



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE



### DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

#### **ALLEGATO 1**

DISPOSITIVI NORMATIVI DI RIFERIMENTO

Giugno 2023

Adottato dal Comitato di Gestione con Delibera N.46 del 29.06.2023

Per la Direzione Tecnica

RUP Ing. Gianluca PELLEGRINI ; DEC Ing. Laura ROTOLONI

Per il supporto tecnico specialistico il Raggruppamento Temporaneo di Professionisti

MODIMAR – ACQUATECNO – SEACON – ENVIRONMENT PARK- MIGLIACCIO - FRANCALANZA - GEOLOGI ASSOCIATI FANTUCCI E STOCCHI

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b> .....	<b>1</b>
1.1	Scopo e contenuti del documento .....	1
1.2	Indirizzi internazionali: Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile .....	1
<b>2</b>	<b>Pianificazione a livello europeo</b> .....	<b>2</b>
2.1	Politica dei trasporti .....	2
2.2	Meccanismo per collegare l'Europa 2021 – 2017 (MCE o CEF) .....	3
2.3	Politica del trasporto marittimo .....	4
2.4	Politica dei porti .....	5
2.5	Patto verde europeo .....	5
<b>3</b>	<b>Pianificazione a livello nazionale</b> .....	<b>8</b>
3.1	Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza .....	8
3.2	Pianificazione dei trasporti .....	9
3.2.1	Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile (SNSvS) e aree di intervento .....	9
3.3	Pianificazione integrata per l'energia e il clima .....	11
3.4	Pianificazione per il Sud .....	11
3.5	Pianificazione del <i>cold ironing</i> .....	13
<b>4</b>	<b>Pianificazione del livello regionale – Marche</b> .....	<b>14</b>
4.1	Programmazione economica e finanziaria .....	14
4.2	Pianificazione e governo del territorio .....	20
4.2.1	Piano di gestione integrata delle zone costiere .....	20
4.2.2	Piano Paesistico Ambientale Regionale .....	27
4.2.3	Piano regionale dei porti .....	30
4.2.4	Piano di Inquadramento Territoriale .....	31
<b>5</b>	<b>Pianificazione di livello regionale – Abruzzo</b> .....	<b>35</b>
5.1	Programmazione economica e finanziaria .....	35
5.2	Pianificazione e governo del territorio .....	41
5.2.1	Quadro di Riferimento Regionale .....	41
5.2.2	Piano del Demanio Marittimo .....	44
5.2.3	Piano di Difesa della Costa .....	45
5.2.4	Piano Regionale Paesistico .....	46
5.2.5	Piano Energetico Regionale .....	47

## 1 PREMESSA

### 1.1 Scopo e contenuti del documento

Il presente documento costituisce l'Allegato 1 – Dispositivi normativi di riferimento del Documento di programmazione strategica di sistema dell'AdSP MAC redatto ai sensi dell'art. 5, comma 1, della L. 84/1994 dal Raggruppamento Temporaneo di Professionisti (RTP) costituito da MODIMAR S.r.l. (mandataria), ACQUATECNO S.r.l., SEACON S.R.L., GIOVANNI FRANCALANZA, GEOLOGI ASSOCIATI FANTUCCI E STOCCHI, SIMONETTA MIGLIACCIO e ENVIRONMENT PARK SPA incaricato con contratto N. 6/2021. Del Registro contratti il 28/07/2021.

### 1.2 Indirizzi internazionali: Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile

L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile è un programma d'azione per la prosperità delle persone e del pianeta.

Sottoscritta il 25/09/2015 dai governi dei 193 Paesi membri delle Nazioni Unite e approvata dall'Assemblea Generale dell'ONU, l'Agenda definisce 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile – Sustainable Development Goals, SDGs – inquadrati all'interno di un programma d'azione più vasto costituito da 169 target, ad essi associati, da raggiungere in ambito ambientale, economico, sociale e istituzionale e traguardare entro il 2030.

Questo programma fornisce una buona base comune su cui fondare un mondo diverso. Gli obiettivi fissati hanno validità globale, riguardano e coinvolgono tutti i Paesi e le componenti della società, dalle imprese private al settore pubblico, dalla società civile agli operatori dell'informazione e della cultura. Essi mirano a risolvere questioni importanti prendendo in considerazione, in maniera equilibrata, le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile – economica, sociale ed ecologica.

I 17 Goals consistono in: 1) Sconfiggere la povertà; 2) Sconfiggere la fame; 3) Salute e benessere; 4) Istruzione e qualità; 5) Parità di genere; 6) Acqua pulita e servizi igienico – assistenziali; 7) Energia pulita ed accessibile; 8) Lavoro dignitoso e crescita economica; 9) Imprese, innovazione ed infrastrutture; 10) Rideurre le disuguaglianze; 11) Città e comunità sostenibili; 12) Consumo e produzione responsabili; 13) Lotta contro il cambiamento climatico; 14) Vita sott'acqua; 15) Vita sulla Terra; 16) Pace, giustizia e istituzioni solide; 17) Partnership per gli obiettivi.

La sostenibilità non è una questione unicamente ambientale. A quattro anni dalla sottoscrizione dell'Agenda 2030, è cresciuta la consapevolezza, nella società civile, nel mondo delle imprese, nel Governo nazionale, nelle Amministrazioni e nell'opinione pubblica, della necessità di adottare un approccio integrato e misure concrete per affrontare un importante cambio di paradigma socio-economico e le numerose e complesse sfide ambientali e istituzionali. Tutti i Paesi sono chiamati a impegnarsi per definire una propria strategia di sviluppo sostenibile che consenta di raggiungere gli obiettivi fissati, comunicando i risultati conseguiti all'interno di un processo coordinato dall'ONU.

L'Unione Europea è fortemente impegnata nel recepimento e nella definizione dei principi dell'Agenda 2030. Le modalità di declinazione degli obiettivi a livello comunitario forniscono un indirizzo importante e chiaro ai Paesi Membri sulle politiche che dovranno adottare.

La Commissione europea, durante il discorso di apertura della seduta plenaria del Parlamento europeo nel luglio 2019 ha presentato un programma d'azione da sviluppare nei prossimi cinque anni che tiene conto

anche dell'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici e prepara il terreno per una strategia globale dell'Unione Europea per gli anni 2019-2024. In Italia è stata istituita la Cabina di regia "Benessere Italia", l'organo della Presidenza del Consiglio cui spetta il compito di "coordinare, monitorare, misurare e migliorare le politiche di tutti i Ministeri nel segno del benessere dei cittadini".

Rigenerazione equa e sostenibile dei territori, mobilità e coesione territoriale, transizione energetica, qualità della vita, economia circolare sono le cinque macroaree di principale interesse. Queste pongono al centro la persona promuovendo stili di vita sani, tempi di vita equilibrati, condizioni di vita eque, azioni finalizzate allo sviluppo umano e alla formazione continua.

## 2 Pianificazione a livello europeo

### 2.1 Politica dei trasporti

È stato un ricorso per carenza del Parlamento contro il Consiglio europeo a dare l'avvio a una politica comune in materia di trasporti.

Il 2 dicembre 1992 la Commissione europea adotta il Libro bianco sullo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti (COM(1992)0494), che deve il nome al suo designatore, Jacques Delors. In questo documento chiede l'apertura dei mercati dei trasporti, la messa in rete dei collegamenti ferroviari e stradali esistenti, ossia lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, il rafforzamento della sicurezza e l'armonizzazione delle disposizioni in ambito sociale, segnando anche una svolta nella transizione verso un approccio integrato e intermodale basato sul modello della "mobilità sostenibile".

Nel successivo Libro bianco del 22/07/1998, dal titolo "Pagamento commisurato all'uso delle infrastrutture: un approccio per tappe per l'istituzione di un quadro comune in materia di tariffazione delle infrastrutture di trasporto nell'UE" (COM(1998)0466), la Commissione richiama l'attenzione sulle notevoli differenze esistenti tra gli Stati membri in materia di tariffazione dei servizi di trasporto, che comportano distorsioni della concorrenza nel settore del trasporto intramodale e intermodale.

Nel Libro bianco del settembre 2001, intitolato "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" (COM(2001)0370), la Commissione analizza i problemi e le sfide affrontate dalla politica europea dei trasporti, in particolare nella prospettiva dell'allora imminente allargamento verso Est. Il cospicuo incremento dei traffici previsto e le criticità ad esso correlate conducono alla definizione di numerose misure volte, principalmente, alla promozione del trasporto marittimo anche lungo vie navigabili interne nonché al rafforzamento dell'integrazione tra i vari modi di trasporto. Viene evidenziata l'esigenza di rivedere gli orientamenti in materia di reti transeuropee per adattarli alla domanda di una Unione Europea, cercando di eliminare le strozzature transfrontaliere. Ulteriori temi d'attenzione consistono nella sicurezza stradale, nel conferimento di diritti consolidati ai passeggeri e nella trasparenza dei costi attraverso l'armonizzazione delle tariffazioni.

Nel frattempo, l'Unione Europea vara progetti tecnologici ambiziosi, quali il sistema europeo di navigazione satellitare Galileo e il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e promuove il programma di ricerca per la gestione del traffico aereo nell'ambito del Cielo unico europeo (SESAR).

Nel giugno 2006 la Commissione europea pubblica un riesame intermedio del Libro bianco del 2001 (COM(2006)0314), dal titolo "Mantenere l'Europa in movimento – Una mobilità sostenibile per il nostro

continente" tramite cui promuove la logistica del trasporto merci e l'impiego di sistemi di trasporto intelligenti in Europa, a scala territoriale ed urbana; Naiades e Naiades II, programmi d'azione integrati per il trasporto per vie navigabili interne; infine, delinea gli obiettivi strategici e le raccomandazioni per la politica europea dei trasporti marittimi fino al 2018.

Nel luglio 2008 la Commissione presenta una strategia per lo sviluppo dei trasporti ecocompatibili, fondata sulla internalizzazione dei costi esterni. Questa strategia è espressa tramite tre comunicazioni della Commissione e una proposta di revisione della direttiva 1999/62/CE, nota anche come direttiva Eurobollo.

I risultati del dibattito sui trasporti a 20 - 40 anni, avviato nel Libro bianco del 2001, sono presentati nella comunicazione della Commissione, dal titolo "Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato basato sulla tecnologia e di agevole uso" (COM(2009)0279).

Il 28 marzo 2011 la Commissione europea pubblica il Libro bianco del 2011 sul futuro dei trasporti fino al 2050, dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011)0144). La Commissione illustra vecchie e nuove sfide per i trasporti e definisce i modi in cui affrontarle. Fra i dieci obiettivi di sviluppo delineati, la Commissione include la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti ottenuto abbattendo gli ultimi ostacoli, facilitando il processo di integrazione e sostenendo l'emergere di nuovi operatori multinazionali e multimodali. Prevede anche una maggiore convergenza e un'applicazione più efficace delle norme in ambito sociale, della sicurezza e ambientale, nonché standard minimi per i servizi offerti.

Nel 2016 la Commissione europea pubblica la comunicazione, dal titolo "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni" (COM(2016)0501), nella quale propone misure per accelerare la decarbonizzazione dei trasporti. La strategia mira all'azzeramento delle emissioni per il conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi della COP 21.

Nel dicembre 2020 la Commissione presenta la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, corredata di un piano d'azione composto da 82 iniziative destinate a orientare i lavori fino al 2024 (COM(2020)0789). Gli scenari alla base della strategia, che coincidono inoltre con quelli a sostegno del piano per l'obiettivo climatico 2030, dimostrano che, con il giusto livello di ambizione, è possibile ridurre del 90 % le emissioni dei trasporti entro il 2050. Vengono definite varie tappe fondamentali per illustrare il percorso del sistema europeo dei trasporti verso una mobilità sostenibile, intelligente e resiliente, mostrando il tipo di ambizione necessaria per le future politiche dell'UE.

Per il 2021 dalla Commissione sono attese misure per la revisione del sistema di scambio delle quote di emissione (ETS) (esteso ai trasporti aereo e marittimo), il ricorso ai carburanti alternativi, la definizione dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>, lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligenti, delle reti transeuropee (TEN-T) e dei corridoi ferroviari (compresa la revisione del regolamento relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo) e, infine, l'elaborazione di norme post Euro 6/VI per le emissioni di autovetture, furgoni, autocarri e autobus.

## 2.2 Meccanismo per collegare l'Europa 2021 – 2017 (MCE o CEF)

Il Meccanismo per collegare l'Europa 2021-2027 (MCE O CEF) è lo strumento finalizzato ad accelerare gli investimenti nel settore delle reti transeuropee (trasporti, energia, digitale) e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati.

Questo programma è stato approvato il 14/06/2021 dal Consiglio dell'Unione europea e vale 33,7 mld €. Specificatamente nel campo dei trasporti, il CEF promuove, per ottenere reti interconnesse, multimodali e sicure, lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, stradali, fluviali e marittime. È riconosciuta priorità ai collegamenti mancanti e ai progetti transfrontalieri.

Al settore dei trasporti sono destinati 25,81 mld € (di cui 11,29 mld € per i Paesi di coesione). Una quota del bilancio dei trasporti, pari a 1,38 mld €, sarà utilizzata per finanziare grandi progetti ferroviari nei Paesi della coesione. Infine, per la mobilità militare sono stanziati 1,69 mld €.

Il CEF enfatizza anche l'importanza delle sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e del digitale come un modo per rendere efficiente l'azione dell'Unione Europea e ridurre al minimo i costi; promuove il lavoro intersettoriale e assume gli impegni di decarbonizzazione dell'Accordo di Parigi.

### 2.3 Politica del trasporto marittimo

Questa politica trova fondamento nell'art. 100, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, integrato relativamente alle disposizioni generali del Trattato sulla concorrenza e sulla libera prestazione dei servizi.

In forza di ciò, l'Unione Europea deve garantire la libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo e il rispetto della concorrenza. Il trasporto marittimo è anche una parte centrale della politica marittima integrata (PMI)

I trasporti marittimi sono oggetto di un memorandum della Commissione europea pubblicato nel 1985 dal titolo «Progressi verso una politica comune dei trasporti – Relazione sui trasporti marittimi» e, nel 1996, della comunicazione «Verso una nuova strategia marittima». Il Libro verde della Commissione sui porti e sulle infrastrutture marittime (COM(1997)0678) analizza il settore focalizzando l'attenzione sui problemi delle tasse portuali, sull'organizzazione del mercato e sull'integrazione dei porti nelle reti transeuropee di trasporto (TEN-T).

Nel gennaio 2009, la Commissione presenta una comunicazione sugli obiettivi strategici e sulle raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018 (COM(2009)0008). Tra le sfide da affrontare figurano:

- la globalizzazione dei mercati e la maggiore pressione concorrenziale;
- risorse umane, competenze e know-how marittimo, risultando necessari il miglioramento dell'attrattiva delle professioni marittime e il potenziamento della formazione, ma anche il miglioramento dell'immagine della navigazione;
- zero rifiuti e zero emissioni, miglioramento della sicurezza del trasporto marittimo e prevenzione del terrorismo e della pirateria;
- sfruttamento del potenziale del trasporto marittimo a breve distanza, ossia attuazione dei progetti delle autostrade del mare o dei collegamenti dei porti con il retroterra;
- ricerca e innovazione in campo marittimo risultando opportuno introdurre nuove tecnologie al fine di migliorare l'efficienza energetica delle imbarcazioni, ridurre il loro impatto ambientale e, più in generale, migliorare la qualità della vita in mare.

## 2.4 Politica dei porti

La politica sui porti della Unione Europea è espressa dalla Comunicazione 616/2007, risultato di una consultazione su vasta scala condotta dalla Commissione nel 2006-2007.

Secondo questa Comunicazione, le sfide che i porti saranno chiamati ad affrontare in un prossimo futuro sono:

- una domanda di trasporto internazionale amplificata dal suo costo basso e la cui crescita è più rapida della crescita economica;
- un'evoluzione tecnologica considerevole, contrassegnata dallo sviluppo del trasporto in container;
- l'impegno a favore della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e delle emissioni di inquinanti in aria;
- la necessità di stabilire ed alimentare un dialogo continuo sulle prestazioni e sullo sviluppo dei porti, tra le parti e con città e regioni;
- la necessità di conciliare lo sviluppo e la gestione dei porti con la trasparenza, la concorrenza e il diritto comunitario in generale.

In merito ai problemi ed alle loro possibili soluzioni, la Comunicazione evidenzia la necessità di:

- migliorare l'efficienza e potenziare i collegamenti con l'entroterra;
- aumentare la capacità portuale nel rispetto dell'ambiente, tramite la costruzione di nuovi impianti o il miglioramento di quelli esistenti, la previsione di adeguati impianti di trattamento rifiuti, la gestione sana di corpi idrici e di sedimenti e la riduzione delle emissioni in aria;
- modernizzare, tramite la semplificazione delle procedure del trasporto marittimo a corto raggio, lo sviluppo di un approccio "elettronico" ai trasporti marittimi (e.maritime) e il miglioramento delle prestazioni offerte;
- migliorare le condizioni operative di investitori, operatori e utenti, verificando il ruolo delle autorità portuali, le condizioni dei finanziamenti pubblici – maggiore trasparenza, le modalità di rilascio delle concessioni portuali e quelle di esecuzione dei servizi tecnico – nautici, la movimentazione delle merci in rapporto ai lavoratori, le modalità di pagamento dei diritti di porto, la concorrenza con i paesi terzi, più competitivi;
- stabilire un dialogo strutturato il porto e la città, tramite una pianificazione strategica a lungo termine;
- regolare il lavoro nei porti, attraverso dialogo, formazione, sicurezza e igiene sul posto di lavoro.

## 2.5 Patto verde europeo

Il Green Deal europeo, delineato dalla Commissione europea nella Comunicazione n. 640/2019, persegue lo scopo di trasformare l'Unione Europea in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva che, nel 2050, non genererà emissioni di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse naturali. Esso è parte integrante della strategia della Commissione per attuare l'Agenda 2030 e gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'ONU.

La figura che segue mostra la struttura del Green Deal.

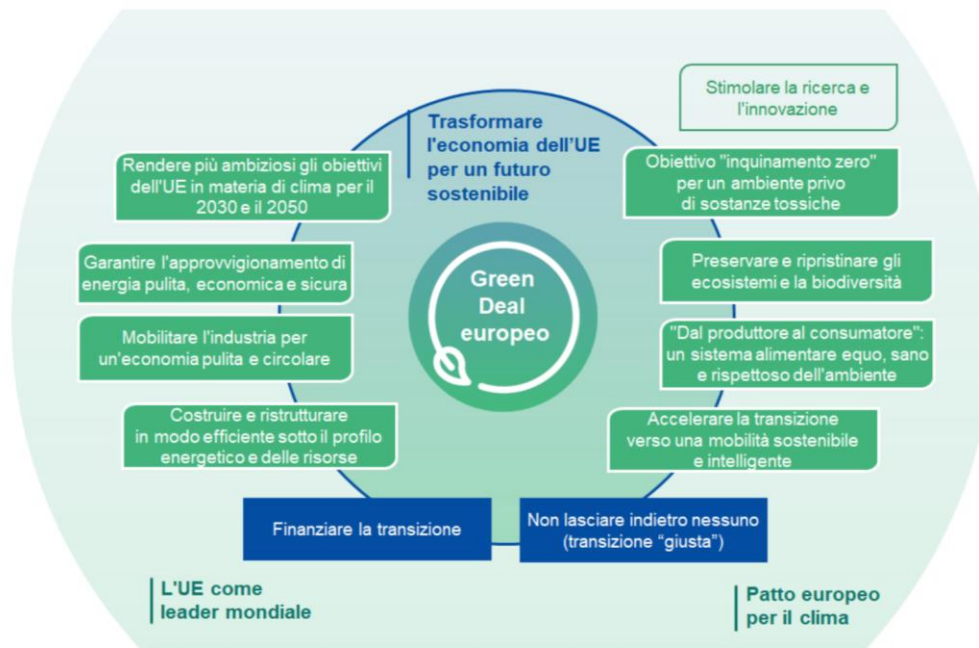


Figura 1: Il Green Deal europeo

Figura 2-1 (Fonte: Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni COM(2019) 640 finale dell'11/12/2019)

Per costruire un futuro sostenibile occorre elaborare una serie di politiche profondamente trasformative dell'economia, quali: rendere più ambiziosi gli obiettivi dell'UE in materia di clima al 2030 e al 2050; garantire l'approvvigionamento di energia pulita, economica e sicura; mobilitare l'industria per un'economia pulita e circolare; costruire e ristrutturare in modo efficiente il profilo energetico delle risorse; accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile ed intelligente; progettare un sistema alimentare giusto, sano e rispettoso dell'ambiente; preservare e ripristinare gli ecosistemi e la biodiversità e, soprattutto, perseguire l'obiettivo "inquinamento zero" per un ambiente privo di sostanze tossiche.

