

Premesse

Attualmente il Piano Regolatore Portuale di riferimento per il Porto di Punta della Penna di Vasto “dovrebbe” essere quello approvato con D.M. n.7758 del 6/12/1969 che peraltro come sancito dal Consiglio Superiore LL.PP. (voto n.163 del 23/3/1998), non può più ritenersi tecnicamente valido essendo stato oggetto di più varianti di assetto planimetrico delle opere foranee finalizzate non tanto ad adeguare il sistema portuale alle mutate esigenze ed agli sviluppi tecnologici dei traffici marittimi ma soprattutto per porre rimedio alle evidenti limitazioni dell’originale configurazione portuale con particolare riferimento agli aspetti di sicurezza alla navigazione e stazionamento agli ormeggi delle imbarcazioni.

L’attuale conformazione planimetrica del porto (fig. 1) è contraddistinta da due dighe frangiflutti radicate a terra; quella di ponente in corrispondenza di Punta della Lotta e quella di levante in corrispondenza di Punta della Penna. La diga sottoflutto detta Molo di Levante, lunga circa 550 m ha andamento rettilineo con asse longitudinale orientato a circa 330 °N; la diga sopraflutto detta Molo di Ponente ha un andamento pseudo-curvilineo con uno sviluppo complessivo di circa 780 m; l’imboccatura portuale delimitata dalle testate di estremità delle due dighe ha una larghezza di circa 250 m con asse mediano orientato a levante.

A circa 110 m dall’estremità della diga sottoflutto, sul lato interno di questa, è disposto ortogonalmente il Molo Martello lungo circa 125 m; lungo la diga sopraflutto, in asse con il molo Martello è disposto il Molo Mandracchio lungo circa 100 m; questi due moli separano la darsena portuale dall’avamposto delimitando un’imboccatura di ingresso larga circa 125 m. La darsena interna, di forma pseudo-quadrata, è completamente banchinata anche se con distinte tipologie strutturali a seguito dei lavori realizzati nel corso degli ultimi decenni.

Le principali caratteristiche tecniche del porto attualmente sono:

- superficie dello specchio acqueo pari a circa 198.000 m² di cui 121.000 m² di bacino portuale e 77.000 m² di avamposto;
- profondità massima dei fondali pari a circa -13,0 m s.l.m. all’imboccatura del porto;
- profondità media dei fondali nella darsena interna pari a circa -7,0 m s.l.m. con tiranti minimi di -6,0 m e massimi pari a -8,00 m. s.l.m.;
- superficie a terra pari a circa 76.000 m²;
- sviluppo complessivo delle banchine operative pari a circa 1000 metri.

Nel 1997 la Direzione Generale delle OO.MM. (nota 1916 del 6/10/1997) ha sottoposto al parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. un nuovo Piano Regolatore Portuale redatto dalla PROGER (1995-1997) su incarico del Co.A.S.I.V.. Con voto n. 501 (del 14/11/1997) il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha espresso una serie di considerazioni ed osservazioni che di fatto non hanno consentito l’approvazione di questo PRP.

In definitiva, attualmente il porto di Punta della Penna non solo è privo di un Piano Regolatore Portuale vigente, progettato e/o aggiornato secondo i moderni criteri di gestione e pianificazione dei sistemi portuali, ma soprattutto presenta un assetto d’insieme concepito e pianificato negli anni cinquanta, cioè oltre dieci lustri fa, quando erano ben diverse le esigenze dei traffici marittimi portuali. Inoltre, l’attuale configurazione portuale è il risultato di una serie di interventi per la realizzazione delle opere marittime e delle altre infrastrutture portuali (compresa la viabilità), condotti spesso per rispondere nel breve termine ad esigenze di messa in sicurezza ed operatività portuale, senza rispettare alcun criterio di pianificazione d’insieme finalizzato allo sviluppo nel medio e lungo termine dell’ambito portuale.

La Regione Abruzzo, il 10/12/2003, ha stipulato con il Ministero dell’Economia e delle Finanze e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Accordo di Programma Quadro (di seguito brevemente indicato come APQ-14) finalizzato alla *introduzione e*

potenziamento del sistema dei porti abruzzesi all'interno del sistema marittimo, turistico e commerciale, del Mediterraneo.

