

CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI
SEZIONE III
1.04
19 DIC. 2013



La presente copia composta n. 46, facciata, è conforme all'originale esistente presso questo Servizio.

Pescara, 23. XI. 2012

SERVIZIO INFRASTRUTTURE VARIE
INTERMOBILITÀ E LOGISTICA

Dot. Ing. Vincenzo Battaglia

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO VASTO

GIUNTA REGIONALE

E COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE
IL COMANDANTE

T.V. (P. C. D'URSO)

DETERMINAZIONE DIRETTORIALE

N. 17

DATA 8.5.2012

DIREZIONE - Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

OGGETTO Valutazione Ambientale Strategica V.A.S. del Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta Penna di Vasto - Parere motivato ai sensi dell'art. 15, comma 1, del Dlgs 152/06 e ss.mm.ii

DATO ATTO della procedura di Valutazione Ambientale Strategica V.A.S. del Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta Penna di Vasto, avviata, ai sensi della Parte Seconda del D.lgs 152/06 e s.m.i., con Determinazione Direttoriale n. DA 101 del 25.11.2009, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo B.U.R.A. n. 67 Ordinario del 30.12.2009;

CONSIDERATA la Proposta di Rapporto Ambientale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta Penna di Vasto, pubblicata sui siti web ufficiali della Regione Abruzzo, dell'Autorità Marittima di Vasto e del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese, nonché depositata in libera consultazione al pubblico, assieme alla Proposta di Piano Regolatore Portuale - Bacino Portuale di Punta Penna di Vasto e alla Sintesi Non Tecnica (VAS) presso:

- gli uffici della Task Force dell'Autorità Ambientale Abruzzo, Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia della Regione Abruzzo in L'Aquila, Palazzo I. Silone, via Leonardo Da Vinci, 6;
- l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, Sezione Tecnica Amministrativa, Via Pennaluce n. 27, 66054 Vasto (CH);
- gli uffici del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese, Via Ciccarone, 98E. 66054 Vasto (CH)
- gli uffici della Provincia Di Chieti, Corso Marrucino, 97, 66100 Chieti
- gli uffici del Comune di Vasto, Piazza Barbacani, 2, 66054 Vasto (CH),

dal 18 febbraio 2011 al 20 aprile 2011, il cui Avviso di Deposito è stato pubblicato sul BURA Ordinario n. 13 del 18 febbraio 2011;

CONSIDERATA la nota dell'ARTA ABRUZZO del 15/03/2011, prot. n. 3945, visto arrivare del 28/03/2011 con la quale viene osservata una carenza di dati e di studi relativi alla dinamica costiera, la necessità di valutare un'ulteriore zona di protezione a tutela dei SIC, nonché la necessità di valutazione di ulteriori aspetti, compresi aspetti di incidenza, legati agli impatti ambientali del Piano;

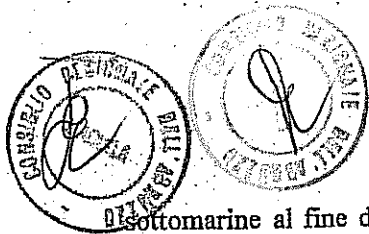
CONSIDERATA la nota dell'Arci Nuova Associazione del 09/04/2011, visto arrivare del 13/04/2011 con la quale viene osservata la mancanza di considerazioni approfondite nella Sintesi Non Tecnica, viene segnalata la presenza di unicum ecologico costituito da scogliere e secche antistanti il promontorio di Punta Penna, viene segnalata la presenza di pregevoli popolamenti bentonici in dette scogliere

ALLEGATO come parte integrante alla deliberazione n. 1008/2013 del 30 DIC. 2013

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

APP C

1/46



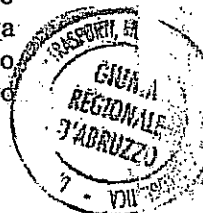
sottomarine al fine di prevedere uno studio diretto con adeguato approfondimento scientifico, viene osservata la necessità di effettuare uno studio preliminare sulle foladi, viene segnalata la presenza di pregevoli insediamenti di *Cymodocea n.* di si richiede uno studio, ed, infine, viene segnalata la problematica legata all'aumento del flusso marittimo;



CONSIDERATA la nota dell'Associazione Civica Porta Nuova del 18/04/2011, visto arrivare del 21/04/2011 a), con la quale viene segnalato il contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti, con la programmazione nazionale (Parco nazionale della Costa Teatina), con la programmazione degli APQ (Studio di fattibilità), con il PRIT e con la programmazione provinciale; viene segnalata la presenza di impatti ambientali relativi al traffico veicolare, la presenza di impatti sulla costa a Sud, la presenza di impatti relativi al vincolo archeologico, previsioni di traffico marittimo
opzione zero

VISTI i verbali delle riunioni del 24.05.2011, del 20.09.2011 e del 27/04/2012 (da considerarsi parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, Allegati nn. 1, 2 e 3) tenutesi presso la Sala Riunioni della Direzione Trasporti Infrastrutture, Mobilità e Logistica, a Pescara fra i Rappresentanti della Regione Abruzzo, i Rappresentanti del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese, dell'Autorità Marittima di Vasto, nonché della MODIMAR srl e della SETIN srl, al fine di verificare e controdedurre le osservazioni pervenute al termine delle consultazioni della Proposta di Rapporto Ambientale, nonché al fine di sottoscrivere la versione finale della "Proposta di Rapporto Ambientale nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S., Direttiva 2001/42/CE)) del Piano Regolatore Portuale in oggetto;

RITENUTO che, dalle analisi e valutazioni effettuate, nel suo complesso, la proposta di Rapporto Ambientale sia correttamente impostata e contenga le informazioni di cui all'allegato I della Direttiva 2001/42/CE, nonché la descrizione e la valutazione degli effetti significativi che l'attuazione del Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta Penna di Vasto potrebbe avere sull'ambiente come prescritto dall'art. 5 della medesima Direttiva;



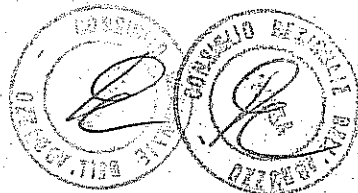
ACCERTATA la regolarità tecnico amministrativa della procedura seguita e la legittimità del presente provvedimento;

DETERMINA

Per le motivazioni esposte in premessa e che si intendono qui integralmente riportate:

1. di esprimere **PARERE FAVOREVOLE** ai sensi dell'art. 15 del D.lgs 152/06 e ss.mm.ii. circa la compatibilità ambientale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta Penna di Vasto, raccomandando che, nella fase attuativa, si tenga conto delle seguenti prescrizioni:
 - siano prese in considerazione le eventuali misure di mitigazione dei progetti inseriti nel Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta Penna di Vasto, a seguito dell'attività valutativa prevista, ove ne ricorrano le condizioni, nelle fasi di progettazione preliminare/definitiva/esecutiva, e riportate nell'apposito giudizio finale;
 - la Rete Natura 2000 ed il Sistema delle Aree Protette nazionali e regionali, se interessati dalla realizzazione di progetti, siano tutelati tramite l'applicazione delle Direttive comunitarie *Habitat e Uccelli*, del DPR 357/97 e del Decreto del Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, n 184 del 17 ottobre 2007, nonché dall'applicazione delle normative nazionali e regionali di settore (L. 394/91 e ss.mm.ii. e L.R. 38/96).
 - gli interventi di escavazione e approfondimento previsti per i fondali dei bacini portuali, a seconda delle diverse modalità di riutilizzo del materiale dragato, siano sottoposti a successive valutazioni di dettaglio secondo la normativa vigente;
 - gli interventi di dragaggio e delle opere connesse siano realizzati tenendo conto dei periodi di balneazione;





DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Internodali
Ufficio Porti e Aeroporti

Procedura VAS del Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta Penna di Vasto

VERBALE DI RIUNIONE 24/05/2011

Il giorno 24.05.2011, alle ore 10:00, presso la Sala Riunioni della Direzione Trasporti Infrastrutture, Mobilità e Logistica, a Pescara, si è tenuto un incontro, fra i Rappresentanti della Regione Abruzzo, i Rappresentanti del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese, dell'Autorità Marittima di Vasto, nonché della MODIMAR srl e della SETIN srl, al fine di verificare e controdedurre le osservazioni pervenute al termine delle consultazioni della Proposta di Rapporto Ambientale nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S., Direttiva 2001/42/CE) del Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta Penna di Vasto.

Sono presenti:

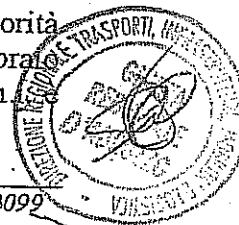
- Direzione Trasporti Infrastrutture, Mobilità e Logistica: Ing. Luciano Di Biase,
- Autorità Marittima di Vasto: T.V. (CP) Danilo Di Fonzo,
- Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese: Avv. Mario Battaglia, Ing. Giuseppe Nicola Bernabeo,
- Task Force Autorità Ambientale Abruzzo: Ing. Luca Iagnemma,
- MODIMAR srl (Consulenza specialistica per il COASIV): Ing. Paolo Contini,
- SETIN srl (Consulenza specialistica per il COASIV): Ing. Giacomo Cozzolino.

In primo luogo vengono esaminate le Osservazioni (che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente verbale) pervenute sulla Proposta di Rapporto Ambientale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta Penna di Vasto, predisposta dal Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese e trasmessa dalla Regione Abruzzo alle ACA individuate con nota del 13 gennaio 2011, prot. n. 283, depositata per la libera consultazione dal 18 febbraio 2011 al 20 aprile 2011 presso:

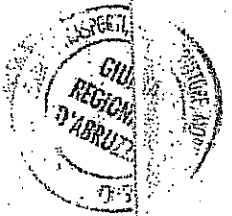
- gli uffici della Task Force dell'Autorità Ambientale Abruzzo, Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia della Regione Abruzzo in L'Aquila, Palazzo I. Silone, via Leonardo Da Vinci, 6;
- l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, Sezione Tecnica Amministrativa, Via Pennaluce n. 27, 66054 Vasto (CH);

- gli uffici del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese, Via Ciccarone, 98E. 66054 Vasto (CH)
- gli uffici della Provincia Di Chieti, Corso Marrucino, 97, 66100 Chieti
- gli uffici del Comune di Vasto, Piazza Barbacani, 2, 66054 Vasto (CH).

Tale documentazione è stata pubblicata anche sui siti web della Regione Abruzzo, dell'Autorità Marittima di Vasto e del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese dal 18 febbraio 2011 al 20 aprile 2011. L'Avviso di deposito previsto dall'art.14 del D.Leg.vo 152/2006 e s.m. è stato pubblicato sul BURA Ordinario n. 13 del 18.02.2011.



