

**CCR-VIA -- COMITATO DI COORDINAMENTO REGIONALE PER LA
VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE****Giudizio n° 2470 del 12/02/2015****Prot n° 201405411 del 16/12/2014****Ditta proponente** SEASTOK SRL**Oggetto** Progetto di costruzione di un deposito di GPL da 25.000 mc**Comune dell'intervento** ORTONA **Località** Porto**Tipo procedimento** VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' AMBIENTALE ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. N° 152/2006 e ss.mm.ii.**Tipologia progettuale****Presenti** (in seconda convocazione)**Direttore** avv. C. Gerardis (Presidente)**Dirigente Servizio Tutela Val. Paesaggio e VIA****Dirigente Servizio Pianificazione Territoriale****Dirigente Politica energetica, Qualità dell'aria** dott.ssa I. Flacco**Dirigente Servizio Politiche del Territorio****Dirigente Politiche Forestali:** dott. F. La Civita **Dirigente Servizio Affari Giuridici e Legali** avv. C. Massacesi**Segretario Gen. Autorità Bacino****Direttore ARTA** dott. M. Amicone**Dirigente Servizio Rifiuti:** ing. G. Piselli**Dirigente delegato della Provincia.** (CH) arch. V. Ursini (delega**Dirigente Genio Civile AQ-TE****Dirigente Genio Civile CH-PE** GC CH arch. M. Santovito (delegato)**Esperti esterni in materia ambientale**

arch. Chiavaroli

arch. T. Di Biase


dott. F.P. Pinchera

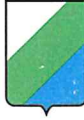
Relazione istruttoria

Vedasi allegato

Preso atto della documentazione tecnica trasmessa dalla ditta SEASTOK SRL

Istruttore

dott. Scoccia 



per l'intervento avente per oggetto:

da realizzarsi nel Comune di ORTONA

IL COMITATO CCR-VIA

Sentita la relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio;

Intervengono per la ditta Il progettista ing. Mauro, l'avv. Spagnuolo e il geom. Di Fabio.

La dott. Flacco in relazione alle valutazioni di in caso di "rischio rilevante" e alle eventuali interferenze con altri impianti o aziende limitrofi.

Il progettista riferisce che in fase di richiesta del nulla osta di fattibilità in sede di CTR dei Vigili del Fuoco viene redatto il "rapporto di sicurezza" dove sono esaminate le probabilità di incidente rilevante; tra questi l'evento più probabile e rischioso è il flash-fire, che tuttavia influisce in un raggio massimo non superiore a 110 m dall'impianto. In merito alle interferenze con altri impianti limitrofi, riferiscono che è presente un impianto dell'Eni, che a seguito degli atti acquisiti, è poco più di un "rubinetto"; a tal riguardo evidenziano che il lamentato effetto cumulo con l'impianto di pet-coke, non è da valutare posto che l'impianto non esiste.

ESPRIME IL SEGUENTE PARERE

FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA V.I.A.

Il presente parere non assorbe l'iter tecnico amministrativo della realizzazione del progetto di colmata, che è oggetto di autonoma procedura di valutazione e di autorizzazione, in conformità con il Piano Regolatore Portuale.

I presenti si esprimono all'unanimità.

avv. C. Gerardis (Presidente)

avv. C. Massacesi

dott.ssa I. Flacco

dott. F. La Civita

ing. G. Piselli

(CH) arch. V. Ursini (delegato)

GC CH arch. M. Santovito (delegato)

dott. M. Amicone

arch. Chiavaroli

arch. T. Di Biase

dott. F.P. Pinchera

De Iulis

(segretario verbalizzante)

Il presente atto è definitivo e nei confronti dello stesso è ammesso ricorso giurisdizionale al TAR entro il termine di 60 gg o il ricorso straordinario al capo dello Stato entro il termine di 120 gg. Il giudizio viene reso fatti salvi i diritti di terzi e l'accetamento della proprietà o disponibilità delle aree o immobili a cura del soggetto deputato.