In quel contesto si è avuto modo di verificare che qualsiasi intervento finalizzato non solo al potenziamento del porto di Vasto ma soprattutto alla messa in sicurezza per gli aspetti navigazionali non poteva prescindere dalla preliminare redazione ed approvazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale.

A tal scopo il Co.A.S.I.V., in qualità di soggetto attuatore del citato APQ-14, ha affidato all'ATI Modimar (capogruppo) Medif e Tecnoconsud (mandanti) l'incarico di procedere alla revisione ed aggiornamento del PRP redatto nel 1997 tenendo conto delle osservazioni e richieste formulate a suo tempo dal Consiglio Superiore dei LL.PP.. Le indicazioni e prescrizioni che derivano da questo documento, unitamente agli obiettivi prefissati dalla Regione Abruzzo sulla base dello Studio di Fattibilità (SdF) per il potenziamento del sistema portuale regionale e del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), sono ovviamente finalizzati a massimizzare le opportunità di crescita del sistema portuale nel pieno rispetto ed integrazione con tutti gli elementi ambientali, economici, infrastrutturali, istituzionali e sociali coinvolti. L'obiettivo prioritario che l'ATI si è prefissato nella redazione (2007) del Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta della Penna è stato quindi quello di procedere alla revisione ed aggiornamento del Nuovo PRP anche sulla base delle osservazioni e richieste formulate dal Consiglio Superiore dei LL.PP.

Metodologia adottata per la revisione ed aggiornamento del nuovo Piano Regolatore Portuale

L'approccio progettuale seguito dal gruppo di lavoro si è articolato nelle seguenti fasi operative:

- fase conoscitiva finalizzata oltre che alla rivisitazione del Piano Regolatore Portuale (redatto nel 1997) e del relativo parere espresso dal Consiglio Superiore dei LL. PP. anche all'individuazione sia dei dati esistenti sia degli obiettivi e dei vincoli progettuali di riferimento;
- analisi ed approfondimento delle condizioni al contorno, dei vincoli e delle tematiche di pianificazione, al fine di individuare eventuali elementi di aggiornamento e definire un quadro conoscitivo di base il più possibile esaustivo ed aggiornato;
- individuazione preliminare delle possibili infrastrutture ed azioni che si dovranno attuare per il raggiungimento dei distinti obiettivi progettuali anche in funzione delle condizioni al contorno e nel rispetto dei vincoli predefiniti;
- schematizzazione delle alternative progettuali "sostenibili" derivate dalle possibili combinazioni delle distinte infrastrutture ed azioni individuate nella fase precedente;
- valutazione e selezione tra le distinte alternative e scelta della configurazione finale;
- ottimizzazione della soluzione prescelta sulla base di indagini di campo e studi specialistici;
- definizione di dettaglio del piano regolatore, dimensionamento preliminare delle opere, pianificazione degli interventi e delle azioni da attuare, stima dei costi ed analisi costi-benefici.

Quadro conoscitivo di riferimento

L'attuale sistema portuale e le sue potenzialità di sviluppo sono state censite analiticamente con particolare riferimento ai seguenti elementi di valutazione:

- i. origini e attuale assetto della configurazione portuale;
- ii. attuali usi delle banchine e dei piazzali portuali;

- iii. esigenze del trasporto marittimo, sia per le attuali condizioni e previsioni di traffico che per previsioni di sviluppo in rapporto alle linee internazionali;
- iv. esigenze del trasporto terrestre, sia in termini di connessioni con il sistema infrastrutturale nazionale che in termini di infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario del porto;
- v. esigenze delle condizioni di operatività dell'attuale sistema portuale con particolare riferimento ai requisiti di sicurezza sia per le problematiche di navigazione e stazionamento all'ormeggio delle imbarcazioni sia per le problematiche connesse con eventuali traffici di merci pericolose.

Attuali limitazioni ed aspetti marittimi del porto

E' stata condotta una analisi critica dell'attuale assetto portuale nei confronti degli aspetti marittimi riconducibili alle seguenti tematiche di indagine:

- caratteristiche di navigabilità ed agibilità all'imboccatura portuale;
- condizioni di manovrabilità negli specchi portuali interni;
- condizioni di stazionamento all'ormeggio dei natanti.