9/46



DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

Sono state presentate le seguenti osservazioni: nota dell'ARTA ABRUZZO del 15/03/2011, prot. n. 3945, visto arrivare del 28/03/2011; nota dell'Arci Nuova Associazione del 09/04/2011, visto arrivare il 13/04/2011; nota dell'Associazione Civica Porta Nuova del 18/04/2011, visto arrivare il 21/04/2011.

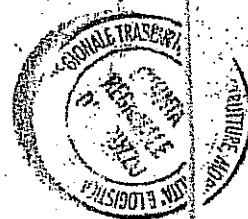
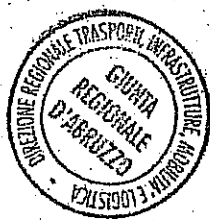
Le Osservazioni vengono esaminate e numerate in ordine di arrivo. La nota dell'Associazione Civica Porta Nuova, arrivata il 21/04/2011, si considera comunque ammissibile.

A) Osservazione ARTA ABRUZZO

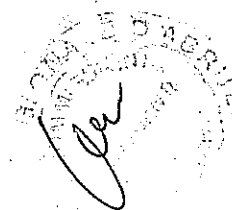
1. Carenza di dati e di studi relativi alla dinamica costiera locale
R1 non è stato effettuato uno studio morfodinamico, è stata effettuata un'analisi morfologica a cui si è applicato un modello dinamico.
2. Necessità di valutare un'ulteriore zona di protezione a tutela dei SIC
R2 Va espletata la procedura di VINCA che è la sede propria per valutare l'incidenza del Piano sui SIC
3. necessità di valutazione di ulteriori aspetti legati agli impatti ambientali del Piano
R3 Va espletata la procedura di VIA che è la sede propria per approfondire e completare la valutazione degli ulteriori aspetti.
4. Ulteriori aspetti di incidenza non valutati.
R4 Vanno espletate le procedure di VINCA e di VIA che è la sede propria per valutare ulteriori aspetti di incidenza del Piano sui SIC

B) Osservazione ARCI NUOVA Associazione

1. Sintesi Non Tecnica con considerazioni non approfondite.
R1 Come da normativa la Sintesi Non Tecnica è un documento sintetico e destinato alla divulgazione non tecnica e rimanda ovviamente agli approfondimenti scientifici contenuti nel Rapporto Ambientale
2. Segnalazione di unicum ecologico costituito da scogliere e secche antistanti il promontorio di Punta Penna.
R2 si evidenzia che dove viene localizzato il Porto ci sono fondali superiori ai 12 metri e ci sono studi specifici a titolo esplicativo con le relative planimetrie.
3. segnalazione pregevoli popolamenti bentonici in dette scogliere sottomarine al fine di prevedere uno studio diretto con adeguato approfondimento scientifico
R3 si precisa che l'opera, così come è stata ideata, incide minimamente come estensione sulla zona costiera e realizzando un molo parte da una zona già antropizzata e trasformata e, si tenga presente che la realizzazione di un nuovo molo, in blocchi di calcestruzzo, crea nuovi spazi in cui proliferare per le specie che trovano habitat nelle scogliere sottomarine.
4. necessità di effettuare uno studio preliminare sulle foladi.
R4 si aspettano delle indicazioni dalla VINCA sulla tipologia realizzativa e su come operare nelle fasi di cantiere per ottenere strutture favorevoli al popolamento di dette specie marine
5. si segnalano pregevoli insediamenti di Cymodocea n. di si richiede uno studio dagli interventi:
R5 la documentazione prodotta esclude la presenza di tale vegetale nelle aree interessate.
6. problematica legata all'aumento del flusso marittimo



[A large, handwritten diagonal line is drawn across the center of the page.]

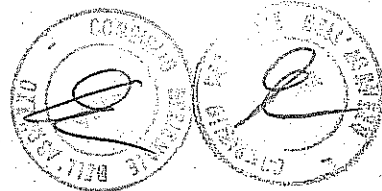


Po
pro
la
Te
es
su
co
V
P



Si
L
T





DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

notevole ripresa dei traffici marittimi del porto di Vasto, di recente attivati anche verso il Sud America (Uruguay, Brasile) che ne indica una innegabile vocazione commerciale.

b1 impatti ambientali relativi al traffico veicolare

Rb1) fermo restando quanto espresso in R6 dell'Osservazione ARCI NUOVA Associazione si osserva che attualmente tutto il traffico che gravita sul porto è effettuato su gomma. La previsione del collegamento ferroviario previsto nel PRP non può che risultare fattore di miglioramento ambientale coerente con gli obiettivi di PRP, rendendo inoltre, più economicamente praticabile il trasporto merci anche attraverso l'uso dei container

b2) impatto sulla costa a Sud

Rb2) Doc2 allegato

b.3) impatto vincolo archeologico

Rb3) Vedi Doc1 allegato

c) previsioni di traffico marittimo

Rc) Fermo restando che i dati possono essere reperiti presso l'Autorità marittima in maniera ufficiale, in ogni caso a prescindere dai mutamenti di congiuntura economica, il Porto, per le potenzialità attuali, lavora a pieno regime e solo il potenziamento può garantire l'incremento dei flussi.

Al riguardo si fa presente che l'Autorità marittima registra sempre maggiori e pressanti richieste dei limiti operativi (pescaggio e lunghezza delle navi) che allo stato attuale non possono essere soddisfatte, mentre potrebbero, con il nuovo assetto proposta dal Piano, essere accolte.

d) opzione zero

Rd) Doc2 allegato

NOTA: nelle conclusioni l'osservazione chiede il rigetto del progetto di Piano Regolatore Portuale in esame. Si fa presente che la fase attuale riguarda il coinvolgimento del pubblico sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.. Tale richiesta non può essere accolta non essendo la stessa formulabile nelle modalità e nelle fasi in cui è pervenuta.

Terminato l'esame delle osservazioni pervenute si ricorda che, in riferimento alle conclusioni su esposte, la Direzione Trasporti della Regione Abruzzo dovrà esprimere, un proprio parere motivato sul PRP, e successivamente il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese, in collaborazione con la Direzione Trasporti della Regione Abruzzo e con l'Autorità Marittima di Vasto, dovrà redigere la dichiarazione di sintesi.

Pescara, 24 maggio 2011

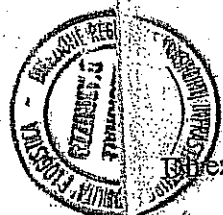
Si allegano le osservazioni pervenute

Letto, confermato e sottoscritto

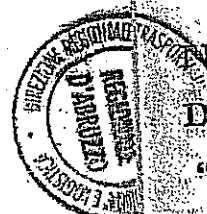
Tel. 085/7672102

Viale Bovio, 425 - 65100 Pescara

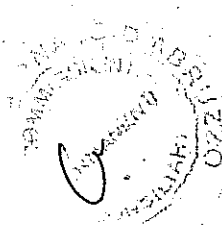
Fax 085/76772099



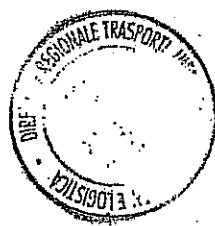
Auto
Com
Nico
Tas
MO
SET



Do
"P
N
b.



Al
Pa
A
di
m
si
2
co
V
a
L



DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

Direzione Trasporti Infrastrutture, Mobilità e Logistica: Ing. Luciano Di Biase

Autorità Marittima di Vasto: T.V. (CP) Danilo Di Fonzo,

Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese: Avv. Lorenzo Falorio, Ing. Giuseppe Nicola Bernabeo,

Task Force Autorità Ambientale Abruzzo: Ing. Luca Iagnemma,

MODIMAR srl (Consulenza specialistica per il COASIV): Ing. Paolo Contini,

SETIN srl (Consulenza specialistica per il COASIV): Ing. Giacomo Cozzolino.

Note allegate

DOC1

"Osservazioni relative alla Proposta di Piano Regolatore Portuale - Bacino Portuale di Punta Penna di Vasto e la Proposta di Rapporto Ambientale e Sintesi Non Tecnica (VAS)" dell'Associazione civica Porta Nuova - Vasto - Rif. Punto b.3 "Il vincolo archeologico"

Attraverso il D.M. 22 maggio 1997 "Inclusione del comprensorio denominato "Punta Penna - Punta della Lotta - Punta Aderci" ricadente nel Comune di Vasto lungo il tratto di costa compreso fra il Fosso Lebbia e la località Punta Aderci - "Mottagrassa" fra le zone di interesse archeologico", il suddetto comprensorio è stato incluso fra le zone di interesse archeologico di cui ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. m) del D.Lgs. 42/2004 e successive modifiche ed integrazioni (Art. 1 lett. m) della L. 8 agosto 1985 n. 431 al momento dell'emanazione del suddetto D.M.). La proposta di inclusione della Soprintendenza Archeologica dell'Abruzzo - Chieti del 22 dicembre 1995 evidenziava come l'area costituisse "un comprensorio di eccezionale valore paesistico, conservando in buona parte intatte le caratteristiche ambientali del paesaggio storico della costa abruzzese fra Ortona e Vasto nell'area dell'antico porto della città romana di Histonium presso la rada di Punta Penna e come la stessa contenga numerosi resti di insediamento antico superstiti in elevato o in parte interrati quali l'abitato protostorico di Punta Aderci, con resti di capanne databili tra la fine dell'Età del bronzo e la prima età del ferro, la grande villa romana in località Grotta della Carneria, i resti medievali emergenti in località Punta della Lotta, l'abitato italico-romano di Punta Penna, con santuario di epoca ellenistica".
L'area interessata da vincolo archeologico è qui di seguito evidenziata (tratteggio blu orizzontale).

