

DOTT. MAURO FABRIZIO, PHD
DOTTORE IN SCIENZE AMBIENTALI E DOTTORE DI RICERCA IN ZOOLOGIA
ORDINE DEGLI ARCHITETTI DELLA PROVINCIA DI TERAMO N. 946
CF: FBRMRA75E18I804Z – P.IVA: 02045940679

ARCH. VITTORIO DRAGANI
ORDINE ARCHITETTI P.P.C. PROVINCIA DI CHIETI N. 940
CF. DRGVTR73S06H501C - P.IVA01791090697

Descrizione

PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL COMUNE DI ORTONA (CH)
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA REDATTA AI SENSI DELL'ART. 13 DEL
D.Lgs. 152/2006
RAPPORTO AMBIENTALE

Committente

COMUNE DI ORTONA
VIA CAVOUR, 24
66026 - ORTONA (CH)

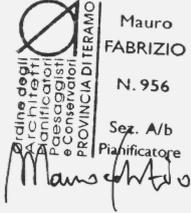
Tecnici incaricati

DOTT. MAURO FABRIZIO, PHD
DOTTORE IN SCIENZE AMBIENTALI E DOTTORE DI RICERCA IN ZOOLOGIA
ORDINE DEGLI ARCHITETTI DELLA PROVINCIA DI TERAMO N. 946

CF: FBRMRA75E18I804Z – P.IVA: 02045940679

CONTRADA SPECOLA 43 – 64100 TERAMO
347.9359447
MAUROFABRIZIO@ECOVIEV.IT
ECOVIEV.IT

Mauro
FABRIZIO
N. 956
Sez. A/b
Pianificatore



ARCH. VITTORIO DRAGANI
ORDINE ARCHITETTI P.P.C. PROVINCIA DI CHIETI N. 940

CF. DRGVTR73S06H501C - P.IVA01791090697

VIA GIUDEA 115, 66026 ORTONA
ARCH.VITTORIODRAGANI@YAHOO.COM
VITTORIO.DRAGANI@ARCHIWORLDPEC.IT

Collaboratori

DOTT.SSA IRENE PETRUCCI
DOTTORESSA IN BIOLOGIA AMBIENTALE E GESTIONE DEGLI ECOSISTEMI



Data: 09/02/2024

VERSIONE: 1
Note: -

Sommario

1.	Premessa.....	4
2.	La procedura di VAS.....	6
3.	Iter procedurale proposto	11
4.	Ambiti di influenza del piano e orizzonte temporale	12
4.1.	Contenuti del Piano	12
4.2.	Durata del Piano	13
4.3.	Obiettivi generali e Azioni del Piano.....	13
4.4.	Dimensionamento del Piano	15
4.5.	Gli aspetti ambientali introdotti nel PRP	16
5.	Definizione Soggetti con Competenza Ambientale (SCA) coinvolti e procedura di consultazione	20
5.1.	Osservazioni SCA e accoglienza	22
6.	Analisi preliminare di contesto.....	30
6.1.	Inquadramento territoriale del Porto di Ortona	30
6.2.	Configurazione attuale del porto di Ortona	30
6.3.	Principali attività del porto di Ortona.....	33
6.4.	Aree protette	34
7.	Analisi delle componenti ambientali	35
7.1.	Atmosfera e qualità dell'aria	35
7.2.	Ambiente idrico	37
7.3.	Suolo e sottosuolo	39
7.4.	Vegetazione, flora e fauna.....	39
7.5.	Rumore	39
7.6.	Paesaggio	40
7.7.	Effetto cumulo	40
8.	Individuazione di aree sensibili e di elementi di criticità.....	41
9.	Analisi di coerenza	42
9.1.	Coerenza interna	42
9.2.	Coerenza esterna verticale	44
9.3.	Trattato di Maastricht (TUE).....	45
9.4.	Programma Trans-European Network Transports (TEN-T)	46
9.1.	Vincolo Paesaggistico dello Stato (ex legibus).....	46
9.1.1.	Obiettivi di sostenibilità del Codice dei beni culturali e del paesaggio	47
9.2.	Master Plan Nazionale delle Autostrade del Mare (MP):.....	48
9.3.	Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL):	48
9.4.	Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I):	49
9.1.	Piano di Difesa della Costa Regionale (PDCR).....	50
9.1.1.	Obiettivi di sostenibilità del Piano di Difesa della Costa Regionale (PDCR)	51
9.2.	Piano del Demanio Marittimo (PDM)	51
9.2.1.	Obiettivi di sostenibilità del Piano Demaniale Marittimo (PDM) che possono interessare il Piano ..	52
9.1.	Quadro di Riferimento Regionale (QRR).....	53
9.1.1.	Obiettivi di sostenibilità del QRR che possono interessare il Piano	53
9.1.	Piano Regionale Paesistico (PRP).....	54
9.1.1.	Obiettivi di sostenibilità del PRP che possono interessare il Piano.....	56
9.1.	Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)	56
9.1.1.	Obiettivi di sostenibilità del PAI che possono interessare il Piano.....	60
9.2.	Piano di Gestione del Rischio Alluvioni dell'Appennino Centrale (PGRAAC).....	60
9.2.1.	Obiettivi di sostenibilità del PGRAAC che possono interessare il Piano.....	61
9.3.	Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni (PSDA) - Pericolosità.....	62
9.4.	Piano di Tutela delle Acque (PTA).....	62
9.4.1.	Obiettivi di sostenibilità Piano di Tutela delle Acque (PTA) che possono interessare il Piano	63
9.1.	Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria (PRTQA)	64

9.1.1.	Obiettivi di sostenibilità Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria (PRTQA)	64
9.2.	Piano Energetico Regionale (PER)	65
9.2.1.	Obiettivi di sostenibilità che possono interessare il Piano	65
9.3.	Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR)	65
9.3.1.	Obiettivi di sostenibilità del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR)	66
9.4.	Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)	66
9.4.1.	Obiettivi di sostenibilità del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)	66
9.5.	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)	67
9.5.1.	Obiettivi di sostenibilità del PTCP che possono interessare il Piano	68
9.6.	Piano strategico Francavilla-Ortona (PSF-O)	69
9.7.	Piano di Assetto Naturalistico "Punta Acquabella" e "Ripari di Giobbe"	69
9.7.1.	Obiettivi di sostenibilità dei PAN che possono interessare il Piano	70
9.8.	Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA)	70
9.9.	Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Ortona	70
9.9.1.	Obiettivi di sostenibilità del PRG che possono interessare il Piano	72
9.10.	Piano Demaniale Marittimo Comunale (PDMC)	72
9.10.1.	Obiettivi di sostenibilità del PDMC che possono interessare il Piano	72
10.	Evoluzione che il territorio interessato dal Piano può subire nel tempo	74
10.1.	Individuazione e confronto delle possibili alternative di Piano	77
11.	Misure di mitigazione e/o di compensazione	80
11.1.	Atmosfera e qualità dell'aria	80
11.2.	Ambiente idrico	81
11.3.	Suolo e sottosuolo	81
11.4.	Vegetazione, flora e fauna	82
11.5.	Rumore	82
11.6.	Paesaggio	82
12.	Misure di monitoraggio	84
13.	Conclusioni	92

1. PREMESSA

Il presente Rapporto Ambientale, redatto secondo i criteri di cui all'allegato VI alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., si riferisce al Piano Regolatore Portuale (PRP) del Comune di Ortona (CH).

Ai sensi del D.Lgs. 169/2016 il Porto di Ortona rientra tra i porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (AdSP-MAC). A tal proposito, l'art.22 "Disposizioni transitorie e clausola di invarianza finanziaria" del D.Lgs. 169/2016 (come modificato ed aggiornato dai successivi D.Lgs. 232/2017 e D.L. 162/2019) dispone che *"nei porti di cui all'articolo 6, comma 1, della legge n.84/1994, nei quali è istituita l'AdSP, i piani regolatori portuali che siano già stati adottati dal comitato portuale o dall'Autorità Marittima alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono approvati nel rispetto della normativa vigente al momento della loro adozione"*.

Il PRP in oggetto (PRP-2010), che aggiorna il PRP vigente risalente al 1969, è stato proposto con delibera di Giunta Comunale n.2 del 21/01/2015, cui ha fatto seguito il Decreto 75/2015 del 22/06/2015 emesso dalla Capitaneria di Porto di Ortona quale atto di adozione da parte dell'Autorità Marittima territorialmente competente (ai sensi dell'Art. 5 comma 3 secondo capoverso della Legge 84/94, successivamente modificato dal D.Lgs. 169/2016). Il PRP-2010 è stato trasmesso in data 14/07/2015 dalla Capitaneria di Porto di Ortona al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'acquisizione del relativo parere.

Dopo l'acquisizione dei necessari elaborati integrativi (richiesti dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con nota prot. n. 7659 del 16/10/2015 e trasmessi dalla Capitaneria di Porto di Ortona con nota prot. n. 10777 del 10/06/2016), il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha emesso il suo parere nell'adunanza del 14/12/2016, rilevando che la proposta di PRP-2010 andava inquadrata alla luce delle novazioni normative introdotte dal D.Lgs. 169/2016 che, oltre a ridefinire l'iter di approvazione dei PRP, aveva inserito il porto di Ortona nelle competenze della AdSP-MAC.

Per tale problematica il Comitato di Gestione della AdSP-MAC, con specifica deliberazione n. 27 del 27/09/2017, ha stabilito quanto segue:

- All'art.1 ha condiviso integralmente i contenuti del Piano Regolatore Portuale del porto di Ortona come proposto nel 2010 ed adottato nel 2015 dalla Capitaneria di Porto di Ortona (previa intesa con il Comune);

- All'art.2 ha confermato che, per l'espletamento della procedura di VAS e la finale approvazione del suddetto PRP-2010, i ruoli e le competenze permangono in capo al Comune di Ortona ed alla Regione Abruzzo.

Questa linea di indirizzo della AdSP-MAC sull'espletamento del percorso approvativo del PRP-2010 è stata confermata anche dagli ultimi correttivi normativi. Pertanto, per l'approvazione della proposta del PRP-2010 di Ortona, trova ancora piena applicazione il combinato normativo costituito dalla Legge 84/94 e dal D.Lgs. 152/2006 come vigenti al momento della sua adozione.

Alla luce di quanto sopra esposto, il presente Rapporto Ambientale, che segue il precedente Rapporto Preliminare di Scoping, costituisce il documento di riferimento per impostare la valutazione ambientale delle strategie del PRP-2010, considerandole anche indirizzo per le scelte progettuali contenute nello stesso.

Tale documento è stato redatto da autori diversi rispetto al Rapporto Preliminare di Scoping, pertanto l'impostazione dello stesso appare differente, pur avendo cercato, per quanto possibile, di dare seguito ai contenuti proposti in coerenza a quanto esposto nella Relazione Generale di Piano e negli elaborati tecnici allegati allo stesso.

La recente approvazione del Piano di Sviluppo Strategico della Zona Economica Speciale (ZES) della Regione Abruzzo del Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale con le istituzioni portuali e del territorio confermano l'importanza di una rapida e positiva conclusione dell'iter approvativo del PRP-2010 da parte della Regione Abruzzo, quale opportuno ed indispensabile elemento di pianificazione per poter cogliere e massimizzare i vantaggi economici offerti dalla nascita della ZES anche in linea con le previsioni di sviluppo e sostenibilità ambientale contemplate dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC) e dal più recente Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

La rilevanza che il Piano assume, anche alla luce di quanto detto, rappresenta il fattore che ha spinto gli Amministratori e i tecnici responsabili a escludere la verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'Art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e avviare direttamente il processo di VAS ai sensi dell'Art. 13 e successivi del citato Testo Unico in materia ambientale.

Posto quanto sopra e tenendo conto alle osservazioni pervenute dagli SCA, riportate nel paragrafo 5.1, si è pervenuti al presente RA ai sensi dell'Allegato VI Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

2. LA PROCEDURA DI VAS

La procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è definita nei principi, nei contenuti e nelle modalità di attuazione dalla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27/06/2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati Piani e Programmi sull'ambiente. Obiettivo della Direttiva Comunitaria, recepita in Italia nella parte seconda del Decreto Legislativo n. 152 del 03/04/2006 e ss.mm.ii., entrato in vigore il 31/07/2007, è quello di *“garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e di contribuire all’integrazione di considerazioni ambientali all’atto dell’elaborazione e dell’adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull’ambiente”* (Art.1 Direttiva 2001/42/CE).

La Regione Abruzzo disciplina l'articolazione del processo di Valutazione Ambientale Strategica mediante la Legge Regionale del 09/08/2006, n. 27 “Disposizioni in materia ambientale” e successive integrazioni.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ha carattere procedurale e le sue disposizioni devono essere integrate nelle procedure esistenti. Essa deve essere integrata fin dall’inizio del processo di pianificazione/programmazione al fine di fornire all’Ente pianificatore/programmatore i criteri per scegliere la strategia di pianificazione/programmazione ambientalmente più sostenibile. Per questo deve essere effettuata durante la fase preparatoria del Piano o del Programma e anteriormente alla sua adozione o all’avvio della relativa procedura legislativa (Art. 4 Direttiva 2001/42/CE).

La valutazione ambientale strategica comprende, secondo le disposizioni di cui agli articoli da 12 a 18 del D.Lgs. n. 4 del 16/01/2008:

- a) lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità;
- b) l'elaborazione del Rapporto Ambientale;
- c) lo svolgimento di consultazioni;
- d) la valutazione del Rapporto Ambientale e gli esiti delle consultazioni;
- e) la decisione;
- f) l'informazione sulla decisione;
- g) il monitoraggio.

Ai sensi dell'Art. 5, comma 1, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., la verifica di assoggettabilità citata al punto a) è *“la verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se piani e programmi possono avere un impatto significativo sull'ambiente e devono essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni del suddetto decreto”*.

Essa è applicata a tutti i Piani e Programmi che non rientrano tra quelli elencati al comma 2 dell'Art. 6 del suddetto Decreto *“che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto”* (Art. 6, D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) o ai Piani e ai Programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei Piani e dei Programmi di cui al comma 2.

Di seguito si riporta un diagramma di flusso che sintetizza l'articolazione del processo di VAS con le relative tempistiche (Fig.1).

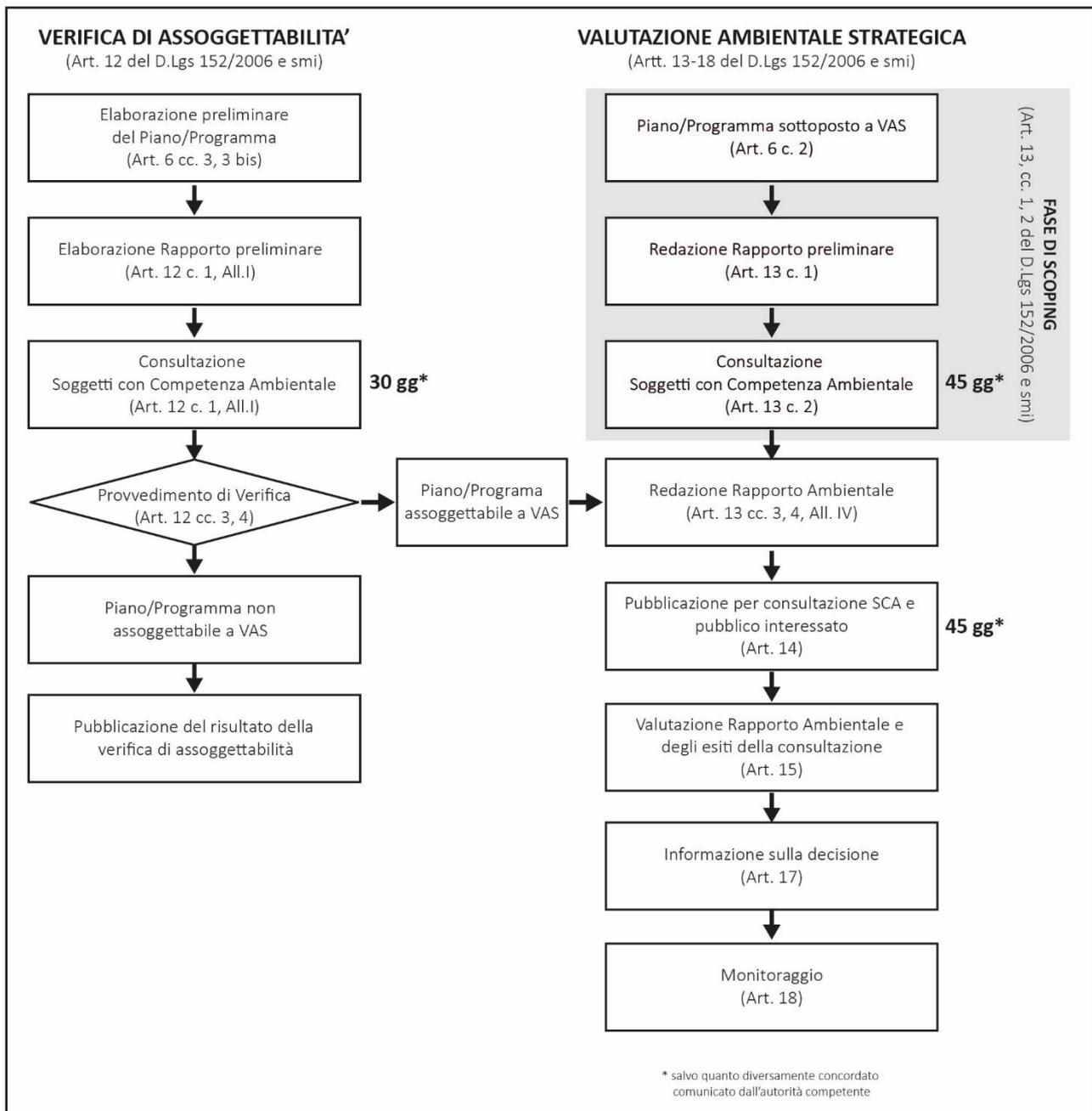


Figura 1. Schema della procedura di VAS (aggiornato al 22/02/2022).

In base allo schema proposto dalla Regione Abruzzo, il Rapporto Preliminare è composto dai seguenti contenuti:

- obiettivi strategici generali di sostenibilità;
- ambiti di influenza del Piano e orizzonte temporale;
- definizione Soggetti con Competenze Ambientali (SCA) e pubblico coinvolti e modalità di consultazione;
- analisi preliminare di contesto e indicatori;

- individuazione di aree sensibili e di elementi di criticità;
- presumibili impatti del Piano;
- descrizione del metodo di valutazione.

Secondo i criteri dell'allegato VI del Testo Unico in materia ambientale i contenuti minimi del Rapporto Ambientale sono invece i seguenti:

- a. illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del Piano o Programma e del rapporto con altri pertinenti Piani o Programmi;
- b. aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del Piano o del Programma;
- c. caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- d. qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al Piano o Programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'Art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228;
- e. obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al Piano o al Programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;
- f. possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;
- g. misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del Piano o del Programma;

- h. sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;
- i. descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del Piano o del Programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;
- j. sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

Tali contenuti sono stati tutti sviluppati nei diversi paragrafi del presente Rapporto Ambientale.

3. ITER PROCEDURALE PROPOSTO

Nella procedura di VAS si distinguono i seguenti ruoli:

- Autorità Competente di cui alla lettera p), comma 1, Art. 5 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, cioè *“la pubblica amministrazione cui compete l’adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, l’elaborazione del parere motivato”* nonché gli altri adempimenti di cui agli art. 13, 14, 15, 16, 17 e 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- Autorità Procedente di cui alla lettera q), comma 1, Art. 5 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., cioè *“la pubblica amministrazione che elabora il Piano-Programma soggetto alle disposizioni del presente decreto, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispose il Piano-Programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il Piano-Programma”*;
- Autorità Proponente di cui alla lettera r), comma 1, Art. 5 del D.Lgs. 152/2006 così come modificato dal D.Lgs. 4/2008, cioè il soggetto pubblico o privato che elabora il Piano-Programma soggetto alle disposizioni del presente decreto, e quindi soggetto che, più di ogni altro, è in condizione di identificare i potenziali impatti sull’ambiente derivanti dalle azioni del Piano dallo stesso predisposto.

La Regione Abruzzo, tramite il Dipartimento Territorio - Ambiente, Servizio Valutazioni Ambientali (DPC002), è l’Autorità Competente di cui alla lettera p), comma 1, Art. 5, cioè *“la pubblica amministrazione cui compete la l’adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, l’elaborazione del parere motivato”*.

La Regione Abruzzo, tramite il Dipartimento infrastrutture e trasporti, Servizio Infrastrutture, Ufficio Porti e Aeroporti (DPE018), è l’Autorità Procedente di cui alla lettera q), comma 1, Art. 5, cioè *“la pubblica amministrazione che elabora il Piano-Programma soggetto alle disposizioni del presente decreto, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispose il Piano-Programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il Piano-Programma”*.

Il Comune di Ortona, tramite la Giunta comunale, è il proponente di cui alla lettera r), comma 1, Art. 5 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., cioè il soggetto pubblico o privato che elabora il Piano-Programma soggetto alle disposizioni del presente decreto.

4. AMBITI DI INFLUENZA DEL PIANO E ORIZZONTE TEMPORALE

4.1. CONTENUTI DEL PIANO

In questo capitolo si riportano sinteticamente alcune considerazioni desunte dalla Relazione Generale e dagli Studi Specialistici che, unitamente agli elaborati grafici ed alle Norme di Attuazione, compongono la proposta del Piano Regolatore Portuale del Porto di Ortona (PRP-2010), cui si rimanda per eventuali analisi di dettaglio.

La proposta di PRP-2010 è stata impostata per definire una configurazione portuale più funzionale ai fini di incrementare il traffico nautico (principalmente commerciale). Le principali caratteristiche infrastrutturali previste per la riqualificazione del porto di Ortona, secondo i moderni standard dei traffici portuali e in aggiornamento del Piano Regolatore Portuale vigente (PRP-1969), sono i seguenti:

- Riqualificazione del molo Nord lato mare;
- Prolungamento del molo Sud (già previsto dal PRP-1969);
- Realizzazione della nuova darsena Nord da destinare alle merci pericolose;
- Riqualificazione della banchina Nord (già previsto dal PRP-1969);
- Riqualificazione della banchina di riva (in parte già previsto dal PRP-1969);
- Riconfigurazione generale del bacino portuale con una redistribuzione degli spazi;
- Riqualificazione e redistribuzione degli spazi a terra;
- Riqualificazione e potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari;
- Riqualificazione della fascia di interfaccia retroportuale.