Tale analisi ha messo in evidenza significative limitazioni dovute alle profondità dei fondali ed alla conformazione dell'avamporto di accesso alla darsena interna:

- le ridotte dimensioni e l'anomala conformazione dell'avamporto;
- una non adeguata ampiezza dell'imboccatura portuale;
- impropria conformazione (per orientamento e larghezza) dell'imboccatura interna che delimita l'accesso alla darsena portuale;
- problematiche di navigabilità e agibilità portuale anche interne.

Sulla base di questi elementi oggettivi è apparsa evidente la necessità di pianificare un nuovo assetto planimetrico delle opere marittime del porto di Vasto.

SWOT analysis dell'attuale sistema portuale

Per investigare in maniera sistematica il complesso sistema portuale e le problematiche ad esso connesse è stato quindi applicato il metodo SWOT (Strengths - punti di forza, Weaknesses – punti di debolezza, Opportunities – opportunità, Threats – rischi/ minacce) per il porto di Vasto. Se ne sintetizzano i risultati

Punti di forza

- Unico porto regionale dotato di attrezzature adeguate per la movimentazione meccanica delle merci rinfuse;
- Superficie di piazzali più ampia rispetto al contesto regionale;
- Presenza di un servizio Ro-Ro in fase di sviluppo e potenziamento;
- Tessuto imprenditoriale diffuso ed attivo; istanze di potenziamento da parte dell'industria locale;
- Posizione geografica favorevole rispetto al sistema dei traffici nell'Adriatico;
- Presenza di un bacino d'utenza come la provincia di Chieti con forte imprenditorialità diffusa;
- Relativa vicinanza e facilità di collegamento con la Autostrada Pescara-Roma e l'Adriatica;
- Presenza di alti fondali naturali in prossimità dell'imboccatura portuale;
- Sistema portuale completamente svincolato dal tessuto urbano e comunque non destinato a subire la pressione di uno sviluppo incontrollato dell'edilizia a ridosso del porto.

Punti di debolezza

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

Opportunità di sviluppo

- Inserimento nel sistema del Corridoio Adriatico e più in generale con le Reti di trasporto Trans-Europee anche in sinergia con l'Autoporto di San Salvo e come scalo marittimo internazionale di riferimento anche per la Regione Molise
- Interfaccia con Lazio, Campania e Toscana come nodo marittimo per il trasferimento merci ed il traffico passeggeri tra il bacino del Tirreno ed i Balcani in genere
- Azioni in atto per la creazione di un nuovo porto turistico esterno al porto di Vasto con conseguente possibilità di riutilizzare banchine, attualmente occupate da imbarcazioni da diporto, e soprattutto di eliminare le attuali commistioni
- Ruolo importante per l'economia locale con particolare riferimento alle attività della limitrofa area industriale e ripercussioni anche in termini di indotto.

Rischi di recessione

- Mancato sviluppo dei volumi di traffico portuale a causa delle esistenti infrastrutture e servizi inadeguate e/o impreparate agli attuali segnali di incremento del traffico con inevitabile dirottamento della "domanda" verso altri porti;
- Competitività e sviluppo di altri porti dell'Adriatico centro-meridionale (Ortona, Termoli, Manfredonia)
- Perdita di introiti costanti derivanti da una riduzione delle attività portuali con conseguente mancato impiego di "forza lavoro" locale e inevitabili ripercussioni negative sul contesto socio-economico dell'area.

Definizione degli obiettivi del Piano Regolatore Portuale

Si è quindi proceduto alla definizione degli obiettivi ritenuti prioritari.

- Estensione delle aree portuali
- Opere foranee per la delimitazione e difesa da mare delle aree portuali
- Posizione e orientamento dell'imboccatura portuale
- Conformazione e destinazione d'uso degli specchi portuali interni

- Individuazione delle aree ove realizzare la sede degli enti e società operanti nell'ambito portuale
- Individuazione degli ambiti portuali da adibire alle attività dei pescherecci e della nautica da diporto
- Realizzazione del collegamento ferroviario

Selezione ed ottimizzazione della configurazione portuale

Sulla base degli obiettivi di pianificazione selezionati in precedenza si è proceduto nella definizione ed analisi comparative di possibili configurazioni portuali che nascono dalla combinazione delle possibili soluzioni dei distinti punti critici, attuali e/o futuri, individuati precedentemente.