Sintesi del Progetto Cronistoria

La ditta Walter Tosto spa a fine anno 2013 aveva inoltrato a vari Enti Locali e Nazionali una richiesta di attivazione della Procedura Amministrativa Interistituzionale ed aveva ottenuto i seguenti riscontri:

* Con nota in data 23/12/2013 prot. 27486, il Comandante della Capitaneria di Porto di Ortona, nel trasmettere la pratica al Ministero Dei Trasporti, Direzione Generale dei Porti, allegava la circolare n° 52 emanata dalla Direzione suddetta, con i dettami e la procedura da seguire al fine di ottenere le previste autorizzazioni e concessioni

* Con nota in data 17/01/2014 prot. 493, il Ministero Dei Trasporti, Direzione Generale dei Porti, riscontrava la richiesta della Walter Tosto SpA confermando sostanzialmente le indicazioni della C.P. ed indicando nel Ministero Dello Sviluppo Economico il soggetto abilitato al rilascio dell'autorizzazione per i depositi costieri, di concerto con il MIT e e Regione.

* Con nota in data 28/01/2014 prot. 1219, il Ministero Dei Trasporti, Provveditorato Interregionale alla OOPP Lazio-Abruzzo-Sardegna, comunicava che l'iniziativa era compatibile con la normativa esistente

* Con nota in data 28/01/2014 prot. 425, il Servizio Tutela Valutazione Del Paesaggio e Valutazioni Ambientali della Regione Abruzzo comunicava che il progetto sarebbe stato soggetto a Verifica ai sensi del DLgs 152/06 allegato IV° punto 8 lettera g).

* Con nota in data 06/02/2014 prot. 596, la Direzione Affari Della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione Territorio, Parchi, Ambiente ed Energia della Regione Abruzzo comunicava che l'intervento doveva essere soggetto a Procedimento di Verifica di Assoggettabilità alla VIA e doveva essere richiesta l'Autorizzazione Ambientale ai sensi dell'art. 146 del DLgs 42/2004

* Con Deliberazione n° 31 del 28/02/2014 la Giunta Comunale di Ortona esprimeva Manifestazione Di Interesse nei confronti dell'iniziativa e dava mandato agli organi tecnici interni di procedere di conseguenza

In data 12/05/2014 la TOSTO srl e la Walter Tosto SpA (controllata dalla TOSTO srl) costituivano una società specifica denominata SEASTOCK srl, con il compito di portare avanti l'iniziativa.

* Tra il 06/06 ed il 09/06 la SEASTOCK srl consegnava i progetti a tutti gli Enti interessati

* Con nota in data 25/06/2014 prot. 12469, il MISE convocava la Conferenza Dei Servizi per il giorno 10/07/2014

* Con nota in data 27/06/2014 prot. 5633, la Direzione Regionale dei VVF comunicava i nominativi degli Ufficiali designati a relazionare al CTR Abruzzo

* In data 30/06/2014 il progetto è stato sottoposto anche all'esame dell'ARTA Abruzzo

* In data 02/07/2014 il progetto è stato sottoposto anche all'esame della Direzione Centrale Prevenzione e Sicurezza Tecnica - Area Rischi Industriali - dei VVF.

* Con nota in data 08/07/2014 prot. 7224, il Ministero Dei Trasporti, Direzione Generale dei Porti, sollecitava l'inoltro del modello D1 per la richiesta di concessione demaniale

* In data 09/07/2014 la SEASTOCK srl presentava il modello D1 presso la Capitaneria di Porto di Ortona

* Con nata del 09/07/2014 prot. 78276, L'Agenzia Delle Dogane - Direzione Centrale Legislazione e Procedure Accise chiedeva chiarimenti

* Con nota del 09/07/2014 prot. 5977, La Direzione Regionale dei VV.F. comunicava di aver avviato l'istruttoria e di aver demandato l'esame del progetto ad un gruppo di lavoro

* Con nota del 10/07/2014 prot. 24508 L'Amministrazione Provinciale di Chieti, Settore 5, esprimeva parere favorevole al rilascio dell'autorizzazione.