L'integrazione della sostenibilità in tutte le politiche dell'Unione Europea comporta la promozione di investimenti, la modifica dei bilanci a tale fine, lo stimolo della ricerca e dell'innovazione e un forte impegno a favore dell'ambiente.

I cambiamenti climatici e il degrado ambientale sono sfide mondiali che richiedono una risposta mondiale ma l'UE intende conservare il ruolo da protagonista che le è riconosciuto a livello mondiale, prodigandosi affinché l'accordo multilaterale di Parigi resti il caposaldo della lotta ai cambiamenti climatici e, contemporaneamente, rafforzando il dialogo bilaterale con i paesi partner, anche instaurando, ove necessario, meccanismi di collaborazione innovativi.

Al fine di garantire il successo del Green Deal europeo, l'UE mette a punto un Patto europeo per il clima, volto a coinvolgere il pubblico condividendo delle informazioni, allestendo spazi fisici e virtuali in cui i cittadini possano esprimere le proprie idee e la propria creatività e sviluppando capacità per favorire le iniziative dal basso in materia di cambiamenti climatici e tutela dell'ambiente.



Oltre a impegnarsi per il patto per il clima, intende garantire un uso coerente di tutti gli strumenti di pianificazione disponibili, primi fra tutti i piani nazionali per l'energia e il clima e i piani strategici nazionali proposti ai fini dell'attuazione della politica agricola comune.

Focalizzando l'attenzione sui trasporti, gli obiettivi perseguiti consistono nella riduzione del 55% delle emissioni delle automobili entro il 2030, del 50% delle emissioni dei furgoni entro il 2030 e in "emissioni 0" da parte delle nuove automobili prodotte entro il 2035, anche rendendo disponibili le infrastrutture di ricarica. Inoltre, a partire dal 2026, al trasporto su strada sarà applicato lo scambio di quote di emissione, con il risultato di attribuire un prezzo all'inquinamento, stimolare l'uso di carburanti più puliti e indirizzare gli investimenti verso le tecnologie pulite. La Commissione propone anche di fissare il prezzo del carbonio per il settore del trasporto aereo, che finora ha beneficiato di un'esenzione, e di promuovere l'impiego di carburanti sostenibili per l'aviazione. Per i porti principali la Commissione fisserà inoltre obiettivi in materia di fornitura di energia elettrica da impianti di terra alle navi, così da ridurre l'utilizzo di carburanti inquinanti.

Per quanto concerne l'energia in particolare, la Commissione propone di portare al 40% l'obiettivo vincolante del ricorso alle energie rinnovabili nel mix energetico dell'Unione Europea. Le proposte promuovono soprattutto la diffusione dei combustibili rinnovabili, ad esempio l'idrogeno nell'industria e nei trasporti. La riduzione del consumo energetico è essenziale anche per abbattere i costi dell'energia per i consumatori. La Commissione propone di aumentare gli obiettivi di efficienza energetica a livello dell'UE e renderli vincolanti, per conseguire entro il 2030 una riduzione complessiva del 36-39 % del consumo di energia finale e primaria.

In conseguenza del Green Deal, lo stesso anno è stata messa a punto la strategia per una mobilità sostenibile ed intelligente (Comunicazione n. 789/2020). Questa, si sofferma sulla sfida più importante per il sistema dei trasporti che consiste nel ridurre in modo significativo le sue emissioni e diventare più sostenibile, ma anche resiliente alle crisi future. Parimenti, il sistema dovrà essere a disposizione di tutti ed offrire buone condizioni sociali, opportunità di riqualificazione e posti di lavoro interessanti. In questa ottica, la digitalizzazione del sistema risulta imprescindibile.

Al fine di ridurre del 90% le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti e consentire all'UE di diventare un'economia a impatto climatico zero entro il 2050, occorre: 1) rendere più sostenibili tutti i modi di trasporto, 2) rendere le alternative sostenibili ampiamente disponibili in un sistema di trasporto multimodale e 3) porre in essere i giusti incentivi per guidare la transizione. A tal fine la Comunicazione individua le 10 INIZIATIVE FARO di seguito indicate:

- 1) Promuovere la diffusione di veicoli a emissioni zero, di carburanti rinnovabili a basse emissioni di carbonio e delle relative infrastrutture, sia nel trasporto su gomma che in quello aereo e navigabile.
- 2) Creare aeroporti e porti a emissioni zero, trasformandoli in poli di mobilità e trasporto multimodali e poli di energia pulita per sistemi elettrici integrati, l'idrogeno e altri combustibili a basse emissioni di carbonio, nonché per fungere da banchi di prova per il riutilizzo dei rifiuti e l'economia circolare.
- 3) Rendere più sostenibile e sana la mobilità interurbana e urbana, ricorrendo principalmente alla ferrovia e promuovendo l'intermodalità resa possibile dalle soluzioni digitali.
- 4) Rendere più ecologico il trasporto merci, tramite il ricorso alle ferrovie, alle vie navigabili interne e al trasporto marittimo di corto raggio, procedendo ad una sostanziale riforma del settore, che investa anche la logistica multimodale.

- 5) Fissare del prezzo del carbonio e migliori incentivi per gli utenti, attuando i principi “chi inquina, paga e “chi utilizza paga”.
- 6) Trasformare in realtà la mobilità multimodale connessa e automatizzata, sfruttando pienamente le soluzioni digitali intelligenti e i sistemi di trasporto intelligenti (ITS).
- 7) Innovare, ricorrendo all’intelligenza artificiale e con ciò promuovendo una mobilità intelligente;
- 8) Rafforzare il mercato unico;
- 9) Rendere la mobilità equa e giusta per tutti;
- 10) Rafforzare la sicurezza nei trasporti.

### 3 Pianificazione a livello nazionale

#### 3.1 Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

A fronte della crisi indotta dalla pandemia da Covid 19, nel 2020 la Commissione europea ha licenziato il Next Generation EU (NGEU), un programma di investimenti e riforme molto ambizioso, con il duplice obiettivo di riparare i danni provocati dalla crisi e, nello stesso tempo, di contribuire a rafforzare le debolezze strutturali di alcuni Paesi membri. Riforme e investimenti, presentate nei Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza (PNRR) dei singoli Stati membri, dovranno permettere un’accelerazione della transizione ecologica e digitale, il miglioramento della formazione di lavoratrici e lavoratori, il conseguimento di una maggiore equità di genere, territoriale e generazionale. I due principali strumenti del NGEU sono il Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF) e il Pacchetto di assistenza alla ripresa per la coesione e i territori d’Europa (REACT EU).

Nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) presentato alla Commissione europea dall’Italia, le risorse assegnate al Ministero competente per lo sviluppo delle infrastrutture e della mobilità sostenibile ammontano complessivamente a 61,124 mld €, di cui 46,204 mld €, suddivisi per fonte di finanziamento come di seguito indicato:

- Next Generation EU: 40,701 mld €, di cui 25,781 mld € aggiuntivi;
- React EU: 0,313 mld di euro aggiuntivi.

Tutti i progetti finanziati dal NGEU dovranno essere appaltabili entro il 2023, completati entro giugno 2026 e tali da poterne monitorare e rendicontare l’efficacia, generando, tra l’altro, crescita ed occupazione.

A questi due strumenti si aggiungono ulteriori risorse nazionali necessarie a finanziare quegli interventi che, per loro complessità intrinseca, non potrebbero concludersi entro giugno del 2026 (termine ultimo previsto dal NGEU):

- fondo complementare: 9,760 mld € aggiuntivi;
- scostamento di bilancio: 10,350 mld € aggiuntivi.

A tali risorse si affiancano 0,738 mld € finalizzati ad interventi che il MIMS effettuerà in collaborazione con altri Ministeri e che trovano copertura sulla parte del Fondo complementare assegnata a tali altre Amministrazioni.

La strategia che ispira le proposte inserite nel PNRR dal MIMS si fonda su diversi pilastri, tra cui l’Agenda ONU 2030 per lo sviluppo sostenibile, gli indirizzi strategici dell’Unione Europea, a partire dal Green Deal, le Linee Guida della Commissione europea per la definizione del PNRR, la pianificazione strategica nazionale (Allegato al DEF e al Programma Nazionale di Riforma), la coerenza con le risorse finanziate dal Fondo di Sviluppo e

Coesione 2021- 2027 e con quelle che saranno finanziate nell'ambito della programmazione europea 2021-27.

Considerando le totalità delle risorse, alla Missione 3 - Infrastrutture per una mobilità sostenibile sono assegnati 41,810 mld € di cui 30,710 mld € aggiuntivi:

- Componente M3C1 Alta velocità ferroviaria e strade sicure (38,320 mld € di cui 27,220 mld € aggiuntivi);
- Componente M3C2 Intermodalità e logistica integrata (3,490 mld € aggiuntivi).

Il PNRR è prima di tutto un Piano di riforma, in quanto gli investimenti, per essere messi in atto nei termini e con il livello di qualità previsti, devono essere accompagnati da riforme orientate a migliorare le condizioni regolatorie e ordinamentali e a incrementare equità, efficienza e competitività del Paese. Tra le riforme di competenza del Ministero, quelle riguardanti il sistema portuale sono:

- semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica delle Autorità di Sistema portuale (Documento di pianificazione strategica di sistema e Piani Regolatori Portuali);
- adozione di un nuovo regolamento delle concessioni portuali;
- semplificazione delle procedure autorizzative per l'elettrificazione delle banchine (cold ironing),

mentre quelle relative alla logistica e i trasporti sono:

- semplificazione delle operazioni di import/export attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello Unico dei controlli;
- l'interoperabilità dei diversi Port Community System (strumenti di digitalizzazione dei movimenti passeggeri e merci) tra loro e con la Piattaforma logistica nazionale (PNL);
- l'adesione dell'Italia e attuazione del protocollo sulla CMR elettronica per la digitalizzazione della lettera di vettura delle merci;

il Consiglio dei Ministri, in data 28/05/2021, ha approvato il DL n.77 "Governance del PNRR e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure" per agevolare il perseguimento degli obiettivi del Piano, semplificando gli iter autorizzativi delle opere, rafforzando il ruolo del dibattito pubblico e, nello stesso tempo, tutelando il lavoro, in particolare l'occupazione delle donne e quella giovanile.

Nell'ambito degli interventi infrastrutturali programmati dal PNRR per i settori ferroviario, idrico e portuale, il suddetto DL ha individuato alcune "opere complesse e di impatto rilevante" che saranno sottoposte a iter accelerato, per il quale i pareri e le autorizzazioni verranno acquisiti sullo stesso livello progettuale (progetto di fattibilità tecnico-economica), con l'istituzione di un Comitato Speciale che dovrà indicare eventuali modifiche e integrazioni al progetto necessarie per rispettare eventuali richieste emerse nell'ambito dei pareri e delle autorizzazioni.

## 3.2 Pianificazione dei trasporti

### 3.2.1 Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile (SNSvS) e aree di intervento

A livello nazionale, lo strumento di coordinamento per l'attuazione dell'Agenda 2030 dell'ONU è rappresentato dalla Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile (SNSvS) approvata dal CIPE con Delibera n. 108/2017. Questo provvedimento "definisce il quadro di riferimento nazionale per i processi di

pianificazione, programmazione e valutazione di tipo ambientale e territoriale per dare attuazione agli obiettivi di sviluppo sostenibile dell’Agenda 2030 delle Nazioni Unite” e prevede un aggiornamento triennale.

L’attuazione della Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile deve raccordarsi con i documenti programmatici esistenti, in particolare con il Programma Nazionale di Riforma (PNR) e, più in generale, con il Documento di Economia e Finanza (DEF). Le azioni proposte e gli strumenti operativi devono conciliarsi, inoltre, con gli obiettivi già esistenti e vincolanti a livello comunitario.

La Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile 2017-2030 è lo strumento finalizzato alla creazione di un nuovo modello economico circolare, a basse emissioni di CO<sub>2</sub>, resiliente ai cambiamenti climatici e agli altri cambiamenti globali causa di crisi locali, come, ad esempio, la perdita di biodiversità, la modificazione dei cicli biogeochimici fondamentali (carbonio, azoto, fosforo) e i cambiamenti nell’utilizzo del suolo.

Un aspetto innovativo dell’Agenda 2030 è l’attenzione rivolta al fenomeno delle disuguaglianze. In assenza di un’adeguata strategia di intervento, diversi fattori possono contribuire ad alimentare una polarizzazione tra diverse situazioni. Per questo motivo è necessario individuare e condividere le politiche che possono rilanciare la crescita e renderla sostenibile nel lungo periodo. La Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile si basa, infatti, su un approccio multidimensionale per superare le disuguaglianze economiche, ambientali e sociali e perseguire così uno sviluppo sostenibile, equilibrato ed inclusivo. Tale approccio implica l’utilizzo di un’ampia gamma di strumenti, comprese le politiche di bilancio e le riforme strutturali.

Il Piano aggiorna la precedente “Strategia d’azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia 2002-2010”, ma ne amplia il raggio d’azione, integrando gli obiettivi contenuti nella Agenda 2030 delle Nazioni Unite. E’ strutturata in cinque aree di intervento, corrispondenti alle “5P” dello sviluppo sostenibile proposte dall’Agenda 2030, ciascuna delle quali contiene Scelte Strategiche e Obiettivi Strategici per l’Italia, correlati agli obiettivi per lo sviluppo sostenibile dell’Agenda 2030 e richiamano alla profonda interrelazione tra dinamiche economiche, crescita sociale e qualità ambientale, aspetti conosciuti anche come i tre pilastri dello sviluppo sostenibile.

- Persone: contrastare povertà ed esclusione sociale e promuovere salute e benessere per garantire le condizioni per lo sviluppo del capitale umano;
- Pianeta: garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali, contrastando la perdita di biodiversità e tutelando i beni ambientali e culturali;
- Prosperità: affermare modelli sostenibili di produzione e consumo, garantendo occupazione e formazione di qualità;
- Pace: promuovere una società non violenta ed inclusiva, senza forme di discriminazione. Contrastare l’illegalità;
- Partnership: intervenire nelle varie aree in maniera integrata.

Un passo importante per l’attuazione di Agenda 2030 in Italia è rappresentato dalla Legge di bilancio 2017. I 17 Goals dell’Agenda 2030 sono, inoltre, richiamati anche nel recente Piano per il Sud 2030 – Sviluppo e coesione per l’Italia.

Dal punto di vista della partecipazione della società civile e della diffusione degli Obiettivi di sviluppo sostenibile, l’Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile (ASviS) rappresenta una realtà significativa. Un’organizzazione creata nel 2016 su iniziativa della Fondazione Unipolis e dell’Università di Roma “Tor

Vergata”, che ha come scopo la diffusione, a livello sociale ed istituzionale, della conoscenza e della consapevolezza dell’importanza dell’Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile.

L’ASviS redige annualmente un rapporto dove vengono presentate sia un’analisi dello stato di avanzamento dell’Italia rispetto all’Agenda 2030 e agli Obiettivi di Sviluppo sostenibile, sia proposte per l’elaborazione di strategie che possano assicurare lo sviluppo economico e sociale del paese.

### 3.3 Pianificazione integrata per l’energia e il clima

Il Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima (PNIEC), previsto dal Regolamento europeo (UE) 2018/1999, è il documento programmatico che definisce la politica energetica e ambientale del Paese. Esso ambisce a perseguire gli obiettivi europei sulle tematiche energetico-climatici previsti nel Framework 2030. Il Piano è strutturato in cinque linee d’intervento, da svilupparsi in maniera integrata: dall’efficienza e sicurezza energetica, passando attraverso lo sviluppo del mercato interno dell’energia, della ricerca, dell’innovazione e della competitività. Obiettivo del Piano è concorrere a un’ampia trasformazione dell’economia, nella quale la decarbonizzazione, l’economia circolare, l’efficienza e l’uso razionale ed equo delle risorse naturali rappresentino, insieme, obiettivi e strumenti per un’economia più rispettosa delle persone e dell’ambiente, in un quadro di integrazione dei mercati energetici nazionali nel mercato unico e con adeguata attenzione all’accessibilità dei prezzi e alla sicurezza degli approvvigionamenti e delle forniture.

In riferimento all’approvvigionamento e alla produzione di energia, l’Italia sta accelerando la transizione dai combustibili tradizionali alle fonti rinnovabili, promuovendo il graduale abbandono del carbone per la generazione elettrica a favore di un mix elettrico basato su una quota crescente di rinnovabili oggi pari a circa il 35% e, per la parte residua, sul gas, trend che si ripercuoterà anche sui settori dei trasporti.

Le alimentazioni alternative sono uno dei perni per il raggiungimento degli obiettivi del Piano. In un’ottica di medio-lungo termine – obiettivo 2030 - sarà l’elettrificazione dei trasporti a fornire il contributo maggiore. Infatti, il PNIEC incentiva la mobilità elettrica sia per i mezzi privati, che per quelli condivisi ma anche per il trasporto pubblico locale, fornendo strumenti normativi ed incentivi economico – fiscali.

Tra i principali obiettivi del Piano figura anche quello dell’uso delle Fonti Energetiche Rinnovabili e l’aumento di quest’ultime nei consumi finali lordi per i trasporti che dovrà essere pari al 10% nel 2020 e il 22% nel 2030. Pertanto, le FER nei trasporti ricopriranno un duplice ruolo: sia di volano per lo sviluppo e la crescita della mobilità alternativa-elettrica ma anche fattore abilitante per ridurre l’inquinamento e sviluppo delle reti intelligenti (auto come utenza elettrica).

Il PNIEC, inoltre, esplicita le iniziative trasversali, prima fra tutte, la promozione della ricerca e sviluppo nei vari ambiti facenti riferimento alla mobilità alternativa ed elettrica, quali sistemi di accumulo, batterie, infrastrutture di ricariche statiche e dinamiche e sistemi ICT a supporto.

### 3.4 Pianificazione per il Sud

Presentato dal Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale a Gioia Tauro nel febbraio 2020, il Piano per il Sud 2030 (piano vigente in corso di aggiornamento e ridefinizione da parte del Governo) si prefigge l’obiettivo di “investire nel Sud oggi pensando all’Italia di domani”. In particolare, questo Piano decennale cerca di individuare “le risorse da attivare e le missioni da perseguire, i bisogni da affrontare e le opportunità da cogliere, le prime azioni con cui intervenire e i risultati da raggiungere, le procedure da migliorare e i processi da monitorare, gli strumenti da utilizzare e i soggetti da coinvolgere”.

Il Piano è costruito intorno alle cinque grandi “missioni” nazionali della coesione:

1. un Sud rivolto ai giovani;
2. un Sud connesso e inclusivo;
3. un Sud per la svolta ecologica;
4. un Sud aperto al mondo nel mediterraneo;
5. un Sud frontiera dell’innovazione.

Le missioni devono inoltre essere definite sulla base dei fabbisogni di investimento, coerenti con gli obiettivi di policy indicati dalla Commissione europea per le politiche di coesione del 2021-27 e coerenti con i 17 Obiettivi di Sviluppo sostenibile dell’Agenda dell’ONU 2030. In aggiunta, per ciascuna delle cinque missioni, il Piano individua sia le prospettive di medio periodo in termini di risultati attesi, che le azioni attivate o da attivare nel 2020.

Focalizzando l’attenzione sulla quarta missione, gli obiettivi perseguiti sono:

- accelerare l’evoluzione delle imprese meridionali verso forme imprenditoriali più mature, sempre più coinvolte nelle catene globali del valore;
- rafforzare l’interesse nazionale per il Mediterraneo e recuperare una nuova consapevolezza europea della sua centralità, visto che esso rappresenta la via privilegiata per i traffici commerciali marittimi;
- investire nei porti del Sud e attrarre grandi investimenti esteri con le ZES.

Il settore dei trasporti e della logistica assume, quindi, un ruolo fondamentale nel Piano Sud 2030. Per garantire un Mezzogiorno “connesso e inclusivo” bisogna infittire e ammodernare le infrastrutture, materiali e sociali, come fattore di connessione e di inclusione sociale anche nell’ottica di migliorare l’accesso e la connessione alle reti europee TEN-T.

