



**Progetto di realizzazione del nuovo sealine e del campo boe per lo scarico
di gasolio e benzina da navi petroliere al largo del Porto di Pescara**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

ai sensi dell'art.22 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

SEZIONE II – Quadro di riferimento Programmatico

Novembre 2012

Id. II-Quadro_Programmatico





SEZIONE II

INDICE

II.1	INTRODUZIONE	3
II.2	QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	4
II.2.1	Convenzioni internazionali	4
II.2.2	Normativa comunitaria	5
II.2.3	Normativa nazionale.....	6
II.3	IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA E NAZIONALE	7
II.3.1	La Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC)	7
II.3.2	La qualità dell'aria del quadro normativo di base - La strategia della Comunità Europea	9
II.4	IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE	11
II.4.1	Piano del Demanio Marittimo Regionale (PDM)	11
II.4.2	Piano Paesaggistico Regionale (PPR).....	13
II.4.3	Piano Energetico Regionale (PER).....	15
II.4.4	Piano di Tutela delle Acque (PTA)	17
II.4.5	Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).....	19
II.4.6	Piano Regionale di Gestione Integrata dei Rifiuti (PRGR).....	22
II.4.7	Piano stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI)	26
II.4.8	Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni (PSDA).....	30
II.4.9	Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria (PRTQA)	34
II.4.10	Rete Natura 2000 ed aree protette	37
II.5	IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE PROVINCIALE	40
II.5.1	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).....	40
II.5.2	Piano Provinciale di Gestione Integrata dei Rifiuti (PPGR)	44
II.6	IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE COMUNALE	45
II.6.1	Piano Regolatore Generale Comunale (PRG).....	45
II.6.2	Piano Regolatore Portuale (PRP)	48
II.6.3	Piano Area di Sviluppo Industriale (ASI)	50
II.6.4	Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA).....	51
II.6.5	Piano del Rischio Aeroportuale (PRA)	54
II.6.6	Piano Demaniale Comunale (PDC)	56
II.7	COERENZA DEL PROGETTO NEI DIVERSI QUADRI DI PIANIFICAZIONE	58

ELENCO ALLEGATI

Allegato II.1 – Studio di compatibilità idraulica



II.1 INTRODUZIONE

La presente sezione costituisce il *Quadro di Riferimento Programmatico* dello Studio di Impatto Ambientale e fornisce gli elementi conoscitivi necessari all'individuazione delle possibili relazioni del progetto con gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.

Per questo motivo vengono di seguito sintetizzati i principali contenuti e gli obiettivi degli strumenti di pianificazione di interesse con particolare riferimento a quelli che, per la tipologia dell'intervento in progetto, la sua ubicazione e le sue caratteristiche risultano poter avere, con esso, maggiore pertinenza.



II.2 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Nel presente capitolo si presentano i principali riferimenti normativi in materia di traffico marittimo e di tutela del mare, in quanto di interesse generale per il progetto in esame.

II.2.1 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 (Oprc, 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.



II.2.2 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.



II.2.3 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 petroliferi¹, 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 Tranne le navi cisterna di portata lorda compresa fra le 600 e le 5000 tonnellate utilizzate all'interno di porti per operazioni di bunkeraggio.



II.3 IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA E NAZIONALE

II.3.1 La Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC)

Il programma dimostrativo sulla gestione integrata delle zone costiere è stato varato dalla Commissione Europea nel 1996. Il programma si basa su 35 progetti locali e regionali che dimostrano l'applicazione della GIZC, su una serie di progetti di ricerca e su analisi tematiche trasversali. Lo scopo del programma dimostrativo è documentare e valutare l'ipotesi formulata nella comunicazione della Commissione sulla gestione integrata delle zone costiere (COM(1995) 511), secondo la quale le cause della cattiva gestione e del degrado persistente di molte zone costiere d'Europa sono da ricercarsi nei problemi connessi ai seguenti aspetti:

- informazioni carenti o inadeguate sia sulle condizioni dei litorali sia sugli effetti (economici e non) delle attività antropiche;
- scarso coordinamento tra i vari livelli e settori dell'amministrazione e tra le relative politiche;
- insufficiente grado di partecipazione e consultazione dei soggetti interessati.

Il programma dimostrativo intende costituire la materia prima per l'elaborazione di una strategia europea per la GIZC intesa a promuovere lo sviluppo sostenibile delle zone costiere dell'Unione Europea. Per quanto riguarda in particolare l'Italia, questa non ha ancora elaborato una strategia nazionale in attuazione del programma comunitario GIZC, ciò a causa del decentramento delle funzioni della GIZC alle Regioni e ai Comuni, non esistendo un ente che direzioni i piani pilota.

Fra i progetti definiti in attuazione del suddetto programma rientra il *progetto PlanCoast*, sviluppato nel biennio aprile 2006 - aprile 2008. A tale progetto hanno aderito 16 enti appartenenti a 11 Paesi del Mare Adriatico, Mar Baltico e Mar Nero, sotto il coordinamento del Ministero del Lavoro della Regione Tedesca del Mecklenburg - Vorpommern.

In particolare per l'Italia hanno partecipato la regione Emilia Romagna e il Comune di Ancona. L'obiettivo del progetto è stato quello di rafforzare il ruolo della pianificazione territoriale nella gestione integrata delle zone costiere e nei processi di pianificazione degli usi del mare, attraverso la realizzazione di specifici progetti pilota. In particolare per il mare Adriatico è stato sviluppato il *progetto D.A.M.A.C.* (Difesa Ambientale del Mare Adriatico e Comunicazioni), in collaborazione tra la Regione Marche e la contea di Zara. Tale progetto è volto alla promozione della gestione integrata e dello sviluppo sostenibile nel medio Adriatico in caso di rilascio di sostanze pericolose, il cui potenziale rischio per l'uomo e l'ecosistema è stato valutato in base al numero di mezzi marittimi circolanti in tale area che trasportano tali tipologie di sostanze. Sono stati simulati quindi gli scenari di rischio derivanti dal rilascio di sostanze pericolose mediante appositi software. I risultati di tali analisi hanno portato alla definizione di una *autostrada del mare* lungo la quale concentrare il transito dei mezzi marittimi trasportanti sostanze pericolose. Ciò permetterà di minimizzare l'impatto derivante da possibili rilasci lungo le fasce costiere soggette a particolare tutela ambientale. Inoltre il *progetto D.A.M.A.C.* prevede di definire tutte le acque internazionali (indicate in celeste chiaro nella figura seguente) come zone sensibili.

SEZIONE II



Figura II.1 L'autostrada del mare (in viola) definita dal progetto DAMAC

Progetti complementari inoltre prevedono di limitare il passaggio delle navi merci in condizioni di mal tempo e di introdurre un adeguato sistema di identificazione dei mezzi.

Relazioni con il progetto

L'intervento in esame si configura come finalizzato allo *sviluppo sostenibile* dell'area portuale di Pescara in quanto prevede una significativa riduzione del traffico navale verso i terminali marittimi a servizio del deposito.

Inoltre, nell'ottica di una *gestione integrata* della movimentazione delle sostanze pericolose e della gestione di eventuali emergenze che dovessero interessare il terminale marittimo, si ricorda che sono già in atto misure sia di tipo tecnico sia di tipo procedurale atte fronteggiare il verificarsi di eventuali rilasci incidentali a mare (si rimanda al Quadro di riferimento Progettuale per una descrizione di dettaglio).

In relazione a quanto sopra descritto e alla tipologia degli interventi in progetto, illustrati nel Quadro Progettuale, emerge la compatibilità con gli obiettivi ed indirizzi previsti nell'ambito della Gestione Integrata delle Zone Costiere.



II.3.2 La qualità dell'aria del quadro normativo di base - La strategia della Comunità Europea

La Commissione delle Comunità Europee ha elaborato nel 2005 un documento programmatico sulla Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico (*Comunità Europee - Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo, Commissione delle Comunità Europee, COM(2005) 446 definitivo*).

Il documento ricorda come l'inquinamento atmosferico rappresenti un pericolo per la salute umana e per l'ambiente. Da decenni è ormai evidente per tutti la necessità di garantire un'aria più pulita e per questo ci sono stati interventi in ambito nazionale e di Unione Europea, senza contare l'attiva partecipazione alle convenzioni internazionali. L'Unione Europea si è preoccupata in particolare di fissare standard minimi di qualità per l'aria ambiente e di affrontare il problema delle piogge acide e dell'ozono troposferico. In questo contesto sono state ridotte le emissioni inquinanti prodotte dai grandi impianti di combustione e dalle fonti mobili, è stata migliorata la qualità di carburanti e combustibili e nei settori dei trasporti e dell'energia si è tenuto conto delle esigenze di tutela dell'ambiente. La strategia definisce obiettivi in materia di salute e di ambiente e traguardi di riduzione delle emissioni per gli inquinanti principali. Tali obiettivi saranno realizzati per fasi. Con la definizione degli obiettivi per il 2020, i cittadini dell'UE saranno protetti contro l'esposizione al particolato e all'ozono presenti nell'aria, mentre gli ecosistemi europei saranno più tutelati contro le piogge acide, l'eccesso di azoto nutriente e l'ozono. Ciò significa ridurre del 75% la concentrazione del $PM_{2,5}$ e del 60% quella dell'ozono rispetto a quanto tecnicamente fattibile entro il 2020. Saranno inoltre ridotti del 55% i pericoli per l'ambiente naturale dovuti all'acidificazione e all'eutrofizzazione rispetto a quanto sia tecnicamente possibile.

Per conseguire questi obiettivi sarà necessario abbattere dell'82% le emissioni di SO_2 , del 60% quelle di NO_x , del 51% le emissioni di COV, del 27% quelle dell'ammoniaca e del 59% quelle del $PM_{2,5}$ primario rispetto ai dati del 2000.

Il conseguimento degli obiettivi fissati in questa strategia comporterà impegno in tutti i settori e per quanto riguarda i trasporti la Commissione continuerà ad incentivare il passaggio a modi di trasporto meno inquinanti, il ricorso a carburanti alternativi, la riduzione della congestione e l'internalizzazione dei costi esterni nei costi di trasporto.

In relazione ai trasporti marittimi le emissioni inquinanti di SO_2 ed NO prodotte dalle navi rappresentano un problema grave in quanto si presume che nel 2020 avranno superato le emissioni provenienti da tutte le fonti di trasporto terrestre dell'Unione Europea. Tali emissioni sono disciplinate dall'allegato VI della Convenzione sull'Inquinamento marino dell'IMO. Tutti gli Stati membri che non hanno ancora ratificato l'allegato dovrebbero pertanto farlo al più presto. La Commissione ha elaborato una strategia dell'Unione Europea per ridurre le emissioni atmosferiche delle navi marittime ed è stata approvata una direttiva sul tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo. La Commissione intende inoltre:



SEZIONE II

- presentare al Consiglio una raccomandazione in merito a una decisione che la autorizzi a negoziare, in sede IMO, un rafforzamento degli attuali limiti di emissione in atmosfera. La Commissione intende valutare se presentare una proposta per fissare standard più severi per gli NO_x qualora l'IMO non presentasse alcuna proposta in tal senso;
- incentivare la fornitura di elettricità da terra alle navi in porto (preferibilmente prodotta da fonti di energia rinnovabili) mettendo a punto orientamenti e prevedendo esoneri dalle imposte sull'energia;
- garantire che la generazione di basse emissioni sia un criterio effettivamente applicato nell'ambito dei programmi di finanziamento comunitari.

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 riduzione delle interazioni sulla componente atmosfera.

Infatti la realizzazione delle nuove strutture a mare permetterà di ridurre significativamente il numero di navi in arrivo, le quali inoltre transiteranno ad alcuni km dalla linea di costa, a maggior distanza dai potenziali recettori rispetto all'assetto attuale.

Gli interventi in progetto risultano dunque coerenti con gli obiettivi ed indirizzi previsti nell'ambito della Strategia della Comunità Europea in tema di inquinamento atmosferico.



II.4 IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE

II.4.1 Piano del Demanio Marittimo Regionale (PDM)

La Regione Abruzzo con il progetto comunitario LIFE/RICAMA nel triennio 1996 - 1999 ha sviluppato un nuovo modello di gestione della costa che ha portato, in collaborazione con i maggiori istituti di ricerca europei e nazionali, a definire le modalità di intervento per attenuare il fenomeno dell'erosione costiera nell'ottica della gestione integrata.

In data 13 novembre 2002, con deliberazione n. 964, la Giunta Regionale ha preso atto dello studio di fattibilità *"Gestione integrata dell'area costiera. Piano organico per il rischio delle aree vulnerabili"* con il quale sono stati individuati per l'intera costa abruzzese la vulnerabilità della stessa ed i livelli di rischio associati ai singoli tratti costieri, suddivisi in aree fisiografiche omogenee, nonché sette studi di fattibilità nelle aree individuate a maggiore vulnerabilità, necessari per contenere i fenomeni erosivi.

Con il Primo Atto Integrativo dell'Accordo di Programma Quadro - Difesa del Suolo, attuato con le delibere CIPE 36/2002 e CIPE 17/2003, sono stati finanziati gli interventi riguardanti il rafforzamento dei dispositivi di difesa costiera in attuazione del Piano Organico per il Rischio delle Aree Vulnerabili. Detto studio di fattibilità ed i livelli di vulnerabilità in esso individuati per ogni area fisiografica omogenea, costituiscono parte integrante del Piano del Demanio Marittimo Regionale (PDM), approvato in data 29 luglio 2004 con Deliberazione del Consiglio Regionale n.141/1. Detti livelli di vulnerabilità costituiscono elemento di riferimento tecnico per la predisposizione dei Piani Spiaggia Comunali e del rilascio delle concessioni demaniali marittime, nonché degli interventi stagionali di manutenzione della costa e delle opere di difesa costiera.

Il PDM definisce i principi per l'esercizio delle attività aventi fini turistico-ricreativi, indica le modalità di attuazione delle funzioni amministrative ai comuni, fissa i criteri e i parametri a cui devono attenersi gli enti locali nelle redazioni dei piani demaniali comunali.

Gli obiettivi specifici del PDM sono:

- la tutela ambientale e lo sviluppo ecosostenibile nell'uso del demanio marittimo;
- garantire agli operatori turistici la possibilità di ottimizzare gli investimenti dell'attività d'impresa;
- favorire lo sviluppo omogeneo sulle aree demaniali destinate ad uso turistico - ricreativo di tutto il litorale abruzzese, nel rispetto del patrimonio naturale e degli equilibri territoriali ed economici;
- offrire strutture e servizi di qualità al turismo balneare;
- la gestione integrata dell'area costiera;
- tutelare il territorio nelle aree a rischio di erosione, attraverso l'arretramento e/o la delocalizzazione degli interventi.