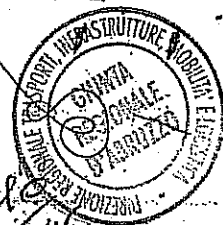
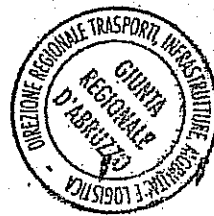
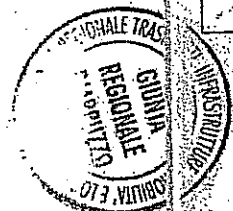
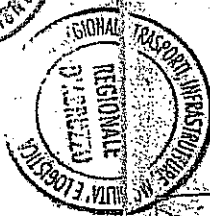
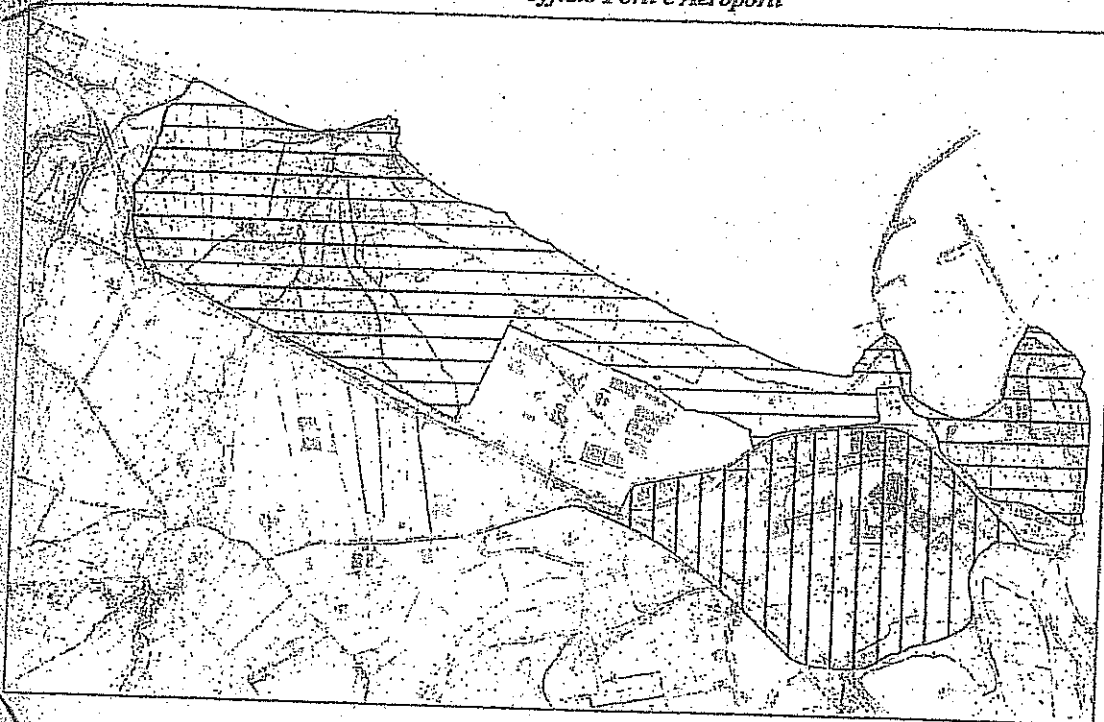


Fig.
Fon.
Le
Per
e c
coi
do
03
DO
E
In
Te

DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti



LEGENDA




- Linea di confine tra
- Linea di confine tra
-  Vincolo archeologico
-  Vincolo per
-  Vincolo idrogeologico

Figura 1 – Vincolo archeologico istituito con D.M. 22 maggio 1997

Fonte: Piano di Assetto Naturalistico Riserva Naturale Regionale Punta Aderci – Carta dei vincoli (1999)

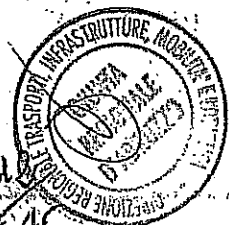
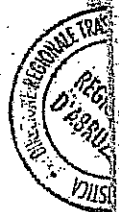
~~Le opere foranee previste nel PRP non interessano direttamente l'area archeologica vincolata.~~

Per tutte le opere previste nel PRP, poste in prossimità di beni culturali o aree archeologiche vincolate, e che prevedano opere di scavo, comunque, sarà necessaria la preventiva approvazione da parte della competente Sovrintendenza, con la quale saranno concordati all'uopo le indagini da effettuare e la documentazione da produrre (cfr. anche par. 13.2.11 del Rapporto Ambientale – codice elaborato VAS-03).

DOC2

L'alternativa dell'opzione "zero"

Introduzione



Ne
r
quin
pote
sulle
conf
limi
inva
inter
"Sti
prel
L'ar
dall
1.1
app
vote
l'as
orig
son
sull
del
non
Ne
del
ma
sic
Gi
An
eff
co
del
per
Ac
ar
co
Al
Al
La
20

DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

Nel paragrafo 10.2 del RA è inserita la seguente definizione di alternativa "zero": "lo scenario di riferimento rappresenta la situazione nel caso in cui nessuna delle alternative venisse applicata e quindi non vi fossero cambiamenti nella configurazione attuale. Tale scenario è necessario per poter effettuare il confronto degli effetti positivi o negativi che le diverse alternative producono sulle componenti ambientali. Nello scenario di riferimento quindi non si prevedono modifiche alla configurazione portuale e i collegamenti trasportistici tra il porto e la rete nazionale sarebbe solo limitati al trasporto su gomma. Gli spazi in banchina non verrebbero modificati, lasciando invariata la distribuzione degli edifici e dei servizi portuali. Persisterebbero inoltre i problemi di interrimento del porto e sicurezza in ambito portuale evidenziati negli studi del PRP (cfr. Elab. A.1 "Studio di operatività portuale" del PRP e A.6 "Sicurezza dell'ambito portuale. Rapporto preliminare")".

L'analisi del contesto ambientale è stata quindi effettuata per valutare i possibili impatti derivanti dalla costruzione delle opere previste dal PRP 2007, partendo dalla seguente assunzione (cfr. par. 1.1 del RA): "il vigente Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta della Penna di Vasto, approvato con D.M. n.7758 del 6/12/1969, come sancito dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con il voto n.163 del 23/3/1998, non può più ritenersi valido essendo stato oggetto di più varianti per l'assetto planimetrico delle opere foranee, che hanno di fatto modificato e reso irrealizzabile le originarie previsioni di sviluppo infrastrutturale. Peraltro le suddette varianti al vigente PRP si sono rese necessarie non tanto per 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 all'ormeggio delle imbarcazioni".

Ne consegue che non si tratta di un PRP da adottare e attuare solamente al fine di inseguire uno scenario di sviluppo economico rispettoso delle aspettative degli imprenditori locali di un rilancio dell'economia (attraverso il potenziamento del Porto e delle relative infrastrutture di collegamento), ma anche di fornire risposte progettuali concrete per il superamento dei manifesti problemi di sicurezza per la navigazione e lo stazionamento all'ormeggio delle imbarcazioni nell'area portuale. Ciò detto per sottolineare il significato che assume l'alternativa "zero" nella Valutazione Ambientale Strategica del PRP del Porto di Vasto: si tratta di uno scenario "necessario per poter effettuare il confronto degli effetti positivi o negativi che le diverse alternative producono sulle componenti ambientali", considerando che la mancata attuazione degli interventi di riqualificazione dell'area portuale (darsena e banchina) rappresenta di per sé una soluzione non accettabile per il persistere di criticità rilevanti in tema di sicurezza degli operatori nell'area portuale.

Ad ogni modo, segue un quadro riepilogativo delle risultanze delle analisi sulle componenti ambientali effettuate nel RA che mette in evidenza le valutazioni sullo scenario di riferimento costituito dall'alternativa "zero".

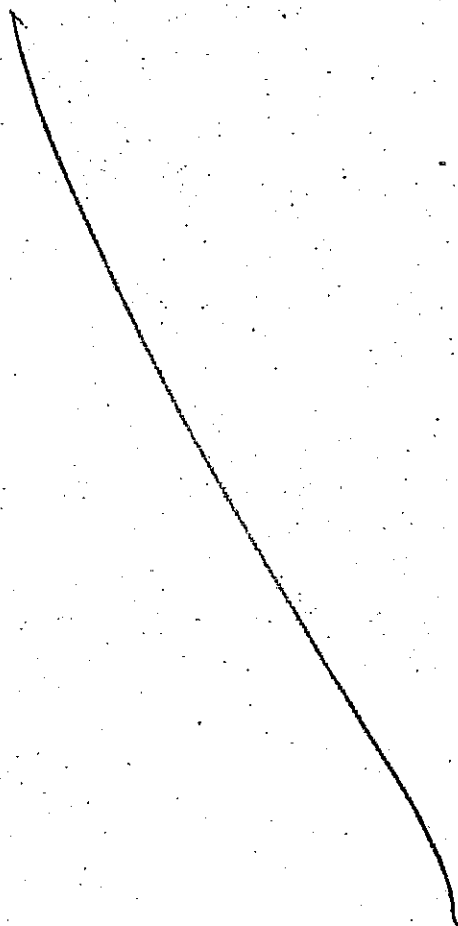
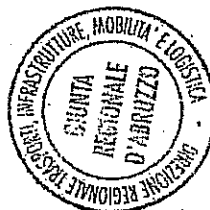
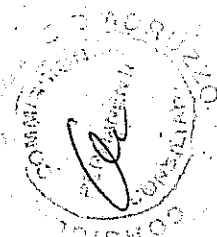
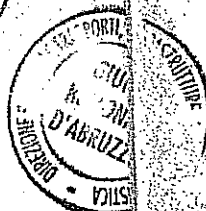
Analisi delle componenti ambientali

Ambiente idrico

La valutazione dei possibili effetti conseguenti la realizzazione delle nuove opere previste dal PRP 2007 è stata effettuata attraverso 4 indicatori, per i quali è stata valutata anche l'opzione "zero".

Percentuale di costa artificializzata con opere marittime e/o di difesa (Cod. A101)

- L'indicatore fornisce una misura degli interventi di ingegneria costiera, che alterano direttamente la geomorfologia e la dinamica litoranea delle coste. Il porto è stato delimitato secondo la struttura planimetrica, ma per il calcolo del tratto di riva occupato dal porto è stata utilizzata la lunghezza del tratto fittizio che raccorda gli estremi della struttura (opzione "zero"). L'indicatore misura il grado di artificializzazione della costa.



An

DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

- E' evidente come una qualsiasi ipotesi di modifica nella planimetria delle opere portuali finalizzata alla risoluzione dei problemi di sicurezza di navigazione nell'area portuale comporti un incremento in termini di lunghezza di costa artificializzata.