Per supportare l’internazionalizzazione e dotarsi di una strategia mediterranea, attraverso gli investimenti sulla logistica marittima e il rafforzamento delle Zone Economiche Speciali, sono inoltre previste nel Piano le seguenti azioni:

- rafforzamento delle Zone Economiche Speciali (ZES): attrarre investimenti diretti esteri, rafforzare le esportazioni e migliorare la dotazione infrastrutturale dei poli logistici del Mezzogiorno, attraverso la piena entrata a regime delle Zone Economiche Speciali (ZES);
- Piano Export Sud Sostegno al sistema portuale: trasformare le aziende meridionali potenzialmente esportatrici in esportatori abituali e incrementare la quota di export riferita al Mezzogiorno sul totale nazionale. Secondo indagini campionarie condotte dall’ICE sulla I annualità (2017-2018) del Piano Export Sud II, il 61% delle imprese partecipanti ha registrato un incremento del fatturato, in media pari al 12,6%;
- sostegno al sistema portuale: aumentare la competitività e l’attrattività sia commerciale che turistica dei porti del Sud Italia;
- la Difesa per un Sud frontiera e ponte del Mediterraneo: creazione di opportunità occupazionali e miglioramento delle infrastrutture esistenti della Difesa per rispondere a nuove esigenze operative, in un’ottica di sviluppo sostenibile.

Le Zone Economiche Speciali (ZES), introdotte in Italia con il c.d. “Decreto Mezzogiorno” e istituite con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, sono: ZES Regione Campania; ZES Regione Calabria; ZES

Ionica Interregionale nelle regioni Puglia e Basilicata; ZES Adriatica Interregionale nelle regioni Puglia e Molise; ZES Sicilia occidentale; ZES Sicilia orientale; ZES Regione Abruzzo e ZES Regione Sicilia.

Per ognuna di esse è previsto un piano strategico finalizzato al rafforzamento della logistica e dei trasporti come un primo fondamentale obiettivo per aumentare l'attrattività per gli investitori che comprende interventi di riammodernamento e riqualificazione dei porti e dei retroporti, con lavori di urbanizzazione primaria ed infrastrutturazione di base, di collegamenti intermodali e di infrastrutturazione digitale, ma anche di riqualificazione e di consolidamento di immobili esistenti da destinare a servizi innovativi alle imprese ed ai territori. Un'ulteriore linea di sviluppo riguarda il potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio ferroviario e stradale ai porti ed alle zone industriali ricadenti nei territori delle ZES.

Nello specifico, sono destinati alle ZES dal PNRR 630 mln €, di cui 62,900 mln di € alla ZES Abruzzo per lo sviluppo delle zone industriali di Saletti e Manoppello e dei porti di Ortona e Vasto. L'infrastrutturazione strategica delle ZES, anche con riferimento all'intermodalità e all'ultimo miglio, rappresenta una delle priorità che, secondo lo schema di Accordo di Partenariato, potranno essere perseguite dai programmi regionali europei 2021-2027 in relazione all'Obiettivo Tematico 3 (un'Europa più connessa), nonché una delle aree tematiche su cui concentrare la programmazione 2021-2027 del Fondo per lo sviluppo e la coesione. Per consentire di perseguire con maggiore efficacia il rafforzamento infrastrutturale delle ZES, l'art.57 del DL n.77/2021 ha previsto che le Regioni adeguino la programmazione o riprogrammazione dei fondi strutturali alle esigenze di funzionamento e sviluppo delle ZES, concordando le relative linee strategiche con il Commissario in vista della piena realizzazione del piano strategico di sviluppo.

### 3.5 Pianificazione del *cold ironing*

La rilevanza ambientale, il contesto normativo europeo con relative scadenze, l'elevato contenuto innovativo dell'infrastruttura *cold ironing* hanno reso necessario predisporre il Piano Nazionale *cold ironing*. Infatti, il trasporto marittimo, nonostante sia il metodo più efficiente per trasportare le merci in grandi quantità, presenta delle criticità ambientali dovute al ricorso di carburanti di bassa qualità, che provocano delle esternalità negative sia in navigazione che, soprattutto, durante lo stazionamento in porto. Infatti, i motori accessi in fase di ormeggio non soltanto comportano un elevato tasso di inquinamento nell'area portuale (l'emissione di CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) e nel territorio all'interno del quale il porto è inserito, ma sono anche fonte di rumore riscontrabile in un raggio chilometrico significativo. L'unica soluzione per l'eliminazione delle emissioni e il rumore in porto è l'elettificazione delle banchine mediante il *cold ironing* ricorrendo al potenziamento della Rete Elettrica Nazionale in modo da portare la potenza necessaria in porto.

L'elettricità è la forma di energia più pregiata, per questo ogni conversione effettuata provoca inesorabilmente inefficienze, sprechi energetici e conseguente aumento dei costi. Per questo l'elettificazione "via cavo" è la soluzione ottimale, sia dal punto di vista tecnico che economico, per eliminare le emissioni in porto e, conseguentemente, la soluzione tecnica da percorrere da parte delle Autorità di Sistema Portuale.

Il *cold ironing* è una delle misure indicate dalla direttiva 2014/94 UE (cosiddetta Direttiva DAFI) per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale del settore dei trasporti. La direttiva prevede che si intervenga nella realizzazione di una rete di fornitura di elettricità lungo le coste con l'obiettivo di completarla entro il 31/12/2025: si tratta di una priorità per i porti della rete europea TEN-T e per gli altri

porti, a meno che non vi sia alcuna domanda e i costi siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi quelli ambientali.

Il Piano coinvolge tutte le Autorità di Sistema Portuale e tre regioni che hanno competenza su alcuni porti (Regione Sicilia, Sardegna e Veneto). Il totale dei porti da elettrificare è pari a 40, di cui 37 fanno parte della rete TEN-T e altri due sono rilevanti per traffici ed impatto ambientale. Dei 40 porti, 12 sono considerati prioritari a fini dell'attuazione del Piano e sono i porti più importanti a valenza crocieristica (Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Bari, Ravenna, Venezia- Marghera, Trieste e Cagliari). In generale, il Piano, nella prima fase, promuove l'elettrificazione delle banchine a uso di crociere e Ro-Ro e Ro-Pax.

Gli investimenti previsti dal Piano sono pari a circa 782 mln €, per una potenza installata prevista di 712 MW. La copertura finanziaria del Piano deriva per 700 mln € dal Piano Nazionale Complementare e per il resto dal PAC 2016-2020, Fondo Investimenti Porti DM n. 353 del 13/08/2020 per 29.4 mln € e da altre fonti per 30 mln €.

Il Piano, in corso di finalizzazione, analizza il contesto di normativo, lo scenario tecnologico, economico e le best practice europee, e illustra gli investimenti e le riforme da attuare per garantire il successo degli investimenti. In particolare, gli aspetti sui quali il Piano nazionale si concentra sono cinque: la rilevanza ambientale, il gap infrastrutturale, il gap regolatorio/normativo, gli elevati investimenti e tempi di ritorno incerti, l'assenza di coordinamento degli stakeholder.

Gli obiettivi e le finalità del Piano Nazionale *cold ironing* si spingono ben oltre la realizzazione fisica di banchine elettrificate. Il Piano promuove direttamente e indirettamente un miglioramento della dotazione tecnologica dei porti per renderli, in un contesto di mercato sempre più sfidante, più competitivi, resilienti e allineati agli standard internazionali. L'obiettivo a tendere del Piano Nazionale *cold ironing* è quello di favorire la trasformazione in "Porti Verdi" attraverso la riduzione della dipendenza dalle fonti fossili e dell'inquinamento ambientale e acustico, la diffusione di una rete *cold ironing* uniforme nella penisola, in un'ottica di lungo periodo, sostenibile, flessibile, modulare e resiliente ai cambiamenti di scenario e di domanda, la sostenibilità degli investimenti, la sensibilizzazione degli armatori per favorire il passaggio all'elettrificazione di nuove e vecchie navi tramite retrofit, l'evoluzione delle reti elettriche verso modelli *Smart Grid* e sviluppo delle FER in Italia per ridurre l'inquinamento nella logica well-to wheel in un'ottica di aumento della domanda di elettricità.

## 4 Pianificazione del livello regionale – Marche

### 4.1 Programmazione economica e finanziaria

Il **Documento di Economia e Finanza (DEF) della Regione Marche vigente** è stato approvato dall'Assemblea Legislativa Regionale nella seduta del 29/12/2020, n. 9. Questo documento articola gli indirizzi programmatici della legislatura 2020-2025 e definisce le linee strategiche dell'azione della Amministrazione, che si implementano nella previsione finanziaria del Bilancio per il triennio successivo.

Il Programma di Governo della Regione Marche 2020-2025 "Ricostruiamo le Marche" esprime con forza l'esigenza di una visione innovativa e assume 10 impegni strategici e 10 priorità operative del nuovo sviluppo delle Marche. Gli obiettivi perseguiti sono nel seguito rappresentati:



- Costruire il futuro delle Marche secondo una visione e un nuovo progetto di sviluppo solidale e condiviso, ispirato ai principi dell'Agenda 2030 dell'Unione Europea;
- Sviluppare un nuovo protagonismo della Regione a livello nazionale, europeo ed internazionale;
- Puntare su collaborazione e condivisione progettuale con ogni territorio e soggetto vitale della Comunità marchigiana;
- Spoliticizzare l'attività amministrativa regionale in ogni settore, puntando su merito e competenze, e non sulle appartenenze di partito;
- Sviluppare un modello di Regione autorevole, capace di svolgere un ruolo di indirizzo, coordinamento e programmazione;
- Garantire sicurezza a cittadini, famiglie e imprese;
- Garantire servizi regionali efficaci, efficienti e semplici in ogni settore;
- Garantire una ricostruzione veloce ed efficace, per evitare l'abbandono dell'Entroterra e di altre aree regionali;
- Puntare su lavoro, sanità, imprenditorialità, innovazione, transizione digitale e ambientale, infrastrutture, competitività e apertura internazionale delle Marche sfruttando efficacemente anche le opportunità finanziarie europee della nuova programmazione UE 2021-2027 e del Recovery Fund;
- Rafforzare il policentrismo regionale ed il riequilibrio territoriale, alimentando la fiducia e la speranza di ogni Comunità locale marchigiana.

Le dieci priorità operative consistono in: sanità e sociale di qualità e per tutti; lavoro, formazione e rioccupazione; ricostruzione veloce e riequilibrio territoriale; centralità, sviluppo e competitività delle imprese marchigiane; agricoltura, blue economy, pesca, caccia e sport; turismo-cultura-ambiente; riduzione della pressione fiscale, spending review regionale, semplificazione in tutti i settori; liquidità alle Marche con fondi europei, risorse nazionali e progetti interregionali; potenziamento di infrastrutture, mobilità e trasporti: le Marche al centro per superare l'isolamento; più sicurezza alle comunità e difesa del territorio.

Del complesso delle Missioni individuate dal documento, quelle di interesse ai fini della stesura del presente documento consistono nella *Missione 9 – Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente* e nella *Missione 10 – Trasporti e diritto alla mobilità*.

La Missione 9 illustra le politiche ambientali regionali nella gestione rifiuti e dei siti inquinati, del paesaggio con pianificazione demandata al Piano Paesaggistico Regionale (PPR), nelle valutazioni e autorizzazioni ambientali, nel sistema delle aree protette e nella Rete natura 2000, nella qualità dell'aria e nell'inquinamento acustico, nella difesa del suolo e della costa, nel servizio idrico integrato.

La Missione 10 – Trasporti e diritto alla mobilità illustra le prospettive di sviluppo del settore per il triennio 2021/2023 rispetto alle quali fondamentale risulta il potenziamento dei "core asset" costituito dal porto di Ancona, dall'aeroporto di Falconara Marittima e dall'interporto di Jesi. La connessione veloce e sostenibile dei tre scali, unita a una loro sana gestione, rappresenta il prerequisito del rilancio del sistema trasportistico regionale. Tra gli interventi prioritari, già segnalati in sede di definizione del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza (PNRR) al fine di intercettare i fondi europei straordinari "Next Generation EU", si collocano il potenziamento della connettività e dell'accessibilità all'aeroporto, dell'ultimo miglio stradale del porto di Ancona - nuovo collegamento veloce con la SS16 e dell'ultimo miglio ferroviario merci del porto di Ancona e dell'Interporto di Jesi.

I tre scali godono già di un riconoscimento su scala europea. Sono infatti inseriti nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete europea TEN-T: il porto di Ancona e l'interporto di Jesi come nodi della rete centrale "core" e l'aeroporto di Falconara Marittima come nodo della rete generale "comprehensive". Rientrano nella rete TEN-T anche la A14 e la linea ferroviaria Adriatica (fino ad Ancona).

Il collegamento del porto di Ancona con la grande viabilità stradale è complementare al progetto Lungomare Nord (Ancona) relativo alla velocizzazione del collegamento ferroviario dello scalo marittimo. A tale scopo, nel 2017 è stato sottoscritto un apposito Protocollo di intesa interistituzionale tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Marche, Comune di Ancona, Autorità Portuale, RFI e Anas per la realizzazione del lungomare nord (Ancona) intitolato "Comune di Ancona Lungomare Nord - realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Legge, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria".

In merito alla portualità il documento indica quanto nel seguito. La strategicità del porto di Ancona rende necessario intercettare tutte le possibilità di finanziamento delle opere in merito a:

- **Accessibilità nautica.**

L'opera è parte del vigente Piano regolatore portuale ed è inserita nell'elenco degli interventi connessi al Corridoio scandinavo-Mediterraneo. Obiettivi: 1) completare la conformazione dell'accesso marittimo allo scalo, con la demolizione di una porzione del Molo Nord e l'adeguamento degli specchi acquei; 2) completare le infrastrutture per la movimentazione del traffico merci dello scalo di Ancona; 3) adeguare l'infrastruttura portuale alle nuove dimensioni delle navi passeggeri e da crociera, a fronte di una quasi saturazione delle capacità di banchina connesse al traffico passeggeri e crociere.

- **Digitalizzazione, Sostenibilità e Riqualificazione Ambientale.**

A questo punto fanno riferimento gli interventi volti a potenziare e completare il processo di digitalizzazione delle procedure doganali e relative al trasporto marittimo, azzerare le emissioni in porto delle navi traghetto ormeggiate e preparare le infrastrutture per alimentare elettricamente le gru semoventi in servizio sulla darsena commerciale del porto, migliorare gli standard di sostenibilità ambientale e la gestione dei flussi di traffico del porto di Ancona.

- **Nuovo terminal passeggeri**

La costruzione di una nuova infrastruttura a servizio del traffico passeggeri internazionali del porto di Ancona (oltre 1 milione/anno in periodo pre-Covid) consente di completare il recupero di un'area abbandonata (ex-Fiera) con benefici effetti ambientali e sociali.

**Altri porti**

Oltre al porto di Ancona, la portualità regionale fa leva su altri due scali di carattere nazionale (Pesaro e San Benedetto del Tronto), entrambi di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centrale, e sugli scali regionali di Fano, Senigallia, Numana, Civitanova Marche e Porto San Giorgio e la darsena turistica di San Benedetto del Tronto rimasti di competenza regionale.

Nel prossimo triennio la Regione punterà al potenziamento delle infrastrutture portuali esistenti e all'incremento delle capacità ricettive degli scali marittimi di Pesaro e San Benedetto del Tronto nonché a risolvere l'annoso problema dei dragaggi dei porti di competenza regionale.

Gli interventi sui porti statali conseguono due obiettivi: il primo obiettivo, che si pone a breve termine, consiste nella creazione della capacità di volume necessario al dragaggio del porto di Pesaro e dell'imboccatura del porto di San Benedetto del Tronto (interventi di dragaggio periodici); il secondo obiettivo sta nella realizzazione di un'area funzionale allo sviluppo portuale, la cui fruibilità è a lungo termine per via del tempo che servirà al completamento dei movimenti di materie e al suo consolidamento.

Per quanto riguarda gli interventi sui porti regionali, gran parte di essi sono volti a risolvere in modo "radicale" l'annoso problema dei dragaggi portuali modificando la conformazione delle imboccature portuali. Altri interventi, di minore entità, sono invece necessari per l'ammodernamento e il mantenimento in efficienza delle strutture portuali.

Tra le proposte avanzate, tutte parte del PNRR, vi è anche la possibilità di acquistare un mezzo marittimo da destinare al servizio esclusivo dei porti delle Marche. Il problema dell'insabbiamento riguarda tutti i porti delle Marche e presenta ormai una cadenza ravvicinata negli anni. L'investimento risulterebbe pertanto funzionale a una implementazione "ordinaria" della gestione dei dragaggi. Le caratteristiche del mezzo andrebbero scelte per permettere di effettuare anche la manutenzione delle scogliere.

Si riportano nel seguito le fonti comunitarie e regionali così come rappresentate nella rendicontazione dell'esercizio della Regione Marche 2019.

**Il Programma Operativo "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione" Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2014-2020**, approvato il 12/02/2015, ha evidenziato, nel corso delle ultime due annualità (2019-2020), notevoli livelli di avanzamento sia in termini finanziari che di attuazione fisica degli interventi. A dicembre 2017, con la Decisione UE C(2017) n. 8948, si è concluso il percorso di approvazione delle modifiche al POR FESR Marche a seguito delle risorse aggiuntive stanziare dall'UE e dallo Stato per la ripresa economica a seguito degli eventi sismici. Nel corso del 2019, il POR è stato sottoposto ad una seconda modifica resasi necessaria all'esigenza di procedere ad una variazione finanziaria tra assi e fra obiettivi tematici all'interno dell'asse 8. La modifica è stata approvata dalla Commissione Europea con Decisione C(2020)1915 del 26/03/2020. Il 1.10.2020 con Decisione C(2020) n. 6813 è intervenuta una terza modifica.

Il programma mostra un buon livello di attuazione sia in termini finanziari che fisici. Al 31 maggio 2020 risultano:

- finanziati 2277 progetti;
- attivate, tramite bandi, delibere/convenzioni (per gli interventi con beneficiario già individuato), risorse pari a 565,3 M€. Di queste 457,2 M€ sono state concessi ai beneficiari con pagamenti per 170,2 M€.

Lo stato di avanzamento indica che complessivamente il Programma ha raggiunto un livello di impegni di spesa del 78% rispetto alla dotazione, valore che sale al 97% se si considerano le risorse attivate.

In termini di certificazione di spesa, si segnala il raggiungimento del target di performance di metà periodo su tutti gli Assi del programma, attestato dalla Commissione con la Decisione C(2019) 6200 del 20/08/2019, obiettivo che è stato raggiunto solo da 7 Regioni virtuose su 20, che hanno mantenuto il 6% di premialità.

In riferimento ai target di spesa di fine anno (n+3 del 2019) la Regione Marche ha certificato 119 M€ alla Commissione Europea, a fronte di un target di 75 M€, superando quindi l'obiettivo di circa il 60%.

Disaggregando l'analisi per singolo Asse, si evidenzia come l'Asse 1 "Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione", ha attivato il 96% della dotazione finanziaria (105,5 M€); rispetto alla dotazione sono state impegnate risorse pari a € 84,63 M€ (80%) e pagate il 51%.

L'Asse 2 "Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione" ha raggiunto un livello di impegni pari a 22,77M€ (94%) rispetto alla sua dotazione complessiva.

Nell'Asse 3 "Promuovere la competitività delle piccole e medie imprese" risultano impegnate, sul totale della dotazione, risorse pari a 73,47 M€ (86%) e pagate il 52%.

Nell'Asse 4 "Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori" registra un ottimo livello di impegni pari a 54,98 M€ pari al 94% della dotazione complessiva dell'Asse e pari a 58,28 M€.

Nell'Asse 5 "Promuovere l'adattamento climatico, la prevenzione e gestione dei rischi" sono stati attivati due tipologie di interventi: difesa della costa e mitigazione/riduzione del rischio idrogeologico.