SEZIONE II

Il PDM identifica i seguenti ambiti del litorale abruzzese:

- tratti di litorale occupati da opere marittime varie (porti, banchine, opere di difesa delle infrastrutture, opere a raso, ecc.);
- tratti di litorale caratterizzati da scogliera (alta o bassa);
- tratti di litorale aventi caratteristica di spiaggia;
- tratti di mare antistanti le aree demaniali marittime ad uso turistico;
- tratti di mare antistanti le foci di fiumi, torrenti e fossi.

Relazioni con il progetto

L'area di costa interessata dal progetto risulta classificabile nell'ambito "tratti di litorale occupati da opere marittime varie", per il quale però Il PDM non prevede interventi specifici.

Inoltre in relazione alle opere in progetto si esclude ogni possibilità di provocare effetti negativi sulla linea costa in quanto gli interventi prevedono esclusivamente la posa di due nuove condotte sul fondale marino. L'impatto ambientale atteso è minimo ed è limitato alla fase di costruzione. Le condotte verranno completamente interrato e non lasceranno traccia sul paesaggio circostante, una volta terminati i lavori di scavo, posa ed interrimento. Per la posa 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.

In fase di esercizio le installazioni non avranno alcuna interazione con gli ecosistemi marini non producendo emissioni e non provocando variazioni di temperatura dell'acqua. Dopo la posa della tubazione, essendo la condotta completamente interrato, gli ecosistemi torneranno gradualmente all'equilibrio naturale e non si prevede alcuna interazione con la condotta.

In fase di costruzione in fasce di rispetto limitate nel tempo e nello spazio ci saranno dei vincoli alle attività di pesca.

In relazione a quanto sopra descritto ed alla tipologia degli interventi in progetto, illustrati nel Quadro Progettuale al quale si rimanda per maggiori dettagli, emerge la compatibilità con gli indirizzi ed i vincoli previsti dal Piano del Demanio Marittimo Regionale.



II.4.2 Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

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 in corso.

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.



SEZIONE II

Le categorie di tutela e valorizzazione, secondo cui è articolata la disciplina paesistica ambientale, sono riportate nella seguente tabella.

Categorie		
CONSERVAZIONE	Integrale	prescrizioni 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.
	Parziale	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 permeare dei caratteri costitutivi dei beni ivi individuati, la cui disciplina di conservazione deve essere in ogni caso garantita e mantenuta.
TRASFORMABILITÀ MIRATA		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 edilizi) al fine di valutarne, anche attraverso varie proposte alternative, l'idoneità e l'ammissibilità.
TRASFORMABILITÀ CONDIZIONATA		prescrizioni relative alle modalità di progettazione, attuazione e gestione di interventi di trasformazione finalizzati ad usi ritenuti compatibili con i valori espressi dalle diverse componenti ambientali.
TRASFORMAZIONE A REGIME ORDINARIO		norme di rinvio alla regolamentazione degli usi e delle trasformazioni previste dagli strumenti urbanistici ordinari (es. P.R.G.).

Tabella II.1 PPR - Categorie di tutela e valorizzazione

Rispetto al Piano precedentemente vigente, a carattere prevalentemente vincolistico, il Piano Paesaggistico in corso riguarda l'intero territorio regionale, e determina gli obiettivi di qualità paesaggistica e relativi indirizzi progettuali. Nel nuovo Piano Paesaggistico le analisi del territorio integrano e aggiornano quelle precedenti e inseriscono, quali parametri di riferimento, la geomorfologia, gli aspetti naturalistico - ambientali, storico - culturali, simbolici e l'antropizzazione, in linea con quanto stabilito dalla Convenzione Europea del paesaggio.

Relazioni con il 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 posate sui fondali marini, il campo boe verrà ubicato a circa 2 km dalla costa e le



SEZIONE II

modifiche presso il deposito, scarsamente visibili dall'esterno del sito; non andranno ad impattare su alcun bene paesaggistico di interesse.

L'area destinata agli interventi in progetto rientra nell'Ambito 6 "Costa pescarese" del PPR in vigore per il quale la relativa Scheda Progetto non prevede indirizzi specifici per l'area portuale. Le stesse Norme Tecniche di Attuazione del Piano non riportano prescrizioni o indicazioni specifiche per le aree portuali e le relative zone di pertinenza.

In relazione a quanto sopra illustrato e alla tipologia degli interventi in progetto, illustrati nel Quadro Progettuale, emerge la compatibilità con gli indirizzi previsti per il piano in esame.

II.4.3 Piano Energetico Regionale (PER)

La Regione Abruzzo, con Decreto della Giunta Regionale n.470/C del 31 agosto 2009, ha adottato il Piano Energetico Regionale (PER). Il Piano è stato valutato dal Consiglio Regionale che lo ha adottato con propria deliberazione nella seduta del 15 dicembre 2009. Gli obiettivi fondamentali del PER della Regione Abruzzo si possono ricondurre a due macroaree di intervento: quella della produzione di energia dalle diverse fonti (fossili e non) e quella del risparmio energetico. Più nel dettaglio, i principali contenuti del PER sono:

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

Il Piano di azione del PER della Regione Abruzzo prevede quanto segue:

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

Il Piano esamina la produzione energetica della Provincia di Pescara, evidenziando la presenza di una Centrale Termoelettrica per quanto riguarda le fonti convenzionali e di diversi impianti idroelettrici lungo l'asta del fiume Pescara relativamente alle fonti rinnovabili. Non sono invece presenti giacimenti di gas naturale e pozzi geotermici. La Centrale Termoelettrica di Bussi sul Tirino è alimentata a gas metano proveniente dal sito di produzione nazionale di Cellino, in provincia di Teramo. La potenza elettrica media dell'impianto nel periodo 1999 – 2005 è stata di 122,7 MW con un rendimento elettrico medio del 43%.



SEZIONE II

L'energia da fonti rinnovabili prodotta all'interno del territorio provinciale è essenzialmente di origine idroelettrica, nonostante studi di settore abbiano individuato potenzialità di utilizzo di altre fonti energetiche rinnovabili, in particolare quella eolica e delle biomasse

Nella tabella seguente viene riportata la producibilità elettrica delle centrali presenti nella Provincia di Pescara relativamente all'anno 2005.

Centrale	Comune	Gestore	Producibilità annua [ktep]
Pescara 1° salto	Tocco a Casauria	Enel	46,2
Pescara 2° salto	Bolognano	Enel	
Pescara 3° salto	Alanno	Enel	26,7
Passo Cordone	Loreto Aprutino	Consorzio di Bonifica Centro	0,5
Farindola (*)	Farindola	Enel	0,5
Producibilità totale annua			73,8

(*) Considerando 6 mesi di funzionamento all'anno e la media di 5 anni

Tabella II.2 Energia elettrica prodotta nel 2005 nelle Centrali Idroelettriche della provincia di Pescara

Relativamente alle altre fonti alternative è possibile sintetizzare quanto segue:

- nell'ambito del progetto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio denominato *Tetti fotovoltaici*, nella Regione Abruzzo, quindi anche nel territorio pescarese, sono stati approvati una serie di progetti per l'installazione di dispositivi fotovoltaici in alcune utenze comunali e provinciali. Nel 2003 nella provincia di Pescara risultava installata una potenza totale di 77,6 kW, per una producibilità annua di 0,027 ktep;
- nell'ambito del progetto Solare Termico, promosso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, sono stati approvati una serie di progetti nel territorio della Regione Abruzzo; uno di questi ricade nell'ambito della Provincia di Pescara (sede dell'Amministrazione Comunale di Città S. Angelo – producibilità annua di $2 \cdot 10^{-4}$ ktep);
- in Abruzzo sono presenti 13 impianti eolici, per una potenza complessiva installata pari a 107,3 MW; di questi solo due sono presenti nella Provincia di Pescara, in fase di ammodernamento.

Relazione con il progetto

La realizzazione delle nuove strutture a mare permetterà di ridurre il numero di navi in arrivo, le quali inoltre transiteranno ad alcuni km dalla linea di costa, a maggior distanza dai potenziali recettori rispetto all'assetto attuale.

Ciò comporterà una riduzione significativa delle interazioni sulla componente atmosfera.

In relazione a quanto sopra descritto e alla tipologia degli interventi in progetto, illustrati nel Quadro Progettuale, emerge la compatibilità con il Piano Energetico Regionale.



II.4.4 Piano di Tutela delle Acque (PTA)

Con Deliberazione della Giunta Regionale n.614 del 9 agosto 2010 è stato adottato il *Piano di Tutela delle Acque* per la Regione Abruzzo (PTA). Il Piano di Tutela delle Acque è lo strumento tecnico e programmatico attraverso cui realizzare gli obiettivi di tutela quali - quantitativa previsti dall'articolo 121 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. Costituisce uno specifico Piano di Settore ed è articolato secondo i contenuti elencati all'interno dell'articolo precedentemente citato.

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 stesse. Il Piano viene definito come uno *strumento conoscitivo funzionale* i cui *obiettivi prioritari* risultano essere, per la tutela qualitativa delle acque superficiali e sotterranee, il raggiungimento entro dicembre 2015 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 del deflusso minimo vitale. Tra gli obiettivi del Piano è importante evidenziare anche:

- la prevenzione dell'inquinamento dei corpi idrici non inquinati;
- il risanamento dei corpi idrici inquinati attraverso il miglioramento dello stato di qualità delle acque, con particolare attenzione per quelle destinate a particolari utilizzazioni;
- il perseguimento di un uso sostenibile e durevole delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
- la preservazione della capacità naturale di auto depurazione dei corpi idrici, nonché della capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e diversificate.

Gli obiettivi del Piano sono raggiungibili attraverso numerosi strumenti quali ad esempio:

- la tutela integrata degli aspetti qualitativi e quantitativi dei corpi idrici nell'ambito di ciascun bacino idrografico;
- il rispetto dei valori limite agli scarichi fissati dalla normativa nazionale;
- la definizione di valori limite in relazione agli obiettivi di qualità del corpo recettore;
- l'individuazione di misure per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento nelle zone vulnerabili e nelle aree sensibili;
- l'adozione di misure per la riduzione graduale degli scarichi, delle emissioni e di ogni altra fonte di inquinamento diffuso contenente sostanze pericolose, contribuendo così a raggiungere nell'ambiente marino concentrazioni vicine ai valori del fondo naturale per le sostanze presenti in natura e vicine allo zero per le sostanze sintetiche antropogeniche;
- l'adozione delle misure volte al controllo degli scarichi e delle emissioni nelle acque superficiali.

L'area oggetto dello studio ricade all'interno del *bacino idrografico del fiume Aterno – Pescara*, il più esteso della Regione Abruzzo (circa il 40% del territorio regionale).



SEZIONE II

Il Fiume Aterno - Pescara è caratterizzato prevalentemente da un indice di qualità ambientale sufficiente e in particolare, in prossimità del deposito Abruzzo Costiero e fino alla città Pescara, presenta una qualità scadente. Il corpo idrico sotterraneo, ricadente nell'area interessata e localizzato all'interno del bacino idrografico del fiume Aterno - Pescara, è la Piana del Pescara. Anche questo presenta complessivamente uno stato di qualità ambientale scadente.

Fra gli interventi in atto per il bacino dell'Aterno – Pescara è previsto un progetto specifico per la riduzione del livello di inquinamento mediante la realizzazione di nuove opere di collettamento degli scarichi civile ed industriali, di nuovi impianti depurativi, nonché l'adeguamento di quelli esistenti.

Si rimanda al Quadro di Riferimento Ambientale del presente studio per una descrizione dettagliata delle caratteristiche dei corpi idrici significativi, delle analisi condotte su di essi e dei risultati di queste ultime.

Relazione 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.

In relazione alle interazioni del progetto sulle acque dolci, come dettagliato nel Quadro di riferimento Progettuale, nell'assetto post – operam si prevede un limitato aumento delle acque per lo spiazzamento del sealine, potenzialmente contaminate da idrocarburi, che vengono adeguatamente trattate internamente prima di essere scaricate nel fiume Pescara.

In relazione a quanto sopra descritto e alla tipologia degli interventi in progetto, date le limitate interazioni con la componente in oggetto, emerge la compatibilità con gli indirizzi del Piano in esame.



II.4.5 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.

Questa impostazione strategica della politica dei trasporti regionale rimane valida, in via di principio, anche per affrontare il quadro di emergenze derivante dal sisma del 6 aprile 2009, emergenze che la Direzione Trasporti e Mobilità sta affrontando con strategie mirate a supportare la ripresa economica e sociale di tutta la regione. Per il raggiungimento di questo obiettivo sono stati attivati ed orientati in tal senso due importanti programmi infrastrutturali strategici quali l'aggiornamento dell'*Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro (nuovo I.G.Q)* ed il *Fondo FAS*



SEZIONE II

2007 – 2013 - *Priorità 6*. Il nuovo I.G.Q. in particolare, individua quattro linee tematiche relative ai trasporti (sistema stradale, sistema ferroviario, sistema portuale, sistema aeroportuale) nell'ambito delle quali si prevede la realizzazione di infrastrutture finalizzate al rafforzamento della logica della Piattaforma Territoriale Strategica Nazionale, che interessa la Regione Abruzzo, ed in grado di orientare la valorizzazione del tessuto socio-economico regionale nello scenario competitivo internazionale.

Per un ulteriore rafforzamento del ruolo dell'Abruzzo come snodo trasversale dell'Italia Centrale, sarà necessario potenziare la rete ferroviaria sia in direzione nord-sud che in direzione est-ovest tramite il completamento dell'Adriatica e la realizzazione di interconnessioni con i porti (interporto val di Pescara). Contemporaneamente a ciò, il piano prevede un processo di innovazione tecnologica della rete ferroviaria che comporta la realizzazione di nuovi impianti di linea e di stazione e l'attivazione del Controllo Centralizzato del Traffico (CCT).

Per quanto riguarda il collegamento aereo, il programma regionale di sviluppo 1998-2000 assegna all'aeroporto di Pescara il ruolo fondamentale di collegamento internazionale e di infrastruttura per nuove opportunità turistiche tenendo conto della posizione nodale che l'Aeroporto ha rispetto all'intero sistema produttivo e relazionale abruzzese. L'aeroporto, attraverso il completamento dell'attrezzatura di movimentazione delle merci e la promozione di collegamenti charter con l'Est Europa, dovrà assicurare alla regione un collegamento internazionale che possa essere sviluppato in sinergia con un adeguato potenziamento dei porti e degli approdi turistici.