Per un'analisi il più possibile esaustiva ed oggettiva delle problematiche nonché dei vantaggi e svantaggi della configurazione portuale da adottare nell'ambito del nuovo PRP sono stati condotti appositi studi specialistici elaborati grafici e relazioni tecniche di seguito elencati che costituiscono gli allegati tecnici di riferimento del PRP stesso.

Elaborati descrittivi allegati al Piano Regolatore Portuale 2007

- A.1 – Studio dell'operatività portuale
- A.2 – Analisi dei traffici portuali e previsioni di sviluppo
- A.3 - Studio meteomarinario
- A.4 – Studio della penetrazione del moto ondoso all'interno del porto
- A.5 – Analisi costi - benefici
- A.6 – Sicurezza dell'Ambito Portuale. Rapporto Preliminare
- A.7 – Studio di navigabilità e agibilità portuale

Elaborati grafici allegati al Piano Regolatore Portuale 2007

Fase conoscitiva:

- FC 1 – Stato Attuale. Scala 1:2.500
- FC 2 – Strumenti Urbanistici e di pianificazione vigenti. Scale varie
- FC 3 – PRP (1969) vigente e relative fasi attuative. Stato attuale e PRP proposto nel 1997. Scale varie

Fase propositiva:

- FP 1 – Planimetria di Piano Regolatore Portuale (2007). Scala 1:2.500
- FP 2 – Tipologie opere marittime di protezione e ormeggio. Scala 1:100
- FP 3 – Collegamenti primari stradali e ferroviari. Scala 1:5.000 / 1:60.000
- FP 4 – Articolazione temporale del Piano. Scala 1:5.000
- FP 5 – Stato attuale e Planimetria di progetto. Aspetti Navigazionali

I fattori guida sono stati risolti nelle fasi di analisi, selezione ed ottimizzazione della configurazione finale e tal riguardo si possono sintetizzare le seguenti considerazioni ed osservazioni

FATTORI DA CONSIDERARE	CONSIDERAZIONI
Influenza sui litorali adiacenti	Non pretendendosi le nuove opere foranee verso la falcata sabbiosa di ponente (alimentata dal trasporto solido proveniente da nord) non si ravvisano condizioni di interferenza con la morfodinamica costiera. Le nuove opere foranee si protendono invece verso levante e quindi aumentano le condizioni di ridosso e protezione della falesia di levante di Punta Penna nei confronti delle mareggiate più intense provenienti da nord.

Navigabilità	Con le modifiche introdotte dalla configurazione proposta rispetto a quella attuale si migliorano le condizioni di accessibilità al porto e di manovrabilità nell'avamposto, sia in ingresso che in uscita. Le conformazioni e dimensioni dell'imboccatura, dell'avamposto e delle darsene interne rispettano i requisiti degli standard indicati dal PIANC.
Agitazione ondosa all'interno del porto	La nuova conformazione dell'imboccatura e dell'avamposto è tale da ridurre l'attuale grado di agitazione ondosa residua.
Insabbiamento del porto	L'orientamento delle dighe foranee e la nuova posizione dell'imboccatura su fondali dell'ordine di 15 m sono tali da ridurre i possibili fenomeni di divagazione del trasporto solido litoraneo in corrispondenza delle testate delle opere foranee limitando ulteriormente i già trascurabili fenomeni di insabbiamento degli specchi portuali interni.
Condizioni all'ormeggio e razionalizzazione dei fronti di ormeggio	Con la realizzazione della nuova darsena di levante si assicura una migliore razionalizzazione dei fronti di ormeggio e dei relativi spazi di banchina con particolare riferimento alle problematiche di sicurezza ed interferenza delle ditte tipologie dei traffici portuali.
Portualità turistica e peschereccia	Con la riqualificazione dell'attuale darsena portuale è possibile concentrare le attività della nautica e della pesca lungo la banchina di ponente assicurando una migliore integrazione con l'ambiente limitrofo e perseguendo la massima ricettività compatibile con le aree disponibili e con le previsioni di richiesta di posti-barca.

Caratteristiche del nuovo piano regolatore portuale (2007)

La configurazione portuale selezionata come più “sostenibile” (fig. 2), sulla base dei distinti obiettivi prefissati e sulla scorta dei risultati degli studi di dettaglio condotti, viene sinteticamente descritta nel seguito.