Il Piano si articola nelle seguenti componenti funzionali prevalenti cui competono le diverse Zone dell'ambito portuale:

Zona C	Funzione commerciale relativa allo svolgimento delle operazioni dei traffici portuali (distinte per tipologie merceologiche e/o per modalità di composizione e carico/scarico) ivi comprese le attività, ad elevato contenuto tecnologico, riconducibili sia ai traffici portuali di materiale siderurgico e/o metalmeccanico sia alle lavorazioni di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale.
--------	---

Zona T	Funzione passeggeri, relativa all'esercizio dei servizi di assistenza ai traffici marittimi delle crociere e/o traghetti
Zona P	Funzione pesca, relativa alle attività con finalità commerciali inerenti la cattura e la vendita del pesce o di altre risorse ittiche.
Zona N	Funzione nautica, relativa alle attività del diportismo nautico sia stanziale che di transito.

Per assicurare la piena operatività e sviluppo delle suddette componenti funzionali, lo schema generale del PRP contempla anche i seguenti elementi strutturali ed attività accessorie:

- Servizi portuali e spazi collettivi, attività, strutture logistiche, e superfici comuni dell'ambito portuale (viabilità e parcheggi interni) accessorie e complementari alle funzioni prevalenti necessarie per la funzionalità collettiva del sistema portuale;
- Opere marittime, infrastrutture portuali (dighe foranee, escavazioni dei fondali, moli e banchine interne) necessarie per l'espletamento delle distinte funzioni portuali.

4.2. DURATA DEL PIANO

Le disposizioni prescrittive e di indirizzo del PRP hanno validità giuridica a tempo indeterminato.

4.3. OBIETTIVI GENERALI E AZIONI DEL PIANO

I principi che hanno guidato la redazione della proposta del PRP-2010 perseguono finalità di sviluppo sostenibile sia in modo diretto che in modo indiretto. Nei punti seguenti vengono elencati i principali obiettivi e azioni che possono essere perseguiti con l'attuazione della proposta di Piano.

Obiettivo 1. Attuazione del nuovo assetto infrastrutturale del demanio marittimo portuale.

Azione 1A. Miglioramento degli aspetti di sicurezza alla navigazione e delle condizioni di esposizione al moto ondoso residuo.

Azione 1B. Razionalizzazione negli usi delle banchine di ormeggio per le distinte attività e funzioni portuali.

Obiettivo 2. Riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture di collegamento con il porto (stradale e ferroviario).

Azione 2A. Riduzione delle interferenze con il retrostante contesto urbano e suburbano.

Obiettivo 3. Potenziamento del porto commerciale anche tramite l'ampliamento delle superfici portuali.

Azione 3A. Razionalizzazione e riqualificazione dei fronti di banchina e dei piazzali retrostanti.

Obiettivo 4. Miglioramento della qualità delle attività commerciali legate ai traffici dei prodotti chimici e/o petroliferi, anche per gli aspetti di sicurezza e riduzione degli scenari di rischio.

Azione 4A. Realizzazione di uno specifico ambito portuale dedicato alla movimentazione delle merci pericolose (ZONA C – Funzione commerciale).

Obiettivo 5. Mantenimento e miglioramento dell'efficienza delle esistenti attività industriali, finalizzate all'assemblaggio e composizione dei carichi marittimi di materiale siderurgico e metalmeccanico, di grosse dimensioni e ad elevato contenuto tecnologico.

Azione 5A. Realizzazione di nuovi fronti di accosto e realizzazione di adeguate sovrastrutture e relativi edifici di servizio (ZONA CN – Funzione Commerciale per la Cantieristica Navale; ZONA CM – Funzione Commerciale ad alto contenuto tecnologico).

Obiettivo 6. Localizzazione di un ambito portuale da destinare alle funzioni ed attività del traffico passeggeri (traghetti e crociere) da riqualificare.

Azione 6A. Realizzazione di specifici fronti di accosto e relativi edifici di servizio (ZONA T – Funzione Passeggeri).

Obiettivo 7. Razionalizzazione e potenziamento delle attività della nautica da diporto, della pesca e della cantieristica.

Azione 7A. Definizione e riqualificazione di una specifica area portuale corredata dei necessari edifici di servizio (ZONA N – Funzione Nautica).

Obiettivo 8. Individuazione, lungo la fascia di confine a terra del sistema portuale, di aree da riqualificare.

Azione 8A. Favorire la riconversione e integrazione per gli usi urbani con particolare riferimento alle attività recettive e culturali.

4.4. DIMENSIONAMENTO DEL PIANO

Il Piano si applica all'area di pertinenza del Porto di Ortona. Tale area coincide con l'area demaniale marittima del porto di Ortona di giurisdizione territoriale dell'Autorità Marittima della Capitaneria di Porto di Ortona. I confini di questo ambito sono così individuati: "lato terra" dalla polilinea "nuovo limite ambito portuale" riportata negli elaborati grafici; "lato mare" da una fascia di rispetto di 200 m condotta esternamente al contorno bagnato delle opere foranee del porto (Fig.2).

Si precisa che negli elaborati del PRP-2010 sono contemplate anche aree di confine esterne a quelle dell'area demaniale marittima, per le quali sono state formulate e concordate con il Comune di Ortona previsioni di destinazioni d'uso e riqualificazione anche infrastrutturale puramente indicative che, per avere piena efficacia, dovranno essere recepite dal PRG comunale e/o negli altri Piani e Programmi pertinenti (Fig.3).

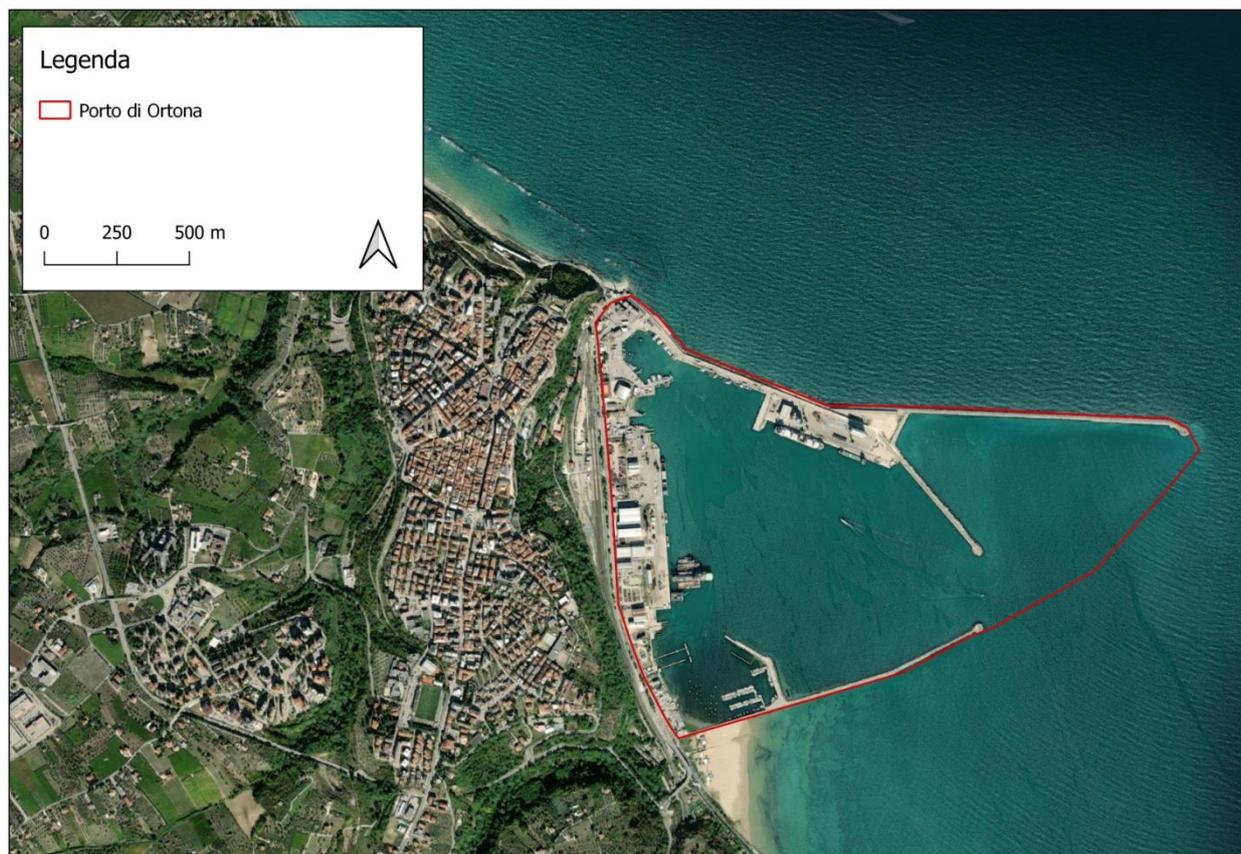


Figura 2. Area del porto

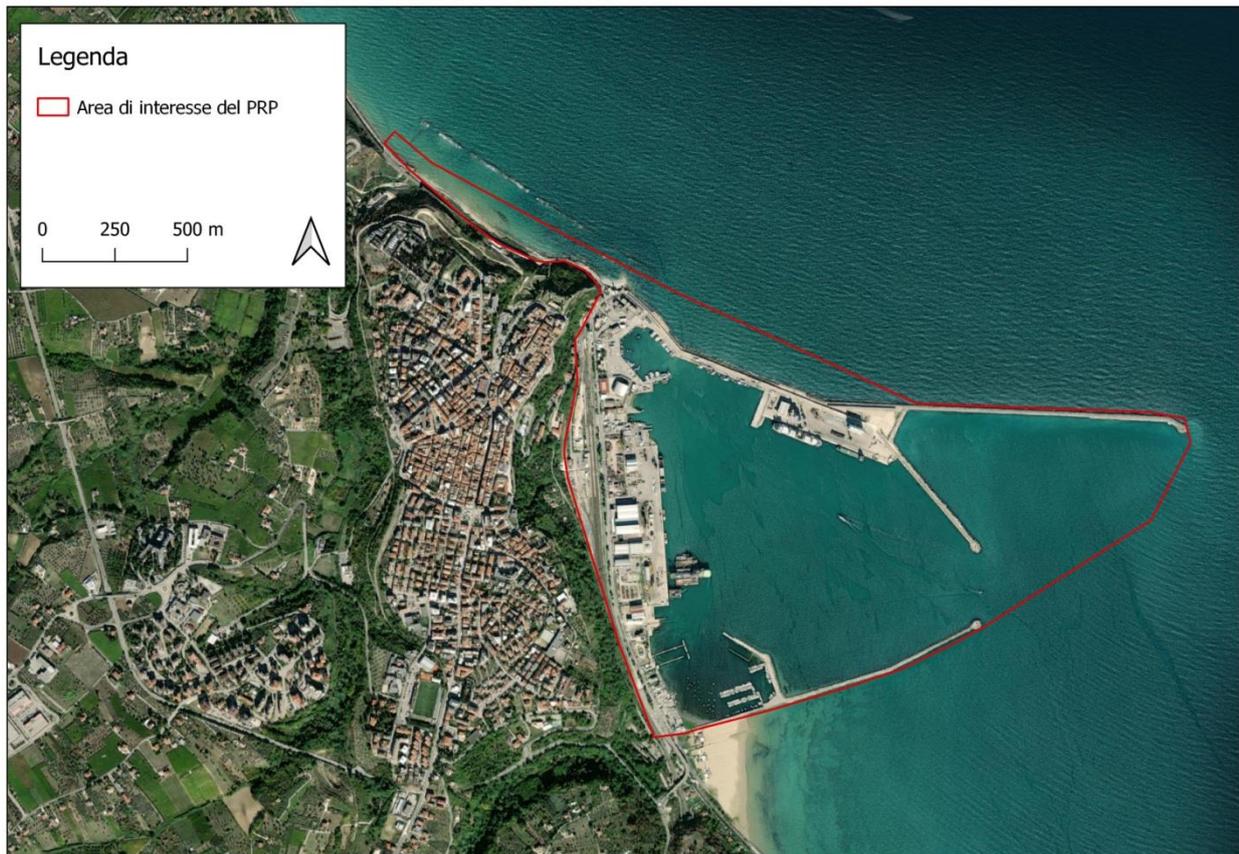


Figura 3. Area del PRP

4.5. GLI ASPETTI AMBIENTALI INTRODOTTI NEL PRP

Si riportano di seguito gli aspetti ambientali correlati all'attuazione del Piano.

1. Ridurre le quantità di sedimento sottratte al sistema costiero con eventuale compromissione delle qualità dovute alle attività portuali.

Tale aspetto è connesso sia alla minimizzazione dei fattori che determinano l'attuale tendenza all'insabbiamento del bacino, con la modifica dell'assetto planimetrico dell'imboccatura ed il riallineamento "lato mare" della diga nord, sia ad un più razionale uso e controllo delle attività portuali attraverso la zonizzazione e norme di attuazione del PRP. Un più idoneo sistema di imboccatura e avamposto riduce le sabbie in ingresso alla struttura portuale. Questo, oltre a minimizzare i costi di mantenimento della profondità del fondale per una maggiore sicurezza della navigazione e funzionalità operativa del porto, garantisce un miglioramento del trasporto solido sedimentario del litorale a beneficio del bilancio solido dei litorali limitrofi.

2. Promuovere il trasporto sostenibile.

Il miglioramento delle strutture infrastrutturali e funzionali permette il conseguimento di migliori opportunità per il trasporto navale, mercantile e turistico. Questo incide, non solo sul contenimento dei potenziali rischi di incidenti con conseguenti danni incontrollati per l'ambiente e la salute umana, ma anche, in termini più generali, sulla riduzione del trasporto su gomma delle merci favorendo la razionalizzazione dei traffici tra i vettori nave-rotaia.

3. Promuovere la salute pubblica e la sicurezza dei lavoratori portuali.

Il miglioramento degli standard di sicurezza per l'accessibilità e lo stazionamento delle imbarcazioni nel porto, in caso di condizioni meteo marine avverse, è perseguito attraverso la riqualificazione e potenziamento delle dighe foranee e delle banchine di ormeggio. Anche la dotazione e riorganizzazione funzionale degli spazi retrostanti e di banchina ha positivi riscontri sulla sicurezza degli operatori/lavoratori portuali e permette, inoltre, un più corretto controllo delle attività da parte degli organi preposti alla vigilanza.

4. Promuovere in senso lato la salute e la sicurezza pubblica e la sicurezza ambientale.

Anticipare, prevenire e minimizzare gli "scenari" che possono dare luogo ad incidenti rilevanti, al fine di limitare i danni per le stesse attività portuali e l'ambiente circostante, ai sensi del D.Lgs. 105/2015, attraverso una più idonea localizzazione delle installazioni tecnologiche ed energetiche ed una più precisa attribuzione dei compiti e degli adempimenti. La localizzazione e l'adeguamento delle banchine ha conseguenze dirette nella riduzione del rischio di incidenti con ripercussioni ambientalmente rilevanti e con migliore opportunità di contenimento nel bacino.

5. Minimizzare le incidenze delle attività portuali con il sistema urbano e la fruizione della costa.

La razionalizzazione e la distinzione delle destinazioni d'uso delle aree portuali permette di raggiungere miglioramenti dalla situazione attuale in termini di disturbo (rumore, polveri) derivanti dalla cantieristica portuale.

6. Migliorare la qualità strutturale dell'insediamento portuale.

La riqualificazione delle strutture portuali, anche se limitata al completamento delle opere marittime già contemplate dal vigente PRP (1969) e opportunamente adeguate ai moderni standard costruttivi e funzionali, nonché la contestuale attuazione delle altre opere di urbanizzazione e di servizio in sinergia con quanto pianificato al riguardo dal Comune, permetteranno una più agevole gestione dei fattori di rilevanza ambientale quali la gestione dei rifiuti portuali, opportunità di insediamento per

apparecchiature di produzione energetica alternativa e la possibilità di postazioni di ricarica per i mezzi elettrici.

Il Piano prevede anche la riprogettazione di via della Cervana in prossimità del porto. La strada rappresenta un collegamento, veicolare e pedonale, a livello del mare, tra la parte nord della città e il Lido dei Saraceni a sud. Allo stesso tempo risulta essere l'unico collegamento tra le diverse aree del porto. La riprogettazione e la riorganizzazione degli spazi portuali rende necessaria, pertanto, una completa riqualificazione di via della Cervana.

Tale riprogettazione si rende fondamentale per mantenere la molteplicità di funzioni sopra descritte, separando nettamente il traffico ordinario, ovvero gli spostamenti da e per la città, dai flussi veicolari a servizio dell'area del porto. Lo scopo è quello di garantire elevati standard di sicurezza sia per gli utenti delle aree portuali che per tutti gli altri utenti dell'infrastruttura, ed in particolare per le utenze deboli.

Via della Cervana, nella riconfigurazione di progetto, sarà in grado di garantire i massimi livelli di funzionalità per tutte le componenti di traffico ivi previste.

Nella parte ad uso del porto, infatti, i mezzi potranno circolare liberamente ed in maniera efficiente senza subire le interferenze causate dal traffico ordinario, ritenuto consistente soprattutto durante i periodi estivi. D'altro canto, la componente di traffico ordinario potrà agevolmente muoversi senza preoccuparsi dei disturbi causati dai veicoli portuali in manovra.

Particolare attenzione si è posta, inoltre, alla mobilità dei pedoni e dei ciclisti che potranno circolare lungo degli spazi loro previsti e riservati, in tutta sicurezza, dal momento che è prevista la realizzazione di un itinerario ciclo-pedonale della larghezza di circa 3 metri, in rispetto degli attuali standard europei di sicurezza.

L'itinerario ciclo-pedonale previsto collega via della Marina, in prossimità del faro di Ortona, e il Lido dei Saraceni offrendo un percorso riparato dal sole grazie alla piantumazione o al recupero delle essenze arboree oggi presenti. La nuova sezione comprende una carreggiata di due corsie al servizio del porto, una adibita a viabilità urbana e una pista ciclo-pedonale, per una larghezza complessiva di 20 metri.

Particolare attenzione deve essere posta alla gestione di via della Cervana una volta realizzato il tratto stradale che la collega, in prossimità del faro di Ortona, con la Strada Provinciale San Tommaso e la S.S.16 (intervento n° 7). Non dovrà essere permesso il transito lungo via della Cervana, nella parte di

pubblico accesso, ai mezzi pesanti originati e destinati alle aree del porto. Questa limitazione sarà attuata mediante il posizionamento di un'adeguata segnaletica di indirizzamento.

5. DEFINIZIONE SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE (SCA) COINVOLTI E PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

Ai sensi dell'Art. 5 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., i Soggetti con Competenza Ambientale (SCA) sono le pubbliche amministrazioni e gli Enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessati agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione del Piano.

Nel presente Rapporto Ambientale si ripropone l'elenco di SCA definito in fase di Scoping, integrato da altri SCA selezionati dall'allegato A, "Elenco dei Soggetti con Competenza Ambientale nella Regione Abruzzo" (aggiornamento 2024) di cui alla DGR n. 753 del 13/11/2023.

Essi entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione dello strumento, con l'Autorità Competente al fine di definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale. Insieme al pubblico interessato, gli SCA sono chiamati a esprimersi sulla proposta di Piano o Programma e il Rapporto Ambientale (Art. 13, D.Lgs. 4/2008).

I Soggetti con Competenza Ambientale proposti sono i seguenti:

Comune di Ortona

Ufficio Ambiente, Energia e Verde Pubblico

protocollo@pec.comuneortona.ch.it

Riserve Ripari di Giobbe e Punta dell'Acquabella

riserie@comuneortona.ch.it

Regione Abruzzo

Per il tramite del Sistema Documentale della Regione Abruzzo

- **DPC**-Dipartimento Territorio – Ambiente:
 - 1) DPC002 - Servizio Valutazione Ambientale;
 - 2) DPC024 - Servizio Gestione e Qualità delle Acque;
 - 3) DPC025 - Servizio Politica Energetica e Risorse del Territorio;
 - 4) DPC026 - Servizio Gestione dei Rifiuti;
 - 5) DPC032 - Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio.
- **DPE**- Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica:
 - 1) DPE012 - Servizio Opere Marittime;

- 2) DPE013 - Servizio Difesa del Suolo;
 - 3) DPE017 - Servizio Genio Civile Chieti;
 - 4) DPE018 – Servizio Infrastrutture Ufficio Porti e Aeroporti.
- **DPD** - Dipartimento Agricoltura:
 - 1) DPD021 - Servizio Foreste e parchi;
 - 2) DPD022 - Servizio Sviluppo Locale ed Economia Ittica.
 - **DPF** – Dipartimento Sanità:
 - 1) DPF010 - Servizio Prevenzione Sanitaria, Medicina Territoriale.

ARTA Abruzzo Sede Centrale

protocollo@pec.artaabruzzo.it

ERSI Ambito Chietino

protocollo@pec.ersi-abruzzo.it

Provincia di Chieti

SETTORE 2 Pianificazione Territoriale - Ambiente

protocollo@pec.provincia.chieti.it

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (AdSP-MAC)

segreteria@pec.porto.ancona.it

Autorità di Distretto dell'Appennino Centrale

protocollo@pec.autoritadistrettoac.it

ASL 2 Lanciano Vasto Chieti

Servizio di Epidemiologia Igiene e Sanità Pubblica

info@pec.asl2abruzzo.it

Ministero della Cultura

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Chieti e Pescara

sr-abr@pec.cultura.gov.it

sabap-ch-pe.urp@cultura.gov.it

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione generale per le Valutazioni Ambientali

Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS

VA@pec.mite.gov.it

Comando Regione Carabinieri Forestale Abruzzo e Molise

faq43934@pec.carabinieri.it

tch38778@pec.carabinieri.it

Nella fase di Scoping agli SCA individuati nel Rapporto Preliminare di Scoping sono stati trasmessi il Rapporto Preliminare di Scoping e la bozza di Piano.

5.1. OSSERVAZIONI SCA E ACCOGLIENZA

Come anticipato nella premessa, si riportano le osservazioni delle SCA ai quali era stato trasmesso il Rapporto di Scoping nei tempi e modi definiti dalla norma vigente.

