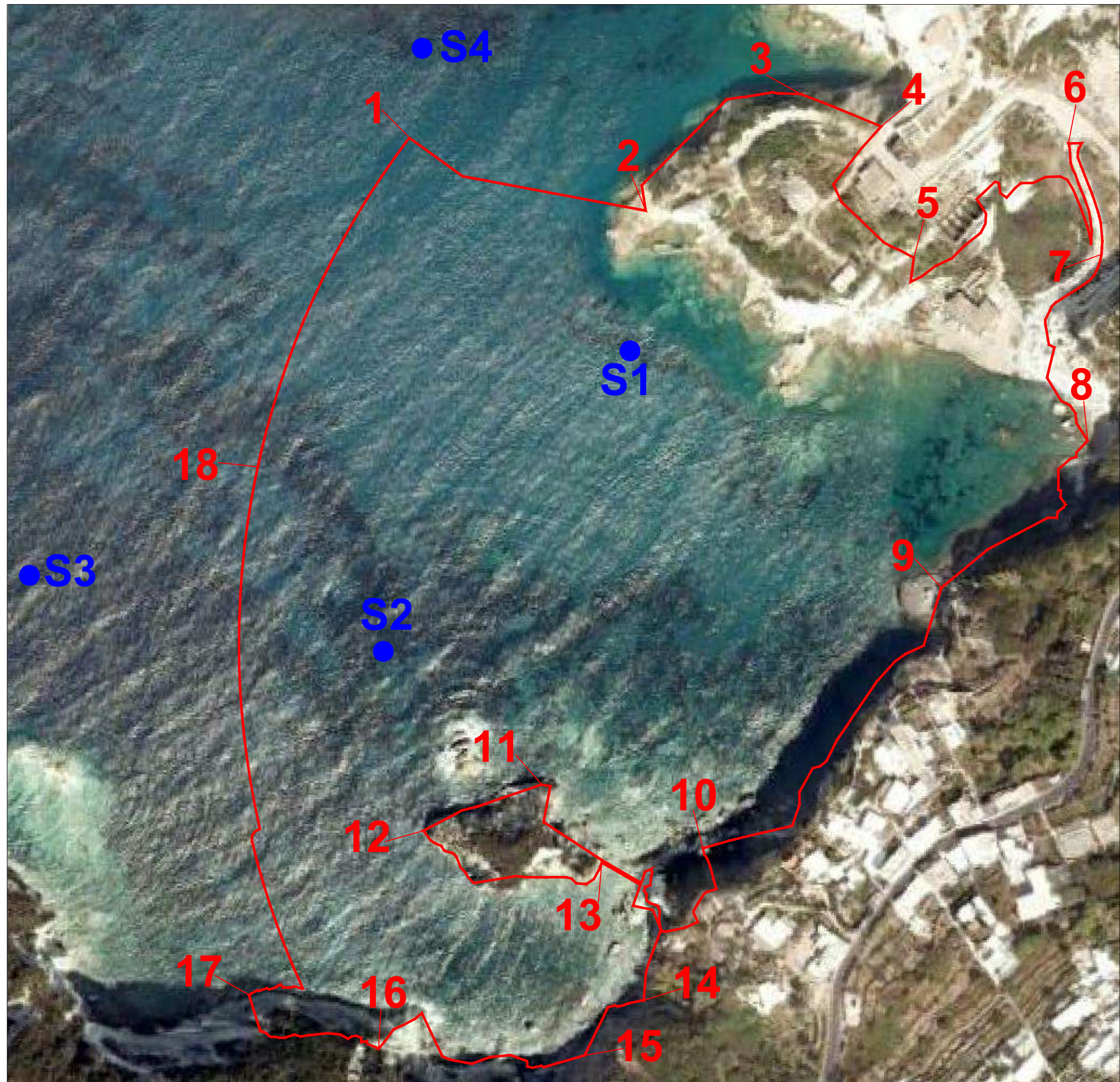
 Rocce nude, falesie, affioramenti

Acque marittime

 Aree oltre il limite delle maree più basse



Scala 1 : 5.000





Provincia di Latina



COMUNE DI PONZA
Località "Cala dell'Acqua"

TAVOLA III
Punti Significativi
dell'Area di Intervento
su stralcio foto aerea

-  Area di intervento
-  Stazioni delle indagini subacquee

Coordinate (UTM 33 - ED 50)		
vertice - stazione	metri Est	metri Nord
1	328800,69	4532837,86
2	328920,80	4532800,77
3	328999,69	4532860,11
4	329040,53	4532843,56
5	329057,15	4532776,86
6	329135,67	4532834,98
7	329152,52	4532778,64
8	329145,48	4532684,02
9	329071,13	4532609,25
10	328949,88	4532476,84
11	328867,92	4532509,21
12	328807,82	4532485,74
13	328898,47	4532469,55
14	328919,83	4532399,50
15	328889,76	4532371,55
16	328785,02	4532374,83
17	328719,14	4532402,41
18	328723,62	4532670,61
S1	328912,88	4532729,59
S2	328787,52	4532576,86
S3	328607,64	4532615,43
S4	328807,22	4532883,27



Scala 1 : 2.000



REGIONE
LAZIO

DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE

AREA PROTEZIONE E GESTIONE DELLA BIODIVERSITA'

Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità
Area Infrastrutture della Mobilità e Trasporto marittimo

Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione
Territoriale, Paesistica ed Urbanistica
Area Autorizzazioni Paesaggistiche e VAS

Oggetto: Procedura di Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art 5 del DPR 357/97 e s.m.i. sul "Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale" in procedura di VAS (VAS-2019_41) (el. Prog 298/2021).

VISTO il Regolamento Regionale (RR) 6 settembre 2002, n. 1 e s.m.i. e in particolare l'art. 2 relativo alle attività di indirizzo e attività di gestione;

VISTA la Deliberazione di Giunta Regionale del 30 dicembre 2020, n. 1048, con cui è stato conferito al Dott. Vito Consoli l'incarico di Direttore della Direzione Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette con decorrenza dal 1 gennaio 2021;

VISTO il Regolamento regionale del 10 agosto 2021, n. 15, pubblicato sul B.U.R. n. 79 del 12.08.2021, con cui è stato modificato l'allegato "B" del r.r. n. 1/2002, che modifica la denominazione della Direzione regionale 'Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette' in Direzione regionale 'Ambiente' a decorrere dal 1 settembre 2021, nonché la declaratoria delle competenze della suddetta Direzione regionale;

CONSIDERATO che è stata disposta la novazione del contratto reg. cron. n. 25681 del 09/12/2021 del Dott. Vito Consoli da Direttore della Direzione regionale "Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette" a Direttore della Direzione regionale "Ambiente";

VISTA la Determinazione n. GI0743 del 15/09/2021 della Direzione regionale Ambiente con cui viene istituita l'Area Protezione e Gestione della Biodiversità, tra le cui competenze è previsto che "coordina e gestisce le procedure di Valutazione di incidenza";

VISTO l'Atto di organizzazione n. GI1221 del 21/09/2021 con il quale è stato conferito l'incarico di Dirigente dell'Area Protezione e Gestione della Biodiversità all'Arch. Fabio Bisogni;

VISTE le Direttive Comunitarie 79/409/CEE "Uccelli" del 2 aprile 1979, sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 30 novembre 2009 concernente la conservazione degli uccelli selvatici, e 92/43/CEE "Habitat" del 21 maggio 1992 con le quali viene costituita la rete ecologica europea "Natura 2000", formata dai Siti d'Importanza Comunitaria (SIC) e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS);

VISTO il comma 3 dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE (Habitat) con cui si stabilisce che "[...] qualsiasi Piano o Progetto che possa avere incidenza significativa sul sito singolarmente o congiuntamente ad altri progetti forma oggetto di valutazione d'incidenza";



VISTO il DPR 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i. “Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” e in particolare l’articolo 5 che, tra le altre cose, stabilisce che “[...] i piani territoriali, urbanistici e di settore [...]” nonché “[...] gli interventi che possano avere incidenza significativa sul Sito singolarmente o congiuntamente ad altri interventi” sono oggetto di valutazione d’incidenza;

VISTO l’art. 15 del citato DPR che stabilisce che “il Corpo Forestale dello Stato, nell’ambito delle attribuzioni ad esso assegnate [...] e gli altri soggetti cui è affidata normativamente la vigilanza ambientale, esercitano le azioni di sorveglianza connesse all’applicazione del presente Regolamento”;

VISTO il Decreto legislativo (Dlgs) n. 177 del 19/08/2016 che attribuisce all’Arma dei Carabinieri le funzioni già esercitate dal Corpo Forestale dello Stato;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (DM) 17 ottobre 2007 e s.m.i. “Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone speciali di conservazione (ZSC) e a Zone di protezione speciale (ZPS)”;

VISTO il Dlgs n. 121 del 07/07/2011 “Attuazione della Direttiva 99/2008/CE sulla tutela penale dell’ambiente” e in particolare quanto previsto nell’art. 1 che inserisce gli articoli 727-bis e 733-bis nel Codice Penale, relativi alla uccisione, cattura, prelievo, detenzione e distruzione o deterioramento di specie, habitat di specie o habitat naturali tutelati dalle Direttive citate;

VISTA la DGR n. 2146 del 19/03/1996 avente ad oggetto “Direttiva 92/43/CEE - Habitat: approvazione della lista dei siti con valori di importanza comunitaria del Lazio ai fini dell’inserimento nella rete ecologica europea Natura 2000”, con la quale viene approvata la lista dei Siti con valore d’importanza comunitaria nel Lazio ai fini dell’inserimento nella rete ecologica europea “Natura 2000”, ai sensi della Direttiva 92/43/CEE “Habitat”;

PRESO ATTO della DGR n. 612/2011 relativa alle Misure di Conservazione da applicarsi nella Zone di Protezione Speciale della Regione Lazio;

VISTA la DGR n. 651 del 19/07/2005 avente ad oggetto “Direttive 92/43/CEE, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, e 79/409/CEE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici. DPR 8 settembre 1997, n. 357 e successive modifiche ed integrazioni, di attuazione della Direttiva 92/43/CEE. Adozione delle delimitazioni dei proposti SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e delle ZPS (Zone di Protezione Speciale). Integrazione Deliberazione della Giunta Regionale 19 marzo 1996, n. 2146”;

VISTA la DGR n. 679 del 15/11/2016 avente ad oggetto “Adozione delle Misure di Conservazione di n. 9 SIC marini, finalizzate alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC), ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (Habitat) e DPR 357/97 e s.m.i.”