- Prolungamento della diga di sopraflutto per uno sviluppo complessivo di circa 650 m in forma di arco di cerchio al fine di realizzare un adeguato ridosso nei confronti degli stati di mare più intensi provenienti da maestrale e bora.
- Realizzazione di una nuova diga di sottoflutto per uno sviluppo complessivo di circa 600 m in forma di L al fine di offrire un valido ridosso nei confronti degli stati di mare provenienti da levante e scirocco e nel contempo di delimitare la nuova darsena portuale.
- Nel bacino esistente si è prevista l'eliminazione del molo Martello ed il contestuale prolungamento della banchina di levante che sarà destinata al traffico Ro-Ro e Merci Varie trasferendo gli ormeggi dei pescherecci lungo la banchina di ponente. La riqualificazione della banchina di riva (lunga circa 350 m) allargandola e regolarizzandola verso lo specchio portuale consentirà di guadagnare maggiori aree del piazzale retrostante. La banchina di riva per uno sviluppo di circa 230 m sarà destinata ai traffici Ro-Ro e Merci Varie mentre il tratto restante verso la banchina di ponente sarà destinata all'ormeggio dei pescherecci e nel contempo consentirà l'ormeggio dei traghetti per le linee di collegamento turistiche nel periodo estivo. La banchina di ponente potrà essere dedicata alle attività della nautica da diporto e della pesca. In questo modo le attività della nautica e della pesca si svincolano, almeno per i flussi terrestri, dalle attività dei traffici commerciali e quindi dalle problematiche connesse con le disposizioni internazionali di sicurezza e antiterrorismo. Nel contempo si ridurranno notevolmente le condizioni di conflittualità e sicurezza portuale connesse con la viabilità interna del porto.
- Il nuovo bacino, previsto a levante di quello storico, si ottiene tramite la realizzazione della nuova diga di sottoflutto che radicandosi a quella attuale ne consente la piena riqualificazione come molo principale del porto lungo il quale si svilupperà anche il fascio binari per il collegamento ferroviario. L'estremità di questo molo sarà banchinato per uno sviluppo di 150 m da destinare agli ormeggi di servizio del porto. Le banchine della nuova darsena saranno destinate al traffico di merci varie e traffico di rinfuse.

- e. La riqualificazione degli attuali spazi a terra prevede la demolizione dell'edificio del mercato ittico e la contestuale riqualificazione del complesso di edifici minori posti in corrispondenza del varco doganale. In questo modo sarà possibile recuperare integralmente gli spazi dell'attuale piazzale di riva alle esigenze di movimentazione e stoccaggio delle merci.
- f. Il nuovo edificio dei Servizi Portuali si collocherà in corrispondenza del varco portuale e sostituirà l'edificio del mercato Ittico costituendo il naturale nodo di smistamento dei traffici (commerciale, turistico, amministrativo). Al suo interno verranno dislocati il mercato del pesce, gli uffici dell'Autorità Marittima, della Guardia di Finanza, della Dogana, la biglietteria per i traghetti, e tutte le eventuali altre attività necessarie alla vita quotidiana del porto. La struttura avrà una superficie complessiva di 1000 m², di cui 450 destinati a mercato ittico ed i restanti ad uffici e servizi. Avrà inoltre aree di pertinenza per complessivi 2500 m² destinati a viabilità interna, parcheggio e aree per la pubblica pesa. Al margine dell'edificio per i Servizi Portuali verrà realizzata anche una palazzina a destinare per uffici e foresteria dell'Autorità Marittima con uso esclusivo per ragioni di sicurezza militare.
- g. Edifici complementari per le attività di controllo e gestione dell'ambito portuale e per le esigenze della nautica e dell'industria. In corrispondenza del varco di accesso alla banchina di ponente ove si collocheranno le attività della nautica e della pesca e si prevede la realizzazione di una struttura ricettiva da destinare ed articolare alle attività della nautica da diporto e della pesca nonché per uso ufficio e magazzino di ricovero per le attività della Guardia Costiera. Si prevede anche di riqualificare e armonizzare gli edifici e strutture attualmente presenti al piede della falesia di Punta Penna al fine di minimizzarne l'impatto visivo e nel contempo renderle più funzionali. Nel contempo si è prevista anche la ristrutturazione dell'attuale immobile in uso all'Ufficio Circondariale Marittimo posto sulla sommità del promontorio di Punta della Penna.
- h. Interventi di riqualificazione e compensazione ambientale. La particolare orografia dei promontori di Punta Penna e Punta della Lotta all'interno dei quali si sviluppa il porto e che delimitano le limitrofe aree SIC impone la realizzazione di interventi di risanamento idrogeologico ed ambientale dei costoni che coincidono con il limite doganale del porto. Sarà così possibile realizzare una fascia di "transizione" tra l'ambiente esterno e quello portuale che potrà ospitare un percorso naturalistico che assicuri il collegamento tra l'area Sic di Punta Aderci e la sommità del promontorio di Punta della Penna.
- i. Relativamente al collegamento ferroviario si è verificata la sua fattibilità secondo tre possibili tracciati planoaltimetrici tra loro alternativi a partire dalla linea che collega già l'area industriale retrostante il porto con la limitrofa stazione di "Porto di Vasto". Si è comunque previsto che il percorso ferroviario all'interno del porto si sviluppi solo lungo il nuovo molo centrale (posto tra la darsena storica e quella nuova di levante).