* In data 10/07/2014 si teneva la prevista Conferenza Dei Servizi presso il MISE alla quale hanno partecipato gli Enti ed i Soggetti indicati sulla nota prot. 13594 in pari data che aveva allegato anche il verbale di conferenza ed i pareri nel frattempo pervenuti.

* In data 22/07/2014 iniziava la pubblicazione dell'avviso del progetto, ai fini della Verifica Di Assoggettabilità a VIA, all'Albo Pretorio On Line del Comune di Ortona

* In data 23/07/2014 iniziava la pubblicazione del progetto, ai fini della Verifica Di Assoggettabilità a VIA, sul sito della Regione Abruzzo - Sportello Regionale Ambiente.

* In data 23 Luglio 2014 l'avviso di pubblicazione del progetto veniva pubblicato anche sul Bura Ordinario n. 29.

* In data 21/07/2014 scadeva il termine per la presentazione delle Osservazioni e non è pervenuta alcuna osservazione

Stato Vincolistico e non

AIA no; VINCA no; BBAA si; Area Protetta no; Vincolo paesaggistico si.

Parte Tecnica

Il progetto della società SEASTOCK SRL prevede la costruzione e l'esercizio di un impianto costiero di ricezione, stoccaggio e travaso GPL, da ubicarsi sull'area portuale di Ortona (CH), in una zona omogenea del PRG attualmente destinata a "porto commerciale industriale – zona F2", secondo il vigente PRG del Comune di Ortona del 1994. Tale zona è inoltre soggetta ad una pianificazione specifica di settore rappresentata dal PRP (piano regolatore portuale) del 1969 e tuttora vigente. L'intervento risulta conforme a livello urbanistico in virtù del TITOLO III – art. 3.2.1. del DM 13/10/1994, per il quale i depositi di gpl devono essere ubicati in aree destinate a zona industriale o assimilata o in aree agricole.

L'impianto sarà costituito da:

1. stoccaggio complessivo di 25000 mc di GPL in serbatoi tumulati;
2. pontile di scarico navi gasiere in aderenza alla diga foranea NORD;
3. pipeline di collegamento tra banchina e deposito

L'impianto ricade nel campo di applicazione dell'art. 20 del d. lgs. n. 152 del 2006, precisamente al All IV), punto 8) lettera g).

Il progetto, inoltre, è sottoposto al controllo dei vigili del fuoco ai sensi del DPR n. 151/2011 e s.m.i. nell'attività individuata come 4.7.C, inoltre, in relazione alle quantità di gas infiammabile (GPL) complessivamente detenuto superiore ai limiti di cui all'allegato I – parte 1 – colonna 3 del d. lgs. n. 334/99 (Seveso), rientra nelle attività a rischio di incidente rilevante soggette all'applicazione dell'art. 8 del d. lgs. n. 334/99 e s.m.i. Si precisa che tale procedimento per il quale è stato richiesto il Nulla Osta di Fattibilità alla Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco di cui agli artt. 9 e 21 comma 3 del d. lgs. n. 334/99 è totalmente disgiunto dal procedimento di verifica di assoggettabilità. Per quanto riguarda la direzione regionale dei vigili del fuoco, sarà il Comitato Tecnico Regionale Abruzzo di cui all'art. 21 comma 1 del d. lgs. n. 334/99 ad esprimere il parere di merito in relazione all'attività soggetta a rischio di incidente rilevante.

Le coordinate geografiche riferite al baricentro dell'impianto sono:

- latitudine 41°21'18";
- longitudine 14°25'07";

La posizione dell'impianto è ben rappresentata in un intorno di 1000 metri attraverso gli elaborati grafici allegati al progetto, in cui sono evidenziate le zone ad alta densità di popolazione o eventuali elementi sensibili.

L'area in cui sorgerà l'impianto è di proprietà del Demanio Pubblico dello Stato – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ha una superficie pari a circa 21000 mq.

Il suolo dell'area di impianto è stato richiesto in concessione dalla società SEASTOCK SRL alla Capitaneria di Porto di Ortona (CH).