- Andamento della dinamica litoranea (Cod. AI02)

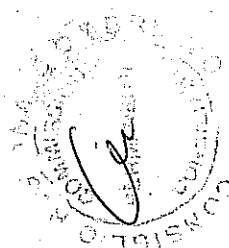
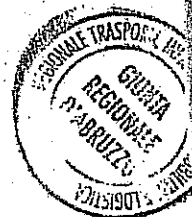
- In caso di mancata realizzazione delle opere previste dal PRP rimarrebbero inalterati i fenomeni di sedimentazione attivi lungo il litorale della Riserva Naturale di Punta Aderci (a nord di Punta della Lotta) e i fenomeni di erosione a sud-est di Punta della Penna riconducibili ai naturali processi geomorfologici di smantellamento del fronte di falesia ad opera dell'esposizione diretta al moto ondoso incidente.
- La conformazione planimetrica delle nuove opere foranee contemplate dal PRP esercita un'influenza alquanto limitata con i processi di morfodinamica litoranea e comunque positivamente in termini di bilancio solido litoraneo e di attenuazione delle condizioni di esposizione al moto ondoso dei tratti di litorale limitrofi all'ambito portuale. In particolare, il prolungamento dell'attuale molo di ponente con andamento curvilineo verso levante oltre l'isobata di 15 m. oltre a limitare drasticamente i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale, contrasta la divagazione e dispersione dei sedimenti verso il largo: nel suo complesso quindi questo nuovo molo di sopraflutto intensifica ed amplia il fenomeno di deposito lungo la fascia litoranea a nord di Punta della Lotta che, dalla seconda metà del secolo scorso, ha portato alla formazione dell'ampia spiaggia e del relativo apparato retrodunale che si sviluppa da punta della Lotta sino a Punta Aderci. Inoltre, questa nuova diga di sopraflutto, unitamente al nuovo molo di sottoflutto, esercita un evidente "ridosso" nei confronti degli stati di mare provenienti dalla traversa principale (IV° quadrante, tramontana e bora), mentre nei confronti dei processi di morfodinamica litoranea associati agli stati di mare provenienti dalla traversa secondaria (I° e II° quadrante, levante e scirocco) queste opere foranee portuali favoriscono il deposito dei sedimenti contenendone la dispersione verso il largo e/o la deriva verso l'imboccatura portuale quindi con riflessi benefici per il tratto di falesia posta a sud di Punta Penna.

- Percentuali di corsi d'acqua interessati dalle previsioni di PRP (Cod. AI03)

- L'attuazione del PRP non prevede interventi suscettibili di creare impatti sugli esistenti corsi d'acqua. Infatti il bacino imbrifero più significativo per estensione e prossimità all'ambito del porto di Vasto è quello del torrente Sinello la cui foce ricade oltre 3,5 km a nord-ovest del promontorio di Punta Aderci e quindi può ritenersi fisicamente "disconnesso" da qualsiasi interferenza imputabile alle nuove opere portuali contemplate dal PRP. Comunque nelle immediate vicinanze del porto non sono presenti apparati fociali anche di bacini imbriferi minori; quello più prossimo del fosso della Lebba comunque sfocia circa 800 m a sud-est del promontorio di Punta Penna.

- Valutazione della penetrazione del moto ondoso (Cod. AI04)

- Sulla base degli studi specialistici di idraulica marittima condotti in sede di PRP è possibile affermare che con la realizzazione delle opere foranee previste dal PRP aumentano le condizioni di ridosso già esercitate dalle attuali opere foranee, contribuendo positivamente ad attenuare l'attacco diretto del moto ondoso della fascia litoranea limitrofa al porto.
- La configurazione scelta in sede di redazione di PRP (al quale si rimanda per ogni approfondimento) è stata ottimizzata anche con il supporto di specifica modellistica al fine di minimizzare le condizioni di moto ondoso ed i fenomeni di interrimento nelle darsene portuali.



Suo
La v
effe
- St
- St
Per
stat
con
suo
An
L'a
sul

L
as
po
tr
R

DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

- Infatti il prolungamento del molo nord impedirà l'ingresso di sedimenti che attualmente si accumulano nel tratto di mare antistante la spiaggia della Riserva di Punta Aderci; contenendo nel contempo i fenomeni di penetrazione del moto ondoso all'interno dello specchio portuale. La configurazione delle opere foranee prevista dal PRP, limitando l'agitazione ondosa rispetto all'assetto attuale, ampliando gli spazi di manovra (cerchi di evoluzione e spazi lungo le banchine), limitando i fenomeni di interrimento dello specchio acqueo portuale (che attualmente rappresentano una problematica corrente e che aumentano il rischio di incagliamento per imbarcazioni più grandi e diminuiscono il pescaggio consentito), contribuirebbe in maniera significativa ad abbattere rischi di incidenti suscettibili di provocare fenomeni di inquinamento.
- La mancata realizzazione delle opere previste dal PRP cioè la cosiddetta "opzione zero" costituisce uno scenario in cui persistono i problemi di insabbiamento nella darsena e di insicurezza per la navigazione nello specchio d'acqua portuale.

Suolo e sottosuolo

La valutazione dei possibili effetti conseguenti la realizzazione delle opere previste dal PRP è stata effettuata attraverso i seguenti indicatori:

- Pericolosità idrogeologica (Cod. SS01)
- Rischio idrogeologico (Cod. SS02)
- Suolo ad utilizzo agricolo (Cod. SS03)

Per tali indicatori non ha senso il confronto con l'opzione "zero" (assenza di interventi), essendo stati definiti per confrontare diverse ipotesi di intervento in funzione del loro interessamento di zone con diverso valore di pericolosità idraulica e rischio idrogeologico e in funzione della sottrazione di suolo agricolo.

Atmosfera

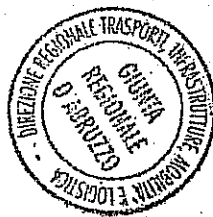
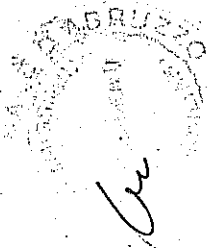
L'attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Vasto ha senza dubbio ripercussioni potenziali sulla componente atmosfera associate ai seguenti fenomeni e alle seguenti attività:

- ✓ presenza di aree di cantiere;
- ✓ variazione del traffico di imbarcazioni;
- ✓ variazione traffico veicolare
- ✓ realizzazione di nuovi edifici nell'area portuale.

L'indicatore definito per la componente atmosfera (Cod. AT01) assume il valore minimo in caso di assenza di interventi di ampliamento delle banchine del Porto, essendo ipotizzabile che gli stessi possano determinare un aumento del traffico in ambito portuale e un aumento del traffico di trasporto merci lungo le infrastrutture viarie (e ferroviarie) intorno all'area portuale.

Rispetto alle attività indicate è peraltro ragionevole supporre che:

- le aree di cantiere saranno limitate e le attività verranno svolte nelle modalità idonee a minimizzare la potenziale interferenza con l'ambiente naturale;
- il traffico di imbarcazioni risulterà di maggiore intensità, ne consegue un impatto maggiore rispetto all'ipotesi di assenza di interventi (opzione "zero"); si deve peraltro sottolineare come gli interventi previsti consentiranno di razionalizzare le attività portuali e garantiranno una maggiore disponibilità di aree di manovra permettendo di contenere in parte le maggiori emissioni;
- l'aumento del traffico di imbarcazioni e di mezzi terrestri comporterà un aumento di emissioni di inquinanti, ma è lecito considerare che



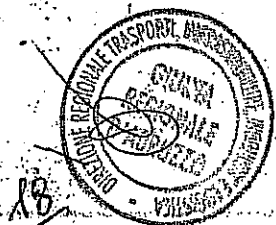
Run
L'at
com

L'in
di in
Ris

FL
Le

Al

In
La
di
(a
Te



18/46

DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

l'inquinamento atmosferico sarà considerevolmente ridotto attraverso il potenziamento della linea ferroviaria in grado di assorbire una parte significativa dell'emissione di inquinanti dovuta ai traffici terrestri e, in particolare, agli autoveicoli pesanti;

- le attività necessarie alla realizzazione di nuovi edifici portuali sono paragonabili a comuni attività edilizie; la loro gestione ed utilizzo sarà orientata verso la sostenibilità energetica, attraverso il risparmio e l'autoproduzione.

Rumore e vibrazioni

L'attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Vasto ha ripercussioni potenziali sulla componente rumore e vibrazioni associate ai seguenti fenomeni e alle seguenti attività:

- ✓ presenza di aree di cantiere;
- ✓ variazione del flusso di imbarcazioni;
- ✓ variazione flusso veicolare e ferroviario;
- ✓ realizzazione di nuovi edifici portuali.

L'indicatore definito per tale componente (Cod. RV01) assume il valore minimo in caso di assenza di interventi di realizzazione della linea ferroviaria.

Rispetto alle attività indicate è peraltro ragionevole supporre che:

- le aree di cantiere saranno limitate e le attività verranno svolte nelle modalità idonee a minimizzare le immissioni acustiche e di vibrazioni, utilizzando mezzi e strumenti con caratteristiche emissive nel rispetto della normativa di settore;
- indipendentemente dall'alternativa presa a riferimento, il flusso di imbarcazioni risulterà di maggiore intensità rispetto all'alternativa "zero"; peraltro la razionalizzazione delle attività portuali e la maggiore disponibilità di aree di manovra permetterà di rendere più agevoli e veloci le manovre delle imbarcazioni, abbattendo sensibilmente le emissioni delle stesse;
- il rumore prodotto dall'aumento del traffico stradale e ferroviario verrà contenuto al di sotto dei limiti di legge in seguito ad idonei interventi di mitigazione (barriere fonoassorbenti e riflettenti), che verranno indicati dallo Studio di Impatto Ambientale;
- le attività necessarie alla realizzazione di nuovi edifici portuali sono paragonabili a comuni attività edilizie, pertanto avranno carattere temporaneo e concentrato nelle fasi di cantiere

Flora e vegetazione

Le eventuali interferenze sulla componente in esame potrebbero derivare da:

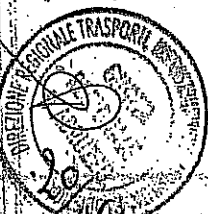
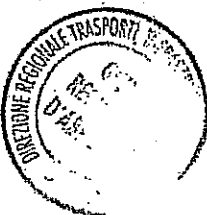
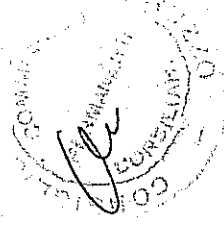
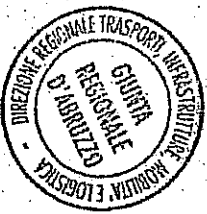
- 1) modifiche nelle dinamiche sedimentarie e nelle dinamiche costiere;
- 2) infrastrutture di trasporto terrestre previste.

Allo stato attuale sulla costa le principali dinamiche costiere sono:

- avanzamento della linea di costa nel tratto sabbioso a nord del molo ovest;
- erosione nel tratto di costa immediatamente a sud del molo est.

In assenza di interventi (alternativa "zero") si prevede la persistenza delle suddette dinamiche.