Fasi di attuazione degli interventi pianificati

Sulla base delle tipologie strutturali ipotizzate per l'attuazione del nuovo assetto dell'ambito portuale previsto dal PRP sono stati valutati i costi di esecuzione delle distinte opere marittime ed infrastrutturali quali le dighe foranee e le banchine e piazzali, gli edifici e le opere di riqualificazione dei percorsi stradali interni ed esterni (con particolare riferimento al percorso in galleria per il collegamento con la rete ferroviaria).

Nella tabella seguente è riportato un quadro di riepilogativo dei costi distinguendo le opere a seconda della loro funzione e destinazione d'uso.

Nella stima dei costi complessivi oltre ad un incremento del 10% dovuto alle spese generali ed alle spese tecniche di progettazione ed indagini in sito, è stata considerata

anche una quota percentuale (fissata nell'ordine del 10% del valore delle opere) a titolo di compenso dei margini d'incertezza inevitabili in questa fase di pianificazione.

La realizzazione delle opere contemplate dal nuovo Piano Regolatore si articolerà in 4 fasi da attuarsi a partire dal 2008 entro il 2016 e contraddistinte da lotti funzionali di esecuzione.

A tal riguardo si è ipotizzata una graduatoria di priorità temporale per realizzare le opere sulla base della loro funzionalità e per le strategie operative del sistema portuale. Per alcune tipologie di intervento (come i dragaggi, gli edifici portuali e la rete ferroviaria e viabilità interna) si è fatto riferimento ad un frazionamento nel corso degli anni.

DESCRIZIONE DELLE OPERE/INTERVENTI	STIMA DEI COSTI (euro)
OPERE FORANEE	€ 51.000.000,00
Prolungamento del molo di sopraflutto	€ 30.000.000,00
Nuovo molo di sottoflutto	€ 21.000.000,00
BANCHINE E PIAZZALI	€ 43.000.000,00
Nuova darsena di levante	€ 16.000.000,00
Riqualificazione darsena storica	€ 6.000.000,00
Dragaggi, aree di colmata e piazzali	€ 21.000.000,00
COLLEGAMENTO FERROVIARIO	€ 11.000.000,00
EDIFICI PORTUALI	€ 15.000.000,00
TOTALE	€ 120.000.000,00
Imprevisti	€ 12.000.000,00
Spese generali, indagini di campo, spese tecniche	€ 13.200.000,00
TOTALE GENERALE	€ 145.200.000,00

Quadro riepilogativo dei costi di attualizzazione del PRP-2007

Anni di riferimento		Descrizione degli interventi	Costo Interventi (Milioni di euro)	Incidenza Ann. (Milioni di euro)
Inizio	Fine			
2008	2011	Prolungamento del molo di sopraflutto	€ 30.000.000,00	€ 7.500.000,00
2009	2012	Riqualificazione darsena storica	€ 6.000.000,00	€ 1.500.000,00
2010	2013	Nuovo molo di sottoflutto	€ 21.000.000,00	€ 5.250.000,00
2014	2018	Nuova darsena di levante	€ 16.000.000,00	€ 3.200.000,00
2009	2018	Dragaggi, aree di colmata e piazzali	€ 21.000.000,00	€ 2.100.000,00
2010	2013	Collegamento ferroviario	€ 11.000.000,00	€ 2.750.000,00
2008	2016	Edifici Portuali	€ 15.000.000,00	€ 1.666.666,67