Il piano generale dei trasporti assegna un ruolo strategico al trasporto per via d'acqua sia per i collegamenti internazionali, sia per l'interesse locale. Difatti la regione Abruzzo ha un ruolo primario di sponda per i collegamenti diretti con le regioni balcaniche, la Grecia, la Turchia ed il Medio Oriente. Il sistema portuale dell'Abruzzo è utile a prevenire vari fenomeni di congestionamento sia delle infrastrutture che dei sistemi urbani costieri.

Al fine di svolgere compiutamente questi ruoli è necessario adeguare il sistema di accesso viario e ferroviario ai porti regionali e potenziare il sistema portuale, attraverso il completamento dei lavori di infrastrutturazione, e specializzazione funzionale dei singoli porti con riferimento agli interventi riguardanti l'attracco, il banchinamento, i fondali e le attrezzature portuali. Il Piano prevede di assegnare particolare rilevanza all'attività di movimentazione delle merci nei porti di Vasto, Ortona e Pescara e per quest'ultimo anche alla movimentazione dei passeggeri.

In particolare il Piano prevede che il porto di Pescara debba assumere un ruolo importante nella prospettiva dell'Abruzzo come ponte tra l'Adriatico e il Tirreno proiettato verso l'area balcanica e l'Europa orientale.

Lo sviluppo del complesso portuale di Pescara è subordinato alla realizzazione degli spazi riservati alle diverse attività portuali, al miglioramento del rapporto tra tali attività e la città retrostante, ed alla soluzione dei problemi di natura ambientale.

Al fine di soddisfare le esigenze del traffico passeggeri, il Piano prevede per lo sviluppo del Porto di Pescara:



SEZIONE II

- un aumento delle capacità di trasporto, anche per i traghetti di “seconda generazione”, che si traduce nella necessità di disporre di maggiori spazi di banchina e di manovra;
- la realizzazione dello scalo di alaggio², la sistemazione della banchina ormeggi e l’adeguamento e nuova realizzazione di impianti tecnologici e arredi portuali;
- un miglioramento della qualità dei servizi portuali, nonché delle capacità di afflusso imbarco, sbarco e deflusso passeggeri.

Per quanto riguarda il settore della pesca si ritiene necessario riqualificare le banchine ed aumentare gli spazi a terra in modo da ottenere una razionalizzazione delle attività di pesca.

Relazioni con le modifiche in 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 prodotti petroliferi a largo (circa 2 km dalla costa), senza entrare all’interno dell’area portuale e creare possibile congestione. Il progetto di decentramento del sistema di ormeggio delle navi petroliere conduce indirettamente a conseguenze sulla razionalizzazione dell’intero sistema di trasporto abruzzese.

In relazione alle caratteristiche del progetto, dettagliato all’interno del Quadro di Riferimento Progettuale del presente studio, emerge la coerenza con gli obiettivi ed indirizzi previsti dal Piano in esame.

² E’ il traino di una imbarcazione da una postazione su terraferma, allo scopo di imprimere il moto o controllare la direzione del natante.

II.4.6 Piano Regionale di Gestione Integrata dei Rifiuti (PRGR)

La Regione Abruzzo ha approvato il Piano Regionale di Gestione Integrata dei Rifiuti (PRGR) con Legge Regionale n.45 del 19 dicembre 2007. Le priorità assunte dal Piano sono le seguenti:

- prevenzione e riduzione della produzione e pericolosità dei rifiuti;
- recupero e riciclo di materiali e prodotti di consumo;
- recupero energetico dai rifiuti, complementare al riciclo ed a chiusura del ciclo di gestione dei rifiuti;
- smaltimento in discarica, residuale ed in sicurezza.

Il PRGR individua e delimita 4 ATO:

- ATO n.1 comprendente tutti i comuni della Provincia di Teramo;
- ATO n.2 comprendente i comuni delle Provincie di Pescara e Chieti;
- ATO n.3 comprendente i comuni della Provincia di Chieti;
- ATO n.4 comprendente tutti i comuni della Provincia di L'Aquila.

La seguente figura mostra la ripartizione della Regione Abruzzo nei 4 ATO precedentemente citati.

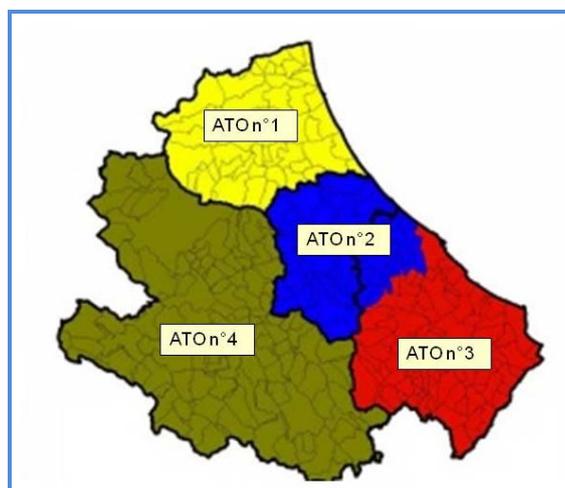


Figura II.2 Gli ATO della Regione Abruzzo

L'individuazione è stata effettuata, nel rispetto del principio di autosufficienza di ogni ATO e della minore movimentazione possibile di rifiuti. Negli ATO devono essere garantiti:

- gli obiettivi di raccolta differenziata definiti in ogni PRG;
- l'autosufficienza di smaltimento;



SEZIONE II

- la presenza di almeno un impianto di trattamento a tecnologia complessa con scarica di servizio.

Il PRGR riprende e conferma gli obiettivi di raccolta differenziata definiti a livello nazionale mediante la Legge Finanziaria del 2007, ossia:

- 40% di raccolta differenziata al 2007;
- 50% di raccolta differenziata al 2009;
- 60% di raccolta differenziata al 2011.

Viene inoltre definito un obiettivo medio tendenziale di riciclaggio pari al 90% degli obiettivi della raccolta differenziata. Tali obiettivi dovranno essere conseguiti a livello di singoli ATO. Si prevede la predisposizione di Programmi Straordinari per la promozione della diffusione delle raccolte differenziate, l'obbligatorietà di attivazione di servizi di raccolta differenziata per la frazione organica, il verde, la carta ed il cartone, le pile ed i farmaci scaduti, lo sviluppo, in particolari contesti territoriali, della pratica del compostaggio domestico e la creazione di una rete regionale di stazioni e piattaforme ecologiche per la raccolta differenziata.

Gli interventi previsti dal Piano troveranno nel tempo attuazione, al fine di garantire la corretta evoluzione del sistema regionale di gestione dei rifiuti. La seguente tabella sintetizza gli orizzonti temporali che dovranno caratterizzare l'attuazione delle previsioni del PRGR.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Produzione dei rifiuti urbani	diminuzione progressiva				-2% sul 2005	stabile			
Raccolte differenziate (obiettivi di piano)	40%	45%	50%	55%	60%	stabile			
Raccolte differenziate (assunzioni cautelative)	20%	30%	40%	50%	60%	stabile			
Impianti di compostaggio di qualità	sviluppo graduale parallelo a sviluppo delle raccolte differenziate di organico e verde sul territorio				impianti in pieno esercizio				
Impianti di pretrattamento rifiuto residuo	progettazione, autorizzazione e realizzazione		impianti in pieno esercizio						
Recupero CDR in cementifici	autorizzazione e adeguamento impianti		pieno utilizzo di CDR secondo i quantitativi previsti dal PRGR						
Impianti di trattamento termico			valutazione	progettazione, autorizzazione e realizzazione			avvio dell'impianto		
	<i>(fasi subordinate al conseguimento del 30% di raccolta differenziata)</i>								
Discarica	per rifiuti indifferenziati o pretrattati (impianti mobili esistenti e scarti)		per bioessiccato (o sovrillo secco da selezione e FOS) e scarti				per scorie non recuperate e scarti		

Tabella II.3 Riepilogo del percorso temporale delle previsioni del PRGR



SEZIONE II

Sono previsti in ogni ATO almeno:

- 1 impianto di compostaggio di qualità;
- 1 impianto di bio - essiccazione;
- discariche di servizio agli impianti complessi;
- impianti a supporto delle raccolte differenziate.

Il PRGR individua nel trattamento termico e nel recupero energetico dei rifiuti urbani o di derivazione urbana una componente non prevalente, complementare al riciclaggio. Le potenzialità di trattamento termico di rifiuti urbani e flussi derivanti in impianti dedicati non potranno comunque superare complessivamente il 25% del quantitativo di rifiuti urbani prodotti in Regione.

Il PRGR prevede che lo smaltimento in discarica rappresenti solo il terminale residuale di un sistema impiantistico costituito dall'integrazione delle diverse tipologie di trattamento. Le discariche da prevedersi nell'ambito dello scenario di Piano si caratterizzano come discariche per rifiuti non pericolosi, cui sono destinati esclusivamente rifiuti derivanti da trattamenti, non più opportunamente avviabili a recupero di materia o di energia. Tali impianti devono essere realizzati e gestiti nel pieno rispetto degli standard tecnici definiti dal D.Lgs. 36/03.

Il PRGR prevede una serie di incentivi, premialità e strumenti tariffari secondo meccanismi incentivanti e disincentivanti. In particolare si prevede:

- risorse finanziarie per la prevenzione e riduzione dei rifiuti;
- contributi per la diffusione e la riorganizzazione delle raccolte differenziate, compostaggio domestico, realizzazione di impianti;
- contributi alle varie attività di volontariato ambientale;
- tariffe di conferimento differenziate degli impianti;
- ristoro ambientale per i Comuni sede di impianti;
- tariffa di igiene ambientale (TIA);
- tributo speciale per il conferimento dei rifiuti in discarica.

Il PRGR prevede inoltre:

- azioni di informazione al cittadino e strumenti di trasparenza gestionale degli impianti;
- educazione e formazione nell'ambito dei servizi;
- carta dei servizi;
- comitati consultivi degli utenti nell'ambito degli ATO.

Vengono disciplinati e previsti, all'interno del Piano, interventi di bonifica e ripristino dei siti comunitari. Gli interventi sono assistiti, sulla base di appositi programmi, da specifici contributi pubblici. Con Delibera della Giunta Regionale n.1529 del 27 dicembre 2006, la Regione Abruzzo ha provveduto ad approvare l'anagrafe dei siti contaminati, contenente l'elenco delle discariche dismesse, degli abbandoni e dei depositi incontrollati di rifiuti e dei siti industriali dismessi.



SEZIONE II

Il PRGR prevede inoltre che vengano attivate iniziative ed interventi per particolari categorie di rifiuti che necessitano avanzate politiche ambientali e sinergie istituzionali tra operatori pubblici e privati (rifiuti da attività agricole, rifiuti sanitari, inerti, veicoli fuori uso, rifiuti prodotti da navi e residui di carico, rifiuti provenienti da attività di dragaggio dei porti, rifiuti derivanti da apparecchiature elettriche ed elettroniche, rifiuti speciali, CDR).

Relazioni con il progetto

I rifiuti prodotti dalle attività in banchina e quelli derivanti dalle attività del deposito sono rifiuti provenienti dalle attività di servizio e manutenzione e dall'attività di ufficio. L'entità annuale, per ogni differente tipologia, è dell'ordine di qualche centinaio di chilogrammi.

I rifiuti prodotti sono trasportati e gestiti da società specializzate in accordo con la normativa vigente.

In relazione a quanto sopra descritto e alla tipologia degli interventi in progetto, illustrati nel Quadro Progettuale, emerge la compatibilità con gli indirizzi del Piano in esame.



II.4.7 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.



SEZIONE II

Il Piano perimetra le aree a rischio di frana e di erosione all'interno delle aree di pericolosità idrogeologica comprendenti anche le aree derivanti dall'applicazione delle fasce di rispetto delle Scarpate da parte degli Enti Locali, allo scopo di individuare ambiti ed ordini di priorità degli interventi di mitigazione del rischio e allo scopo di segnalare aree di interesse per i piani di protezione civile.

Il PAI costituisce lo strumento fondamentale per la gestione delle attività strutturali e non strutturali nel settore della difesa del suolo con specifico riferimento alle dinamiche geomorfologiche di versante. Si riportano sinteticamente di seguito gli indirizzi generali del Piano:

- limitazioni d'uso del territorio, coincidenti con vincoli urbanistici, sono complementari agli interventi strutturali e concorrono a ridurre il rischio connesso con i fenomeni franosi ed erosivi;
- perfezionamento dell'equilibrio fra uso del territorio e sue limitazioni. Questo aspetto rimane legato al miglioramento del quadro conoscitivo del territorio fisico ed allo sviluppo delle modalità tecniche di rappresentazione;
- manutenzione del territorio. Questo aspetto assume una rilevanza strategica. Risulta quindi prioritario favorire in ogni forma possibile lo sviluppo di azioni diffuse di comportamento volte a prevenire e a non aggravare lo stato di dissesto dei versanti e ad aumentare l'efficienza idrogeologica del suolo e della copertura vegetale;
- manutenzione periodica delle opere strutturali esistenti, realizzate a difesa delle popolazioni residenti e dei beni e delle opere strutturali di mitigazione del rischio idrogeologico con riferimento alle aree classificate R4 ed R3 all'interno del Piano;
- consentire alle aree non edificate la conservazione dei suoli e l'aumento della capacità di ritenzione delle acque piovane;
- nelle aree di pericolosità molto elevata ed elevata i progetti per nuovi interventi, opere ed attività devono essere corredati, di norma, da apposito Studio di compatibilità idrogeologica presentato dal Soggetto proponente l'intervento e sottoposto all'approvazione dell'Autorità competente.

Di seguito si riportano due estratti relativi alla città di Pescara mediante i quali è possibile notare come per l'area del Porto di Pescara non siano state individuate aree critiche dal punto di vista della Pericolosità e del Rischio Idrogeologico.