La realizzazione degli interventi previsti dal PRP 2007 determinerebbe un incremento del fenomeno di sedimentazione lungo la costa della Riserva Naturale di Punta Aderci a nord di Punta della Lotta (avanzamento della linea di costa nel tratto sabbioso a nord del molo ovest), che comporterebbe un



efre
ulter
La c
del
virg
neg
ten
ond
con
sul
pre
del
Le
mo
no
Co
all
a
U
di
L
fe

DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

effetto positivo sull'ambiente di duna (impatto ambientale positivo): infatti potrebbero generarsi ulteriori cordoni dunari, con l'espansione della serie di comunità vegetali.

La costa a sud del molo di sottoflutto è rocciosa ed è caratterizzata dalla presenza della comunità del *Crithmo - Limonietum*, della quale fanno parte specie di pregio e rare tra cui *Limonium virgatum*. L'erosione in atto della costa nel tratto indicato potrebbe, a lungo termine, avere effetti negativi sull'habitat in questione. La presenza delle opere foranee previste dal PRP, invece, tenderebbe ad attenuare i fenomeni di esposizione diretta del fronte di falesia all'azione del moto ondoso, contrastando quindi in qualche misura la conseguente naturale dinamica erosiva in atto contraddistinta da processi di smantellamento e crollo che attualmente hanno ripercussioni negative sull'habitat della fascia costiera emersa. Ne consegue che la realizzazione delle suddette opere previste dal PRP comporterebbe ripercussioni positive in termini di salvaguardia e conservazione dell'attuale habitat che contraddistingue la fascia costiera limitrofa al porto di Vasto.

Le opere foranee previste dal PRP non costituiscono elemento di disturbo per l'Habitat dal momento che questo risulta posizionato nella porzione superiore della falesia ad un'altezza tale da non avere contatti con gli attacchi delle opere suddette.

Complessivamente, quindi, per quando riguarda la prima tipologia di interferenza dovuta all'attuazione del PRP sulla componente in esame, è possibile prevedere impatti potenziali da neutri a positivi.

Una seconda tipologia di impatto potrebbe essere rappresentata dalle previsioni sulle infrastrutture di collegamento al porto.

L'eventuale incremento del traffico sulla rete stradale e l'inserimento della nuova infrastruttura ferroviaria potrebbero infatti comportare:

- la sottrazione diretta di habitat;
- alterazione della struttura e della composizione delle fitocenosi con conseguente diminuzione del livello di naturalità della vegetazione
- fenomeni di inquinamento a danno della vegetazione.

Su questi punti occorre precisare che:

- non si prevedono incrementi significativi del traffico veicolare, in quanto la realizzazione del collegamento ferroviario consentirà di limitare l'utilizzo del trasporto su gomma;
- le nuove infrastrutture previste non interferiranno direttamente con ambiti interessati da vegetazione di pregio (le ipotesi previste per il collegamento ferroviario interessano aree agricole e 2 su 3 si sviluppano in galleria).

Si ritiene opportuno rimandare gli approfondimenti necessari e gli opportuni accorgimenti da adottare in fase di attuazione allo Studio di Impatto Ambientale delle opere previste nel PRP.

Per gli indicatori adottati (Habitat di interesse comunitario [Cod. FV01] e Naturalità della vegetazione [Cod. FV02]) non ha senso il confronto con l'opzione "zero" (assenza di interventi), essendo stati definiti per confrontare diverse ipotesi di intervento in funzione del loro interessamento di zone habitat di interesse comunitario e della loro interferenza con tutte le formazioni vegetazionali presenti, da quelle di tipo antropogeno a quelle naturali.

Fauna

L'Area di Studio risulta per buona parte interessata da attività industriali e commerciali che costituiscono un elemento di disturbo per la maggior parte delle specie animali. Pertanto se non è possibile escludere con certezza dall'Area di Studio la presenza di specie di interesse conservazionistico si può ritenere che sia più probabile che esse si concentrino negli habitat naturali e agricoli piuttosto che in quelle zone maggiormente interessate da attività antropiche.

DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

Ad ogni modo, gli effetti maggiori potrebbero verificarsi nel caso di potenziamento delle infrastrutture di collegamento al porto. L'incremento del traffico sulla rete stradale e l'inserimento della nuova infrastruttura ferroviaria potrebbero infatti comportare:

- ✓ la sottrazione di habitat faunistici;
- ✓ la frammentazione degli habitat;
- ✓ l'alterazione o perdita di ecosistemi, con particolare riferimento alle aree ad elevata idoneità faunistica;
- ✓ la mortalità diretta di specie faunistiche;
- ✓ il disturbo a specie faunistiche;
- ✓ l'interruzione delle connessioni ecologiche utilizzate per lo spostamento e la colonizzazione di ambiti limitrofi (effetto barriera).

Tuttavia, secondo le diverse ipotesi di tracciato formulate, il collegamento ferroviario, nei tratti al di fuori del percorso in galleria, non interferirà direttamente con ambiti ad elevata idoneità faunistica: tutte le ipotesi previste per il collegamento ferroviario interessano infatti aree agricole. Si tratta di soluzioni progettuali che garantiscono la minimizzazione degli eventuali incrementi dei livelli di disturbo sulla fauna presente in un'area, peraltro, già interessata da una certa presenza antropica (porto, area industriale).

Ecosistemi e biocenosi marine

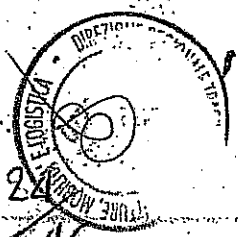
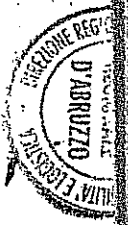
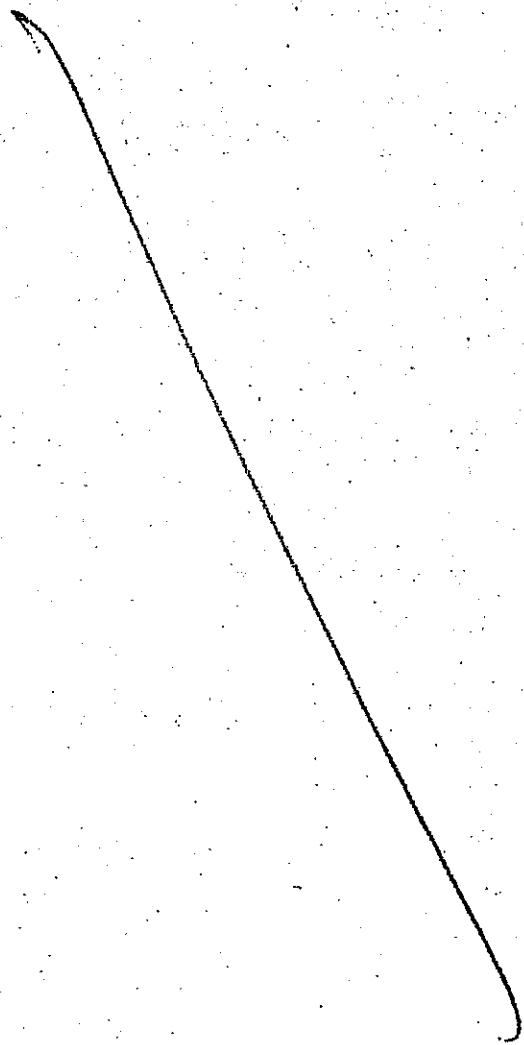
Gli effetti potenziali sull'aspetto relativo all'ecosistema marino e alle componenti biotiche nonché alla biodiversità sono riconducibili ad una generale omogeneizzazione e semplificazione delle diverse biocenosi dovute a:

- ✓ perdita di habitat;
- ✓ aumento della torbidità;
- ✓ contaminazione dei sedimenti;
- ✓ erosione.

Per quanto riguarda gli elementi sopra indicati non si prevedono modificazioni significative. Infatti è ragionevole affermare che:

- le nuove opere foranee non interesseranno habitat di particolare pregio (praterie di posidonia, scogliere litoranee, etc);
- l'aumento di torbidità è legato alla fase di cantiere e, sulla base di esperienze analoghe (costruzione di opere portuali), è limitato temporalmente a pochi giorni e spazialmente ad un ambito circoscritto;
- in fase di cantiere saranno presi tutti gli accorgimenti atti a limitare eventuali accidentali sversamenti di sostanze contaminanti e, in fase di esercizio, la normativa in vigore prevede una serie di obblighi per le imbarcazioni, atti ad evitare lo sversamento di sostanze inquinanti;

Per quanto riguarda il rischio di accidentali sversamenti in mare di sostanze inquinanti da parte delle imbarcazioni, è opportuno rammentare che la configurazione portuale prevista, limitando fortemente l'agitazione ondosa rispetto all'assetto attuale, ampliando gli spazi di manovra (cerchi di evoluzione e spazi lungo le banchine), limitando i fenomeni di interrimento dello specchio acqueo portuale (che aumentano il rischio di incagliamento per imbarcazioni più grandi e diminuiscono il pescaggio consentito), contribuirebbe in maniera significativa ad abbattere rischi di incidenti suscettibili di provocare fenomeni di inquinamento. Tali rischi, come è generalmente noto, sono legati anche alle condizioni di navigabilità all'interno di un porto, connesse agli spazi di manovra ed al pescaggio consentito (cfr. All. 4 "Studio della penetrazione del moto ondoso all'interno del porto" e All. 6 "Sicurezza dell'ambito portuale. Rapporto preliminare" del PRP 2007).



E' p
mini
fase
com
acc
Sall
La r
l'are
oper
prev
in c
Si r
cert

La p
enti
una
eco

En
L'a
com

All
con
bila
Per
stra
col
me
col
Sal
int
Il
col
do
am

Tel

DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

È pertanto lecito ipotizzare che, progettati e realizzati in fase di cantiere gli opportuni interventi di minimizzazione della torbidità e del rischio di accidentali sversamenti di sostanze contaminanti (in fase di cantiere), gli interventi di realizzazione delle opere foranee previste dal PRP 2007 comporterebbero rispetto all'opzione "zero" (assenza di interventi) una riduzione del rischio di accidentali sversamenti di sostanze contaminanti dalle imbarcazioni in fase di esercizio.

Salute pubblica e sostenibilità ambientale

La realizzazione degli interventi previsti dal Piano determinerà un potenziale impatto negativo per l'area sensibile residenziale di Punta della Penna nella misura in cui a causa della vicinanza delle opere previste si verificherà un'alterazione nella percezione della qualità dell'ambiente di vita: si prevedono idonee "fasce cuscinetto" da frapporre fra l'area residenziale delle case ATER e le aree in cui ricadono previsioni di PRP.