PRESO ATTO che con le suddette deliberazioni identificano, tra le altre la ZSC IT6000016 “Fondali circostanti l’Isola di Ponza”, le ZSC IT6000003 “Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta” e ZSC IT6000004 “Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia”, ZSC IT6000009 “Secche di Torre Flavia”, IT6000014 “Fondali tra Terracina e Lago Lungo”, tutti esterni alle aree di intervento, ma antistanti ad esse da poche centinaia di metri a ca. 2 km;

PRESO ATTO della DGR n. 604 del 3/11/2015 “Conservazione degli Habitat naturali e seminaturali della flora e fauna selvatiche. Modifica delle delimitazioni di alcuni Siti di importanza Comunitaria (SIC) in aree marine di cui agli Allegati C1 e C2 della Deliberazione della Giunta Regionale 19 luglio 2005, n. 651”;

VISTA la DGR 835 del 30/12/2016 relativa all’adozione delle Misure di Conservazione per la ZSC IT6000016 “Fondali circostanti l’Isola di Ponza”)



**REGIONE
LAZIO**

VISTA la DGR n.22 del 10 dicembre 2019 relativa alla variazione dei perimetri dei SIC/ZSC marini della Regione Lazio

VISTA la DGR n. 160 del 14/04/2016 “adozione delle misure di Conservazione finalizzate alla designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC), ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (Habitat) e del DPR n. 357/97 e s.m.i.”, relativa alle ZSC della provincia di Latina;

VISTA la Legge regionale (LR) n. 7 del 22 ottobre 2018 “Disposizioni per la semplificazione e per lo sviluppo regionale” che all’art. 5 tra le altre cose modifica l’art. 38 della LR n. 29/1997 introducendo una sanzione amministrativa per l’esecuzione di interventi e opere in assenza o in difformità dalla valutazione di incidenza;

VISTA la Deliberazione 27 ottobre 2022, n. 938 “Approvazione delle linee guida regionali in recepimento delle Linee guida nazionali per la Valutazione di incidenza (VIncA), ai sensi dell’Intesa tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano del 28 novembre 2019”;

VISTA la nota prot. 326578 del 01/04/2022 con cui la Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica ed Urbanistica (Autorità Competente VAS) ha trasmesso il Rapporto Ambientale;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 357573 del 11/04/2022 la scrivente Direzione ha richiesto, a seguito di valutazione dei contenuti del Rapporto Ambientale per il Piano in argomento contenente anche gli elementi per la Valutazione di Incidenza, una integrazione dello studio di incidenza riferita alle proposte localizzative di Tarquinia, Ladispoli e Terracina;

PRESO ATTO della nota prot. 999356 del 12/10/2022 della Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità (Autorità Procedente) con cui sono state trasmesse dette integrazioni;

PRESO ATTO dei documenti allegati all’istanza, tra cui:

- Studio di Incidenza
- Rapporto Ambientale
- Relazione – FASE I- Piano dei porti di interesse regionale – Quadro generale del riferimento normativo
- Rapporto – FASE II – Stato attuale dei Porti Laziali: 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: 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”.

CONSIDERATO che 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".*

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.

PRESO ATTO che 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;



**REGIONE
LAZIO**

7) Minturno;

8) Ponza.

PRESO ATTO 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 per la quale 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, per la quale non è prevista alcuna proposta di nuova localizzazione.

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

CONSIDERATO che Il Piano in oggetto analizza solo le nuove previsioni portuali legate alla portualità turistica (8 porti minori) esprimendosi in merito alla **SCELTA LOCALIZZATIVA**;

CONSIDERATO che relativamente alle proposte di localizzazione PM2 (Tarquinia), PM3 (Ladispoli – Porto Pidocchio) , PM5 (Terracina), PM8 (Ponza – Cala dell'Acqua), stante la prossimità con le ZSC marine, rispettivamente per Tarquinia le ZSC IT6000003 “Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta” e IT6000004 “Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia, per Ladispoli la ZSC IT6000009 “Secche di Torre Flavia”, per Terracina la ZSC IT6000014 “Fondali tra Terracina e Lago Lungo” e per Ponza la ZSC IT6000016 “Fondali circostanti l'Isola di Ponza” ospitanti porzioni significativamente rappresentative dell'habitat cod. I120 “Praterie di Posidonia oceanica, l'approccio precauzionale, già esposto nella nota prot. 330481 del 14/04/2020 prodotta dalla Direzione Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti, allora competente in materia di Valutazione di Incidenza, deve essere applicato ogni qualvolta non sia possibile escludere con ragionevole certezza scientifica il verificarsi di interferenze significative generate da un piano/programma/progetto/intervento/attività sui siti della rete Natura 2000;

CONSIDERATO che:



REGIONE LAZIO

- la proposta localizzativa PM1 (Montalto) (dx orografica del F. Fiora) è posta in prossimità della ZSC cod. IT6010027 “Litorale tra Tarquinia e Montalto di Castro” (in sx orografica del F. Fiora) e, a mare, la ZSC cod. IT 6000002 “Fondali antistanti Punta Morelle”;
- la proposta localizzativa PM2(Tarquinia) risulta esterna a Siti della Rete Natura 2000 e antistante per una distanza superiore al chilometro rispettivamente dalle ZSC IT6000003 “Fondali tra le foci del Torrente Arrone e del Fiume Marta” e ZSC IT6000004 “Fondali tra Marina di Tarquinia e Punta della Quaglia;
- la proposta localizzativa PM3 (Ladispoli – Porto Pidocchio) non ricade all’interno di nessuna area terrestre della Rete Natura 2000 (Tabella 3.2) e risulterebbe antistante per una distanza superiore ai due chilometri dalla ZSC marina IT6000009 “Secche di Torre Flavia”;
- la proposta localizzativa PM4 (Latina – Rio Martino) è posta a oltre 500 m dalla ZSC marina “Fondali tra Torre Astura e Capo Portiere” ;
- che la proposta localizzativa PM5 (Terracina) è in prossimità con i siti della Rete Natura 2000: IT6040009 Monte S. Angelo, IT6000014 “Fondali tra Terracina e Lago Lungo” (il più prossimo) e IT6000013 “Fondali tra Capo Circeo e Terracina”;
- che la proposta localizzativa PM6 (Formia) è esterno alla ZPS codice IT6040043, e Parco Regionale Naturale “Monti Aurunci “, posizionato nell’entroterra dell’area proposta;
- che la proposta localizzativa PM7 (Minturno) ricade totalmente nella ZSC cod. IT6040025 “ Fiume Garigliano – tratto terminale”;
- che la proposta localizzativa PM8 (Ponza – Cala dell’Acqua) coinvolge parzialmente la ZSC marina cod IT600016 “Fondali circostanti l’Isola di Ponza”, nel quale gli habitat cod. I240 “Scogliere” e I120* “Prateria di Posidonia oceanica” sono presenti nel bacino di presunta localizzazione dell’opera portuale;

RITENUTO che rispetto alle proposte localizzative PM1 (Montalto), PM2 (Tarquinia), PM3 (Ladispoli – Porto Pidocchio), PM4 (Latina), PM5 (Terracina) PM6 (Formia), individuate anche a seguito degli esiti della Riunione di Valutazione del 10/01/2022 di cui alla nota prot. n. 223139 del 04/03/2022, tra Autorità Procedente e Autorità Competente VAS, non sussistano particolari criticità che possano determinare incidenze dirette o indirette sullo stato di conservazione favorevole dei Siti Natura 2000 più prossimi;

RITENUTO che relativamente alle suddette proposte localizzative esterne a Siti della Rete Natura 2000, si suggerisce comunque la necessità di predisposizione di uno Studio di Incidenza a scala di singolo intervento, in quanto le opere che dovrebbero essere realizzate al momento non sono dimensionabili, corredato da analisi di dettaglio per definire eventuali rischi reali degli habitat e delle specie interessate;