Per gli interventi di difesa della costa sono stati attivati 11,43 M€ di cui 3,46 M€ spesi dai beneficiari. Si evidenzia che nei progetti oltre alle risorse FESR sono previste ulteriori compartecipazioni finanziarie, in particolar modo da parte di RFI, per un costo complessivo delle opere pari a 45,9 M€. Riguardo alla mitigazione e riduzione del rischio idrogeologico, i progetti da finanziare sono stati individuati in coerenza con quanto previsto nel Piano regionale di Assesto Idrogeologico e hanno impegnato 10,62 M€ su una dotazione di 11,14 M€. L'Asse 6 "Tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse" ha una dotazione pari a 30,55 M€. Di queste risorse il 98% risulta essere attivato; i progetti ammessi a finanziamento sono 201 per un contributo di 29,45 M€. L'Asse 8 "Prevenzione sismica e idrogeologica, miglioramento dell'efficienza energetica e sostegno alla ripresa socio-economica delle aree colpite dal sisma", attivato successivamente agli eventi sismici che hanno colpito le Marche a partire dal 2016, ha una dotazione di 243 M€. Agli interventi volti a contribuire a ricerca, innovazione e competitività delle imprese, sono destinati 93,79 M€. Ad oggi risultano essere attivate risorse per 87,96 M€ di cui 73,86 M€ impegnati.

Le altre risorse dell'asse sono destinate a:

- sicurezza sismica ed eco efficienza degli edifici pubblici (99,54 M€ di cui attivati 98,94 M€)
- mitigazione del rischio idraulico (8,0 M€, già tutte attivate);
- cultura e turismo (28,39 M€ per, di cui attivate 27,00 M€);
- mobilità sostenibile (13,29 M€, già tutte attivate).

Al fine di contrastare le criticità occupazionali che caratterizzano il contesto regionale, la Regione Marche, dall'inizio del 2015, anno di avvio del "**Programma Operativo Regionale**" **Fondo Sviluppo sociale Europeo (FSE) 2014/20**, ad oggi (novembre 2020), ha impegnato risorse per oltre 173 M€, 98 dei quali nell'ambito dell'Asse 1, interamente destinato al cofinanziamento di politiche attive a favore dei disoccupati. La spesa de beneficiari finali, invece, ha superato i 110 milioni di euro.

#### Asse 1 - Occupazione

Le linee di azione implementate nell'ambito dell'Asse 1 sono per lo più finalizzate alla formazione dei disoccupati; all'erogazione di borse lavoro, di borse di ricerca e di dottorato; al sostegno alla creazione di impresa e alla concessione di aiuti alle assunzioni e alle stabilizzazioni. Gli interventi attivati hanno consentito

di formare e/o di garantire un'esperienza lavorativa a circa 30 mila destinatari, di finanziare più di 600 nuove iniziative imprenditoriali (per un'occupazione creata di circa 1.500 unità) e di favorire la stabilizzazione di circa 3mila lavoratori precari.

#### Asse 2 - Inclusione sociale e lotta alla povertà

La maggior parte delle risorse disponibili sull'Asse 2 è destinata alla realizzazione di progetti di potenziamento degli Ambiti territoriali sociali di durata quinquennale. Sempre nell'ambito dell'Asse 2, inoltre, sono stati attivati progetti di inclusione sociale attraverso l'erogazione di Tirocini e finanziati progetti di politica attiva del lavoro destinati a soggetti appartenenti a categorie fragili o svantaggiate. Complessivamente, sono stati raggiunti più di 10 mila soggetti.

#### Asse 3 – Istruzione e Formazione

L'Asse 3 è destinato al finanziamento di progetti di formazione professionale (IFTS, ITS, English for You), prevalentemente destinati ai più giovani e progetti di formazione permanente, rivolti a soggetti disoccupati o occupati finalizzati ad attuare l'obiettivo di garantire la formazione lungo tutto l'arco della vita. Nello stesso Asse, inoltre, sono stati attivati interventi cosiddetti "di sistema" per garantire il costante miglioramento dell'offerta formativa regionale. Ai corsi di formazione attivati hanno partecipato circa 8 mila persone.

#### Asse 4 - Capacità istituzionale e amministrativa

Le risorse dell'Asse 4 sono state utilizzate per l'acquisizione del servizio di manutenzione evolutiva del Sistema Informativo Lavoro – Job Agency; per la realizzazione di una social community per l'istruzione/formazione; per la realizzazione di seminari informativi, rivolti a dipendenti regionali, per l'adozione della "carta dei servizi", funzionale all'individuazione degli standard di qualità dei servizi offerti dall'amministrazione regionale. Il resto delle risorse sarà impiegato per integrare l'offerta formativa rivolta a funzionari pubblici e stakeholder e per finanziare tutti i progetti predisposti nell'ambito delle strategie urbane (dai cinque capoluoghi di provincia) e delle aree interne per potenziare la capacità di risposta delle amministrazioni locali alle esigenze dei propri territori.

Con riferimento al **Fondo di Coesione**, occorre tener conto, in via preliminare, del percorso delineato dall'art. 44 del Decreto "Crescita" – D.L. 30/04/2019, n. 34 (convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58). La norma in esame prevede che al fine di migliorare il coordinamento unitario e la qualità degli investimenti finanziati con le risorse nazionali destinate alle politiche di coesione per i cicli di programmazione 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020, nonché per accelerarne la spesa, per ciascuna amministrazione titolare di risorse si procederà ad una riclassificazione dei molteplici strumenti di programmazione del Fondo, che si sono succeduti nel tempo, al fine di farli confluire in un Piano operativo unico per ciascuna Amministrazione, con modalità unitarie di gestione e monitoraggio, denominato "Piano sviluppo e coesione".

Va altresì evidenziato che l'emergenza Covid ha impattato inevitabilmente anche sull'iter normativo e procedurale come sopra descritto. Il D.L. 34/2020, "cd. Decreto Rilancio", ha previsto infatti specifiche norme (artt. 241 e 242) per il contributo dei Fondi Strutturali al contrasto dell'emergenza Covid-19, volte ad ampliare la possibilità di rendicontare spese legate all'emergenza, assicurando la prosecuzione degli impegni già assunti nell'ambito della programmazione 2014-2020 anche con risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione.

Con delibera n. 59 adottata nella seduta CIPE del 29 settembre 2020, in corso di formalizzazione, è stato pertanto approvato l'Accordo tra il Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale e il Presidente della Regione Marche (c.d. Accordo Provenzano) avente ad oggetto la riprogrammazione dei Programmi Operativi Regionali FESR e FSE, al fine di consentire alla Regione di riorientare le risorse di quegli stessi Programmi, non ancora oggetto di rendicontazione, al finanziamento di tutte le iniziative di contrasto all'emergenza. La copertura dei progetti non più finanziati dai Fondi SIE viene così garantita: a) da risorse FSC già assegnate alla Regione, riferite a cicli di programmazione precedenti e sottoponibili alla valutazione di riprogrammazione di cui al comma 7 dell'articolo 44 del Decreto Crescita; b) da nuove assegnazioni, nel rispetto generale del vincolo di destinazione territoriale del Fondo.

Nel nuovo Piano Sviluppo e Coesione (PSC) saranno altresì previste sezioni dedicate in cui confluiscono:

- l'ammontare delle risorse necessarie alla copertura finanziaria dei progetti non più sostenuti dai POR;
- eventuali ulteriori interventi per fronteggiare l'emergenza sanitaria, economica e sociale a valere sul FSC, anche considerate le più ampie tipologie previste dall'articolo 241 del decreto-legge 34/2020.

Il Governo si impegna, inoltre, in sede di assegnazione di risorse FSC nel nuovo ciclo di programmazione 2021-2027, a garantire alla Regione un'assegnazione addizionale di risorse equivalente alla quota di risorse del POR 2014-2020 oggetto di rendicontazione delle spese emergenziali anticipate a carico dello Stato, in aggiunta a quanto comunque previsto dai commi 1 e 2 dell'articolo 242 del decreto-legge 34/2020.

Il FEAMP è il fondo per la politica marittima e della pesca dell'UE per il periodo 2014/2020. È uno dei cinque fondi strutturali e di investimento europei (fondi SIE) che si integrano a vicenda e mirano a promuovere una ripresa basata sulla crescita e l'occupazione in Europa.

Il fondo:

- sostiene i pescatori nella transizione verso una pesca sostenibile;
- aiuta le comunità costiere a diversificare le loro economie;
- finanzia progetti che creano nuovi posti di lavoro e migliorano la qualità di vita nelle regioni costiere;
- agevola l'accesso ai finanziamenti.

Nella Regione Marche sono state attivate le seguenti misure: Misura 1.32, Miglioramento delle condizioni di igiene, salute e sicurezza e lavoro dei pescatori; Misura 1.33 Arresto temporaneo dell'attività di pesca emergenza Covid 19, Misura 1.38 Limitazione dell'impatto della pesca sull'ambiente marino e adeguamento alla protezione delle specie, Misura 1.41 par.2 Sostegno per la sostituzione o l'ammodernamento motori principali e ausiliari, Misura 1.42 Vare aggiunto, qualità dei prodotti e utilizzo delle catture indesiderate, Misura 1.43 Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e ripari da pesca, Misura 2.48 Investimenti produttivi destinati all'acquacoltura, Misura 2.55 Compensazioni agli acquacoltori a seguito dell'epidemia di Covid 19, Misura 4.62, 4.63 e 4.64 Sviluppo locale di tipo partecipativo, Misura 5.68 Misure connesse alla commercializzazione (PAPPAFISH), Misura 5.68g Misure connesse alla commercializzazione (Lettera G), Misura 5.69 Trasformazione dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura.

## 4.2 Pianificazione e governo del territorio

### 4.2.1 Piano di gestione integrata delle zone costiere

Il Piano di Gestione Integrata delle Zone Costiere (Piano GIZC), approvato dall'Assemblea legislativa regionale con Delibera Amministrativa n.104 del 06.12.2029, costituisce l'atto di pianificazione/programmazione di cui

la Regione Marche ha inteso dotarsi per affrontare le tematiche relative alla continua e costante interazione tra il territorio litoraneo e le azioni del mare. Il Piano è stato sviluppato assieme a tutti i portatori di interesse, sia pubblici che privati, costantemente messi al corrente sulle attività di programmazione, seguendo la metodica della concertazione e della condivisione. Il Piano affronta una Programmazione pluriennale di interventi e un Piano finanziario da rendere operativo a breve e medio termine secondo priorità definite.

Tutti gli obiettivi del Piano, generali e specifici, sono indirizzati a favorire l'aumento della "resilienza costiera", ovvero l'incremento della capacità intrinseca della costa di reagire ai cambiamenti indotti dalla variazione del livello del mare, degli eventi estremi, degli sporadici impatti antropici, mantenendo inalterate le funzioni del sistema costiero per un periodo più lungo.

È bene sin da subito sottolineare che i tratti di costa ricompresi all'interno di aree portuali sono esclusi dalla trattazione del Piano. È tuttavia opportuno approfondirne i contenuti anche in ottica di programmazione strategica di sistema portuale, considerate le possibili interferenze, sinergie e criticità dovute alla prossimità delle rispettive aree di applicazione.

Tra i punti di maggior interesse si evidenzia senza dubbio quello relativo alla gestione di sedimenti marino-costieri. A valle di un'ampia premessa in cui vengono evidenziate le conclamate criticità proprie di tutta la fascia costiera marchigiana in termini di erosione delle spiagge, viene presa in esame tutta l'evoluzione della normativa nazionale (D.M. 173/2016) e regionale relativa alla gestione dei sedimenti marini provenienti da operazioni di dragaggio. La ratio alla base della normativa attualmente vigente, che incontra anche gli auspici del Piano GIZC, è che qualora la caratterizzazione dei sedimenti lo consenta (secondo le indicazioni di legge), il reimpiego del materiale a fini di ripascimento costiero sia sempre da preferire all'immersione in mare aperto dello stesso.

Il Documento richiama poi l'importante Accordo di Programma "per i dragaggi e lo sviluppo sostenibile delle aree portuali presenti nella Regione Marche", sottoscritto in data 26.02.2008 dalla Regione Marche con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, l'Autorità Portuale di Ancona e con i comuni di Fano, Senigallia, Numana e Civitanova Marche, con il supporto tecnico-scientifico di ICRAM (oggi ISPRA), ARPAM e SOGESID Spa.

L'Accordo di Programma ha mirato a favorire "una gestione integrata ambientalmente compatibile dei sedimenti" derivanti dall'escavo dei porti interessati "attraverso la valorizzazione degli stessi, per interventi di ripascimento, recupero delle frazioni sabbiose, nonché refluitamento in cassa di colmata".

A tal fine esso mirava a promuovere la redazione di studi atti a verificare la fattibilità della realizzazione di strutture di contenimento dei sedimenti, aggiornare il quadro conoscitivo e avviare campagne di monitoraggio per individuare aree di immersione in mare idonee.

L'Allegato Tecnico all'Accordo di Programma individuava gli interventi specifici da porre in essere e i soggetti responsabili. In particolare prevedeva:

- Studi preliminari e progettazione della vasca di colmata del porto di Ancona;
- Progettazione esecutiva e realizzazione della suddetta vasca;
- Caratterizzazione "integrativa" dei fondali dei porti interessati;
- Progettazione e realizzazione degli interventi di dragaggio;

- Individuazione delle possibili ipotesi gestionali dei sedimenti dei fondali portuali sulla base della loro qualità ambientale;
- Progettazione e realizzazione del consolidamento dei piazzali portuali sovrastanti la vasca di colmata del porto di Ancona.

Il Piano GIZC fornisce anche gli esiti di una approfondita analisi che l’Autorità di Sistema Portuale ha condotto in collaborazione con CNR ISMAR UOS di Ancona relativamente alle aree a mare da destinare a immersione di sedimento provenienti da dragaggio del porto di Ancona, riportate nel seguito in figura.



Uno dei principali scopi della redazione del Piano GIZC è, con ogni evidenza, anche quello di definire e programmare i necessari interventi di manutenzione o di nuova realizzazione di opere finalizzate alla difesa costiera. Vasta parte del documento è infatti dedicata all’illustrazione di tali interventi, suddivisi e organizzati sulla base di una visione pianificatoria opportunamente distinta per ciascuna delle 11 unità fisiografiche costiere secondarie costituenti la fascia costiera regionale. Ai fini della redazione del presente Documento di Programmazione Strategica di Sistema, è opportuno procedere a una verifica delle eventuali interazioni tra questi ultimi e gli ambiti di competenza dell’Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale.

Tra gli interventi geograficamente più prossimi alle aree portuali di competenza dell’Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale si segnalano:

- intervento di riallineamento delle scogliere emerse a nord del porto di Pesaro;
- realizzazione di scogliere emerse e ripascimento del litorale sud Montemarçiano e Falconara;
- realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce in corrispondenza del lungomare Nord di Ancona, con interrimento con materiale di escavo dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea.



Ad eccezione di quest'ultimo, che presuppone la disponibilità di sedimenti da dragaggio del porto di Ancona, non si segnalano interazioni significative o potenziali criticità tra la programmazione di difesa costiera e quella strategica di sistema portuale.

#### 4.2.1.1 Piano Energetico Ambientale Regionale

Il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR 2020) è stato approvato dall'Assemblea Legislativa Regionale con Delibera Amministrativa n. 42 del 20 dicembre 2016. Il Documento si presenta come un aggiornamento del precedente PEAR 2005, resosi necessario in virtù delle seguenti ragioni:

- la regionalizzazione degli obiettivi del "Piano europeo per l'Energia e il Clima", approvato con Decisione n. 406/2009/CE e Direttiva 2009/28/CE, denominato "Strategia 20.20.20" e recepito con D.lgs. 28/2011. In Italia gli obblighi assegnati dall'Unione Europea sono stati suddivisi tra le diverse Regioni con il D.M. 15 marzo 2012, noto come Decreto "Burden Sharing" (letteralmente: condivisione dell'onere), e sono diventati cogenti per le Regioni stesse;
- il mutato contesto socio-economico, il quale modifica di fatto, rispetto al PEAR2005, parte degli obiettivi e le modalità per raggiungerli. Ciò ha imposto una revisione di alcune delle azioni del PEAR 2005 e un'analisi critica delle linee strategiche che costituivano le fondamenta applicative di quello strumento di pianificazione, per capire se possa essere ribadita la loro validità e attualità o se esse vadano riviste alla luce delle mutazioni intervenute nel contesto.

Alla luce di ciò, gli obiettivi che il PEAR 2020 persegue primariamente sono:

- la definizione delle modalità con cui la Regione Marche intende far fronte agli obblighi cogenti previsti dal D.M. 15/03/2012 in termini di adeguamento della percentuale di energia rinnovabile sui consumi finali lordi;
- la revisione della Strategia Energetica Regionale al 2020, alla luce del mutato contesto socio-economico.

Il Piano europeo per l'Energia e il Clima, meglio noto come "Strategia 20.20.20" e recepito con D.lgs. 28/2011, ha assegnato all'Italia i seguenti obiettivi vincolanti:

- ridurre del 13% le emissioni di gas effetto serra entro il 2020 rispetto al 2005;
- portare al 17% la quota dei consumi da fonti rinnovabili/consumi finali;
- ridurre del 20% i consumi di energia entro il 2020 rispetto al 2005.

L'obiettivo italiano del 17% è stato ripartito a livello regionale con il D.M. 15/03/2012 (c.d. Burden Sharing). Il Decreto "Burden Sharing" stabilisce la ripartizione tra le Regioni e le Province Autonome della quota minima di consumo di energia da fonti rinnovabili al 2020. In particolare, il D.M. assegna alla Regione Marche la quota del 15,4%. Tale percentuale esprime il rapporto tra i consumi di energia da fonti rinnovabili (elettrica FER E + termica FER C) e i consumi finali lordi di energia (CFL). Il perseguimento dell'obiettivo al 2020 richiede alla Regione Marche indicativamente:

- di incrementare del 124% il consumo di energia elettrica da fonti rinnovabili passando da 60 ktep a 134 ktep (FER E);
- di incrementare del 1095% il consumo di energia termica da fonti rinnovabili passando da 34 a 406 ktep (FER C).

Gli obiettivi di settore sopra indicati e le relative percentuali di incremento costituiscono per la verità una mera linea d'indirizzo, in quanto il D.M. Burden Sharing vincola la Regione esclusivamente al perseguimento dell'obiettivo del 15,4% e attribuisce alla pianificazione regionale in materia di energia, in quanto materia concorrente Stato-Regioni, la competenza all'individuazione e all'articolazione delle singole componenti.

Spetta quindi al Piano Energetico Ambientale Regionale articolare l'obiettivo del 15,4% in:

- consumo di energia elettrica da fonte rinnovabile al 2020 per fonte (eolica, idroelettrica, fotovoltaica e biomasse);
- consumo di energia termica da fonte rinnovabile al 2020 per fonte (biomasse, geotermia, e solare termico) per uso (uso diretto, teleriscaldamento e biometano immesso in rete) per settore (residenziale, terziario, agricoltura e industria);
- consumo finale lordo.

Una volta definiti gli obiettivi, il documento affronta una approfondita analisi del contesto globale, comunitario, nazionale e regionale sul tema. Vengono in questa sede evidenziate anche le prospettive e gli scenari a breve e lungo termine.

A questo proposito, viene citato il World Energy Outlook, che viene redatto annualmente dall'International Energy Agency. Esso contiene dati consuntivi di consumo, scenari e tendenze per il futuro. Il PEAR 2020 sottolinea come alcune delle previsioni espresse al suo interno sono riprese in premessa dalla Strategia Energetica Nazionale (SEN), approvata con Decreto Interministeriale dell'8 marzo 2013.

Tra le considerazioni sviluppate dal World Energy Outlook e riprese dalla SEN è possibile riportare le seguenti:

- la domanda mondiale di energia viene prevista in aumento (+35% al 2035) ma con andamento fortemente differenziato (Paesi in via di sviluppo con +60%);
- si registra un miglioramento globale dell'efficienza energetica, con intensità energetica in diminuzione dell'1.8%. Tale dato è messo in relazione al fatto che l'aumento del prezzo di molte risorse energetiche ha indotto a logiche "di mercato" anche nell'efficientamento energetico;
- tra le fonti di energia il gas e le rinnovabili sono sempre più in espansione a scapito soprattutto del petrolio. Questa forte espansione delle rinnovabili è accompagnata da un'importante espansione economica del mercato ad esse collegato e da una conseguente riduzione dei costi delle tecnologie.

È opportuno in ogni caso sottolineare che si tratta di stime e previsioni che risentono necessariamente dell'anno in cui sono state formulate.

Considerato che tra i porti la cui competenza ricade nel seno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale figura anche il terminal petrolifero di Falconara Marittima, è bene in questa sede riportare alcune considerazioni in merito, sviluppate dalla SEN e riprese integralmente all'interno del PEAR 2020.