Si ritiene che l'attuazione del PRP possa portare ad un ulteriore aumento del numero di imprese certificate ISO 14001 nel territorio vastese assumendo le seguenti ipotesi:

- ✓ lo sviluppo dell'economia portuale rivitalizzerà settori dell'economia locale (vastese e regionale);
- ✓ l'adozione di Sistemi di Gestione Ambientale di istituzioni e imprese direttamente o indirettamente coinvolte nell'economia portuale può fungere da volano nell'ulteriore diffusione di tali sistemi nel territorio.

La promozione di progetti unitari di certificazioni ambientali in aree produttive locali (imprese ed enti responsabili dei servizi portuali, imprese localizzate nella Zona Industriale di Punta Penna) è una delle possibili strategie di controllo dei potenziali effetti ambientali derivanti dallo sviluppo economico indotto dall'attuazione del PRP.

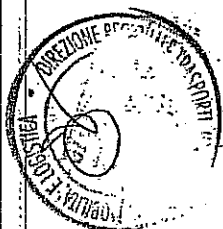
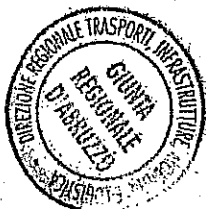
Energia

L'attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Vasto ha ripercussioni potenziali sulla componente energia associate ai seguenti fenomeni e alle seguenti attività:

- ✓ variazione del traffico di imbarcazioni in entrata e uscita dall'area portuale;
- ✓ interventi di riqualificazione e potenziamento della rete infrastrutturale stradale e ferroviaria di collegamento dell'area portuale con i principali assi di collegamento regionali e nazionali e conseguente variazione del flusso di trasporti su gomma e su rotaia;
- ✓ realizzazione di nuovi edifici nell'area portuale.

All'aumento del flusso di traffico di imbarcazioni nell'area portuale è associata un maggior consumo di energia fossile (carburanti imbarcazioni) che deve necessariamente essere valutata in un bilancio energetico effettuato su scala minima regionale e, più appropriatamente, su scala nazionale. Per quanto riguarda il riassetto delle infrastrutture di trasporto si stima che l'adeguamento della rete stradale non genererà significativi aumenti di traffico su gomma, mentre a seguito del nuovo collegamento ferroviario tra l'area portuale e la zona industriale si rileveranno nuovi traffici di treni merci e un prevedibile aumento del traffico sulla rete regionale anche in previsione del futuro collegamento previsto dal piano regionale dei trasporti fra il Porto di Vasto e l'Autoporto di San Salvo, piattaforma logistica di riferimento per favorire i traffici del porto con i mercati nazionali e internazionali.

Il Piano prevede poi la demolizione dell'edificio attualmente utilizzato come mercato ittico e la contestuale riqualificazione del complesso di edifici minori posti in corrispondenza del varco doganale. Saranno inoltre realizzati un edificio per i servizi portuali (commerciali, turistici, amministrativi) e, in corrispondenza del varco di accesso alla banchina di ponente, una struttura



rice
pos
in c
infr
(au
una
edi
com
ele

Ina
La
L.I
ris
im
ill
gl
tec
ra
ill
fa
Po
L
t
pa
v
di
3
-n
A
d
a
N
C
il
in
ra
c
E
L
2
E
c
il
7

ASSA
1998

26
45

DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

ricettiva. Saranno comunque adottati, in fase di progettazione e realizzazione, le migliori tecnologie possibili e le "best practice" per il risparmio e l'autoproduzione energetica.

In definitiva, se gli interventi di riqualificazione delle strutture portuali e potenziamento della rete infrastrutturale determinano un aumento del consumo di energia afferente al settore trasporti (aumento dei traffici di imbarcazioni e degli autoveicoli per il trasporto delle merci, realizzazione di una rete ferroviaria per il trasporto delle merci), gli interventi di demolizione e ricostruzione degli edifici dell'area portuale costituiranno interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio, in linea con le strategie individuate dal Piano Energetico Regionale (interventi sulla produzione di energia elettrica e termica da fonti rinnovabili, interventi di energy-saving sugli usi finali).

Inquinamento luminoso

La Regione Abruzzo ha provveduto a legiferare in materia di inquinamento luminoso adottando la L.R. n. 12 del 3 marzo 2005 "Misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico". E' competenza dei Comuni il rilascio delle autorizzazioni per i nuovi impianti di illuminazione esterna (per i quali è richiesta la presentazione di un progetto illuminotecnico da cui risulti la rispondenza degli stessi ai requisiti della legge). Per quanto riguarda gli impianti esistenti, il Comune vigila sulla rispondenza alle disposizioni dell'art. 5 "Requisiti tecnici e modalità d'impiego degli impianti di illuminazione" della legge in caso di ricostruzione radicale degli impianti o sostituzione parziale dei corpi illuminanti. In particolare per gli impianti di illuminazione pubblici, particolarmente inquinanti od abbaglianti, tipo globi luminosi, fari, torri faro, ottiche aperte, insegne luminose, individuati dall'Ufficio Tecnico Comunale (UTC) o dalla Polizia Municipale, si prevede la graduale sostituzione.

L'Area di Studio è interna ad una zona di particolare protezione e tutela (D.G.R. n. 719/2009). In tali zone la L.R. 12/2005 prevede norme per la progettazione degli impianti di illuminazione particolarmente restrittive.

Va in particolare sottolineato come la suddetta legge preveda di avviare nell'aree sensibili interventi di risanamento attraverso l'introduzione dell'obbligo di intervento in un periodo di tempo che va dai 3 ai 5 anni, mentre per le restanti aree prescrive solamente criteri progettuali per gli impianti di nuova realizzazione.

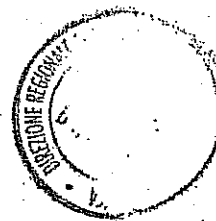
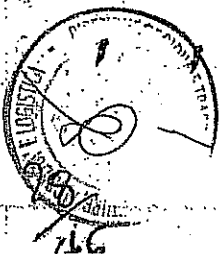
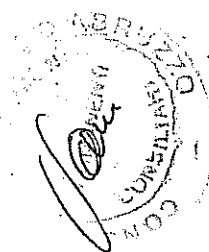
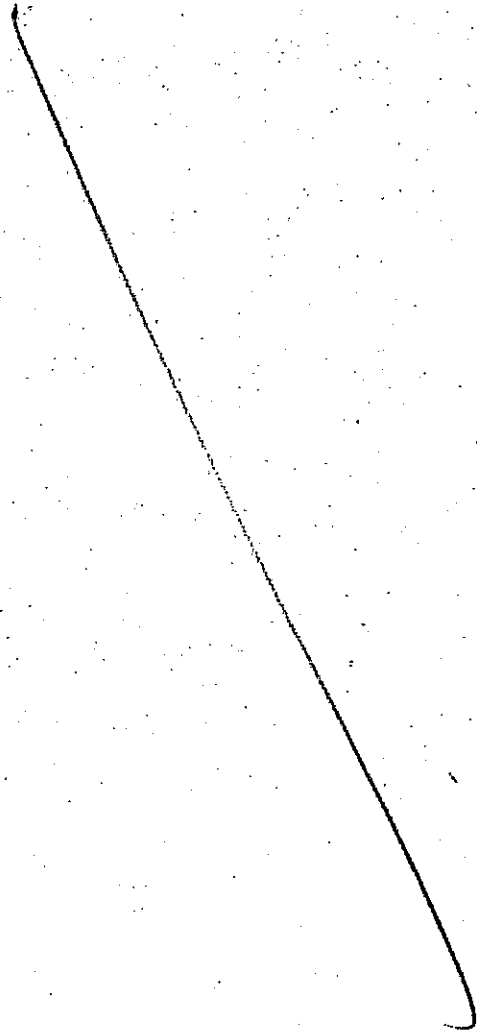
Ad oggi si rileva che la quasi totalità degli impianti di illuminazione dell'area portuale necessitano di interventi di adeguamento e/o sostituzione, per i quali è auspicabile un intervento organico, da associare anche ad una riqualificazione generale degli spazi, prevista nel PRP.

Ne consegue che, indipendentemente dall'alternativa considerata (compresa l'alternativa "zero"), il Comune di Vasto deve obbligatoriamente procedere alla graduale sostituzione degli impianti di illuminazione esistenti (di vecchia generazione). Il PRP, prevedendo interventi di sostituzione degli impianti di illuminazione esistenti, costituisce garanzia di realizzazione di interventi non ancora realizzati, in contrasto con le prescrizioni della L.R. 12/2005 (interventi da realizzare in un periodo di tempo che va dai 3 ai 5 anni a partire dal 2005).

Rifiuti

L'aumento del traffico portuale conseguente alla realizzazione degli interventi previsti dal PRP 2007 genera un conseguente aumento della quantità di rifiuti prodotti dalle navi conferiti al soggetto gestore della raccolta dei rifiuti. Contemporaneamente all'aumento della superficie delle banchine corrisponde un incremento del carico inquinante derivante dalle acque di dilavamento delle stesse. Infine al potenziamento dei servizi di terra, anche previa costruzione di nuove strutture portuali (uffici, magazzini, ecc.) sarà associato un aumento della quantità di rifiuti prodotta dagli stessi.

Handwritten signature and date: 27/40



Un
dov

Pae
L'a
Reg
rica
am
Gli
inf
zon
inf
Gli

Ru
fer
oa
all
L
pu
fr
im
op
va
in
Pa
Pa
pr
re
in
n
r
e
p
e
n

DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

Un discorso a parte meritano i rifiuti provenienti dalle attività di cantiere il cui impatto ambientale dovrà essere valutato attentamente in fase di redazione dello Studio di Impatto Ambientale.

Paesaggio

L'area interessata dalle infrastrutture portuali è tutelata dal Piano Paesistico Regionale (PPR) della Regione Abruzzo, approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 141/21 del 21 marzo 1990 e ricade nella categoria di conservazione parziale A3. Si tratta quindi di una zona in cui sono ammesse infrastrutture portuali, previa verifica della compatibilità dell'opera.

Gli ambiti retro-portuali in cui sono previsti la nuova linea ferroviaria e l'adeguamento delle infrastrutture stradali di collegamento sono, invece, interessati dalle categorie A2, A3, B1, D. Le zone A2 sono quelle classificate di maggior pregio e, come per le zone A3, sono ammesse infrastrutture stradali e ferroviarie, previa verifica della compatibilità dell'opera.

Gli impatti potenziali sulla componente paesaggistica possono essere ricondotti a 2 tipologie:

- impatti sull'assetto fisico del territorio (quindi sulla geomorfologia, sull'assetto vegetazionale, sulla presenza di beni di pregio);
- impatto sulla percezione del paesaggio (impatto estetico-percettivo).