CONSIDERATO che relativamente alla proposta localizzativa PM7 (Minturno – Foce del Garigliano) questa è ricompresa totalmente nella ZSC “ Fiume Garigliano – tratto terminale” e contrasta con le Misure di Conservazione specifiche individuate per detta ZSC con la DGR 160/2016 che riporta tra le Pressioni e Minacce “ *Le principali minacce all’ambiente acquatico reico sono dovute alle modificazioni idrologiche ed idrauliche dovute all’azioni antropiche*”

RITENUTO che, come risulta anche dall’esito della già citata Riunione di Valutazione 04/03/2022, la proposta localizzativa di Minturno presenta forti criticità, in particolare relativamente alla sussistenza di interferenze con i Siti Natura 2000, in quanto l’area ricade nella ZSC “Fiume Garigliano”, ma anche per ulteriori motivi di seguito richiamati, che hanno portato a ritenere, in sede di confronto tra Autorità Procedente e Autorità Competente, che a fronte di pochi elementi positivi quali la riqualificazione di un’area molto degradata, la proposta non sia sostenibile e dunque



vada stralciata. A tal proposito si riporta anche che “... tuttavia...sia la Capitaneria di Porto che l'Amministrazione comunale hanno manifestato la grande necessità di strutture portuali anche per incoraggiare lo sviluppo economico e rispondere alla forte richiesta in un tratto di litorale totalmente privo di tali strutture e che il Comune ha recentemente bandito un concorso di idee per una nuova localizzazione, e una diversa ipotesi localizzativa potrà essere valutata in una successiva modifica al Piano, da sottoporre a nuova procedura”;

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

CONSIDERATO che, come riportato nell'“Atlante degli Habitat dei fondali marini del Lazio – Regione Lazio e Sapienza Università di Roma”, nella zona di Cala dell'Acqua a Ponza “...il margine superiore della prateria si mantiene vicino alla linea di costa a profondità comprese tra 5 10 m o anche inferiori. Tuttavia, in molti tratti, soprattutto nella cala adiacente al porto P. oceanica si trova frammista a matte morte o addirittura a fasci isolati su matte morte. Tuttavia, se si esclude la zona prossima al margine superiore, la prateria si mantiene in buone condizioni di salute fino al limite inferiore, situato mediamente poco oltre la batimetria dei 30m”;

PRESO ATTO delle Misure di Conservazione di cui alla DGR 835/2016, specifiche per la ZSC IT6000016 “Fondali circostanti l'Isola di Ponza”, dove al par. 7.1.2 è riportato tra i Divieti ed Obblighi:

- a) È vietato l'ancoraggio di navi da diporto (lunghezza superiore ai mt. 24) al di fuori delle aree in corrispondenza di fondali privi degli habitat I 110, I 120* e I 170 così dettagliate:
Area compresa tra Punta Nera (330779; 4532775) e Punta Bianca (329580; 4532175)
Area compresa tra Punta di capo Bosco (327262; 4531626) e i faraglioni di Lucia Rosa (326801; 4531163); L'ancoraggio di navi da diporto (lunghezza superiore ai mt. 24) è consentita al di fuori delle aree di cui sopra, esclusivamente in condizioni meteomarine critiche, al fine di garantire la pubblica incolumità. Sono fatte salve le imbarcazioni di servizio per motivi di pubblica sicurezza e di pubblica utilità (mezzi di soccorso, navi cisterne per l'acqua, mezzi di sorveglianza, mezzi navali di linea); sono fatte salve anche le zone di interesse portuale relative agli approdi di Ponza, Giancos e Santa Maria, nonché Cala Feola e Cala dell'Acqua;
- b) È vietato realizzare all'interno del SIC nuovi campi ormeggio che utilizzino sistemi dic ancoraggio a corpo morto;
- c) La realizzazione di nuovi campi ormeggio all'interno del SIC, dovrà obbligatoriamente prevedere l'uso di sistemi di ancoraggio a basso impatto ambientale e visivo variabili a seconda delle caratteristiche del fondale (es: “Harmony” per praterie di fanerogame su fondi sabbiosi; “Manta ray” per praterie di fanerogame su fondi fangoso-sabbiosi, “Halas” per fondi rocciosi). Si raccomanda l'impiego di una boa sommersa per mantenere in tensione il tratto di catenaria fissato all'ancoraggio, o in alternativa, l'uso di un cavo elastico tra ancoraggio e gavitello”;

CONSIDERATO che la proposta localizzativa PM8 (Ponza – Cala dell'Aqua), come evidenziato anche nella Riunione di Valutazione del 10/01/2022 di cui alla nota prot. n. 223139 del 04/03/2022, tra Autorità Procedente e Autorità Competente VAS, presenta criticità oggettive tanto che nel citato verbale si legge “ Si ritiene doveroso rappresentare come possibile alternativa da proporsi (come per altro fatto per la scheda di Latina) ci sia quella della già esistente “Cala di Feola” area che – come si



**REGIONE
LAZIO**

legge dalla pagina del Portolano (Pagine azzurre) – È una cala naturale riparata da un molo parzialmente banchinato dove ormeggiano principalmente delle motobarche da pesca; le banchine non permettono l'ormeggio perché dissestate. La Cala è situata nella parte Nord occidentale dell'isola, 200 m a SSW di Punta Corte. Si può ancorare nella rada del porticciolo al riparo dai venti del II e III quadrante. Quindi un'area attualmente non utilizzata poiché presentante strutture che debbono essere sistemate. Area già urbanizzata rispetto a quella di Cala dell'Acqua e non necessitante di creazioni di ulteriori infrastrutture ex novo in una zona dove, per altro, non è compatibile sia con le previsioni del PRG vigente che del PTPR"; Inoltre non tenendo in considerazione in questo RA la valutazione di possibili incidenze con Habitat e specie di Direttiva "Habitat" non si è tenuto conto – come invece comunque richiesto in ambito VAS nonché sottolineato nelle Linee guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio – a riguardo dell'interferenza negativa dovuta dall'ingente aumento dalla frequentazione nautica delle aree portuali realizzate (nonché delle aree marine circostanti), sull'habitat I 120 prioritario "Praterie di Posidonie" e I 170 "Scogliere", nonché sulle specie segnalate per le ZSC insistenti nell'area quali Caretta caretta, Tursiopo, Pinna nobilis nonché Berta maggiore e minore. Pertanto, si ritiene che in tal senso il RA debba procedere ad un approfondimento di analisi"*

CONSIDERATO che per la proposta di Ponza, nella documentazione allegata al rapporto Ambientale, è disponibile lo Studio di Incidenza riferito ad una proposta di Progetto per la realizzazione delle opere portuali, che sebbene non definitivo, costituisce una valida analisi dello status delle componenti ambientali presenti nell'area prescelta e riporta corrette valutazioni in merito alle possibili incidenze derivanti, nello specifico, dalla realizzazione del Progetto su habitat e specie tutelati;

RITENUTO che la metodologia di indagine riportata nel cito Studio sia adeguatamente approfondita e che la messa in evidenza dello status, distribuzione e consistenza degli habitat cod. I 120* e I 170 (Scogliere) sia corretta e valida indipendentemente dal riferimento specifico al Progetto;

RITENUTO pertanto che per la proposta PM8 (Ponza – Cala dell'Acqua) non sia possibile escludere incidenze significative, dirette o indirette, sulla base della sola ipotesi localizzativa e che sia necessario operare in coerenza con il Principio di precauzione di cui all'art. 174 del Trattato dell'Unione Europea e alla Comunicazione della Commissione delle Comunità Europee "Comunicazione della Commissione sul principio di precauzione" [COM(2000) I final del 02/02/2000];

RITENUTO che lo stesso studio di Vinca presentato dal proponente per il porto di Ponza – Cala dell'Acqua evidenzia comunque la possibilità di sussistenza di incidenze negative sugli habitat considerati e l'incompatibilità con le misure di Conservazione, e pertanto l'individuazione di idonee soluzioni progettuali, costituisca un elemento dirimente al fine di ottenere parere favorevole di Valutazione di Incidenza per la eventuale futura proposta progettuale da collocare nell'area della proposta localizzativa PM8 (Ponza – Cala dell'Acqua);

RITENUTO che per la proposta localizzativa PM8 (Ponza – Cala dell'Acqua), sia necessario assumere quale condizione vincolante che qualsiasi ipotesi progettuale debba avvalersi di soluzioni tecniche e costruttive idonee a scongiurare il verificarsi di interferenze negative sui siti, ovvero che non determinino danneggiamento o perdita di porzioni di habitat tutelati, sia in fase di cantiere che di esercizio, in osservanza a quanto previsto dall'art. 6, paragrafo 2, della Direttiva 92/43/CEE, in particolare a carico dell'habitat I 120* "Praterie di Posidonia oceanica" che è presente sui fondali dell'insenatura naturale individuata quale area di localizzazione del porto;

RITENUTO che il Piano in argomento, relativamente alle sole previsioni localizzative non interferisca in maniera significativa con gli habitat e con le specie riportate nel Formulario standard



**REGIONE
LAZIO**

dei Siti della Rete Natura 2000, né con le Misure di Conservazione di cui alla DGR n. 612/2011 e n. 835/2016, ad eccezione delle proposte localizzative PM7 (Minturno);