SCA CONSULTATO	ARTA - Agenzia regionale per la tutela dell'ambiente
DATA PROT.	18/11/2021
PROT. N.	520781/21
SINTESI DELLA NOTA	<p>1) In relazione all'Analisi preliminare di contesto si ritiene che quanto descritto dovrebbe essere completato attraverso l'utilizzo di modelli previsionali relativamente all'impatto acustico, alla diffusione dell'inquinamento atmosferico, al trasporto solido marino-costiero, al rischio di eventuali sversamenti incidentali in mare di sostanze inquinanti, all'impatto paesaggistico e al traffico indotto a terra di veicoli e automezzi;</p> <p>2) In relazione al confronto di coerenza esterno con il PAI (Piano di Assetto Idrogeologico), il DS esaminato non illustra in che modo il Piano proposto intervenga sulle aree di rischio, né si riscontra la presenza di specifici obiettivi che prendano in considerazione tali aspetti, da contemplare necessariamente nel successivo Rapporto Ambientale.</p> <p>Si ritiene inoltre opportuno che il Rapporto Ambientale contenga:</p> <p>3) dati sulle attività industriali/commerciali e/o comunque terziarie esistenti;</p> <p>4) analisi ed individuazione del reticolo idrografico;</p> <p>5) localizzazione delle eventuali aree di servizio per la raccolta differenziata dei rifiuti urbani e degli inerti (Art. 23, comma 12, L.R. n. 45 del</p>

	<p>19/12/2007). Occorrerebbe stimare in dettaglio i rifiuti prodotti, prevederne la classificazione, i quantitativi, il “management” (riduzione, raccolta differenziata, recupero, smaltimento);</p> <p>6) analisi e localizzazione delle eventuali isole ecologiche;</p> <p>7) proposta di un piano di risparmio energetico che rispetti i temi della sostenibilità: si ritiene, infatti, che quanto esaminato nel DS sia carente nella descrizione degli aspetti energetici (utilizzo di fonti di energia e rinnovabili, autoproduzione, efficienza energetica e risparmio energetico);</p> <p>8) Verifica di coerenza con il Piano di Classificazione Acustica comunale;</p> <p>9) Analisi della situazione attuale e futura relativa allo Stato di Qualità dell’Aria: in che modo gli interventi in progetto influiscono sulla situazione attuale;</p> <p>10) Ricognizione della situazione impiantistica a livello di depurazione delle acque: verifica dello stato attuale e di progetto. Sarebbe auspicabile che l’approvvigionamento idrico fosse previsto duale, con reti differenziate tra acque potabili ed acque per usi “industriali” e per i servizi igienici. Il Progetto dovrà prevedere la descrizione del tipo di trattamento depurativo delle acque nere e di quelle di prima pioggia secondo il D. Lgs. 152/06 e s.m.i. e la LR 31/10. Va presa in considerazione inoltre la possibilità di recupero e di riutilizzo delle acque piovane di seconda pioggia;</p> <p>11) analisi, descrizione e localizzazione di eventuali “detrattori ambientali” (aree dimesse e/o comunque non più utilizzate e che necessitano di opere di bonifica e/o di ripristino dello stato ex ante);</p> <p>12) Per quanto concerne gli Obiettivi strategici generali di sostenibilità, si ritiene che nella successiva fase procedurale debba essere approfondito, con previsione realistica, quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none">- la funzione del porto rispetto alle tendenze economiche del territorio;- il numero di navi previste per l’attracco in relazione a dette tendenze;
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - la classe delle stesse, numero, durata e modalità delle operazioni di carico/scarico (indicando il fabbisogno di condotte, nastri trasportatori, mezzi meccanici e di tutte le eventuali altre opere connesse); - un bilancio di materia delle merci in ingresso ed in uscita dal porto, indicando i materiali (e relativi quantitativi) e il conseguente traffico indotto di automezzi pesanti; - relativamente ai consumi energetici, confronto tra le diverse opzioni trasportistiche, stradale e navale, stima del risparmio energetico e delle rispettive riduzioni di emissioni di CO2 conseguite con il trasporto marittimo; - scenari alternativi, che in una previsione a lungo periodo dovrebbero essere previsti, con relative stime di accadimento; - stato dell'attuale efficienza del porto con gli attuali volumi; - limite di saturazione del porto, nella sua configurazione attuale e/o in seguito a interventi migliorativi, per garantire un buon livello di efficienza; - studi sulle correnti, sulle idrografie e batimetrie, situazioni ex ante e modellistiche previsionali sui depositi - della dinamica costiera locale, in grado di stimare la localizzazione nelle aree a nord (Punta Ferruccio, Lido Riccio) e a sud (punta Acquabella, punta Turchino, punta Cavalluccio) fino a punta Aderci. <p>13) Con riferimento al Rapporto Ambientale da produrre si ricorda infine che lo stesso dovrà essere compilato secondo quanto specificato dall'Allegato VI alla parte II del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. ("Contenuti del rapporto ambientale di cui all'art. 13").</p>
CONTRODEDUZIONE	<p>1) Parzialmente accolta. Nel capitolo 7 del presente Rapporto Ambientale è presente l'analisi delle componenti ambientali, in tale contesto è stata anche riportata la sintesi degli studi allegati alla relazione di Piano relativi al trasporto solido marino-costiero e al rischio di eventuali sversamenti</p>

	<p>incidentali in mare di sostanze inquinanti, all'impatto acustico e alla diffusione dell'inquinamento atmosferico (traffico indotto a terra di veicoli e automezzi). Per quanto riguarda l'impatto paesaggistico, si rimanda al paragrafo 9.1 relativo al Piano Regionale Paesistico.</p> <p>2) Accolta. Nel paragrafo 9.1 del presente Rapporto Ambientale sono inseriti i contenuti e gli obiettivi del PAI e gli stessi sono stati posti in relazione agli obiettivi Piano.</p> <p>3) Accolta. Si rimanda al paragrafo 6.2 "Configurazione attuale del porto di Ortona" e 6.3 "Principali attività del porto di Ortona".</p> <p>4) Parzialmente accolta. Nell'area non si rilevano corpi idrici superficiali appartenenti al reticolo idrografico regionale. Nel paragrafo 9.4, relativo al Piano di Tutela delle Acque, è riportata la caratterizzazione del corpo idrico marino-costiero corrispondente al tratto costiero di interesse.</p> <p>5) Parzialmente accolta. La raccolta differenziata dei rifiuti urbani e degli inerti sarà gestita nell'ambito degli atti di pianificazione del Comune.</p> <p>Ai sensi del D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182 e dell'art. 41 della LR n. 45/2007 il PRP deve prevedere un piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico. La Regione Abruzzo ha sperimentato uno specifico protocollo d'intesa insieme alla Direzione marittima regionale, al Comune di Ortona e ai rispettivi gestori dei servizi rifiuti, ed ha approvato il Piano di Raccolta e di Gestione dei Rifiuti del Porto di Ortona con DGR 49/2019 (allegato 5 alla DGR).</p> <p>6) Vedasi il punto precedente.</p> <p>7) Parzialmente accolta. Gli aspetti riguardanti il risparmio energetico non si ritengono di pertinenza di un Piano Regolatore Portuale (vedi linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali di cui all'art. 5 Legge n. 84/1994). Tuttavia, tali aspetti saranno presi in considerazione nella successiva fase di revisione del Piano (secondo quanto disposto all'art. 15 del D.Lgs. 152/2006, agli esiti della consultazione di cui all'art. 14 e delle risultanze del parere motivato, l'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente, provvede alle opportune revisioni del piano prima della presentazione dello stesso per l'approvazione).</p>
--	--

	<p>8) Parzialmente accolta. Al paragrafo 9.9 è stato indicato il Piano di Classificazione Acustica ma lo stesso ad oggi non risulta vigente.</p> <p>9) Accolta. Si rimanda al paragrafo 7.1 "Atmosfera e qualità dell'aria".</p> <p>10) Parzialmente accolta. L'area del porto è ricompresa nell'agglomerato di Ortona e pertanto le utenze devono essere coltate ai relativi impianti di depurazione a servizio dell'agglomerato. Ulteriori informazioni di dettaglio saranno eventualmente fornite in sede di nuove autorizzazioni allo scarico.</p> <p>11) Accolta. Non sono stati individuati in fase di redazione del piano dei detrattori ambientali. Tuttavia si evidenzia che il piano prevede la riqualificazione della "banchina nord" e della "banchina di riva" del molo nord, oltre alla riqualificazione delle infrastrutture di collegamento.</p> <p>12) Accolta. Si rimanda ai contenuti del presente Rapporto Ambientale, alla bozza di piano e alle relazioni allegate allo stesso.</p> <p>13) Accolta. Il presente Rapporto Ambientale è stato redatto secondo i criteri di cui all'allegato VI alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..</p>
--	--

SCA CONSULTATO	DPC024 – Servizio Gestione e Qualità delle Acque
DATA PROT.	15/11/21
PROT. N.	516422/21
SINTESI DELLA NOTA	Nessuna osservazione
CONTRODEDUZIONE	-

SCA CONSULTATO	DPC002 - Dipartimento Territorio, Ambiente - Servizio Valutazioni Ambientali
DATA PROT.	Verbale dell'incontro del 09 dicembre 2021
PROT. N.	-

SINTESI DELLA NOTA	<p>1) Interferenze con i PAN. È necessario inserire un apposito paragrafo destinato a valutare le possibili interferenze tra la soluzione di pianificazione scelta e i PAN delle riserve limitrofe: “Ripari di Giobbe” e “Punta dell’Acquabella”;</p> <p>2) Obiettivi e Azioni: nel Rapporto Ambientale dovrà essere esplicitata e chiarita la rispondenza del Piano (degli obiettivi, delle strategie e delle azioni) con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile per la verifica del complessivo impatto ambientale/diretta incidenza sulla qualità dell’ambiente. Il Piano dovrebbe contenere una valutazione dell’effetto cumulo relativamente a ciascun impatto prevedibile al fine di consentire il corretto sviluppo dell’area (attraverso le attività di monitoraggio). In base alla pianificazione proposta e alle attività previste, è necessario specificare in che modo le stesse interferiscono con i seguenti aspetti ambientali e in che modo si ritiene di doverli monitorare nel tempo:</p> <ul style="list-style-type: none">- qualità dell’aria (in relazione ai traffici portuali, attività previste all’interno del porto, combustibili utilizzati, le flotte di vecchia generazione);- risparmio energetico e cambiamenti climatici (produzione di energia da fonti combustibili fossili e le relative emissioni di CO₂, vedasi Direttiva sulle rinnovabili Dir2009/28/CE);- gestione del rumore (traffici in entrata e in uscita, attività interne al porto);- gestione dei rifiuti;- gestione delle acque e qualità del Waterfront (in merito alle attività portuali prevedere la verifica della qualità delle acque superficiali costiere e di balneazione, tutela della biodiversità);- approfondimenti in merito agli aspetti dell’energia sostenibile (illuminazione spazi portuali, politiche di risparmio ed efficientamento energetico, previsioni installazione fonti di energia rinnovabile);- valutazione del rischio sismico. Lo sviluppo dell’area portuale deve tenere conto delle caratteristiche geomorfologiche dell’area che possono condizionarne lo sviluppo.
---------------------------	--

	<p>3) Dal documento di Rapporto Preliminare presentato si evince che la soluzione che si intende perseguire ha anche l'obiettivo di limitare i fenomeni di insabbiamento. A tal proposito si ritiene necessario prevedere azioni di monitoraggio del citato fenomeno ed eventuali interventi di dragaggio necessari a garantire l'operatività dell'opera nel tempo;</p> <p>4) Inoltre, nella parte relativa alla definizione delle possibili alternative volta all'individuazione della soluzione ottimale (vedasi alternative proposte ABC) si ritiene che le stesse dovrebbero essere sottoposte ai medesimi criteri valutativi al fine di giustificare la scelta definitiva. Per quanto rinvenuto nel Rapporto Preliminare, non sembra sia stato adottato tale metodo di analisi e di confronto di cui si chiede di dare adeguatamente conto nell'ambito del Rapporto Ambientale;</p> <p>5) Nella sezione relativa ad una prima impostazione degli indicatori, si suggerisce di rivedere la tabella che mette in relazione le azioni/gli obiettivi del Piano con gli aspetti ambientali oggetto della valutazione in quanto alcune correlazioni (dirette e indirette) sembrano meritevoli di integrazioni. Si segnala inoltre che, sempre all'interno della sezione così denominata, non è riportata la lista degli indicatori più volte richiamata all'interno del documento.</p> <p>Aspetti formali da rivedere:</p> <p>6) Nel rapporto preliminare si fa riferimento a tempi procedurali non corretti poiché modificati dal recente Decreto Legge n. 152/2021, pertanto si ritiene opportuno adeguarli;</p> <p>7) Al paragrafo 4 "il processo metodologico di VAS" si fa riferimento erroneamente alla Task force non più attiva all'interno del Servizio Valutazioni Ambientali;</p> <p>8) Indice del documento. Si chiede di rivedere l'indice del Rapporto Ambientale in modo da correlarlo direttamente ai contenuti dell'All. VI alla Parte Seconda D.Lgs. 152/2006.</p>
CONTRODEDUZIONE	<p>1) Accolta. Si rimanda al paragrafo 9.8 "Piano di Assetto Naturalistico Punta Acquabella e Ripari di Giobbe".</p>

	<p>2) Parzialmente accolta. Si rimanda ai contenuti del presente Rapporto Ambientale ad eccezione degli aspetti riguardanti il risparmio energetico e la valutazione del rischio sismico che non si ritengono di pertinenza di un Piano Regolatore Portuale (vedi linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali di cui all'art. 5 Legge n. 84/1994). Tuttavia, tali aspetti saranno presi in considerazione nella successiva fase di revisione del Piano (secondo quanto disposto all'art. 15 del D.lgs. 152/2006, agli esiti della consultazione di cui all'art. 14 e delle risultanze del parere motivato, l'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente, provvede alle opportune revisioni del piano prima della presentazione dello stesso per l'approvazione).</p> <p>Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti, si evidenzia che ai sensi del D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182 e dell'art. 41 della LR n. 45/2007 il PRP deve prevedere un piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico. La Regione Abruzzo ha sperimentato uno specifico protocollo d'intesa insieme alla Direzione marittima regionale, al Comune di Ortona e ai rispettivi gestori dei servizi rifiuti, ed ha approvato il Piano di Raccolta e di Gestione dei Rifiuti del Porto di Ortona con DGR 49/2019 (allegato 5 alla DGR).</p> <p>3) Accolta. È stata inserita una misura di monitoraggio relativa ai fenomeni di insabbiamento.</p> <p>4) Accolta. Si rimanda al paragrafo 9.1 "Individuazione e confronto delle possibili alternative di Piano" del presente Rapporto Ambientale.</p> <p>5) Accolta. Si rimanda al capitolo 12 "Misure di monitoraggio".</p> <p>6) Accolta. Si rimanda ai contenuti del presente Rapporto Ambientale.</p> <p>7) Accolta. Si rimanda al capitolo 5 del presente Rapporto Ambientale.</p> <p>8) Accolta. Si rimanda ai contenuti del presente Rapporto Ambientale.</p>
--	---

6. ANALISI PRELIMINARE DI CONTESTO

6.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PORTO DI ORTONA

Il porto di Ortona si colloca al margine sud-est del promontorio sul cui pianoro si sviluppa l'omonimo insediamento urbano, la cui stabile origine risale probabilmente ai Frentani che abitarono la fascia litoranea abruzzese-molisana compresa tra le foci del Foro e del Biferno. La peculiarità della costa alta e rocciosa, contraddistinta da una serie di calette sabbiose al piede del promontorio favorevoli per l'ormeggio ed il ridosso delle imbarcazioni, ha favorito lo sviluppo dell'insediamento come testimoniato dai reperti dell'urbs romana e medievali ancora presenti nel centro storico.

La costa ortonese ha un'estensione di oltre 17 chilometri ed una superficie di oltre 33 ettari. Si caratterizza, come detto precedentemente, per un alternarsi di differenti contesti litoranei con spiagge sabbiose a tratti di spiagge ciottolose nelle zone antistanti le foci dei fiumi, torrenti e fossi, e tratti di costa rocciosa privi di spiagge o esigue calette a ridosso di falesie.

6.2. CONFIGURAZIONE ATTUALE DEL PORTO DI ORTONA

L'attuale conformazione planimetrica del porto di Ortona è contraddistinta dalle due dighe foranee (scogliere frangiflutti del tipo a gettata) radicate a terra con orientamenti tra loro convergenti, tali da delimitare l'imboccatura portuale con asse mediano orientato a levante secondo la tipologia detta "moli convergenti". L'originario molo nord, a seguito dei recenti lavori di realizzazione della nuova diga foranea conforme all'assetto planimetrico del PRP vigente, presenta un'estensione complessiva di circa 2.000 m, mentre quello Sud ha uno sviluppo di circa 1.100 m.

Attualmente il porto di Ortona è interessato da diversi tipi di attività portuali in particolare:

- ormeggi e aree di stoccaggio/gestione per il traffico marittimo commerciale;
- ormeggi e aree di stoccaggio/gestione per la pesca anche minore;
- attività industriali correlate alle esigenze di un vettore di trasporto marittimo;
- cantieristica (costruzione/ristrutturazione e rimessaggio per la nautica);
- nautica da diporto e minore.

Le principali caratteristiche tecniche del porto di Ortona, nella sua configurazione attuale, sono di seguito riassunte:

- Superficie dello specchio acqueo: 1.000.000 m² (100 ettari);

- Profondità massima dei fondali naturali (all'imboccatura del porto): -8,0/-8,5 m s.l.m.;
- Profondità media del canale di accesso: -7,0/-7,5 m s.l.m.;
- Profondità media della darsena interna: -6,5 m s.l.m.;
- Profondità minima: -6,0 m s.l.m. lungo la banchina di riva;
- Superficie a terra: circa 260.000 m² (26 ettari);
- Sviluppo complessivo delle banchine operative: 1.350 m.

Per tipologia strutturale e attuali destinazioni d'uso si distinguono i seguenti sette ambiti portuali principali:

ZONA A – BANCHINA NORD

Lunghezza banchina: 463 m;

Profondità fondale: -8,50 m;

Larghezza retrostante: 107 m;

Area di stoccaggio: 47030 m²;

Destinazione uso banchina: attività di tipo commerciale.

Sulla parte orientale di tale banchina è collocato un ormeggio destinato ai prodotti petroliferi. Questi vengono convogliati mediante pipeline ai serbatoi che sono posti fuori dall'area portuale. La parte occidentale della banchina nord, invece, è destinata alle rinfuse solide.

ZONA B – BANCHINA MARTELLO

Lunghezza banchina: 130 m;

Profondità fondale: -7,50 m;

Larghezza retrostante: 34 m;

Area di stoccaggio: 3356 m²;

Destinazione uso banchina: attività di tipo commerciale.

ZONA C – BANCHINA COMMERCIALE

Lunghezza banchina: 325 m;

Profondità fondale: -7,00 m;

Larghezza retrostante: 25 m;

Area di stoccaggio: 8120 m²;

Destinazione uso banchina: attività di tipo commerciale – attracco pescherecci.

ZONA D – DARSENA MOTOPESCHERECCI

Sviluppo longitudinale banchina: 490 m;

Profondità fondale: variabile tra i -4,10 m e i -2,50 m;

Larghezza retrostante: larghezza variabile tra i 26 m nella parte adiacente alla banchina commerciale e i 96 m in corrispondenza della banchina di riva;

Destinazione uso banchina: attività connesse con la pesca.

In tale area è presente il mercato ittico. Gli altri spazi retrostanti tali banchine sono utilizzate per le attività di gestione ed organizzazione del porto.

ZONA E – BANCHINA DI RIVA (STORICA)

Lunghezza banchina: 230 m;

Profondità fondale: -6,50 m;

Larghezza retrostante: 110 m;

Area di stoccaggio: 22560 m²;

Destinazione uso banchina: attività di tipo commerciale - cantieristica.

La parte meridionale della banchina di riva, dove è presente anche uno scalo di alaggio, è utilizzata a cantiere navale per la ristrutturazione di imbarcazioni lunghe fino ai 40/50 m. Adiacente al cantiere navale, parte della banchina è occupata dall'ormeggio di mezzi a servizio delle piattaforme offshore gestite dall'ENI.

ZONA F – BANCHINA DI RIVA NUOVA

Lunghezza banchina: 260 m;

Profondità fondale: -6,50 m;

Larghezza retrostante: 120 m;

Area di stoccaggio: 24200 m²;

Destinazione uso banchina: attività di tipo commerciale.

La banchina di riva nuova, fatta eccezione per la parte non banchinata, accoglie navi per merci varie. Il terrapieno a tergo della banchina è in parte occupato da capannoni e magazzini a supporto delle attività industriali connesse con attività offshore, l'assemblaggio e movimentazione di grandi elementi siderurgici e metalmeccanici ad elevato contenuto tecnologico.

ZONA G – BANCHINA SARACENI MOLO E DARSENA PORTO TURISTICO

Lunghezza banchina: 182 m;

Profondità fondale: -3,00 m;

Larghezza retrostante: 8,00 m;

Area di stoccaggio: 2500 m²;

Destinazione uso banchina: porto turistico, attività da diporto.

Per quanto riguarda l'attività turistica, oltre alla banchina Saraceni e il molo turistico, essa viene svolta ormeggiando le imbarcazioni su gavitelli posti in tale area.

6.3. PRINCIPALI ATTIVITÀ DEL PORTO DI ORTONA

Le principali attività portuali sono quelle di tipo commerciali che si sviluppano lungo la banchina nord e su parte della banchina di riva. Sulla parte più orientale della banchina nord è collocato un ormeggio destinato ai prodotti petroliferi. Tali prodotti vengono convogliati mediante pipeline ai serbatoi che sono posti a nord-ovest, fuori dall'area portuale in località Peticcia, con un percorso di oltre 2 km che si snoda lungo il muro paraonde della diga nord e, a partire dal faro lungo il margine interno dell'ex tracciato ferroviario recentemente riqualificato ed adibito a via ciclopedonale. La parte occidentale della banchina nord è destinata alle rinfuse solide. La parte meridionale della banchina di riva, dove è presente anche uno scalo di alaggio, è utilizzata a cantiere navale per la ristrutturazione di imbarcazioni lunghe fino ai 40/50 m.

Adiacente al cantiere navale, parte della banchina è occupata dall'ormeggio di mezzi a servizio delle piattaforme offshore gestite dall'ENI. Il tratto restante, fatta eccezione per la parte non banchinata, accoglie navi per merci varie. Al limite settentrionale della banchina di riva sono localizzati alcuni cantieri che si dedicano al rimessaggio di imbarcazioni da pesca e da diporto. Il terrapieno a tergo della banchina di riva è in parte occupato da capannoni e magazzini a supporto delle attività

commerciali. Gli altri spazi retrostanti le banchine sono utilizzate per le attività di gestione ed organizzazione del porto.

Le imbarcazioni da pesca sono localizzate nella darsena posta in prossimità del radicamento a riva del molo nord dove si trova anche il mercato ittico.

Per quanto riguarda l'attività turistica, essa viene svolta ormeggiando le imbarcazioni su gavitelli localizzati nella zona sud del porto.

6.4. AREE PROTETTE

A nord dell'infrastruttura portuale è presente la Riserva Naturale Regionale di Ripari di Giobbe mentre a sud la riserva naturale Regionale Punta dell'Acquabella (Fig.4).