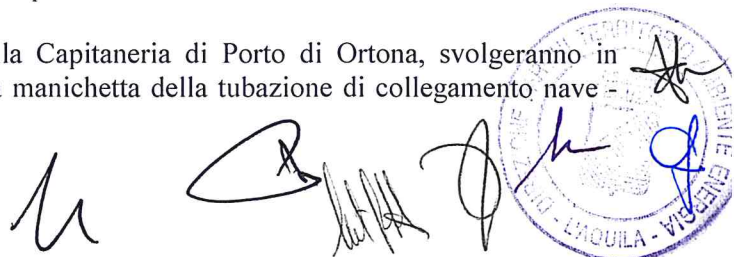
Descrizione dell'impianto

L'impianto è costituito da:

1. Area scarico nave: vi sarà un approdo su pontile per le navi gasiere, dotato di infrastrutture ed impianti di emergenza, quali antincendio, TVCC, ecc.; dal pontile partirà la pipeline che consentirà la distribuzione del GPL dalle navi all'impianto di terra, adagiata su struttura metallica di sostegno disposta in allineamento con diga foranea lato nord;
2. Area stoccaggio a terra: avrà impianti e manufatti tali da consentire lo stoccaggio del GPL scaricato dalle navi gasiere ed il suo successivo caricamento in autocisterne (ATB) e ferro-cisterne (FC) per la distribuzione finale sul mercato nazionale. In modo particolare l'impianto di terra è caratterizzato dagli impianti di protezione attiva antincendio, le utilities (aria compressa, corrente elettrica, generazione elettrica di emergenza, acqua ad uso incendio e potabile), lo stoccaggio realizzato tramite serbatoi tumulati, unità pompe e compressori per il trasferimento di GPL, Unità di travaso per il caricamento di ferro-cisterne e autocisterne.

Esercizio dell'Impianto

1. Le navi gasiere una volta ottenuto il consenso dalla Capitaneria di Porto di Ortona, svolgeranno in sicurezza le operazioni di scarico GPL e della nave. La manichetta della tubazione di collegamento nave -



impianto di terra è dotata sia di valvola manuale che flangia cieca, pertanto a fine operazione di scarico GPL, saranno ripristinate, attraverso la chiusura della tubazione tramite i suddetti dispositivi, le condizioni di sicurezza originarie; la nave in fase di disonnesaggio sarà sempre assistita dal rimorchiatore.

2. Le attività di carico delle ATB e delle FC saranno rispettivamente effettuate:

- procedure di check in un' area esterna all'area operativa;
- parcheggio in area di sosta temporanea (in attesa di travaso);
- travaso di GPL tramite bracci di carico posti nel punto di travaso;
- il travaso avviene tramite pompe;
- il carico è automatico e si interrompe al raggiungimento del valore pre impostato grazie alla pesa posizionata sul punto di travaso.

Odorizzazione e Colorazione

L'odorizzazione è resa obbligatoria dalla legge n. 1083/71 al fine di rendere individuabile eventuali perdite a concentrazioni già inferiori al limite inferiore di esplosività; deve essere realizzata secondo la nonna UNI CIG 7133 per il GPL ad uso domestico e secondo la UNI EN 589 per il GPL ad uso combustibile per autotrazione.

L'impianto è dotato quindi di unità di odorizzazione in linea all'ingresso del GPL ai serbatoi di stoccaggio. Il sistema di odorizzazione sarà operativo per 330 giorni all'anno 24 h/giorno ad una portata di 1000 mc/h di GPL a 20 °C e 12 bar, ed è costituito da serbatoio contenente la sostanza chimica odorizzante, pompe dosatrici a membrana idraulica ed elettronica di controllo e comando.

Il GPL potrà essere destinato ad autotrazione o ad uso domestico a seconda delle richieste di mercato; in tal caso a seconda delle diverse finalità il sistema di odorizzazione, ubicato sul pontile di scarico ed in linea con le tubazioni del travaso consentirà di iniettare una determinata quantità di adulterante per GPL direttamente durante la fase di carico delle ATB, così come dettato dalla Agenzia delle Dogane.

