

li, 01/07/2019

**ECO FOX s.r.l.**  
**Via Osca, 74**  
**66054VASTO (CH)**

**REALIZZAZIONE NUOVO SEALINE E CAMPO BOE  
PER LO SCARICO OLI VEGETALI E PROPRI DERIVATI  
DA NAVI CISTERNA**

**punto 11) - Allegato II - Parte seconda del D.Lgs 152/06**

**oggetto: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

**ai sensi dell'art.22 del D.Lgs 3 aprile 2006 n.152  
D.P.C.M. 27 dicembre 1988**

**I. QUADRO PROGRAMMATCO**

dott. Francesco D'Alessandro  
(Il tecnico competente)



FRANCESCO  
D'ALESSANDRO  
CHIMICO  
1336  
ROMA

**INDICE**

0.	INTRODUZIONE .....	3
1.	QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO .....	4
1.1	CONVENZIONI INTERNAZIONALI .....	4
1.2	NORMATIVA COMUNITARIA .....	5
1.3	NORMATIVA NAZIONALE .....	6
1.4	LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO – INQUADRAMENTO TERRITORIALE .....	7
2.	IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA E NAZIONALE .....	10
2.1	POLITICA COMUNITARIA DEI TRASPORTI .....	10
2.2	POLITICA MARINA E COSTIERA DELL'UE .....	14
2.3	LEGISLAZIONE SULLA QUALITÀ DELL'ARIA IN EUROPA .....	18
3.	IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE .....	20
3.1	PIANO DEL DEMANIO MARITTIMO REGIONALE (PDM) .....	20
3.2	PIANO REGIONALE PAESISTICO (PRP) .....	21
3.3	PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (PTA) .....	24
3.4	PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT) .....	26
3.5	PIANO REGIONALE PER LA TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA (PRTQA) .....	29
3.6	PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI) .....	31
3.7	PIANO STRALCIO DI DIFESA DALLE ALLUVIONI (PSDA) .....	36
4.	IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE PROVINCIALE .....	38
4.1	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.) .....	38
4.2	PIANO TERRITORIALE ATTIVITÀ PRODUTTIVE (P.T.A.P.) .....	39
5.	IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE COMUNALE E SOVRACOMUNALE .....	41
5.1	PIANO REGOLATORE TERRITORIALE (P.R.T.) .....	41
5.2	PIANO REGOLATORE PORTUALE (P.R.P.) .....	43
5.3	PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE (P.R.G.) .....	46
5.4	PIANO DI ASSETTO NATURALISTICO RISERVA DI PUNTA ADERCI (P.A.N.) .....	47
5.5	PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA COMUNALE (PCCA) .....	49
6.	VERIFICA DI COMPATIBILITÀ E/O COERENZA DEL PROGETTO CON LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE .....	53
	APPENDICE: Riferimenti bibliografici .....	55

## 0. INTRODUZIONE

La presente sezione costituisce il Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale ai sensi del D.P.C.M. 27/12/1988 e s.m.i., il quale *“fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale. Tali elementi costituiscono parametri di riferimento per la costruzione del giudizio di compatibilità ambientale di cui all'art. 6. È comunque escluso che il giudizio di compatibilità ambientale abbia ad oggetto i contenuti dei suddetti atti di pianificazione e programmazione, nonché la conformità dell'opera ai medesimi.*

*Il quadro di riferimento programmatico in particolare comprende:*

- a) la descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso;*
- b) la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, evidenziando, con riguardo all'area interessata:*

- le eventuali modificazioni intervenute con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni;*
- l'indicazione degli interventi connessi, complementari o a servizio rispetto a quello proposto, con le eventuali previsioni temporali di realizzazione;*

- c) l'indicazione dei tempi di attuazione dell'intervento e delle eventuali infrastrutture a servizio e complementari.*

*Il quadro di riferimento descrive inoltre:*

- d) l'attualità del progetto e la motivazione delle eventuali modifiche apportate dopo la sua originaria concezione;*
- e) le eventuali disarmonie di previsioni contenute in distinti strumenti programmatori.”*

In sintesi, il Quadro di Riferimento Programmatico analizza la coerenza e la conformità che c'è tra l'opera progettata e tutti gli atti di pianificazione e programmazione territoriale settoriale; la prima cosa da vedere è se questa opera è prevista e contenuta nell'ambito dell'atto di pianificazioni vigente e bisogna determinarne la **conformità** o la **coerenza** con i piani urbanistici.

Questi concetti sono importanti e giocano un ruolo diverso nella valutazione di compatibilità ambientale, perché la stessa opera potrebbe **non** essere **conforme** al piano, e quindi potrebbe non essere prevista dal piano territoriale, però potrebbe essere **coerente** con gli obiettivi che si vorrebbe perseguire.

Inoltre, per evitare che questa differenza possa influenzare il giudizio di **compatibilità ambientale**, il legislatore ha sancito in maniera chiara che se un'opera non è conforme al piano, questo fatto non deve compromettere la compatibilità ambientale dell'opera.

## 1. QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

Nel presente capitolo si presentano i principali riferimenti normativi, applicabili al progetto in esame.

### 1.1 CONVENZIONI INTERNAZIONALI

Le principali convenzioni internazionali, definite dall'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale delle Nazioni Unite per le questioni marittime), che regolano il traffico marittimo ed in particolare il tema della tutela dell'ambiente marino, sono:

- **Convenzione di Marpol 73/78 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi**

Essa specifica, in particolare, alcuni requisiti tecnici delle navi per garantire la prevenzione ed il controllo dell'inquinamento marino (cisterne di zavorra, equipaggiamenti ed obbligo, a partire dal 1996, del doppio scafo per le navi cisterna di nuova costruzione di portata lorda superiore o pari a 600 tonnellate). Per petroliere monoscafo anteriori al 1996 ha previsto il ritiro dalla messa in esercizio non oltre il 2010.

- **Convenzione per la protezione del Mar Mediterraneo dai rischi dell'inquinamento**

Adottata in Italia con legge n. 30/79, promuove una serie di strumenti, quali l'utilizzo di studi sull'impatto ambientale di attività che abbiano un probabile effetto negativo sull'ambiente marino, la cooperazione tra Stati, la gestione integrata delle zone costiere, favorendo la protezione di aree di interesse ecologico e paesaggistico e l'utilizzo razionale delle risorse naturali.

- **Convenzione per la Sicurezza in Mare (International Convention for the Safety of Life at Sea SOLAS, 1974)**

Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, alla quale l'Italia ha aderito con Legge n. 313/80, istituisce l'obbligo per le navi merci di una serie di controlli periodici, seguiti dal rilascio di appositi certificati, che attestano lo stato di sicurezza della nave.

- **Convenzione sulla preparazione, la risposta e la cooperazione in materia di inquinamenti da idrocarburi (Opprac, 1990, entrata in vigore nell'anno 1995)**

Ha obbligato gli stati firmatari a definire le misure di risposta in caso di rilasci accidentali a mare di idrocarburi da navi, porti, o altre strutture off-shore, mediante Piani di Emergenza, procedure di informazione e cooperazione, oltre all'obbligo di comunicazione e report in caso di eventi incidentali.

## 1.2 NORMATIVA COMUNITARIA

- **Regolamento 1726/2003/CE - Introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo**

Il Regolamento 1726/2003/CE, che modifica il precedente Regolamento 417/2002/CE, ha come principale obiettivo la riduzione dei rischi di inquinamento accidentale da idrocarburi pesanti (gasolio pesante, greggio pesante, oli usati, bitume e catrame) nelle acque europee grazie all'introduzione accelerata del doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo. Il regolamento si applica alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate che accedono ad un porto o ad un terminale off-shore sotto la giurisdizione di uno Stato membro, salpano da esso o gettano l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di uno Stato membro indipendentemente dalla bandiera che battono, o che battono la bandiera di uno Stato membro. Nessuna petroliera, ad eccezione di quelle a doppio scafo, è autorizzata a battere bandiera di uno Stato membro e, qualunque bandiera batta, a entrare nei porti o nei terminali marittimi sottoposti alla giurisdizione di uno Stato membro, oltre le date stabilite dal Regolamento, in funzione dell'età della nave, della sua portata e della tipologia di idrocarburo trasportato.

- **Direttiva 2008/56/CE – Direttiva Quadro della politica per l'ambiente marino**

La direttiva europea 2008/56/CE istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino sviluppando una strategia tematica per la protezione e la conservazione dell'ambiente marino volta a promuovere l'uso sostenibile dei mari e la conservazione degli ecosistemi marini. Gli obiettivi principali di tale direttiva sono due: il conseguimento, entro il 2020, di un buono stato ecologico marino ed il raggiungimento di una maggiore coerenza ed uniformità tra le diverse politiche ambientali dei paesi comunitari mediante un approccio integrato. Allo scopo di agevolare l'attuazione della direttiva stessa, sono individuate, in base a fattori idrologici, oceanografici e biogeografici, quattro regioni marine (Mar Baltico, Oceano Atlantico nord - orientale, Mar Mediterraneo e Mar Nero) all'interno di ciascuna delle quali sono definite le strategie da sviluppare per il raggiungimento dell'obiettivo globale (buono stato ecologico marino). La definizione della strategia include le seguenti fasi:

- valutazione dello stato ecologico marino attuale, non oltre il 15 luglio 2012 ed esecuzione di una serie di attività di monitoraggio, non oltre il 15 luglio 2014;
- redazione di un programma di misure, non oltre il 2016, il quale differisce a seconda delle aree (aree protette o meno);
- elaborazione di un piano d'azione e designazione, da parte di ciascuno stato membro, di un'Autorità Competente per l'attuazione della direttiva nelle proprie acque marine;
- messa in atto di una *cooperazione regionale* e di *cooperazioni marittime regionali* nel caso

in cui gli Stati membri siano confinanti nella stessa regione o sottoregione marina contemplata dalla direttiva.

### 1.3 **NORMATIVA NAZIONALE**

- **Legge n.13 del 9 gennaio 2006**

La Legge n.13 del 9 gennaio 2006, modificata ed integrata dalla Legge n.296 del 27 dicembre 2006, prevede disposizioni specifiche in materia di sicurezza della navigazione (uso di navi a doppio scafo) ed in tema di ammodernamento della flotta, come ad esempio il divieto di iscrizione nei registri nazionali delle navi a scafo singolo con portata lorda superiore a 600 tonnellate per il trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici con età superiore a 15 anni. Viene inoltre vietato l'accesso a qualunque zona di ancoraggio nazionale, compresi porti e piattaforme off- shore, di navi a scafo singolo di qualunque nazionalità che trasportano prodotti petroliferi<sup>1</sup>, in attuazione dei regolamenti europei già descritti.

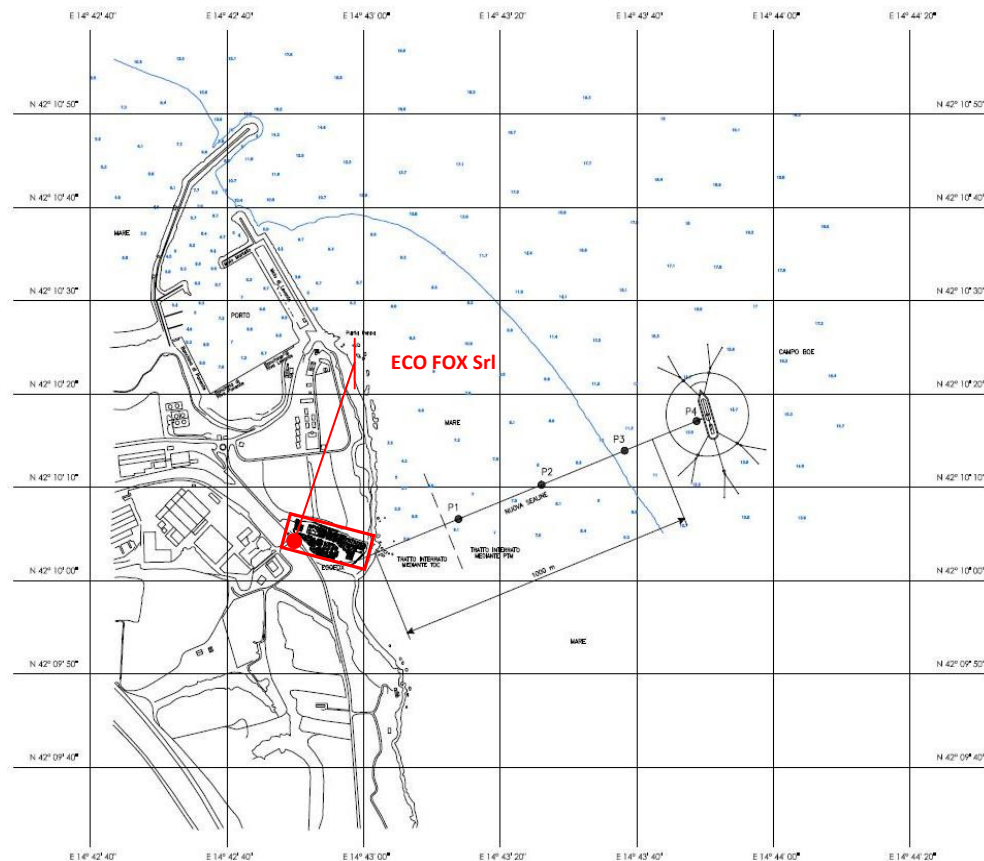
- **D.M. Ambiente del 24 gennaio 2006**

Il Decreto Ministeriale del 24 gennaio 1996 disciplina quanto relativo allo scarico deliberato nelle acque del mare o in ambienti ad esso contigui quali spiagge, lagune e stagni salmastri e terrapieni costieri, di sedimenti provenienti da dragaggi di fondali di ambienti marini o salmastri o da dragaggi di terreni litoranei emersi, nonché tutte le movimentazioni di sedimenti in ambito marino, quali ad esempio, quelle connesse alla posa di cavi e condotte sottomarine.

Le attività istruttorie per il rilascio dell'autorizzazione allo scarico deliberato nelle acque del mare o in ambienti ad esso contigui di materiali provenienti da dragaggi di fondali di ambienti marini o salmastri o da dragaggi di terreni litoranei emersi, devono essere condotte in conformità alle disposizioni riportate negli allegati al Decreto stesso. In particolare, nell'Allegato B/2 al D.M. sono specificate gli aspetti inerenti gli interventi comportanti movimentazione di materiali in ambito marino (posa di cavi e condotte, etc.).

## 1.4 LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO – INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il progetto in questione tratta dell'installazione di un campo boe per l'attracco di navi e di una sealine per il trasferimento di oli vegetali grezzi, posto a circa 1200 m di distanza dalla costa, allo scopo di rifornire lo stabilimento della ditta Eco Fox srl ubicato a circa 1 Km a sud del Porto Commerciale di Vasto (CH).



**Fig. 1.1 :Planimetria con posizionamento condotta e campo boe**

La ditta Eco Fox srl è ubicata nella zona industriale in Via Osca,74 nel Comune di VASTO (CH). Tale area si caratterizza per la presenza di nuclei abitativi isolati e variamente distribuiti in tale zona, frammisti ad insediamenti di carattere industriale, commerciale ed agricolo. I centri urbani più vicini, infatti, sono quelli di Casalbordino, Pollutri, Scerni ed ovviamente Vasto, comune al quale il territorio appartiene. Da menzionare inoltre il nucleo abitato di Punta Penna, distante circa 250 m in direzione Nord dallo stabilimento.

Il lotto interessato non risulta ubicato all'interno di un sito SIC o ZPS. Pur tuttavia, la carta delle aree di tutela della Regione Abruzzo evidenzia la presenza di un sito di interesse comunitario (SIC) denominato "IT7140108 Punta della Penna - Punta Aderci". L'intervento proposto risulta localizzato a circa 1,2km dal suddetto sito SIC, mentre l'azienda si trova a poche decine di metri dal confine della suddetta area posta a tutela.



Fig. 1.2 :Ubicazione stabilimento Eco Fox s.r.l.