Nello specifico, si prende atto di come il comparto della raffinazione europeo, così come l'intero settore petrolifero downstream, sia caratterizzato da una crisi importante, con numerose ipotesi di disinvestimento o chiusura di impianti (in Italia le raffinerie Tamoil di Cremona nel 2011 e Total Erg di Roma e le fermate temporanee nelle raffinerie Eni di Marghera e Gela, API di Falconara). Dall'inizio della crisi della raffinazione in Europa (2008) fino alla data di stesura del documento SEN, sono stati avanzati progetti di disinvestimento e chiusura per 33 impianti su un totale di 104 in funzione, e si stima che circa il 75% della raffinazione europea non sia economicamente sostenibile. Di questa difficile situazione vengono espresse le seguenti cause:

- Calo congiunturale della domanda;
- Mutamenti strutturali del mercato di sbocco della raffinazione, che hanno un orizzonte di sviluppo di lungo termine, tra cui:
  - La progressiva sostituzione di alcuni prodotti oil con altre fonti; in particolare per la sostituzione del gasolio da riscaldamento e dell'olio combustibile termoelettrico con il metano. L'utilizzo dei prodotti petroliferi è ormai concentrato prevalentemente nel settore dei trasporti (oltretutto nella petrolchimica, nei bitumi per le pavimentazioni stradali e nei lubrificanti);
  - Nel settore trasporti, la riduzione graduale dei consumi dovuta alla sempre maggiore efficienza energetica dei motori, oltre che al crescente uso di biocarburanti;
  - La determinazione europea a procedere nel lungo termine a una forte decarbonizzazione dell'economia, come definito nella Roadmap 2050, anche se la domanda mondiale di prodotti petroliferi continuerà a crescere, trainata dai paesi non OCSE;
  - La necessità di adeguare i cicli di raffinazione, pensati in passato per massimizzare le rese in benzine, e quindi non più adeguati alla maggiore domanda di prodotti distillati medi (gasolio), che tuttavia, dati gli ingenti investimenti necessari, non viene attuata in una prospettiva di mercato europeo in contrazione.
- Concorrenza internazionale sempre più forte da parte di impianti di raffinazione localizzati soprattutto in Asia, di grandi dimensioni ed efficienti, anche se operanti talvolta in condizioni distorsive di concorrenza (es. ridotti vincoli ambientali, di tutela sociale e di sicurezza e con sovvenzioni di varia natura).

Alla luce di ciò, la SEN prevede l'adozione di indirizzi volti all'inevitabile graduale riduzione della capacità produttiva e a una concentrazione su produzioni avanzate e a maggior valore aggiunto. Le principali misure rivolte al settore della raffinazione mirano quindi a facilitare la ristrutturazione o riconversione della capacità produttiva, orientandola verso prodotti di migliore qualità, assicurare condizioni paritarie con Paesi extra-UE, facilitare la competitività del mercato dello stoccaggio dei prodotti petroliferi e sviluppare i biocarburanti, in particolare quelli di seconda generazione.

Con particolare riferimento alla raffineria di Falconara Marittima, il PEAR 2020 ricorda che la sua attività è stata sospesa nel 2012 e ripresa a metà del 2013 per la riconversione a metano della centrale IGCC. L'obiettivo che la strategia energetica ambientale regionale si era posta alla data della sua redazione è quello di accompagnare la raffineria di Falconara verso una progressiva ristrutturazione e ammodernamento, in modo da aumentarne la competitività e l'efficienza, ridurre l'impatto ambientale, salvaguardarne la rilevanza industriale e occupazionale e ottenere quindi miglioramenti della sicurezza di approvvigionamento in conformità a quanto stabilito dalla Strategia Energetica Nazionale 48 e all'Accordo che la Regione Marche ha siglato con il gruppo API in data 11/07/2011 (DGR 977 del 06/07/2011). In particolare, con l'accordo sopra richiamato il gruppo API si impegna a incrementare l'efficienza energetica dei processi produttivi, la flessibilità operativa, a migliorare le rese della Raffineria, l'affidabilità e l'implementazione tecnologica degli impianti principali ed ausiliari.

All'interno del PEAR 2020 il terminale di Falconara Marittima viene citato poi anche in relazione all'approvvigionamento di gas naturale, in quanto a largo di essa è stato autorizzato un impianto off-shore di rigassificazione di GNL (Gas Naturale Liquefatto) proposto da "Api Nova Energia S.r.l.", società del gruppo

API. Nell'ottica dell'approvvigionamento di tale materia prima il PEAR 2020 ricorda come il territorio regionale fosse interessato da previsioni di realizzazione e potenziamento delle seguenti infrastrutture:

- metanodotto "Cellino – San Marco Il tronco;
- gasdotto "San Marco – Recanati;
- metanodotto "Anello Val d'Aso;
- nuova "linea adriatica": progetto strategico di medio lungo periodo (2017 - 2023).

Per quanto concerne, invece, l'approvvigionamento energetico da impianti off-shore, il Piano non registra iniziative in tal senso con riguardo alle coste marchigiane, limitandosi a citare il progetto europeo POWERED (Project of Offshore Wind Energy Research, Experimentation and Development), attivo dal 2011 e finanziato dall'IPA (Adriatic Cross Border Cooperation) allo scopo di stilare le Linee Guida per lo sviluppo dell'eolico off-shore nel Mare Adriatico.

Ampio spazio viene poi dedicato all'interno del PEAR 2020 all'illustrazione dettagliata del Bilancio Energetico Regionale, caratterizzato da una trattazione distinta per ciascun tipo di fonte, evidenziando e quantificando i quantitativi di energia prodotta e consumata.

Per concludere vengono illustrate, oltre allo schema dettagliato delle misure e degli interventi da applicarsi o già in fase di applicazione negli anni immediatamente a seguire la redazione del Piano, anche delle significative linee di guida da adottare con orizzonte 2030 in termini di politiche energetiche. Si tratta, come dichiarato dallo stesso Piano, di indirizzi di carattere prettamente qualitativo, tra cui si evidenzia sinteticamente quanto segue.

- Autosufficienza energetica coniugata con l'autoconsumo, secondo il concetto per cui l'energia venga prodotta laddove verrà utilizzata e, almeno in prima approssimazione, nella stessa quantità necessaria agli utilizzatori locali, conservando quindi l'obiettivo di massimizzare la diffusione della generazione distribuita;
- Transizione verso un futuro al 100% rinnovabile, da perseguire utilizzando tutte le diverse tecnologie rinnovabili, favorendo quelle maggiormente disponibili sul territorio regionale e quelle che garantiscono il minore impatto ambientale;
- Riduzione del consumo di combustibili fossili, da conseguirsi primariamente in termini di combustibili fossili liquidi, fino a veder il loro uso relegato solo a quegli impieghi per i quali non esiste alternativa (al momento, trasporto aereo e, in parte, marittimo). Il combustibile fossile da privilegiare durante la transizione dovrà essere il gas naturale, anche nella versione liquefatta (LNG) per quegli impieghi che necessitano di maggiore densità energetica (trasporto marittimo, trasporto pesante su strada e ferrovia);
- L'energia solare dovrà costituire una delle fonti prioritarie di sfruttamento dell'energia rinnovabile sia per la produzione di energia elettrica (fotovoltaico) che di energia termica (solare termico) privilegiando e massimizzando l'impiego di superfici già impermeabilizzate o non altrimenti utilizzabili (tetti, parcheggi, discariche, pertinenze di strade, autostrade e ferrovie). Andrà fortemente supportata la realizzazione di quegli impianti, pure piccoli, che consentano alte percentuali di autoconsumo anche mediante l'introduzione di sistemi innovativi di accumulo dell'energia, nonché la penetrazione di nuove tecnologie a basso impatto come il fotovoltaico di terza generazione;

- L'efficienza energetica in edilizia dovrà costituire uno dei pilastri su cui basare la sostenibilità economica e occupazionale del comparto delle costruzioni edili. Considerando la necessità di ridurre il consumo di suolo e la bassa domanda di nuove abitazione è verosimile che il futuro del comparto edile debba necessariamente passare attraverso un massiccio ricorso alle ristrutturazioni da integrare con finalità energetiche e antisismiche;
- Il miglioramento dell'efficienza energetica nell'industria dovrà essere perseguita proseguendo gli sforzi già in atto con l'impiego di motori elettrici sempre più efficienti e l'uso delle tecniche di "process integration" per il recupero di calore e lo sfruttamento termodinamico ottimale delle correnti fluide impiegate in ambito industriale. La tecnica della cogenerazione dovrà continuare a costituire una priorità per tutte quelle applicazioni caratterizzate da necessità contemporanee di energia elettrica e termica (sia in ambito industriale che nel terziario, per ospedali, centri commerciali etc.);
- L'efficienza energetica nei trasporti dovrà essere rigorosamente coniugata con la riduzione dell'inquinamento provocato dalle emissioni dei mezzi di trasporto. In questa ottica la raccomandazione è quella di convertire progressivamente il parco dei veicoli leggeri su strada verso la propulsione ibrida o completamente elettrica. Naturalmente deve essere garantito contestualmente l'adeguamento della rete elettrica, con la creazione di un numero sufficiente di colonnine di ricarica e la messa in atto di accorgimenti per rendere possibile la ricarica autonoma dei veicoli elettrici. Nel tempo di transizione non va penalizzata la vocazione regionale di territorio leader nell'impiego del gas naturale compresso (GNC) (anche da biometano) come carburante alternativo per il trasporto leggero. Sul fronte del trasporto pesante (camion e treni a trazione termica) è auspicabile una conversione quanto più ampia possibile all'uso del gas naturale liquefatto (GNL) contestualmente alla realizzazione di una rete di distribuzione adeguata. Anche per quanto attiene la mobilità in mare il suggerimento è quello di tendere verso la conversione all'uso del GNL sia presso la marineria locale (pesca) che nel comparto dei traghetti;
- Per quanto riguarda il contributo al sistema energetico proveniente dal ciclo dei rifiuti si auspica che il ricorso ad un modello di "economia circolare" massimizzi il riciclo e il riuso della frazione secca dei rifiuti;
- Andrà garantito un monitoraggio costante e puntuale dello sviluppo tecnologico in atto in tutti i settori coinvolti nella produzione, nel trasporto e nell'uso dell'energia al fine di individuare con tempestività ogni innovazione che possa garantire al territorio miglioramenti nell'approvvigionamento di energia in termini di compatibilità ambientale, efficienza, affidabilità e convenienza economica.

#### 4.2.2 Piano Paesistico Ambientale Regionale

Il Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR) della Regione Marche è stato approvato con D.A.C.R. n. 197 del 3 novembre 1989. Lo scopo per cui è stato redatto è principalmente quello di assorbire in un unico documento il complesso sistema dei vincoli in materia paesistico-ambientale in un regime più esteso, organico e articolato di salvaguardia, collegabile ai fattori di sviluppo della Regione. Un tale regime di tutela si propone quindi lo scopo prima di esplicitare e poi di definire le caratteristiche paesistiche e ambientali sia delle aree vincolate che di quelle non coperte da vincolo.

In maniera più estesa, si può riconoscere come gli obiettivi primari della tutela perseguita dal Piano Paesistico Ambientale della Regione Marche si fondano sul riconoscimento della nozione di valore applicata al territorio e alle sue emergenze, valore inteso come bene comune e universale da salvaguardare, la cui importanza, da un lato si articola in specifici radicamenti di ordine storico, naturalistico, vegetazionale, culturale e dall'altro, si traduce nei presupposti di un reale e ordinato contributo alla qualità della vita, nell'accezione più elevata dell'espressione.

Secondo quanto riportato nel Piano, quindi, la tutela non costituisce di per sé un impedimento, bensì la messa in luce dei capisaldi che devono essere salvaguardati e assunti come riferimento nel disegno strategico complessivo di una promozione. Ciò implica la possibilità di comporre l'ambivalenza fra conservazione e riuso corretto, fra consolidamento di valori espressi da testimonianze secolari e soddisfacimento di esigenze insorgenti stabilendo regole comportamentali con le quali la ricerca delle compatibilità divenga costume diffuso.

La stesura del PPAR è stata accompagnata, altresì, dall'auspicio che esso potesse costituire una notevole occasione di riqualificazione e rilancio della pianificazione urbanistica a livello comunale e sovra-comunale, dotandola degli importanti contributi paesistico-ambientali di cui talvolta potesse apparire carente.

Il Piano articola la sua disciplina con riferimento a:

- **sottosistemi tematici:** costituiti dalle componenti fondamentali dell'ambiente ovunque presenti nel territorio regionale: geologiche, botaniche, storico-culturali;
- **sottosistemi territoriali:** costituenti le zone omogenee in rapporto alla rilevanza dei valori paesistico-ambientali;
- **categorie costitutive** del paesaggio, tipologie fondamentali della struttura territoriale, tenuto conto delle individuazioni di cui alla Legge 8 agosto 1985, n. 431 e con riguardo alle specificità del territorio marchigiano;
- **interventi di trasformazione rilevante del territorio**, valutati e disciplinati per quanto concerne le metodologie di approccio e le modalità di progettazione.

Il disposto normativo del Piano si articola in:

- **Indirizzi di orientamento** per la formazione e revisione degli strumenti urbanistici di ogni specie e livello (Piani comunità montane, P.R.G., P.d.f., Piani Particolareggiati, ecc.), nonché degli atti di pianificazione, programmazione e di esercizio di funzioni amministrative attinenti alla gestione del territorio (Piani settoriali);
- **Direttive** per l'adeguamento al presente Piano degli strumenti urbanistici sotto-ordinati (Piani comunità montane, P.R.G., P.d.f.) e per la specificazione e/o sostituzione delle prescrizioni di base di cui alle lettere seguenti;
- **Prescrizioni di base** immediatamente vincolanti per qualsiasi soggetto pubblico o privato, e prevalenti nei confronti di tutti gli strumenti di pianificazione e di programmazione vigenti (art. 9, 3° comma Legge Regionale). Con l'entrata in vigore degli strumenti di pianificazione adeguati alle disposizioni del Piano, dette prescrizioni sono sostituite da corrispondenti normative degli strumenti medesimi aventi carattere specificativo e/o con contenuti modificativi, purché finalizzati agli obiettivi di tutela indicati dal piano. Restano comunque salve le disposizioni più restrittive, ove previste dagli strumenti di pianificazione vigenti e da leggi statali e regionali.

In merito al complesso problema della tutela, il Piano definisce due livelli:

- **Tutela orientata**, che riguarda situazioni in cui le condizioni dell'equilibrio tra insediamento e ambiente (o l'esistenza di stati di compromissione) ammettono opportunità di trasformazione mediante interventi compatibili con gli elementi paesistici ambientali del contesto;
- **Tutela integrale**, che riguarda situazioni in cui le condizioni di equilibrio tra insediamento e ambiente escludono le trasformazioni, essendo consentite esclusivamente operazioni volte alla conservazione ed al consolidamento.

Le azioni di tutela sono dirette, oltre che alla conservazione dei beni che caratterizzano le categorie costitutive, anche alla salvaguardia e al ripristino dell'equilibrio formale e funzionale dei luoghi circostanti.

La tutela è applicata per ambiti che comprendono le categorie costitutive del paesaggio considerato ed i luoghi ad esso circostanti.

Il Piano considera interventi di trasformazione rilevante del territorio tutte le opere di rilevante impegno infrastrutturale quali: opere di viabilità (comprese quelle a servizio di attività produttive di qualsiasi genere); opere stradali, autostradali, ferroviarie (interporti, aeroporti e simili, linee metropolitane e ferro-filiferroviarie urbane ed extraurbane, impianti a fune), per le telecomunicazioni (antenne, ripetitori e simili); opere tecnologiche (elettrodotti, depuratori, serbatoi e condotte di qualsiasi tipo e natura, discariche per rifiuti solidi e fanghi); opere connesse ad attività estrattive (cave e miniere), opere di trasformazione dei suoli agrari che impegnano rilevanti estensioni territoriali (bonifiche); altre opere di pubblica utilità che abbiano rilevante impegno territoriale.

Con riferimento ad interventi di realizzazione di dette opere, il Piano prescrive che la progettazione tenga adeguatamente in conto aspetti quali:

- mantenimento dei profili naturali del terreno;
- contenimento della dimensione di rilevati e scarpate;
- adozione di soluzioni progettuali e tecnologiche tali da non frammentare la percezione unitaria del paesaggio;
- mantenimento e ripristino di adeguati manti superficiali erbacei permanenti in corrispondenza dei percorsi sciabili;
- ricostruzione delle continuità boschive e floristiche;
- conservazione dei caratteri ambientali delle strade;
- ricostituzione di elementi naturalistici ambientali integrati alle visuali paesaggistiche.

Secondo il PPAR, la progettazione di nuove opere fluviali, marittime e costiere, l'adeguamento o la trasformazione di opere esistenti deve corrispondere ai seguenti requisiti:

- mantenimento dei profili naturali delle rive e del microambiente rivierasco;
- contenimento delle opere idrauliche, limitandole a situazioni di massima pericolosità, privilegiando l'uso di sbarramenti con materiali incoerenti locali o di argini in terra piantumati;
- ricostruzione delle continuità floristiche riparie e litoranee anche con nuove piantumazioni di essenze locali;
- contenimento delle nuove opere di derivazione, di invaso e di captazione, limitandone l'incidenza paesistico ambientale;

- adozione di interventi volti a ricomporre la continuità e a ricostituire i caratteri di naturalità degli arenili.

La progettazione e realizzazione di opere fluviali, marittime e costiere per proteggere la natura dei siti, deve:

- evitare nuovi accessi carrabili ai fiumi e al mare;
- evitare l'impiego di contenimenti artificiali (gabbionate, palancole, prefabbricati di calcestruzzo, e simili) prive degli elementi naturali che assicurino un corretto inserimento nel paesaggio visivo circostante;
- escludere soluzioni di difesa costiera con andamento costantemente parallelo al litorale marittimo.

#### 4.2.3 Piano regionale dei porti

Il Piano regionale dei porti della Regione Marche è stato approvato con D.C.R. n. 149 del 02/02/2010. Tramite questo dispositivo, la Regione, nell'esercizio delle competenze di cui all'art. 60 della L.R. n. 10/1999 e di cui all'art. 5 della L. n. 84/1994, approva il Piano Regolatore Portuale dei Porti di competenza statale, adotta e approva il Piano Regolatore Portuale dei Porti di competenza regionale e, infine, approva gli adeguamenti tecnico – funzionali dei Piani Regolatori Portuali.

Il Piano regionale dei porti individua gli obiettivi dei porti di competenza nazionale e indirizza e disciplina la realizzazione, la ristrutturazione e la riqualificazione dei porti di competenza regionale. Come si è detto, il Piano Regionale dei porti si attua attraverso i Piani Regolatori Portuali.

Il sistema portuale marchigiano è costituito dai porti di Pesaro, Fano, Senigallia, Ancona, Numana, Civitanova Marche, Porto San Giorgio, San Benedetto del Tronto e dalle strutture minori per la nautica da diporto di Gabicce Mare – Vallugola, Darsena Gabicce Mare, Vallugola, Foce del Fiume Foglia, e Darsena interna – Porto Potenza Picena. Di questi, ricadono nella circoscrizione dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale, i porti di Pesaro, Ancona e San Benedetto del Tronto.

Dalle analisi dei traffici svolte nell'ambito del Piano di sviluppo di Ancona (2005), emerge che l'insieme dei porti marchigiani attrae una quota del movimento marittimo nazionale pari, nel 1997, al 2,1% del traffico merci ed a circa l'1,1% di quello passeggeri. Tale ruolo regionale risulta in crescita per il comparto merci e stazionario per il comparto passeggeri. Il traffico merci appare composto da una rilevante quota di traffici internazionali, pari a circa l'84% del totale movimentato, mentre il rimanente 16% rappresenta il traffico di cabotaggio in provenienza dai porti nazionali o ad essi destinato. La navigazione internazionale è parimenti rilevante nei traffici passeggeri, risultando nel 1997 assorbire la quasi totalità dei trasportati (valori vicini ai 900 mila passeggeri/anno).

L'analisi delle origini/destinazioni della navigazione merci di cabotaggio dei porti della regione Marche mostra una netta prevalenza dei collegamenti lungo le regioni del Corridoio Adriatico, verso le quali si indirizza circa il 90% del traffico merci movimentato, con netta prevalenza del Veneto (33% del traffico). Una quota significativa (circa il 20%) del movimento merci avviene all'interno del sistema portuale regionale (tale quota è più elevata per i prodotti petroliferi che per le merci secche), mentre una ulteriore quota (15%) dei traffici originati dalla regione Marche si muove con la regione Sicilia.