Per i convogli delle ferro-cisterne, costituite da un massimo di 12 FC da 60 t/cadauna si procederà al carico tramite il rispetto di un'apposita procedura di sicurezza e protocollo prestabilito al fine di ridurre al minimo il tempo di sosta delle ferro-cisterne; dettata ogni volta che arriva una nave dalla Capitaneria di Porto. I vagoni possono procedere a gruppi di 4 al punto di travaso costituito da 4 punti di connessione, pertanto le operazioni di carico si svolgeranno in simultanea per 4 ferro-cisterne;

- il travaso avviene tramite pompe;
- il carico è automatico e si interrompe al raggiungimento del valore pre impostato grazie alla misura della quantità di GPL effettuata sul punto di travaso;

E' inoltre, possibile effettuare il processo inverso di scarico delle ATB e delle ferro-cisterne, tramite l'utilizzo dei compressori dell'impianto che, comprimendo la fase gassosa all'interno dei contenitori, consentono lo spostamento della fase liquida dalle ATB/ferro-cisterne ai serbatoi di stoccaggio dell'impianto. In fase successiva i compressori aspireranno fase vapore all'interno delle ATB e delle ferro-cisterne al fine di consentire la vaporizzazione della fase liquida residua.

Tracciato Ferroviario

Il tracciato ferroviario è costituito da 4 binari di cui 3 tronchi:

- BINARIO A: di lunghezza pari a 98 metri, e dedicato alla manovra delle FC che transitano in esso senza sostare;
- BINARIO B: di lunghezza pari a 166 metri, innestato sul binario A è dedicato alla sosta delle FC vuote in attesa di essere riempite;
- BINARIO C: di lunghezza pari a 158 metri, innestato sul binario A è dedicato alla sosta delle FC piene;

- BINARIO D: di lunghezza pari a 154 metri, innestato al binario A è dedicato al carico delle FC;

Il tracciato ferroviario è completamente a raso, dotato di scambi e di paraurti ad assorbimento dinamico in grado di proteggere l'impianto da eventuali errori di manovra.

Il GPL è una miscela commerciale di propano e butano, di particolare interesse per l'impianto sono le seguenti tipologie:

- Miscela A (butano commerciale C4H10): tensione di vapore a 70 °C non superiore a 10,79 bar e densità a 50 °C non inferiore a 0,525;
- Miscela C (propano commerciale C3I-I8): tensione di vapore a 70 °C non superiore a 30,4 bar e densità a 50 °C non inferiore a 0,440.



Il GPL inoltre è un combustibile facilmente reperibile, a basso impatto ambientale e con un'elevata resa energetica e calorifica. Esso è estremamente infiammabile, ma non è tossico né per l'uomo né per l'ambiente. Il GPL è considerato in genere come una fonte energetica tra le più pulite, poiché non inquina il suolo, l'acqua e le falde acquifere. Grazie a un basso contenuto di zolfo e a una combustione completa, con modeste quantità di residui, contribuisce a ridurre l'impatto ambientale determinato dall'inquinamento derivante dalla sua combustione, favorendo una migliore qualità dell'aria e una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

Si riporta una tabella con evidenza del grado di riempimento ammesso ai sensi del DM 13/10/1994

Prodotto	Tabella 2 - Grado di riempimento ammesso al DM 13/10/1994 kg/mc	
	serbatoi tumulati	serbatoi fuori terra e recipienti mobili
Propano	460	420
Propilene	470	430
Butano	550	510
Isobutano	530	490
Butilene	560	520
Isobutilene	560	520
Miscela A	540	500
Miscela A0	510	470
Miscela A1	500	460
Miscela B	470	430
Miscela C	460	420

In commercio il GPL si presenta come miscela di idrocarburi non completamente puri, in quanto a seconda del ciclo di lavorazione della raffineria di provenienza può presentare un certo numero di impurità. L'impianto di Ortona potrà ricevere la seguente quantità di GPL riportata nella successiva tabella.