RITENUTO pertanto di poter esprimere parere favorevole sulle previsioni del Piano in quanto non rischiano di compromettere la conservazione nel tempo dei valori ambientali tutelati dai Siti Natura 2000 in argomento, ad eccezione della proposta localizzativa PM7(Minturno) per il quale il parere è negativo, e a condizioni per la proposta localizzativa PM8 (Ponza -Cala dell'Acqua);

Tutto ciò premesso

sulla scorta della documentazione trasmessa, effettuata la procedura di valutazione d'incidenza ex art. 5 del DPR n. 357/1997 e s.m.i., in relazione alla portata del Piano e alle situazioni ambientali e territoriali descritte, fatti salvi i diritti di terzi, si esprime parere favorevole sul “Piano dei Porti di interesse economico regionale” ad eccezione delle proposte localizzative PM7(Minturno) per il quale il parere è negativo, e a condizione che per la proposta localizzativa PM8 (Ponza -Cala dell'Acqua) qualsiasi ipotesi progettuale debba avvalersi di soluzioni tecnologiche idonee a scongiurare il verificarsi di significative interferenze negative sull'habitat I 120* “Praterie di *Posidonia oceanica*, in fase di cantiere e di esercizio, fermo restando che tutti i Progetti definitivi di realizzazione delle opere portuali nelle località individuate nel Piano dei Porti, dovranno essere assoggettate ad autonome procedure di Valutazione di Incidenza;

Il presente parere viene rilasciato a norma dell'art. 5 del DPR n. 357/1997 e s.m.i., prescinde da qualsiasi norma e materia diverse da quelle assegnate in materia di Valutazione di Incidenza con la Determinazione regionale citata nelle premesse, e non esime il proponente dall'acquisire eventuali ulteriori pareri, nulla-osta e autorizzazioni prescritti ai sensi della normativa vigente sulle specifiche materie.

L'Istruttore tecnico
Luigi Dell'Anna

Il Dirigente
Fabio Bisogni

Il Direttore
Vito Consoli

Direzione: POLITICHE ABITATIVE E LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, PAESISTICA E URBANISTICA

Area: AUTORIZZAZIONI PAESAGGISTICHE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

DETERMINAZIONE *(con firma digitale)*

N. G12057 **del** 13/09/2023

Proposta n. 34648 **del** 07/09/2023

Oggetto:

VAS-2019_41. Regione Lazio. Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ex art.13 del D.Lgs. n.152/2006 relativo al "Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale". Parere Motivato di VAS.

Proponente:

Estensore STRADELLA MARCO _____ *firma elettronica* _____

Responsabile del procedimento BRUNOTTI ROBERTO _____ *firma elettronica* _____

Responsabile dell' Area I. SCARSO _____ *firma digitale* _____

Direttore Regionale W. D'ERCOLE _____ *firma digitale* _____

Firma di Concerto

OGGETTO: **VAS-2019_41. Regione Lazio.** Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica *ex art.13* del D.Lgs. n.152/2006 relativo al *“Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale”*.

Parere Motivato di VAS.

Autorità Procedente: **Regione Lazio**

IL DIRETTORE AD INTERIM

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

Su proposta del Dirigente dell'Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica;

VISTA la Legge n.241/1990 e s.m.i. *“Norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”*;

VISTO il D.Lgs. n.152/2006 *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.;

VISTO il R.R. n.1/2002 *“Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta regionale”*;

VISTA la L.R. n.6/2002 *“Disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio e disposizioni relative alla dirigenza ed al personale”*;

VISTA la L.R. n.12/2011 *“Disposizioni collegate alla legge di assestamento del bilancio 2011-2013”*;

VISTA la L.R. n.16/2011 *“Norme in materia ambientale e fonti rinnovabili”*;

VISTA la D.G.R. n.148/2013, con la quale è stato adottato il R.R. n.11/2013 recante la modifica all'art.20 del R.R. n.1/2002, nonché all'Allegato B del medesimo Regolamento Regionale, che, a seguito di dette modifiche, trasferisce la competenza in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) alla *“Direzione Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti”*;

VISTA la D.G.R. n.203/2018, con la quale è stato modificato il R.R. n.1/2002 con cui si è provveduto, tra l'altro, a effettuare una riorganizzazione generale dell'assetto amministrativo con decorrenza dall'1/6/2018, modificando la denominazione della Direzione competente in materia di VAS in *“Direzione regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica”*;

VISTA la Determinazione GR4100-000018 del 9/9/2021 avente ad oggetto *“Organizzazione delle strutture organizzative della Direzione regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, denominate ‘Aree’, ‘Uffici’ e ‘Servizi’”* con la quale è stata soppressa l'Area *“Valutazione Ambientale Strategica”* e sono state rimodulate le competenze e la denominazione dell'Area *“Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica”*;

VISTO l'Atto di Organizzazione del Direttore della *“Direzione regionale Politiche Abitative e Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica”*, n.G11269 del 21/9/2021, concernente: *“assegnazione del personale non dirigenziale e conferma incarichi di posizioni organizzative alle strutture della Direzione regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica interessate dalla riorganizzazione di cui alla determinazione GR4100-000018 del 9/9/2021”*;

VISTO l'Atto di Organizzazione n. G14686 del 26/10/2022 della Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica con il quale è stato conferito l'incarico di Posizione Organizzativa di I^ fascia *“Coordinamento e gestione delle procedure di Valutazione Ambientale Strategica”* all'arch. Roberto Brunotti;

VISTO l'Atto di Organizzazione n. G18804 del 28/12/2022 della Direzione Regionale Affari Istituzionali e Personale con il quale è stato conferito all'ing. Ilaria Scarso l'incarico di Dirigente dell'Area *“Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica”*;

VISTA la D.G.R. n.242/2023 con cui è stato conferito all'Ing. Wanda D'Ercole l'incarico ad interim di Direttore della "Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica";

VISTA la nota prot. n.892841 del 06/11/2019, con la quale la Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità, in qualità di *Autorità Procedente*, ha presentato l'istanza di avvio della procedura di VAS e trasmesso il Rapporto Preliminare ai sensi dell'art.13, comma 1, del D.Lgs. n.152/2006 relativo al Piano in oggetto;

CONSIDERATO che la competente Area "*Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica*" ha redatto la Relazione Istruttoria relativa al Piano indicato in oggetto, da considerarsi parte integrante della presente determinazione;

RITENUTO di dover procedere e all'espressione del Parere motivato di VAS, ai sensi dell'art.15 del D.Lgs. n.152/2006 sulla base dell'istruttoria tecnica sopracitata;

DETERMINA

di esprimere Parere Motivato di VAS, ai sensi dell'art.15 del D.Lgs. n.152/2006, relativamente al "***Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale***" secondo le risultanze di cui alla Relazione istruttoria formulata dall'Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica e con le prescrizioni in essa impartite, da considerarsi parte integrante della presente determinazione.

La presente determinazione sarà inoltrata all'*Autorità Procedente*, che dovrà ottemperare a quanto indicato negli artt.15, comma 2, ed artt.16, 17 e 18 del D.Lgs. n.152/2006.

Al fine di consentire l'attuazione di quanto previsto dall'art.17, comma 1, ed art.18, comma 3, del D.Lgs. n.152/2006, l'*Autorità Procedente* dovrà trasmettere all'*Autorità Competente*, in formato digitale, la *Dichiarazione di sintesi* e le misure adottate in merito al monitoraggio da pubblicare sul proprio sito *web*.

Ai sensi dell'art.18, comma 4, del D.Lgs. n.152/2006 le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio devono essere tenute in conto nel caso di eventuali modifiche al piano o programma e comunque sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione o programmazione.

Il presente provvedimento è emanato in conformità alla Parte II del D.Lgs.n.152/2006 e non sostituisce nessun altro parere o autorizzazione richiesti dalle vigenti norme.

Il presente provvedimento sarà pubblicato integralmente, unitamente alla *Relazione istruttoria*, sul sito *web* istituzionale della Regione Lazio www.regione.lazio.it

Avverso il presente provvedimento è esperibile ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio nel termine di 60 giorni dal ricevimento secondo modalità di cui al D.Lgs. n.104 del 2/7/2010, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato entro il termine di 120 giorni.

il Direttore ad interim

Ing. Wanda D'Ercole



**REGIONE
LAZIO**

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

AREA AUTORIZZAZIONI PAESAGGISTICHE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

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

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

RELAZIONE ISTRUTTORIA

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

Premesso che, per la procedura in oggetto:

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

AVVIO DELLA PROCEDURA

- Con nota prot. n. 0892841 del 6/11/2019, la Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità, in qualità di *Autorità Procedente* (di seguito AP), ha trasmesso istanza di avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica sul Piano in oggetto.

FASE DI CONSULTAZIONE PRELIMINARE (SCOPING)

La trasmissione del Rapporto Preliminare ha determinato l'avvio della fase di consultazione preliminare (Scoping) di cui all'art. 13, comma 1, del Decreto.