Scarsa è la penetrazione nei confronti dei sistemi portuali del Tirreno verso i quali si dirigono appena il 2% delle movimentazioni connesse al cabotaggio (Liguria).



In merito alle prospettive di sviluppo, focalizzando l'attenzione sui porti di competenza dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale, il Piano regionale dei porti evidenzia la rilevanza internazionale del porto di Ancona. I porti di Pesaro e San Benedetto del Tronto, una volta potenziati con le infrastrutture previste nei rispettivi Piani Regolatori Portuali, potranno svolgere un ruolo complementare nel settore commerciale (cabotaggio) e nel servizio passeggeri (collegamenti con l'altra sponda dell'Adriatico ed interregionali). Per quanto riguarda il porto di Ancona, in particolare, il Piano evidenzia il ristagno delle due componenti tradizionali del traffico mercantile, le merci liquide e le merci secche, e, di contro, la crescita del traffico TIR/Trailer, rappresentando Ancona il nodo privilegiato per la rotta Grecia-Europa del nord, lo sviluppo dello short sea shipping (cabotaggio internazionale) con la Croazia e gli altri paesi della costa adriatica ed, anche, del traffico container.

Il Piano segnala, però, la necessità di migliorare i servizi portuali e completare, in tempi rapidi, le opere di difesa esterne e i banchinamenti e di realizzazione dei collegamenti stradali e ferroviari alle principali linee di comunicazione. Il Piano regionale focalizza l'attenzione sulla nuova banchina rettilinea, lunga 920 m e con fondali di - 14,00 m s.l.m.m. che consentirà al porto di acquisire forza rispetto ai vari porti dell'Adriatico.

Per il porto di Pesaro, il Piano regionale spiega che la formazione della Darsena di Ponente e la realizzazione di una nuova imboccatura consentiranno un notevole incremento dei traffici di merci solide e sciolte e la istituzione di linee marittime Ro-Ro. Ne conseguiranno anche una maggiore sicurezza del Cantiere Navale di Pesaro e, più in generale, delle unità da diporto in ingresso/uscita dal porto le quali, inoltre, beneficeranno di maggiori spazi.

L'ampliamento del porto di San Benedetto del Tronto, così come previsto dal Piano Regolatore Portuale vigente, con la costruzione della nuova Darsena Nord, permetterà il rilancio polifunzionale della struttura con particolare riguardo al cabotaggio ed ai collegamenti con l'altra sponda dell'Adriatico.

San Benedetto del Tronto, infatti, per la sua posizione geografica, può ambire a fungere da base per il trasporto merci con piccole navi, con la finalità di attuare un sistema integrato dei trasporti regionali ed interregionali. Allo stesso tempo, il potenziale terzo braccio del porto consente di ipotizzare lo sviluppo di iniziative turistiche sinergiche con la Croazia stessa (traghetti veloci, aliscafi e piccola crocieristica).

L'utilizzo commerciale va verificato in stretta connessione alle eventuali soluzioni per la viabilità.

Il Piano regionale dei porti focalizza poi l'attenzione sulla cantieristica navale e nautica, della quale promuove lo sviluppo, avendo rilevato la presenza, sul territorio regionale, di tre importanti realtà produttive, la Fincantieri, leader nel mercato cruise-ferries, ISA Group Rodriguez e la Cnr Ferretti, leader mondiali nella produzione di mega-yacht, cui si aggiungono quelle impegnate nella costruzione di scavi da diporto e mega-yacht.

Per quanto riguarda la pesca, infine, il Piano regionale dei porti persegue l'obiettivo di una gestione sostenibile della risorsa, attraverso la formazione e l'informazione degli operatori del settore ma, anche, attraverso la ristrutturazione e l'ammodernamento dei porti e dei punti di attracco, la trasformazione e la commercializzazione dei prodotti della pesca dell'acquacultura e il sostegno alla piccola pesca.

#### 4.2.4 Piano di Inquadramento Territoriale

Il Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche (PIT) è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 295 del 08/02/2000 con pubblicazione sul BUR Marche, Suppl. n. 16 del 30/03/2000.

Questo Piano, previsto dall'art. 2 della L.R. n. 34/1992 persegue i seguenti obiettivi:

O1. La coesione interna dei sistemi territoriali sovralocali; O2. Il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati; O3. La localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale; O4. La valorizzazione degli ambienti della storia e della natura; O5. Il consolidamento dei territori fragili; O6. Il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione; O7. Lo sviluppo dei territori transfrontalieri.

Fare rete è il principio ispiratore del Piano che riconosce a questa condizione il fatto di essere decisiva per la partecipazione delle Marche ai processi di formazione della economia e della cultura alla scala globale. Focalizzando l'attenzione sulle infrastrutture, il PIT individua le infrastrutture che servono, volendo superare i ritardi accumulati nel tempo e coniugandole con la trasformazione dei territori attraversati e altre opere ambientali, sia per la difesa del suolo che per la funzionalità dei sistemi ecologici e naturalistici.

In merito alle attrezzature e ai servizi regionali, che comprendono anche i porti, il PIT non determina fin d'ora la natura delle attrezzature da realizzare nel futuro e la loro distribuzione nello spazio. Definisce, tuttavia, i requisiti prestazionali di accessibilità che devono venire soddisfatti per le nuove localizzazioni nell'obiettivo di ridurre gli spostamenti su mezzi di trasporto individuali a favore di una mobilità ambientalmente sostenibile. Tali requisiti sono così individuati: STASR 1. Coerenze localizzative; STASR 2. Profili di accessibilità; STASR 3. Tipologie di domanda; STASR 4. Requisiti prestazionali; STASR 5. Standard di riferimento.

Il requisito STASR 1. Coerenze localizzative assume che le attrezzature di importanza nazionale risultino direttamente accessibili tramite la rete viaria e ferroviaria di importanza nazionale e che le attrezzature di importanza regionale risultino accessibili attraverso almeno la rete di mobilità di importanza regionale. Al riguardo si osserva una situazione da migliorare soprattutto per quanto riguarda i porti di Ancona, San Benedetto e Pesaro.

Il PIT, in conclusione, delinea cinque scenari prospettivi, da pensare come "l'esito di una anticipazione intenzionale di immagini del futuro che corrispondono a diverse condizioni di funzionamento del territorio regionale in conseguenza della evoluzione del contesto complessivo e del quadro degli interventi programmati (...). L'obiettivo di fondo di queste esplorazioni è di diffondere la convinzione che il futuro non è dato tecnocraticamente, ma è costruito dalle volontà e dalle capacità degli attori coinvolti nel processo di pianificazione".

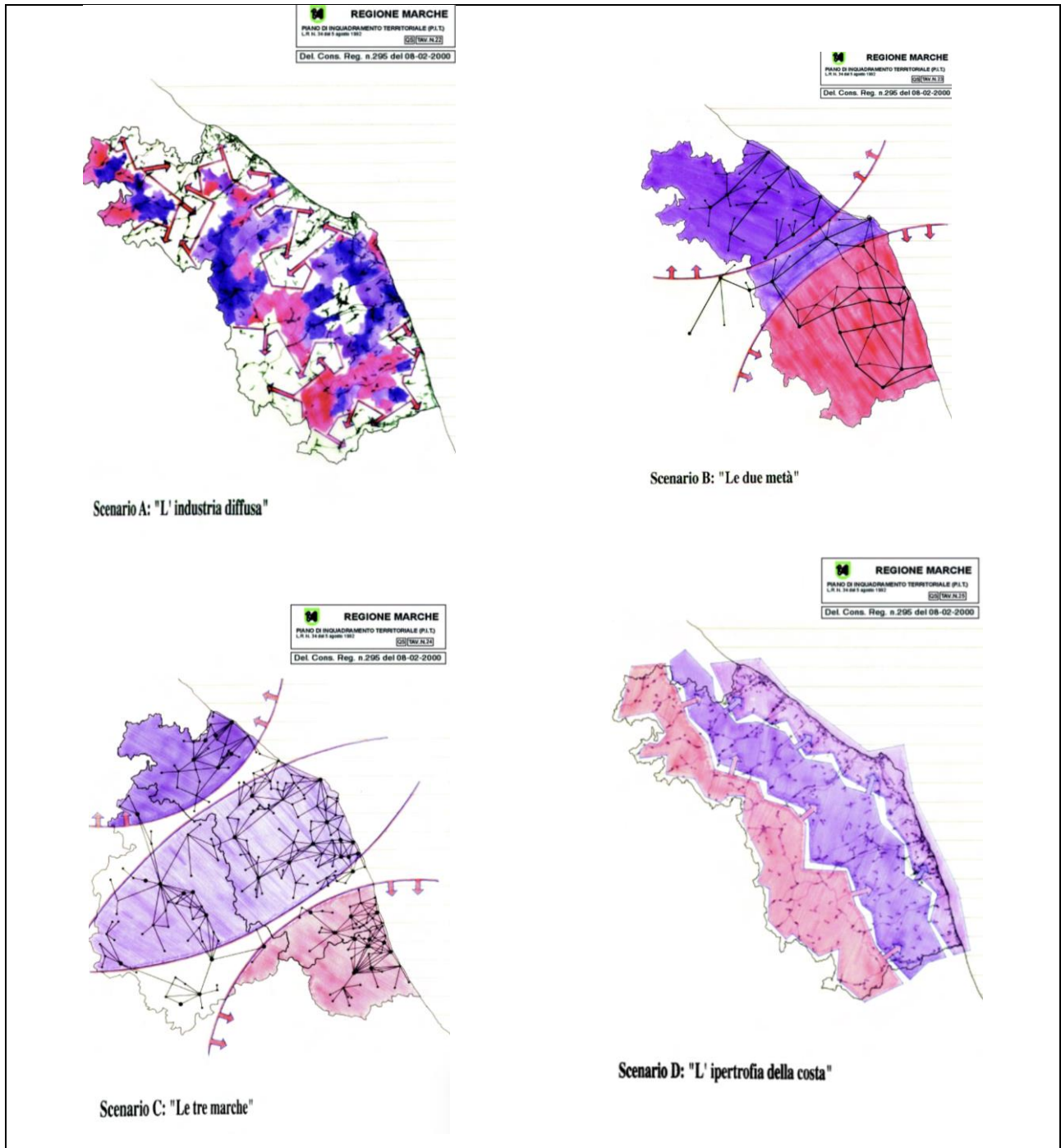
Lo "Scenario A. L'industria diffusa" riflette la marcata tendenza dei distretti produttivi ad estendersi progressivamente e ad invadere tutto lo spazio regionale assoggettandolo alla razionalità omogeneizzante del settore industriale delle piccole e medie imprese. Per contrastare gli effetti negativi correlati a questa immagine occorre ridurre i divari economici tra le aree di sviluppo industriale e quelle residuali e promuovere un uso attivo del patrimonio culturale e ambientale, che deve essere concepito come risorsa per un modello di sviluppo sostenibile a vantaggio dell'intera regione.

Lo "Scenario B. Le due metà" muove dal riconoscimento di una diversa modalità di funzionamento del territorio regionale settentrionale, caratterizzata dal ruolo determinante dei centri costieri, rispetto a quello meridionale, maggiormente integrata nei territori dell'interno, in particolare per ciò che riguarda la distribuzione spaziale delle funzioni di centralità e dei servizi alle imprese e alle famiglie. In questo scenario appare opportuno potenziare le relazioni nord – sud, in particolare consolidando il ruolo di cerniera della direttrice Vallesina.

Lo “Scenario C. Le tre Marche” mette in evidenza i processi di scomposizione che potrebbero darsi nel territorio regionale quando la appartenenza ai macrocontesti interregionali dovesse prevalere sulle coesioni interne. In particolare, identifica una microregione Pesaro-Fano proiettata verso la Emilia-Romagna, una forte regione centrale che si prolunga fino all’Umbria, e infine una terza microregione tra Ascoli e Teramo. Le conseguenze di questo scenario sono quanto mai rischiose, perché mettono in gioco la stessa coesione dello spazio regionale. Per contrastarlo efficacemente è necessario praticare politiche di sviluppo territorializzate in particolare sulle aree cerniera, che corrispondono all’entroterra di Senigallia e di Pedaso. Qui dovrebbero essere concentrati gli impegni e i progetti per evitare l’indebolimento delle giunzioni tra i tre macrosistemi.

LO “Scenario D. Ipertrofia della costa”, infine, enfatizza i processi di concentrazione selettiva dello sviluppo a ridosso della fascia medio adriatica, sotto l’effetto combinato delle politiche di infrastrutturazione di scala europea, dello sviluppo “spontaneo” dei nodi di centralità commerciale e turistica e della apertura alle relazioni transnazionali. In questo scenario occorre assecondare una evoluzione della costa verso attività turistiche e di servizio qualificate, promuovere un’economia vocazionale per la fascia appenninica mirando alla complementarità tra funzioni produttive, turistiche e di tutela dell’ambiente ed, infine, riconoscere alla fascia intermedia delle colline il ruolo di ambito di compensazione e riconnessione tra le due strutture primarie precedentemente indicate.

Lo “Scenario E. Il mosaico integrato” rinuncia alle rappresentazioni dei territori al futuro unitarie e fortemente aggregate, privilegiando invece il riconoscimento delle diversità locali. Questa immagine mette in evidenza, esasperandoli, i valori di localismi che hanno segnato la storia della regione e che costituiscono una importante risorsa da valorizzare anche attraverso la pianificazione del territorio. Per correggere gli effetti non voluti, ossia la l’eccesso di frammentazione delle politiche territoriali e soprattutto la ineguale opportunità di accesso alle grandi reti che ogni sistema locale dovrebbe sperimentare in modo autoreferenziale, si dovrebbe mirare allo sviluppo delle interdipendenze tra i sistemi locali salvaguardandone la capacità di iniziativa dal basso. Le reti sono destinate ad assumere un ruolo decisivo, sia quelle infrastrutturali che le reti di attori costruite attraverso intese e accordi.



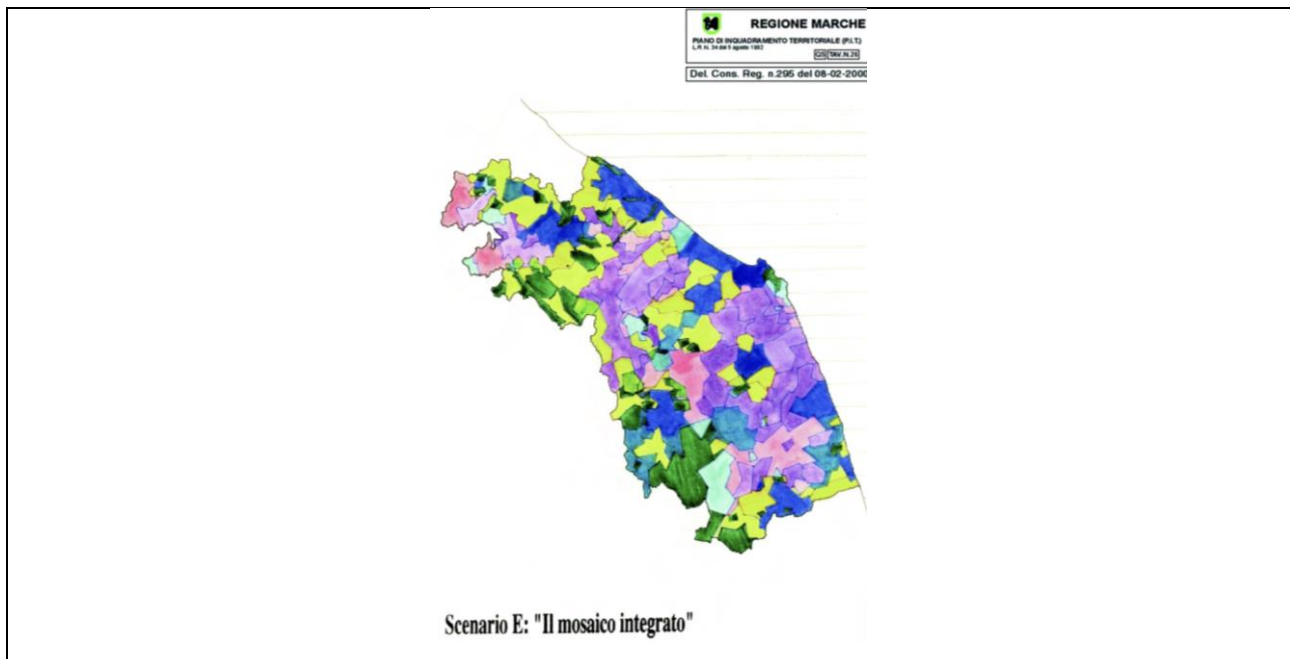


Figura 4-1 Regione Marche. Piano di Inquadramento Territoriale (fonte: BUR Marche, Suppl. n. 16 del 30/03/2000)

## 5 Pianificazione di livello regionale – Abruzzo

### 5.1 Programmazione economica e finanziaria

Il Documento di Economia e Finanza (DEFER) della Regione Abruzzo 2022-2024 (DGR N.401/C del 30.06.2021) è stato approvato dall'Assemblea Legislativa Regionale nella seduta del 27/12/2020. Tale documento illustra gli indirizzi programmatici della legislatura in corso e definisce le linee strategiche dell'azione della Amministrazione, che si implementano nella previsione finanziaria del Bilancio per il triennio successivo. Successivamente all'entrata in vigore del documento, ne è stata approvata una Nota di Aggiornamento (DGR n.674/C del 22.10.2021).

A valle di un'approfondita analisi del contesto macroeconomico nazionale ed internazionale, unitamente a una valutazione dello stato di fatto dell'economia abruzzese, il Documento procede all'illustrazione dei vari punti programmatici per singole aree tematiche con riferimento al triennio in oggetto.

Gli indirizzi menzionati riguardano, tra le altre cose:

- il rinnovamento della macchina amministrativa regionale, in termini di valorizzazione di patrimonio e risorse umane, miglioramento della struttura organizzativa, riorganizzazione sistema gare e contratti;
- il sostegno al sistema produttivo regionale, in termini di supporto alla nascita di nuove imprese, accesso al credito, sostegno alle attività imprenditoriali. Particolare attenzione viene dedicata al settore terziario con riguardo alle imprese attive nel turismo. Imprescindibile poi il riferimento poi alla logistica, alla portualità, al trasporto aereo e ferroviario, oltre che alla mobilità in genere;

- il welfare, con rinnovati indirizzi programmatici in termini di politiche sanitarie, anche alla luce del perdurare dell'emergenza epidemiologica, oltre che di politiche sociali e per il Lavoro. Particolare risalto viene dato al tema della sicurezza, inteso come diritto imprescindibile del cittadino.
- L'Ambiente, in termini di tutela e cura. Non mancano ampi riferimenti all'ambiente marino e costiero, quali quelli alla difesa delle coste dall'erosione e al Progetto Speciale Territoriale (PST) Costa dei Trabocchi;
- Lo sfruttamento e l'ottimizzazione delle procedure finanziarie nazionali e comunitarie, con relativo elenco e dettagliata analisi di tutti gli strumenti e i programmi finanziari cui aderire.

Risulta di interesse approfondire in questa sede i punti di maggior contatto con il presente Documento di Programmazione di Sistema, a cominciare da quelli che ineriscono direttamente il sistema produttivo della Regione Abruzzo. L'orientamento del governo regionale è infatti quello di accettare la sfida consistente nel mantenere ed incrementare progressivamente la competitività delle imprese, sostenendo importanti interventi non solo a favore delle infrastrutture materiali che rappresentano il pre-requisito essenziale per un territorio "accogliente" dal punto di vista degli investimenti produttivi, ma soprattutto, nel medio termine, a sostegno del consolidamento ed implementazione del patrimonio di conoscenze e competenze alla base delle tecnologie abilitanti; dirimente, in questo senso, è considerata la capacità di predisporre tempestivamente strumenti condivisi a sostegno dei progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale delle imprese del territorio che si mostrino più "innovation oriented", anche a prescindere dalla loro dimensione o collocazione. L'indirizzo dell'Amministrazione è quello di rendere tali misure di sostegno modulabili in modo da potersi rivolgere efficacemente sia ad imprese strutturate (con iniziative di alto profilo tecnologico e scientifico), più predisposte ad implementare processi di sviluppo nell'ottica della Strategia di Specializzazione Intelligente S3, sia (in forma semplificata ed accessibile), verso PMI impegnate in processi innovativi "generalisti".