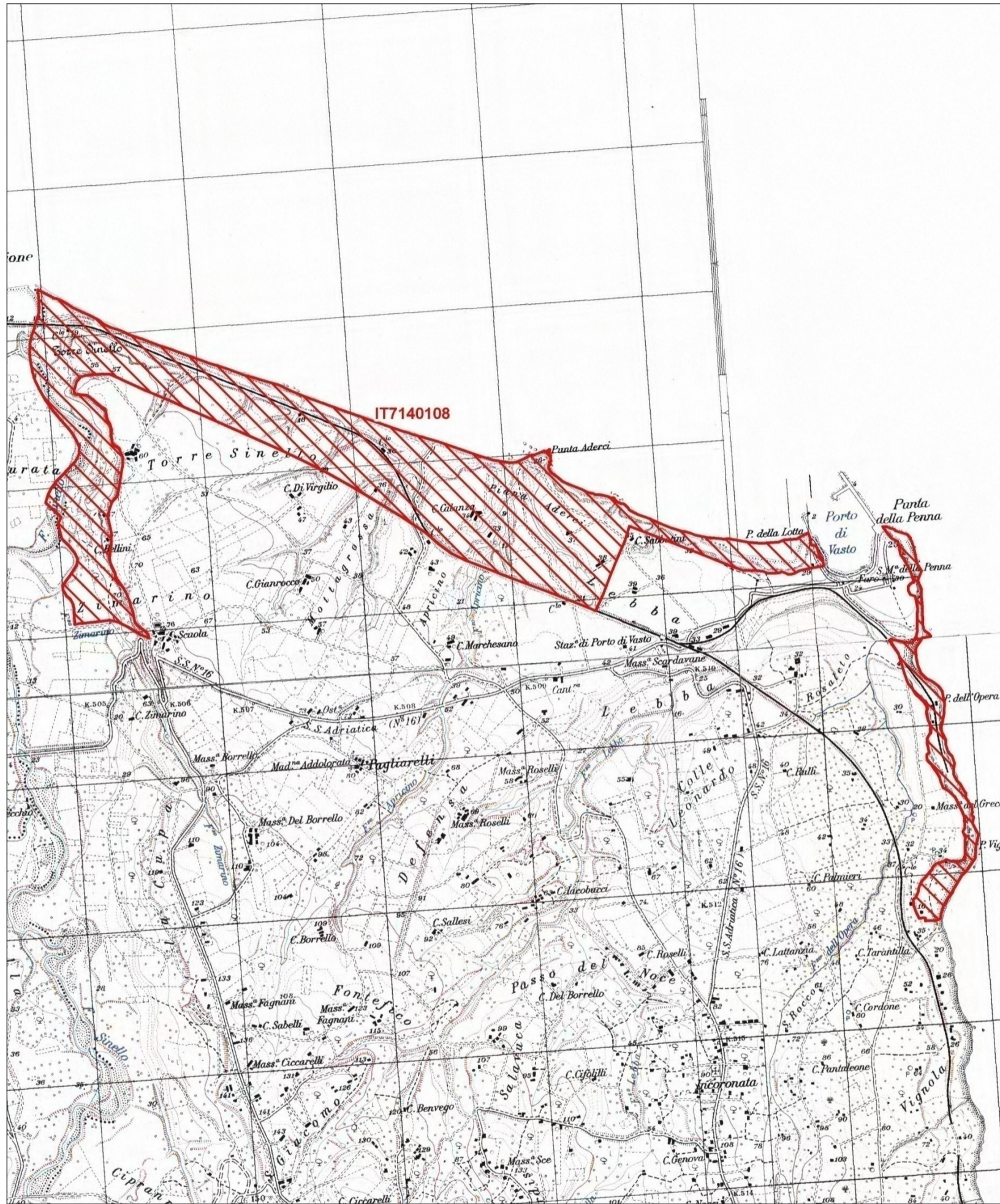


Regione: Abruzzo

Codice sito: IT7140108

Superficie (ha): 317

Denominazione: Punta Aderci - Punta della Penna



Data di stampa: 06/12/2010

0 0.050.18 Km

Scala 1:25'000



Legenda

sito IT7140108

altri siti

Base cartografica: IGM 1:25'000

Fig. 1.3 : Area interessata dal SIC Punta Aderci – Punta della Penna

## 2. IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA E NAZIONALE

### 2.1 POLITICA COMUNITARIA DEI TRASPORTI

La programmazione nazionale dei trasporti – così come è desumibile dai documenti preparatori del nuovo Piano Generale dei Trasporti (*Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale, e al Comitato delle Regioni: Coesione e Trasporti, Bruxelles, COM (1998) 806 def., gennaio 1999*) persegue le finalità seguenti:

- riequilibrio modale, con priorità per il trasporto sull'acqua, quindi per quello su ferro, ed infine per quello su gomma;
- creazione di un sistema integrato tra le differenti tipologie di trasporto, legate da una logica di "feederaggio";
- sviluppo della logistica, fattore attualmente debole in Italia ma destinato in futuro a svolgere un ruolo strategico e ad elevato valore aggiunto.

L'evoluzione dei processi produttivi e distributivi – in base agli orientamenti del Ministero dei Trasporti e della Navigazione – impone un approccio particolarmente attento all'aspetto logistico, da rafforzare in un'ottica di rete, sia fisica che di comunicazioni: obiettivi fondamentali, in questo quadro, sono la razionalizzazione e l'integrazione logistica dei servizi. Si dovrà dunque puntare ad ottimizzare l'utilizzazione delle infrastrutture esistenti, individuando quelle ancora necessarie per porre rimedio al deficit di capacità e per realizzare il riequilibrio e l'integrazione tra modi di trasporto.

Per quanto riguarda la priorità di intervento in materia di infrastrutture, la dotazione di scali portuali e le relative attrezzature possono essere considerati, per numerosità e distribuzione geografica, adeguati, anche in prospettiva, alle necessità del paese.

Infatti, in base agli orientamenti del nuovo PGT, sarà difficile attendersi, nei prossimi anni, un incremento significativo dei traffici marittimi, essendo già in atto, e prevedibilmente crescente in futuro, una sovra-offerta di terminal. In questa prospettiva, "la portualità italiana dovrà ripartirsi volumi di traffico tendenzialmente costanti, a fronte di un incremento dell'offerta di terminal molto superiore. L'effetto è che i terminal avranno un tasso di utilizzo inferiore alla media attuale con conseguenze negative sulla redditività delle imprese".

Per fronteggiare questa prospettiva, gli obiettivi da perseguire – da parte dei "gestori" dei porti commerciali - possono essere così delineati:

- a) raccogliere la sfida delle decisioni strategiche dei grandi operatori della logistica integrata a scala internazionale;
- b) perseguire lo sviluppo della navigazione a breve e medio raggio, trovando – a livello di sottosistemi portuali – i necessari raccordi nell'integrazione dei servizi
- c) assicurare un efficiente sistema di accessibilità agli scali portuali e la predisposizione di piattaforme intermodali per sviluppare trasporto combinato e logistica integrata.

### 2.1.1 La programmazione nazionale- Le “autostrade del mare”



Figura 2.1 Corridoi TransEuropei programmati ad oggi sul territorio italiano. Tratta dal sito internet del MIT

#### **La delibera CIPE del 6 aprile 2006**

Con la delibera del 6 aprile 2006 il CIPE invitava il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti a presentare, in collaborazione con RAM, un articolato Master Plan delle Autostrade del Mare, sia con riferimento allo scenario nazionale che al più ampio contesto euromediterraneo, quantificando il fabbisogno finanziario correlato all'attuazione degli interventi ed individuando le risorse disponibili a livello comunitario, nazionale e locale, nonché le possibili forme di partenariato pubblico — privato.

RAM e la Regione Abruzzo sono oggi impegnati nelle necessarie azioni di promozione dell'Abruzzo e della sua portualità come Terminai delle Autostrade del Mare, a cominciare dalla presentazione del Master Plan alle parti sociali e alle autorità nazionali di governo.

Nella bozza di Master Plan Autostrade del Mare – Regione Abruzzo 5 in relazione al sistema infrastrutturale abruzzese ed in particolare al Porto di Vasto – Punta Penna sono emerse le seguenti annotazioni:

**A. Relazionalità e direttrici di sviluppo nazionale**

In funzione delle relazioni commerciali strutturate negli anni, le infrastrutture di trasporto si sono sviluppate secondo le due direttrici Nord-Sud ed Ovest-Est, ma al discreto livello quantitativo non corrisponde una sufficiente ed adeguata funzionalità: il sistema non è in grado di soddisfare le esigenze delle strutture produttive, soprattutto perché mancano di servizi di supporto ai collegamenti fisici esistenti (stazioni, logistica, parcheggi di scambio). Per questi motivi, al fine di agevolare gli scambi e i collegamenti tra i centri intermedi della regione, la priorità è, soprattutto nel breve periodo, migliorare la gestione della rete Infrastrutturale. Nel medio periodo diventa indispensabile potenziare la struttura nelle zone costiere dove ferrovie, autostrade e strade statali risultano insufficienti a soddisfare la domanda di trasporto merci e passeggeri e quindi con alti livelli di congestione e inquinamento, atmosferico e acustico, che compromettono alcune importanti attività economiche quali il turismo e il commercio.

**B. Relazionalità e direttrici di sviluppo internazionali:**

In un ottica di lungo periodo e soprattutto di accessibilità di lunga distanza, assumono particolare rilevanza il potenziamento dei collegamenti transfrontalieri da realizzare attraverso il prolungamento del corridoio multimodale 5 da Ploce a Pescara e il potenziamento della rete infrastrutturale europea (TEN).

**C. Priorità strategiche in materia di infrastrutture portuali**

Per quanto riguarda il sistema portuale, la pianificazione regionale sembra andare verso un'integrazione funzionale così modulata:

Porto Peschereccio: Giulianova

Porto passeggeri: Pescara

Porto turistico: Marina di Pescara

Porti commerciali: Ortona e Vasto

Un dato strutturale fondamentale evidenzia il divario tra domanda di trasporto portuale e offerta relativa; le merci secche movimentate dai porti di Pescara, Ortona e Vasto risultano una quota ridotta (5,7 per cento) rispetto al complesso delle merci movimentate dall'intera regione. Pertanto le attuali infrastrutture risultano in grado di garantire traffici ben più elevati.

La scarsa utilizzazione dei porti, soprattutto per le merci in partenza, è da molti messa in relazione con l'assenza di una adeguata struttura organizzativa portuale.

E' tuttavia indubbio che uno degli obiettivi prioritari sia l'adeguamento del sistema d'accesso viario e ferroviario ai porti, così come appaiono evidenti le esigenze di potenziamento infrastrutturale all'interno degli stessi porti, da soddisfare attraverso interventi riguardanti l'attracco, il banchinamento, i fondali e le attrezzature dei moli.

Come dichiarato nel quadro preliminare per la programmazione comunitaria, l'Abruzzo è interessato al miglioramento delle attuali infrastrutture portuali necessarie per supportare ed incrementare l'ulteriore sviluppo non solo delle aree industriali ma anche delle funzioni urbane avanzate. Inoltre, la regione si è dimostrata fortemente interessata agli interventi di valore nazionale rivolti al completamento della rete logistica che sarà a servizio non solo del mercato interno, ma anche dei bacini del Mediterraneo e del Balcani; in quest'ottica il sistema portuale della Regione Abruzzo rappresenta, per collocazione geografica, l'elemento di collegamento tra le città del Mezzogiorno e le principali direttrici di sviluppo europee.

#### **D. IL QUADRO STRATEGICO IN RELAZIONE AL PORTO DI VASTO**

Il Porto di Punta Penna per la sua collocazione geografica e le potenzialità di interconnessione con le reti di collegamento terrestri sarebbe in grado di soddisfare le esigenze delle Autostrade del Mare. Si tratta quindi di lavorare per lo sviluppo di un asse longitudinale capace di saldare i mercati dell'Italia centrale al sistema portuale adriatico – settentrionale. In questo caso Vasto può porsi non solo al servizio del bacino di utenza regionale, ma catalizzare i traffici di Lazio, Molise, Campania e alta Puglia aventi come destinazione il sistema portuale veneto e friulano. Le distanze chilometriche del "tutto – strada" sembrano suggerire l'esistenza di uno spazio di mercato per un collegamento di Autostrada del Mare capace di drenare traffico pesante lungo la direttrice stradale adriatica. Allo stesso modo, Vasto sembra in grado di sostenere le relazioni con i mercati regionali più meridionale e in particolare con la sponda sud del Mediterraneo. Tali relazioni si sviluppano lungo un asse longitudinale che è naturale prosecuzione della direttrice adriatica, all'interno della quale Vasto può giocare un ruolo di nodo scambio centrale.

#### **Relazioni con il progetto**

**Il campo boe in progetto permetterebbe di porre rimedio all'insufficienza della profondità dei fondali del porto di Vasto (la quale non consente di far arrivare navi con un tonnellaggio superiore ai 25.000 DWT), con un aumento immediato dell'efficienza del sistema di accessibilità delle navi ed una diminuzione, se pur lieve, del traffico marittimo all'interno del suddetto porto, legato all'attività della Eco Fox srl.**

## 2.2 POLITICA MARINA E COSTIERA DELL'UE

L'ambiente marino e costiero europeo è sottoposto a forti pressioni da fonti di inquinamento sia terrestri che oceaniche.

Al fine di proteggere l'ambiente marino l'UE, negli anni, ha emanato diverse direttive quali ad esempio la regolamentazione delle attività di pesca (il "Common Fisheries Policy") o il controllo dell'input di sostanze nutritive e sostanze chimiche nell'acqua attraverso la direttiva quadro sulle acque ("Water Framework Directive"). Ma questi atti, sebbene siano strumenti legislativi fondamentali e complementari a quelli presenti nelle diverse regioni, per la protezione delle acque marine, hanno un carattere frammentario e settoriale.

Ecco perché l'Unione europea ha adottato due strumenti: la raccomandazione dell'UE del 2002 sulla gestione integrata delle zone costiere ("*Integrated Coast Zone Management*" - ICZM) e la direttiva quadro sulla *strategia marina 2008*, che offrono un approccio globale e integrato alla protezione di tutte le coste europee e delle acque marine.

### 2.2.1 "Integrated Coast Zone Management" - ICZM

Le zone costiere rivestono un'importanza strategica per tutti gli europei: accolgono una percentuale elevata di cittadini europei, costituiscono una fonte rilevante di alimenti e materie prime, rappresentano un collegamento fondamentale per i trasporti e le attività commerciali, ospitano alcuni tra gli habitat naturali più interessanti e sono un luogo privilegiato per il tempo libero. Esse sono però soggette a gravi problemi quali la distruzione degli habitat, la contaminazione delle acque, l'erosione costiera e l'impoverimento delle risorse.

Non esistono soluzioni legislative semplici a problemi di tale complessità. L'eterogeneità delle condizioni fisiche, economiche, culturali e istituzionali richiede una risposta flessibile che indirizzi le strategie verso la ricerca di una soluzione ai problemi reali sul tappeto. Si rende quindi necessario un approccio integrato e partecipativo, che garantisca una gestione sostenibile delle zone costiere d'Europa a livello ambientale ed economico, ma che sia anche equo e coesivo a livello sociale. Il termine "integrato" fa riferimento sia all'integrazione degli obiettivi, sia a quella dei molteplici strumenti necessari per raggiungerli. Esso implica l'integrazione di tutte le politiche collegate dei diversi settori coinvolti e dell'amministrazione a tutti i suoi livelli, nonché l'integrazione nel tempo e nello spazio delle componenti terrestri e marine del territorio interessato.

Esiste un protocollo del 4/02/2009 il quale definisce gli obiettivi, i principi generali della gestione integrata delle zone costiere; in particolare, riguardo gli ecosistemi costieri come zone umide ed

estuari, habitat marini, foreste e boschi costieri e dune (art.10) sottolinea la necessità di proteggere tali aree, attraverso interventi di legislazione, pianificazione e gestione o misure volte a disciplinare o, se necessario, a vietare l'esercizio di attività che possono avere effetti negativi.