SEZIONE II

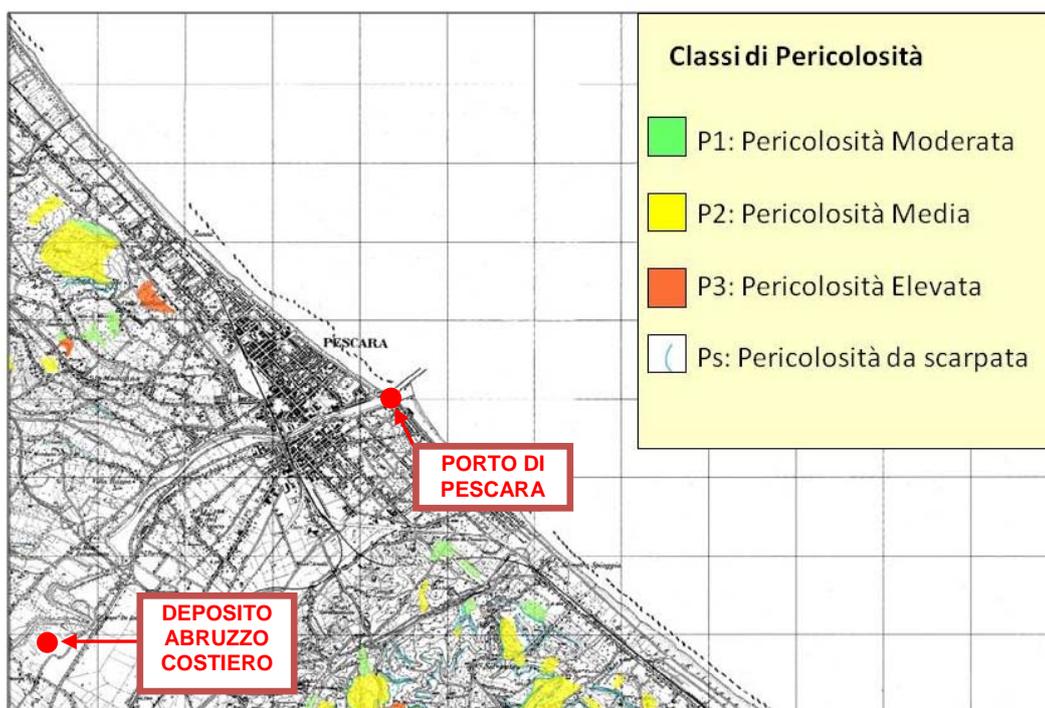


Figura II.3 Estratto dalla Carta della Pericolosità del PAI

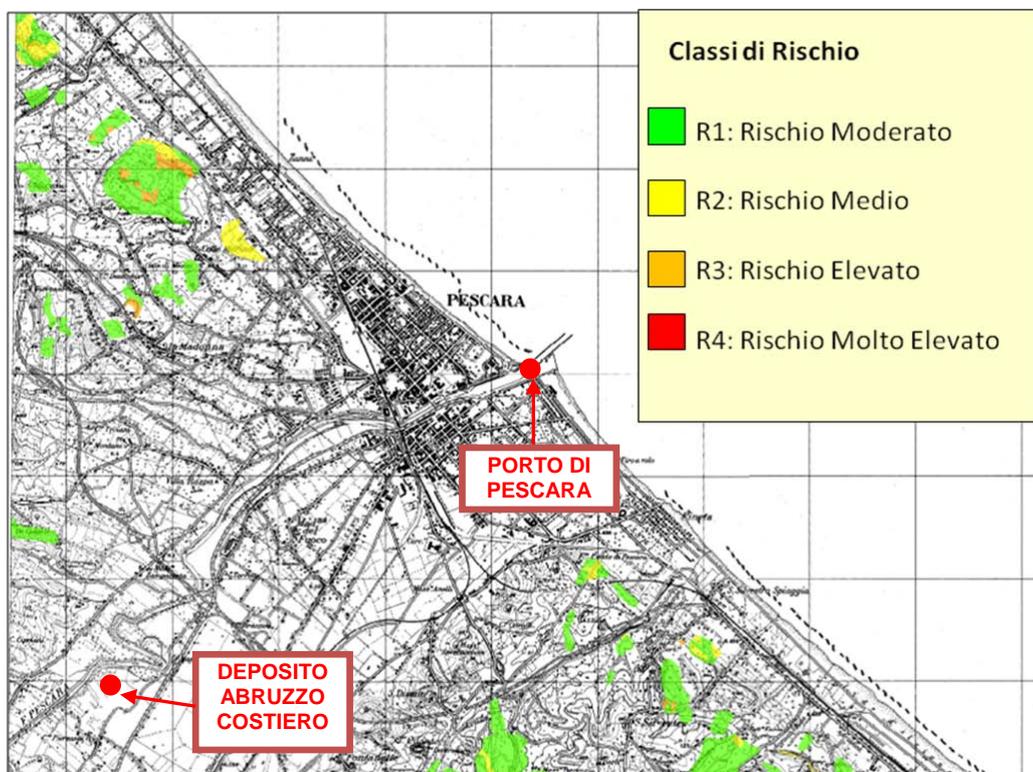


Figura II.4 Estratto dalla Carta del Rischio del PAI



SEZIONE II

Relazione con il progetto

Gli interventi in progetto riguardano le aree marine antistanti il Porto di Pescara e in maniera minore anche il deposito di prodotti petroliferi di Abruzzo Costiero.

Le aree marine non sono interessate dal Piano in esame.

Le aree del deposito non ricadono in aree classificate a rischio idrogeologico dal Piano di Assetto Idrogeologico.

In relazione a quanto sopra descritto, non sono dunque presenti elementi di incompatibilità fra le disposizioni del Piano stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico e gli interventi in progetto.



II.4.8 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 viene riportata la classificazione delle aree esondabili in prossimità del fiume Pescara nel suo ultimo tratto, sia in termini di pericolosità, quindi di probabilità che possa verificarsi l'evento, sia in termini di rischio connesso all'esondazione, in funzione degli elementi e delle specificità presenti nelle singole aree.

Sia la zona del Porto di Pescara che l'area in cui è localizzato il deposito Abruzzo Costiero, a fronte di una *pericolosità molto elevata* si ha un *basso livello di rischio*.

SEZIONE II

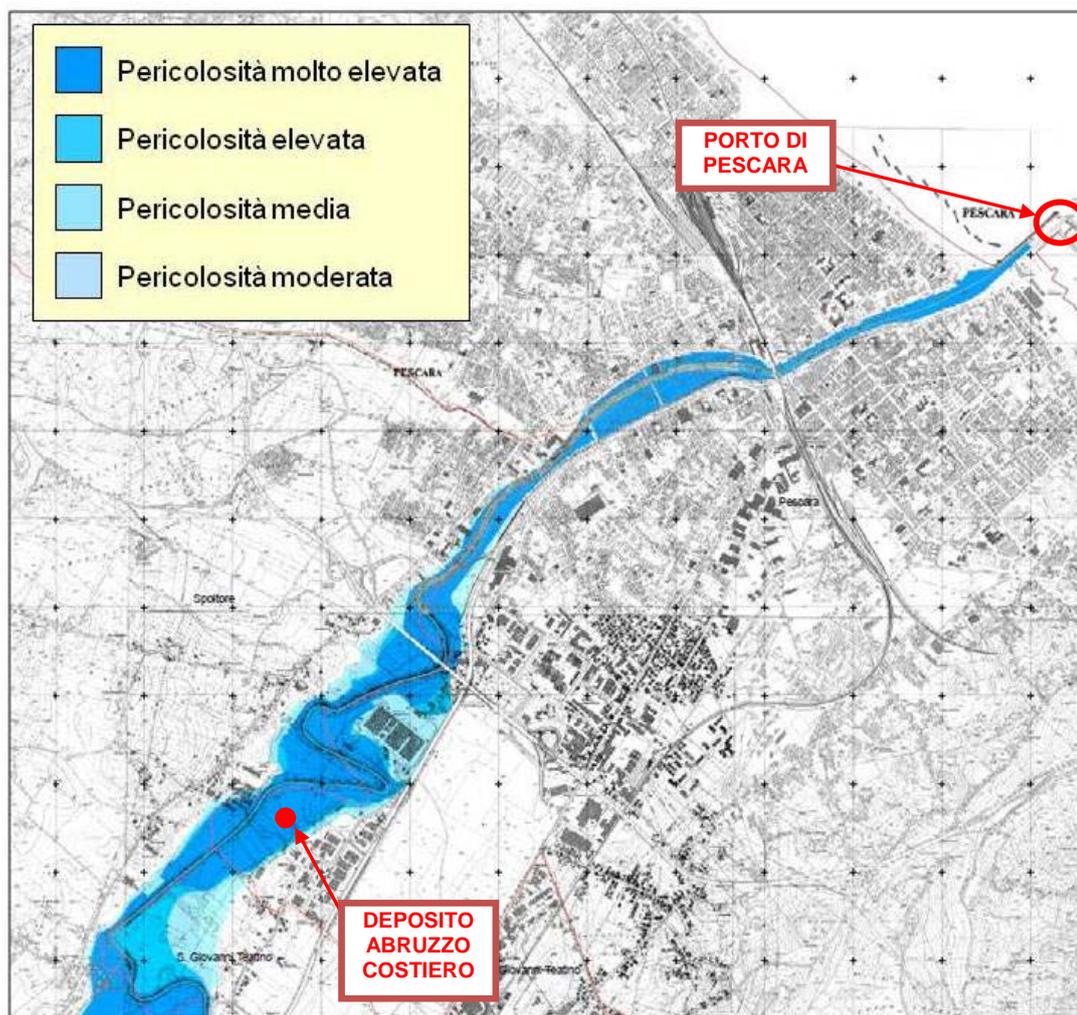
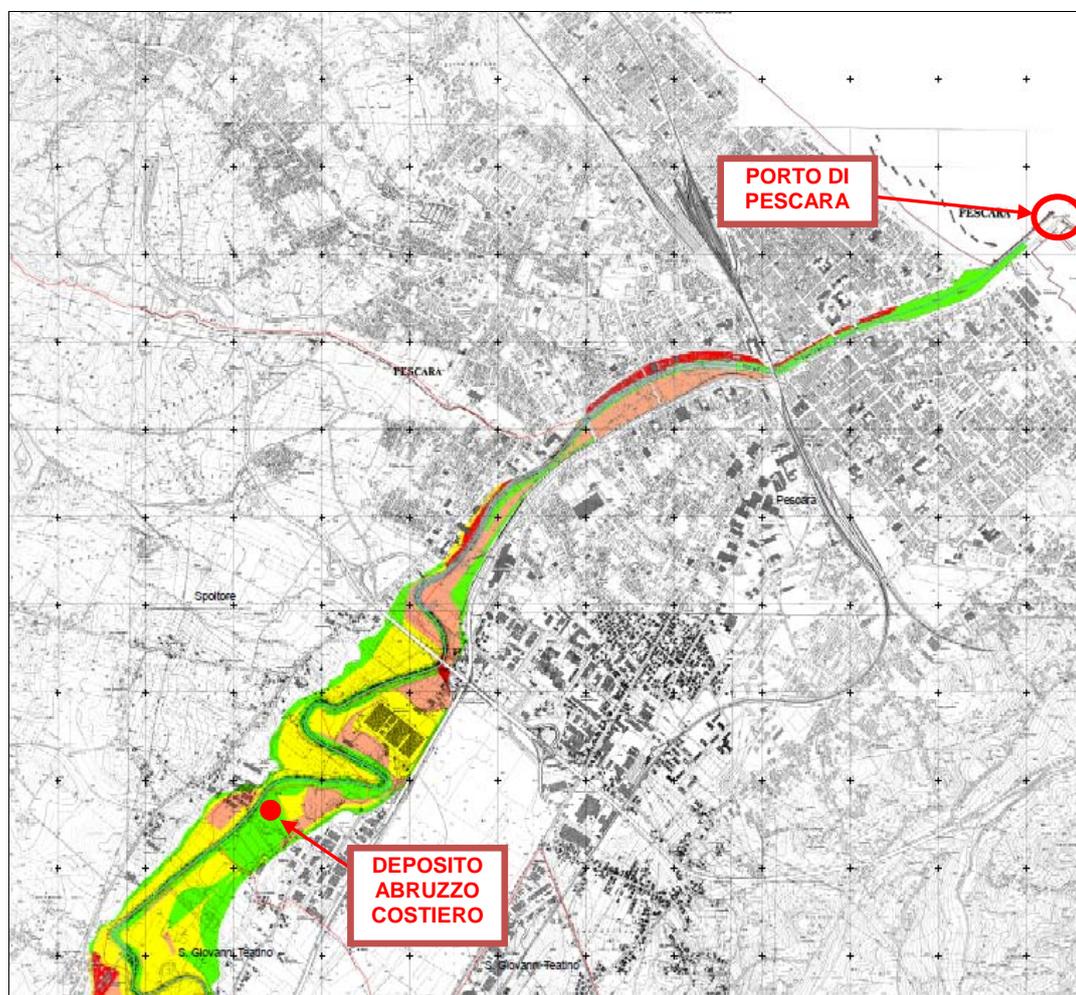


Figura II.5 Classificazione della pericolosità dell'ultimo tratto del Pescara

SEZIONE II



Valutazione dei livelli di rischio idraulico			Classi di Pericolosità idraulica			
			Molto elevata	Elevata	Media	Moderata
Danno potenziale	Molto alto	Zone A, B, C e C1	R4	R4	R2	R2
	Alto	Zone D1 e D2	R3	R3	R2	R1
	Moderato	Zone E, FA, FB, FC, FD, GC1 e FC2	R2	R2	R1	R1
	Basso	Zone golenali, disabitate ed improduttive	R1	R1	R1	R1

Figura II.6 Classificazione del rischio dell'ultimo tratto del Pescara



SEZIONE II

Relazione con il progetto

Gli interventi in progetto riguardano l'area del Porto di Pescara e l'area di ubicazione del deposito Abruzzo Costiero, localizzata in prossimità della sponda del fiume Aterno-Pescara.

L'area di ubicazione del deposito Abruzzo Costiero viene inserita dal piano in esame all'interno delle aree di pericolosità molto elevata ma all'interno delle aree a rischio basso.

Le Norme Tecniche di Attuazione del Piano prevedono quanto segue:

- Art. 8 comma 1

“(…), tutti i progetti proposti per l'approvazione nelle aree di pericolosità idraulica molto elevata ed elevata (...) sono accompagnati da uno studio di compatibilità idraulica predisposto secondo i criteri indicati nel presente articolo.”

- Art. 8 Comma 4

“Lo studio di compatibilità idraulica si aggiunge alle valutazioni di impatto ambientale (...) ed agli altri atti istruttori di qualunque tipo richiesti dalle leggi dello Stato e della Regione Abruzzo.”

E' stato dunque previsto lo sviluppo di uno specifico studio di compatibilità idraulica, redatto ai sensi dell'art. 8 delle NTA del PSDA, riportato in **Allegato II.1**, al quale si rimanda per ulteriori dettagli.

Lo studio di compatibilità idraulica analizza la perimetrazione delle aree a pericolosità idraulica molto elevata del PSDA in relazione all'assetto altimetrico locale ed alle quote reali delle strutture presenti nel deposito Abruzzo Costiero.

In relazione all'analisi sviluppata nello studio di compatibilità idraulica, emerge che non sono presenti elementi di incompatibilità fra le disposizioni del Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni e gli interventi in progetto.