In sintonia con i recenti orientamenti comunitari, infine, l'indirizzo programmatico regionale è volto al sostegno specifico alla costruzione delle capacità digitali ed alla promozione delle relative tecnologie, quali il supercalcolo, l'intelligenza artificiale, la sicurezza informatica e le competenze digitali avanzate, al fine di garantire un ampio uso delle tecnologie digitali in tutti i settori dell'economia e della società.

Nel prosieguo del DEFR, l'Amministrazione prende atto di come il potenziamento delle infrastrutture regionali e nazionali che lambiscono il territorio regionale sia cruciale in termini di opportunità di sviluppo per l'Abruzzo, in particolar modo per le aree interne, e costituisca la rampa di lancio per lo sviluppo e la competitività delle aree industriali.

Lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie e metropolitane consente alla Regione, più nello specifico, di trasformarsi in un'area baricentrica per ogni collegamento commerciale, oltretutto essere funzionale a un'adeguata e salubre mobilità dei passeggeri e flussi turistici.

Con riferimento alle infrastrutture su ferro, si valuta positivamente l'opportunità di intervenire non solo migliorando la rete esistente ma creando i presupposti del collegamento tra l'area portuale di Civitavecchia e quella di Ortona attraverso il corridoio della trasversalità interregionale tra Lazio e Abruzzo: Si tratta di un corridoio funzionale alla velocizzazione, in particolare, del trasporto merci dalla penisola Iberica ai Balcani.

Importanza viene attribuita a dare continuità all'accordo di collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale per la costruzione di una "Land bridge" che colleghi il Tirreno centro settentrionale

e l'Adriatico centrale con particolare riferimento all'integrazione delle connessioni marittime verso Spagna, Croazia centrale e meridionale, Montenegro, Albania e Grecia.

L'obiettivo dell'Amministrazione è che questo accordo sia guidato e supportato da un preventivo e intelligente rafforzamento delle infrastrutture trasversali al centro Italia; in tale direzione si innesta, altresì, il processo di ristrutturazione e messa in esercizio della intera linea regionale interna Fossacesia - Castel di Sangro, tra l'altro doppiamente interconnessa alla rete nazionale RFI ai sensi del decreto 05 agosto 2016.

Viene anche rappresentato che con il Contratto di Programma MIT-RFI è stato definitivamente sancito l'obiettivo prioritario del potenziamento dell'asse ferroviario trasversale Roma-Pescara, dell'importo complessivo di 1,556 mld di euro, grazie al quale si confida in una riduzione sostanziale del tempo di percorrenza (circa il 50%) tra "i due mari".

Nell'ambito del complesso sistema infrastrutturale regionale, assume rilevanza strategica e vitale il ruolo dell'Abruzzo quale "cerniera dell'Adriatico".

Nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione Abruzzo sta orientando le proprie scelte programmatiche e progettuali tramite l'aggiornamento dei corridoi della rete transeuropea dei trasporti (reti Ten-T), chiedendo alla Commissione Europea l'inclusione nella rete Centrale (CORE), contemplata dal Regolamento (UE) n. 1315/2013, della rete ferroviaria ad alta velocità al tratto Ancona-Pescara-Termini Imerese-Bari e all'asse Ortona-Pescara-Civitavecchia.

Il 24.10.2020 è stato, altresì, siglato il Protocollo d'Intesa per lo sviluppo del Corridoio Adriatico con le regioni Marche, Molise e Puglia per creare una strategia unitaria di sviluppo finalizzata al potenziamento della dorsale adriatica centromeridionale, da sottoporre al Governo centrale proprio in vista del processo di riesame della rete europea dei trasporti.

Il 06.11.2020 la Regione Abruzzo ha formulato alla Commissione Infrastrutture della Conferenza delle Regioni la propria proposta contenente l'inclusione nella rete Core della sezione "Ancona-Bari" lungo l'asse adriatico e della sezione trasversale "Civitavecchia-Pescara-Ortona" che collega il mar Tirreno al mar Adriatico, entrambe non recepite nel 2013 nella rete centrale, prerequisito essenziale per appartenere ad un Corridoio.

Con specifico riferimento al sistema portuale, la Regione Abruzzo riepiloga la situazione dei circa 123 km di sviluppo della fascia litoranea, caratterizzata dalla presenza, a partire da Sud, dei sistemi portuali di Vasto, Ortona, Pescara e Giulianova, oltre ad un certo numero di porticcioli e approdi minori.

Secondo la Legge n°84 del 1994, principale normativa nel settore portuale, i porti di Ortona e Pescara sono classificati porti di rilevanza economica nazionale (categorie II°, classe I°) sotto l'egida dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, mentre i porti di Vasto e Giulianova sono classificati come porti di rilevanza economica regionale ed interregionale.

Su scala regionale i porti di maggiore rilevanza e con migliori potenzialità dal punto di vista dei traffici commerciali sono quelli di Ortona e di Vasto, posti a servizio di aree che presentano un considerevole sviluppo industriale nel contesto italiano centro-meridionale.

Con lo strumento finanziario FSC 2007-2013, nonché dal successivo Masterplan Abruzzo tramite i fondi FSC 2014-2020, unitamente ad alcune Delibere CIPE, è stato avviato un processo di potenziamento dei porti di

Ortona e Pescara, per complessivi € 81 milioni, nonché dei porti regionali di Vasto e Giulianova, per altri € 6 milioni, che consentirà la configurazione e la praticabilità di nuovi scenari di offerta.

La centralità geografica della Regione Abruzzo, sia rispetto al dibattito italiano riferito all'ipotesi di collaborazioni tra regioni in grado di rendere strategici interventi ed investimenti soprattutto nel campo delle infrastrutture ma anche in relazione all'avanzamento dei lavori della strategia dell'Unione Europea per la regione Adriatico Ionica, diventa un'opportunità unica, in una logica di integrazione dei finanziamenti previsti dagli interventi europei straordinari legati alla crisi generata dal Covid-19 (PNRR) e da quelli ordinari della Politica di Coesione 2021-2027, per disegnare uno sviluppo in grado di proiettare il territorio regionale in uno scenario ampio e ricco di interessanti opportunità

In relazione ai poli logistici, la Regione procederà ad affidare, tramite procedura ad evidenza pubblica, la gestione del Centro di Smistamento Merci della Marsica – Retroporto d'Abruzzo (CSMM), alla luce dell'accordo sottoscritto con RFI per realizzare il raccordo ferroviario tra lo stesso Centro e la linea ferroviaria principale, al fine di perseguire l'obiettivo di promozione e sviluppo dei traffici intermodali e ferroviari convenzionali in entrata e uscita dal centro medesimo.

Analoga attività gestoria verrà avviata per l'Autoporto di Roseto a seguito della conclusione della procedura pubblica in corso di svolgimento per la individuazione di manifestazioni di interesse.

Per quanto attiene i porti, l'Amministrazione identifica i seguenti programmi e attività da realizzare:

- ultimazione delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale nel porto di Pescara per un investimento complessivo di 31 mln di euro disponibili, oltre a 21,2 mln di euro da finanziarsi a valere della programmazione MIT relativa alla portualità nazionale;
- Completamento interventi sul porto di Ortona (approfondimento dragaggio, prolungamento diga sud)", con un finanziamento complessivo di 40,5 milioni di euro, tramite il prolungamento del molo sud per una lunghezza complessiva di metri 800 e l'approfondimento dei fondali fino alla batimetrica di -10 metri;
- Porto di Vasto – Attuazione delle previsioni di P.R.P. – Potenziamento e riqualificazione infrastrutturale diga foranea, molo di levante e molo martello per l'importo complessivo di 12mln di euro. Con il P.N.R.R. e la programmazione 2021-2027 già in itinere verranno reperiti ulteriori fondi per dare compiutezza alle previsioni di P.R.P. approvato;
- Conclusione iter di approvazione del piano regolatore portuale di Giulianova. Realizzazione delle opere previste nel piano regolatore portuale attraverso la riprogrammazione delle risorse FSC 2014/2020 (Piano Operativo Infrastrutture) per M€ 3,80 nonché attraverso nuove risorse da reperire nell'ambito del P.N.R.R. e della programmazione 2021-2027 già in itinere.
- Realizzazione di opere per il completamento dell'approdo turistico di Martinsicuro per un importo di 1,4 mln di euro, attraverso nuove risorse da reperire nell'ambito del P.N.R.R. e della programmazione 21-27.

Esauriti gli aspetti più prettamente relativi allo sviluppo infrastrutturale, il DEFR approfondisce altre tematiche di potenziale interesse per le attività portuali, costiere e marittime in genere, relative allo sviluppo sostenibile e alla tutela del territorio e dell'ambiente (Missione 9).



Tra le altre cose, la Regione Abruzzo si è posta l'obiettivo prioritario di valorizzare la porzione di territorio della Costa dei trabocchi e di garantire la qualità del suo sviluppo e delle sue trasformazioni territoriali nel pieno rispetto delle valenze ambientali, storiche e paesaggistiche presenti.

A tal fine è stata avviata la redazione del Progetto Speciale Territoriale Costa dei Trabocchi (PST) attraverso il quale la Regione si propone di sostenere e facilitare gli interventi di trasformazione urbana e territoriale intorno alla "via verde", a partire dalla fruizione e dalla godibilità della stessa infrastruttura (in via di completamento) unitamente al recupero delle stazioni ferroviarie dismesse, con un'azione di pianificazione estesa all'intero ambito costiero, prevedendo la partecipazione degli Enti e delle comunità locali. In tale contesto metodologico le aree ferroviarie dismesse costituiscono il corridoio verde (comma 3, art. 4 della L.R. 5/2007) che connette il sistema delle aree protette della costa teatina (già obiettivo specifico di "tutela e valorizzazione della costa" del vigente Q.R.R.).

Allo scopo di attivarsi per mezzo di uno strumento urbanistico capace di attivare consenso tra le parti interessate e di incidere sulla reale trasformazione sostenibile del territorio, con DGR 146 del 15.03.2021 è stato approvato il "Documento di indirizzo programmatico" del PST Costa dei Trabocchi.

La Regione Abruzzo sottolinea poi di essere stata una delle prime regioni italiane a dotarsi di uno strumento di "Gestione integrata dell'area costiera. Piano organico per il rischio delle aree vulnerabili. Fattibilità di interventi di difesa e di gestione della fascia litoranea su scala regionale". basato su un'analisi di rischio multidisciplinare eseguita a scala regionale.

La DGR n. 526 del 31/08/2020 ha adottato il "Piano di difesa della costa dall'erosione, dagli effetti dei cambiamenti climatici e dagli inquinamenti" (PDC) della Regione Abruzzo, che costituisce l'aggiornamento del piano vigente ed è lo strumento essenziale per la pianificazione degli interventi di gestione della fascia costiera, definendone il quadro programmatorio ed attuativo, sia per l'attivazione e la disposizione delle risorse economiche sia per la successiva autorizzazione e la realizzazione degli interventi. Lo strumento proposto, affrontando le tematiche di settore, riconosce e integra, alle istanze proprie della pianificazione dell'intervento di difesa costiera, le considerazioni al contorno relative alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici, all'inquinamento delle acque marine costiere e alle attività connesse di balneazione.

La finalità è la gestione del rischio della fascia costiera Abruzzese, attraverso l'analisi preventiva degli eventi potenzialmente pericolosi e la pianificazione degli interventi necessari per delimitarne e contrastarne gli effetti già determinati. Il cronoprogramma di attuazione prevede la conclusione dell'iter formativo del piano entro giugno 2021.

Per gli eventi meteomarini eccezionali del novembre 2019, di cui alla dichiarazione dello stato d'emergenza e alla OCDPC n. 622 del 17.12.2019 e n. 674 del 15.05.2020, la Regione Abruzzo è intervenuta finanziando con la LR40.2019 e con la DGR88.20 e con la DGR267.20 interventi di ripristino e riparazione, per un totale di circa 7 M€. Il Fondo di Solidarietà dell'Unione Europea ha finanziato inoltre con 4,6 M€ gli interventi di ripristino delle strutture danneggiate. Tra gli interventi finanziati risultano progetti innovativi quali la Spiaggia di Alimentazione ad Alba Adriatica.

Le previsioni di intervento per le opere di difesa, sulle criticità localizzate della costa abruzzese individuate dalla Analisi di Rischio della Ricerca Ancora e delle previsioni di PDC trovano inoltre indirizzo strategico nel PNNR della Regione Abruzzo nella missione Rivoluzione verde e transizione ecologica per il progetto: Incrementare la resilienza del territorio regionale attraverso opere di mitigazione del rischio da frana,

alluvione ed erosione costiera. Tale programmazione prevede la mitigare il rischio con opere di difesa costiera ed in particolare per 16 interventi, per complessivi € 110.850.000,00.

Le attività saranno quelle di dar seguito alle previsioni del piano procedendo, per parti, alle fasi di finanziamento degli interventi, in ambito nazionale e nei programmi di finanza aggiuntiva regionali e quindi di attuazione.

La disposizione, con DGR e DCR, di ulteriori risorse da riprogrammazione oltre quelle della DGR 34/2017 su interventi di difesa costiera.

Saranno da disporre DGR di finanziamento degli ambiti di intervento a seguito delle risorse individuate nel bilancio regionale o trasferite dal livello Statale, anche sulle programmazioni di cui al PNRR e 2021-2027. Le DGR stabiliranno le modalità attuative degli interventi nell'ottica di individuare i soggetti attuatori e le modalità di trasferimento delle risorse e delle tempistiche.

Tutti gli obiettivi relativi alle tematiche sopra espone contenute nel DEFR 2022-2024 sono ricomprese ed ampliate nel documento Abruzzo Prossimo – Linee di indirizzo strategico per lo sviluppo sostenibile e l'integrazione dei fondi 2021-2030, di cui al DGR 319 del 03.06.2021.

Si tratta di un documento strategico di lungo periodo che assorbe gli obiettivi stabiliti nel programma di governo dell'attuale legislatura e nel DEFR 2021-2023 e che definisce percorsi in linea con i target internazionali, europei e nazionali al 2030, tenendo in debita considerazione anche gli effetti che l'attuale crisi economica e sociale connessi all'emergenza sanitaria sta producendo nel sistema abruzzese.

Attraverso l'analisi di contesto che esprime l'attuale scenario regionale sotto il profilo demografico, sociale, economico, infrastrutturale e ne evidenzia i divari (positivi e negativi) con le altre aree territoriali e con i dati europei e nazionali, viene formulata una rilettura degli obiettivi stabiliti dal governo regionale ed una proiezione degli stessi in coerenza con quelli fissati a livello nazionale ed europeo.

A tal fine, il documento offre un inquadramento generale del contesto di riferimento europeo e nazionale in cui stiamo operando sia sotto il profilo normativo e regolamentare che degli obiettivi e le risorse di cui ai programmi: Piano Sud 2030, Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza (PNRR) ed Accordo di Partenariato 2021-2027. Si richiama anche il Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027, che rappresenta per la Regione Abruzzo un fondo particolarmente rilevante per il finanziamento delle politiche di sviluppo in connessione con le risorse europee dei POR FESR e FSE+ ed il PSR nonché con le programmazioni settoriali alimentate dalle risorse nazionali e regionali.

Su tali basi, il documento individua le linee strategiche e gli obiettivi di sviluppo e coesione nell'ambizione peculiare di definire un vero processo di programmazione unitaria che tiene conto della interconnessione di programmi e risorse finanziarie molteplici e caratterizzate da aspetti operativi ed applicativi peculiari che sono attraverso l'integrazione permette di definire ed attuare un quadro complessivo valido per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo definiti dalla Regione Abruzzo.

In particolare, sono cinque le Aree Strategiche prioritarie su cui si focalizza la programmazione unitaria dei prossimi anni e sono di riferimento per i programmi operativi 2021-2027 a valere sia sui fondi europei che nazionali.

Le Aree strategiche fanno leva rispettivamente sui temi della digitalizzazione, del concetto di “Abruzzo cerniera dell’Adriatico” e quindi dell’implementazione e miglioramento della dotazione infrastrutturale regionale, della tutela del territorio per centrare la transizione verde, dell’inclusione sociale e del riequilibrio territoriale per un benessere diffuso.

Nei punti dedicati allo sviluppo delle infrastrutture abruzzesi, con particolare riferimento alla portualità, vengono confermati gli indirizzi già illustrati nel DEFR. Viene, in particolare, rafforzato il concetto secondo cui il potenziamento del trasporto marittimo passa attraverso l’attuazione di interventi strategici infrastrutturali in corso di realizzazione e di quelli previsti nei Piani e Programmi esistenti, nonché di azioni congiunte nell’ambito della condivisa piattaforma logistica dell’Italia centrale. Il sistema portuale abruzzese, infatti, si inserisce nell’area dell’Italia centrale con una funzione di trasporto delle merci nord-sud e di land bridge Tirreno-Adriatico. Lo sviluppo che ci si attende da scenari futuri della mobilità consiste nell’implementare l’attesa funzione macroregionale con il porto di Civitavecchia, data la valenza strategica del corridoio merci trasversale Civitavecchia-Pescara-Ortona in relazione al mutato contesto socio-economico, politico e culturale dei Balcani e alla crescita degli scambi Italia-Mediterraneo in particolare con la Turchia e con l’Est Europa, attraverso lo sviluppo delle Autostrade del Mare.

Il Documento ricorda che, a seguito dell’emanazione del d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169 i porti abruzzesi di Pescara e Ortona, ai sensi dell’articolo 5, sono stati ricompresi nell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale che fa capo al porto di Ancona. Il Porto di Ortona svolge oggi una pluralità di funzioni: dal traffico industriale e commerciale al traffico legato alla pesca e la nautica da diporto. Il Porto di Ortona, come pianificato nel nuovo Piano Regolatore Portuale, che è in fase approvativa, sarà potenziato nelle sue capacità e funzioni in quanto le opere finanziate con il Masterplan Abruzzo garantiranno maggiore accessibilità, spazi di manovra più ampi, operatività a terra e collegamenti con l’entroterra. Di estrema importanza è la valenza militare di tale infrastruttura essendo inserita all’interno della priorità CEF “Military Mobility”, dalla quale certamente trarrà benefici ai fini dell’inserimento dello scalo e della sezione Ortona-Pescara-Civitavecchia nella rete “Core”, prerequisito per il conseguente inserimento nella nuova diramazione del Corridoio Mediterraneo Ploce (Balcani)-Ortona-Civitavecchia-Barcellona (penisola iberica).

Il porto di Pescara, essendo pienamente inserito in un contesto urbano, trova la sua ragion d’essere, dal punto di vista commerciale, nel traffico traghetti e in quello crocieristico. È dotato di PRP approvato recentemente ed è attualmente interessato dalle opere di miglioramento idraulico, di apertura della diga foranea, di deviazione del porto canale finalizzate alla messa in sicurezza dell’imboccatura portuale e del ripristino della piena funzionalità del porto e al miglioramento dell’accessibilità.