### **2.2.2 La strategia marina**

Nel corso di questi ultimi decenni è emersa la consapevolezza che “le pressioni sulle risorse marine naturali e la domanda di servizi ecosistemici marini sono spesso troppo elevate” e che quindi si manifesta “l'esigenza di ridurre il loro impatto sulle acque marine, indipendentemente da dove si manifestino i loro effetti”.

Per far fronte a tali esigenze il 17 giugno 2008 il Parlamento Europeo ed il Consiglio dell'Unione Europea hanno emanato la Direttiva quadro 2008/56/CE sulla strategia per l'ambiente marino, successivamente recepita in Italia con il d.lgs. n. 190 del 13 ottobre 2010. La Direttiva si basa su un approccio integrato e si propone di diventare il pilastro ambientale della futura politica marittima dell'Unione Europea.

La Direttiva pone come obiettivo agli Stati membri di raggiungere entro il 2020 il buono stato ambientale (GES, “Good Environmental Status”) per le proprie acque marine. Ogni Stato deve quindi, mettere in atto, per ogni regione o sotto-regione marina, una strategia che consta di una “fase di preparazione” e di un “programma di misure”. Gli Stati membri sono chiamati a cooperare per garantire che le relative strategie siano elaborate in modo coordinato, coerente e ben integrato con quelle previste da atti normativi comunitari già esistenti e accordi internazionali.

La Direttiva ha suddiviso le acque marine europee in 4 regioni: Mar Baltico, Oceano Atlantico nordorientale, Mar Mediterraneo e Mar Nero, e per alcune di queste ha provveduto ad un'ulteriore suddivisione individuando delle sotto-regioni. Nel Mediterraneo sono state individuate tre sub-regioni:

- a) il Mediterraneo occidentale,
- b) il mar Adriatico
- c) il mar Ionio e Mediterraneo centrale.

Per buono stato ambientale delle acque marine si intende la capacità di preservare la diversità ecologica, la vitalità dei mari e degli oceani affinché siano puliti, sani e produttivi mantenendo l'utilizzo dell'ambiente marino ad un livello sostenibile e salvaguardando il potenziale per gli usi e le attività delle generazioni presenti e future.



Gli Stati devono redigere un programma di misure concrete diretto al raggiungimento dei suddetti obiettivi. Tali misure devono essere elaborate tenendo conto delle conseguenze che avranno sul piano economico e sociale.

Per consentire agli Stati membri di raggiungere gli obiettivi prefissati, la direttiva ha sviluppato 11 descrittori che descrivono l'ecosistema una volta che il buono stato ambientale è stato raggiunto.

**Descrittore 1:** La biodiversità è mantenuta. La qualità e la presenza di habitat nonché la distribuzione e l'abbondanza delle specie sono in linea con le prevalenti condizioni fisiografiche, geografiche e climatiche.

**Descrittore 2:** Le specie non indigene introdotte dalle attività umane restano a livelli che non alterano negativamente gli ecosistemi.

**Descrittore 3:** Le popolazioni di tutti i pesci, molluschi e crostacei sfruttati a fini commerciali restano entro limiti biologicamente sicuri, presentando una ripartizione della popolazione per età e dimensioni indicativa della buona salute dello stock.

**Descrittore 4:** Tutti gli elementi della rete trofica marina, nella misura in cui siano noti, sono presenti con normale abbondanza e diversità e con livelli in grado di assicurare l'abbondanza a lungo termine delle specie e la conservazione della loro piena capacità riproduttiva.

**Descrittore 5:** È ridotta al minimo l'eutrofizzazione di origine umana, in particolare i suoi effetti negativi, come perdite di biodiversità, degrado dell'ecosistema, fioriture algali nocive e carenza di ossigeno nelle acque di fondo.

**Descrittore 6:** L'integrità del fondo marino è ad un livello tale da garantire che la struttura e le funzioni degli ecosistemi siano salvaguardate e gli ecosistemi bentonici, in particolare, non abbiano subito effetti negativi.

**Descrittore 7:** La modifica permanente delle condizioni idrografiche non influisce negativamente sugli ecosistemi marini.



**Descrittore 8:** Le concentrazioni dei contaminanti presentano livelli che non danno origine a effetti inquinanti.

**Descrittore 9:** I contaminanti presenti nei pesci e in altri prodotti della pesca in mare destinati al consumo umano non eccedono i livelli stabiliti dalla legislazione comunitaria o da altre norme pertinenti.

**Descrittore 10:** Le proprietà e le quantità di rifiuti marini non provocano danni all'ambiente costiero e marino.

**Descrittore 11:** L'introduzione di energia, comprese le fonti sonore sottomarine, è a livelli che non hanno effetti negativi sull'ambiente marino.

In attuazione degli articoli 9 e 10 del D.lgs. 190/2010, l'Italia ha determinato i requisiti del buono stato ambientale e definito i traguardi ambientali della Strategia Marina con **Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 17 ottobre 2014**.

#### **Relazioni con il progetto**

**Il campo boe in esame, che verrà ubicato a notevole distanza dalla costa (circa 1,2 km), non andrà a compromettere l'integrità del fondo marino configurandosi come finalizzato allo sviluppo sostenibile dell'area portuale di Vasto. Inoltre, data la scarsa profondità del fondale del porto di Vasto, le navi, prima di entrare in porto, devono "alleggerirsi" e scaricare in altri terminali obbligando tali navi ad allungare il tragitto da percorrere; successivamente alla realizzazione dell'opera in progetto, avranno la possibilità di approdare navi di maggior tonnellaggio, favorendo percorsi di navigazione più vantaggiosi in termini di sostenibilità ambientale.**

**In fase di esercizio le installazioni (sealine e campo boe) non avranno alcuna interazione con gli ecosistemi marini non producendo, in esercizio, emissioni e non provocando alterazioni alla componente marina biotica ed abiotica. Dopo la posa in opera della tubazione, essendo la condotta completamente coperta sotto il fondale marino, gli ecosistemi torneranno velocemente all'equilibrio naturale e non si prevede alcuna interazione con la condotta.**

**Limitatamente alla fase di costruzione dell'opera, si definiranno fasce di rispetto ove sarà temporaneamente vietata l'attività di pesca.**

## 2.3 LEGISLAZIONE SULLA QUALITÀ DELL'ARIA IN EUROPA

Il livello di sostanze inquinanti rilasciate nell'aria che respiriamo si è enormemente ridotto da quando l'UE ha introdotto politiche e misure concernenti la qualità dell'aria negli anni settanta. Le emissioni di inquinanti atmosferici provenienti da molte delle fonti principali compresi i trasporti, l'industria e la produzione di energia elettrica sono ora regolamentate e stanno generalmente diminuendo, anche se non sempre nella misura prevista.

### **Fissare obiettivi relativi alle sostanze inquinanti**

Uno dei modi attraverso i quali l'UE ha ottenuto tale miglioramento è la fissazione di valori limite legalmente vincolanti e non vincolanti per l'intera Unione in relazione a certi inquinanti dispersi nell'atmosfera. L'UE ha fissato valori limite per il particolato di determinate dimensioni, l'ozono, l'anidride solforosa, gli ossidi di azoto, il piombo e altre sostanze inquinanti che possono influire negativamente sulla salute umana o gli ecosistemi. Le parti fondamentali della legislazione che fissa i valori limite per le sostanze inquinanti in Europa comprendono la direttiva del 2008 sulla qualità dell'aria e per un'aria più pulita in Europa (2008/50/CE) e la direttiva quadro del 1996 sulla valutazione e gestione della qualità dell'aria (96/62/CE).

Un altro approccio legislativo volto a migliorare la qualità dell'aria è rappresentato dalla fissazione di valori limite nazionali annui di emissione per sostanze inquinanti specifiche. In tali casi i paesi sono responsabili dell'introduzione delle misure necessarie ad assicurare che i loro livelli di emissione siano inferiori al tetto stabilito per la sostanza inquinante.

Sia il Protocollo di Göteborg alla Convenzione sull'Inquinamento Transfrontaliero a Lunga Distanza della Commissione Economica delle Nazioni Unite per l'Europa, sia la Direttiva dell'UE relativa ai Limiti Nazionali di Emissione (2001/81/CE) fissano valori limite annui di emissione per i paesi europei in materia di inquinanti atmosferici, comprese quelle sostanze inquinanti responsabili dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'inquinamento da ozono al livello del suolo. Il Protocollo di Göteborg è stato modificato nel 2012. La direttiva relativa ai limiti nazionali di emissione verrà riesaminata e revisionata nel 2013.

### **Fissare obiettivi relativi ai diversi settori**

Oltre a fissare valori limite in materia di qualità dell'aria per sostanze inquinanti specifiche e soglie annue a livello nazionale, la legislazione europea è anche ideata per fissare obiettivi per determinati settori che costituiscono fonti di inquinamento atmosferico.

Esistono accordi internazionali relativi alle emissioni di inquinanti atmosferici in settori diversi dal trasporto, come la Convenzione Internazionale del 1973 sulla Prevenzione dell'Inquinamento

Navale (MARPOL) dell'Organizzazione Marittima Internazionale, e relativi protocolli supplementari, che regola le emissioni di anidride solforosa del trasporto navale.

Nel settembre 2012 il Parlamento europeo ha adottato le modifiche che hanno portato i valori limite dell'UE sulle emissioni di zolfo da parte delle navi in linea con i valori limite dell'Organizzazione Marittima Internazionale del 2008. Entro il 2020 il valore limite per lo zolfo sarà pari allo 0,5 % in tutti i mari che bagnano le coste dell'UE.

Per il Mar Baltico, il Mare del Nord e la Manica all'interno delle così dette «zone di controllo delle emissioni di zolfo», il Parlamento europeo ha fissato un limite per lo zolfo ancora più rigoroso dello 0.1 % entro il 2015. Considerando che il carburante marino standard contiene 2700 volte più zolfo del diesel convenzionale per le autovetture, è chiaro che tale legislazione fornisce solide ragioni al settore del trasporto marittimo per svilupparsi e utilizzare carburanti più puliti.

### **Attuazione sul campo**

L'attuale legislazione europea sulla qualità dell'aria si basa sul principio che gli Stati membri dell'UE dividono i loro territori in un certo numero di zone di gestione in cui ai paesi sia richiesto di valutare la qualità dell'aria utilizzando approcci di modellistica o misurazione.

Ai paesi è poi richiesto di sviluppare piani locali o regionali che descrivano come intendono migliorare la qualità dell'aria.

Anche la ricerca è fondamentale, infatti integrare le più recenti conoscenze all'interno delle legislazioni e delle azioni ci aiuterà a continuare a migliorare la qualità dell'aria in Europa.

### **Relazioni con il progetto**

**In relazione al Piano in esame, si può affermare che a valle della realizzazione degli interventi in progetto si prevede una lieve riduzione delle interazioni sulla componente atmosfera.**

**Infatti la realizzazione delle nuove strutture a mare favorirà percorsi di navigazione più brevi e quindi meno impattanti da un punto di vista delle emissioni in atmosfera, nonché ridurrà sensibilmente il numero di navi in arrivo. Inoltre le stesse imbarcazioni, dedicate allo scarico del prodotto destinato ad Eco Fox, transiteranno a centinaia di metri dalla costa (per raggiungere il campo boe) a maggior distanza da potenziali recettori terrestri, diversamente dalla condizione attuale (nella quale vengono fatte ormeggiare in porto). Pertanto si prevedono effetti positivi sulla qualità dell'aria nei pressi dell'area portuale di Punta Penna.**

### 3. IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE

#### 3.1 PIANO DEL DEMANIO MARITTIMO REGIONALE (PDM)

Le mutate esigenze della domanda di servizi complementari alla balneazione vera e propria, unitamente alla forte richiesta degli operatori balneari costretti, finora, a bloccare le proprie iniziative di riqualificazione delle strutture esistenti o la realizzazione di nuovi insediamenti, ha reso evidente l'esigenza della redazione del Piano Demaniale Marittimo Regionale.

Il presente Piano, nel rispetto dei principi contenuti nella L.R. n°141/97, si pone i seguenti obiettivi:

- Definizione e delega delle funzioni amministrative in materia ai Comuni;
- Fissazione dei criteri e parametri per la redazione dei piani demaniali comunali;
- Modalità di attuazione della delega delle funzioni ai Comuni;
- Regolamentazione delle concessioni demaniali marittime ad uso turistico-ricreativo;
- Riqualificazione dei servizi e delle strutture al servizio del turismo garantendo agli operatori turistici la possibilità di ottimizzare i propri investimenti;
- Favorire lo sviluppo omogeneo di tutte le aree demaniali marittime destinate all'uso turistico-ricreativo;
- Assicurare l'uso per fini sociali di parte del demanio marittimo;
- Gestione integrata dell'area costiera;
- Tutela ambientale e lo sviluppo ecosostenibile del demanio marittimo.

Le Norme Tecniche costituiscono il vero e proprio strumento guida per la formazione dei Piani di Livello Comunale, in esse sono state apportate modifiche derivanti dal processo di consultazione intercorso tra la precedente adozione e la definitiva approvazione, prendendo in considerazione i vari aspetti concorrenti per la corretta pianificazione delle aree demaniali.

Diseguito si sintetizza il contenuto dell'articolato:

- art. 2 descrive gli ambiti del litorale e la classificazione delle spiagge;
- e art. 3 attiene all'utilizzazione delle aree demaniali marittime con la definizione delle strutture in fisse o mobili;
- art. 4 descrive le diverse tipologie di insediamento consentite;
- art. 5 detta le norme a cui si devono attenere i Comuni nella redazione dei loro Piani demaniali comunali sia per quanto attiene le concessioni a privati o enti sia per la sistemazione delle cosiddette spiagge libere. E' prevista anche una riserva di aree demaniali a favore delle organizzazioni aventi scopi sociali e delle colonie marine comunali;
- art. 6 riguarda la classificazione delle aree demaniali in concessione: ai Comuni è richiesta una proposta di classificazione (A, B, C) sulla quale si baserà la determinazione finale della G.R.,

sentite le organizzazioni di categoria. Gli introiti derivanti dalla classificazione delle aree demaniali sono assegnati ai Comuni;

- art. 7 contiene l'elenco dei compiti attribuiti ai Comuni relativi alla subdelega delle funzioni in materia;
- art. 8 descrive le modalità e le forme per il rilascio delle concessioni da parte dei Comuni;
- art. 9 attiene l'eventuale ampliamento del demanio marittimo che dovrà essere accertato dai Comuni i quali dovranno, entro 120 giorni dall'accertamento, provvedere ad adeguare i propri piani demaniali locali prevedendo, eventualmente, anche nuove concessioni e tenendo conto delle aree private classificate demaniali dove insistono manufatti edificati precedentemente;
- art. 10 riguarda le consegne ad altre amministrazioni dello Stato per fini istituzionali;
- art. 11 esclude l'applicazione del PDM regionale e quelli comunali alle aree dichiarate di interesse nazionale ed incluse negli elenchi di cui al D.P.C.M. 21.12.95 e successive modifiche;
- art. 12 contiene le prescrizioni per la gestione e l'uso del demanio marittimo a cui si devono attenere i Comuni nella redazione dei loro piani comunali e nel rilascio delle concessioni, rinnovi, ampliamenti ecc...

### **Relazioni con il progetto**

**Le aree di cantiere a terra sono ubicate nei pressi di un SIC (sottoposto a vincolo di “Natura 2000”) per il quale il PDM (art. 5 c.4 della “Normativa”) rimanda al Piano di Assetto Naturalistico (P.A.N.).**

**Inoltre in relazione alle opere in progetto si esclude ogni possibilità di provocare effetti negativi sulla linea di costa in quanto gli interventi prevedono esclusivamente l'affossamento di due nuove condotte sul fondale marino. L'impatto ambientale atteso è minimo ed è limitato alla fase di costruzione. Le condotte verranno completamente interrare e non lasceranno traccia sul paesaggio circostante, una volta terminati i lavori di scavo, posa ed interrimento. Per la posa in opera delle condotte sono previsti scavi e movimentazioni poco significative di sedimenti marini, minimizzando dunque anche le possibili, indirette alterazioni in termini di dinamica dell'assetto erosivo, grazie alla tecnologia adottata descritta all'interno del Quadro di Riferimento Progettuale.**

## **3.2 PIANO REGIONALE PAESISTICO (PRP)**

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) ad oggi ancora in vigore è stato approvato dal

Consiglio Regionale il 21 marzo 1990 con delibera n.141/21.