SEZIONE II

II.4.9 Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria (PRTQA)

Il Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria è stato approvato con Delibera della Giunta Regionale n.861/c del 13 agosto 2007 e Delibera del Consiglio Regionale n.79/4 del 25 settembre 2007. I principali obiettivi del Piano sono i seguenti:

- zonizzazione del territorio regionale in funzione dei livelli di inquinamento della qualità dell'aria ambiente;
- elaborazione di 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;
- elaborazione di piani di mantenimento della qualità dell'aria in quelle zone dove i livelli degli inquinanti risultano inferiori ai limiti di legge;
- miglioramento della rete di monitoraggio regionale;
- elaborazione di strategie condivise mirate al rispetto dei limiti imposti dalla normativa ed alla riduzione dei gas clima alteranti.

Il procedimento adottato per la zonizzazione è stato articolato nelle tre seguenti fasi:

- valutazione dei dati di concentrazione rilevati dalle centraline (SO₂, NO_x, PM₁₀, CO, ozono e benzene);
- valutazione dei dati di concentrazione rilevati nelle campagne di monitoraggio (SO₂, NO_x, PM₁₀, CO, ozono e benzene);
- integrazione delle valutazioni di cui ai punti precedenti con i risultati dei modelli di diffusione, al fine di definire:
 - *zone di risanamento*, ossia zone in cui almeno un inquinante diverso dall'ozono supera il limite più il margine di tolleranza fissato dalla legislazione o, per l'ozono, il valore bersaglio;
 - *zone da mantenere sotto osservazione*, in quanto zone in cui le concentrazioni stimate, per uno o più degli inquinanti analizzati, eccetto l'ozono, sono comprese tra il valore limite e il valore limite aumentato del margine di tolleranza;
 - *zone di mantenimento*, ossia zone in cui la concentrazione stimata è inferiore al valore limite per tutti gli inquinanti analizzati.

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*.

SEZIONE II

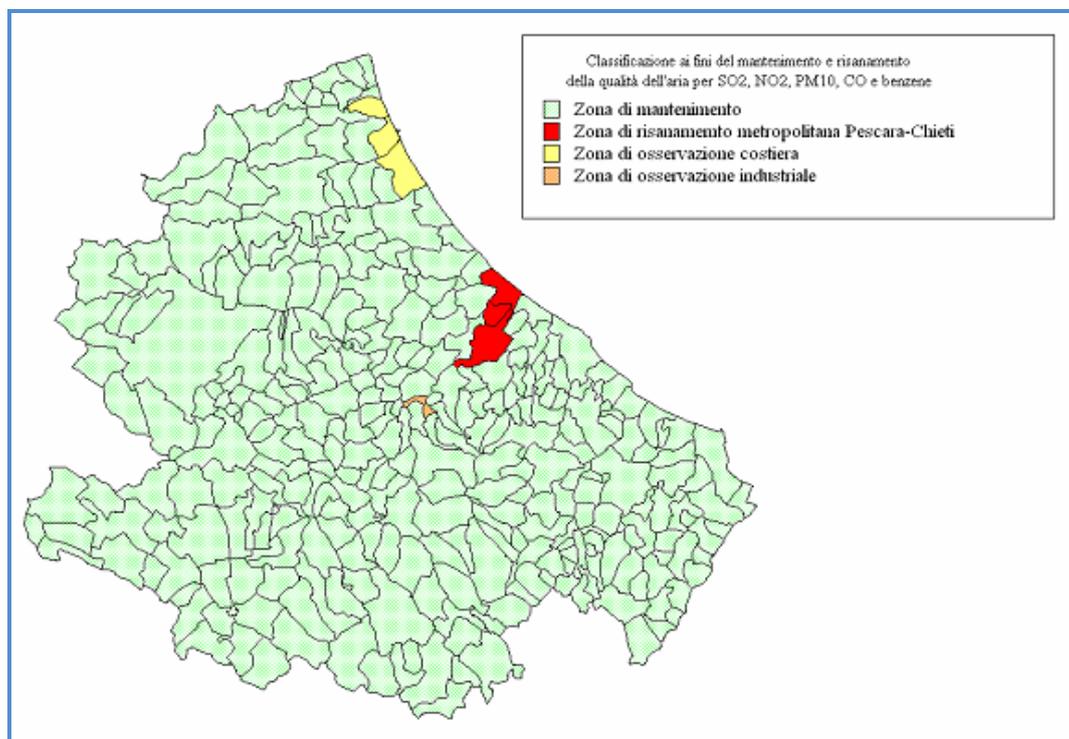


Figura II.7 Classificazione del territorio ai fini del mantenimento e risanamento della qualità dell'aria

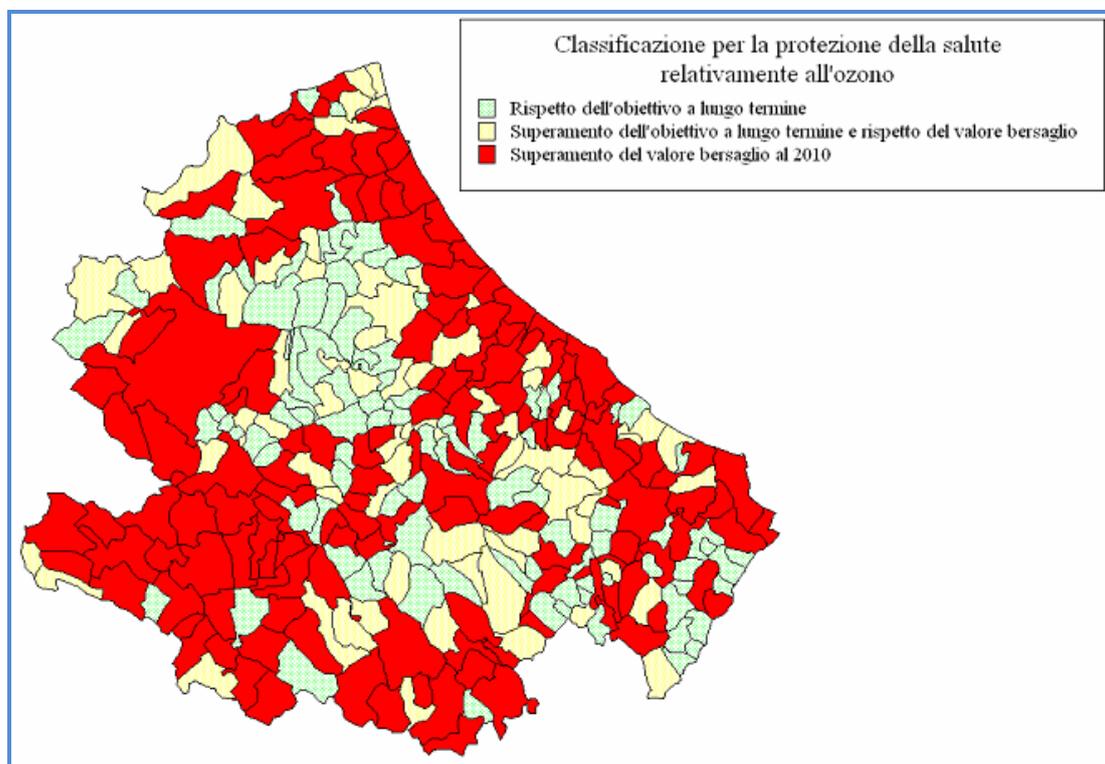


Figura II.8 Classificazione del territorio per la protezione della salute relativamente all'ozono



SEZIONE II

Le misure del piano del piano sono del tipo a breve e lungo termine, suddivise in base alla tipologia delle sorgenti emissive 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.

Per quanto riguarda la zona di risanamento metropolitana di Pescara-Chieti (IT1301), le misure previste dal Piano comprendono in particolari le seguenti:

- il divieto di insediamento di nuove attività industriali ed artigianali con emissioni in atmosfera in aree esterne alle aree industriali;
- la pianificazione del divieto dell'utilizzo di oli combustibili pesanti da parte delle navi nei porti;
- la realizzazione di un piano per la gestione ottimale dell'intermodalità nave – treno nel trasporto merci al fine di evitare un aumento dell'impatto locale del trasporto merci sulle autostrade e sulle aree portuali.

Relazione con il progetto

Gli interventi in progetto, come dettagliato nel Quadro di riferimento Progettuale al quale si rimanda, risultano compatibili con gli obiettivi del PRTQA in quanto:

- non si prevedono nuovi punti di emissione in atmosfera,
- l'intervento risulta finalizzato allo sviluppo del traffico intermodale, minimizzando i trasporti via terra (autobotti in ingresso al deposito),
- si prevede una riduzione del traffico marittimo con conseguente riduzione delle emissioni prodotte dalle navi,
- le navi transiteranno ad una maggiore distanza dal porto di Pescara (i punti di emissione saranno a maggior distanza dai potenziali ricettori).

In relazione a quanto sopra descritto ed alla tipologia degli interventi in progetto emerge la coerenza con il Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria.



SEZIONE II

II.4.10 Rete Natura 2000 ed aree protette

Rete natura 2000 è un sistema di aree, individuate nel territorio dell'Unione Europea, destinate alla conservazione della diversità biologica presente nel territorio dell'Unione ed in particolare alla tutela di una serie di habitat e specie animali e vegetali indicati negli allegati I e II della Direttiva Comunitaria 92/43/CE "Habitat". Fanno parte di Rete Natura 2000 i Siti di Interesse Comunitario (SIC) e le Zone di Protezione Speciale.

Nel territorio abruzzese sono stati individuati 5 Zone di Protezione Speciale (ZPS) e 53 Siti di Interesse Comunitario (SIC), come indicato nella tabella seguente:

Regione	Z.P.S.			S.I.C.		
	n. siti	Sup (ha)	%	n. siti	Sup (ha)	%
Abruzzo	5	307.924	28,5%	53	256.003	23,7%

Tabella II.4 S.I.C. e Z.P.S. della Regione Abruzzo.

Invece, l'elenco delle Zone S.I.C. e Z.P.S. più prossime all'area di intervento del progetto, comunque tutte ubicate ad una consistente distanza dal territorio interessato dal progetto, si riportano nella seguente tabella:

Z.P.S.		
Codice identificativo	Denominazione	Distanza della Z.P.S. dall'area di intervento (km)
IT7110128	Parco Nazionale del Gran Sasso – Monti della Laga	25
IT7110129	Parco Nazionale della Maiella	22
S.I.C.		
Codice identificativo	Denominazione	Distanza della S.I.C. dall'area di intervento
IT7130031	Fonte di Papa	22
IT7130105	Rupe di Turrialignani e Fiume Pescara	22

Tabella II.5 Zone S.I.C. e Z.P.S. più prossime all'area in esame.

Oltre alle aree appartenenti alla Rete Natura 2000, in Abruzzo si trovano 3 grandi parchi nazionali (quello storico d'Abruzzo, istituito nel 1923, il Gran Sasso - Monti della Laga e la Majella), ai quali si affiancano il Parco Naturale Regionale Sirente - Velino e un gran numero di riserve naturali (statali e regionali), meno estese ma di grande rilievo.

La zona di inserimento del progetto è invece caratterizzata dalla presenza della Riserva naturale di interesse provinciale nota come *Pineta Dannunziana* e della Riserva naturale *Pineta di Santa Filomena*, ubicate rispettivamente a circa 5 km e 6 km dal sito.

SEZIONE II

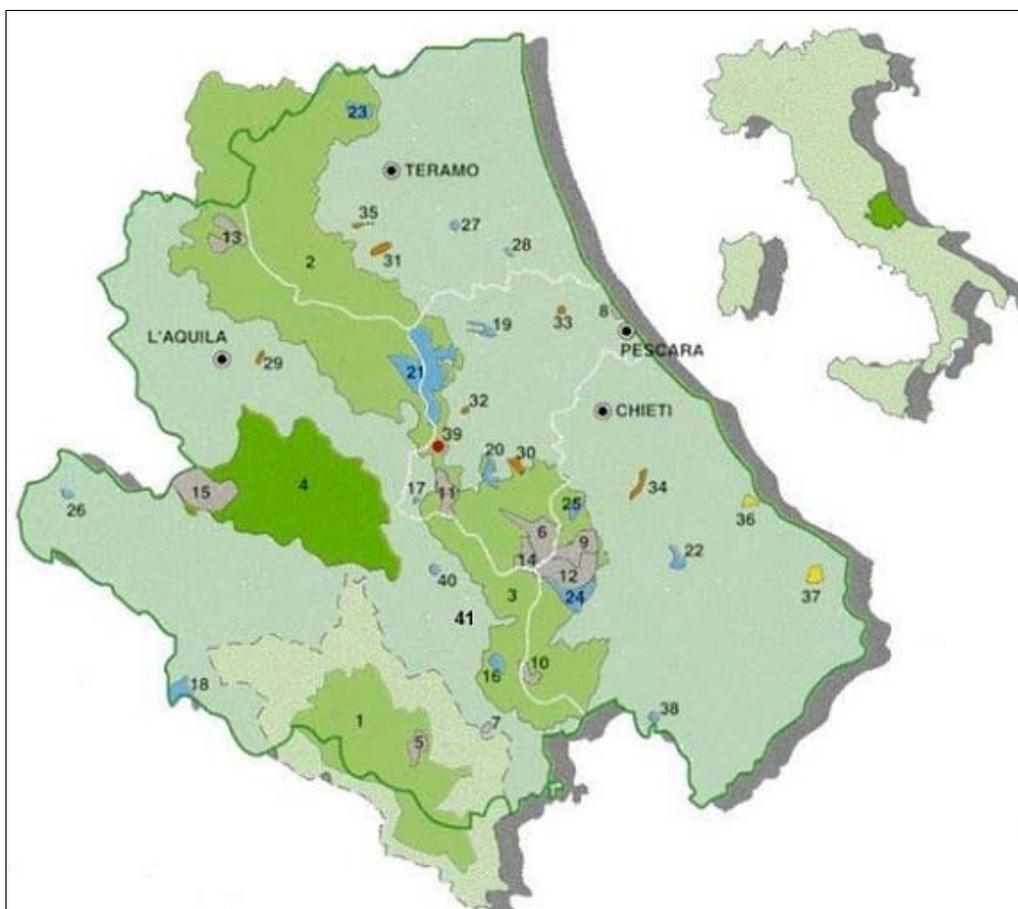


Figura II.9 Aree protette della Regione Abruzzo



SEZIONE II

Relazioni con il progetto

L'area oggetto di studio risulta totalmente esterna alla perimetrazione delle aree protette presenti nel territorio e sensibilmente distante da queste.

Per quanto riguarda l'area marina potenzialmente interessata dal progetto, non vi si sono presenti zone soggette a vincoli di tutela biologica e naturalistica.