## 5.2 Pianificazione e governo del territorio

### 5.2.1 Quadro di Riferimento Regionale

Il Quadro di Riferimento Regionale (Q.R.R.), approvato con D.G.R. 27.12.2007, n.1362, sia direttamente che per mezzo degli specifici piani o progetti ai quali rimanda, contiene:

- Indicazioni sugli ambiti di tutela ambientale, da sottoporre a pianificazione mirata o ad interventi specifici, nonché i criteri di salvaguardia e di utilizzazione;
- Definizione della rete delle principali vie di comunicazione;
- Indicazione del sistema delle principali polarità insediative, produttive, turistiche, delle attrezzature di interesse regionale ed il relativo sistema relazionale atto alle funzioni di riequilibrio dello sviluppo;

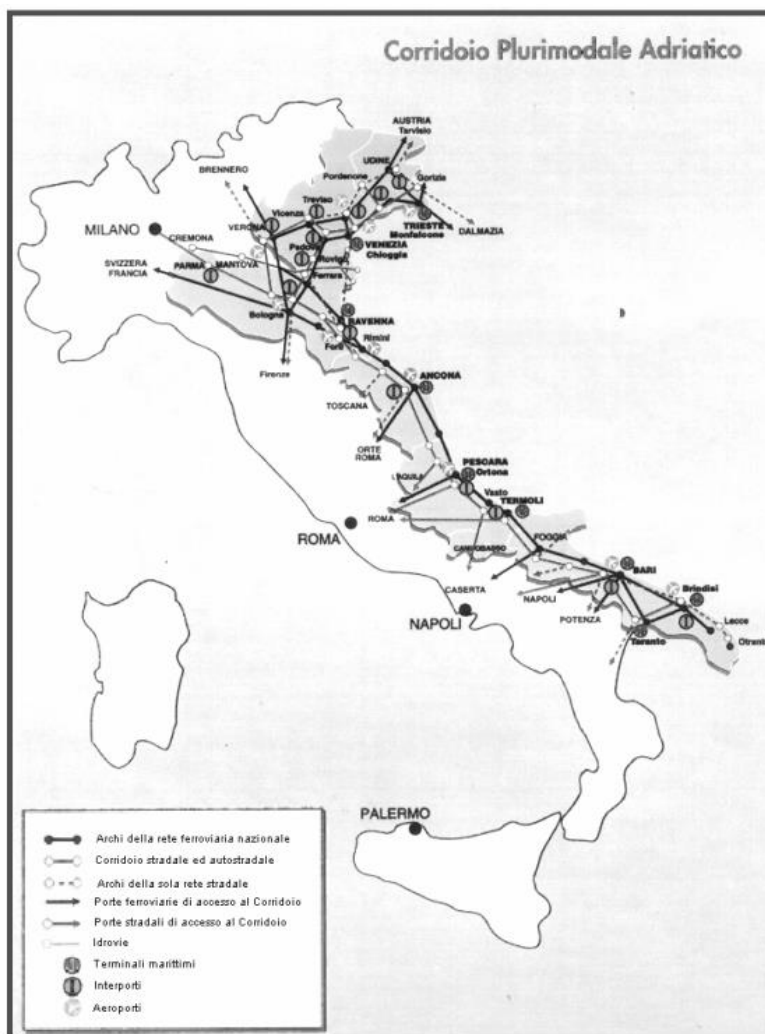
- Individuazione degli ambiti connotati da problematiche complesse e indicazione per essi delle linee di intervento;
- Definizione di criteri e modalità per la redazione degli strumenti di pianificazione sotto-ordinati.

Le finalità generali del Q.R.R. sono riassunte nell'identificazione di tre macro-obiettivi generali:

- Qualità dell'ambiente;
- Efficienza dei sistemi insediativi;
- Sviluppo dei settori produttivi trainanti.

A valle di un approfondito inquadramento delle tematiche trattate in termini di politica territoriale, interrelazione con gli spazi regionali circostanti, aspetti socio-economici di base e attività produttive, ampio e dettagliato spazio viene dedicato alla delineazione degli obiettivi generali di cui sopra. Ciascuno di essi viene infatti perseguito per mezzo della definizione di molteplici rispettivi obiettivi specifici.

Ai fini della redazione del presente Documento di Programmazione Strategica di Sistema Portuale, è opportuno evidenziare alcuni dei contenuti del Q.R.R. di cui all'obiettivo generale "Efficienza dei sistemi insediativi" in quanto facenti diretto riferimento agli obiettivi specifici relativi al potenziamento delle infrastrutture di accesso di lunga distanza (Corridoio plurimodale Adriatico), alla razionalizzazione e al potenziamento della portualità, nonché alla realizzazione di interporti, centri merci e autoporti.



Con particolare riferimento a tema della portualità, il documento promuove, infatti, la valorizzazione delle potenzialità dei singoli scali nell'ambito di spazi gravitazionali sempre più integrati, all'interno dei quali la funzione programmatoria regionale e l'iniziativa delle imprese private realizzino gli interventi necessari per massimizzare l'efficienza del ciclo di trasporto, evitando duplicazioni nella divisione del lavoro e cogliendo le interdipendenze con il tessuto socioeconomico locale. Prima ancora che venisse istituita l'attuale Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, il documento già tratta del concetto di "sistema portuale", evidenziando come esso implichi una stretta integrazione funzionale tra i diversi scali marittimi, ognuno dei quali deve tendere alla specializzazione in determinati comparti. In questa ottica il Q.R.R. chiarisce il ruolo di Giulianova come porto peschereccio, di Pescara come porto passeggeri e turistico.

Per quanto concerne il movimento merci, invece, fermo restando l'inserimento della portualità commerciale nel più ampio contesto del sistema nazionale, e in particolare adriatico, viene evidenziato come le rispettive vocazioni sembrano indicare gli scali meridionali di Ortona e Punta Penna, sia per le opere esistenti e in fase di progettazione e/o attuazione, sia in quanto su di essi gravitano le aree industriali maggiormente suscettibili di esprimere domanda di servizi portuali. In tal senso il Q.R.R. auspica che vengano privilegiate, accanto alle specializzazioni esistenti, le funzioni innovative legate alla utilizzazione dei carichi e all'integrazione marittimo-litoranea.

### 5.2.2 Piano del Demanio Marittimo

La Regione Abruzzo, a mezzo della Deliberazione di Consiglio Regionale del 24.02.2015, si è dotata di un Piano del Demanio Marittimo (PDM), il quale definisce, ai sensi dell'Articolo 2 della Legge Regionale 17 dicembre 1997, n. 141 (Norme per l'attuazione delle funzioni amministrative in materia di demanio marittimo con finalità turistiche e ricreative) e dell'Articolo 6 della Legge Regionale 12 aprile 1983, n. 18 (Norme per la conservazione, tutela, trasformazione del territorio della Regione) e successive modifiche, i principi per l'esercizio delle attività aventi fini turistico-ricreativi, indica le modalità di attuazione delle funzioni amministrative ai comuni, fissa i criteri e i parametri a cui devono attenersi gli enti locali nella redazione dei piani demaniali comunali in relazione al flusso turistico locale ed extralocale ed in relazione alle caratteristiche morfologiche, ambientali e socio economiche del proprio tessuto territoriale.

Gli obiettivi del PDM sono:

- a) il recupero, la tutela ambientale e lo sviluppo ecosostenibile nell'uso del demanio marittimo;
- b) la possibilità di garantire agli operatori turistici l'ottimizzazione degli investimenti nelle strutture complementari dell'attività d'impresa;
- c) il compito di favorire lo sviluppo delle aree demaniali marittime del litorale abruzzese per siti omogenei, nel rispetto del patrimonio naturale e degli equilibri territoriali e socio-economici;
- d) la salvaguardia delle zone costiere di pregio ambientale naturalistico e delle aree oggetto di insediamento di fauna e flora protetta;
- e) l'offerta di strutture e servizi di qualità per il turismo balneare e ricettivo nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale;
- f) la gestione integrata dell'area costiera;
- g) il monitoraggio e tutela del territorio, nelle aree a rischio di erosione, attraverso la programmazione di interventi per la protezione/recupero dell'ambiente costiero mediante opere di difesa a terra (ripascimento morbido scogliere radenti - arretramento e/o delocalizzazione delle strutture esistenti);
- h) la tutela dell'uso delle aree demaniali con prestazioni di servizi essenziali alle fasce sociali deboli.
- i) Il Piano del Demanio Marittimo regionale effettua una suddivisione del litorale abruzzese in 7 ambiti:
- j) tratti di litorale occupati da infrastrutture (porti commerciali/pescherecci/ turistici), da opere pubbliche (strade, piazze, parcheggi, marciapiedi) e da opere di difesa della costa (scogliere, pennelli);
- k) tratti di litorale caratterizzati da scogliera (alta o bassa);
- l) tratti di litorale aventi caratteristica di spiaggia;
- m) tratti di mare antistanti le aree demaniali marittime ad uso turistico, riservati alla balneazione ed attività ludico sportive ricreative (acquagym, nuoto/pallanuoto, scuola vela/surf, giochi/attività);
- n) tratti di mare antistanti le foci di fiumi, torrenti, fossi e scarichi di acque reflue e meteoriche;
- o) tratti di litorale interessati da "travocchi" e "caliscendi";
- p) terreni demaniali residuali (relitti del demanio marittimo).

Ampia trattazione viene quindi dedicata dal PDM all'utilizzazione in regime concessorio demaniale marittimo dei suddetti ambiti di litorale e all'importante ruolo demandato ai Comuni, in forza del principio di sussidiarietà, in termini di poteri e adempimenti amministrativi a tal riguardo.

Ai fini della redazione del presente Documento di Programmazione Strategica di Sistema Portuale, è importante tuttavia evidenziare che quanto previsto dal PDM non si applica alle aree portuali e di rispetto portuale dichiarate di competenza gestionale della Regione Abruzzo ed alle aree portuali di interesse nazionale ed incluse negli elenchi di cui al DPCM 21.12.1995 e successive modifiche ed integrazioni, per le quali il conferimento della delega di cui all'articolo 59 DPR 616/1977 non opera.

### 5.2.3 Piano di Difesa della Costa

Il Piano di Difesa della Costa dall'Erosione, dagli effetti dei Cambiamenti Climatici e dagli Inquinamenti, adottato dalla Regione Abruzzo per mezzo della D.G.R. n.526 del 31.08.2020 costituisce lo strumento essenziale per la pianificazione degli interventi di gestione della fascia costiera, definendone il quadro programmatico ed attuativo, sia per l'attivazione e la disposizione delle risorse economiche, sia per la successiva autorizzazione e la realizzazione degli interventi.

La finalità del documento consiste nella gestione del rischio della fascia costiera abruzzese, attraverso l'analisi previsiva degli eventi potenzialmente pericolosi e la pianificazione degli interventi necessari per delimitarne e contrastarne gli effetti già determinati. Più nello specifico, gli obiettivi generali sono i seguenti:

- Difesa delle spiagge e della costa dall'erosione, dai cambiamenti climatici e dall'inquinamento;
- Tutela della qualità delle acque marine, degli ecosistemi e delle acque di balneazione;
- Gestione sostenibile ed efficiente delle risorse del sistema costiero abruzzese, individuando economie di scala anche attraverso interventi innovativi;
- Efficace azione tecnica ed amministrativa nelle azioni di tutela costiera;
- Promuovere la conoscenza delle tecniche analitiche e di intervento;
- Promuovere la conservazione delle aree protette e di quelle ad elevato pregio naturalistico, ambientale e culturale;
- Partecipare alle politiche e alle pianificazioni nazionali e alle esperienze comunitarie.

La Regione Abruzzo è stata una delle prime regioni italiane a concepire modelli territoriali integrati dell'ambito costiero dotandosi di un Piano di gestione basato su un'analisi di rischio multidisciplinare eseguita a scala regionale. Il Piano, che tuttora costituisce lo strumento di programmazione per gli interventi di difesa e riqualificazione delle coste regionali, venne sviluppato già tra il 2000 e il 2001 nell'ambito dello Studio di Fattibilità finanziato dal CIPE n.106/99 denominato "Gestione integrata dell'area costiera. Piano organico per il rischio delle aree vulnerabili. Fattibilità di interventi di difesa e di gestione della fascia litoranea su scala regionale" ed approvato con la Delibera della Giunta Regionale DGR 964 del 31/11/2002.

Sulla base di tale pianificazione tecnico-economica, la Regione Abruzzo ha ottenuto dal 2002 ad oggi finanziamenti nazionali e comunitari per circa 53 Milioni di euro, mediante i quali ha eseguito negli ultimi anni gli interventi previsti di difesa e riqualificazione della fascia costiera regionale. Diciassette anni dopo la prima stesura del Piano, la Regione Abruzzo ne ha ritenuto necessario l'aggiornamento, sia per registrarne le attuazioni che per considerare gli esiti degli studi e delle esperienze di gestione costiera effettuata. L'opera è stata finalizzata ad aggiornare il dato descrittivo sia del quadro analitico che delle previsioni di intervento. Il non attuato del vecchio Piano è stato rianalizzato alla luce delle aggiornate criticità di rischio e analisi tipologica dei litorali abruzzesi, al fine di essere riconfermato o trasformato nelle proposte d'intervento.

Alla base del nuovo Piano è posta la significativa attività di ricerca di cui al progetto AnCoRa, sviluppato in attuazione del D.G.R. n. 841 del 27.12.2017, che ha previsto l'accordo tra la Regione Abruzzo e l'Università

degli Studi dell'Aquila DICEAA per la ricerca "Analisi di rischio delle aree vulnerabili della fascia costiera" del litorale della Regione Abruzzo. Tale progetto ha consentito di integrare studi e gli strumenti in possesso del Servizio Opere Marittime e Acque Marine regionale con analisi riguardanti il sistema dei dragaggi, dei depositi, dei ripascimenti e dell'uso dei sedimenti marini, per individuare i limiti e le economie di scala di un sistema di gestione integrato.

Ai fini del presente Documento è necessario sottolineare che l'aspetto più rilevante fornito dal PDC, soprattutto per quel che riguarderà le successive fasi relative la stesura dei nuovi piani regolatori portuali, riguarda la definizione di nuove aree per il versamento a mare del materiale dragato dai porti, di fondamentale importanza per i porti di Pescara ed Ortona che soffrono di problemi di sedimentazione.

#### 5.2.4 Piano Regionale Paesistico

Il Piano Regionale Paesistico dell'Abruzzo, approvato dal Consiglio Regionale il 21 marzo 1990 con atto n.141/21, è volto alla tutela del paesaggio, del patrimonio naturale, storico ed artistico, al fine di promuovere l'uso sociale e la razionale utilizzazione delle risorse, nonché la difesa attiva e la piena valorizzazione dell'ambiente. Come riportato all'interno degli stessi documenti che lo compongono, esso costituisce strumento quadro per:

- l'elaborazione di ogni atto che, limitatamente all'ambito di esso disciplinato, incida sulla trasformazione e l'uso dei suoli;
- le attività della Pubblica Amministrazione nella materia;
- la verifica della congruenza ambientale ed economica di programmi, piani ed interventi nell'ambito del territorio disciplinato.

Più nello specifico, il Piano:

- definisce le "categorie da tutela e valorizzazione" per determinare il grado di conservazione, trasformazione ed uso degli elementi (areali, puntuali e lineari) e degli insiemi (sistemi);
- individua, sulla base delle risultanze della ponderazione del valore conseguente alle analisi dei tematismi, le zone di Piano raccordate con le "categorie di tutela e valorizzazione";
- indica, per ciascuna delle predette zone, usi compatibili con l'obiettivo di conservazione, di trasformabilità o di valorizzazione ambientale prefissato;
- definisce le condizioni minime di compatibilità dei luoghi in rapporto al mantenimento dei caratteri fondamentali degli stessi, e con riferimento agli indirizzi dettati dallo stesso Piano per la pianificazione a scala inferiore;
- prospetta le iniziative per favorire obiettivi di valorizzazione rispondenti anche a razionali esigenze di sviluppo economico e sociale;
- individua le aree di complessità e ne determina le modalità attuative mediante piani di dettaglio stabilendo, altresì, i limiti entro cui questi possono apportare marginali modifiche al Piano;
- indica le azioni programmatiche individuate dalle schede progetto sia all'interno che al di fuori delle aree di complessità.

Le **Categorie di tutela e valorizzazione** secondo cui è articolata nel Piano la disciplina paesistica ambientale, sono:

- CONSERVAZIONE, distinta a sua volta in:



- **conservazione integrale:** complesso di prescrizioni (e previsioni di interventi) finalizzate alla tutela conservativa dei caratteri del paesaggio naturale, agrario ed urbano, dell'insediamento umano, delle risorse del territorio e dell'ambiente, nonché alla difesa ed al ripristino ambientale di quelle parti dell'area in cui sono evidenti i segni di manomissioni ed alterazioni apportate dalle trasformazioni antropiche e dai dissesti naturali; alla ricostruzione ed al mantenimento di ecosistemi ambientali, al restauro ed al recupero di manufatti esistenti;
  - **conservazione parziale:** complesso di prescrizioni le cui finalità sono identiche a quelle di cui sopra che si applicano però a parti o elementi dell'area con la possibilità, quindi, di inserimento di livelli di trasformabilità che garantiscano comunque il permanere dei caratteri costitutivi dei beni ivi individuati la cui disciplina di conservazione deve essere in ogni caso garantita e mantenuta.
- TRASFORMABILITA' MIRATA, vale a dire il complesso di prescrizioni le cui finalità sono quelle di garantire che la domanda di trasformazione (legata ad usi ritenuti compatibili con i valori espressi dall'ambiente) applicata in ambiti critici e particolarmente vulnerabili la cui configurazione percettiva è qualificata dalla presenza di beni naturali, storico-artistici, agricoli e geologici sia subordinata a specifiche valutazioni degli effetti legati all'inserimento dell'oggetto della trasformazione (sia urbanistica che edilizia) al fine di valutarne, anche attraverso varie proposte alternative, l'idoneità e l'ammissibilità;
  - TRASFORMAZIONE CONDIZIONATA, ovvero il complesso di prescrizioni relative a modalità di progettazione, attuazione e gestione di interventi di trasformazione finalizzati ad usi ritenuti compatibili con i valori espressi dalle diverse componenti ambientali;
  - TRASFORMAZIONE A REGIME ORDINARIO Norme di rinvio alla regolamentazione degli usi e delle trasformazioni previste dagli strumenti urbanistici ordinari (P.T., P.R.G., P.R.E.).

Con riferimento al Piano in esame, è opportuno tuttavia segnalare che è in fase di redazione il nuovo Piano Regionale Paesistico, che conterrà verosimilmente indirizzi ben più aggiornati rispetto a quello attualmente vigente, approvato nel 1990.

#### 5.2.5 Piano Energetico Regionale

Il Piano Energetico Regionale (PER), approvato con D.G.R. n. 470/C del 31 agosto 2009, è lo strumento principale attraverso il quale la Regione programma, indirizza ed armonizza nel proprio territorio gli interventi strategici in tema di energia. Si tratta di un documento tecnico nei suoi contenuti e politico nelle scelte e priorità degli interventi.

All'interno dei documenti che lo compongono, viene riconosciuto che un forte impulso a predisporre adeguate politiche energetiche è stato impresso dai profondi mutamenti intervenuti nella normativa del settore energetico, nell'evoluzione delle politiche di decentramento che col D.lgs. 31 marzo 1998 n. 112, che hanno trasferito alle Regioni e agli Enti Locali funzioni e competenze in materia ambientale ed energetica.

Gli obiettivi fondamentali del PER della Regione Abruzzo si possono ricondurre a due macroaree di intervento, quella della produzione di energia dalle diverse fonti (fossili e non) e quella del risparmio energetico. Più nel dettaglio, i principali contenuti del PER sono:

- la progettazione e l'implementazione delle politiche energetico - ambientali;
- l'economica gestione delle fonti energetiche primarie disponibili sul territorio (geotermia, metano, ecc.);
- lo sviluppo di possibili alternative al consumo di idrocarburi;
- la limitazione dell'impatto con l'ambiente e dei danni alla salute pubblica, dovuti dall'utilizzo delle fonti fossili;
- la partecipazione ad attività finalizzate alla sostenibilità dello sviluppo.

L'articolazione del PER può essere ricondotta a due fasi fondamentali. La prima è coincidente con un'approfondita analisi e un inquadramento della situazione attuale del territorio comprendente anche la redazione ed analisi del Bilancio Energetico Regionale ed ambientale. Tale analisi viene presentata a valle di una specifica suddivisione della trattazione per singole fonti energetiche, evidenziando quantità prodotte e consumate.

La fase successiva consiste nella definizione del Piano d'Azione. Gli obiettivi del Piano di Azione del PER della Regione Abruzzo, che risente evidentemente dell'epoca della sua redazione (è stato approvato nel 2009 e sviluppato negli anni immediatamente precedenti), sono sintetizzabili in due step:

- raggiungimento almeno della quota parte regionale degli obiettivi nazionali al 2010;
- raggiungimento al 2015 di uno scenario energetico dove la produzione di energia da fonti rinnovabili sia pari al 51% dei consumi alla stessa data passando attraverso uno stadio intermedio al 2010 dove la percentuale da rinnovabile è pari al 31%.

Ampia trattazione è destinata alle potenzialità che derivano dall'impiego di fonti energetiche rinnovabili disponibili sul territorio regionale e dalle nuove tecnologie basate sull'idrogeno, approfondendo in maniera separata e specifica i temi legati all'energia solare, eolica, idroelettrica, geotermica e alle biomasse.

È opportuno, tuttavia, a tal proposito osservare che, seppur il PER evidenzia indirizzi in termini di politiche energetiche del tutto validi, gran parte degli obiettivi e delle proposte di azione si riferiscono a orizzonti temporali già passati e più nello specifico ricadenti all'interno del decennio 2010-2020.