Ipotesi di attuazione nel tempo degli interventi previsti dal PRP-2007

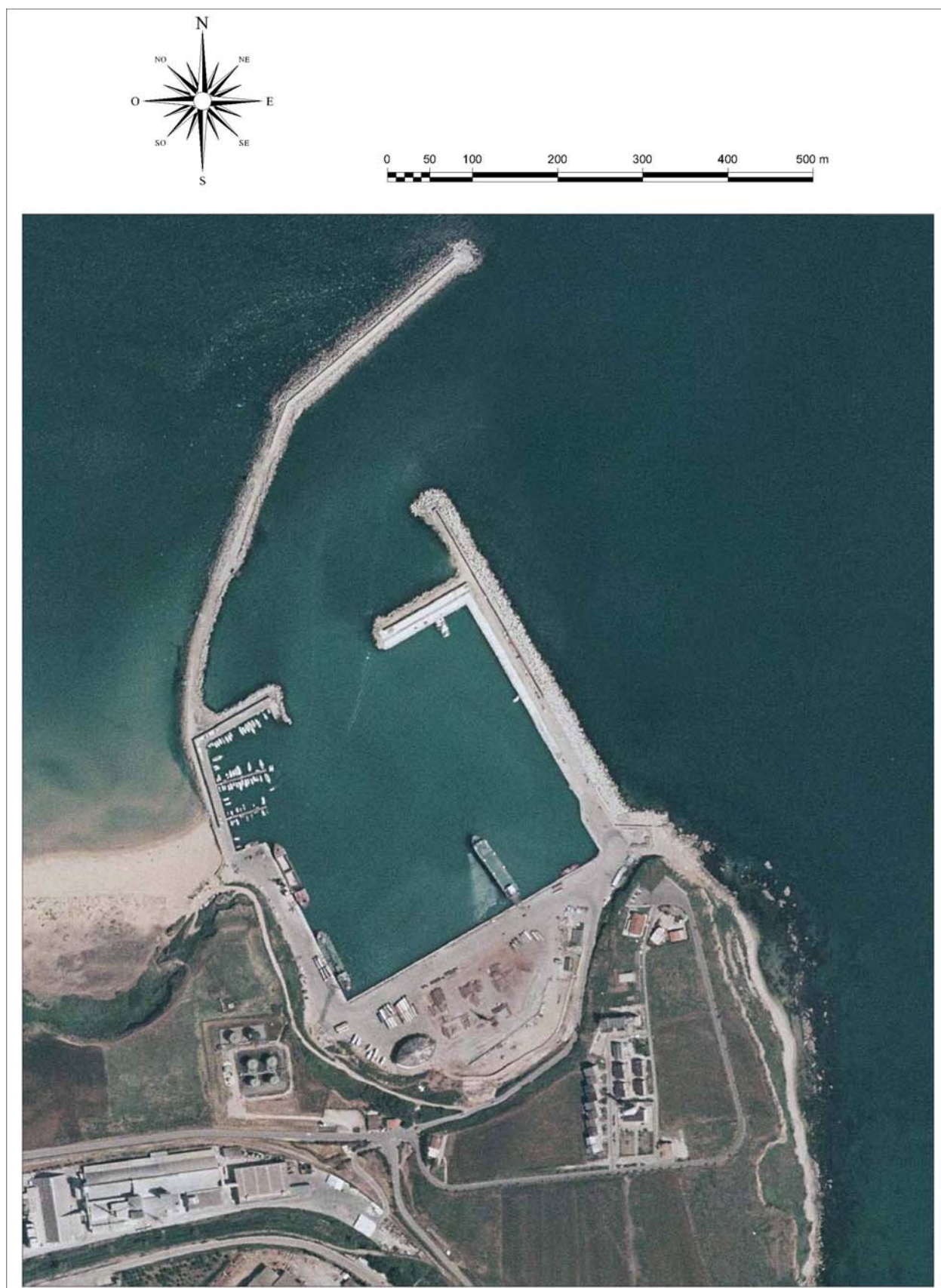


Fig. 1 – Attuale configurazione del porto di Vasto (foto aerea del 2000)