In relazione a quanto sopra descritto ed alla tipologia degli interventi in progetto, illustrati nel Quadro Progettuale, emerge la compatibilità con la pianificazione in materia di aree protette.



II.5 IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE PROVINCIALE

II.5.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato approvato dal Consiglio Provinciale con delibera n.78 del 25 maggio 2001 ed è stato reso vigente con la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo (BURA) n.24 del 13 novembre 2002.

È stato elaborato ai sensi della L.R. n.18 del 12 aprile 1983 e successive modificazioni e integrazioni, nonché della legge n.142/90 e della legge n.11 del 3 marzo 1999. Il PTCP detta norme relative all'individuazione e al coordinamento dei più rilevanti interventi infrastrutturali, alla definizione e localizzazione delle attrezzature per servizi di livello sovracomunale e degli impianti speciali, all'ubicazione delle principali funzioni, alla trasformazione della struttura insediativa, alla disciplina dei modi e delle forme di utilizzazione del patrimonio ambientale, alla sua conoscenza, valorizzazione, tutela, recupero e progettazione, agli interventi preordinati alla difesa del suolo nonché alla salvaguardia ed utilizzazione delle risorse idriche.

Tale Piano propone un disegno unitario del territorio e delle sue possibilità di trasformazione, nel quale sono compresi e trovano coerenza progetti diversi, avanzati da differenti soggetti e da differenti istituzioni. All'interno di questo disegno unitario le amministrazioni locali possono definire specifiche politiche orientate a migliorare la qualità e le prestazioni fisiche, sociali e culturali del territorio. Queste politiche riguardano l'ambiente, la mobilità e l'insediamento.

Nell'ambito del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale viene definita una politica per l'ambiente costruita a partire dal riconoscimento di un sistema ambientale della provincia di Pescara composto da aree che assumono un ruolo importante per il funzionamento ecologico. Le parti di territorio che costituiscono il sistema ambientale sono diversamente nominate dal piano in relazione alla loro differente natura e alle differenti prestazioni che svolgono all'interno del sistema:

- *serbatoi di naturalità*: aree che in virtù delle loro caratteristiche possono rafforzare la difesa delle bio - diversità di un territorio più vasto;
- *connessioni*: aree che, ponendo in relazione diverse parti di territorio, favoriscono la comunicazione eco - biologica e lo sviluppo della bio diversità (alvei di fiume, aree golenali, formazioni boschive, crinali, ecc.);
- *aree di filtro ambientale*: aree che svolgono sostanzialmente funzioni di difesa dei serbatoi di naturalità (boschi, aree coltivate, fasce di fondovalle fluviale, ecc.);
- *reti di verde urbano e aree della produzione agricola*: aree che svolgono una funzione di presidio del sistema ambientale nelle parti di territorio più urbanizzate.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale cerca di definire una strategia di messa in relazione di parti del territorio già oggetto di misure di salvaguardia, reciprocamente e con aree e siti archeologici, centri storici di particolare interesse storico e artistico. Inoltre propone di estendere la tutela e la salvaguardia ad alcune situazioni, limitate, ma cruciali dal punto di vista paesaggistico

SEZIONE II

ed ambientale. Tali sono innanzitutto le aree ancora libere nelle situazioni fortemente compromesse della conurbazione costiera: quali in particolare le aree della Pineta D'Avalos nella città di Pescara.

All'interno del Piano sono stati individuati i seguenti schemi direttori i quali definiscono obiettivi e modalità delle principali trasformazioni previste:

- Parco attrezzato del Fiume Pescara;
- Parco attrezzato del Fiume Tavo;
- Strada dei due parchi;
- Città costiera.

L'area in cui sorge il Porto di Pescara ricade all'interno della fascia costiera, come visibile dall'immagine riportata di seguito.

Nonostante il Piano non vada ad analizzare in modo diretto le caratteristiche e le problematiche della zona portuale, questa si inserisce all'interno della fascia precedentemente citata.



Figura II.10 Stralcio cartografico del Piano Struttura del PTCP

Dal PTCP emerge che nella città di Pescara lo schema direttore della costa viene utilizzato con un'intenzionalità strutturale. L'obiettivo è quello della riqualificazione della città a partire dall'organizzazione degli spazi non edificati. La prima fascia costiera include le strutture che

SEZIONE II

costituiscono l'affaccio della città al mare e comprende i villini, le palazzine ed i condomini lungo il mare; la seconda è costituita da isolati compatti, edilizia pesante, organizzata comunque secondo una geometria riconoscibile; la terza fascia, centrale, è segnata dalla presenza delle infrastrutture commerciali e dalla linea ferroviaria e, dietro ad essa, l'edilizia più recente.

Oltre a ciò a Pescara si rileva l'assenza di un centro vero e proprio, però l'ex tracciato ferroviario, gli snodi con gli attraversamenti verdi e poi con il fiume, il polo in via di formazione tra l'Università ed il nuovo tribunale, l'area di Porta Nuova, definiscono una prima traccia per ricostruire la nozione di centralità.

L'area in cui è ubicato il deposito Abruzzo Costiero ricade all'interno dell'ambiente n.3 di fondovalle, come visibile dall'immagine riportata di seguito.

Il Piano riporta, nelle NTA, le direttive per il funzionamento e la progettazione di un corretto sistema ecologico. Esse indicano azioni che debbono essere svolte dai soggetti pubblici e privati proprietari delle singole porzioni di territorio o che su di esse abbiano competenza; in particolare esse sono indirizzate ai Comuni e alle Comunità Montane che dovranno redarre i rispettivi PRG e i Piani di Sviluppo.

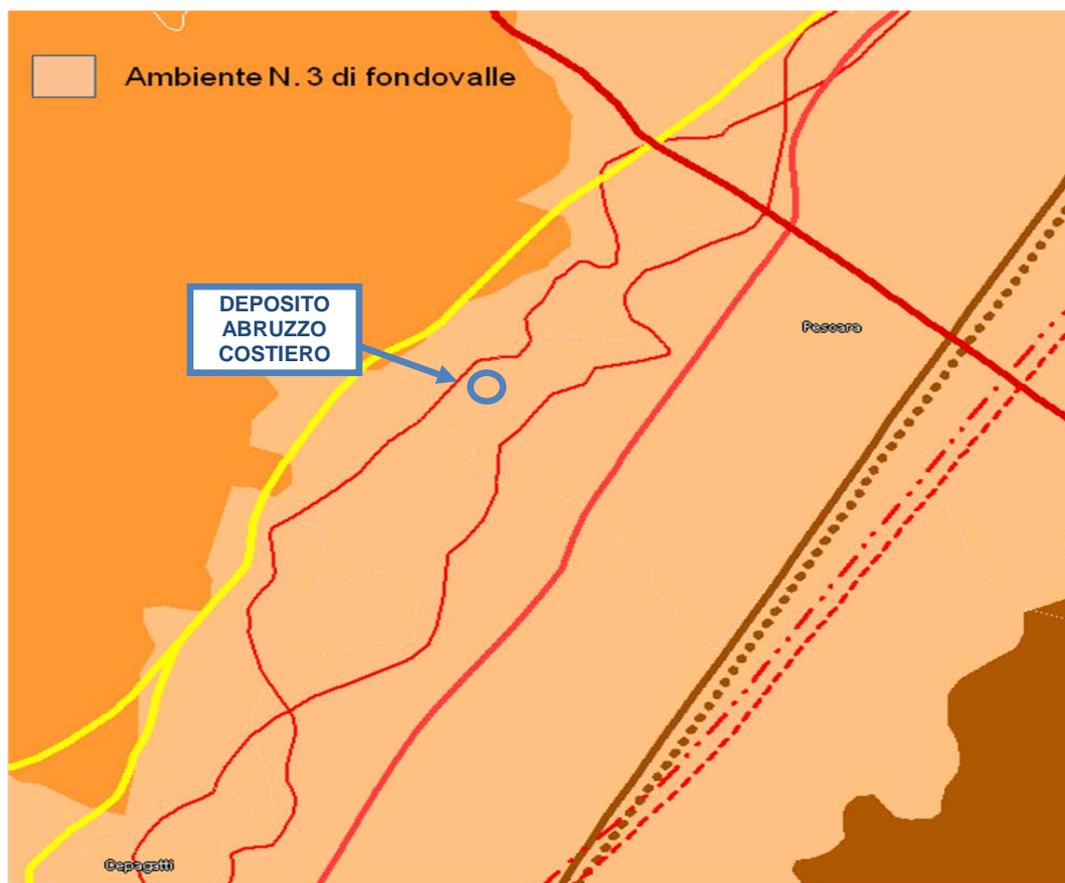


Figura II.11 Stralcio cartografico del Piano Struttura del PTCP nella zona di ubicazione del deposito



SEZIONE II

Le fasce di fondovalle fanno parte delle aree di filtro ambientale. Ciascuna area ambientale costituisce un'importante risorsa per il sistema territoriale di Pescara

In generale il filtro ambientale è una fascia di territorio, variamente estesa, all'interno della quale si svolge è presente lo scambio delle caratteristiche di biodiversità tra ambienti ecologici differenti, ma contigui. Nello specifico i filtri ambientali dell'Abruzzo sono suddivisi in due livelli. Le fasce di fondovalle, insieme alla fascia costiera, fanno parte del filtro di secondo livello. Questi hanno la funzione di collegamento tra l'ecosistema fluviale, il mare e i corridoi ecologici d'acqua; e tra questi e il resto del territorio. In queste fasce si ha la funzione di mantenimento e di unione dell'ambiente ecologico disgregato e interrotto dagli insediamenti antropici.

Per questo filtro si riconoscono per gli elementi naturali quali, aree coltivate di pianura e vegetazione, interventi finalizzati al mantenimento, recupero e potenziamento della vegetazione.

Nelle aree golenali dei corsi d'acqua, dopo aver individuato le tipologie di biocenosi più numerose, si propongono solamente alcuni interventi ammessi:

- ricostruzione di micro-habitat;
- ripristino e tutela del prato biologico sul fondo dell'alveo mediante la limitazione delle canalizzazioni;
- rinaturalizzazione dei tratti modificati dalle escavazioni;
- ripristino, tutela e potenziamento delle comunità sommerse e semisommerse.

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, né per quella di ubicazione del deposito.

Pertanto non sono stati rilevati elementi di incompatibilità fra il progetto in esame ed il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.



SEZIONE II

II.5.2 Piano Provinciale di Gestione Integrata dei Rifiuti (PPGR)

Il Piano Provinciale di Gestione Integrata dei Rifiuti (PPGR) è stato approvato dalla Provincia di Pescara con Determina n. 463 del 25/02/2011 e redatto con riferimento alle indicazioni provenienti dal quadro normativo e pianificatorio di riferimento allora vigente (L.R. n. 83 del 2000 e relativo Piano Regionale).

Nella seguente tabella sono riassunte le principali indicazioni del Piano Provinciale di Pescara, il quale ha recepito le indicazioni del Piano Regionale spostandone temporalmente i limiti di attuazione.

Indicazione di Piano	Provincia di Pescara
Articolazione territoriale	ATO unico
Previsione produzione rifiuti	<i>Medio periodo (2009):</i> crescita annua dell'1,5% sulla produzione del 2003 <i>Lungo periodo (2014):</i> riduzione del 10% sulla produzione del 2009
Obiettivo di raccolta differenziata	15% al 2005 35% al 2007 40% al 2009
Sistema impiantistico	Scenario. di Piano (2009): 1 impianto di compostaggio di qualità 1 impianto di selezione/stabilizzazione 1 discarica di supporto

Tabella II.6 Sintesi del Piano Provinciale di Pescara

Relazioni con il progetto

I rifiuti prodotti dalle attività in banchina e dalle attività del deposito sono rifiuti provenienti dalle attività di servizio e di manutenzione e dall'attività di ufficio.

I rifiuti prodotti sono trasportati e gestiti da società specializzate in accordo con la normativa vigente in materie.

In relazione a quanto sopra descritto e alla tipologia degli interventi in progetto, illustrati nel Quadro Progettuale, emerge la compatibilità con gli indirizzi del Piano in esame.

II.6 IL PROGETTO IN RELAZIONE ALLA PROGRAMMAZIONE COMUNALE

II.6.1 Piano Regolatore Generale Comunale (PRG)

Con deliberazione n. 201 del 12 novembre 2001 è stato adottato dal Consiglio Comunale il nuovo Piano Regolatore Generale della città di Pescara. Successivamente, verificata e dichiarata la conformità e compatibilità degli elaborati del PRG al Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento, il PRG è stato approvato con deliberazione n.90 del 17 marzo 2003. Il Piano Regolatore Comunale Generale della città di Pescara è entrato in vigore il 18 luglio 2004

Varianti successive sono state approvate al fine di rendere adeguato lo strumento vigente con successive esigenze di pianificazione, sviluppo e tutela.

Come illustrato in figura seguente l'area del Porto di Pescara appartiene allo stralcio 12-a del PRG, mentre l'area di ubicazione del deposito appartiene allo stralcio 7-d.