- Con nota n. 0956615 del 26/11/2019, l’Autorità Competente ha individuato l’elenco dei Soggetti Competenti in materia Ambientale da coinvolgere nella fase di consultazione, di seguito riportato, indicando il *link* di accesso al Rapporto Preliminare e chiedendo loro di fornire il proprio contributo utile alla definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.
 - **Regione Lazio** - Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette;



REGIONE LAZIO

- **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;**



**REGIONE
LAZIO**

- 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;
- Con nota prot. n. 1035426 del 19/12/2019 è stata convocata dall'Autorità Competente, per il giorno 14/01/2020, una conferenza di consultazione con i SCA, ai sensi dell'art. 13, comma 1 del Decreto e gli esiti della stessa sono stati trasmessi, dalla AC, con nota prot. n. 101907 del 05/02/2020.
 - Da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale sono pervenuti alla scrivente, ai sensi dell'art.13, comma 1 del D.Lgs. n.152/2006, i seguenti contributi:

Elenco dei contributi dei SCA	
ID	SCA
1	Segreteria Tecnica Operativa ATO2 Lazio Centrale - Roma: nota prot. n.47 del 9/1/2020, acquisita in pari data al prot. n.15256;



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

- La AC ha emesso con nota prot. n. 0499405 del 07/06/2020 il Documento di Scoping. L'Autorità Competente, con l'emissione del Documento di Scoping ha concluso la fase di Consultazione evidenziando che:
 - ✓ I contenuti minimi obbligatori del Rapporto Ambientale sono disciplinati dall'art.13 dal comma 3 e comma 4 del D.Lgs. n.152/2006 e dal relativo Allegato VI alla Parte Seconda;
 - ✓ Il Rapporto Ambientale dovrà recepire le indicazioni contenute nel *Documento di scoping* formulate dalla AC e suddivise in “Indicazioni di carattere generale” e “Indicazioni di carattere specifico”;
 - ✓ Il Rapporto Ambientale dovrà recepire quanto contenuto nei contributi formulati dai Soggetti Competenti in Materia Ambientale nella fase di consultazione;
 - ✓ Il Rapporto Ambientale dovrà recepire gli esiti delle conferenze di consultazione.

FASE DI PUBBLICAZIONE

- Con nota prot. n.0516049 del 11/06/2021, l'AP ha trasmesso alla AC il Rapporto ambientale, la Sintesi non tecnica ed il Piano;



- Con nota prot. n.0549555 del 23/06/2021, l'AP ha comunicato alla AC la pubblicazione dell'Avviso Pubblico su B.U.R.L. n.61 del 22/06/2021;
- Con nota prot.n. 0550255 del 23/06/2021, l'AP ha comunicato ai Soggetti Competenti in materia Ambientale l'avvenuta pubblicazione dell'avviso pubblico sul BURL n. 61 del 22/06/2021, comunicando altresì i link dove poter consultare la documentazione relativa al Piano;

La AC ha verificato i contenuti dell'avviso:

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

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

OSSERVAZIONI

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

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

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

Elenco Osservazioni		
1	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale	acquisita al prot. reg. n. 0680983 del 24/08/2021;
2	Comitato no Parcheggio Arena Molo-Terracina	acquisito al prot. reg. n.0780306 del 30/09/2021;



**REGIONE
LAZIO**

3	Direzione Marittima di Civitavecchia	acquisito al prot. reg. 0680803 del 24/08/2021;
4	Direzione Regionale lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo – Area Attuazione Servizio Idrico Integrato e Risorse idriche	acquisito al prot. reg. n. 0563369 del 28/06/2021
5	Comune di Sabaudia	acquisito al prot. reg. n. 0680441 del 24/08/2021.

Di seguito l'elenco univoco delle osservazioni ricevute:

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

FASE DI VALUTAZIONE

Verifiche preliminari

Il Piano in oggetto è sottoposto a Valutazione di Incidenza	SI, con riferimento alla proposta localizzativa PM8-Ponza ed alle proposte localizzative di Tarquinia, Ladispoli e Terracina come indicato dalla Direzione regionale Ambiente con la nota prot. n. 357573 del 11/04/2022.
Il Rapporto Ambientale prevede un capitolo specifico rappresentante:	
le modalità di recepimento dei contributi dei Soggetti competenti in Materia Ambientale acquisiti nella fase di consultazione (Scorporati per punti) con indicazione delle modalità di recepimento motivate e/o della prescrizione per il Piano	<p>Il RA prevede uno specifico paragrafo ma non fornisce riscontro delle modalità di recepimento dei contributi.</p> <p>AP ha integrato con nota prot. n. 0510958 del 11/05/2023. Le modalità di recepimento dalla stessa indicate sono riscontrate dalla AC nel correlato allegato.</p>



**REGIONE
LAZIO**

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

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

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

Con nota prot. n. 0871330 del 02/08/2023, la AC, al fine di ottemperare alle disposizioni di cui all'art.15 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. la AC ha:

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



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

Con nota prot. n. 885201 del 07/08/2023 la AP ha inviato alla AC il RA aggiornato ad esito dei riscontri effettuati con riferimento alla nota sopra richiamata della AC, integrando il Piano Piano di Monitoraggio 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.

Tenuto conto di tutto quanto sopra esposto, in ottemperanza alle disposizioni di cui all'art.15, comma 1, del decreto l'AC ha svolto le attività tecnico-istruttorie in collaborazione con la AP.

CONCLUSIONI

VISTO l'art.5, comma 1, lett. m-ter) del D.Lgs. n.152/2006 che definisce il Parere motivato quale provvedimento obbligatorio con eventuali osservazioni e condizioni che conclude la fase di valutazione di VAS, espresso dall'Autorità Competente sulla base dell'istruttoria svolta e degli esiti delle consultazioni;

VISTO l'art.11, lett. c) del decreto il quale stabilisce che la AP esprime il parere motivato tenendo conto della consultazione pubblica, dei pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, sulla proposta di piano e di programma e sul rapporto ambientale nonché sull'adeguatezza del piano di monitoraggio anche con riferimento alla sussistenza delle risorse finanziarie;

VALUTATO che il Rapporto Ambientale, adeguato alle prescrizioni del presente atto, ha tenuto conto dei contributi pervenuti da parte dei Soggetti Competenti in Materia Ambientale nella fase di consultazione preliminare;

VALUTATO che il Rapporto Ambientale, adeguato alle prescrizioni del presente atto, ha tenuto conto delle osservazioni pervenute nella fase di consultazione pubblica;

VALUTATO che il Piano di monitoraggio, con le prescrizioni del presente Parere motivato, risponde in termini di adeguatezza a quanto previsto dall'art.18 del D.Lgs. n.152/2006;

RITENUTO necessario impartire nel seguito idonee prescrizioni/condizioni nel presente parere motivato per rispondere alle osservazioni pervenute in fase di consultazione;

RICHIAMATI

- il disposto dell'art.3-ter del D.Lgs. n.152/2006 "*Principio dell'azione ambientale*" per cui "*la tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente (...)*"; nonché il successivo art.3-quater "*Principio dello sviluppo sostenibile*", comma 2 che recita: "*Anche l'attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità*



**REGIONE
LAZIO**

gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione”;

- il disposto dell'art.3-quater, comma 1, del D.Lgs. 152/2006 *“Principio dello sviluppo Sostenibile”* per cui *“Ogni attività umana giuridicamente rilevante ai sensi del presente codice deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile, al fine di garantire che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non possa compromettere la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future.”;*
- il disposto dell'art.3-quater, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 per cui *“Data la complessità delle relazioni e delle interferenze tra natura e attività umane, il principio dello sviluppo sostenibile deve consentire di individuare un equilibrato rapporto, nell'ambito delle risorse ereditate, tra quelle da risparmiare e quelle da trasmettere, affinché nell'ambito delle dinamiche della produzione e del consumo si inserisca altresì il principio di solidarietà per salvaguardare e per migliorare la qualità dell'ambiente anche futuro.”;*
- il disposto dell'art.3-quater, comma 4, del D.Lgs. 152/2006 per cui *“La risoluzione delle questioni che involgono aspetti ambientali deve essere cercata e trovata nella prospettiva di garanzia dello sviluppo sostenibile, in modo da salvaguardare il corretto funzionamento e l'evoluzione degli ecosistemi naturali dalle modificazioni negative che possono essere prodotte dalle attività umane.”;*
- il disposto dell'art.4, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 per cui *“La valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione.”;*
- il disposto dell'art.4, comma 4, lett. a) del D.Lgs. 152/2006 per cui *“la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.”;*
- l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile approvata dalle Nazioni Unite nel settembre 2015, che individua 17 Obiettivi (Sustainable Development Goals – SDGs), articolati in 169 target da raggiungere entro il 2030 al fine di trasformare l'attuale modello di sviluppo mondiale;
- La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile di cui alla Delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica n. 108 del 22 dicembre 2017 *“Approvazione della strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile”*, con la quale sono stati declinati, per l'Italia, i principi dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile;
- l'art. 34 del D.Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006, come modificato dalla Legge 28 dicembre 2015, n. 221 il quale stabilisce che le strategie di sviluppo sostenibile definiscono il quadro di riferimento per le valutazioni ambientali di cui allo stesso decreto;
- la D.G.R. n.170 del 30/03/2021 con la quale la Regione Lazio ha approvato la Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS) *“Lazio, regione partecipata e sostenibile”*.