Il nuovo *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*, D.Lgs. n.42 del 22 gennaio 2004 e s.m.i., prevede l'obbligo per le Regioni già dotate di Piano Paesaggistico Regionale, di verificarlo ed adeguarlo alle nuove indicazioni dettate dallo stesso decreto. Con protocollo d'intesa tra la Regione e le quattro Province, approvato dalla Giunta Regionale con Delibera n.297 del 30 aprile 2004 si è costituito un gruppo di progettazione per la redazione del Nuovo Piano Paesaggistico Regionale, che risulta ad oggi ancora incorso.

Il Piano Paesistico Regionale (PPR) 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. Sulla base delle caratteristiche morfologiche, ambientali e storico - culturali e in riferimento al livello di rilevanza e integrità dei valori paesaggistici, il Piano ripartisce il territorio in ambiti omogenei, a partire da quelli di elevato pregio paesaggistico fino a quelli compromessi o degradati. A ogni ambito territoriale, qualora se ne ravveda l'opportunità, vengono attribuiti corrispondenti obiettivi di qualità paesaggistica, coerentemente con i principi e le linee guida stabiliti e sottoscritti dalle Regioni nella Convenzione Europea del Paesaggio.

Il PPR costituisce così uno strumento quadro per l'elaborazione di atti che, limitatamente all'ambito da esso disciplinato, incida sulla trasformazione e l'uso dei suoli, per le attività della Pubblica Amministrazione, e per la verifica della congruenza ambientale ed economica di programmi, piani ed interventi nell'ambito del territorio disciplinato.

Il PPR definisce quindi:

- le categorie da tutelare e valorizzare per determinare il grado di conservazione, trasformazione ed uso degli insediamenti e dei loro elementi costitutivi;
- indica per ciascuna zona gli usi compatibili con l'obiettivo di conservazione, di trasformazione o di valorizzazione ambientale prefissato;
- definisce le condizioni minime di compatibilità dei luoghi in rapporto al mantenimento dei caratteri fondamentali degli stessi e prospetta le iniziative per favorire obiettivi di valorizzazione rispondenti anche a razionali esigenze di sviluppo economico e sociale;
- individua le aree di complessità e definisce le modalità attuative al loro interno mediante piani di dettaglio.

Le "Categorie di tutela e valorizzazione" secondo cui è articolata nel P.R.P, la disciplina paesistica ambientale, sono:

#### A) CONSERVAZIONE

A1) 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;

A2) 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.

B) TRASFORMABILITA' MIRATA 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.

C) TRASFORMAZIONE CONDIZIONATA Complesso di prescrizione relativa a modalità di progettazione, attuazione e gestione di interventi di trasformazione finalizzati ad usi ritenuti compatibili con i valori espressi dalle diverse componenti ambientali.

D) 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.).

### **Relazione con progetto**

**Gli interventi in progetto non prevedono la realizzazione di strutture che possano in qualche modo interferire sull'assetto paesaggistico attuale dell'area di inserimento in quanto le nuove condotte saranno poste a circa -1 m dal fondale marino, il campo boe verrà ubicato a circa 1,2 km dalla costa e le modifiche presso lo stabilimento, saranno scarsamente visibili dall'esterno del sito.**

**Le aree di cantiere ("area A" in porto e area "B" in stabilimento) rientrano nell'ambito 7 "costa teatina" del PPR in vigore per il quale la relativa Scheda Progetto non prevede indirizzi specifici per l'area portuale. Tale zona è classificata, inoltre, in categoria A2 "conservazione parziale"; le Norme Tecniche di Attuazione del Piano riportano per tale categoria prescrizioni per cui è necessario conservare l'attuale equilibrio ecologico ed ambientale.**

**Infine le opere utilizzate in fase di cantiere sono tutte mobili e temporanee.**

**Per quanto sopra detto non si ritiene necessario acquisire il nulla osta da parte dell'ente competente.**

### 3.3 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (PTA)

Il Piano di Tutela delle Acque è lo strumento tecnico e programmatico attraverso cui realizzare gli obiettivi di tutela quali-quantitativa previsti dall'art. 121 del D.Lgs. 152/06.

Costituisce uno specifico piano di settore ed è articolato secondo i contenuti elencati nel succitato articolo, nonché secondo le specifiche indicate nella parte B dell'Allegato 4 alla parte terza del D.Lgs. medesimo che prevedono:

- descrizione generale delle caratteristiche del bacino idrografico sia per le acque superficiali che sotterranee con rappresentazione cartografica,
- sintesi delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dall'attività antropica sullo stato delle acque superficiali e sotterranee,
- elenco e rappresentazione cartografica delle aree sensibili e vulnerabili,
- mappa delle reti di monitoraggio istituite ai sensi dell'art. 120 e dell'allegato 1 alla parte terza del suddetto decreto e loro rappresentazione cartografica,
- elenco degli obiettivi di qualità,
- sintesi dei programmi di misure adottate,
- sintesi dei risultati dell'analisi economica,
- sintesi dell'analisi integrata dei diversi fattori che concorrono a determinare lo stato di qualità ambientale dei corpi idrici,
- relazione sugli eventuali ulteriori programmi o piani più dettagliati adottati per determinati sottobacini.

Il piano consente alla regione di classificare le acque superficiali e sotterranee e fissa gli obiettivi e le misure di intervento per la riqualificazione delle acque superficiali e sotterranee classificate.

Obiettivi prioritari del PTA della Regione Abruzzo risultano essere, per la tutela qualitativa delle acque superficiali e sotterranee, il raggiungimento dello stato di qualità ambientale corrispondente a "buono", mentre, per la tutela quantitativa delle acque superficiali e sotterranee, l'azzeramento del deficit idrico sulle acque sotterranee ed il mantenimento in alveo di un deflusso minimo vitale.



**Corpi idrici significativi (p.to 1.1.3 - All.2)**

Secondo l'Allegato 2 delle NTA del PTA, sono corpi idrici significativi quelli che le autorità competenti individuano sulla base delle indicazioni contenute nel presente allegato e che conseguentemente vanno monitorati e classificati al fine del raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale.

Per quanto riguarda le acque marine sono significative quelle comprese entro la distanza di 3.000 metri dalla costa e comunque entro la batimetrica dei 50 metri.

**Indicatori di qualità e analisi da effettuare (p.to 3.4.1 – All.2)**

Al fine di ottenere elementi di valutazione che concorrano a definire il giudizio di qualità, alle indagini di base sulle acque andranno associate indagini sui sedimenti e sul biota. Il monitoraggio del biota e dei sedimenti deve essere effettuato per rilevare specifiche fonti di contaminazione e per indicazioni sui livelli di “compromissione” del tratto di costa considerato.

Tali controlli devono riferirsi, in prima approssimazione, alla valutazione dei carichi inquinanti:

- veicolati al mare da corsi d'acqua, da scarichi diretti di acque reflue e da emissioni atmosferiche;
- contenuti in materiali solidi utilizzati in opere a mare (dragaggi, ripascimenti, barriere artificiali, ecc.).

Inoltre, dovranno essere presi in considerazione le modalità di dispersione in mare degli inquinanti, il bilancio depurativo della fascia costiera e quant'altro possa essere significativo per la caratterizzazione dei fenomeni di alterazione delle acque marine costiere.

**Stato ambientale delle acque marine costiere (p.to 3.4.3.1 – All.2)**

In attesa della definizione di un approccio integrato per la valutazione dello stato di qualità ambientale la prima classificazione delle acque marine costiere viene condotta attraverso l'applicazione dell'*indice trofico*.

**Relazioni con il progetto**

**Il PTA prevede obiettivi ed interventi unicamente per le acque dolci superficiali e sotterranee, mentre le principali interazioni del progetto riguardano l'ambiente marino. Tuttavia è stata effettuata una caratterizzazione ambientale preliminare alla realizzazione del progetto, congiuntamente a un'indagine batimetrica, morfologica e geofosica sui fondali interessarti dall'opera, da cui non sono emerse criticità.**

**Si segnala che l'area in cui è ubicato lo stabilimento della Eco Fox srl fa parte del bacino idrografico minore del torrente Lebba (a sud del bacino idrografico del fiume Sinello e a**

**nord di quello del torrente Buonanotte) per il quale le stesse N.T.A. non prevedono prescrizioni o indicazioni specifiche.**

**In relazione alle interazioni del progetto sulle acque dolci, come dettagliato nel Quadro di riferimento Ambientale, nell'assetto post – operam non si segnalano particolari aumenti nell'utilizzo delle risorse idriche.**

### 3.4 PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT)

La Politica dei Trasporti e della Mobilità nella Regione Abruzzo trova la propria base programmatica nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), strumento unico di programmazione che opera a diversi livelli.

Il PRIT stabilisce gli obiettivi generali e specifici per singolo comparto (viabilità, trasporto ferroviario, trasporto merci e intermodalità, trasporto marittimo, trasporto aereo, sistemi di trasporto a fune), definendo gli obiettivi di sviluppo della rete infrastrutturale, di ammodernamento dei mezzi di trasporto pubblico, il livello qualitativo dei servizi, il grado di copertura dei costi e, quindi, i sistemi di tariffazione.

In particolare il *REPORT n.5* (Report Infrastrutture) del PRIT, approvato dalla Giunta Regionale con delibera n.1007 del 20 dicembre 2010, individua le seguenti scelte strategiche ed interventi infrastrutturali:

- decongestionamento dell'asse di trasporto adriatico, soprattutto per la modalità stradale, e sviluppo degli assi di collegamento interni paralleli alla direttrice adriatica;
- connessione della costa con le aree interne;
- realizzazione delle connessioni mancanti del sistema regionale e dei sistemi locali di trasporto con le infrastrutture del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT);
- sviluppo delle relazioni di traffico marittimo ed aereo;
- integrazione modale e tariffaria di tutti i sistemi di trasporto ed informatizzazione della gestione del Trasporto Pubblico Locale attraverso l'organizzazione del sistema ferroviario regionale e l'incremento della rete dei trasporti a fune con l'obiettivo di sviluppare ed integrare le zone interne e i centri turistici con le aree più fortemente sviluppate;
- razionalizzazione e sviluppo della rete interportuale e dei centri merci ed in generale della logistica e sviluppo della telematica nell'intero settore.

Nell'ambito di tali scelte strategiche sono state individuate due priorità:

- il completamento del sistema interportuale regionale, la sua messa in rete e la sua connessione con le altre infrastrutture puntuali regionali, nazionali ed europee;
- il potenziamento della direttrice Est-Ovest, dai Balcani al Tirreno, attraverso l'ammodernamento della connessione ferroviaria Roma - Pescara ed il potenziamento delle porte d'accesso al Sistema Abruzzo costituito dalla rete dei porti, delle infrastrutture logistiche e dell'aeroporto, in particolare del porto di Ortona, dell'Interporto Val Pescara e dell'Aeroporto d'Abruzzo.

### 3.4.1 Porto di Vasto

Il Quadro di Riferimento Regionale attribuisce al Porto di Vasto la funzione di scalo commerciale. Il porto di Vasto, dal punto di vista dell'entità dei traffici, può essere senz'altro assimilato ad un porto di interesse regionale. Esso oggi svolge una pluralità di funzioni: il traffico industriale e commerciale (con il trasporto di merci secche alla rinfusa e liquide, in particolare legname, coils, fertilizzanti, olii vegetali e gasolio); il traffico legato alla pesca; la nautica da diporto. Gli spazi retrostanti le banchine sono utilizzati per lo svolgimento diretto delle attività portuali (spazi di movimentazione delle merci, depositi a cielo aperto), e per le attività di organizzazione e di gestione del porto (sedi direzionali e amministrative).

Il porto di Vasto possiede dei fattori positivi per il suo sviluppo quali:

- 1) la presenza nell'immediato retroterra di una zona industriale di grande spessore;
- 2) un bacino d'utenza, quale la provincia di Chieti che possiede una spiccata vocazione industriale, con una consistente presenza della grande industria;
- 3) una posizione centrale rispetto alla direttrice adriatica ed al previsto potenziamento della direttrice tirreno - adriatica (Vasto / Termoli – San Vittore).

punti di forza	punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>unico porto dotato di attrezzature per la movimentazione meccanica delle merci;</i></li> <li>• <i>superficie di piazzale più ampia nel sistema portuale regionale;</i></li> <li>• <i>presenza di un servizio RO/RO;</i></li> <li>• <i>alti fondali naturali in prossimità della linea di riva;</i></li> <li>• <i>prossimità all'A14 Adriatica;</i></li> <li>• <i>contesto caratterizzato da una forte presenza di imprenditorialità diffusa;</i></li> <li>• <i>istanze di potenziamento da parte dell'industria locale;</i></li> <li>• <i>assenza di una pressione immobiliare a ridosso del porto.</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>scarsi spazi in banchina per il deposito e lo stoccaggio delle merci;</i></li> <li>• <i>ridotti fondali con problemi di pescaggio per le navi di grosso tonnellaggio;</i></li> <li>• <i>formazione di una forte risacca nel bacino portuale in occasione di venti da greco e da levante;</i></li> <li>• <i>interferenze tra le funzioni interne dell'area portuale (turismo; traffico merci; pesca);</i></li> <li>• <i>scarsa efficienza della connessione con l'A14 Adriatica</i></li> <li>• <i>scarso collegamento al sistema ferroviario</i></li> </ul>

**Tab. 3.1: Porto di Vasto “Punta Penna”: punti di forza e di debolezza (Fonte: Regione Abruzzo, Studio di Fattibilità per la razionalizzazione ed il potenziamento del sistema portuale regionale, 2001)**

## **Interventi sul Porto di Vasto (da Relazione n°5 – Infrastrutture; Tomo n.3: Il Progetto di Piano)**

Dalla analisi delle caratteristiche dell'infrastruttura portuale esistenti sono emerse le seguenti problematiche:

- scarsi spazi a terra contigui alle banchine per la movimentazione terrestre delle merci (lungo le banchine di levante e di ponente);
- promiscuità negli usi delle banchine all'interno del porto.

Attualmente il porto non dispone di una rete ferroviaria interna e di raccordo ferroviario con la vicina stazione di Punta Penna. Il casello dell'autostrada A14 dista dal porto circa 8 chilometri ed è raggiungibile dalla SS 16, caratterizzata da un tratto iniziale acclive.

Nell'ottica di una specializzazione dei porti abruzzesi il porto di Vasto, tenuto conto del contiguo retroterra produttivo, sembra la sede più appropriata per la movimentazione di merci rinfuse, destinate alle industrie di produzione non solo del "vastese" ma anche del "chietino – ortonese". Rilevato che le attuali banchine risultano in parte sottoutilizzate, dal punto di vista del traffico commerciale, appare oggi realisticamente più praticabile uno sviluppo portuale teso alla valorizzazione e al recupero delle potenzialità ancora inesprese, attraverso opere di protezione del bacino portuale con il prolungamento della diga foranea, di adeguamento e potenziamento delle banchine e dei piazzali operativi prospicienti le medesime, di ampliamento e razionalizzazione degli spazi operativi a terra, di collegamenti stradali più efficienti con il retroterra e di un raccordo ferroviario con la banchina di levante.

La proposta progettuale di nuovo Piano Regolatore Portuale, predisposta dal Consorzio Industriale di Vasto, prevede una limitata occupazione della linea di costa al fine di contenere le interferenze con le risorse naturalistiche presenti nel contesto locale. Al contrario l'intervento prevede, come è giusto che sia, un sensibile incremento dell'estensione delle banchine e degli spazi a terra. La fase di potenziamento della proposta riguarda opere interne all'attuale bacino portuale, per una più funzionale allocazione dei servizi e per migliorare l'operatività portuale.