A scala regionale, l'unica area protetta che ricade in ambito marino è l'Area Marina Protetta Torre del Cerrano (ZSC IT7120215), distante 32 km a Nord dal porto di Ortona.



Figura 2. Carta delle aree protette

7. ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI

7.1. ATMOSFERA E QUALITÀ DELL'ARIA

La razionalizzazione e la distinzione delle destinazioni d'uso delle aree portuali permette di raggiungere miglioramenti dalla situazione attuale in termini di disturbo (rumore, polveri) derivanti dalla cantieristica portuale.

Si riporta di seguito quanto indicato nell'allegato S1 relativo alle previsioni di traffico.

La tabella seguente riporta in sintesi la domanda attesa nei due scenari basso e alto al 2020 e al 2030. Nello scenario alto al 2030, il porto potrebbe raggiungere quasi tre milioni di tonnellate di movimentazione al netto del traffico aggiuntivo rappresentato da container e ro-ro. Lo scenario basso, molto più conservativo, porta ad un valore di quasi 1,5 milioni di tonnellate sempre al netto di container e ro-ro.

		Scenario basso		Scenario alto	
		2020	2030	2020	2030
Rinfuse liquide*	Sbarchi ⁽¹⁾	773	854	1036	1534
Rinfuse secche*	Sbarchi	486	537	717	1167
General cargo*	Sbarchi	50	50	74	110
	Imbarchi	60	60	89	131
Container**	Sbarchi	12	18	15	27
	Imbarchi	18	26	22	39
RoRo*		-	-	211	211

Fonte: elaborazioni TRT
 * Migliaia di ton
 ** Migliaia di TEU

⁽¹⁾ In funzione delle prospettive estrattive, si ritiene che potranno esserci imbarchi di greggio fino al 30% delle quantità imbarcate

Inoltre, si riporta di seguito quanto indicato nell'allegato S2 di piano in merito ai fattori di emissione e ai costi ambientali.

I costi ambientali presi in considerazione nell'analisi sono stati i costi dell'inquinamento atmosferico, che include i costi prodotti dal particolato (PM10, PM2.5) e dai rimanenti inquinanti, ovvero ossidi di azoto (NOx), biossido di zolfo (SO2) e composti organici volatili non metanici (COVNM). Inoltre sono stati considerati i costi del riscaldamento globale (CO2) derivato dall'effetto serra e i costi prodotti dal rumore. Per la valutazione dei costi ambientali sono necessari due passaggi: 1) la quantificazione delle

emissioni inquinanti, e 2) la loro monetizzazione, cioè la stima del valore monetario dei danni da esse provocati.

I fattori di emissione variano in funzione del tipo di veicolo, delle condizioni di circolazione, dello sviluppo tecnologico atteso (che può permettere la circolazione di veicoli meno inquinanti), eccetera. Come valori di riferimento, fatta eccezione per la CO₂, sono stati adottati i valori presentati nell'Appendice 1 delle "Linee guida per la misura dei costi esterni nell'ambito del PON Trasporti 2000 – 2006" (NUVV, 2008).

	SO₂	NO_x	PM	COVNM
Mezzi pesanti (g/veicolo km)	0,087	2,434	0,132	0,468
Navi (g/tonnellate km)	0,140	0,270	0,020	0,017
Fonte: NUVV, 2008				

Per la stima delle emissioni di CO₂, invece, per i mezzi pesanti sono state utilizzate le funzioni di emissione per tipologia di veicolo messe a punto nel progetto MEET e la composizione del parco auto italiano e la sua evoluzione derivata dalle ipotesi del progetto REMOVE. In particolare dallo studio MEET sono disponibili funzioni di emissione per diverse categorie di autoveicoli (in base all'alimentazione, alla cilindrata e alla classe EURO). Poiché non si hanno a disposizione dati sui diversi modelli di veicoli, è stato necessario utilizzare una funzione unica.

Tale funzione è stata stimata come media delle funzioni relative alle singole categorie di veicoli, pesando ciascuna categoria in funzione della sua consistenza nel parco. Il fattore di emissione così calcolato per i mezzi pesanti è uguale a 6.407,60 g/veicoli km per l'anno 2015 (valore risultato costante per il periodo di riferimento).

Per quanto riguarda le navi, utilizzando i risultati del progetto MEET, è stato considerato un valore pari a 146,85 kg/nave km nel 2015, e 138,48 kg/nave km dal 2030 in poi. I fattori di emissione negli anni intermedi sono stati calcolati tramite interpolazione lineare. Utilizzando i fattori di emissione descritti e il traffico stradale e marittimo, è stato possibile calcolare, per i vari scenari, le tonnellate di emissioni inquinanti nel periodo di analisi.

La valutazione dei costi ambientali è avvenuta applicando alle tonnellate di emissioni un costo unitario diversificato per tipo di inquinante. La fonte più attendibile dei costi dell'emissioni è lo studio HEATCO (2006). I valori di riferimento specifici per l'Italia in un contesto extraurbano, tratti da tale studio e

aggiornati al 2009, sono presentati nella tabella seguente (costi delle emissioni inquinanti per tonnellata d'inquinante).

Inquinante	Emissioni in area extraurbana
SO ₂	4.090
NO _x	3.740
VOC	1.870
PM _{2,5}	81.805

Fonte: Adattato da HEATCO (2006)

Per quanto riguarda la CO₂, il costo delle emissioni, data la dimensione globale dell'impatto, non è differenziato in rapporto agli specifici contesti di emissione (per esempio in rapporto alla densità della popolazione esposta), ma è invece differenziato nel tempo (il loro aumento nel tempo dipende dallo scenario assunto che prevede la crescita delle emissioni globali di gas serra). I valori unitari adottati sono quelli dello studio IMPACT (2008) aggiornati al 2009 (Costi delle emissioni di CO₂ per tonnellata).

Anno di emissione	Costo ambientale
2010	25,2
2020	40,4
2030	55,5
2040	70,7
2050	85,8

Fonte: Adattato da IMPACT (2008).

Poiché con la realizzazione del progetto diminuiscono le percorrenze su strada e via mare, in quanto una parte della domanda attesa non devierebbe verso un porto diverso da quello di Ortona, i costi ambientali del progetto si riducono rispetto a quelli della soluzione di riferimento.

7.2. AMBIENTE IDRICO

Tra gli elaborati di Piano è presente uno studio redatto dal Prof. Ing. Paolo De Girolamo avente come oggetto l'analisi della qualità delle acque portuali che può offrire la nuova configurazione portuale prevista dal Piano. A tale scopo sono stati investigati i seguenti aspetti:

- Analisi della circolazione idrica all'interno del bacino portuale dovuta alle variazioni di livello marino indotte dalla marea astronomica;

- Analisi dell'evoluzione della concentrazione e diffusione dell'ossigeno disciolto per verificare la qualità delle acque all'interno del porto dopo 5 giorni in condizioni di scarsa ri-ossigenazione naturale;
- Analisi della diffusione di inquinante che accidentalmente sia riversato all'interno della darsena petroli, per verificare il tempo a disposizione per conterminare mediante appositi dispositivi (panne galleggianti) un eventuale versamento indesiderato di prodotti petroliferi.

Si riportano di seguito le conclusioni tratte dallo studio.

“A partire dai risultati ottenuti dallo studio della circolazione idrica, è stato possibile ricavare l'andamento temporale della concentrazione di ossigeno disciolto all'interno dei bacini portuali previsti dal nuovo Piano Regolatore Portuale. È importante sottolineare che i risultati ottenuti dalle diverse simulazioni fanno riferimento alle condizioni più gravose ai fini della qualità delle acque, caratterizzate dalla prolungata assenza di vento e moto ondoso. Tali condizioni sono da considerare certamente rare in quanto nel periodo estivo la presenza delle brezze termiche garantisce comunque un ricambio superiore a quello qui esaminato. Dalle analisi dei risultati ottenuti si evince che il ricambio idrico naturale indotto dalla sola forzante di marea non è sufficiente a garantire un'adeguata concentrazione di ossigeno disciolto all'interno della darsena turistico/pescherecci.

I risultati ottenuti hanno permesso di verificare che un sistema costituito da 2 pompe azionate per una durata di circa 6 ore durante la fase di riflusso della marea, di cui una da 500 l/s ed una da 750 l/s entrambe che adescanti all'esterno del porto, sono sufficienti a garantire un'adeguata concentrazione di ossigeno disciolto nella darsena turistico/pescherecci. Si evidenzia infine che qualora in fase di gestione si rendesse necessario garantire una migliore qualità delle acque, sarà sempre possibile ricorrere ad agitatori.

L'applicazione dei codici di calcolo RMA-2 e RMA-4 ha consentito di studiare l'evoluzione spazio/temporale all'interno dello specchio acqueo portuale di un versamento accidentale all'interno della darsena petroli con una portata di 1.0 m³/s per la durata di un'ora. Questo scenario simulato è estremamente cautelativo tenendo conto che la portata di scarico di una nave petroli è di circa 100÷-150 l/s e che è al più ipotizzabile che il versamento a mare derivi da una rottura accidentale di una tubazione. I risultati ottenuti hanno mostrato che i tempi necessari per la conterminazione della “macchia” inquinante, affinché rimanga confinata all'interno della darsena petroli, sono dell'ordine di 2/3 ore.

La condizione più critica, rappresentata dal raggiungimento dell'imboccatura portuale, viene raggiunta all'incirca dopo 36 ore dopo l'avvenuta fuoriuscita dell'inquinante. I tempi ottenuti sono del tutto confrontabili con la possibilità di con terminare il versamento all'interno della stessa darsena.”.

7.3. SUOLO E SOTTOSUOLO

Per quanto riguarda l'interferenza delle nuove opere esterne portuali sulle spiagge limitrofe e dei fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale, tra gli elaborati di Piano è presente l'allegato S4 “Studio idrodinamico e morfodinamico” redatto dal Prof. Ing. Paolo De Girolamo. Nello studio è stato effettuato una valutazione dell'insabbiamento dell'imboccatura portuale e l'influenza delle nuove opere sull'idrodinamica dei litorali limitrofi, affrontata tramite una metodologia comparativa. Lo studio contiene il confronto dei risultati ottenuti in situazione attuale e in configurazione di nuovo PRP, tramite l'applicazione di un modello numerico in grado di calcolare le caratteristiche propagative delle onde corte, la distribuzione del campo cinetico indotto e il trasporto solido che ne consegue. Si rimanda all'elaborato di Piano S4 per l'approfondimento dello stesso.

7.4. VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

Il Piano non influisce su tale componente.

7.5. RUMORE

La razionalizzazione e la distinzione delle destinazioni d'uso delle aree portuali permette di raggiungere miglioramenti della situazione attuale in termini di disturbo (rumore, polveri) derivanti dalla cantieristica portuale.

Inoltre, si riporta di seguito quanto indicato nell'allegato S2 di piano in merito ai fattori di emissione e ai costi ambientali.

La stima dei costi dell'inquinamento acustico è solitamente piuttosto complessa. Essa richiede infatti una serie di informazioni non sempre disponibili: la determinazione del livello di rumore (gli effetti sono crescenti in funzione dei livelli di rumore e della durata dell'esposizione), e la determinazione della popolazione esposta con riferimento a diversi livelli di disturbo. Una stima di massima dei costi del rumore è stata ottenuta per il trasporto stradale applicando i risultati di IMPACT. È stato così adottato per i mezzi pesanti un costo unitario del rumore pari a 0,011 euro/veicolo km. I benefici ambientali sono la differenza tra i costi della soluzione di riferimento e i costi ambientali dell'alternativa di progetto. Valori negativi di tali differenziali rappresentano quindi costi ambientali

addizionali (Benefici ambientali delle alternative di progetto rispetto allo scenario di riferimento, in milioni di Euro).

Anni	Scenario "basso"	Scenario "alto"
2015	0,6	0,9
2030	2,0	7,8

Poiché con la realizzazione del progetto diminuiscono le percorrenze su strada e via mare, in quanto una parte della domanda attesa non devierebbe verso un porto diverso da quello di Ortona, i costi ambientali del progetto si riducono rispetto a quelli della soluzione di riferimento.

7.6. PAESAGGIO

Lo schema generale delle infrastrutturazioni previste dalla proposta di Piano non insiste e/o interferisce direttamente con aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica.

7.7. EFFETTO CUMULO

Nella fase di esercizio di piano, in regime ordinario, si ritiene che le problematiche sopra esposte relative a ciascuna componente ambientale siano risolte dalle misure di mitigazione indicate al capitolo 11 del presente Rapporto Ambientale. Non si prevede, pertanto, un effetto cumulo non mitigato in fase di esercizio, lo stesso andrà invece valutato in caso di fenomeni concomitanti straordinari.

8. INDIVIDUAZIONE DI AREE SENSIBILI E DI ELEMENTI DI CRITICITÀ

La presenza di aree di particolare pregio naturalistico e paesistico della zona costiera di Ortona, come le spiagge di Ripari di Giobbe, di Torre Mucchia e di Acquabella, ha spinto il legislatore a proporre la formazione di un Parco nazionale “Costa Teatina” istituito nel 2001. In seguito la Regione Abruzzo ha emanato la legge n. 5 del 2007 “Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della Costa Teatina” con la quale, oltre ad individuare misure di tutela ambientale lungo il litoraneo tra Ortona e Vasto, connesse alla dismissione delle tratte ferroviarie, ha istituito il “Sistema delle aree protette della costa teatina” che per quanto riguarda il territorio di Ortona si traduce nella composizione delle riserve naturali di Punta di Acquabella e di Ripari di Giobbe.

La Riserva Naturale di Punta dell’Acquabella comprende una superficie di circa 28 ettari, compresa in una stretta fascia di vegetazione subito dopo il porto di Ortona, dove è possibile osservare l’evoluzione geomorfologica della falesia.

La Riserva Naturale di Ripari di Giobbe è localizzata sopra una costa ed è alta mediamente 65 metri sul livello del mare. Qui la falesia rocciosa si confonde a tratti con la macchia mediterranea che ricopre la parete collinare a ridosso di una cala nascosta con la spiaggia di ciottoli bianchi raggiungibile solo a piedi o dal mare. La Riserva di Ripari di Giobbe ricade interamente nel Comune di Ortona e comprende anche il comprensorio di Torre Mucchia.

Poco più a Nord, in località Arielli-Foro, il Comune di Ortona ha istituito un Parco Dunale in un tratto di costa lungo circa 1700 metri, compreso tra la linea di battigia e il tracciato ferroviario, dove è conservata parte della vegetazione tipica delle dune sabbiose. Tali aree si sono conservate per la difficile accessibilità e per l’instabilità dei versanti più ripidi. Le numerose frane e scivolamenti di alcuni tratti di falesia nei Ripari di Giobbe, ma anche in altre zone del litorale teatino da Punta Macchiola a Punta Lunga a Ferruccio fino a Punta Aderci, ha indotto le Ferrovie dello Stato ad attuare lo spostamento della linea ferroviaria adriatica nell’entroterra. Il sedime ferroviario abbandonato è stato acquisito dalla Regione Abruzzo nel 2014 che, unitamente alla Provincia di Chieti, ha pianificato ed avviato la riqualificazione del tracciato in Via Verde della Costa dei Trabocchi.

9. ANALISI DI COERENZA

L'analisi di coerenza è finalizzata a verificare la coerenza degli obiettivi del Piano (elencati precedentemente) con quelli di altri piani/programmi che normano il territorio di Ortona (coerenza esterna) e con le azioni previste all'interno del Piano stesso (coerenza interna). Tale verifica comporta pertanto sia un riscontro interno che esterno. La coerenza esterna si suddivide a sua volta in verticale, che contempla cioè il confronto con obiettivi e principi di sostenibilità ambientale desunti da piani/programmi sovraordinati, e orizzontale, che verifica la compatibilità degli obiettivi del Piano con obiettivi e principi di sostenibilità ambientale desunti da piani/programmi redatti dal Comune stesso. L'analisi è stata incentrata sulla ricognizione degli strumenti con cui il PRG dovrà coordinarsi e sull'individuazione delle previsioni, prescrizioni, vincoli e indirizzi di cui si dovrà tener conto nella redazione del Piano.

9.1. COERENZA INTERNA

La coerenza interna verifica se gli obiettivi e le azioni/norme del Piano, sottoposto alla procedura di VAS, sono tra loro congrui. Tale congruenza è verificata in sintesi nella seguente matrice dove, per tutte le azioni di Piano (rappresentate in riga), è rappresentata la coerenza con gli obiettivi di Piano con un simbolo (+ : coerente; = : indifferente; - : non coerente). Di seguito si riportano obiettivi e azioni già elencati in precedenza.

Obiettivo 1. Attuazione del nuovo assetto infrastrutturale del demanio marittimo portuale.

Azione 1A. Miglioramento degli aspetti di sicurezza alla navigazione e delle condizioni di esposizione al moto ondoso residuo.

Azione 1B. Razionalizzazione negli usi delle banchine di ormeggio per le distinte attività e funzioni portuali.

Obiettivo 2. Riqualficazione e potenziamento delle infrastrutture di collegamento con il porto (stradale e ferroviario).

Azione 2A. Riduzione delle interferenze con il retrostante contesto urbano e suburbano.

Obiettivo 3. Potenziamento del porto commerciale anche tramite l'ampliamento delle superfici portuali.

Azione 3A. Razionalizzazione e riqualificazione dei fronti di banchina e dei piazzali retrostanti.

Obiettivo 4. Miglioramento della qualità delle attività commerciali legate ai traffici dei prodotti chimici e/o petroliferi, anche per gli aspetti di sicurezza e riduzione degli scenari di rischio.

Azione 4A. Realizzazione di uno specifico ambito portuale dedicato alla movimentazione delle merci pericolose (ZONA C – Funzione commerciale).

Obiettivo 5. Mantenimento e miglioramento dell'efficienza delle esistenti attività industriali, finalizzate all'assemblaggio e composizione dei carichi marittimi di materiale siderurgico e metalmeccanico, di grosse dimensioni e ad elevato contenuto tecnologico.

Azione 5A. Realizzazione di nuovi fronti di accosto e realizzazione di adeguate sovrastrutture e relativi edifici di servizio (ZONA CN – Funzione Commerciale per la Cantieristica Navale; ZONA CM – Funzione Commerciale ad alto contenuto tecnologico).

Obiettivo 6. Localizzazione di un ambito portuale da destinare alle funzioni ed attività del traffico passeggeri (traghetti e crociere) da riqualificare.

Azione 6A. Realizzazione di specifici fronti di accosto e relativi edifici di servizio (ZONA T – Funzione Passeggeri).

Obiettivo 7. Razionalizzazione e potenziamento delle attività della nautica da diporto, della pesca e della cantieristica.

Azione 7A. Definizione e riqualificazione di una specifica area portuale corredata dei necessari edifici di servizio (ZONA N – Funzione Nautica).

Obiettivo 8. Individuazione, lungo la fascia di confine a terra del sistema portuale, di aree da riqualificare.

Azione 8A. Favorire la riconversione e integrazione per gli usi urbani con particolare riferimento alle attività recettive e culturali.

	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
Azione 1A	+	=	=	=	=	=	=	=
Azione 1B	+	=	=	=	=	=	=	=
Azione 2A	=	+	=	=	=	=	=	=
Azione 3A	=	=	+	+	+	+	+	=

Azione 4A	=	=	=	+	=	=	=	=
Azione 5A	=	=	=	=	+	=	=	=
Azione 6A	=	=	=	=	=	+	=	=
Azione 7A	=	=	=	=	=	=	+	=
Azione 8A	=	=	=	=	=	=	=	+

9.2. COERENZA ESTERNA VERTICALE

Questa verifica contempla il confronto degli obiettivi del PPR con obiettivi e principi di sostenibilità ambientale desunti da piani/programmi redatti da altri Enti quali, ad esempio, la Regione Abruzzo, le Autorità di Bacino, la Provincia. La verifica di coerenza è sintetizzata, per ogni strumento considerato, in una matrice dove, in colonna sono riportati gli obiettivi specifici del Piano di settore analizzato, e in riga la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità della Variante, rappresentata con un simbolo (+ : coerente; = : indifferente; - : non coerente). In questa fase vengono definiti gli obiettivi di sostenibilità (economica, sociale, ambientale) dettati dalle politiche sovraordinate.

Rispetto a quanto indicato nel Rapporto Preliminare di Scoping, sono stati selezionati i Piani e i Programmi che potenzialmente possono influenzare il territorio di pertinenza del PRP-2010, come indicati di seguito.

Piani di livello comunitario

- Trattato di Maastricht (TUE);
- Programma Trans-European Network Transports (TEN-T).

Piani di livello nazionale

- Vincolo Paesaggistico dello Stato (ex legibus);
- Master Plan Nazionale delle Autostrade del Mare (MP);
- Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL);
- Contratto di Programma della Rete Ferroviaria Italiana (CP).

Piani di livello regionale e distrettuale

- Piano di Difesa della Costa Regionale (PDCR);
- Piano Demaniale Marittimo Regionale (PDMR);
- Quadro di Riferimento Regionale (QRR);
- Piano Regionale Paesistico (PRP);

- Piano di Assetto Idrogeologico (PAI);
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni dell'Appennino Centrale (PGRAAC);
- Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni (PSDA), riferito ai bacini idrografici di rilievo regionale ed a quello di rilievo interregionale del Fiume Sangro;
- Piano di Tutela delle Acque (PTA);
- Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria (PRTQA);
- Piano Energetico Regionale (PER);
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR);
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

Piani di livello provinciale

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Chieti.

Piani di livello comunale e intercomunali

- Piano strategico Francavilla-Ortona (PS-FO);
- Piano di Assetto Naturalistico "Punta Acquabella";
- Piano di Assetto Naturalistico "Ripari di Giobbe";
- Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Ortona;
- Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA);
- Piano Demaniale Marittimo Comunale (PDMC).