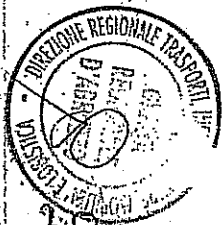
Riguardo al primo, le opere maggiori sono localizzate in mare e la realizzazione del nuovo tracciato ferroviario interessa superfici limitate di suolo agricolo (i tracciati proposti si sviluppano in galleria o al margine della strada di accesso al porto). Il secondo potrebbe essere significativo, in relazione all'alterazione del paesaggio a scala locale.

L'interferenza visiva delle opere in esame è stata valutata prendendo in esame elementi sensibili dai punti di vista paesaggistico, per le loro caratteristiche naturali ovvero per la presenza elevata di fruitori. Le analisi effettuate hanno permesso di valutare come poco significativo il possibile impatto estetico-percettivo, fermo restando che, in fase di progettazione ed autorizzazione delle opere, dovranno essere seguiti gli iter previsti dalla normativa in vigore per una specifica valutazione delle interferenze sul paesaggio, in particolare attraverso la redazione degli Studi di Impatto Ambientale e/o della Relazione Paesaggistica ex D.Lgs. 42/2004.

Per gli indicatori adottati (Zone A del Piano Paesistico Regionale [Cod. PA01] e Visibilità [Cod. PA02]) non ha senso il confronto con l'opzione "zero" (assenza di interventi), essendo stati definiti per confrontare diverse ipotesi di intervento in funzione del loro interessamento di zone di interesse paesaggistico e dell'impatto visivo generato prendendo a riferimento punti di vista sensibili del territorio (analisi di intervisibilità). E' peraltro evidente che l'opzione "zero", non prevedendo alcun intervento, costituisce lo scenario a cui è associato il minor impatto paesaggistico. Comunque, si rileva che l'opzione zero deve essere riferita ad un ambito territoriale il cui paesaggio è già "condizionato" e modificato nelle sue caratteristiche naturali dalla presenza di infrastrutture ed insediamenti antropici che, peraltro, insistono sul margine superiore del fronte di falesia e quindi esercitano un grado di impatto sul paesaggio ben più marcato ed evidente delle nuove opere portuali. Le nuove opere portuali si elevano di pochi metri dal livello marino quindi con dimensioni ed effetti "proscenici" del tutto irrilevanti rispetto allo scenario dominante del promontorio di Punta Penna.

Beni culturali

A livello regionale il PPR della Regione Abruzzo individua per la zona del Porto di Vasto sette beni storico architettonici e paesistici da valorizzare e/o ripristinare, di questi tre sono nelle immediate vicinanze del porto e quattro in aree limitrofe. Il PRP non prevede interventi nelle aree interessate dai beni culturali, né nelle loro immediate vicinanze. Anche considerando i beni culturali più vicini al porto, essi non risultano direttamente interessati dalla realizzazione delle opere previste dal PRP.



L'uni
ferrov
pross
e per
proge
Va p
Fun
costa
inter
arche
integ
D.M
Per
vinc
parte
effet

Con
Dall

DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

L'unica situazione di eventuale interferenza potrebbe essere generata dalla realizzazione della ferrovia di collegamento all'area portuale, la quale ipoteticamente dovrebbe essere realizzata in prossimità del Faro di Punta Penna e della chiesa di Santa Maria di Punta Penna. In questa sede non è però possibile valutare gli impatti dell'asse ferroviario in quanto non si hanno informazioni progettuali sufficientemente dettagliate.

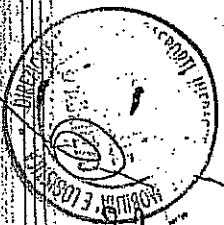
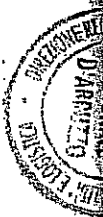
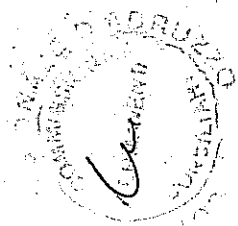
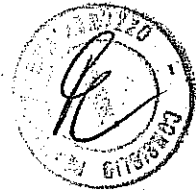
Va poi preso in considerazione il D.M. 22 maggio 1997 "Inclusione del comprensorio denominato 'Punta Penna - Punta della Lotta - Punta Aderci' ricadente nel Comune di Vasto lungo il tratto di costa compreso fra il Fosso Lebba e la località Punta Aderci - 'Mottagrossa' fra le zone di interesse archeologico", con il quale il comprensorio è stato incluso fra le zone di interesse archeologico ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. m) del D.Lgs. 42/2004 e successive modifiche ed integrazioni (Art. 1 lett. m) della L. 8 agosto 1985 n. 431 al momento dell'emanazione del suddetto D.M.).

Per tutte le opere previste nel PRP, poste in prossimità di beni culturali o aree archeologiche vincolate, e che prevedano opere di scavo, comunque, sarà necessaria la preventiva approvazione da parte della competente Sovrintendenza, con la quale saranno concordati all'uopo le indagini da effettuare e la documentazione da produrre.

Conclusioni

Dall'analisi delle componenti ambientali emerge che:

- per quanto riguarda la componente *"ambiente idrico"*, l'opzione *"zero"* comporta un livello di sostenibilità, valutato a livello strategico, maggiore in relazione alla minore artificializzazione della costa, ma sensibilmente minore per la persistenza dei problemi di insabbiamento nella darsena e di insicurezza per la navigazione nello specchio d'acqua portuale;
- per quanto riguarda la componente *"suolo e sottosuolo"*, l'opzione *"zero"* comporta un livello di sostenibilità, valutato a livello strategico, maggiore, in quanto l'assenza di interventi costituisce garanzia di inalterabilità del contesto abiotico e biotico dell'area che allo stato attuale è già condizionato dalla presenza delle attività antropiche radicate nel territorio;
- per quanto riguarda le componenti *"atmosfera"* e *"rumore e vibrazioni"*, l'opzione *"zero"* comporta un livello di sostenibilità, valutato a livello strategico, maggiore (aumento del traffico di imbarcazioni e automezzi) sebbene sia lecito ipotizzare una riduzione di impatto per le singole imbarcazioni (migliori condizioni di navigabilità) e sia possibile mitigare l'impatto acustico negativo mediante specifici interventi;
- per la componente *"flora e vegetazione"* l'opzione *"zero"* comporta un livello di sostenibilità, valutato a livello strategico, minore (effetto positivo degli interventi di Piano sull'ambiente di duna) o neutro (le nuove infrastrutture previste non interferiranno direttamente con ambiti interessati da vegetazione di pregio);
- per la componente *"fauna"* l'opzione *"zero"* comporta un livello di sostenibilità, valutato a livello strategico, tendenzialmente neutro (si può ritenere che nelle zone interessate da attività antropiche non vi siano, dato l'elemento di disturbo delle preesistenti attività industriali e antropiche, specie di interesse conservazionistico)
- per la componente *"ecosistemi e biocenosi marine"* l'opzione *"zero"* comporta un livello di sostenibilità, valutato a livello strategico, tendenzialmente minore (riduzione del rischio accidentali sversamenti di sostanze contaminanti dalle imbarcazioni in fase di esercizio a seguito della realizzazione degli interventi di PRP), sebbene si debbano comunque adottare

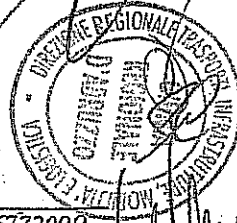
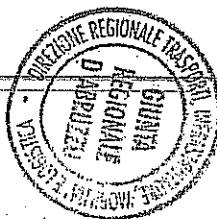


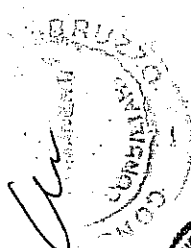
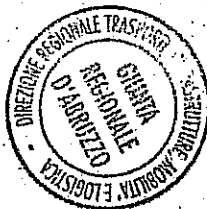
46

DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

in fase realizzazione degli interventi idonee misure per la riduzione degli impatti in fase di cantiere;

- per la componente "energia" l'opzione "zero" comporta un livello di sostenibilità, valutato a livello strategico, maggiore (aumento dei consumi energetici del settore trasporti a seguito degli interventi di riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture portuali), sebbene sia al contempo prevista una riqualificazione del patrimonio edilizio nell'area portuale (coerenza con le strategie del PER);
- per la componente "inquinamento luminoso" l'opzione "zero" comporta un livello di sostenibilità, valutato a livello strategico, tendenzialmente neutro;
- per la componente "rifiuti" l'opzione "zero" comporta un livello di sostenibilità, valutato a livello strategico, maggiore;
- per le componenti "paesaggio" e "beni culturali" l'opzione "zero" comporta un livello di sostenibilità, valutato a livello strategico, tendenzialmente neutro, sebbene per tutte le opere previste nel PRP, poste in prossimità di beni culturali o aree archeologiche vincolate sarà comunque necessaria la preventiva approvazione da parte della competente Sovrintendenza, con la quale saranno concordati all'uopo le indagini da effettuare e la documentazione da produrre.





Il Ra
Indu
sotto
proc
Reg

Si p
1 T
che
pre
lag
fau
da
Qu
car
L
A
D
ra
Si
C
an
A
V
P
S
C
n
P
u
7

Procedura VAS del Piano Regolatore Portuale del Porto di
Punta Penna di Vasto

VERBALE DI RIUNIONE 20/09/2011

Il giorno 20/9/2011 alle ore 10.30 presso i locali della Direzione Trasporti si sono incontrati i Rappresentanti della Regione Abruzzo, i Rappresentanti del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese, dell'Autorità Marittima di Vasto, nonché della MODIMAR srl al fine di sottoscrivere la versione finale della "Proposta di Rapporto Ambientale nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S., Direttiva 2001/42/CE) del Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta Penna di Vasto".

Sono presenti:

- Direzione Trasporti Infrastrutture, Mobilità e Logistica: Ing. Luciano Di Biase, Dott. Antonella Visca
- Autorità Marittima di Vasto: T.V. (CP) Daniele Di Fonzo,
- Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese: Ing. Giuseppe Nicola Bernabeo,
- MODIMAR srl (Consulenza specialistica per il COASIV): Ing. Paolo Contini,

Si procede ad analizzare il verbale della riunione precedente.

Il TV Di Fonzo precisa che il suo nome è Daniele e non Danilo, mentre l'Ing. Bernabeo rende noto che per il COASIV era presente l'Avv. Falorio e non l'Avv. Battaglia.

Prende la parola l'Ing. Contini e spiega che le osservazioni evidenziate precedentemente dall'Ing. Iagnemma sono state divise in due gruppi e riferisce sia venuta a cadere l'osservazione inerente il fatto che il porto di Vasto si collochi su un'area SIC in quanto le stesse sono state oggetto di esame da parte dei competenti organi regionali che non hanno trovato corrispondenza.