### **Relazioni con il progetto**

**Il progetto in esame consentirà un miglioramento della qualità dei servizi portuali e dell'utilizzo dell'area portuale garantendo a navi aventi capacità maggiori di quelle attualmente utilizzate di scaricare oli vegetali grezzi (a circa 1,2 km dalla costa) senza entrare all'interno dell'area portuale e quindi creare una possibile congestione. Il progetto di decentramento del sistema di ormeggio di tali navi conduce indirettamente a conseguenze sulla razionalizzazione dell'intero sistema di trasporto non solo a livello abruzzese ma su base internazionale.**

### 3.5 PIANO REGIONALE PER LA TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA (PRTQA)

In base ai dettami legislativi del D.M. del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 1 ottobre 2002 n. 261, contenente il "Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per la elaborazione del piano e programmi di cui agli artt. 8 e 9 del decreto legislativo 4 agosto 1999 n. 351", pubblicato sulla G.U. n. 272 del 20 novembre 2002, è stato redatto il Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria.

Il nuovo Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria è stato approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 861/c del 13/08/2007 e con Delibera di Consiglio Regionale n. 79/4 del 25/09/2007 e pubblicato sul B.U.R.A. Speciale n. 98 del 05/12/2007.

#### Obiettivi

- 1) Zonizzazione del territorio regionale in funzione dei livelli di inquinamento della qualità dell'aria ambiente;
- 2) Elaborare piani di miglioramento della qualità dell'aria nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli di uno o più inquinanti superino i limiti di concentrazione;
- 3) Elaborare dei piani di mantenimento della qualità dell'aria in quelle zone dove i livelli degli inquinanti risultano inferiori ai limiti di legge;
- 4) Migliorare la rete di monitoraggio regionale;
- 5) Elaborare strategie condivise mirate al rispetto dei limiti imposti dalla normativa e alla riduzione dei gas climalteranti.

L'attività di zonizzazione del territorio regionale ha portato alla definizione delle seguenti 4 zone:

- *IT1301 Zona di risanamento* (zona metropolitana Pescara - Chieti);
- *IT1302 Zona di osservazione costiera*;
- *IT1303 Zona di osservazione industriale*;
- *IT1304 Zona di mantenimento*.

Le misure del piano del piano sono del tipo a breve e lungo termine, suddivise in base alla tipologia delle sorgenti emmissive prese in considerazione in:

- misure riguardanti le sorgenti diffuse fisse;
- misure riguardanti i trasporti (sorgenti lineari e diffuse);
- misure riguardanti le sorgenti puntuali e localizzate su tutto il territorio regionale.

In particolare, nelle zone definite di mantenimento tale piano prescrive di evitare il peggioramento della qualità dell'aria con riferimento ai seguenti inquinanti: ossidi di zolfo, ossidi di azoto, monossido di carbonio, particelle sospese con diametro inferiore ai 10 micron, benzene.

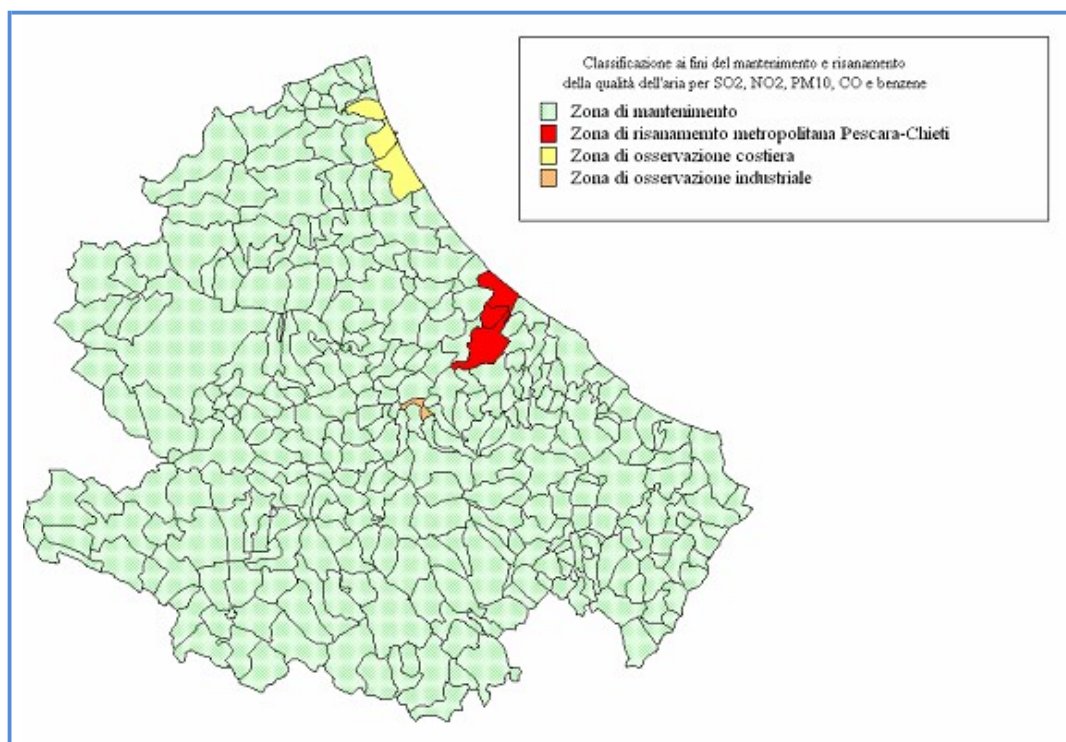


Fig.3.1: Classificazione del territorio ai fini del mantenimento e risanamento della qualità dell'aria

### Aggiornamento del PRTQA del 2007

La Regione Abruzzo con la DGR313\_2018 ha avviato l'attività di "Aggiornamento del Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria".

Attraverso la proposta del nuovo piano la Regione si pone, come obiettivo delle politiche di gestione della qualità dell'aria, il miglioramento della qualità dell'aria, con particolare riferimento al biossido di azoto (NO<sub>2</sub>), particolato atmosferico (PM<sub>10</sub>) e benzo(a)pirene nell'agglomerato di Pescara-Chieti e la riduzione delle concentrazioni di ozono in aria ambiente ed il mantenimento del rispetto degli altri standard legislativi su tutto il territorio.

L'allegato 2 della proposta di piano di cui sopra riporta la zonizzazione e classificazione del territorio.

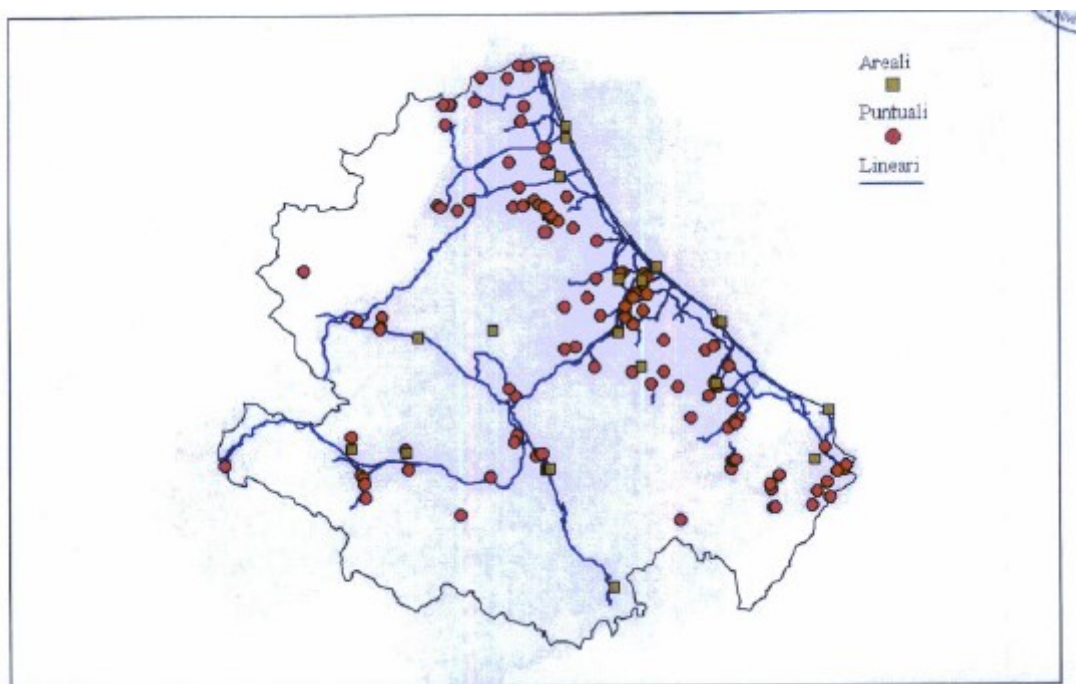


Fig. 3.2: localizzazione delle principali sorgenti puntuali ed areali di emissione sul territorio regionale

### **Relazioni con il progetto**

**Gli interventi in progetto, come dettagliato nel Quadro di riferimento Progettuale ed Ambientale, porteranno dei miglioramenti da un punto di vista dell'immissione di inquinanti in atmosfera in quanto, come già detto nei paragrafi precedenti:**

- ✓ **non si prevedono nuovi punti di emissione in atmosfera,**
- ✓ **si prevede un'organizzazione più intelligente delle rotte marittime con conseguente riduzione delle emissioni in atmosfera prodotte dalle navi,**
- ✓ **le navi dedicate allo scarico degli oli vegetali transiteranno ad una maggiore distanza dal porto di Vasto e da potenziali ricettori sensibili, allontanando le fonti di emissione dalla costa.**

### **3.6 PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)**

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico dei Bacini Idrografici di Rilievo Regionale Abruzzesi e del Bacino Interregionale del Fiume Sangro "Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi" è stato approvato dal Consiglio Regionale con Delibera del 29/01/2008.

Il Piano è finalizzato al raggiungimento della migliore relazione di compatibilità tra la naturale dinamica idrogeomorfologica di bacino e le aspettative di utilizzo del territorio, nel rispetto della tutela ambientale, della sicurezza delle popolazioni, degli insediamenti e delle infrastrutture. Per il

raggiungimento di tale obiettivo, in conformità a quanto riportato nella Legge 183/89, il Piano contiene:

- il quadro conoscitivo organizzato ed aggiornato del sistema fisico e delle utilizzazioni del territorio previste dagli strumenti urbanistici;
- l'individuazione dei dissesti in atto e potenziali;
- l'individuazione e la perimetrazione delle aree in cui esistono pericoli molto elevati, elevati e moderati dal punto di vista delle dinamiche geomorfologiche di versante;
- l'individuazione delle aree con elementi in situazioni di rischio come agglomerati urbani, edifici residenziali, insediamenti produttivi, infrastrutture di servizio;
- la perimetrazione delle aree a rischio;
- la definizione delle modalità di gestione del territorio che, rispettando la naturale evoluzione morfologica dei versanti, determinino migliori condizioni di equilibrio, in particolare nelle situazioni di interazione dei dissesti con insediamenti antropici;
- la definizione degli interventi preliminari necessari per la mitigazione del rischio di abitati o infrastrutture, ricadenti in aree di dissesto in atto o potenziale, e delle politiche insediative rapportate alla pericolosità;
- le Norme di Attuazione per le aree di pericolosità idrogeologica.

Il PAI è costituito dai seguenti elaborati:

- Relazione Generale, contenente le analisi e le valutazioni tecniche sulle maggiori criticità;
- Norme di Attuazione;
- Rassegna storica dei dati pluviometrici;
- Cartografie tematiche in scala 1:25000 (Carta delle acclività, Carta Geolitologica, Carta delle Coperture Detritiche, Carta Geomorfologica, Carta Inventario dei Fenomeni Franosi ed Erosivi, Carta degli Insediamenti Urbani e Infrastrutturali, Carta dei Danni Segnalati, Carta della Pericolosità, Carta delle Aree a Rischio di Frana e di Erosione);
- Altri elaborati grafici, quali l'Atlante delle perimetrazioni delle aree pericolose dei principali centri urbani, l'Ubicazione dei sondaggi con le relative stratigrafie ed il Quaderno delle opere tipo.



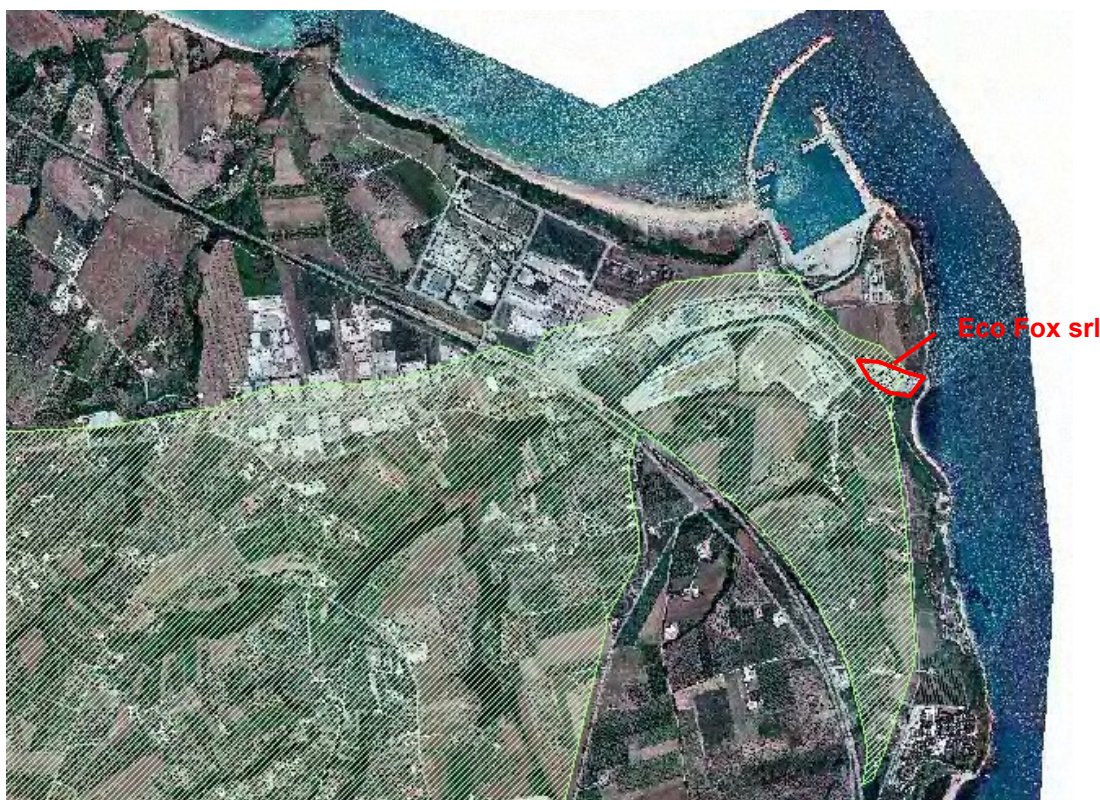


Fig. 3.3 Stralcio della carta del vincolo idrogeologico



Fig. 3.4 Stralcio della carta del rischio idrogeologico

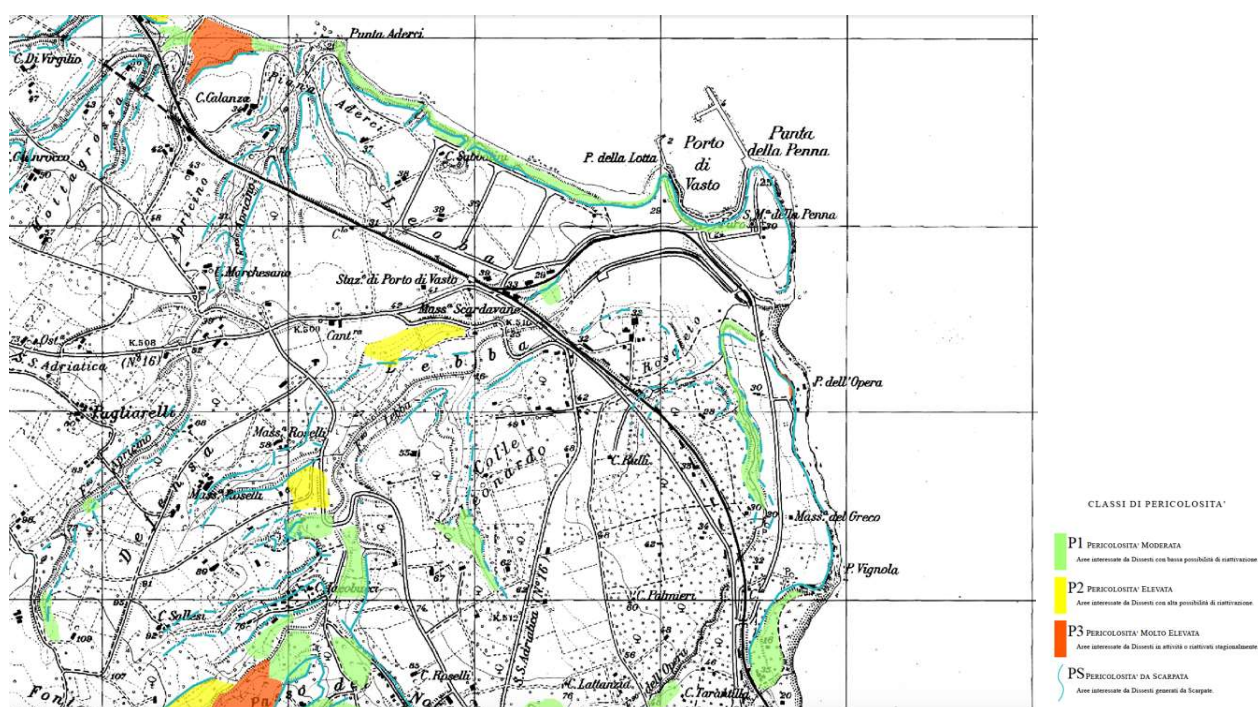


Fig. 3.5 Stralcio della carta di pericolosità

Dalle cartografie sopra riportate si evince che una parte dello stabilimento della Eco Fox srl, il quale non risulta peraltro coinvolto nelle modifiche previste nello stabilimento, ricade in un territorio sottoposto a vincolo idrogeologico (Fig. 3.3), mentre la parte dello stesso (lato mare) coinvolta nell'opera in progetto (con riferimento all'area di cantiere interna allo stabilimento) si trova in un'area di Pericolosità di scarpata (Ps) (vedi Fig. 3.5).