9.3. TRATTATO DI MAASTRICHT (TUE)

Il Trattato di Maastricht, o Trattato sull'Unione europea (TUE), entrato in vigore il 1 novembre 1993, definisce le regole politiche e i parametri economici e sociali necessari per l'ingresso dei vari Stati aderenti nell'Unione Europea. I suoi obiettivi possono essere così sintetizzati:

- TUE_OS01. Promozione di un'economia di mercato equilibrata e crescita sostenibile;
- TUE_OS02. Consolidamento dell'integrazione europea e rafforzamento della cooperazione tra gli Stati membri;

- TUE_OS03. Sviluppo di una stretta cooperazione tra i governi dell'Unione in materia di giustizia e affari interni.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale

	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
TUE_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
TUE_OS02	=	=	=	=	=	=	=	=
TUE_OS03	=	=	=	=	=	=	=	=

9.4. PROGRAMMA TRANS-EUROPEAN NETWORK TRANSPORTS (TEN-T)

Le reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni (TENs), come previsto dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (articolo 170), mirano a favorire l'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali e la loro interoperabilità, tenendo conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali dell'Unione le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche. Per quanto riguarda in particolare le reti dei trasporti (TEN-T), l'obiettivo generale è stabilire un'unica rete transeuropea multimodale per integrare trasporto terrestre, marittimo e aereo. I suoi obiettivi possono essere così sintetizzati:

- TEN-T_OS01. Sviluppo di una rete di trasporti trans-europea integrata per migliorare la mobilità, l'interconnettività e la coesione economica e sociale;
- TEN-T_OS02. Riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti attraverso l'uso di tecnologie sostenibili e la promozione della mobilità green;
- TEN-T_OS03. Incremento dell'efficienza energetica e della sicurezza nei trasporti.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale

	Obietti vo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
TEN-T_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
TEN-T_OS02	=	=	=	=	=	=	=	=
TEN-T_OS03	=	=	=	=	=	=	=	=

9.5. VINCOLO PAESAGGISTICO DELLO STATO (EX LEGIBUS)

A seguito di consultazione sul sistema SITAP, si rileva che l'area di interesse del PRP è sottoposta a vincolo paesaggistico, ai sensi delle disposizioni di cui al D.Lgs. 22.01.2004 n. 42 "Codice dei beni

culturali e del Paesaggio” e dell’articolo 10 della legge 6 luglio 2002 n. 137 (Fig.5). Nello specifico, si rilevano i seguenti vincoli:

- Vincoli ex artt. 136 e 157;
- Aree di rispetto coste e corpi idrici (Vincoli D.Lgs. 22.01.2004 c.d. “ope legis” [art. 142 c. 1, esc. lett. E, H, M]).

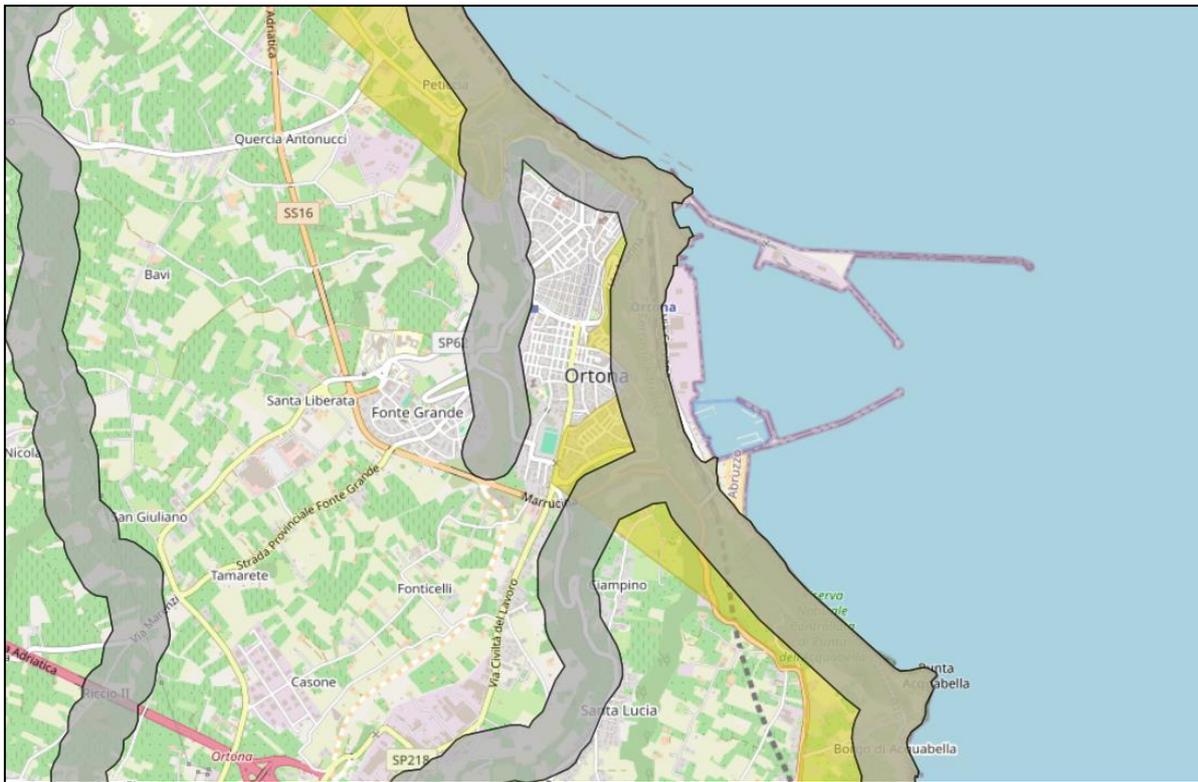


Figura 5. Vincoli rilevati sul sistema SITAP (stralcio)

9.5.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO CHE POSSONO INTERESSARE IL PIANO

- CBCBP_OS01 Riqualificazione degli immobili e delle aree sottoposti a tutela compromessi o degradati, ovvero la realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati (Art. 6);
- CBCBP_OS02 Informazione e formazione, riqualificazione e fruizione del paesaggio nonché, ove possibile, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati. La valorizzazione è attuata nel rispetto delle esigenze della tutela (Art. 131);
- CBCBP_OS03 Definizione di indirizzi e criteri riguardanti l'attività di pianificazione territoriale, nonché la gestione dei conseguenti interventi, al fine di assicurare la conservazione, il recupero e la valorizzazione degli aspetti e caratteri del paesaggio indicati all'articolo 131,

comma 1. Nel rispetto delle esigenze della tutela, i detti indirizzi e criteri considerano anche finalità di sviluppo territoriale sostenibile (Art. 133).

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale								
	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
CBCBP_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
CBCBP_OS02	=	=	=	=	=	=	=	=
CBCBP_OS03	=	=	=	=	=	=	=	=

9.6. MASTER PLAN NAZIONALE DELLE AUTOSTRADDE DEL MARE (MP):

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), promuove a livello nazionale il programma Autostrade del Mare, sostenendo e coordinando le azioni volte a definire il Master Plan Mediterraneo del sistema integrato di trasporto. I suoi obiettivi di sostenibilità possono essere così sintetizzati:

- MP_OS01 Individuare i flussi di traffico con maggiore attrattiva per gli operatori del settore;
- MP_OS02 Valorizzare i porti destinatari dei flussi;
- MP_OS03 Far emergere nicchie di mercato non ancora sufficientemente sfruttate da potenziare mediante nuove linee;
- MP_OS04 Rilevare le esigenze dell'utenza delle linee già in servizio.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale								
	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
MP_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
MP_OS02	=	=	=	=	=	=	=	=
MP_OS03	=	=	=	=	=	=	=	=
MP_OS04	=	=	=	=	=	=	=	=

9.7. PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA (PSNPL):

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), emanato dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, già Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, stabilisce priorità e attività a livello nazionale, volte a massimizzare il valore aggiunto della risorsa mare per il cluster marittimo, portuale e logistico e per la ripresa economica dell'intero Sistema Paese. Il Piano opera in modo sinergico rispetto alle priorità definite dall'Unione Europea per il settore dei trasporti

e alle politiche marittime euro-mediterranee generali. I suoi obiettivi di sostenibilità possono essere così sintetizzati:

- PSNPL_OS01 Modalità di trasporto sostenibili;
- PSNPL_OS02 Completamento delle reti infrastrutturali e di collegamento;
- PSNPL_OS03 Efficientamento dei sistemi di trasporto e logistici, anche grazie all'integrazione con le nuove tecnologie.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale								
	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
PSNPL_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
PSNPL_OS02	=	+	=	=	=	=	=	=
PSNPL_OS03	+	+	+	+	+	+	+	+

9.8. CONTRATTO DI PROGRAMMA – PARTE INVESTIMENTI (CDP-I):

Contratto di Programma 2022/2026 sottoscritto tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. a dicembre 2022. I suoi obiettivi di sono i seguenti:

- CdP-I_OS01 Piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T;
- CdP-I_OS02 Potenziamento e la messa in sicurezza della circolazione ferroviaria grazie all'estensione dell'utilizzo dell'ERTMS a tutta la rete;
- CdP-I_OS03 Aumento della resilienza alla crisi climatica con il rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura, l'efficientamento energetico e l'aumento della sicurezza;
- CdP-I_OS04 Potenziamento e l'estensione dell'Alta Velocità (AV);
- CdP-I_OS05 Miglioramento delle reti regionali, interregionali, dei nodi ferroviari delle città metropolitane e lo sviluppo delle linee storiche ad utilizzo turistico;
- CdP-I_OS06 Miglioramento del sistema logistico nazionale attraverso il potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio con aeroporti, porti e terminali merci;
- CdP-I_OS07 Aumento della qualità delle stazioni le quali vanno valorizzate quali nodi intermodali e poli di attrazione per lo sviluppo sostenibile del territorio e del suo sistema di mobilità;

- CdP-I_OS08 Innovazione tecnologica da sviluppare nell'ambito di tutti i sottosistemi dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale								
	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
CdP-I_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
CdP-I_OS02	=	=	=	=	=	=	=	=
CdP-I_OS03	=	=	=	=	=	=	=	=
CdP-I_OS04	=	=	=	=	=	=	=	=
CdP-I_OS05	=	=	=	=	=	=	=	=
CdP-I_OS06	=	=	=	=	=	=	=	=
CdP-I_OS07	=	=	=	=	=	=	=	=
CdP-I_OS08	=	=	=	=	=	=	=	=

9.9. PIANO DI DIFESA DELLA COSTA REGIONALE (PDCR)

Il piano di difesa della costa dall'erosione, dagli effetti dei cambiamenti climatici e dagli inquinamenti costituisce lo strumento essenziale per la pianificazione degli interventi di gestione della fascia costiera, definendone il quadro programmatico e attuativo, sia per l'attivazione e la disposizione delle risorse economiche sia per la successiva autorizzazione e la realizzazione degli interventi. Lo strumento riconosce e integra, alle istanze proprie della pianificazione dell'intervento di difesa costiera, le considerazioni al contorno relative alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici, all'inquinamento delle acque marine costiere e alle attività connesse di balneazione.

La finalità è la gestione del rischio della fascia costiera abruzzese, attraverso l'analisi previsiva degli eventi potenzialmente pericolosi e la pianificazione degli interventi necessari per delimitarne e contrastarne gli effetti già determinati. Il piano norma altresì gli usi del mare specifici delle proprie finalità. L'ambito di riferimento è la costa abruzzese nei limiti propri del demanio marittimo.

Nell'elaborato del PDCR relativo all'Unità Fisiografica di Gestione UF07 - Litorale da Torre Mucchia al Porto di Ortona si rileva che *"il litorale, che si estende per circa 3.5 km, è essenzialmente caratterizzabile come costa alta. Il tratto vede il succedersi di promontori rocciosi che delimitano brevi tratti di spiaggia, a loro volta costituenti morfotipi costieri a sé stanti. Una serie di barriere sommerse sono situate nelle immediate vicinanze del molo Nord del Porto di Ortona. L'analisi di rischio evidenzia che il litorale è caratterizzato da un livello di rischio "medio". Il piano prevede interventi di Manutenzione, Conservazione e Valorizzazione fatta salva la porzione più meridionale in cui è prevista*

la realizzazione di una "spiaggia pensile" finalizzata a supportare la fruizione turistica della vicina "Via Verde" e a ospitare le sabbie (esclusivamente di categoria "A") nell'ambito di una strategia a scala regionale di gestione dei sedimenti".

9.9.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PIANO DI DIFESA DELLA COSTA REGIONALE (PDCR)

- PDCR_OS01 Difesa delle spiagge e della costa dall'erosione, dai cambiamenti climatici e dall'inquinamento;
- PDCR_OS02 Tutela della qualità delle acque marine, degli ecosistemi e delle acque di balneazione;
- PDCR_OS03 Gestione sostenibile ed efficiente delle risorse de sistema costiero abruzzese, individuando economie di scala anche attraverso interventi innovativi;
- PDCR_OS04 Efficace azione tecnica ed amministrativa nelle azioni di tutela costiera;
- PDCR_OS05 Promuovere la conoscenza delle tecniche analitiche e di intervento;
- PDCR_OS06 Promuovere la conservazione delle aree protette e di quelle ad elevato pregio naturalistico, ambientale e culturale;
- PDCR_OS07 Partecipare alle politiche e alle pianificazioni nazionali e alle esperienze comunitarie.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale

	Obietti vo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
PDCR_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
PDCR_OS02	=	=	=	=	=	=	=	=
PDCR_OS03	=	=	=	=	=	=	=	=
PDCR_OS04	=	=	=	=	=	=	=	=
PDCR_OS05	=	=	=	=	=	=	=	=
PDCR_OS06	=	=	=	=	=	=	=	=
PDCR_OS07	=	=	=	=	=	=	=	=

9.10. PIANO DEL DEMANIO MARITTIMO (PDM)

Il Piano del Demanio Marittimo (PDM) definisce, ai sensi dell'articolo 2 della LR 17 dicembre 1997 n. 141 e dell'articolo 6 della LR 12 aprile 1983 n. 18 e successive modifiche, i principi per l'esercizio delle attività aventi fini turistico-ricreativi e indica le modalità di attuazione delle funzioni amministrative ai Comuni, fissa i criteri e i parametri a cui devono attenersi gli enti locali nella redazione dei Piani

Demaniale Comunali in relazione al flusso turistico locale ed extralocale ed in relazione alle caratteristiche morfologiche, ambientali e socio economiche del proprio tessuto territoriale.

Le previsioni contenute nel Piano regionale paesistico (PRP) e nel Piano del demanio marittimo regionale (PDMR) enfatizzano il valore naturalistico e paesaggistico dei contesti naturali presenti nel litorale ortonese ed individuano, nel territorio costiero ortonese, aree di elevato pregio naturalistico e paesaggistico da sottoporre a regimi di tutela e valorizzazione (si ricorda che, ai sensi della legge n. 1497/1939, con specifico decreto interministeriale dal 25/03/1970 la zona costiera sita nel comune di Ortona è stata dichiarata di notevole interesse pubblico e pertanto oggetto di azioni di tutela).

9.10.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PIANO DEMANIALE MARITTIMO (PDM) CHE POSSONO INTERESSARE IL PIANO

- PDM_OS01 Recupero, tutela ambientale e sviluppo ecosostenibile nell'uso del demanio marittimo;
- PDM_OS02 Possibilità di garantire agli operatori turistici l'ottimizzazione degli investimenti nelle strutture complementari dell'attività di impresa;
- PDM_OS03 Favorire lo sviluppo delle aree demaniali marittime del litorale abruzzese per siti omogenei, nel rispetto del patrimonio naturale e degli equilibri territoriali e socio economici;
- PDM_OS04 Salvaguardia delle zone costiere di pregio ambientale naturalistico e delle aree oggetto di insediamento di fauna e flora protetta;
- PDM_OS05 Offerta di strutture e servizi di qualità per il turismo balneare e ricettivo nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale;
- PDM_OS06 Gestione integrata dell'area costiera;
- PDM_OS07 Monitoraggio e tutela del territorio, nelle aree a rischio erosione, attraverso la programmazione di interventi per la protezione/recupero dell'ambiente costiero mediante opere di difesa a terra (ripascimento morbido - scogliere radenti - arretramento e/o delocalizzazione delle strutture esistenti);
- PDM_OS08 Tutela dell'uso delle aree demaniali con prestazioni di servizi essenziali alle fasce sociali deboli.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale

Obiet tivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
-----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

PDM_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
PDM_OS02	=	=	=	=	=	=	=	=
PDM_OS03	=	=	=	=	=	=	=	=
PDM_OS04	=	=	=	=	=	=	=	=
PDM_OS05	=	=	=	=	=	=	=	=
PDM_OS06	=	=	=	=	=	=	=	=
PDM_OS07	=	=	=	=	=	=	=	=
PDM_OS08	=	=	=	=	=	=	=	=

9.11. QUADRO DI RIFERIMENTO REGIONALE (QRR)

Il Quadro di Riferimento Regionale (QRR), approvato con Delibera di C.R. 147/4 del 26/01/2000, è previsto dalla legge regionale del 27/04/1995 n. 70 testo coordinato, "Norme per la conservazione, tutela, trasformazione del territorio della Regione Abruzzo", che all'Art. 3 ne elenca i contenuti e all'Art. 4 ne descrive il procedimento formativo.

Il documento sul "Programma Regionale di Sviluppo" assegna al QRR il compito principale di individuare e definire territorialmente "alcuni interventi di rilevanza regionale", nonché "le strategie più idonee a garantire l'efficienza e la qualità ambientale" dei singoli sotto sistemi nei quali la Regione si articola. Interventi e strategie devono essere mirati, secondo il documento, al conseguimento di tre obiettivi fondamentali: la qualità dell'ambiente, l'efficienza dei sistemi urbani e lo sviluppo dei settori produttivi trainanti.

Resta inteso che gli obiettivi specifici e le azioni indicate rappresentano solo alcuni tra i modi possibili per conseguire gli obiettivi generali espressi nel documento sul "Programma Regionale di Sviluppo". In primo luogo perché non tutte le azioni possibili hanno un contenuto territorializzabile, cioè in grado di tradursi in scelte localizzative, interventi urbanistici, opere, progetti, ecc., e in secondo luogo perché le azioni e gli interventi indicati dal QRR non esauriscono il ventaglio delle possibilità ma privilegiano, in questa fase contingente, quelli ritenuti prioritari di valenza regionale e più praticabili. Il QRR, quindi, esplicita e definisce le componenti territoriali del "Programma Regionale di Sviluppo" enucleando alcune azioni e alcuni interventi atti a concorrere, unitamente a tutte le altre componenti della politica regionale, al raggiungimento degli obiettivi medesimi.

9.11.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL QRR CHE POSSONO INTERESSARE IL PIANO

- QRR_OS01 Tutela e valorizzazione della costa;
- QRR_OS02 Potenziare le infrastrutture di accesso a lunga distanza (razionalizzazione e potenziamento della portualità);

- QRR_OS03 Migliorare la mobilità all'interno dei sistemi insediativi.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale								
	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
QRR_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
QRR_OS02	+	+	+	+	+	+	+	=
QRR_OS03	=	+	=	=	=	=	=	=

9.12. PIANO REGIONALE PAESISTICO (PRP)

Il Piano Regionale Paesistico vigente, approvato dal Consiglio Regionale con atto n. 121/41 del 21/03/1990, tra le altre cose riconosce sul territorio diverse "Categorie di tutela e valorizzazione" secondo le quali viene articolata la disciplina paesistica ambientale (Fig.6). Esse sono:

A) Conservazione:

A1) Conservazione integrale: complesso di prescrizioni (e previsioni di interventi) finalizzate alla tutela conservativa dei caratteri del paesaggio naturale, agrario e urbano, dell'insediamento umano, delle risorse del territorio e dell'ambiente, nonché alla difesa e al ripristino ambientale di quelle parti dell'area in cui sono evidenti i segni di manomissioni e alterazioni apportati dalle trasformazioni antropiche e dai dissesti naturali, e alla ricostruzione, al mantenimento di ecosistemi ambientali, al restauro e al recupero di manufatti esistenti;

A2) Conservazione parziale: complesso di prescrizioni le cui finalità sono identiche a quelle di cui sopra, che si applicano però a parti o elementi dell'area, con la possibilità, quindi, di inserimento di livelli di trasformabilità che garantiscano comunque il permanere dei caratteri costitutivi dei beni ivi individuati, la cui disciplina di conservazione deve essere in ogni caso garantita e mantenuta.

B) Trasformabilità Mirata:

Complesso di prescrizioni le cui finalità sono quelle di garantire che la domanda di trasformazione (legata a usi ritenuti compatibili con i valori espressi dall'ambiente) applicata in ambiti critici e particolarmente vulnerabili la cui configurazione percettiva è qualificata dalla presenza di beni naturali, storico-artistici, agricoli e geologici, sia subordinata a specifiche

valutazioni degli effetti legati all'inserimento dell'oggetto della trasformazione (sia urbanistica che edilizia) al fine di valutarne, anche attraverso varie proposte alternative, l'idoneità e l'ammissibilità.

C) Trasformazione Condizionata:

Complesso di prescrizioni relative a modalità di progettazione, attuazione e gestione di interventi di trasformazione finalizzati a usi ritenuti compatibili con i valori espressi dalle diverse componenti ambientali.

D) Trasformazione a Regime Ordinario.

L'area di pertinenza del Piano Regolatore Portuale ricade in aree A1 e D del PRP.

Fatta eccezione per il tratto posto lungo il margine nord-ovest del promontorio di Ortona, che si sviluppa per circa 1 km dal Faro sino a località Peticcia e che ricade in area A1, tutta la restante parte del sito di interesse del Piano Regolatore Portuale ricade in area D.

Nell'area interessata dalla zona A1 è prevista solo la realizzazione di opere di difesa della costa propedeutiche alla nuova viabilità di accesso al porto per le quali si verificherà la compatibilità paesaggistica in sede di realizzazione delle stesse.

conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo, sulla base delle caratteristiche fisiche e ambientali del territorio interessato.

In termini generali la normativa di attuazione del Piano è diretta a disciplinare le destinazioni d'uso del territorio, attraverso prescrizioni puntuali su ciò che è consentito e ciò che è vietato realizzare, in termini di interventi opere e attività, nelle aree a pericolosità molto elevata (P3), elevata (P2) e moderata (P1) (Fig.7).

Come si evince dalla carta del PAI, nell'area di interesse sono presenti aree a pericolosità molto elevata (P3). Tali aree non rientrano nell'ambito di pertinenza dell'area demaniale marittima del porto, ma comunque potrebbero sovrapporsi alle aree di confine per le quali sono state formulate e concordate con il Comune di Ortona previsioni di destinazioni d'uso e riqualificazione anche infrastrutturale.

Pertanto, si riportano di seguito le previsioni per le aree P3 desunte dalle Norme Tecniche del PAI.