Quindi l'osservazione dell'Associazione Porta Nuova è da ritenersi nulla in quanto basata su cartografia obsoleta. (Viene consegnata dall'Ingegnere Contini copia aggiornata di detta cartografia).

L'Ingegnere Contini procede poi ad esporre le controdeduzioni alle osservazioni dell'associazione ARCI NOVA. Procede nell'illustrare la conformazione geologica del sito citando uno studio del Prf. D'Alessandro, giustificando così come la soluzione proposta fornisca anche benefici per il restante tratto, che in realtà non è affatto differente dal PRIT.

Si iniziano ad affrontare le problematiche inerenti il PRP.

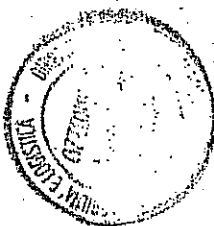
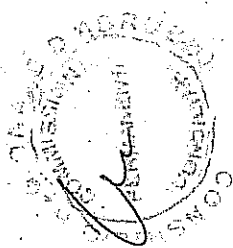
Contini illustra la tematica della VNCA e riferisce che è stato effettuato uno studio di incidenza ambientale fornendo informazioni di dettaglio.

Approfondisce anche l'influenza della L94/84 sul PRP e come ciò si rifletta su quello del porto di Vasto, illustrando anche il compito dell'Autorità Marittima in tale azione.

Prende la parola il TV di Fonzo ed illustra, portando come fonte un documento della MM, comici sta grande difformità sulla esecuzione delle VAS.

Controbatte l'Ing. Contini ed illustra come il pdl di modifica alla L84/94 introduca interessanti novità in tema di VIA nonché le motivazioni del legislatore sullo stesso tema.

Prende la parola l'Ing. Bernabeo ed illustra con amarezza come il COASIV non possa affrontare una procedura di VIA per carenza di fondi.



DIREZIONE TRASPORTI e MOBILITÀ, VIABILITÀ, DEMANIO E CATASTO STRADALE, SICUREZZA STRADALE
Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Intermodali
Ufficio Porti e Aeroporti

T.V. Di Fonzo chiede espressamente che il competente Assessorato al termine della procedura di VAS si pronunci in maniera chiara ed univoca se sottoporre il PRP a VIA e VINCA e nel caso attesti se tale fase debba esser avviata prima dell'adozione o dopo dello stesso.
Alle 12.05, auspicando la presenza della Task Force Ambientale alla prossima riunione, la stessa viene dichiarata chiusa.

Pescara, 20 Settembre 2011

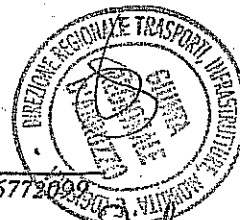
Lento, confermato e sottoscritto

Direzione Trasporti Infrastrutture, Mobilità e Logistica: Ing. Luciano Di Biase,

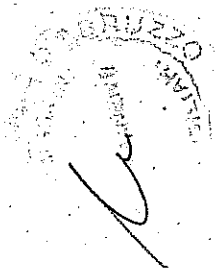
Autorità Marittima di Vasto: T.V. (CP) Danilo Di Fonzo,

Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese: Ing. Giuseppe Nicola Bernabeo,

MODIMAR srl (Consulenza specialistica per il COASIV): Ing. Paolo Contini,



31/46





GIUNTA REGIONALE

DIREZIONE INFRASTRUTTURE, TRASPORTI MOBILITÀ E LOGISTICA
Servizio Infrastrutture Viarie, Intermodalità e Logistica
Ufficio Porti e Aeroporti

VERBALE CONFERENZA DI SERVIZI DEL 27/04/2012

OGGETTO: Conclusione fase di consultazione preliminare delle ACA nell'ambito della procedura di VAS del Piano Regolatore Portuale della Città di Vasto.

Il giorno 27 aprile 2012 alle ore 10:30 presso la sede della Regione Abruzzo in V.le Bovio 425- Pescara, si è tenuta una Conferenza di Servizi, giusta convocazione con nota prot. RA/20120091133/DE8 del 19 aprile 2012 e conferma della data per le vie brevi, per la formale conclusione della procedura di VAS del Piano Regolatore Portuale – Città di Vasto.

Sono presenti in rappresentanza degli Epti a vario titolo coinvolti nel processo di formazione del PRP del Porto di Punta Penne di Vasto:

per la Regione Abruzzo - la Direzione Infrastrutture, Trasporti, Mobilità e Logistica – quale Autorità Competente ai sensi della lettera p) co.1, dell'art. 5 del D.lgs 152/06 e s.m.i, i Sigg.:

- Ing. Vincenzo BATTAGLIA;
- Dott.ssa Antonella VISCA.

con il supporto tecnico dall'Autorità Ambientale - Task Force ambientale, di cui alla DGR n. 148 del 19/02/2007, nelle persone dei Sigg.:

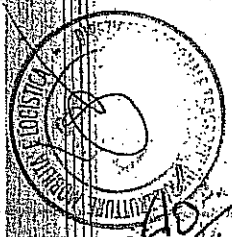
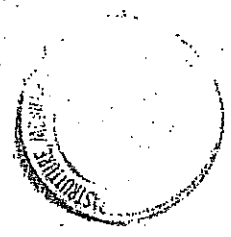
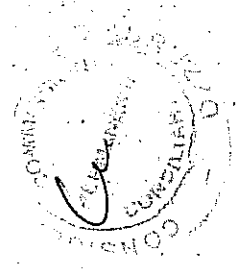
- Ing. Luca IAGNEMMA.

per il COASIV (Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del vastese) – quale Autorità Proponente ai sensi della lettera r) co. 1, dell'art. 5, del D.lgs 152/06 e s.m.i., i Sigg.:

- Avv. Mario BATTAGLIA Commissario per il riordino
- Avv. Lorenzo FALORIO Direttore F.F.;
- Ing. Nicola BERNABEO R.U.P.;

- Ing. Paolo CONTINI in rappresentanza della MODIMAR s.r.l. incaricata per le attività specialistiche di redazione del PRP

per l'Autorità Marittima di Vasto – quale Pubblica Amministrazione che adotta il Piano, i Sigg.:



40/16



GIUNTA REGIONALE

T.V. C.P. Daniele DI FONZO.

o premesso, i convenuti:

preso atto delle risultanze emerse nel precedente verbale del 24 maggio 2011 (che qui si intende richiamato e trascritto), nel merito delle dichiarate complessive pervenute osservazione delle ACA e del pubblico interessato, come pervenute, espresse sulla Proposta di Rapporto Ambientale e "Sintesi non Tecnica", della proposta del Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta Penna di Vasto, prodotte da:

- ARTA Abruzzo giusta nota prot. 3945 del 15/03/2011;
- ARCI Nuova Associazione giusta nota del 09/04/2011;
- Associazione Civica Porta Nuova di Vasto, giusta nota del 18/04/2011;

preso atto che, nel merito di suddette osservazioni si osserva quanto segue:

- o l'ing. Contini, Direttore Tecnico della MODIMAR s.r.l., precisa che le controdeduzioni formulate in occasione dell'incontro del 24/05/2011 si intendono integralmente ribadite e confermate anche in questa sede; non essendo sopravvenute ulteriori elementi di valutazione e di giudizio possono ritenersi formali ed esaustive controdeduzioni e costituiscono il parere tecnico richiesto alla MODIMAR s.r.l. con nota di convocazione prot. RA/20120091133/DE8;
- o gli intervenuti, esaminato il verbale della riunione del 24/05/2011, all'unanimità prendono atto che all'interno dello stesso verbale sono contenute le controdeduzioni richieste e le ritengono complete ed esaustive.

in quanto sopra precisato si ritiene che le fasi prodromiche all'emissione del parere motivato di VAS possano ritenersi concluse in modo.

in riferimento alle problematiche procedurali di cui al verbale del 20/09/11, si precisa inoltre che la procedura di VINCA debba essere esperita unitamente alla procedura di VIA che a sua volta, ai sensi dell'art. 5 comma 4 della Legge 84/94, deve essere avviata dopo l'adozione da parte dell'Autorità Marittima l'acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici come disposto dall'art. 5 comma 3 della stessa legge.

alle ore 12:45 la Conferenza di Servizi si conclude.



GIUNTA REGIONALE

Deliberazione confermata e sottoscritta

Direzione Trasporti:

[Signature]

COASIV:

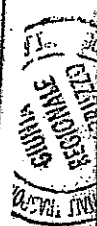
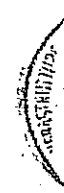
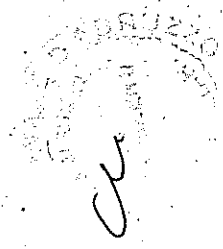
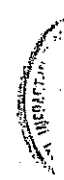
[Signature]
[Signature]
[Signature]

Autorità Marittima:

[Signature]

Task Force Ambientale:

[Signature]





- gli interventi di potenziamento e ampliamento dei bacini portuali, siano sottoposti alle eventuali successive valutazioni ambientali secondo le norme di legge.

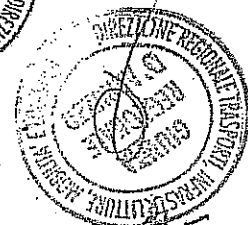
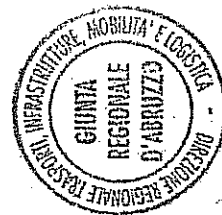
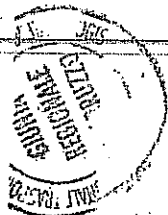
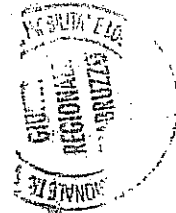
di pubblicare la presente Determinazione sul portale web ufficiale della Regione Abruzzo;

L'estensore

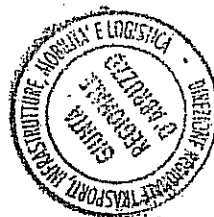
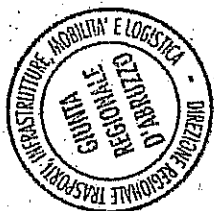
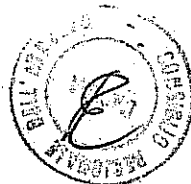
Dott.ssa Antonella Visca

IL DIRETTORE REGIONALE

Avv. Carla Mannetti



45
46



CONSIGLIO REGIONALE D'ADRIATICO

a presente copia, firmata da M. **LO. FACCHIE**

il giorno 10.2.2014

IL DIRIGENTE
SERVIZIO AFFARI ASSEMBLEARI
Martina Vicentina Teresi