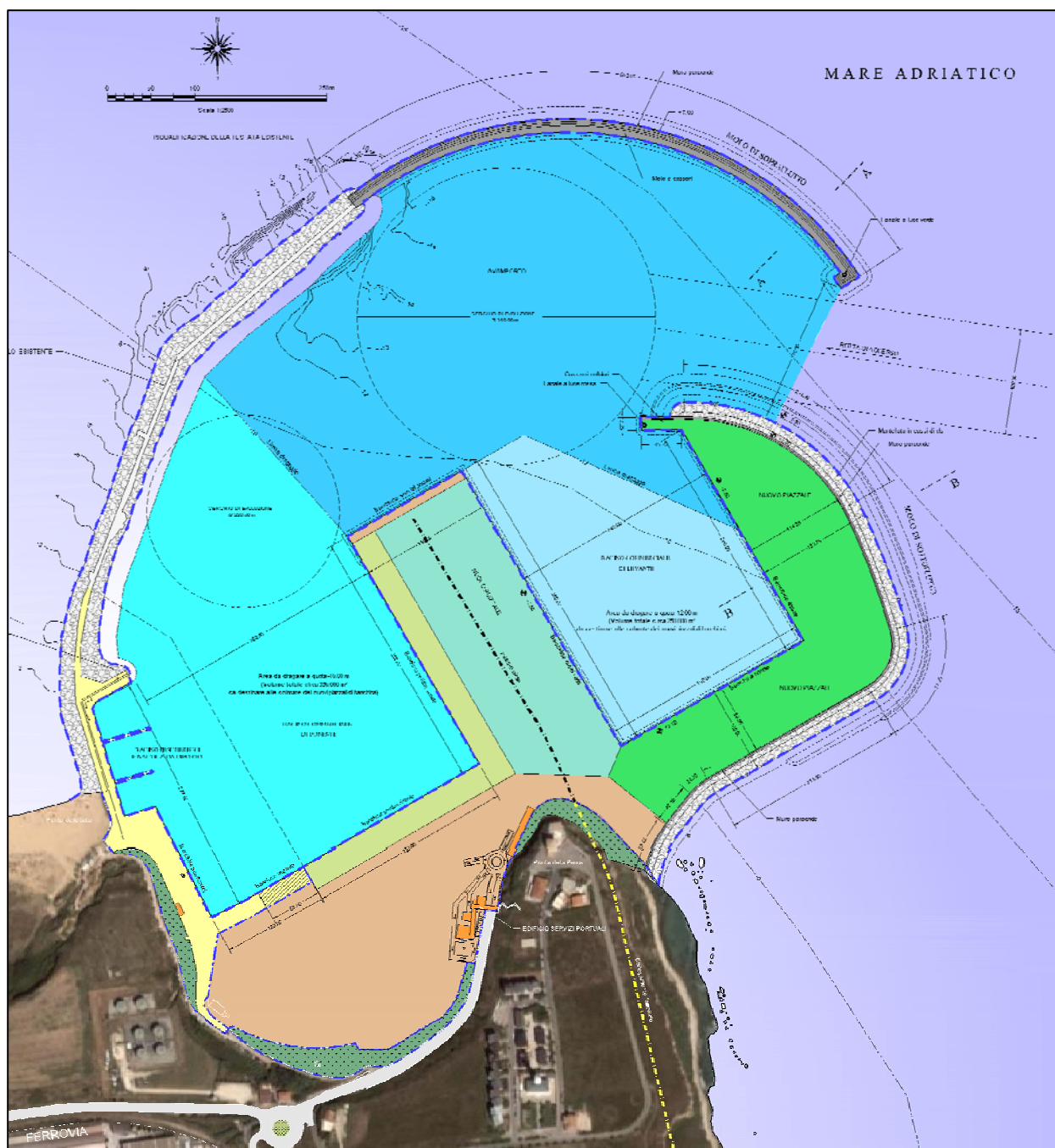


Fig. 2 Configurazione del Piano Regolatore Portuale 2007.