Art. 9 - Norme comuni per le aree di pericolosità P3, P2, P1 e Ps

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

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

- a) migliorare o comunque non peggiorare le condizioni di sicurezza del territorio e di difesa del suolo;*
- b) non costituire in nessun caso un fattore di aumento del rischio da dissesti di versante, attraverso significative e non compatibili trasformazioni del territorio nelle aree interessate;*
- c) non costituire elemento pregiudizievole all'attenuazione o alla eliminazione definitiva delle specifiche cause di rischio esistenti; e quindi alla sistemazione definitiva delle aree a rischio stesse né pregiudicare la realizzazione degli interventi previsti dalla pianificazione di bacino o dagli strumenti di programmazione provvisoria e urgente;*

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

e) *limitare l'impermeabilizzazione superficiale del suolo.*

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

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

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

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

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

Art. 14 - Disciplina delle aree a pericolosità molto elevata (P3)

1. *Fermo restando quanto disposto agli art. 9 e 10 del precedente Capo I delle presenti Norme, nelle aree a pericolosità molto elevata sono consentiti esclusivamente:*

a) *opere ed interventi finalizzati alla mitigazione del rischio e della pericolosità gravitativa ed erosiva;*

b) *opere urgenti realizzate dalle autorità di Protezione Civile o dalle autorità competenti, per la tutela di persone, beni ed attività in condizioni di rischio imminente;*

c) *attività di manutenzione delle opere di consolidamento e di risanamento idrogeologico esistenti;*

d) *interventi di ricostruzione e di riqualificazione del patrimonio naturale ed ambientale.*

e) *le opere strettamente necessarie alle attività di sfruttamento minerario ed idrogeologico di corpi rocciosi nel rispetto della normativa vigente e purché nell'ambito dello Studio di compatibilità idrogeologica, di cui all'Allegato E alle presenti norme, si dimostri che l'attività di estrazione,*

produzione ed esercizio non alteri o incrementi le condizioni di instabilità in un intorno significativo dell'intervento e non contribuisca ad innescare fenomeni di subsidenza incompatibili con le finalità di tutela del presente Piano.

2. Nelle aree a pericolosità molto elevata è quindi vietato:

a) realizzare nuove infrastrutture di trasporto e di servizi (strade, ferrovie, acquedotti, elettrodotti, metanodotti, oleodotti, cavi elettrici di telefonia, ecc.), fatti salvi i casi previsti nel successivo articolo 16, let.d;

b) realizzare opere pubbliche o di interesse pubblico, quali ospedali, scuole, edifici religiosi, ed altre opere di urbanizzazione secondaria, di edilizia residenziale pubblica, insediamenti produttivi, nonché le opere a rete a servizio di nuovi insediamenti previsti dai piani di insediamenti produttivi e dai piani di edilizia economica e popolare;

c) impiantare nuove attività di escavazione e/o prelievo, in qualunque forma e quantità, di materiale sciolto o litoide, fatta eccezione per le attività relative alla ricerca archeologica e per gli interventi finalizzati alla eliminazione della pericolosità idrogeologica;

d) impiantare qualunque deposito e/o discarica di materiali, rifiuti o simili;

e) realizzare opere private di canalizzazione di acque reflue;

f) qualsiasi tipo di intervento agro-forestale non compatibile con la fenomenologia del dissesto in atto;

g) in genere qualunque trasformazione dello stato dei luoghi, sotto l'aspetto morfologico, infrastrutturale ed edilizio, che non rientri tra gli interventi espressamente consentiti di cui ai successivi Art.15 e 16. 3. Lo Studio di compatibilità idrogeologica, di cui all'Allegato E alle presenti norme, non è richiesto per gli interventi di cui al comma 1 lettere a), b), c) e d) del presente articolo; è richiesto per gli interventi di cui al comma 1 lettera e) del presente articolo.

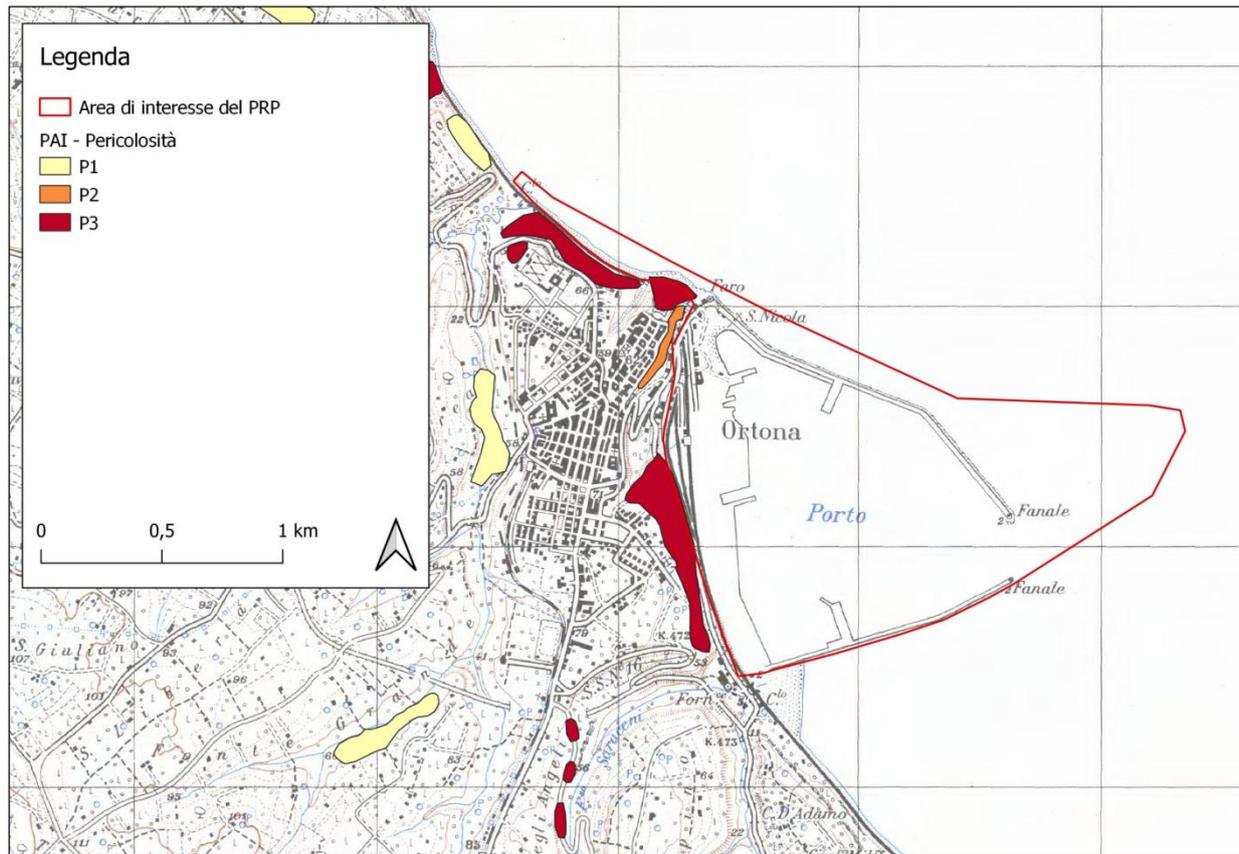


Figura 7. PAI

9.13.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PAI CHE POSSONO INTERESSARE IL PIANO

- PAI_OS01_Individuazione delle zone da assoggettare a speciali vincoli e prescrizioni in rapporto alle specifiche condizioni idrogeologiche, al fine della conservazione del suolo, della tutela dell'ambiente e della prevenzione contro presumibili effetti dannosi di interventi antropici.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale

	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
PAI_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=

9.14. PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI DELL'APPENNINO CENTRALE (PGRAAC)

Il Piano di gestione del rischio del Distretto dell'Appennino Centrale definisce gli obiettivi della gestione del rischio di alluvioni, evidenziando, in particolare, la riduzione delle potenziali conseguenze negative per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali, attraverso l'attuazione prioritaria di interventi non strutturali e di azioni per la riduzione della pericolosità. In data 20 dicembre 2021 con Delibera n.27/2021, la Conferenza

Istituzionale Permanente ha adottato l'aggiornamento del PGRA (Il ciclo) ai sensi degli art.65 e 66 del D.Lgs. 152/2006 e con il DPCM del 1 dicembre 2022 il Piano è stato definitivamente approvato.

Il Piano di Gestione del rischio di alluvioni deve essere costituito da alcune sezioni fondamentali che possono essere così riassunte:

- Un'analisi preliminare della pericolosità e del rischio alla scala del bacino o dei bacini che costituiscono il distretto;
- l'identificazione della pericolosità e del rischio idraulico a cui sono soggetti i bacini del distretto, con indicazione dei fenomeni che sono stati presi in considerazione, degli scenari analizzati e degli strumenti utilizzati;
- la definizione degli obiettivi che si vogliono raggiungere in merito alla riduzione del rischio idraulico nei bacini del distretto;
- la definizione delle misure che si ritengono necessarie per raggiungere gli obiettivi prefissati, ivi comprese anche le attività da attuarsi in fase di evento.

I Piani di gestione, pertanto, riguardano tutti gli aspetti legati alla gestione del rischio di alluvioni, ovvero la prevenzione, la protezione e la preparazione, comprendendo al suo interno anche la fase di previsione delle alluvioni e i sistemi di allertamento, oltre alla gestione in fase di evento.

Le Regioni, in coordinamento tra loro, nonché con il Dipartimento nazionale della Protezione Civile, hanno predisposto la parte dei Piani di gestione nell'ambito del distretto idrografico di riferimento relativa al sistema di allertamento, nazionale, statale e regionale, per il rischio idraulico ai fini di protezione civile, di cui alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 27/02/2004, con particolare riferimento al governo delle piene.

9.14.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PGRAAC CHE POSSONO INTERESSARE IL PIANO

- PGRAAC_OS1 Riduzione del rischio per le aree protette dagli effetti negativi dovuti a possibili inquinamenti in caso di eventi alluvionali;
- PGRAAC_OS2 Mitigazione degli effetti negativi per lo stato ecologico dei corpi idrici dovuti a possibili inquinamenti in caso di eventi alluvionali, con riguardo al raggiungimento degli obiettivi ambientali di cui alla "Direttiva 2000/60/CE";
- PGRAAC_OS3 Riduzione del rischio per il patrimonio costituito dai beni culturali, storici e architettonici esistenti;

- PGRAAC_OS4 Mitigazione dei possibili danni dovuti a eventi alluvionali sul sistema del paesaggio.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale								
	Obiettiv o 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
PGRAAC_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
PGRAAC_OS02	=	=	=	=	=	=	=	=
PGRAAC_OS03	=	=	=	=	=	=	=	=
PGRAAC_OS04	=	=	=	=	=	=	=	=

9.15. PIANO STRALCIO DI DIFESA DALLE ALLUVIONI (PSDA) - PERICOLOSITÀ

Il PSDA individua e perimetra le aree di pericolosità idraulica attraverso la determinazione dei livelli corrispondenti a condizioni di massima piena valutati coi metodi scientifici dell'idraulica. In tali aree di pericolosità idraulica, il Piano ha la finalità di evitare l'incremento dei livelli di pericolo e rischio idraulico, impedire interventi pregiudizievoli per il futuro assetto idraulico del territorio, salvaguardare e disciplinare le attività antropiche, assicurare il necessario coordinamento con il quadro normativo e con gli strumenti di pianificazione e programmazione in vigore.

All'interno dell'area di interesse non sono presenti aree PSDA.

9.16. PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (PTA)

Il Piano di Tutela delle Acque è lo strumento tecnico e programmatico attraverso cui realizzare gli obiettivi di tutela quali-quantitativa previsti dall'Art. 121 del D.Lgs. 152/2006.

Il Piano consente alla Regione di classificare le acque superficiali e sotterranee. Inoltre, fissa gli obiettivi e le misure di intervento per la riqualificazione delle acque superficiali e sotterranee.

Non sono presenti corpi idrici appartenenti al reticolo idrografico nell'area di interesse del PRP.

In corrispondenza del tratto di litorale che interessa il porto di Ortona, il PTA individua il corpo idrico marino-costiero denominato "IT_12_RICCIO_VASTO_ACB2" (Fig.8). Lo Stato Ecologico e lo Stato Chimico relativo ai dati di monitoraggio 2015-2017 è risultato pari a "buono".

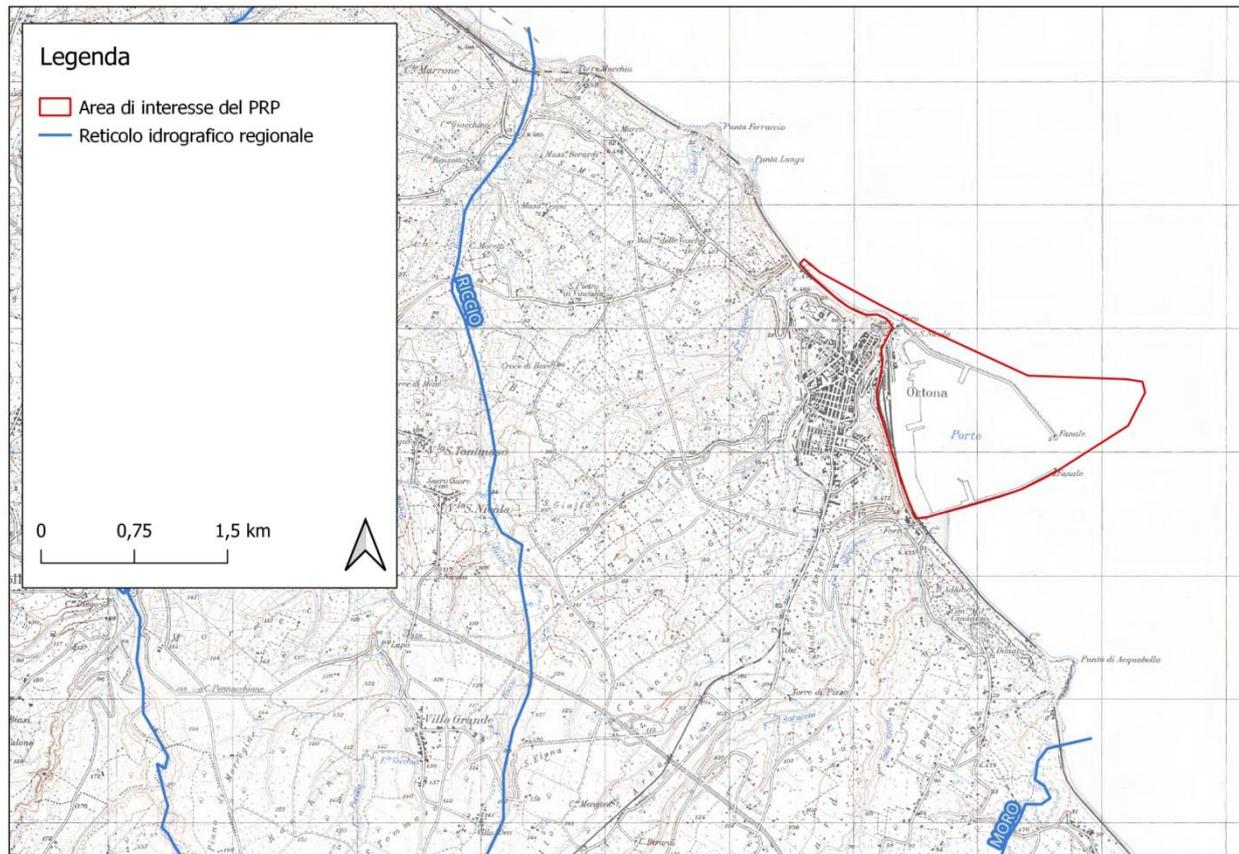


Figura 8. Corpi idrici superficiali

9.16.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (PTA) CHE POSSONO INTERESSARE IL PIANO

- PTA_OS1 Tutela e miglioramento delle caratteristiche chimiche, fisiche, biologiche e igienico-sanitarie delle acque;
- PTA_OS2 Sostentamento delle funzioni ecologiche e degli ecosistemi naturali presenti sul territorio;
- PTA_OS3 Integrazione delle politiche di protezione ambientale con quelle di pianificazione territoriale;
- PTA_OS4 Raggiungimento di più elevati stati di qualità rispetto alla situazione attuale per le acque superficiali e per le acque sotterranee;
- PTA_OS5 Salvaguardia delle fasce di pertinenza fluviale e degli ambienti acquatici;
- PTA_OS6 Tutela prioritaria delle acque sotterranee in funzione di approvvigionamento idropotabile;
- PTA_OS7 Monitoraggio delle fonti di inquinamento puntuale.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale								
	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
PTA_OS1	=	=	=	=	=	=	=	=
PTA_OS2	=	=	=	=	=	=	=	=
PTA_OS3	=	=	=	=	=	=	=	=
PTA_OS4	=	=	=	=	=	=	=	=
PTA_OS5	=	=	=	=	=	=	=	=
PTA_OS6	=	=	=	=	=	=	=	=
PTA_OS7	=	=	=	=	=	=	=	=

9.17. PIANO REGIONALE PER LA TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA (PRTQA)

In base ai dettami legislativi del D.M. del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 01/10/2002 n. 261, contenente il "Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per la elaborazione del piano e programmi di cui agli artt. 8 e 9 del decreto legislativo 4 agosto 1999 n. 351", pubblicato sulla G.U. n. 272 del 20/11/2002, è stato redatto il Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria.

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

9.17.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ PIANO REGIONALE PER LA TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA (PRTQA) CHE POSSONO INTERESSARE IL PIANO

- PRTQA_OS1 Zonizzazione del territorio regionale in funzione dei livelli di inquinamento della qualità dell'aria ambiente;
- PRTQA_OS2 Elaborazione dei Piani di miglioramento della qualità dell'aria nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli di uno o più inquinanti superino i limiti di concentrazione;
- PRTQA_OS3 Elaborazione dei Piani di mantenimento della qualità dell'aria in quelle zone dove i livelli degli inquinanti risultano inferiori ai limiti di legge;
- PRTQA_OS4 Miglioramento della rete di monitoraggio regionale.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale								
	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
PRTQA_OS1	=	=	=	=	=	=	=	=
PRTQA_OS2	=	=	=	=	=	=	=	=
PRTQA_OS3	=	=	=	=	=	=	=	=
PRTQA_OS4	=	=	=	=	=	=	=	=

9.18. PIANO ENERGETICO REGIONALE (PER)

Il Piano Energetico Regionale (PER) è lo strumento principale attraverso il quale la Regione programma, indirizza e armonizza nel proprio territorio gli interventi strategici in tema di energia.

Si tratta di un documento tecnico nei suoi contenuti e politico nelle scelte e priorità degli interventi.

Un forte impulso a predisporre adeguate politiche energetiche è stato impresso dai profondi mutamenti intervenuti nella normativa del settore energetico, nell'evoluzione delle politiche di decentramento che col D.Lgs. 31/03/1998 n. 112 che hanno trasferito alle Regioni e agli Enti locali funzioni e competenze in materia ambientale ed energetica.

Gli obiettivi fondamentali del PER della Regione Abruzzo si possono ricondurre a due macroaree di intervento, quella della produzione di energia dalle diverse fonti (fossili e non) e quella del risparmio energetico.

9.18.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ CHE POSSONO INTERESSARE IL PIANO

- PER_OS1 Rispetto degli obiettivi del Protocollo di Kyoto;
- PER_OS2 Riduzione delle emissioni dei gas serra;
- PER_OS3 Riduzione degli sprechi energetici;
- PER_OS4 Analisi e potenziamento delle fonti rinnovabili;
- PER_OS5 Risparmio ed efficienza energetica nel settore industriale, edilizio e dei trasporti;
- PER_OS6 Campagne di informazione sull'uso delle energie rinnovabili.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale

	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
PER_OS1	=	=	=	=	=	=	=	=
PER_OS2	=	=	=	=	=	=	=	=
PER_OS3	=	=	=	=	=	=	=	=
PER_OS4	=	=	=	=	=	=	=	=
PER_OS5	=	=	=	=	=	=	=	=
PER_OS6	=	=	=	=	=	=	=	=

9.19. PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI (PRGR)

Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR) è uno strumento di carattere ambientale, il cui obiettivo principale consiste nell'individuare il sistema più adeguato per la gestione integrata dei rifiuti sul territorio regionale. Si tratta di un Piano che persegue direttamente obiettivi di sostenibilità

ambientale legati alla corretta gestione dei rifiuti al fine di garantire la minimizzazione dei rischi di contaminazione delle diverse matrici ambientali compresa la tutela della popolazione.

9.19.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI (PRGR) CHE POSSONO INTERESSARE IL PIANO

- PRGR_OS1 Garanzia dell'attuazione di politiche di pianificazione e strategie programmatiche coordinate rafforzando la capacità di pianificazione e programmazione degli Enti locali valorizzando le più significative esperienze anche attraverso un riordino delle competenze e una semplificazione delle procedure,
- PRGR_OS2 Contenimento dei costi complessivi del sistema di gestione dei rifiuti;
- PRGR_OS3 Rilancio del processo di presa di coscienza da parte dei cittadini della necessità di una gestione sostenibile dei rifiuti.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale								
	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
PRGR_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
PRGR_OS02	=	=	=	=	=	=	=	=
PRGR_OS03	=	=	=	=	=	=	=	=

9.20. PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT)

Con la redazione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2035 (PRIT 2035), la Regione Abruzzo adegua la propria azione di pianificazione strategica nei settori della mobilità delle persone e del trasporto e logistica delle merci ai più recenti indirizzi dell'Unione Europea. Il PRIT 2035 costituisce, infatti, lo strumento di "Pianificazione completa al livello appropriato" previsto dal Regolamento CE 1060/21 come condizione abilitante per l'accesso ai fondi europei al fine di conseguire gli obiettivi della nuova Politica di Coesione Europea 2021 – 2027.

Nell'ambito del PRIT, e specificatamente per il territorio compreso all'interno del comune di Ortona, sono previsti diversi interventi sulle infrastrutture al fine di completare la direttrice nord - sud individuata dalla pianificazione europea con il Corridoio Adriatico (all'interno delle reti TEN che si sviluppa dai valichi dell'Italia Nord Orientale fino ai porti di Otranto e Taranto lungo la dorsale peninsulare adriatica), che prevede per la regione Abruzzo un importante ruolo cerniera posta al centro di tale direttrice e al confine con un'area forte rappresentata dall'Italia Centrale.

9.20.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT) CHE POSSONO INTERESSARE IL PIANO

- PRIT_OS01 Valorizzazione dei nodi di trasporto principali e del ruolo nel Corridoio Baltico-Adriatico e della regione Adriatico-Ionica;
- PRIT_OS02 Sviluppo e rafforzamento delle connessioni dirette verso la rete TEN-T e delle reti di connessione lunga, con focus specifico sulla modalità ferroviaria e sulla relativa interoperabilità;
- PRIT_OS03 Rafforzamento e valorizzazione delle connessioni interne alla regione;
- PRIT_OS04 Sviluppo dell'intermodalità;
- PRIT_OS05 Riduzione delle esternalità climatiche e ambientali della mobilità passeggeri e del trasporto merci, anche tramite la diffusione dei carburanti alternativi;
- PRIT_OS06 Sviluppo di soluzioni innovative e intelligenti per il trasporto e la mobilità;
- PRIT_OS07 Mobilità equa e accessibile per tutti;
- PRIT_OS08 Minimizzazione dei rischi per la sicurezza nel trasporto;
- PRIT_OS09 Perseguimento degli obiettivi tematici nell'ottica dell'ottimizzazione delle risorse e del rapporto tra benefici e costi per la società.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale								
	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
PRIT_OS01	+	+	+	+	+	+	+	+
PRIT_OS02	=	=	=	=	=	=	=	=
PRIT_OS03	+	+	+	+	+	+	+	+
PRIT_OS04	=	=	=	=	=	=	=	=
PRIT_OS05	=	=	=	=	=	=	=	=
PRIT_OS06	=	=	=	=	=	=	=	=
PRIT_OS07	=	=	=	=	=	=	=	=
PRIT_OS08	+	+	+	+	+	+	+	+
PRIT_OS09	=	=	=	=	=	=	=	=

9.21. PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) individua gli obiettivi generali relativi all'assetto e alla tutela del territorio della Provincia, con riferimento agli interessi di rango provinciale o sovra-comunale e all'esigenza di contribuire alla attuazione degli indirizzi della pianificazione regionale. Esso si configura, pertanto, come un atto di pianificazione strategica, che intende favorire uno sviluppo sostenibile del territorio orientato al dialogo e alla leale collaborazione con gli enti locali e le forze economiche e sociali.