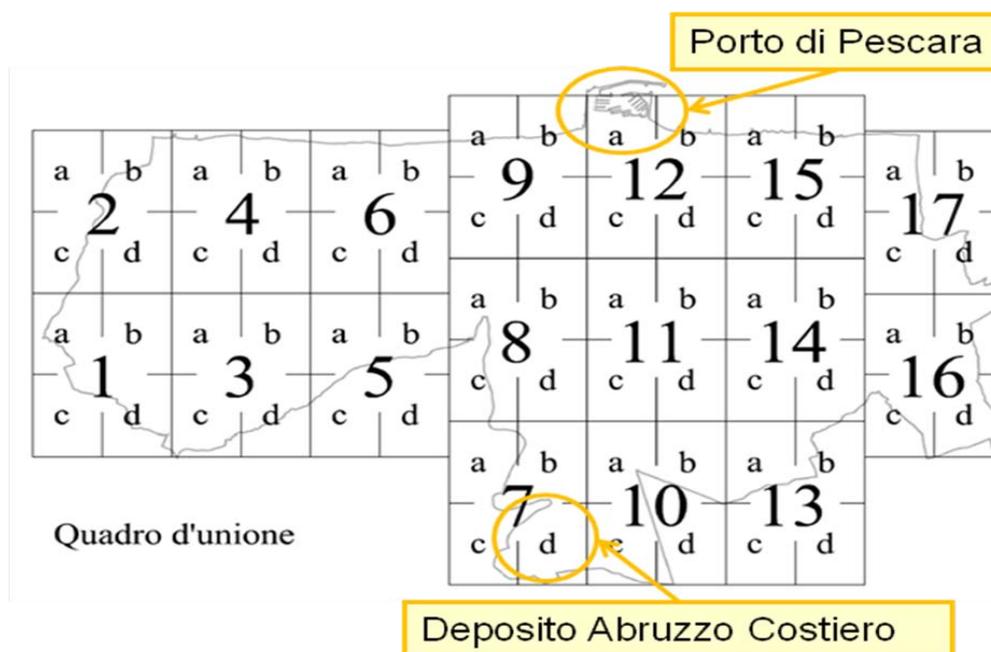


Figura II.12 Quadro d'Unione PRG - Pescara

SEZIONE II



Figura II.13 Stralcio 12-a del Quadro d'Unione del PRG di Pescara

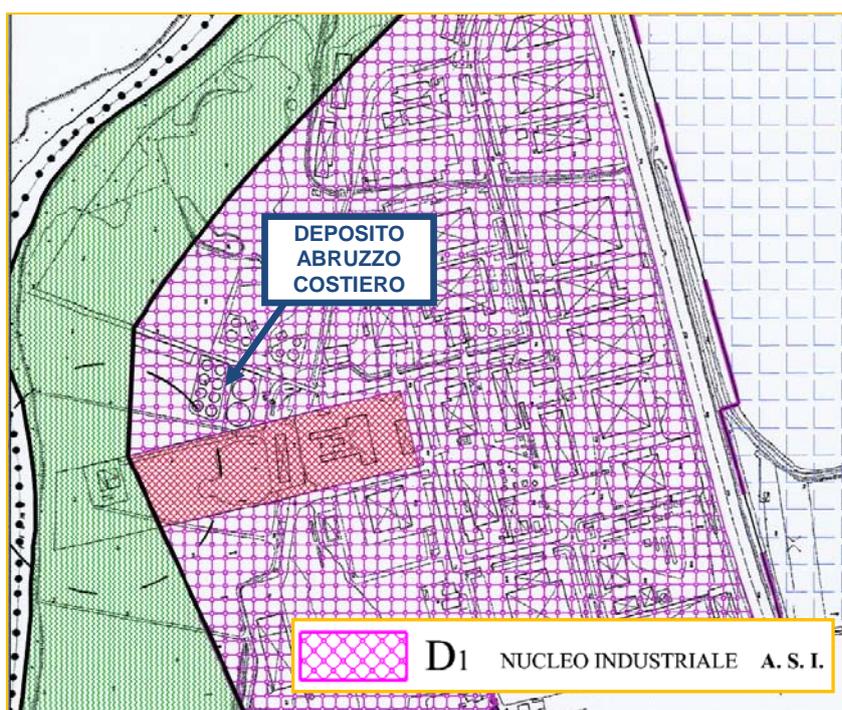


Figura II.14 Stralcio 7-d del Quadro d'Unione del PRG di Pescara



SEZIONE II

La zonizzazione riportata nella cartografia del Piano Regolatore Generale identifica l'area del Porto di Pescara come *Zona F4 – Attrezzature*. Le Norme tecniche di Attuazione prevedono che la Zona F4 sia destinata alle aree ed alle attrezzature di carattere portuale, riguardanti le attività della pesca, quelle commerciali e turistiche, nonché all'aeroporto. Rientrano in questa sottozona tutte le banchine ed aree golenali di proprietà demaniale, anche se in concessione a terzi, con i relativi manufatti. Gli interventi di sistemazione in questa sottozona, se comportano la realizzazione di manufatti edilizi, dovranno rispettare i rispettivi Piani del Porto ed Aeroporto.

La zonizzazione del Piano Regolatore Generale identifica l'area di localizzazione del deposito come *Zona D1 – Nucleo industriale A.S.I.*. La sottozona D1 è compresa nel perimetro del nucleo industriale del Consorzio per l'area di sviluppo industriale Val Pescara ed in essa si applica la disciplina prevista dal Piano dell'Area di Sviluppo Industriale (ASI).

Relazioni con il progetto

Per quanto riguarda la compatibilità degli interventi previsti sulla banchina di rimanda a quanto trattato in relazione al Piano Regolatore Portuale (PRP).

Per quanto riguarda la compatibilità degli interventi previsti nell'area del deposito si rimanda a quanto trattato in relazione al Piano dell'Area di Sviluppo Industriale (ASI).



II.6.2 Piano Regolatore Portuale (PRP)

L'attuale Piano Regolatore Portuale risale al 1968 e l'ultima variante risale al 1988 (D.M. n.990 del 3 giugno 1988), la quale ha definito l'attuale assetto del Porto di Pescara con la realizzazione del molo di levante, radicato a quello di sopraflutto del porto turistico con due banchine per l'attracco di navi passeggeri, e della diga foranea di protezione dell'imboccatura del canale.

La realizzazione della diga foranea ad una distanza ravvicinata rispetto allo sbocco della foce del fiume Pescara ha contribuito all'aumento dell'insabbiamento dell'intero bacino portuale. Inoltre la diga, ostacolando il naturale deflusso del fiume, ne ha dirottato le acque in prevalenza verso la parte nord della città, causando l'inquinamento del litorale settentrionale e la diminuzione della salinità delle acque marino costiere.

Oltre ai problemi di inquinamento e insabbiamento, la realizzazione delle opere suddette ha determinato anche una situazione non ottimale dell'imboccatura del porto che tra la diga foranea ed il nuovo molo di levante risulta sottodimensionata causando notevoli disagi agli operatori del porto, soprattutto in condizioni di mare avverso.

La situazione descritta e la necessità evidenziata all'interno del programma di governo di sviluppo del porto di Pescara hanno portato alla predisposizione di un nuovo Piano Regolatore Portuale.

Nel corso del 2011 sono stati avviati i lavori per definire il Nuovo Piano Regolatore Portuale. Tale Piano si pone i seguenti obiettivi:

- migliorare la salvaguardia della qualità ambientale;
- abbattere l'inquinamento esistente;
- incrementare la funzione passeggeri dello scalo;
- consolidare e valorizzare il Porto Turistico e l'attività della pesca nel Porto Canale

Nella redazione del Nuovo Piano Regolatore Portuale sono stati considerati tutti gli studi che l'APAT ha svolto a partire dal 2000. Fra questi da citare il rapporto tecnico - scientifico "*Dispersione del deflusso fluviale nell'area portuale di Pescara: proposte preliminari di intervento*" che indica come, per risolvere il problema ambientale, sia necessario chiudere totalmente e definitivamente l'attuale varco a nord tra la costa e la diga foranea. Sulla base degli obiettivi identificati e degli studi dell'APAT, l'Amministrazione Comunale di Pescara ha approvato i seguenti indirizzi di pianificazione:

- prevedere una soluzione che risolva i problemi d'inquinamento del litorale pescarese derivanti dalla realizzazione della diga foranea;
- configurare la dotazione di tre bacini portuali specializzati funzionalmente secondo le vocazioni della città: porto per la pesca nelle acque del canale fluviale (esistente), porto turistico (esistente) e nuovo porto passeggeri (da completare);
- prevedere l'ampliamento dell'attuale banchina nord in vicinanza dello scalo di alaggio con funzioni anche di vasca di colmata;



SEZIONE II

- verificare il sistema di mobilità e l'interconnessione asse attrezzato - banchine ed individuare l'area idonea alla collocazione di una nuova stazione marittima;
- prevedere per tutte le nuove opere e l'insieme finale rigorosi studi meteo - marini, idrodinamici, verifiche idrauliche del fenomeno dell'insabbiamento e della qualità ambientale, da effettuarsi da parte dell'APAT.

Da questa nuova configurazione sono molteplici i benefici indotti:

- il deflusso del fiume Pescara avviene in condizioni analoghe a quelle che si avevano senza la diga foranea;
- la portualità di Pescara viene razionalizzata e suddivisa in bacini separati, con miglioramento dell'utilizzo delle aree a terra e degli specchi d'acqua;
- l'accesso al bacino passeggeri viene migliorato e reso più sicuro;
- il problema dell'insabbiamento viene arginato;
- il porto passeggeri può disporre di una banchina lato terra più lunga e di maggiori spazi ricavati dalla eventuale colmata del porto canale;
- l'attività di pesca viene confermata nella sua collocazione storica però con maggiori spazi a disposizione.

Relazione con il progetto

Consentendo alle navi adibite al trasporto di benzina e gasolio, prima costrette ad entrare all'interno del Porto di Pescara per le operazioni di scarico, di eseguire tali operazioni a largo mediante gli interventi in progetto si avranno delle ripercussioni positive nell'ottica della possibilità di raggiungere gli obiettivi previsti dal Piano, in termini di riduzione del traffico via mare per la ricezione dei prodotti petroliferi, delle emissioni in atmosfera e di ottimizzazione dell'assetto portuale.

In relazione a quanto sopra descritto e alla tipologia degli interventi in progetto, illustrati nel Quadro Progettuale, emerge la coerenza con gli obiettivi caratterizzanti il Nuovo Piano Regolatore Portuale.



II.6.3 Piano Area di Sviluppo Industriale (ASI)

Il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Val Pescara è l'ente gestore dell'Area Industriale della Val Pescara, il maggiore d'Abruzzo in quanto sito nell'area più densamente popolata della Regione, nelle rispettive Province di Chieti e Pescara. I Comuni aderenti al Consorzio sono in totale 34 ma solo alcuni presentano insediamenti industriali.

L'intera area industriale beneficia della collocazione geografica che la pone in prossimità di infrastrutture molto importanti di accesso, quali l'autostrada adriatica A14, l'autostrada interna A25, l'asse attrezzato Pescara – Chieti e la variante della SS16, queste favoriscono i trasporti all'interno dell'intera area industriale. Inoltre la distanza massima dall'aeroporto di Pescara non supera i 40 chilometri per tutti gli agglomerati industriali, al pari dei porti di Ortona e di Pescara. Le principali stazioni ferroviarie sono quelle di Pescara Centrale e Pescara.

Il Piano è un Piano di Regolamento Territoriale ed è stato redatto con Delibera Commissariale n. 146 del 7 luglio 1997, a cui sono seguite numerose varianti specifiche all'interno dei singoli agglomerati. Il Piano è formato da Norme Tecniche Attuative ed elaborati cartografici.

Secondo la variante specifica al Piano Regolatore Territoriale dell'agglomerato di Pescara – Sambuceto, l'area in cui è ubicato il deposito ricade all'interno delle *Aree per attività Produttive* regolamentate dall'art. 12 delle NTA "Aree per attività produttive". Tale articolo rimanda a Piani Particolareggiati per le modalità di utilizzo di nuove aree nell'ambito della zonizzazione effettuata dal Piano stesso.

Relazione con il progetto

La realizzazione dei serbatoi per l'acque di spiazzamento e per l'acqua di prima pioggia è strettamente funzionale alla sicurezza e all'opportuno esercizio del progetto, in linea col carattere specifico della zona prevista dal Piano.

Tale l'intervento sarà effettuato all'interno dei confini del deposito, senza ricorso ad aree esterne.

In relazione a quanto sopra descritto e alla tipologia degli interventi in progetto, illustrati nel Quadro Progettuale, emerge la compatibilità con gli obiettivi del Piano per l'Area di Sviluppo Industriale della Val di Pescara.



SEZIONE II

II.6.4 Piano Comunale di Classificazione Acustica (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).

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.

Classe	Destinazione d'uso del territorio
I	aree particolarmente protette: rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione come aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo e allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.
II	aree destinate ad un 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 ed artigianali.
III	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.
IV	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.
V	aree prevalentemente industriali: rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.
VI	aree esclusivamente industriali: rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.

Tabella II.7 Classi acustiche (tabella A dell'Allegato al D.C.P.M. 14 novembre 1997)

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

SEZIONE II

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.

Si riportano di seguito i limiti legislativi vigenti in termini di qualità del clima acustico le porzioni di territorio precedentemente individuate, come identificati dal D.P.C.M. 14 novembre 1997.

CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO		Limite di immissione [dB(A)]		Limite di emissione [dB(A)]	
		diurno	notturno	diurno	notturno
I	Aree particolarmente protette	50	40	45	35
II	Aree destinate ad uso residenziale	55	45	50	40
III	Aree di tipo misto	60	50	55	45
IV	Aree di intensa attività umana	65	55	60	50
V	Aree prevalentemente industriali	70	60	65	55
VI	Aree esclusivamente industriali	70	70	65	65

Tabella II.8 Limiti legislativi per la qualità del clima acustico

L'area del porto di Pescara rientra all'interno della classe IV, come visibile dalla seguente immagine.

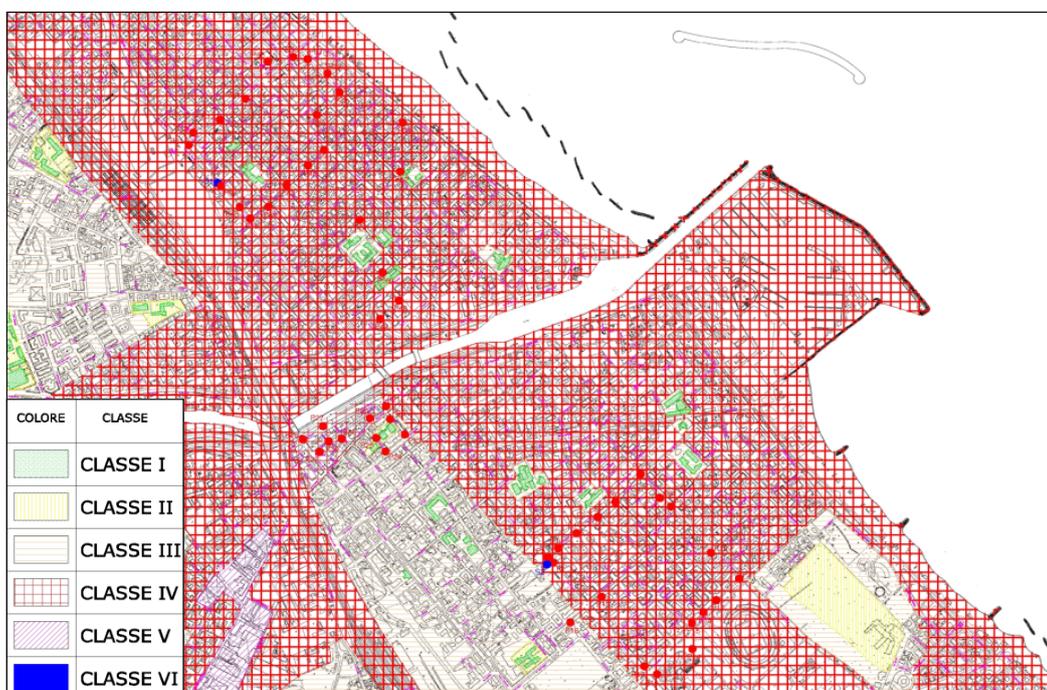


Figura II.15 Stralcio della zonizzazione dell'area litoranea (classe IV in rosso)

SEZIONE II

Invece, l'area di ubicazione del deposito è ricompresa in classe IV e in classe V, ossia aree ad intensa attività umana e aree prevalentemente industriali, come si nota dalla seguente immagine.