Tabella 1 - QUANTITÀ MASSIMA DI GPL PRESENTE IN IMPIANTO		
	Peso (ton)	Volume (mc)
Serbatoi S1 (ricoperto)	2.700	5.000
Serbatoi S2 (ricoperto)	2.700	5.000
Serbatoi S3 (ricoperto)	2.700	5.000
Serbatoi S4 (ricoperto)	2.700	5.000
Serbatoi S5 (ricoperto)	2.700	5.000
TOTALE	13.500	25.000

In realtà i quantitativi effettivi stoccati all'interno dell'impianto terranno conto del grado di riempimento massimo possibile (riportato nella precedente tabella) in relazione alla tipologia di miscela di GPL acquistata.

L'impianto è situato in zona sismica 3, ai sensi della OPCM 3519/06, in quanto presenta un'accelerazione di picco al suolo compresa nell'intervallo $0,075 < a_g < 50,100$ con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni.

La densità annua di fulmini a terra per chilometro quadrato, in relazione alla norma CEI 81-3, nel Comune di Ortona è $N_t = 2,5$ fulmini/kmq anno. Nonostante questo valore di densità tutti i locali che ospitano gli elementi pericolosi dell'impianto e gli impianti di protezione (travaso, compressori, pompe, sala pompe antincendio, ecc.) saranno protetti dagli effetti di scariche atmosferiche tramite struttura a gabbia di Faraday. Gli eventi relativi al moto ondoso caratteristico della zona sono stati ampiamente esaminati nei precedenti studi sviluppati nell'ambito del "Nuovo Piano Regolatore Portuale - PRP 2010" redatto per il porto di Ortona.

h A [signature] A



(CH). I dati esaminati sono compatibili con i flussi delle navi gasiere in arrivo per lo scarico di GPL nell'impianto, che ammontano a 1 (una) nave/mese da 10.000 tonnellate di GPL nel periodo invernale; una nave mese da 5000 t/a di GPL nel periodo estivo con flusso legato all'andamento del mercato. Si può ipotizzare anche una nave/mese per i periodi invernali e/o con flusso maggiore autotrattivo (autoveicoli a propulsione GPL).

Per quanto riguarda i serbatoi di accumulo GPL essi sono tumulati con circa 80 cm di terra nel punto di tangenza e dotati di protezione catodica e risultano a distanze da entità interne ed esterne nel rispetto della norma, così come riportato dalle tavole allegate di progetto.

Su questo è stato costituito un Comitato Tecnico Regionale (CTR) formato da VV.FF sia per la valutazione dei rischi e del rispetto della Direttiva Seveso, di cui già accennato.

Cartografia allegata

TAV 1 Cartografia generale (6); TAV 2 Area impianto; TAV 3 prospetti; TAV 4 distanze sicurezza (3); TAV 5 segnaletica di sicurezza etc; TAV 6 Impianti di sicurezza e sistema raccolta acque; TAV 7 Impianti TVCC e rilevazione gas; TAV 8 Impianti antincendi; TAV 9 Schema impianti antincendi; TAV 10 tavola tecnica di impianti GPL Deposito- Pontile di scarico etc; TAV 11 Schemi di flusso Impianto GPL.

Osservazioni pervenute

Non risultano pervenute osservazioni.

Per cronaca si riportano 2 osservazioni pervenute, via pec, comunque fuori termine da parte del WWF Sezione Regionale Abruzzo con sede in Viale D'Annunzio, 68 65127 Pescara; riportanti n.s n° protocolli 4757/BNVIA e 4761/BNVIA del 06.11.2014 sono praticamente uguali.