TUTTO CIÒ PREMESSO

si propone di esprimere, ai sensi dell'art.15 del D.Lgs. n.152/2006, il presente Parere motivato relativo alla proposta di ***“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 delle seguenti prescrizioni da ottemperare nel prosieguo dell'*iter*, ai sensi del comma 2 del medesimo art.15, riportando altresì nella Dichiarazione di sintesi, di cui all'art.17, co.1, lettera b) del D.Lgs. n.152/2006, gli esiti dell'intero *iter* procedurale, e dando evidenza delle modalità con cui le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano e come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e degli esiti delle consultazioni:

- 1) le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 2) Gli allegati da 1 a 3 formano parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 3) L'Autorità Procedente dovrà attuare tutti gli impegni presi nello svolgimento delle attività tecnico-istruttorie come indicato nella colonna "RECEPIMENTO AP" negli allegati da 1 a 3 al presente parere;
- 4) Il Piano ed il Rapporto Ambientale dovranno fornire riscontro degli adeguamenti in ordine alle modalità di recepimento di cui al precedente punto 3);
- 5) Il Piano ed il Rapporto Ambientale dovranno fornire riscontro degli ulteriori adeguamenti richiesti dalla AC nella colonna "RISCONTRO AC" negli allegati da 1 a 3 al presente parere;
- 6) Il Piano ed il Rapporto Ambientale dovranno recepire gli esiti del Parere di Valutazione di Incidenza, nota prot. n. 1192173 del 25/11/2023, allegato al presente parere, di cui costituisce parte integrante e sostanziale; dovrà pertanto essere stralciata la proposta localizzativa PM7 (Minturno) e dovranno essere rispettate le condizioni impartite per la proposta localizzativa PM8 (Ponza -Cala dell'Acqua);

L'Autorità Procedente dovrà comunicare, con la cadenza indicata nel RA, all'Autorità Competente e a tutti i Soggetti con Competenza in materia Ambientale consultati in fase di VAS l'avvenuta pubblicazione dei *report* di monitoraggio e le modalità per l'accesso e la consultazione dei documenti predisposti.

Laddove il recepimento di quanto indicato ai punti precedenti comporti delle modifiche al quadro di riferimento su cui il Piano ha posto le proprie determinazioni, il Rapporto Ambientale, modificato e integrato, dovrà fornire evidenza delle eventuali ulteriori valutazioni effettuate e/o delle eventuali modifiche apportate al Piano.

L'Autorità Procedente dovrà provvedere a recepire formalmente il presente Parere motivato vincolante ai fini dell'approvazione ai sensi dell'art.15 del D.Lgs. n.152/2006.

l'istruttore

Marco Stradella
(firmato digitalmente)

Il Dirigente

ing. Ilaria Scarso
(firmato digitalmente)

Il Responsabile del Procedimento

arch. Roberto Brunotti
(firmato digitalmente)

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

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



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

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



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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

<p>Rispetto a Foce Verde preme evidenziare che su Latina esiste già un porto che oggi come noto è abbandonato ai fenomeni di insabbiamento.</p> <p>Il porto canale di Rio Martino, infatti, differentemente da quanto avviene per Foce Verde, non viene indicato nel Rapporto con la denominazione di porto.</p> <p>A tal riguardo preme evidenziare, come già segnalato alla Regione Lazio in pregressa corrispondenza, che la foce del canale di Rio Martino è, secondo una vecchia classificazione (D.P.C.M. 21 dicembre 1995 "Identificazione delle aree demaniali marittime escluse dalla delega alle Regioni ai sensi dell'art.59 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n.616"), un porto di IV classe II categoria, ovvero un ambito portuale di interesse locale e regionale che è stato oggetto di una procedura di limitazione ex art. 31 C.N. recepita con decreto 16.11.1995 dall'allora Ministro dei Trasporti e della Navigazione, di concerto con i Ministri delle Finanze, dei Lavori Pubblici e delle Risorse Agricole, Alimentari e Forestali.</p> <p>Il suddetto decreto ha stabilito il confine tra il limite delle acque del demanio marittimo e quelle del demanio idrico, limite individuato fisicamente dalla diga posta allo sbarramento "<i>Foselle</i>", posizionata alla distanza di poco più di un chilometro dallo sbocco a mare dello stesso: per questi motivi la porzione di specchio acqueo ricompresa tra la foce e lo sbarramento sopracitato è assoggettata alla disciplina della navigazione marittima.</p> <p>In data 22.01.2013, in esito alla conferenza di servizi decisoria, a cura della Provincia di Latina, inerente all'approvazione di un progetto di adeguamento tecnico funzionale del progetto definitivo generale del Porto Canale di Rio Martino, fu previsto di procedere alla realizzazione di vari interventi suddivisi in tre stralci progressivi.</p> <p>L'Amministrazione Marittima ha formalizzato, nell'ambito di tale procedura, n. 2 successive consegne ex art. 34 C.N. a favore dell'Amministrazione Provinciale, aventi ad oggetto ambiti demaniali marittimi, specchio acqueo e zone demaniali interessate dagli interventi previsti dal primo e secondo stralcio del progetto approvato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lavori I stralcio: Verbale di consegna n. 273 del 22.07.2011 della Capitaneria di porto di Roma e successivo verbale di riconsegna n. 246 del 14.06.2016 della Capitaneria di porto di Gaeta; • Lavori II stralcio: Verbale di consegna n. 247 del 18.07.2016 e successivo verbale di riconsegna n. 251 del 06.11.2018 della Capitaneria di porto di Gaeta. <p>Al momento si è in attesa della richiesta di nuova consegna ai fini della realizzazione degli interventi del III stralcio già approvati.</p> <p>La mancata realizzazione del III stralcio induce la Regione ad affermare che Rio Martino non sia un porto, preme però evidenziare che, per quanto finora realizzato, il porto Canale di Rio Martino è, ad</p>		
--	--	--

<p>oggi, uno specchio acqueo riparato ed attrezzato per l'attracco e la sosta di unità navali, dotato di tutti i segnalamenti marittimi ottici, internazionalmente riconosciuti come tali, che ne indicano l'imboccatura tramite le torrette di colore rosso a sinistra e verde a dritta, nonché provvisto di banchine operative e di uno scivolo di alaggio e varo frequentemente utilizzato.</p> <p>Come da recenti sopralluoghi esperiti da personale in forza a questo Comando, risultano infatti presenti ed ormeggiati presso il porto alla ex "banchina Mussolini", 9 (nove) motobarche da pesca professionale in attività – con un significativo risvolto anche sotto i profili occupazionali delle imprese della piccola pesca coinvolte e del relativo indotto - oltre che 5 (cinque) natanti da diporto.</p> <p>Parrebbero invece assenti, come verificato sul posto, ulteriori 4 (quattro) unità navali che avrebbero recentemente lasciato l'ormeggio proprio per l'aggravarsi della problematica dei bassi fondali, specialmente in occasione di bassa marea.</p> <p>In questa situazione, come è noto, il porto Canale di Rio Martino è costantemente interessato da importanti e persistenti fenomeni di insabbiamento potenzialmente pericolosi per la sicurezza della navigazione delle unità navali in transito.</p> <p>I suddetti fenomeni hanno indotto questo Comando ad eseguire in data 28 ottobre 2019 aggiornati rilevamenti batimetrici dei fondali presenti all'interno del porto Canale, rilievi che hanno portato all'emanazione dell'Avviso di Pericolosità numero 12/2019.</p> <p>Tali rilievi sono stati eseguita dall'ISPRA nello scorso mese di gennaio, confermando le batimetrie rilevate precedentemente.</p> <p>Ad oggi, nonostante la previsione di fondi regionali alla Provincia per effettuare un dragaggio in urgenza e i numerosi sopralluoghi congiunti con personale della Provincia di Latina e dello scrivente Comando, per meglio definire le attività propedeutiche necessarie e la tipologia di dragaggio da compiere, nessuna azione concreta è stata posta in essere.</p> <p>Per quanto sopra, si auspicherebbe all'inserimento di Rio Martino nella Pianificazione regionale dei Porti, non condividendo la tesi che lo stesso ad oggi non lo sia.</p> <p>In relazione al Rapporto si ritiene ipotizzabile quantomeno verificare l'impatto ambientale di tale opera, in caso dell'evidente abbandono.</p> <p>Trovando soluzioni alternative, come la concessione a titolo oneroso per la realizzazione dell'opera pubblica attualmente abbandonata e pericolante.</p> <p>Si ritiene doveroso segnalare infine che nella pianificazione manca totalmente il porto di San Felice Circeo, anch'esso porto di collegamento con le isole pontine durante il periodo estivo svolto con la M\N Hipponion, costituito di una darsena e diversi pontili galleggianti per il diporto in concessione alla Società Circeo I, oltre che un'area destinata alla piccola pesca.</p>		
---	--	--