L'Art. 9 "Norme comuni per le aree di pericolosità P3, P2, P1 e Ps" delle Norme Tecniche di Attuazione del PAI regionale, recita:

1. Tutti i nuovi interventi, opere ed attività ammissibili nelle aree di pericolosità molto elevata, elevata e da Scarpata possono essere realizzati da parte del soggetto proponente, subordinatamente al parere positivo rilasciato dall'Autorità di bacino sullo Studio di compatibilità idrogeologica, ove richiesto dalle presenti norme.

2. Allo scopo di impedire l'aumento del rischio nelle aree di pericolosità perimetrate, tutti i nuovi interventi, opere e attività, previsti dal Piano, ovvero assentiti dopo la sua approvazione, devono essere comunque tali da:

- a) migliorare o comunque non peggiorare le condizioni di sicurezza del territorio e di difesa del suolo;
- b) non costituire in nessun caso un fattore di aumento del rischio da dissesti di versante, attraverso significative e non compatibili trasformazioni del territorio PAI - Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi nelle aree interessate;

c) non costituire elemento pregiudizievole all'attenuazione o alla eliminazione definitiva delle specifiche cause di rischio esistenti; e quindi alla sistemazione definitiva delle aree a rischio stesse né pregiudicare la realizzazione degli interventi previsti dalla pianificazione di bacino o dagli strumenti di programmazione provvisoria e urgente;

d) garantire condizioni adeguate di sicurezza durante la permanenza del cantiere, in modo che i lavori si svolgano senza creare, neppure temporaneamente, un significativo aumento del livello di rischio o del grado di esposizione al rischio esistente;

e) limitare l'impermeabilizzazione superficiale del suolo.

3. Gli interventi elencati nel presente Titolo II adottano normalmente le tecniche di realizzazione a basso impatto ambientale.

4. In caso di eventuali contrasti tra gli obiettivi degli interventi consentiti dalle presenti norme prevalgono quelli connessi alla sicurezza.

5. Sono fatte salve le disposizioni più restrittive riguardanti le aree su cui si applicano le presenti norme, in materia di beni culturali ed ambientali, aree protette, strumenti di pianificazione territoriale a scala regionale, provinciale e comunale, ovvero altri piani di tutela del territorio.

6. Ai sensi dall'articolo 1, comma 4, del decreto legge n. 180/1998 convertito dalla legge n. 267/1998, i Comuni indicati nell'Allegato B alle presenti norme predispongono, entro sei mesi dall'adozione del Piano, il piano urgente di emergenza. Gli Enti Locali che predispongono o integrano i propri piani di protezione civile tengono conto delle perimetrazioni delle aree di pericolosità contenute nel Piano.

7. I manufatti, le opere e le attività oggetto delle presenti prescrizioni, attraversati anche in parte dai limiti delle perimetrazioni del Piano riguardanti aree a diversa pericolosità, si intendono disciplinati dalle disposizioni più restrittive.

Infine l'art. 20 disciplina gli interventi consentiti e vietati in corrispondenza delle scarpate morfologiche e delle relative fasce di rispetto.

### **Relazioni con il progetto**

**La messa in opera della parte della sealine che verrà costruita con la tecnologia TOC (Trivellazione Orizzontale Controllata), prevede l'interramento dei primi 450 m circa di tubazione (che vanno dallo stabilimento della Eco Fox verso il mare) ad almeno 4 mt sotto il fondale marino, e per l'ultimo tratto lo scavo in mare (con tecnica PTM fino al punto in cui verrà installato il campo boe) ad almeno 1 mt sotto il fondale marino. Tali tecniche di realizzazione permetteranno di non compromettere la stabilità della scarpata e di non modificare la morfologia del territorio e del fondale.**

**L'opera pertanto non costituirà un fattore di aumento del rischio da dissesti di versante e non peggiorerà le condizioni di sicurezza del territorio e di difesa del suolo.**

### **3.7 PIANO STRALCIO DI DIFESA DALLE ALLUVIONI (PSDA)**

Nell'ambito dei propri compiti istituzionali connessi alla difesa del territorio, l'Autorità dei Bacini di Rilievo Regionale dell'Abruzzo e del Bacino Interregionale del Fiume Sangro ha disposto, ai sensi della Legge n.183 del 18 maggio 1989, la redazione del Piano Stralcio Difesa dalle Alluvioni, quale stralcio del Piano di Bacino, inteso come strumento di individuazione delle aree a rischio alluvionale e quindi, da sottoporre a misure di salvaguardia e delimitazione delle aree di pertinenza fluviale. Il Piano è stato adottato con Deliberazione n.1386 del 29/12/2004 ed approvato in via definitiva con Deliberazione n. 94/5 del 29/01/2008.

Il Piano è quindi funzionale a consentire, attraverso la programmazione di azioni (opere, vincoli, direttive) il conseguimento di un assetto fisico dell'ambito fluviale compatibile con la sicurezza idraulica, l'uso della risorsa idrica, l'uso del suolo (ai fini insediativi, agricoli, industriali) e la salvaguardia delle componenti naturali ed ambientali.

In particolare il PSDA individua e perimetra le aree di pericolosità idraulica attraverso la determinazione dei livelli corrispondenti a condizioni di massima piena valutati con i metodi scientifici dell'idraulica.

In tali aree di pericolosità idraulica il Piano ha la finalità di evitare l'incremento dei livelli di pericolo e rischio idraulico, impedire interventi pregiudizievoli per il futuro assetto idraulico del territorio, salvaguardare e disciplinare le attività antropiche, assicurare il necessario coordinamento con il quadro normativo e con gli strumenti di pianificazione e programmazione in vigore.

Inoltre, in linea con le politiche ambientali regionali, particolare attenzione è stata riservata alla promozione di interventi di riqualificazione e rinaturalizzazione che favoriscono la riattivazione e l'avvio dei processi naturali e il ripristino degli equilibri ambientali ed idrologici.

Allo scopo di individuare esclusivamente ambiti e ordini di priorità tra gli interventi di mitigazione del rischio, all'interno delle aree di pericolosità, il PSDA perimetra le aree a rischio idraulico secondo le classi definite dal D.P.C.M. del 29 settembre 1998.

Nelle immagini seguenti vengono riportati un estratto relativo alla città di Vasto, e in particolare alla zona interessata dall'intervento, sia in termini di pericolosità, quindi di probabilità che possa

verificarsi l'evento, sia in termini di rischio connesso all'esonazione, in funzione degli elementi e delle specificità presenti nelle singole aree.

Da come si può vedere non sono state individuate aree critiche dal punto di vista della Pericolosità e del Rischio Idraulico.

### **Relazioni con il progetto**

**Gli interventi in progetto riguardano le aree marine antistanti lo stabilimento della Eco Fox srl a sud del Porto di Vasto e in maniera marginale anche la suddetta ditta (adeguamento del terminale di ricevimento interno allo Stabilimento, allo scopo di collegare anche la nuova sealine all'esistente sistema di smistamento agli stoccaggi).**

**Le aree marine non sono interessate dal Piano in esame.**

**L'area in cui è ubicato lo stabilimento della Eco Fox non ricade in aree classificate a rischio idraulico dal Piano di Difesa dalle Alluvioni.**

## 4. IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE PROVINCIALE

### 4.1 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.)

Il P.T.C.P. della provincia di Chieti fissa le direttive, gli indirizzi e gli obiettivi di sviluppo provinciale da attuarsi attraverso specifici “progetti speciali” inerenti quattro principali strutture territoriali di riferimento, ovvero la “città metropolitana Chieti–Pescara”, la “fascia costiera”, la “rete urbana intermedia” ed il “tessuto insediativo diffuso”.

Per quanto riguarda la “fascia costiera” siamo in presenza di un sistema complesso, piuttosto diversificato, attraversato da tensioni e sollecitazioni non trascurabili e suscettibile di momenti effettivi di qualificazione e sviluppo.

Non si può parlare, allo stato attuale, di “conurbazione” litoranea in senso proprio: il sistema ormai saldato di Pescara-Francavilla si proietta fino ad Ortona, per poi rarefarsi nel Basso Sangro e riprendere alta intensità fra Vasto e San Salvo. Le stesse attività economiche insediate sulla linea di costa si alternano fra il turismo balneare intensivo di Francavilla e Vasto Marina, le realtà portuali di Ortona e Punta Penna, il polo industriale di San Salvo e presenze non irrilevanti, ma discontinue, del sistema produttivo di piccola impresa industriale, come pure del turismo alternativo o “minore”.

Né mancano residui elementi di naturalità, mentre emerge con forza il quadro di una morfologia costiera molteplice e variegata, suscettibile, peraltro, anche di più adeguati momenti di integrazione con il retroterra collinare e del fondovalle.

#### **Progetto Speciale Territoriale (artt. 44-46 delle N.T. del P.T.C.P.) “Via Verde della Costa Teatina”**

1. Obiettivo primario del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera - nel quadro delle attività più ampie di pianificazione provinciali, interprovinciali e regionali - è quello di assicurare la tutela e sviluppo delle risorse territoriali assai diversificate qui presenti, dai valori paesistici e ambientali del litorale, alle attività produttive di carattere industriale portuale, turistico e della pesca, fino al grande sistema infrastrutturale complesso longitudinale alla linea di costa. Il Piano promuove in particolare azioni coordinate ed integrate e coordina la pianificazione comunale.

2. Il PTCP opera inoltre in coerenza con la programmazione esistente, come quella prevista dal Q.R.R, ed in particolare recepisce ed integra i contenuti del Progetto Speciale Territoriale della costa teatina, alla cui formazione partecipa anche con i contributi di indirizzo generale delle presenti norme, del Progetto Speciale Territoriale previsto dall'Art.41 della L.R. 38/1996 per la valorizzazione a fini turistici e di servizio delle linee ferroviarie che collegano il sistema dei Parchi, nonché del progetto interprovinciale del Corridoio Verde Adriatico.

### Relazioni con il progetto

**Il PTCP riporta solo indirizzi generali per la pianificazione territoriale delle aree in oggetto, demandando ai piani attuativi di settore per l'individuazione di vincoli o obiettivi specifici. Inoltre nel PTCP non sono state individuate linee di sviluppo specifiche né per la zona portuale di Vasto, né per quella di ubicazione dello stabilimento della Eco Fox.**

## 4.2 PIANO TERRITORIALE ATTIVITÀ PRODUTTIVE (P.T.A.P.)

Il Piano Territoriale delle Attività Produttive – PTAP, approvato con Delibera di C.P.N. n. 125 del 11.12.2007, rappresenta il primo e più importante dei momenti attuativi del PTCP, in un territorio provinciale ormai divenuto tra i più industrializzati dell'intero Centro Sud, dove operano centinaia di realtà aziendali e lavorano decine di migliaia di addetti.

I consorzi industriali a cui si fa riferimento all'interno del piano sono stati sostituiti dall'ARAP; con atto di fusione datato 03.04.2014 i vari consorzi industriali esistenti in Abruzzo si sono uniti creando la nuova Azienda regionale delle attività produttive (ARAP) preposta allo sviluppo delle attività economiche e industriali della Regione Abruzzo e in grado di soddisfare le richieste organizzative delle Imprese. Essa si suddivide in sei unità territoriali, tra cui la UT n.6 di Vasto su cui insiste il progetto oggetto della presente relazione.

Le infrastrutture puntuali classificate come di rilievo primario per il sostegno delle attività produttive insediate nel territorio provinciale sono costituite da:

- Aeroporto d'Abruzzo;
- Interporto Chieti-Pescara di Manoppello Scalo;
- Porto regionale di Ortona;
- Porto regionale di Vasto

Il punto 3.2 della Scheda 3 della Relazione Generale del P.T.A.P. individua, per ognuna delle infrastrutture puntuali strategiche sopra citate, il quadro degli indirizzi programmatici e degli specifici interventi infrastrutturali di sostegno e sviluppo, che viene assunto come quadro prioritario della pianificazione territoriale provinciale.

Il P.T.A.P. sottolinea l'esigenza prioritaria della promozione di più organiche strutture portuali e di più incisive formule gestionali al fine di creare le condizioni per migliorare l'operatività portuale.

Negli agglomerati minori, di cui fa parte quello di Vasto, un utilizzo coerente delle capacità residue va meglio sostenuto sul piano infrastrutturale e dell'accessibilità. Anche attraverso le azioni di riqualificazione e di sviluppo selettivo degli agglomerati, la Provincia promuove il ruolo di asse di

attraversamento territoriale privilegiato e di connessione con il Mar Tirreno, dell'infrastruttura della Fondovalle Trigno, nonché del ruolo strategico del Porto di Vasto; questi indirizzi dovranno tener conto delle indicazioni contenute dal P.R.T. per la zona di interesse riguardo la piena sostenibilità degli interventi di riconversione, con riferimento ai valori paesaggistici, ambientali e naturalistici di Punta Aderci, delle aree dei Siti di Importanza Comunitaria SIC, del Biotopo di San Salvo e della zona archeologica di Punta Penna, confermando più in generale l'esigenza di promuovere azioni di tutela dei valori paesaggistici, morfologici ed ambientali del corso del fiume Trigno.

### **Relazioni con il progetto**

**Si può ragionevolmente pensare che la realizzazione del campo boe ha come conseguenza il miglioramento dell'operatività portuale dando la possibilità a navi aventi capacità maggiori di quelle attualmente utilizzate di attraccare, oltretutto, in un punto più distante dal SIC prospiciente l'infrastruttura portuale attualmente esistente in località Punta della Penna.**



## 5. IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE COMUNALE E SOVRACOMUNALE

### 5.1 PIANO REGOLATORE TERRITORIALE (P.R.T.)

I Piani Territoriali di Coordinamento fissano gli obiettivi e forniscono le linee programmatiche dell'assetto di un ambito territoriale generalmente Vasto (regionale o infraregionale) e contengono:

- le ipotesi dei grandi assi di mobilità;
- i criteri direttori per le destinazioni d'uso del territorio;
- la localizzazione di particolari impianti di primario interesse generale;
- la distribuzione spaziale dei vincoli e delle limitazioni da imporre all'uso del territorio;
- i criteri di dimensionamento, proporzionamento e normazione dei piani di livello inferiore;
- le direttive di politica urbanistica per una corretta gestione del territorio.