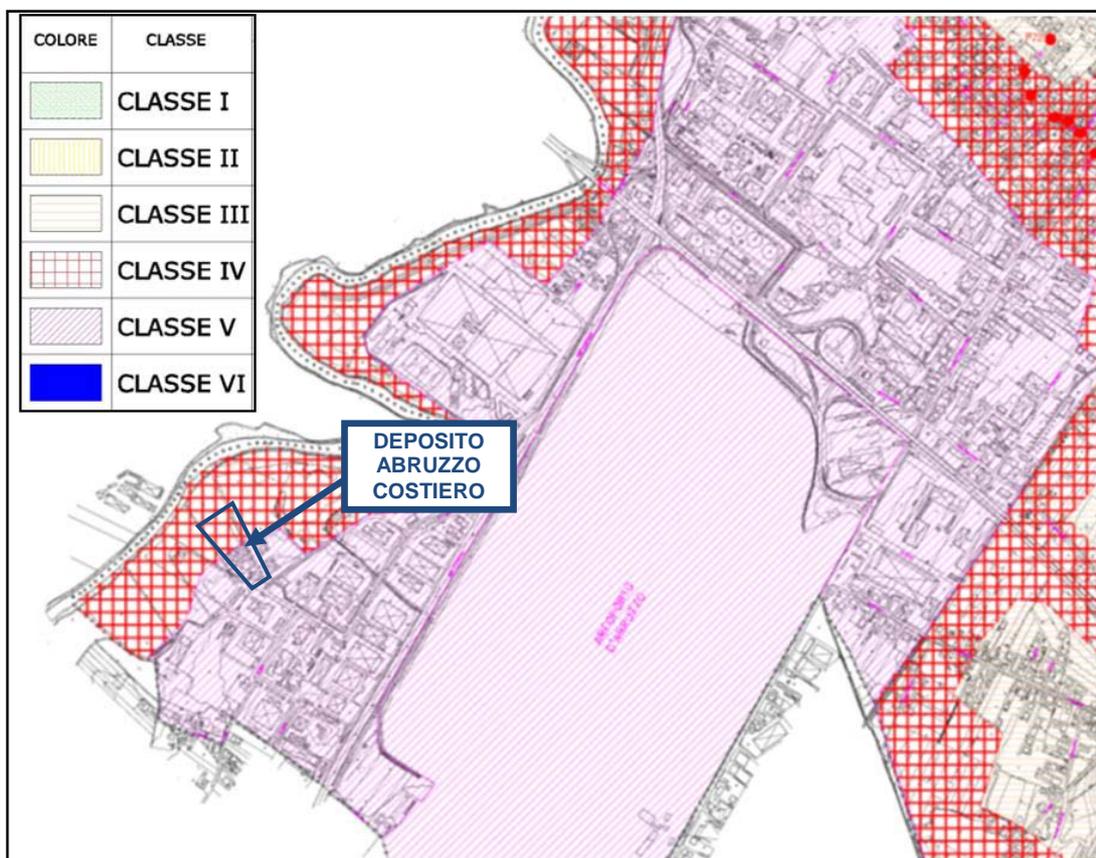


Figura II.16 Stralcio della zonizzazione dell'area di ubicazione del deposito (classe IV in rosso e classe V in viola)

Relazione con il progetto

Gli interventi in esame non prevedono nell'area portuale la realizzazione di nuove infrastrutture a terra, ma solo l'utilizzo temporaneo di limitate aree per la fase di cantiere. In fase di esercizio degli interventi in progetto si prevede una riduzione delle emissioni sonore in quanto si ridurrà il numero di navi transanti all'interno dell'area portuale, e non si prevede alcuna variazione delle emissioni sonore al deposito.

In relazione a quanto sopra descritto emerge la compatibilità con il Piano di Classificazione Acustica.



II.6.5 Piano del Rischio Aeroportuale (PRA)

Il 28 Marzo 2011, con delibera n. 52, il Consiglio Comunale di Pescara ha approvato il Piano del Rischio Aeroportuale. Tale Piano è relativo all'esercizio dell'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo – Pescara ed è conforme con quanto stabilito dall'articolo 707 del Codice della Navigazione di cui al D.Lgs. n.96 del 2005, modificato ed integrato dal D.Lgs. n.151 del 2006. Il Piano è stato predisposto in ottemperanza alle prescrizioni del Regolamento ENAC del 30 gennaio 2009 relativamente ai Piani di Rischio ed alle indicazioni contenute nella bozza di circolare attuativa di tale Regolamento pubblicata il 28 luglio 2009. Il Piano sancisce l'impossibilità di realizzare scuole, attività commerciali, centri di aggregazione o residenziali e obiettivi sensibili nell'area che dall'aeroporto di Pescara, attraversando l'intera via Tiburtina, arriva sino al rilevato ferroviario. Fatti salvi gli insediamenti esistenti, lo strumento urbanistico ha limitato le possibilità di nuove costruzioni in tutta la zona con lo scopo di mitigare gli effetti derivanti da possibili incidenti aerei in fase di decollo o atterraggio dei velivoli. Ha inoltre introdotto tre zone comprese nell'area di rischio:

- la **Zona di tutela A**, la più vicina all'aeroporto, dove andrà limitato al massimo il carico antropico. In tale zona, compresa tra l'aeroporto e Villa del Fuoco, non vanno previste nuove edificazioni di tipo residenziale, mentre possono essere previste attività non residenziali con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone;
- la **Zona di tutela B**, che comprende il rione Rancitelli e parte di San Donato, in tali aree può essere prevista una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone;
- la **Zona di tutela C**, che giunge sino alla linea a est della ferrovia e dove possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale con indici di edificabilità medi e nuove attività non residenziali.

SEZIONE II

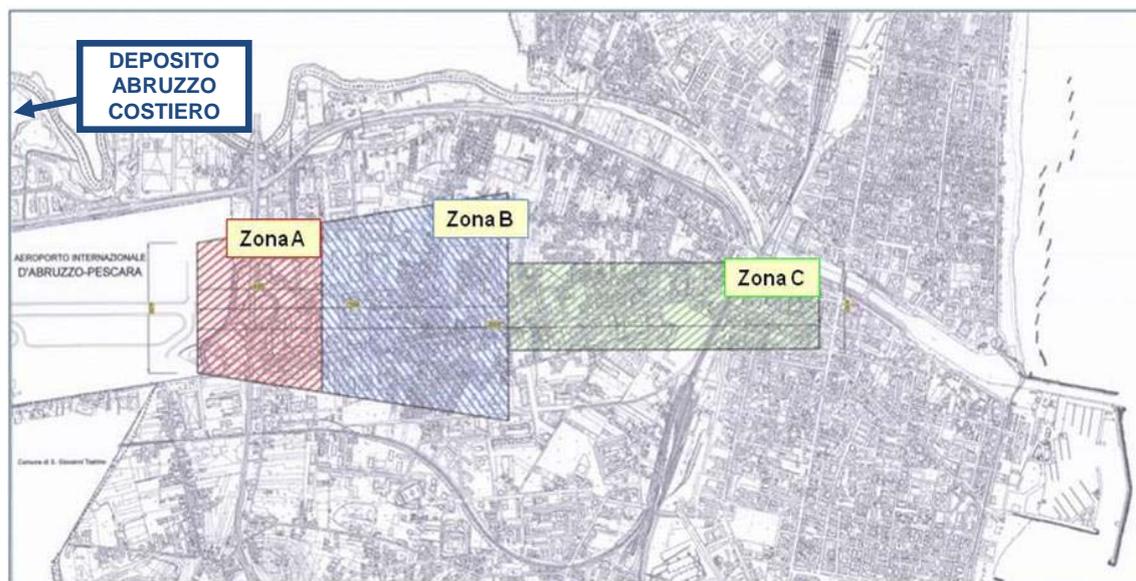


Figura II.17 Estensione della Zona A, della Zona B e della Zona C previste dal Piano

A livello generale all'interno delle tre zone di tutela (A, B e C) sono vietate la previsione e la costruzione di nuove strutture aventi destinazioni d'uso ritenute sensibili quali:

- insediamenti ad elevato affollamento come centri commerciali, istituti scolastici, religiosi, alberghi e stadi;
- edificazioni che, se coinvolte in un eventuale incidente, possono creare pericolo di incendio o comunque amplificare il danno sia all'ambiente che all'aeromobile stesso come ad esempio distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, esplosivi e di sostanze chimiche (esclusivamente finalizzati a stoccaggio e distribuzione all'ingrosso), industrie chimiche, cabine gas ad alta pressione.

Relazione con il progetto

Sia l'area del Porto di Pescara che quella del deposito Abruzzo Costiero non risultano comprese nelle zone di tutela definite dal piano in esame.

Considerando la natura degli interventi in esame e la loro ubicazione, si può dunque affermare che i vincoli definiti dal Piano del Rischio Aeroportuale del Comune di Pescara non risultano applicabili al progetto in esame.



SEZIONE II

II.6.6 Piano Demaniale Comunale (PDC)

Il Consiglio Regionale d'Abruzzo, il 29 luglio 2004, ha approvato il Piano del Demanio Marittimo (PDM) redatto ai sensi dell'art. 2 della Legge Regionale n.141/97. Il Piano Demaniale Marittimo ha valenza di Piano di Settore ed è vigente dalla data di pubblicazione sul B.U.R.A. (27 ottobre 2004). Si attua attraverso i Piani Demaniali Comunali (*Piani Spiaggia*) con i relativi procedimenti amministrativi connessi a modifiche e trasformazioni edilizie nelle concessioni balneari ed è per questo motivo un vero e proprio strumento urbanistico attuativo che deve essere adottato dal Comune.

Con delibera n.31 dell' 8 febbraio 2006 è stato adottato dal Consiglio Comunale il Piano Demaniale del Comunale di Pescara che disciplina l'assetto di zone soggette a tutela paesaggistica ai sensi del D.Lgs. n.41 del 22 gennaio 2004, *Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n.137*. L'ambito di intervento del Piano è sostanzialmente la spiaggia, cioè quella porzione del litorale marino compresa tra la linea di battigia e le prime infrastrutture stradali. Il Codice della Navigazione ed il relativo Regolamento definiscono la spiaggia come quel tratto di costa più interna al lido ed adiacente ad esso. Quando i limiti della spiaggia non sono chiaramente definiti, per essa si intende quella zona compresa tra la linea delle ordinarie mareggiate invernali e i confini delle proprietà vicine, sia pubbliche sia private. Ai sensi dell'art. n. 28 del Codice della Navigazione e dell'art. 822 del Codice Civile, il lido del mare e la spiaggia appartengono allo Stato e fanno parte del Demanio Pubblico. I limiti della spiaggia, nel presente Piano, sono costituiti dalla linea di battigia verso Est e dalle delimitazioni verso Ovest rilevabili sul posto come la strada o manufatti edilizi.

L'area demaniale si presenta alquanto urbanizzata e con caratteristiche edilizie consolidate, pertanto le previsioni del piano non possono prescindere da tale situazione, anzi devono in qualche modo conformarsi ad essa, cercando di evidenziare e potenziare gli aspetti qualitativamente più significativi.

Il Piano si pone dunque i seguenti obiettivi:

- la salvaguardia paesistico - ambientale della spiaggia, garantendo nello stesso tempo lo sviluppo ecosostenibile nell'uso del demanio marittimo;
- l'ottimizzazione delle potenzialità turistiche della costa;
- il rispetto della vocazione del territorio e delle risorse ambientali esistenti, con una migliore organizzazione estetico - funzionale della fascia territoriale interessata e delle varie strutture necessarie per un'organica fruizione dell'arenile;
- l'offerta di strutture e servizi di qualità al turismo balneare.

La progettazione è improntata ad una maggiore flessibilità, con ampio spazio di libertà lasciato ai progettisti nella definizione architettonica delle strutture che andranno ad insistere sull'arenile, seppure nell'ovvio rispetto di ben precisi limiti dimensionali, delle disposizioni generali per la realizzazione dei manufatti nel rispetto delle norme igienico - sanitarie, dell'adeguamento alle norme di sicurezza e di quelle relative all'eliminazione delle barriere architettoniche. Il limite alla progettazione è nell'uso dei materiali non impattanti e preferibilmente ecocompatibili. Vengono



SEZIONE II

definite le posizioni delle varie concessioni demaniali, delle spiagge libere, degli accessi liberi e delle zone speciali di alaggio e sosta delle imbarcazioni.

Relazione con il progetto

Considerando la natura degli interventi in esame e la loro ubicazione, si può affermare che i vincoli definiti dal Piano Demaniale Comunale non risultano applicabili al progetto in esame.



II.7 COERENZA DEL PROGETTO NEI DIVERSI QUADRI DI PIANIFICAZIONE

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:

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



SEZIONE II

Strumento di pianificazione	Tipo di relazione con il progetto
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA - NAZIONALE	
Gestione integrata delle Zone Costiere	COMPATIBILITA'
Strategia della Comunità Europea sulla qualità dell'aria	COERENZA
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE REGIONALE	
Piano del Demanio Marittimo Regionale	COMPATIBILITA'
Piano Paesaggistico Regionale	COMPATIBILITA'
Piano Energetico Regionale	COMPATIBILITA'
Piano di Tutela delle Acque	COMPATIBILITA'
Piano Regionale Integrato dei Trasporti	COERENZA
Piano Regionale di gestione Integrata dei Rifiuti	COMPATIBILITA'
Piano stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico	COMPATIBILITA'
Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni	COMPATIBILITA' (*)
Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria	COERENZA
Rete Natura 2000 ed aree protette	COMPATIBILITA'
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE LOCALE (provinciale e comunale)	
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	COMPATIBILITA'
Piano Provinciale di Gestione Integrata dei Rifiuti	COMPATIBILITA'
Piano Regolatore Generale Comunale	COMPATIBILITA'
Piano Regolatore Portuale	COERENZA
Piano Area Sviluppo Industriale	COMPATIBILITA'
Piano di Classificazione Acustica	COMPATIBILITA'
Piano del Rischio Aeroportuale	NON APPLICABILE
Piano Demaniale Comunale	NON APPLICABILE

Tabella II. 9 Quadro di sintesi

Note:

- (*) Per maggiori dettagli si rimanda agli esiti dello studio di compatibilità idraulica ai sensi dell'art. 8 delle NTA del PDSA, riportato in Allegato II.1.