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2	Dal punto di vista territoriale-paesaggistico, per una lettura generale e continua degli ambiti di paesaggio e degli aspetti vincolistici del territorio costiero, come fatto nella cartografia generale d'insieme delle Aree Naturali Protette e dei Siti di Interesse Comunitario (SIC) presentata nella documentazione, si ritiene possa essere utile riproporre tale lettura complessiva anche per la tavola A del PTPR denominata <i>"Sistemi ed Ambiti di Paesaggio"</i> . Pertanto, il lavoro settoriale fatto per tratti di costa (vedi il Rapporto Ili Fase) potrebbe essere integrato da una cartografia generale di maggiore estensione, divisa per le tre macro aree (A-8-C) con la rappresentazione degli ambiti di paesaggio individuati nella tavola A del PTPR. Si ritiene che al fine di una previsione pianificatoria che persegua obiettivi di continuità paesaggistica e di funzionalità ecologica sia sempre necessaria una lettura generale del contesto paesaggistico, e ciò vale sia per quanto riguarda gli interventi specifici sui porti, che per quelli previsti sul water front delle aree costiere e sul sistema infrastrutturale e di mobilità riguardanti le parti più interne del territorio.	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali.	Il RA dovrà fornire riscontro della indicazione fornita.
3	Servizio per le Autorizzazioni degli impianti di gestione Rifiuti A seguito dell'esame della documentazione di Piano, comprensiva del Rapporto Preliminare, si ritiene che il Rapporto Ambientale, che verrà prodotto nella fase successiva dovrà implementare al par. 7.6 'Suolo e sottosuolo' {come previsto dalla bozza di indice riportata nel Rapporto Preliminare), la valutazione degli effetti prodotti su tale matrice, con particolare riferimento a tutti gli aspetti inerenti la gestione dei materiali inerti che si prevede di produrre e/o utilizzare per la realizzazione delle opere previste dal Piano; rifiuti da costruzione e demolizione, terre e rocce da scavo, reperimento di materie prime di cava e/o utilizzo in alternativa di materiali in uscita da impianti di recupero.	Il Rapporto Ambientale è relativo alle sole nuove previsioni localizzative di piano legate alla portualità turistica. In sede di RA non sono state considerate valutazioni in termini tipologici o dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
4	Osservatorio Ambientale sui Cambiamenti climatici Con riferimento all'oggetto, preso atto della documentazione trasmessa, visti gli obiettivi del piano, in particolare: - individuazione della localizzazione e del dimensionamento delle opere, tenendo in considerazione gli aspetti della sostenibilità economica e ambientale, della tutela e continuità paesaggistica, degli impatti sul regime dei litorali adiacenti, nonché delle eventuali inefficienze economiche ed ambientali dovute alle interazioni tra i diversi porti; - fornire indicazioni per norme e procedure per uno sviluppo sostenibile del sistema portuale laziale e dei vari settori coinvolti, come la nautica da diporto, la pesca, il turismo, la cantieristica;		Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
5	visto che nel Piano saranno riportate anche alcune prescrizioni sulla dimensione massima in termini di posti barca e parcheggi;		Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Copia

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

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

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

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



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



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



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



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

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



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



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

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



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



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



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



	<p>Si precisa che tale “ripartizione” di competenze sulla pianificazione, vale solo per i porti di interesse economico nazionale dotati di un PRdSP e deve essere esplicitata nella fase di redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema portuale (DPSS).</p> <p>Sebbene le Linee guida siano state redatte con specifico riferimento ai porti di rilevanza economica nazionale, si suggerisce una loro consultazione per trarne spunti ed indirizzi utili anche alla pianificazione dei porti di rilevanza economica regionale, con particolare riguardo agli aspetti delle c.d. “aree di interazione porto-città” che sono comunque ricorrenti nelle città costiere e che attengono a quelle aree dove le funzioni portuali interagiscono con i tessuti urbani.</p> <p>Di seguito si fornisce un inquadramento della pianificazione portuale in ragione della tipologia dell'infrastruttura, al fine di rendere più chiara l'applicabilità della norma nazionale sui porti (L. 84/94) e della norma nazionale sul procedimento di concessione demaniale per la realizzazione di porti o approdi turistici (DPR n. 509/97). Si vuole, quindi, approfondire il tema della pianificazione portuale dei porti nazionali e regionali, ben distinti dalla portualità turistica, la quale non prevede piano regolatore portuale per il singolo porto.</p> <p>Un'opportuna distinzione tra pianificazioni, inoltre, non indurrebbe alla formulazione di teorie o controverse interpretazioni dei rapporti tra pianificazione di settore (in questo caso quella dei porti) e pianificazione urbana (quella comunale).</p> <p>Il Piano Regolatore Portuale (PRP), oggi Piano Regolatore di Sistema Portuale (come già illustrato nelle osservazioni al Capitolo 2), “è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale” ed è redatto dalla medesima Autorità.</p> <p>L'ambito e l'assetto complessivo delle aree con funzioni strettamente portuali e retro-portuali, gli assi di collegamento viario e ferroviario, le aree destinate attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal Piano Regolatore Portuale alla scala del singolo porto. Ai sensi dell'articolo 5 comma 2-bis della Legge 84/1994, nel PRP possono essere individuati approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del DPR 509/1997.</p> <p>Ne deriva, pertanto, una configurazione di piano del tutto autonoma, scandita da precisi ambiti funzionali all'operatività portuale, individuati in attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), in conformità con le “Linee Guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori</p>	
--	--	--



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

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

	<p>Il rapporto fornisce considerazioni per lo sviluppo della portualità minore del Lazio, criteri per la realizzazione e lo sviluppo dei porti turistici e contenuti di Valutazione Ambientale Strategica per le tre macroaree “Nord – Centro – Sud”.</p> <p>Al paragrafo 5.2 è fornita una “breve sintesi” dei “requisiti minimi per la redazione del progetto preliminare e del progetto definitivo per la realizzazione di nuove strutture della nautica da diporto” con riferimento al D.M. 14 aprile 1998, GU 29 aprile 1998/98.</p> <p>L'elaborato dello Studio di impatto ambientale, necessario per la realizzazione degli interventi da sottoporsi a Valutazione di impatto ambientale (VIA), è redatto secondo i contenuti dell'Allegato VII alla parte seconda del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.</p> <p>Si suggerisce la consultazione delle recenti “Linee guida per la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (Direttiva 2011/92/UE, come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE)” disponibili al link: https://va.minambiente.it/it-IT/Comunicazione/DettaglioDirezione/1995.</p> <p>Trattasi della traduzione non ufficiale in lingua italiana del documento “Environmental Impact Assessments of Projects – Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)” redatto dalla Commissione europea.</p> <p>Il documento ufficiale in lingua inglese è disponibile al link: https://va.minambiente.it/File/DocumentoCondivisione/3f17f45a-ba15-4677-82e8-db05f16b8d3c</p>	<p>dimensionali delle future strutture portuali che verranno affrontate nelle fasi successive a cui seguiranno i necessari approfondimenti e studi specialistici.</p> <p>Le singole proposte progettuali delle aree oggetto di piano saranno successivamente soggette a VIA come previsto dal Dlgs. 152/2006 nella quale verranno effettuate tutte le specifiche valutazioni.</p>	
6	<p>Osservazione n. 2.1 - Aspetti di VAS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rif. RP – Rapporto preliminare2 L'oggetto della VAS 2.1 Piano dei Porti della Regione Lazio - Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015)6 - VAS per le tre macroaree 6.2.6 – Monitoraggio - Rif. Rapporto III Fase – Stato attuale dei Porti Laziali (giugno 2015)6 - VAS per le tre macroaree <p>Al Capitolo 2 si rileva che l'oggetto della VAS. è il “<i>Piano dei Porti della Regione Lazio</i>” redatto per l'AREMOL (Agenzia Regionale per la Mobilità della Regione Lazio), su incarico dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Lazio.</p> <p>La procedura di VAS, come riportato nella nota inviata a questa Direzione generale, fa riferimento ad un “<i>Piano dei porti di interesse economico regionale</i>”. A pagina 55 viene altresì</p>	<p>È stato definito “<i>Piano dei porti di interesse economico regionale</i>”.</p> <p>Per ciò che concerne gli aspetti ambientali, la verifica dei potenziali impatti sulle componenti ambientali e le alternative si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali ai paragrafi 5-6-7.</p>	



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



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



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

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



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



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



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



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



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



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



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

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



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



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



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

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

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

[illegible]