In particolare il PRT dell'ex Consorzio per l'area di Sviluppo Industriale del Vastese (oggi A.R.A.P. – Azienda regionale Attività produttive, unità Territoriale n.6 del Vastese), redatto ai sensi dell'art. 50 e sgg. Del DPR 06/03/1978, n.218, attualmente in vigore, per quanto riguarda gli insediamenti industriali *“determina le precauzioni o le misure specifiche da adottare da parte delle industrie onde evitare danni e fastidi in conseguenza di allacciamenti e immissioni, rumori, movimenti di mezzi di trasporto e simili, nonché quelle intese a regolare gli scarichi liquidi o gassosi in ottemperanza alle disposizioni emanate con legge 319/76 e successive modifiche ed integrazioni.”* (art.5 delle N.T.A.)

L'area di pertinenza delle Eco Fox srl è inquadrata nelle “zone industriali di ristrutturazione e completamento” per le quali le N.T.A. del piano in esame dettano i parametri urbanistici ed edilizi da rispettare (art.8 e art.12) nel rispetto delle norme ambientali (art.25).



Fig.5.1 Classificazione dell'area di interesse da PRT

### Relazioni con il progetto

**Gli interventi previsti non andranno in alcun modo a modificare la destinazione d'uso del suolo e/o a contravvenire alle regole urbanistiche ed edilizie attualmente in uso nel territorio di interesse. Le opere in progetto saranno costruite per la maggior parte in mare e per la restante parte si tratterà di modifiche alle tubazioni esistenti, confinate all'interno del confine aziendale della Eco Fox srl, al fine di ottenere una nuova configurazione, che consisteranno essenzialmente in un idoneo sistema di manifolding.**

## 5.2 PIANO REGOLATORE PORTUALE (P.R.P.)

La Regione Abruzzo in data 10/12/2003 ha stipulato con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Accordo di Programma Quadro (di seguito brevemente indicato come APQ-14) finalizzato alla introduzione e potenziamento del sistema dei porti abruzzesi all'interno del sistema marittimo, turistico e commerciale, del Mediterraneo.

In quel contesto si è avuto modo di verificare che qualsiasi intervento finalizzato non solo al potenziamento del porto di Vasto ma soprattutto alla messa in sicurezza per gli aspetti navigazionali non poteva prescindere dalla preliminare redazione ed approvazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale. A tal scopo il Co.A.S.I.V., in qualità di soggetto attuatore del citato APQ-14, ha affidato l'incarico di procedere alla revisione ed aggiornamento del PRP redatto nel 1997. Le indicazioni e prescrizioni che derivano da questo documento, unitamente agli obiettivi prefissati dalla Regione Abruzzo sulla base dello Studio di Fattibilità (SdF) per il potenziamento del sistema portuale regionale e del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), sono ovviamente finalizzati a massimizzare le opportunità di crescita del sistema portuale nel pieno rispetto ed integrazione con tutti gli elementi ambientali, economici, infrastrutturali, istituzionali e sociali coinvolti.

### Punti di debolezza

- Insufficienza di spazi in banchina per la movimentazione il deposito e lo stoccaggio delle merci con conseguente bassa produttività e alto impatto ambientale;
- Ridotti fondali con problemi di pescaggio per le navi di grande tonnellaggio;
- Condizioni di difficoltà nelle manovre di ingresso all'imboccatura portuale e all'interno dello stesso porto anche a causa dell'elevata agitazione ondosia;
- Forte risacca all'interno del porto anche in assenza di mareggiate significative, con venti da grecale e/o levante con problemi di stazionamento delle imbarcazioni all'ormeggio;
- Irrazionale ubicazione delle aree di ormeggio e spazi di banchina per l'attività peschereccia e della nautica da diporto con conseguente limitata disponibilità degli spazi a mare e degli spazi a terra per la movimentazione delle merci;
- Sovrapposizioni di funzioni all'interno dell'area portuale (turismo; traffico merci; pesca) con ripercussioni sull'operatività delle attività commerciali e più in generale elevate condizioni di rischio per la sicurezza;
- Assenza di attrezzature idonee per la movimentazione delle merci;
- Inadeguatezza delle infrastrutture di collegamento con la rete nazionale dei trasporti ferroviari e autostradali.

### Definizione degli obiettivi del Piano Regolatore Portuale e risoluzione punti di debolezza

Si è quindi proceduto alla definizione degli obiettivi, elencati di seguito, ritenuti prioritari i quali di conseguenza guideranno la scelta degli interventi contenuti all'interno delle N.T.A.:

- Estensione delle aree portuali
- Opere foranee per la delimitazione e difesa da mare delle aree portuali
- Posizione e orientamento dell'imboccatura portuale
- Conformazione e destinazione d'uso degli specchi portuali interni
- Individuazione delle aree ove realizzare la sede degli enti e società operanti nell'ambito portuale
- Individuazione degli ambiti portuali da adibire alle attività dei pescherecci e della nautica da diporto
- Realizzazione del collegamento ferroviario



**Fig. 5.2: Configurazione attuale del Porto di Vasto**

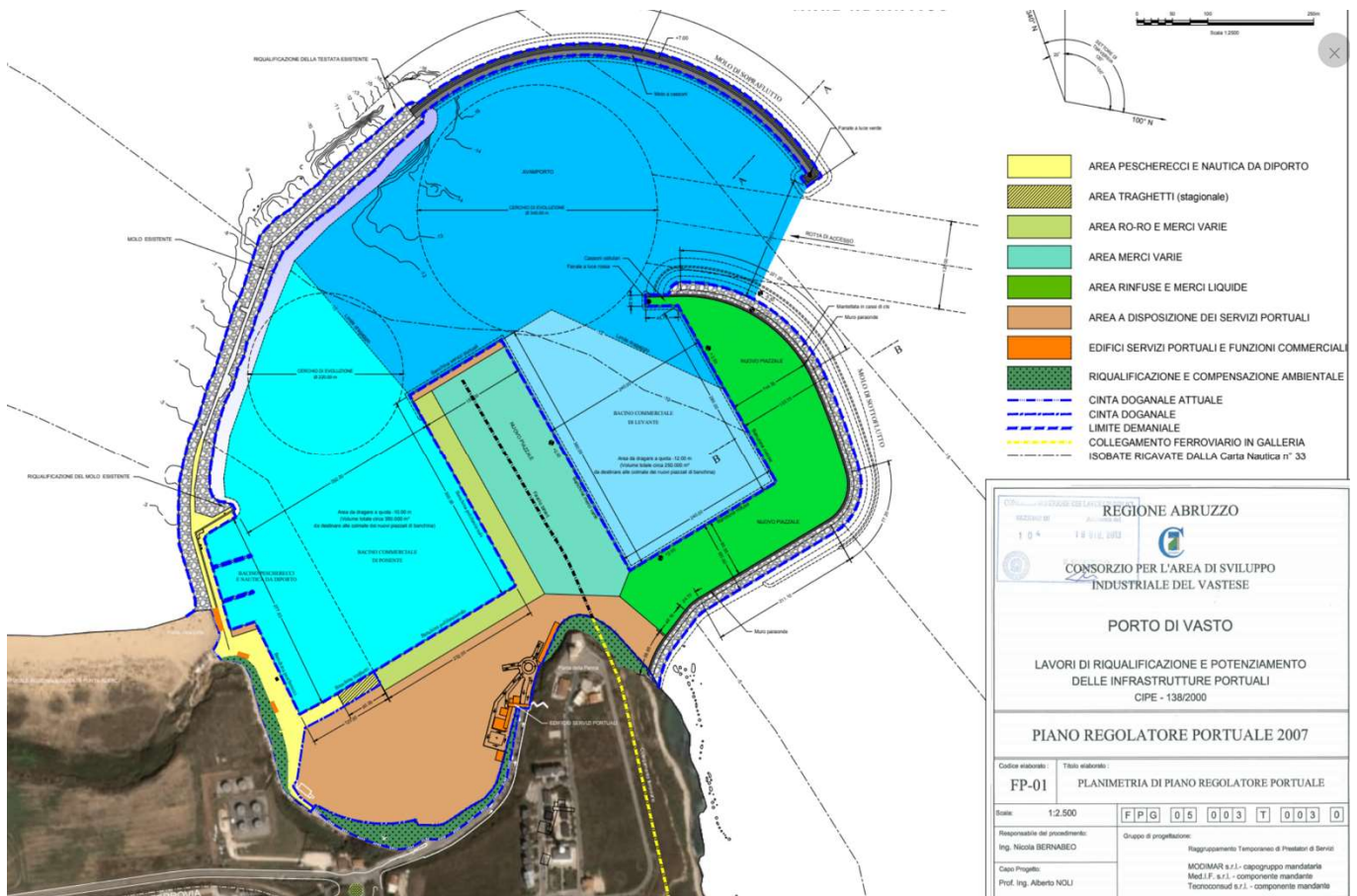


Fig. 5.3: Configurazione del Porto di Vasto successiva alle modifiche previste dal PRP

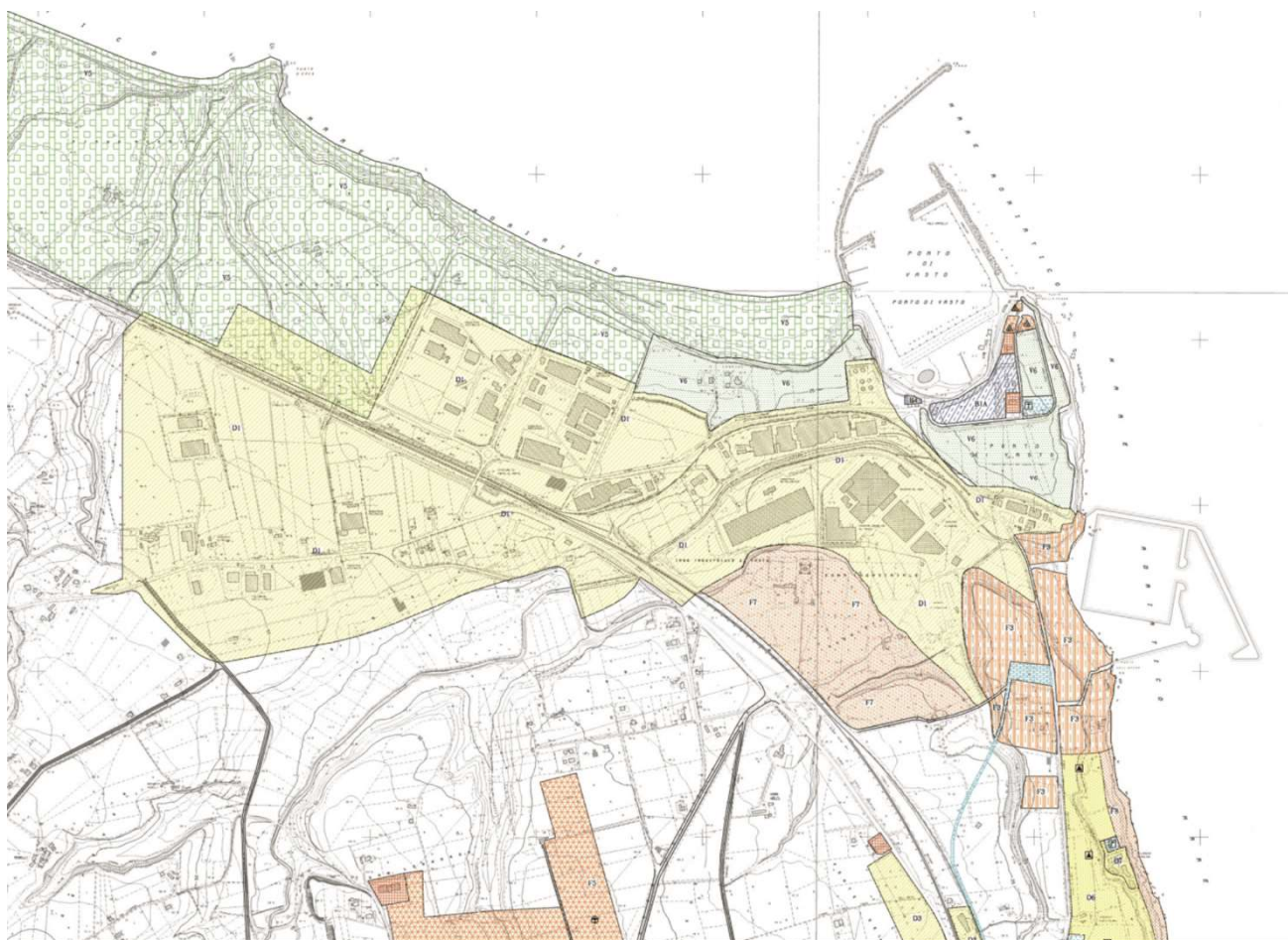
### Relazioni con il progetto

Il campo boe in progetto non va contro gli obiettivi del suddetto Piano, piuttosto si propone come una valida alternativa agli interventi previsti dal PRP in quanto risolverebbe alcuni problemi tecnici appartenenti all'infrastruttura portuale esistente, come ad esempio quelli legati ai ridotti fondali e alle condizioni di difficoltà da parte delle navi nelle manovre di ingresso al porto stesso.

Inoltre, l'opera prevista, facendo ormeggiare le navi a maggiore distanza dalla costa ed avendo un basso impatto ambientale, sia in fase di esercizio che in fase di realizzazione, risulta di fatto più "sostenibile" rispetto alle modifiche infrastrutturali riportate nel nuovo PRP.

### 5.3 PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE (P.R.G.)

Il P.R.G. vigente, approvato con deliberazione di C.C. n 23 del 25.03.2013. pubblicato sul BURA n. 16 del 24.04.2013, identifica l'area in cui è ubicata la Eco Fox come zona D1 - Insediamenti industriali piano ASI; *"in questo ambito il PRG si attua in ottemperanza alle prescrizioni del vigente PRT del Consorzio Industriale"*(art.104 delle N.T.A.).



**Fig. 5.4: Zonizzazione dell'area di interesse da PRG**

Dall'analisi effettuata sul territorio si rileva la presenza di condizioni di criticità legate all'attuazione delle previsioni del PRG; in particolare si segnala:

- la convivenza del complesso industriale a sud del porto con l'area protetta del SIC di Punta Aderci –Punta della Penna;
- il contrasto tra la presenza del suddetto SIC ed il progetto del porto turistico(stilizzato nella cartografia soprastante) e delle infrastrutture ad esso associate.

La Valutazione d'Incidenza Ambientale (V.Inc.A.) sull'ultimo PRG ha rilevato diversi fattori di pressione negativi non direttamente connessi all'esercizio futuro della Variante alla NTA che complessivamente opera un riordino della normativa, rendendola più chiara e permettendo

complessivamente un carico urbanistico inferiore sull'area protetta in questione rispetto alla precedente versione. Ne è scaturito un parere favorevole a meno di prescrizioni e quindi opere di mitigazione e compensazione tra cui lo stralcio del progetto del nuovo porto turistico.

### **Relazioni con il progetto**

**Per quanto riguarda la compatibilità degli interventi previsti si rimanda a quanto trattato in relazione al Piano Regolatore Territoriale (PRT), al Piano Regolatore Portuale (PRP) e al Piano di Assetto Naturalistico per la Riserva di Punta Aderci (PAN).**

#### **5.4 PIANO DI ASSETTO NATURALISTICO RISERVA DI PUNTA ADERCI (P.A.N.)**

Il P.A.N. della Riserva Naturale di Punta Aderci-Punta della Penna approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.18 del 28.02.2000 e successive modifiche (approvate con Determinazione n. 79/2 del 25 settembre 2007), *“ha la finalità di conservare e valorizzare l'ambiente naturale della Riserva, senza alterarne le caratteristiche naturali” (art.4 delle N.T.A.)*.