Compito fondamentale del PTCP è l'orientamento dei diversi soggetti, pubblici e privati, nella formazione degli strumenti urbanistici e dei grandi progetti infrastrutturali, nei comportamenti amministrativi e autorizzativi e negli interventi economici e sociali in vista del raggiungimento di alcune finalità generali:

- il posizionamento strategico del territorio provinciale nel sistema economico globale e nel nuovo modello di governance urbana;
- lo sviluppo e la riqualificazione del sistema insediativo e del paesaggio;
- la tutela dell'ambiente, il rafforzamento della rete ecologia provinciale e la conservazione della biodiversità;
- il conseguimento di una maggiore equità della distribuzione della ricchezza prodotta dallo sviluppo anche mediante il ricorso ai principi della perequazione urbanistica e territoriale;
- il potenziamento e la razionalizzazione del sistema delle infrastrutture;
- il contenimento del consumo delle risorse primarie (acqua, aria, energia) e in particolare della risorsa suolo;
- il raggiungimento di condizioni di più elevata sicurezza per i cittadini (idrogeologica, sismica, ambientale) e di una maggiore protezione nei confronti del cambiamento climatico.

Con Delibera di Consiglio Provinciale n. 17 del 30/05/2023 la provincia di Chieti ha adottato il Nuovo PTCP.

9.21.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PTCP CHE POSSONO INTERESSARE IL PIANO

- PTCP_OS01 Compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni territoriali e urbanistiche;
- PTCP_OS02 Razionalizzazione del sistema della mobilità e relazioni integrate con il sistema insediativo;
- PTCP_OS03 Potenziamento e attuazione della rete ecologica provinciale;
- PTCP_OS04 Riduzione del consumo di suolo;
- PTCP_OS05 Innalzamento della qualità dell'ambiente e dell'abitare.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale

	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
PTCP_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
PTCP_OS02	=	=	=	=	=	=	=	=
PTCP_OS03	=	=	=	=	=	=	=	=
PTCP_OS04	=	=	=	=	=	=	=	=
PTCP_OS05	=	=	=	=	=	=	=	=

9.22. PIANO STRATEGICO FRANCAVILLA-ORTONA (PSF-O)

Il Piano Strategico è un patto volontario tra comuni di Ortona e Francavilla al Mare, attraverso il quale sperimentare forme nuove di pianificazione che vadano oltre gli aspetti vincolistici e conformativi dell'uso del suolo, aprendosi al dialogo tra territori attraverso patti informali e volontari tra gli attori e portatori d'interessi locali. È un piano-programma di lungo periodo, mediante il quale si definiscono i problemi, le dinamiche, e le opportunità presenti in un territorio, si selezionano le priorità di intervento e si indirizzano, intorno a queste priorità, le risorse pubbliche e private, costruendo scenari e prospettive territoriali future di ampio respiro. Il Piano strategico può facilitare il superamento della frammentazione sociale, favorendo la cultura del bene collettivo e la coesione territoriale. I suoi obiettivi possono essere così sintetizzati:

- PSF-O_OS01 tema armatura urbana: ortonafrancavilla raggiungibile e vivibile;
- PSF-O_OS02 tema costa: ortonafrancavilla: bella e sostenibile;
- PSF-O_OS03 tema cultura: ortonafrancavilla un mare di cultura.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale

	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
PSF-O_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
PSF-O_OS02	=	=	=	=	=	=	=	=
PSF-O_OS03	=	=	=	=	=	=	=	=

9.23. PIANO DI ASSETTO NATURALISTICO "PUNTA ACQUABELLA" E "RIPARI DI GIOBBE"

Il Piano d'Assetto Naturalistico (PAN) è lo strumento attraverso il quale l'Ente Gestore della Riserva Naturale provvede alla tutela ed alla valorizzazione dei valori naturali, ambientali e culturali presenti nel territorio dell'area protetta.

Il PAN di una Riserva Regionale, come prevede l'Art. 22 della Legge Quadro sulle Aree Protette della Regione Abruzzo, n. 38 del 21 giugno 1996, deve essere elaborato subito dopo la pubblicazione della

legge istitutiva della Riserva, essendo lo strumento tecnico di riferimento per la gestione di questa, le cui previsioni e prescrizioni costituiscono vincolo per la pianificazione urbanistica a livello comunale e sovracomunale.

Con Delibera di CC n. 94 30/11/2018 è stato adottato il Piano di Assetto Naturalistico della Riserva "Punta Acquabella". Con Delibera di CC n. 95 del 30/11/2018 è stato adottato il Piano di Assetto Naturalistico della Riserva "Ripari Di Giobbe".

9.23.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEI PAN CHE POSSONO INTERESSARE IL PIANO

- PAN_OS01 Conservazione e ripristino degli ecosistemi/habitat naturali, nonché delle popolazioni di specie di interesse conservazionistico internazionale, europeo o nazionale;
- PAN_OS02 Conservazione e recupero delle risorse culturali e dei valori tradizionali.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale								
	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
PAN_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
PAN_OS02	=	=	=	=	=	=	=	=

9.24. PIANO COMUNALE DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA (PCCA)

La zonizzazione acustica rappresenta uno strumento di governo del territorio, la cui finalità è quella di perseguire, attraverso il coordinamento con gli altri strumenti urbanistici vigenti, il miglioramento della qualità acustica delle aree urbane e, più in generale, di tutti gli spazi fruiti dalla popolazione.

Il Comune di Ortona non si è ancora dotato di un piano di classificazione acustica ma ha incaricato un tecnico per la sua redazione. Al momento non è possibile effettuare l'analisi di coerenza.

9.25. PIANO REGOLATORE GENERALE (PRG) DEL COMUNE DI ORTONA

Il Piano Regolatore Generale (PRG) definisce la disciplina urbanistica nel territorio comunale, regolata dalle Norme Tecniche che ne sono parte integrante.

Con deliberazione del Consiglio Comunale n. 81 del 20/10/2018 è stato adottato il PRG di Ortona che prevede, all'art. 6 delle NTA, che *"negli ambiti del territorio comunale ricompresi entro l'area portuale si opera secondo quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale (PRP) vigente"*.

Art. 49 Area portuale

"Per questa sottozona si fa riferimento al Piano Regolatore del Porto e alla normativa di settore vigente. In questa sottozona gli interventi devono tendere a potenziare, valorizzare e ottimizzare le

strutture portuali esistenti in coerenza con la pianificazione e programmazione europea, nazionale e regionale, anche per mezzo della realizzazione di infrastrutture esterne alla zona portuale ma con essa funzionalmente connesse”.

Il PRG vigente classifica la zona di intervento come F2 “Porto commerciale industriale”. Per le aree confinanti e limitrofe al sito portuale, il PRG prevede le seguenti tipologie di classificazione urbanistica: area F1 “Parco Urbano”, area F3 “Parco Ferroviario FF.SS Sangritana”, area F7 “Attrezzature per il Turismo”, area FM10 “zona Faro Rione Marina”. La pianificazione proposta concorre a promuovere la presenza di “corridoi ecologici” e di un “parco territoriale” in attuazione del Piano Paesaggistico Regionale.

Per la zona F2 - Porto commerciale industriale, all’art. 34 delle NTA è indicato che *“Per tale zona si fa riferimento agli strumenti urbanistici e normativi vigenti, si suggeriscono altresì alcune soluzioni alle Amministrazioni che intervengono con piani e programmi di settore e precisamente: - la realizzazione della strada di connessione con la statale Adriatica a monte della Ferrovia, sul tracciato della vecchia strada provinciale; - un nuovo collegamento con la stazione della ferrovia Sangritana; - l’ampliamento e ristrutturazione di un area per i servizi portuali o connessi alle attività del porto. Per quanto riguarda la previsione viaria del porto ed i relativi svincoli nonché il collegamento con il casello autostradale previsti nel P.R.G. sono da considerarsi di larga massima e da assoggettare a ulteriori studi, anche di fattibilità in accordo con il Consorzio Industriale della Val Pescara.”*

Per le aree circostanti il porto, il PRG prevede la seguente zonizzazione:

- F1 parco urbano (F1.1 e F1.8). L’art. 33 delle NTA mostra come il parco urbano ai margini della città verso il mare sia *“concepito come un sistema unitario di verde attrezzato che si estende lungo tutto il fianco verso il mare dalla collina cui è collocata la città, si configura come scenario d’ingresso al porto e come luogo di connessione tra il mare e la città attraverso la creazione di spazi articolati ed attrezzati secondo ambiti unitari”*;
- F3 parco ferroviario FF.SS., Sangritana. L’art. 35 delle NTA, in base a previsioni di spostamento della stazione FFSS e di dismissione del tracciato ferroviario e relative infrastrutture della ferrovia Adriatico Sangritana spa, prevedono la creazione di parchi urbani attrezzati e centri direzionali a servizio della città e del porto;
- F7 attrezzature per il turismo (art 44 NTA). Interessa gli ambiti costieri da sottoporre a progettazione urbanistica con l’intento di assicurare uno sviluppo integrato e coordinato dell’area

costiera tra le zone del demanio marittimo e le zone retrostanti di proprietà privata al fine di assicurare uno sviluppo ecosostenibile del turismo e delle attività ricreative. Sono individuate 7 sottozone, tra cui quelle a ridosso del porto sono le zone F7.1 e F7.2. La prima corrisponde al lido Saraceni e le NTA prevedono che «dovrà essere effettuato un collegamento sul percorso che la FFSS dismetterà ... da questo nuovo percorso dovranno essere realizzati accessi pubblici al mare, in modo da creare un unico sistema viario che armonizzi manufatti turistici con l'ambiente naturale circostante, oltre al riutilizzo dei manufatti ferroviari esistenti, alla qualificazione e valorizzazione ambientale». La seconda, zona F7.2, copre l'area delle fornaci dove l'intervento è subordinato alla redazione di un piano attuativo di iniziativa privata con destinazioni d'uso quali: attività fieristiche, pubblici esercizi, attrezzature per il tempo libero, lo sporto, lo spettacolo, la musica, strutture ricettive (alberghi e motel), attrezzature ricettive all'aperto e centri congressi;

- F8 impianti sportivi pubblici e privati (art. 45 NTA);
- FM10 zona faro rione marina (art. 36 NTA).

L'emendamento n. 10 allegato alla delibera del consiglio comunale di adozione del PRG propone due schede progetto ritenute strategiche per il futuro sviluppo della città: «1) il waterfront quale proseguimento della passeggiata orientale verso tutto il colle di Costantinopoli, 2) il mountainfront nella porzione delimitata dal perimetro ferroviario della Sangritana che, dal quartiere S. Giuseppe, lambisce il campus scolastico ed il campo sportivo».

9.25.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PRG CHE POSSONO INTERESSARE IL PIANO

Non sono presenti obiettivi di sostenibilità che possono interessare il Piano.

9.26. PIANO DEMANIALE MARITTIMO COMUNALE (PDMC)

Il Piano del Demanio Marittimo Comunale disciplina le aree demaniali comprese tra la linea di costa e la proprietà privata (delimitazione demanio). La costa ortonese ha una estensione complessiva di 17,17 km ed una superficie di 330.547 m². Con delibera di C.C. N. 74 del 07/11/2011 è stato adottato il Piano Demaniale Marittimo Comunale del Comune di Ortona.

9.26.1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PDMC CHE POSSONO INTERESSARE IL PIANO

- PDMC_OS01 Salvaguardia delle tutele;
- PDMC_OS02 Miglioramento della rete infrastrutturale e livelli di accessibilità;
- PDMC_OS03 Potenziamento dei sistemi delle centralità e dei servizi;

- PDMC_OS04 Razionalizzazione dei regimi delle concessioni demaniali.

Obiettivi del Piano Regolatore Portuale								
	Obiettivo 1	Obiettivo 2	Obiettivo 3	Obiettivo 4	Obiettivo 5	Obiettivo 6	Obiettivo 7	Obiettivo 8
PDMC_OS01	=	=	=	=	=	=	=	=
PDMC_OS02	=	+	=	=	=	=	=	=
PDMC_OS03	=	=	=	=	=	=	=	=
PDMC_OS04	=	=	=	=	=	=	=	=

10. SCENARIO DI RIFERIMENTO. EVOLUZIONE CHE IL TERRITORIO INTERESSATO DAL PIANO PUÒ SUBIRE NEL TEMPO IN CASO DI MANCATA ATTUAZIONE DEL PIANO STESSO

Al fine di effettuare una valutazione corretta, è stato necessario costruire uno scenario “in assenza del progetto”, rispetto al quale sono stati condotti i confronti per consentire di stimare le variazioni di costi e benefici per la collettività. Lo scenario di riferimento è stato assimilato alla situazione in cui è prevista per il porto di Ortona la realizzazione del piano regolatore vigente (PRP-1969). In tale ambito si è supposto che, in assenza del progetto, parte della domanda di merci prevista con la realizzazione del PRP-2010 devierebbe su porti concorrenti con conseguente variazioni anche delle percorrenze a terra.

I costi del progetto presi in esame sono quelli di realizzazione ed esercizio espressi in grandezze tali da rappresentare il reale sacrificio della collettività nell’impiego delle risorse che vengono consumate. Di conseguenza, al fine di “tradurre” i costi finanziari in costi economici sono stati applicati opportuni coefficienti di conversione.

Per quanto riguarda gli effetti sulla domanda derivanti dalla realizzazione del progetto, sono stati analizzati due scenari alternativi di domanda per le varie categorie merceologiche movimentate: uno scenario pessimistico denominato scenario “basso” e uno ottimistico denominato scenario “alto”.

I benefici economici derivano dagli effetti prodotti, rispetto alla soluzione di riferimento, dal nuovo piano regolatore sui costi e tempi del trasporto merci sia per quel che riguarda le percorrenze lato mare che quelle su strada. Tali benefici sono rappresentati dalle variazioni dei seguenti elementi: il surplus del consumatore; il surplus del produttore; e le entrate nette dello Stato.

Nella teoria economica il surplus del consumatore è pari alla differenza tra la disponibilità a pagare dei consumatori di un certo bene o servizio, rappresentata dalla curva di domanda, ed il prezzo che essi effettivamente pagano per quel bene o servizio. Nel caso in esame, il surplus del consumatore riguarda gli utenti finali del servizio di trasporto merci, mentre il progetto produce degli effetti diretti solo sugli operatori di trasporto. Per il calcolo del surplus del consumatore, quindi, si è ipotizzato, dato il livello di concorrenza esistente, che la variazione delle tariffe pagate dagli utenti dei servizi di trasporto coincida con la variazione del costo generalizzato di veicoli pesanti e navi. Tale variazione è uguale alla somma delle variazioni dei tempi di viaggio monetizzati e dei costi operativi. Il surplus del

produttore comprende le variazioni relative alle entrate e ai costi dei gestori delle infrastrutture di trasporto (porti e autostrade) considerati nel loro insieme. Le entrate nette per lo Stato sono le variazioni di entrate fiscali a seguito della realizzazione del progetto. Ad esempio la variazione delle percorrenze prodotte dal progetto determina variazioni del consumo del carburante e delle relative accise per lo Stato.

A questi benefici sono stati aggiunti quelli relativi alla variazione dei costi ambientali e di incidentalità. Anche in questo caso, la variazione delle percorrenze determina cambiamenti nelle quantità di emissioni di inquinanti dei mezzi di trasporto e nel numero di incidenti con conseguenti effetti sul benessere. La stima di queste grandezze alle varie soglie temporali consente di costruire i flussi dei costi e dei benefici nel tempo che devono, tuttavia, essere ricondotti ad un orizzonte temporale unico per evitare di confrontare come equivalenti costi e benefici che avvengono in tempi diversi.

Al fine di comprendere se i costi (attualizzati) del progetto sono inferiori ai benefici prodotti (anch'essi attualizzati), e quindi se il progetto aumenta la ricchezza nazionale, gli indici di redditività utilizzati sono stati il Valore Attuale Netto Economico (per il cui calcolo è stato usato un saggio sociale di sconto pari al 5%) e il Saggio di Rendimento Interno Economico (rispettivamente VANE e SRIE). Dall'analisi svolta emerge che la validità del progetto è legata alle condizioni di domanda delle merci movimentate. In una situazione ottimistica (scenario "alto"), i risultati riguardanti gli indici di redditività possono considerarsi più che soddisfacenti: il Valore Attuale Netto Economico è pari a 102,1 milioni di Euro di benefici netti e il Saggio di Rendimento Interno è pari al 11,2%. In tale contesto di domanda il progetto aumenta il benessere collettivo con impatti positivi soprattutto sugli utenti finali dei servizi di trasporto e sull'ambiente, visto che il maggiore contributo al Valore Attuale Netto Economico è dato dal surplus del consumatore e dai benefici ambientali.

Allo stesso tempo, se gli effetti del progetto sui tassi di crescita della domanda non fossero elevati (scenario "basso"), i risultati degli indicatori di redditività risulterebbero negativi e, dati gli ordini di grandezza dei flussi di costi e benefici considerati, lontani dalle soglie di accettabilità minima (VANE = 0 o SRIE = 5%): il Valore Attuale Netto Economico è pari a -56,2 milioni di Euro e il Saggio di Rendimento Interno è pari allo 0%.

Anche se tra i due scenari "estremi" i risultati sono discordanti, è ragionevole affermare che il progetto ha buone possibilità di produrre benefici per la collettività. Le sensibilità condotte, infatti, mostrano come la sostenibilità economica del progetto possa essere possibile anche in contesti di domanda meno ottimistici e non particolarmente diversi da quello più "cautelativo". Un elemento

che emerge con chiarezza è che il progetto risulta valido con l'introduzione e sviluppo di un servizio ro-ro, anche in condizioni di domanda delle merci movimentate meno favorevoli. In alternativa si può ipotizzare una modulazione degli investimenti più estesa nel tempo rispetto alle ipotesi sviluppate, a rappresentare meglio la curva di crescita della domanda.

Le conclusioni derivate dall'analisi numerica sono, inoltre, supportate dalla presenza di benefici non direttamente monetizzabili, ma comunque rilevanti per la collettività e che è ragionevole attendersi incrementino ulteriormente i vantaggi già considerati nell'analisi quantitativa.

In particolare, i benefici maggiormente significativi sono:

- L'ottimizzazione dell'orientamento ed organizzazione dell'imboccatura, dell'avamposto e del canale interno migliora le condizioni di navigabilità con benefici non solo in termini di operatività ma anche di sicurezza alla navigazione contenendo inoltre i fenomeni di "insabbiamento" ed i conseguenti oneri di dragaggio;
- La realizzazione delle opere foranee contribuisce a ridurre i costi altrimenti necessari per l'esecuzione di specifici interventi di realizzazione e manutenzione di opere di difesa della costa limitrofa;
- Le opere previste per la portualità turistica, che prevedono tra l'altro l'incremento dei posti barca, permettono migliori condizioni per il turismo e la conseguente crescita dell'attrattività del porto con benefici anche per le attività commerciali presenti nella zona;
- Il nuovo assetto planimetrico e la nuova destinazione d'uso degli ambiti portuali consentono di rimediare alle attuali improprie "commistioni" tra le distinte attività portuali (nautica da diporto, pesca, traffico mercantile – passeggeri), permettendo in particolare: una maggiore efficienza delle distinte attività portuali; migliori condizioni di controllo non solo per gli aspetti di "security" e "safety" delle attività portuali ma anche per le problematiche di controllo degli eventi di "inquinamento" sull'ambiente (ad esempio per le problematiche di "emissioni" in senso lato e di raccolta e smaltimento dei prodotti delle distinte attività);
- La realizzazione del nuovo asse di collegamento da nord previsto dal PRP-2010 assicura la completa disconnessione del traffico pesante afferente alle attività commerciali da quello cittadino e turistico ricreativo. Grazie alla deviazione del traffico pesante da e per il porto, con lo sviluppo del nuovo accesso da nord gli impatti positivi sulla città potranno comprendere;
- La riqualificazione e valorizzazione a fini turistico ricettivi degli immobili della ex fornace;

- La valorizzazione della zona lido Saraceni;
- Lo sviluppo del porto turistico (e della pesca associata ad attività turistiche);
- L'innescò di processi di riqualificazione e rivitalizzazione urbana ed ambientale anche nel quartiere e nelle pendici di colle Costantinopoli (parco pubblico).

10.1. INDIVIDUAZIONE E CONFRONTO DELLE POSSIBILI ALTERNATIVE DI PIANO

Lo studio delle soluzioni progettuali, rivolte a superare le criticità individuate, è stato sviluppato in due fasi. Nella prima è stata eseguita una revisione dell'imboccatura portuale mentre nella seconda sono state studiate possibili soluzioni alternative per l'assetto delle opere portuali interne.

Per l'imboccatura portuale si è stabilito di eliminare la asimmetria tra le due testate della nuova imboccatura portuale prevista dal PRP del 1969, che consiste in un maggiore aggetto della diga nord rispetto a quella sud, al fine di garantire un canale di accesso perfettamente rettilineo e dotato di adeguata larghezza. Invece, la forma planimetrica delle opere esterne portuale rimane pressoché uguale a quella prevista dal PRP del 1969.

Per l'assetto delle opere portuali interne sono state studiate tre diverse alternative della possibile localizzazione planimetrica dell'approdo turistico e del bacino peschereccio:

- Soluzione di tipo A: porto turistico e peschereccio a sud;
- Soluzione di tipo B: porto turistico e peschereccio a nord;
- Soluzione di tipo C: porto peschereccio a nord e porto turistico a sud.

La soluzione di tipo A prevede il collegamento tra la banchina nord e la banchina di riva mediante il tombamento della attuale darsena adibito ai pescherecci. Questi ultimi, unitamente alle imbarcazioni da diporto, vengono posizionati in uno stesso bacino a sud del porto completamente separato dal porto commerciale e provvisto di una imboccatura portuale indipendente.