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



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

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



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



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

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

22	<u>Osservazione n. 5.5 - Analisi degli effetti</u> Rif. RP – Rapporto preliminare Le analisi e le valutazioni dei livelli di interferenza percettivo-visiva e delle potenziali variazioni all'accessibilità e fruizione dei beni presenti, dovranno essere supportate da una metodologia chiara e scientificamente ripercorribile per poter permettere l'individuazione dei possibili effetti che il piano potrebbe avere durante tutta la sua vita ed il loro monitoraggio.	Non valutabile in sede di RA.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
23	<u>Osservazione n. 6.1 - Aggiornamento dati di uso del suolo</u> Rif. RP – Rapporto preliminare Nel RP i dati sull'uso del suolo fanno riferimento al Corine Land Cover 2012 (pag. 116). Si raccomanda di utilizzare l'aggiornamento del Corine Land Cover del 2018.	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al paragrafo 6.3.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
24	<u>Osservazione n. 6.2 - Aggiornamento dati di qualità dei suoli e indicatori</u> Rif. RP – Rapporto preliminare Per quanto riguarda le caratteristiche dei suoli si fa presente che è stata pubblicata alla fine dello scorso anno la carta dei suoli in scala 1:250.000. Si suggerisce l'utilizzo di suddetta carta i cui riferimenti sono: - Napoli R., Paolanti M., Di Ferdinando S. (a cura di) (2019) Atlante dei suoli del Lazio. ARSIAL Regione Lazio ISBN 978-88-904841-2-4. Nel volume sono riportati una serie di indicatori di qualità del suolo (compattazione, contenuto in carbonio organico, rischio di erosione, capacità depurativa, acqua disponibile) che presentano un più recente aggiornamento di quelli contenuti nel RA. Nell'ambito dell'Atlante dei suoli è inoltre presente una carta della capacità d'uso in gradi di esprimere, con diversi gradi di limitazione, l'utilizzazione dei suoli in campo agro-silvo- pastorale.	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al paragrafo 6.3.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito
25	<u>Osservazione n. 6.3 - Aggiornamento dati di consumo di suolo</u> Rif. RP – Rapporto preliminare Non è chiaro a quale anno si riferiscano i dati relativi al consumo di suolo dovuto alla rete viaria (pagina 118 del RP). Nel Corine Land Cover 2018, tra le superfici artificiali, è presente una classe al terzo di livello di classificazione, relativa a <i>“Reti stradali, ferroviarie e infrastrutture tecniche”</i> . Se ne consiglia l'utilizzo, in quanto risulta essere il dato più aggiornato sulla rete viaria regionale.	Si vedano le schede relative alle singole localizzazioni portuali al paragrafo 6.3.	Il RA dovrà fornire evidenza delle modalità di considerazione del contributo fornito

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

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



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

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



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



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

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



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



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

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

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

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



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

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



<p>nel SIC IT6040014 Foresta Demaniale del Circeo, con specifico riferimento agli Habitat 9280 Boschi di Quercus frainetto; 3170 Stagni temporanei mediterranei e 9180 - Frassineti termofili a Fraxinus Angustifolia. La salinizzazione della falda potrebbe avere inoltre conseguenze per i fragili ambienti erbacei presenti nei campi intorno ai laghi di Fogliano, Monaci, Caprolace e Pantani d'inferno e nell'area ricompresa nella ZPS IT6040015 Parco Nazionale del Circeo che rappresentano importanti aree di alimentazione e sosta per molte specie animali, in particolare di avifauna".</p> <p>Circa il tratto di costa Latina – Minturno le stesse Linee Guida prevedono che: "la realizzazione di nuove strutture aggettanti in mare accentuerebbe una situazione già di grave instabilità della linea di costa dovuta all'interruzione dell'alimentazione della sabbia da nord. Alla luce di quanto esposto, la <i>realizzazione di opere portuali a mare potrebbe arrecare un grave pregiudizio alla tutela degli arenili lungo la costa in esame, sia per l'occupazione fisica del porto stesso, in ambito molto esteso, sia per gli effetti sull'erosione e sull'integrità delle dune e sugli habitat umidi del Parco Nazionale del Circeo e dei SIC cod. IT60000 11 (Torre Astura) e cod. IT60000 12 (fondali tra Capo Portiere e Caprolace)</i>".</p> <p>Non vi può essere, pertanto, dubbio alcuno che le opere portuali previste per l'ampliamento del porto di Anzio potrebbero avere gravi incidenze su Torre Astura (distante poco più di 12 km da Capo d'Anzio) e sulla costa pontina a sud, almeno sino al promontorio del Circeo.</p>		
---	--	--



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



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

	modifiche della batimetria e della morfologia dei fondali).	nuova realizzazione portuale gravante su un sistema costiero già in crisi, l'opportunità di soddisfare l'esigenza del Comune di Latina e di Sabaudia di incrementare la disponibilità di posti barca.	
2) Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Direzione Marittima Civitavecchia: nota prot. n.23818 del 24/8/2021, acquisita in pari data al prot. n.680803;			
6	<p>Comune di Formia</p> <p>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.</p>	<p>L'ampliamento del Porto di Formia oggetto di Piano non è stato previsto nel Piano Regolatore Portuale (la cui proposta di deliberazione è stata approvata con DCC n.07 del 03.03.2021) che definisce solo il riassetto delle funzioni esistenti. Si è integrato il PRP con un elaborato con l'indicazione della proposta dell'area.</p> <p>Il consiglio comunale sta adattando il PRP al Piano Porti che è lo strumento sovraordinato, con una nuova delibera.</p> <p>Inoltre, il PRP dovrà essere sottoposto ad apposita procedura di VAS che terrà conto del presente procedimento.</p>	<p>La AP in sede di riunione di valutazione ha concordato di prendere in considerazione il suggerimento della Direzione Marittima di Civitavecchia</p>
7	<p>Comune di Minturno</p> <p>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</p>	<p>Si veda la scheda <i>Rapp.Amb.REV.1_Parte II_PM7 Minturno_10638</i> ed in particolare i paragrafi 7.2 e 8, che evidenziano come a causa delle criticità rilevate la proposta localizzativa in destra idraulica presso la foce del fiume Garigliano non sia compatibile con lo stato dei luoghi per gravi criticità idrauliche.</p> <p>Pertanto, fermo restando la necessità che l'area venga dotata di un'infrastruttura portuale perché ne è privo un ampio tratto</p>	<p>RECEPITO</p> <p>La proposta localizzativa è stata stralciata</p>



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



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

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

<p>sia idoneo dal punto di vista delle caratteristiche costruttive ed anche compatibile con la conformazione della zona in esame; ciò al fine di evitare potenziali eventi pregiudizievoli per la sicurezza della navigazione nonché per il pregiato ambiente marino e costiero. Interventi previsti nella FASE 2 del PRP.</p> <p>Nuova disposizione unità veloci: l'installazione di un pontile (in zona adiacente a quella dell'ormeggio dei traghetti) per la ricezione delle navi HSC appare una soluzione accettabile sia per gli aspetti di sicurezza che per quelli di destinazione d'uso delle aree portuali; la presenza di un pontile adeguato alle caratteristiche tecniche/costruttive delle unità veloci, consentirebbe una gestione più sicura sia dello stazionamento delle unità navali stesse sia del flusso di passeggeri; tale installazione andrebbe ad ottimizzare, al contempo, anche la funzionalità degli approdi, liberando spazi vitali sulla banchina di sopraflutto da destinarsi ad altri scopi (ex. Uso diportistico o turistico ricreativo), ammortizzando così l'attuale esiguità di aree disponibili alla sosta/ormeggio delle unità da diporto, particolarmente evidente soprattutto nel periodo estivo.</p> <p>Interventi previsti nella FASE 3 del PRP.</p> <p>In riferimento agli interventi previsti nell'ultima fase della pianificazione che, in particolare, prevedono la realizzazione di un nuovo attracco per le navi merci/traghetti in località Cala Rossano, la creazione di una banchina per la logistica ed un possibile ampliamento generale del porto (per favorire principalmente il diporto nautico), si renderà</p>		
---	--	--



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

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



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



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



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

	<p>delle aree portuali realizzate (nonché delle aree marine circostanti) , sull'habitat 1120* prioritario Praterie di Posidonie³, nonché sulle specie segnalate per le ZSC insistenti nell'area quali Caretta caretta; Tursiope, Pinna nobilis nonché Berta maggiore e minore.</p> <p>Pertanto, si ritiene che in tal senso il RA debba procedere ad un approfondimento di analisi.</p>		
	<p>4) Comitato No Parcheggio Arena Molo-Terracina: PEC acquisita al prot. n.780306 del 30/9/2021;</p>		



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



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



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



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

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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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

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

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



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



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



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



<p><i>Infine, per quanto concerne invece l'ambito relativo al porto di Gaeta, si intende far rilevare tre infrastrutture portuali, di cui una è il porto commerciale e le altre due sono porti turistici, la cui costruzione è stata approvata o è in corso di approvazione ai sensi del DPR 509/97:</i></p> <p>- Ampliamento del porto commerciale di Gaeta. <i>La conformazione finale del porto commerciale è prevista dal Piano Regolatore Portuale, approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 123 del 07/03/2006, di cui l'A.d.S.P. ha realizzato, in fasi progressive, l'attuale espansione.</i></p> <p><i>Negli ultimi documenti programmatici dell'Ente è stato previsto un ampliamento del porto verso nord mediante un imbonimento a mare, al fine di attrezzarlo ad uso cantieristica per la delocalizzazione di alcuni cantieri navali attualmente insistenti nelle aree demaniali limitrofe al centro cittadino.</i></p> <p>- Ampliamento del porto turistico Base Nautica Flavio Gioia. <i>A seguito di conferenza dei servizi è stato approvato un ampliamento del porto turistico in concessione alla Base Nautica Flavio Gioia S.p.a., che prevede la realizzazione di ulteriori moli per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto oltre all'installazione di pontile galleggiante. Risulta in corso il procedimento amministrativo per il rilascio della concessione demaniale marittima.</i></p> <p>- Realizzazione del porto turistico Marina di Gaeta. <i>Risulta in corso la conferenza dei servizi decisoria finalizzata all'approvazione del progetto per la realizzazione di un porto turistico in località Calegna-Piaia, presentato dalla società Marina di Gaeta S.r.l.</i></p> <p><i>Tale progetto prevede la realizzazione di due moli convergenti, uno con radice posta in località Piaia ed uno</i></p>		<p>IL RA NE DOVRA' FORNIRE RISCONTRO</p>
--	--	---



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