In queste osservazioni si evidenzia che 1) Sono stati impossibilitati ad aprire i file, in quanto troppo pesanti? 2) fanno presente anche che il porto pur essendo industriale –commerciale è a ridosso del centro abitato e che Via Cervana, in estate è trafficata da turisti che vanno al mare al Lido Saraceni; 3) Effetto cumulo con i progetti presenti in zona, Petkoke e altri; 4) La costa adriatica è una costa a rischio tsunami. 5) Manca la valutazione del rischio stradale per mezzi che trasportano il GPL, quindi mezzi pericolosi per incendi e scoppi. La strada che collega l'autostrada al porto è ad una sola carreggiata con due sensi di marcia, quindi potrebbero essere complicati i soccorsi in caso di incidenti gravi alle autobotti. 6) sulle navi gasiere, sia nello studio preliminare che nel progetto mancano i dettagli sulla tipologia e sulle caratteristiche per valutare impatti e rischi nel trasporto e nelle fasi di attracco e trasferimento del GPL.

Pertanto chiedono che il progetto venga sottoposta alla procedura di VIA.

Si ricorda che tali osservazioni sono pervenute fuori termine, in quanto il termine di scadenza era il 06.09.2014

Dr Domenico Scoccia

In data 16.12.2014 con n.s. 5411 la Ditta SEASTOK srl ha inviato le integrazioni richieste con Giudizio VIA 2451 del 20.11.2014, riguardanti gli effetti ambientali del traffico e degli impatti collegati alla classificazione dell'impianto come "Istallazione a rischio di incidenti rilevanti".

Per il primo punto la ditta richiama il paragrafo 1.9.7 dello studio preliminare ambientale denominato proprio "Disturbi sulla Viabilità" nel quale precisa che: "una stima del numero massimo di ATB, su base lavorativa di 220 giorni, andranno ad incrementare i flussi associati agli assi viari, è approssimativamente pari a circa 50-60 grandi autocisterne/giorno per 6-8 veicoli/ora. Tale stime sono state sviluppate a regime (circa 250.000 ton/anno) considerando un incremento nei periodi invernali e un decremento nei periodi estivi.

La ditta dichiara inoltre, a rispetto di un'ordinanza sindacale del 20.11.2008 che vieta il transito di mezzi pesanti all'interno del comprensorio cittadino, che i mezzi seguiranno un percorso che utilizzerà la SS16 e la strada Provinciale per Tollo. La ditta ricorda anche che è in fase di realizzazione da parte della Provincia di Chieti, una bretella che collegherà l'area portuale di Ortona con il casello autostradale A14, che potrà essere quindi utilizzata.. La percorrenza delle ATB è riportata anche in una cartina.

In risposta all'approfondimento su "inquinamento atmosferico" la ditta rimanda al paragrafo 1.9.1 dello SPA denominato "Emissioni in Atmosfera" e precisa che l'impianto in oggetto non è sottoposto ad autorizzazione alle emissioni, poiché tutte le operazioni avvengono a circuito chiuso. Comunque trattasi di impianto soggetto a normativa ATEX (Atmosphères Explosibles), Direttiva 94/9/CE che detta "Ravvicinamento delle legislazioni degli stati membri relative agli apparecchi e sistemi di protezione destinati ad essere utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva". Sugli impatti sull'atmosfera dovuti alle emissioni legate al traffico

The bottom of the page features several handwritten signatures in black ink. To the right, there is a circular official stamp in purple ink. The stamp contains the text "PROVINCIA DI L'AQUILA" around the perimeter and "DIPARTIMENTO DELL'ENERGIA" in the center. There are also some handwritten initials and marks over the stamp.

delle ATB, la ditta precisa che: il bilancio relativo alle emissioni associate al trasporto del GPL resta in larga scala, inalterato, in quanto oggi il GPL arriva in Regione Abruzzo attraverso vettori gommati provenienti dai depositi di Brindisi, Napoli, Livorno e Ravenna. Quindi per un deposito a Ortona (posizione baricentrica) rispetto alla Regione, la ditta asserisce "che le emissioni dovute al trasporto non possono che migliorare se valutate su tutto il territorio da servire." Cifrato nel paragrafo 3.2.1 denominato impatti sull'aria dello SPA.
SPA = Studio Preliminare Ambientale (VA)
Dr. Domenico Scoccia

A collection of handwritten signatures and initials in blue ink, including a large stylized 'h' on the left, a signature that appears to be 'R. Scoccia', and other illegible initials and a large 'B' at the bottom right.