Ai fini della definizione degli usi, degli interventi e delle attività attuabili all'interno della Riserva e per graduarne le modalità di fruizione in rapporto alla compatibilità con le finalità istitutive, il territorio della Riserva è suddiviso in ambiti omogenei.

Con particolare riferimento all'opera in progetto, l'area marina che verrà occupata dalla sealine e dalle boe di fatto non è compresa nella zonizzazione del presente piano il quale non prevede zone di protezione marine; mentre l'area ove è ubicato lo stabilimento della Eco Fox è definita come *“R2 - area industriale ricadente nella fascia di protezione”* (quindi esterno al territorio del sito protetto). Il Piano d'Assetto Naturalistico della Riserva ha creato un contatto con le due realtà così distanti tra loro, l'area protetta e l'area industriale, inserendo parte di quest'ultima all'interno della fascia di rispetto della Riserva stessa.

L'art.22 delle Norme Tecniche di Attuazione elenca gli interventi obbligatori (urbanistico-edilizi, usi ed attività di conservazione) da attuare nella suddetta area:

- interventi atti a ridurre l'impatto paesaggistico, quali la realizzazione di siepi della minima altezza di m 2,00 in adiacenza alle recinzioni delle singole unità produttive e dell'alberatura dei parcheggi;
- interventi antinquinamento.

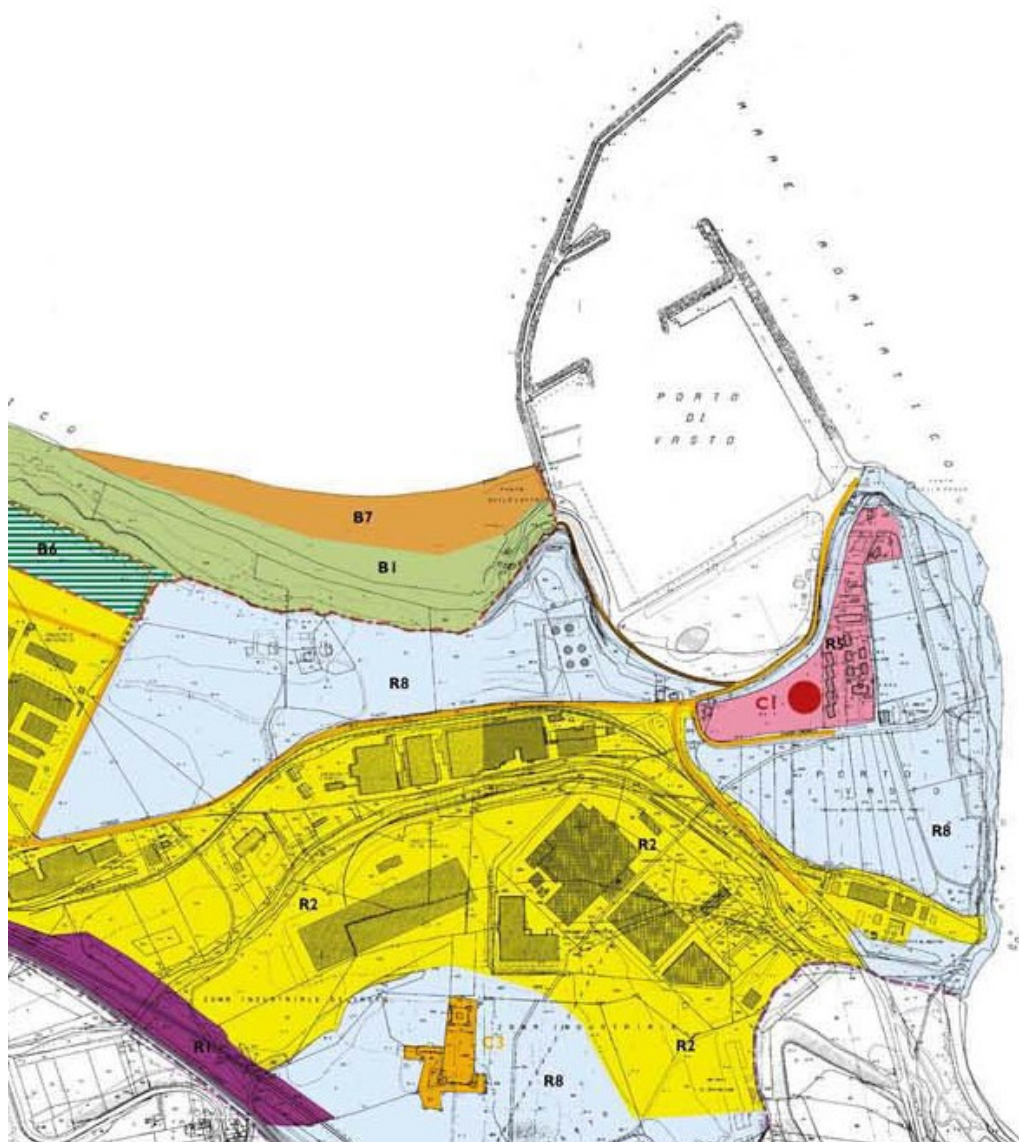


Fig. 5.5: Definizione fasce di rispetto e aree sottoposte a tutela del SIC Punta Aderci – Punta della Penna

### Relazioni con il progetto

Le navi che attualmente attraccano nella banchina del porto di Vasto per scaricare le materie prime, necessarie alla Eco Fox per la produzione di Biodiesel, potranno essere ormeggiate lontane dalla costa (a circa 1,2 km) grazie alla realizzazione del campo boe. In questo modo verranno allontanate dalla Riserva fonti di inquinamento atmosferico ed acustico portando dei benefici immediati da un punto di vista ambientale sul SIC di Punta Aderci – Punta della Penna.



## 5.5 PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA COMUNALE (PCCA)

Il Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale costituisce lo strumento attraverso cui l'Amministrazione Comunale disciplina i livelli massimi di rumore ammessi all'interno del territorio, in funzione della pianificazione di tutte le specificità socioeconomiche del territorio.

Il Piano Comunale di Classificazione Acustica è un atto di pianificazione che i Comuni hanno l'obbligo di redigere in base alla Legge n.447 del 1995 (Legge quadro in materia di inquinamento acustico). In particolare l'art.6, comma 1, lettera a), della Legge n.447/1995 prevede per i Comuni l'obbligo di classificazione acustica del territorio, sulla base dei criteri stabiliti dalla Regione di appartenenza. La Regione Abruzzo ha pertanto provveduto, con la Determinazione del Dirigente del 17/11/2004 n.DF2/188 Approvazione criteri tecnici di zonizzazione acustica L. 447/95 a stabilire la metodologia di sviluppo del Piano di Classificazione Acustica Comunale e la procedura di adeguamento degli strumenti urbanistici comunali al Piano, secondo le prescrizioni della norma nazionale.

La classificazione acustica consiste nell'attribuire ad ogni area del territorio comunale una delle classi acustiche sinteticamente riportate nella seguente tabella (tabella A dell'Allegato al D.P.C.M. del 14 novembre 1997).

<b>CLASSE I</b> - aree particolarmente protette: rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.
<b>CLASSE II</b> - aree destinate ad uso prevalentemente residenziale: rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali.
<b>CLASSE III</b> - aree di tipo misto: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali, aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.
<b>CLASSE IV</b> - aree di intensa attività umana: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali, le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie, le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie.
<b>CLASSE V</b> - aree prevalentemente industriali: rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.
<b>CLASSE VI</b> - aree esclusivamente industriali: rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.

Tab. 5.1: Definizione delle classi acustiche secondo DPCM 14/11/97

Oltre ai suddetti limiti, la legge prevede il rispetto del valore limite differenziale di immissione (LD), definito (art. 4 del D.P.C.M. 14/11/1997, "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore")

come la differenza tra il livello equivalente di rumore ambientale (LA) ed il rumore residuo (LR) all'interno degli ambienti abitativi.

I valori limite differenziali di immissione non si applicano:

- *nelle aree classificate nella classe VI della Tabella A;*
- *nei seguenti casi in quanto ogni effetto del rumore è da ritenersi trascurabile:*
  - *se il rumore misurato a finestre aperte sia inferiore a 50 dB(A) durante il periodo diurno e 40 dB(A) durante il periodo notturno;*
  - *se il livello di rumore ambientale misurato a finestre chiuse sia inferiore a 35 dB(A) durante il periodo diurno e 25 dB(A) durante il periodo notturno;*
- *alla rumorosità prodotta da:*
  - *infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali e marittime;*
  - *attività e comportamenti non connessi con esigenze produttive, commerciali e professionali;*
  - *servizi e impianti fissi dell'edificio adibiti ad uso comune, limitatamente al disturbo provocato all'interno dello stesso.*

Per quanto riguarda il rumore prodotto dalle infrastrutture stradali vige una normativa specifica (D.P.R. n° 142 del 30/04/2004); in particolare per i ricettori all'interno delle fasce di pertinenza acustica delle infrastrutture di trasporto sussiste un duplice vincolo:

- per il rumore complessivo prodotto da tutte le sorgenti diverse dalle infrastrutture di trasporto valgono i valori limite assoluti di immissione derivanti dalla classificazione acustica attribuita alle fasce (D.P.C.M. 14/11/1997 (art.3) – Tabella C – valori limite assoluti di immissione);
- per il rumore prodotto dal traffico veicolare entro le fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali esistenti si fa riferimento all'articolo 5 del D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 che rimanda a sua volta alla tabella 2 dell'allegato 1 di seguito riportata.

Tipo di strada (secondo Codice della strada)	Sottotipi a fini acustici (secondo norme Cnr 1980 e direttive Put)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole, ospedali, case di cura e di riposo		Altri Ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
A - autostrada		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)	50	40	65	55
B - Extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)	50	40	65	55
C - Extraurbana secondaria	Ca (strade a carreggiate separate e tipo IV Cnr 1980)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)	50	40	65	55
	Cb (tutte le altre strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
D – urbana di scorrimento	Da (strade a carreggiate separate e interquartiere)	50 (fascia B)	50	40	65	55
		100	50	40	70	60
	Db (tutte le altre strade urbane di scorrimento)	100	50	40	65	55
E - urbana di Quartiere		30	definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al Dpcm in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'articolo 6, comma 1, lettera a) della legge n. 447 del 1995			
F - locale		30				

**Tab. 5.2: Limiti da rispettare nelle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali (D.P.R. 30/03/ 2004, n. 142**

La zonizzazione acustica fornisce il quadro di riferimento per valutare i livelli di rumore presenti o previsti nel territorio comunale e, quindi, la base per programmare interventi e misure di controllo o riduzione dell'inquinamento acustico.

Una volta effettuata la zonizzazione acustica, secondo il risultato ottenuto, gli obiettivi del piano si rivolgono a:

- orientare le scelte urbanistiche sulle aree di nuova urbanizzazione, tenendo conto anche del parametro costituito dal clima acustico;
- verificare se gli impianti, le infrastrutture e tutte le altre sorgenti sonore già esistenti nel territorio provocano un superamento dei limiti di zona e, quindi, di impostare le necessarie strategie di bonifica mediante i piani di risanamento acustico;
- prevenire il deterioramento acustico delle zone non inquinate.

### **Relazione con il progetto**

**Avendo il comune di Vasto (CH) effettuato la zonizzazione acustica di tutto il territorio comunale approvata con la D.C.C. n. 41 del 04/04/2011, l'area su cui incide lo stabilimento della ditta *Eco Fox srl*, nonché l'area portuale, ricade nella Classe VI – Aree esclusivamente industriali, pertanto si applicano i limiti riportati nella tabella 5.3:**

CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO		Limite di immissione [dB(A)]		Limite di emissione [dB(A)]	
		diurno	notturno	diurno	notturno
VI	Aree esclusivamente industriali	70	70	65	65

Tab. 5.3: Limiti assoluti relativi alla classe VI

**Gli interventi in esame non prevedono nell'area di interesse la realizzazione di nuove infrastrutture a terra, ma solo l'utilizzo temporaneo di limitate aree per la fase di cantiere. In fase di esercizio dell'opera in progetto si prevede complessivamente una riduzione delle emissioni sonore sulla terra ferma dovuto essenzialmente all'allontanamento di un certo numero di navi l'anno dalla costa.**

## 6. VERIFICA DI COMPATIBILITÀ E/O COERENZA DEL PROGETTO CON LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

In questo paragrafo si intende fornire un quadro riepilogativo dell'analisi effettuata per stabilire il tipo di relazione che intercorre tra il progetto in esame ed i vari strumenti di programmazione e pianificazione territoriale di riferimento.

In particolare, per ogni piano viene specificato se con il progetto in esame, sussiste una relazione di:

- **Conformità**, ovvero se il progetto risponde in pieno ai principi e agli obiettivi perseguiti dal Piano in esame ed è in totale accordo con le modalità di attuazione dello stesso;
- **Coerenza**, ovvero se il progetto risulta in linea con i principi e gli obiettivi perseguiti dal Piano in esame, pur non essendo specificatamente previsto dallo strumento di programmazione stesso;
- **Non conformità**, ovvero se il progetto è in accordo con i principi e gli obiettivi perseguiti dal Piano in esame, ma risulta in contraddizione con le modalità di attuazione dello stesso;
- **Non coerenza**, ovvero se il progetto risulta in contraddizione con i principi e gli obiettivi perseguiti dal Piano in oggetto.

STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE	TIPO DI RELAZIONE CON IL PROGETTO
<b>LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA - NAZIONALE</b>	
Politica comunitaria dei trasporti	COERENZA
Politica marina e costiera dell'UE	CONFOMITÀ
Legislazione sulla qualità dell'aria	CONFOMITÀ
<b>LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE REGIONALE</b>	
Piano del Demanio Marittimo Regionale	COERENZA
Piano Paesaggistico Regionale	COERENZA
Piano di Tutela delle Acque	COERENZA
Piano Regionale Integrato dei Trasporti	CONFOMITÀ
Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria	COERENZA
Piano stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico	CONFOMITÀ
Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni	CONFOMITÀ
<b>LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE PROVINCIALE</b>	
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	COERENZA

<b>STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE</b>	<b>TIPO DI RELAZIONE CON IL PROGETTO</b>
<b>Piano Territoriale Attività Produttive</b>	<b>COERENZA</b>
<b>LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE COMUNALE E SOVRACOMUNALE</b>	
<b>Piano Regolatore Territoriale</b>	<b>CONFOMITÀ</b>
<b>Piano Regolatore Portuale</b>	<b>COERENZA</b>
<b>Piano Regolatore Generale Comunale</b>	<b>CONFOMITÀ</b>
<b>Piano di Assetto Naturalistico - Riserva Di Punta Aderci</b>	<b>CONFOMITÀ</b>
<b>Piano di Classificazione Acustica</b>	<b>CONFOMITÀ</b>

## **APPENDICE: Riferimenti bibliografici**

### NORMATIVA EUROPEA

- <https://www.minambiente.it/pagina/cose-la-gestione-integrata-delle-zone-costiere>
- <http://www.strategiamarina.isprambiente.it/>
- <https://www.eea.europa.eu/it/segnali/segnali-2013/articoli/legislazione-sulla-qualita-dellaria-in-europa>

### NORMATIVA REGIONALE

- <https://www.regione.abruzzo.it/content/pianificazione-territoriale>
- <https://www.regione.abruzzo.it/content/piano-del-demanio-marittimo>
- <http://www2.regione.abruzzo.it/pianoTutelaacque/>

### NORMATIVA PROVINCIALE

- <http://www.provincia.chieti.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/905>
- <http://www.provincia.chieti.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/7585>

### NORMATIVA COMUNALE - INTERCOMUNALE

- <http://www.comune.vasto.ch.it/index.php/strumenti-urbanistici>
- <http://www.arapabruzzo.it/cartografia-agglomerati/>