La soluzione di tipo B prevede l'accorpamento del porto turistico e del porto pescherecci a nord del porto commerciale. In particolare si realizza un nuovo porto che ingloba l'attuale darsena destinata ai pescherecci con un'imboccatura del tutto indipendente, anch'essa realizzata con una configurazione a moli convergenti.

La soluzione di tipo C prevede il posizionamento del porto pescherecci a nord e del porto turistico a sud del porto commerciale. Mantenendo, quindi, la stessa configurazione attuale ma ognuno con una propria imboccatura, quindi prevedendo tre imboccature indipendenti.

Sulla base di tale alternativa, sono state ipotizzate ulteriori tre soluzioni denominate C1, C2, C3. La soluzione C1 prevede una sola imboccatura per il porto commerciale e per il porto turistico, la soluzione C2 prevede l'accesso alla darsena pescherecci mediante un canale di accesso parallelo al molo nord del porto commerciale. In questa soluzione il porto commerciale e il porto pescherecci usufruirebbero della stessa imboccatura portuale. Infine, la soluzione C3 prevede la realizzazione del bacino pescherecci completamente al di fuori dell'attuale area portuale.

Dopo aver effettuato una analisi parametrica dei costi, le soluzioni individuate sono state poste a confronto utilizzando la tecnica delle liste di controllo ("check list").

I fattori di confronto sono stati i seguenti:

- a) Impatto del porto sulle coste adiacenti. In questo caso questo fattore deve essere inteso solo dal punto di vista della modifica dell'ambiente naturale del litorale posto a nord del porto. Infatti, per quanto riguarda la stabilità delle spiagge essa potrebbe riguardare solo il Lido dei Saraceni (costa sud), il quale essendo sede di una "pocket beach" (cioè una spiaggia che non scambia sedimenti con i tratti di costa adiacenti) non subirà ripercussioni di rilievo in seguito alla realizzazione delle opere esterne portuali, peraltro pressoché uguali per tutte le soluzioni esaminate;
- b) Impatto visivo, inteso come la modifica del paesaggio osservabile dalla città di Ortona;
- c) Impatto del porto sulla qualità delle acque costiere, inteso come possibili modifiche che il porto può indurre alla qualità delle acque costiere con particolare riguardo a quelle prospicienti il Lido dei Saraceni;
- d) Aumento della superficie dei terrapieni destinati alle attività portuali.;
- e) Separazione delle funzioni all'interno del porto;
- f) Integrazione porto-città;
- g) Collegamenti terrestri;
- h) Costo di realizzazione delle opere;
- i) Accessibilità nautica, intendendo con tale fattore gli aspetti connessi alla sicurezza della navigazione nelle manovre di ingresso ed uscita dal porto.

I fattori individuati sono stati raggruppati nelle seguenti categorie:

- Fattori di tipo ambientale;

- Fattori di tipo tecnico;
- Fattori di tipo economico.

I risultati del confronto hanno mostrato che la soluzione più conveniente nel complesso è la soluzione A che, in linea con il PRP del 1969, accorpa a sud in un unico bacino le funzioni turistico-pescherecce.

Pertanto tale soluzione è stata assunta come base per lo sviluppo del PRP 2010 ed è stata sottoposta ad un processo di ottimizzazione condotto in base ad una serie di studi di tipo specialistico riassunti nel seguito e riportati negli appositi elaborati allegati al presente PRP.

11. MISURE DI MITIGAZIONE E/O DI COMPENSAZIONE

Con misure di mitigazione e/o di compensazione si intendono tre differenti categorie di interventi:

- le vere e proprie opere di mitigazione, cioè quelle direttamente collegate agli impatti;
- le opere di "ottimizzazione" del piano;
- le opere di compensazione, cioè gli interventi non strettamente collegati con il Piano, che vengono realizzati a titolo di compensazione ambientale.

Gli interventi di mitigazione e compensazione, sebbene progettati per minimizzare gli effetti di un progetto principalmente su una componente e/o fattore ambientale, possono essere efficaci nei confronti di più componenti e/o fattori. Le tipologie più frequenti di impatto per le quali adottare interventi di mitigazione sono:

- impatto naturalistico (riduzione di aree vegetate, frammentazione e interferenze con habitat faunistici, interruzione e impoverimento in genere di ecosistemi e di reti ecologiche);
- impatto fisico-territoriale (scavi, riporti, rimodellamento morfologico, consumo di suolo in genere);
- impatto antropico-salute pubblica (inquinamenti da rumore e atmosferico, inquinamento di acquiferi vulnerabili, interferenze funzionali, urbanistiche, ecc.);
- impatto paesaggistico quale sommatoria dei precedenti unitamente all'impatto visuale dell'opera.

Nel caso in esame si riportano le misure di mitigazione previste per le attività di cantiere e in fase di esercizio del Piano.

11.1. ATMOSFERA E QUALITÀ DELL'ARIA

La razionalizzazione e la distinzione delle destinazioni d'uso delle aree portuali permette di raggiungere miglioramenti dalla situazione attuale in termini di disturbo (rumore, polveri) derivanti dalla cantieristica portuale.

Il contenimento dell'inquinamento atmosferico derivante dalle attività di cantiere dovrà essere attuato mediante:

- copertura dei carichi che possono essere dispersi nella fase di trasporto dei materiali;

- pulizia ad umido dei pneumatici in uscita dal cantiere per ridurre l'imbrattamento della viabilità esterna utilizzata e la dispersione di particelle;
- dotazione per tutte le macchine di cantiere di filtro antiparticolato;
- copertura dei cumuli di materiale inerte stoccato con teli in polietilene;
- posa in opera di recinzioni per limitare le diffusioni di polveri all'esterno delle aree di cantiere.

11.2. AMBIENTE IDRICO

Per quanto riguarda le attività di cantiere, i principali impatti legati a questa componente sono:

- interferenza con i corpi idrici superficiali;
- alterazione della qualità delle acque superficiali e sotterranee;
- interferenza con aree a rischio idraulico.

Le attività localizzate nelle aree di cantiere del progetto in esame possono interferire sulla componente ambiente idrico (acque di superficie) sotto l'aspetto chimico (qualità delle acque) e/o fisico (intorbidimento delle acque superficiali). Tali interferenze possono essere generate dallo sversamento più o meno accidentale di materiale inerte, rifiuti solidi e liquidi nel corso d'acqua, o sversamento accidentale di sostanze inquinanti sul terreno. Nelle fasi di cantiere, al fine di scongiurare la possibilità che si verifichino sversamenti di sostanze inquinanti, è da prevedere la manutenzione periodica dei mezzi a rischio sversamento durante il periodo di esercizio in cantiere e l'installazione, nei pressi delle aree di deposito olii, di kit anti-sversamento.

Per quanto riguarda la fase di esercizio del piano, i risultati ottenuti hanno permesso di verificare che un sistema costituito da 2 pompe azionate per una durata di circa 6 ore durante la fase di riflusso della marea, di cui una da 500 l/s ed una da 750 l/s, entrambe adescanti all'esterno del porto, sono sufficienti a garantire un'adeguata concentrazione di ossigeno disciolto nella darsena turistico/pescherecci. Si evidenzia, infine, che qualora in fase di gestione si rendesse necessario garantire una migliore qualità delle acque, sarà sempre possibile ricorrere ad agitatori.

11.3. SUOLO E SOTTOSUOLO

Per quanto riguarda la costituzione di tracciati a servizio delle aree cantiere, si dovrà evitare il consumo di ulteriore suolo e dunque la costituzione di nuovi percorsi ricorrendo, per quanto possibile, all'utilizzo di strade esistenti. In quella che per un PRP può essere considerata la fase di esercizio, si consiglia di mantenere elevati indici di permeabilità dei suoli.

Per quanto riguarda l'interferenza delle nuove opere esterne portuali sulle spiagge limitrofe e dei fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale, tra gli elaborati di Piano è presente uno "Studio idrodinamico e morfodinamico" redatto dal Prof. Ing. Paolo De Girolamo. Nello studio è stato effettuato una valutazione dell'insabbiamento dell'imboccatura portuale e l'influenza delle nuove opere sull'idrodinamica dei litorali limitrofi, è stata affrontata tramite una metodologia comparativa. Lo studio contiene il confronto dei risultati ottenuti in situazione attuale e in configurazione di nuovo PRP tramite l'applicazione di un modello numerico in grado di calcolare le caratteristiche propagative delle onde corte, la distribuzione del campo cinetico indotto e il trasporto solido che ne consegue. Si rimanda all'elaborato di Piano S4 per l'approfondimento dello stesso.

11.4. VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

Il Piano non influisce su tale componente.

11.5. RUMORE

La razionalizzazione e la distinzione delle destinazioni d'uso delle aree portuali permette di raggiungere miglioramenti dalla situazione attuale in termini di disturbo (rumore, polveri) derivanti dalla cantieristica portuale.

Nell'ambito del recepimento della legge quadro sull'inquinamento acustico (n°447/959) e considerando la Legge Regionale N.23 del 17/07/2007, sono da prevedere interventi di mitigazione acustica per garantire un migliore inserimento ambientale delle attività di cantiere e una riduzione degli impatti sulla componente ambientale. Avendo vagliato i metodi più comuni ed efficaci di riduzione del rumore si consiglia la realizzazione di barriere antirumore mobili lungo il perimetro del cantiere, la regolamentazione degli orari di attività del cantiere e l'informazione della popolazione circa l'inizio e la durata delle fasi di lavoro più rumorose.

11.6. PAESAGGIO

Lo schema generale delle infrastrutturazioni previste dalla proposta di Piano non insiste e/o interferisce direttamente con aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica.

Al fine di evitare un negativo impatto paesaggistico durante le fasi di cantiere e successivamente all'edificazione delle opere, gli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale previsti dovranno essere finalizzati a conseguire i seguenti obiettivi:

- Contenere i livelli di intrusione visiva e integrare l'opera in modo continuo con il sistema naturale circostante;
- Mitigare la perdita di naturalità (in particolare aree verdi) con la messa a dimora di specie vegetali autoctone e la creazione ex novo di habitat naturali (es. aree umide);
- Richiamare nelle nuove opere lo stile architettonico delle opere precedenti in modo da perpetuare il continuum architettonico esistente.

12. MISURE DI MONITORAGGIO

Nell'ambito della procedura di VAS, il monitoraggio, così come disciplinato dall'Art. 18 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, in modo da individuare tempestivamente eventuali impatti negativi e da adottare le opportune misure correttive. Il D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. impone che il monitoraggio sia effettuato dall'Autorità Procedente in collaborazione con l'Autorità Competente, anche avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali e dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA). Questa fase spetta, quindi, alla Regione Abruzzo, che ha il compito di individuare l'Ufficio competente e il reperimento delle necessarie risorse umane e finanziarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio stesso.

Secondo quanto stabilito dal D. lgs. 152/2006, ai fini della redazione del "Monitoraggio d'ambito" e del "monitoraggio zero" le risorse umane, strumentali e finanziarie, sono individuate dall'Amministrazione comunale, secondo le modalità previste dall'Ente. Ai fini della redazione del "Monitoraggio attuativo" le risorse umane, strumentali e finanziarie, sono individuate a totale carico dal soggetto proponente la Pianificazione attuativa. In merito agli indicatori proposti nel presente Rapporto Ambientale, si specifica che tutti quelli di competenza del Comune di Ortona non necessitano di risorse economiche dedicate, in quanto si riferiscono alla verifica di dati direttamente acquisiti dagli Uffici tecnici in fase di attuazione del Piano e, pertanto, sono incluse nelle attività coperte dal bilancio comunale. Gli indicatori relativi alla demografia si basano su dati periodicamente acquisiti da ISTAT e di libero accesso. Gli indicatori di competenza della Regione Abruzzo si riferiscono a monitoraggi periodicamente acquisiti dagli enti regionali preposti.

Le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio dovranno essere tenute in conto nel caso di eventuali modifiche al Piano o Programma e saranno sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione o programmazione.

Il monitoraggio nel processo di VAS non esaurisce i suoi effetti con la conclusione della redazione del Piano in quanto ha la funzione di fare del Piano stesso un progetto adattativo attraverso la periodica verifica degli effetti sortiti sull'ambiente dalle previsioni urbanistiche attuate e, pertanto, si dovrebbe sviluppare nel corso del suo intero arco di vita.

Lo sviluppo del Programma di monitoraggio avverrà attraverso la messa a punto di una serie di indicatori di stato e di prestazione che dovranno essere: rappresentativi dei fenomeni che vanno a misurare; facilmente utilizzabili da parte delle amministrazioni nel lungo periodo; agevolmente interpretabili anche dal pubblico, rispondendo alle norme sulla trasparenza delle informazioni ambientali; replicabili nel tempo; e confrontabili con altri riferimenti territoriali.

Gli indicatori devono essere rilevati con cadenza fissa: rispetto al periodo di esercizio del Piano, l'ideale sarebbe fissare delle verifiche sullo stato di attuazione del PDC ogni due anni, aggiornando di volta in volta il set di indicatori. In caso di eventi particolari, la misura di determinati parametri deve sempre e comunque poter essere effettuata al di fuori del Piano di monitoraggio stabilito. Il Comune deve avere, inoltre, la possibilità di portare avanti il controllo degli indicatori per tutto il periodo di esercizio del Piano.

Infine, l'informazione del pubblico implica che i risultati del monitoraggio siano liberamente consultabili (possibilmente pubblicati sul sito web del Comune) e comprensibili anche dai cittadini che non abbiano competenze urbanistiche o ambientali specifiche. Pertanto, è opportuno che la restituzione finale sia facilitata attraverso, ad esempio, il corredo dei dati con valori di soglia, oppure mediante la classificazione dei valori in range significativi espressi a livello qualitativo (es. basso, medio, alto, ecc.).

In questa fase preliminare, i possibili indicatori da utilizzare nel processo di VAS del Piano sono stati scelti in funzione degli obiettivi di sostenibilità propri del Piano stesso.

Di seguito si propone un elenco di indici studiato per coprire le tematiche chiave prese in considerazione nella definizione degli obiettivi del Piano.

Gli indicatori, che dovranno essere verificati in fase di monitoraggio, per essere efficaci, devono possedere dei requisiti, ovvero essere:

- pochi, per non inserire troppe variabili da coordinare;
- semplici, per una facile comprensione;
- significativi, in grado, dunque, di rappresentare la realtà locale;
- strategici, abili a fornire informazioni sulle evoluzioni future;
- calcolabili, esportabili in valori numerici.

Gli indicatori che saranno utilizzati nel monitoraggio sono elencati di seguito con il valore del tempo TO già inserito in questa fase. Si ritiene opportuno effettuare una prima verifica degli indicatori non appena il Piano sarà formalmente approvato dall'Amministrazione e diventerà, dunque, cogente. A seguire, i rilievi saranno effettuati con cadenza biennale.

Gli indicatori scelti, distinti per ambito tematico, sono facilmente reperibili all'interno degli stessi uffici comunali (LL.PP., Anagrafe, Urbanistica), dall'ISTAT, da Enti gestori delle diverse risorse, da Agenzie regionali come ARTA o dalla Regione Abruzzo.

Relativamente agli indicatori proposti si fa presente, inoltre, che è previsto un riesame periodico con conseguente eventuale aggiornamento del set prescelto.

Qualora, durante il monitoraggio, dovesse emergere che gli impatti differiscano da quelli preventivati in fase di redazione del Piano o ne dovessero emergere di nuovi, verranno apportate opportune misure correttive utili a limitare o eliminare tali impatti.

Sono stati elencati sia gli indicatori atti a misurare gli effetti delle azioni/misure già individuate nei documenti preliminari alla redazione del Piano, sia quegli indicatori classici che, pur non essendo direttamente connessi alla redazione del Piano, aiutano nella comprensione dell'evoluzione del contesto ambientale dell'area.

L'analisi degli indicatori non necessita di fonti economiche specifiche in quanto i dati necessari derivano da attività già previste dai diversi Enti coinvolti nelle fasi attuative del Piano o sono recuperabili da portali con dati liberi (es. ISTAT).

Indicatori relativi alle azioni di interesse ambientale previste nel Piano

Azione 1A. Miglioramento degli aspetti di sicurezza alla navigazione e delle condizioni di esposizione al moto ondoso residuo.

Azione 1B. Razionalizzazione negli usi delle banchine di ormeggio per le distinte attività e funzioni portuali.

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Nuove opere a mare	Regione Abruzzo	Biennale (da elaborare a cura della struttura competente)	N°	
Nuove opere a terra	Regione Abruzzo	Biennale (da elaborare a cura della struttura competente)	N°	

Azione 2A. Riduzione delle interferenze con il retrostante contesto urbano e suburbano.

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Nuove infrastrutture di collegamento con il porto (stradale e ferroviario)	Regione Abruzzo	Biennale (da elaborare a cura della struttura competente)	N°	

Azione 3A. Razionalizzazione e riqualificazione dei fronti di banchina e dei piazzali retrostanti.

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Fronti di banchina riqualificati	Regione Abruzzo	Biennale (da elaborare a cura della struttura competente)	N°	
Piazzali riqualificati	Regione Abruzzo	Biennale (da elaborare a cura della struttura competente)	N°	

Azione 4A. Realizzazione di uno specifico ambito portuale dedicato alla movimentazione delle merci pericolose (ZONA C – Funzione commerciale).

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Attuazione degli obiettivi e criteri previsti nelle NTA per la zona C	Regione Abruzzo	Biennale (da elaborare a cura della struttura competente)	Si/No	

Azione 5A. Realizzazione di nuovi fronti di accosto e realizzazione di adeguate sovrastrutture e relativi edifici di servizio (ZONA CN – Funzione Commerciale per la Cantieristica Navale; ZONA CM – Funzione Commerciale ad alto contenuto tecnologico).

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Attuazione degli	Regione Abruzzo	Biennale (da elaborare a cura della struttura	Si/No	

obiettivi e criteri previsti nelle NTA per la zona CN		competente)		
---	--	-------------	--	--

Azione 6A. Realizzazione di specifici fronti di accosto e relativi edifici di servizio (ZONA T – Funzione Passeggeri).

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Attuazione degli obiettivi e criteri previsti nelle NTA per la zona T	Regione Abruzzo	Biennale (da elaborare a cura della struttura competente)	Si/No	

Azione 7A. Definizione e riqualificazione di una specifica area portuale corredata dei necessari edifici di servizio (ZONA N – Funzione Nautica).

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Attuazione degli obiettivi e criteri previsti nelle NTA per la zona N	Regione Abruzzo	Biennale (da elaborare a cura della struttura competente)	Si/No	

Azione 8A. Favorire la riconversione e integrazione per gli usi urbani con particolare riferimento alle attività recettive e culturali.

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Interventi di riqualificazione recepiti dal PRG comunale	Regione Abruzzo	Biennale (da elaborare a cura della struttura competente)	N°	

Altri indicatori

Demografia

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Densità demografica	ISTAT, Anagrafe Comune	Biennale	Ab./km ²	
Indice di vecchiaia	ISTAT, Anagrafe Comune	Biennale	Valore assoluto	
Età media della popolazione	ISTAT, Anagrafe Comune	Biennale	Anni	

Urbanistica

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Attuazione del piano	Regione Abruzzo	Biennale	Si o No	

Verde e biodiversità

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Indice di Tutela Ambientale: percentuale delle aree protette a qualsiasi titolo rispetto al totale del territorio comunale	ISTAT	Biennale	%	

Energia

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Energia prodotta da fonti rinnovabili	Enti gestori degli impianti, Comune	Biennale	MWh/anno	
Consumi di energia elettrica strutture	Ufficio Tecnico Comune	Biennale	kWh/anno	

comunali				
Consumi di energia elettrica pubblica illuminazione	Ufficio Tecnico Comune	Biennale	kWh/anno	

Risorse idriche

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Acqua immessa nelle reti comunali di distribuzione dell'acqua potabile	Regione Abruzzo	Biennale	Migliaia di m ³ /anno	
Stato di qualità delle acque superficiali	Regione Abruzzo	Biennale		
Stato di qualità delle acque sotterranee	Regione Abruzzo	Biennale		
Carico collettato nelle fognature	Regione Abruzzo	Biennale	% A.E.	
Carico generato convogliato con sistemi individuali o altri sistemi adeguati	Regione Abruzzo	Biennale	% A.E.	
Carico generato non collettato dalla rete fognaria né convogliato con sistemi individuali o altri sistemi adeguati	Regione Abruzzo	Biennale	% A.E.	
Carico in ingresso agli impianti di depurazione	Regione Abruzzo	Biennale	% A.E.	
Capacità di progetto dell'impianto di depurazione	Regione Abruzzo	Biennale	A.E.	
Conformità delle emissioni dell'impianto di depurazione	Regione Abruzzo	Biennale	Conforme o Non conforme	

Rifiuti

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Affidamento del servizio di gestione dei rifiuti	Regione Abruzzo	Biennale	Si/No	
Produzione rifiuti urbani	Regione Abruzzo	Biennale	Ton/anno	
Produzione rifiuti urbani procapite	Regione Abruzzo	Biennale	kg/Ab./anno	
Percentuale di raccolta differenziata	Regione Abruzzo	Biennale	%	

Difesa del suolo

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Fenomeni di insabbiamento	Regione Abruzzo	Biennale	m ³ /anno	

Qualità dell'aria

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Monitoraggio qualità dell'aria (SO ₂ , Nox, COV, PM, COVNM)	Regione Abruzzo	Biennale	µg/m ³	
Monitoraggio traffico navale	Regione Abruzzo	Biennale	Migliaia di ton/anno Migliaia di TEU/anno	

Qualità delle acque

Indicatore	Fonte	Aggiornamento	Unità di misura	Valore di riferimento
Monitoraggio qualità dell'acqua (BOD, COD, TSS)	Regione Abruzzo	Biennale	mg/l	
Versamenti accidentali all'interno della darsena petroli	Regione Abruzzo	Biennale	n/anno	

13. CONCLUSIONI

Il nuovo assetto planimetrico e la nuova destinazione d'uso degli ambiti portuali offrono soluzioni agli attuali problemi di sovrapposizione tra le diverse attività presenti (nautica da diporto, pesca, traffico mercantile e passeggero). Questo permette, in particolare, una maggiore efficienza nelle singole attività portuali e migliori condizioni di controllo. Ciò include non solo la sicurezza e la protezione delle attività portuali, ma anche una gestione più efficace delle questioni ambientali, come le emissioni, la raccolta e lo smaltimento dei prodotti delle diverse attività.

Dall'analisi delle Norme di Attuazione e della Relazione Tecnica, oltre che da una attenta valutazione degli Obiettivi di Piano, delle azioni previste e delle misure che si intendono adottare, si può affermare che il PRP-2010 del Porto di Ortona è indirizzato verso una disciplina del territorio volta a ridurre i potenziali impatti che lo sviluppo portuale può avere sulle componenti ambientali.