

# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

## REGIONE ABRUZZO

Verifica di Assoggettabilità a Valutazione Ambientale  
Strategica (VAS)

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

Documento redatto ai sensi dell'art.12 del D.Lgs. 03/04/2006 n. 152  
e s.m.i.

<b>Il Resp. del Procedimento</b>	Ing. Mariantonietta Laganà
<b>Il progettista redattore</b>	Ing. Luca Rovati
<b>Data redazione</b>	Novembre 2024



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

 **SIMAM**  
Servizi Industriali Manageriali Ambientali



● Porto di Pesaro

● Porto di Falconara Marittima

● Porto di Ancona

MARCHE

● Porto di San Benedetto del Tronto

● Porto di Pescara

● Porto di Ortona

ABRUZZO

● Porto di Vasto

MARE ADRIATICO

## Sommario

<b>1. PREMESSA.....</b>	<b>6</b>
<b>2. QUADRO NORMATIVO .....</b>	<b>9</b>
2.1 Aspetti generali .....	9
2.2 Aspetti Normativi della procedura di VAS .....	9
2.3 Soggetti competenti in materia ambientale .....	11
<b>3. INQUADRAMENTO DEL CONTESTO PORTUALE.....</b>	<b>16</b>
3.1 Porto di Pescara.....	16
3.2 Porto di Ortona.....	19
3.3 Porto di Vasto .....	22
3.4 Descrizione del piano.....	27
3.5 Obiettivi del Piano .....	30
3.6 Esclusione dal campo di applicazione.....	32
3.7 Tipologia e quantificazione del traffico .....	33
1.1.1 Porto di Pescara .....	33
1.1.2 Porto di Ortona .....	34
1.1.3 Porto di Vasto .....	37
3.8 Tipologia di rifiuti e relativo quantitativo .....	41
1.1.4 Porto di Pescara .....	43
1.1.5 Porto di Ortona .....	44
1.1.6 Porto di Vasto .....	48
<b>4. QUADRO PROGRAMMATICO E VERIFICA DI COERENZA ESTERNA.....</b>	<b>52</b>
4.1 Piani Nazionali .....	54
1.1.7 Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL).....	54
1.1.8 Programma nazionale per la gestione dei rifiuti (PNGR) per gli anni 2022-2028 .....	56
4.2 Green Deal Europeo - Strategia Europea di Adattamento al Cambiamento Climatico .....	60
4.3 Piani Regionali .....	61
1.1.9 Piano Regionale Gestione dei Rifiuti (PRGR) .....	61
1.1.10 Piano di Difesa della Costa.....	63

1.1.11	Piano di tutela delle acque (PTA).....	66
1.1.12	Piano Energetico Regionale (PER).....	68
1.1.13	Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).....	69
1.1.14	Piano Regionale Paesistico (PRP).....	70
1.1.15	Piano Regionale Qualità dell’Aria.....	74
<b>4.4</b>	<b>Piani Provinciali.....</b>	<b>78</b>
1.1.16	Provincia di Pescara.....	78
4.4.1.1	Piano Regolatore del Porto di Pescara .....	78
4.4.1.2	<i>Piano Territoriale di Coordinamento</i> .....	80
1.1.17	Provincia di Chieti.....	81
4.4.1.3	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....	81
<b>4.5</b>	<b>Piani Comunali .....</b>	<b>83</b>
1.1.18	Pescara.....	83
4.5.1.1	Piano Regolatore Generale.....	83
4.5.1.2	<i>Piano Riserva Dannunziana (PAN)</i> .....	85
1.1.19	Ortona.....	91
4.5.1.3	<i>Piano Regolatore Generale del Comune di Ortona</i> .....	91
4.5.1.4	<i>Piano Regolatore Portuale</i> .....	95
4.5.1.5	<i>Piano Assetto Naturalistico “Punta dell’Acquabella”</i> .....	96
4.5.1.6	<i>PAN Ripari Giobbe</i> .....	99
4.5.1.7	<i>Piano Demanio Marittimo Comunale</i> .....	100
6.1.1	Vasto.....	103
4.5.1.8	<i>Piano Demanio Marittimo Comunale</i> .....	103
9.1.1.1	<i>Piano Regolatore Generale Comunale (PRG)</i> .....	105
<b>5</b>	<b>CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE.....</b>	<b>107</b>
<b>5.1</b>	<b>Il contesto ambientale di riferimento del PRRC.....</b>	<b>107</b>
5.1.2	Clima .....	107
5.1.3	Qualità dell’aria.....	109
5.1.3.1	<i>Triennio 2019 - 2021</i> .....	111
	Dati preliminari anno 2023.....	115
	<i>Possibili impatti del Piano</i> .....	120
5.1.4	Risorse idriche.....	120
	<i>Analisi di dettaglio</i> .....	120
	<i>Possibili impatti del Piano</i> .....	127
5.1.5	Suolo e rischi naturali.....	127
	<i>Analisi di dettaglio</i> .....	127
	<i>Possibili impatti del Piano</i> .....	139
5.1.6	Biodiversità.....	139
	<i>Analisi di dettaglio</i> .....	139
5.1.6.1	<i>Possibili impatti del Piano</i> .....	143
5.1.7	Ambiente marino-costiero .....	143
	<i>Analisi di dettaglio</i> .....	144
5.1.7.1	<i>Possibili impatti del Piano</i> .....	148
5.1.8	Paesaggio e patrimonio culturale.....	148
5.1.8.1	<i>Analisi di dettaglio</i> .....	148
5.1.9	Rifiuti.....	154



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE  
NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI  
COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

5.1.9.1	<i>Analisi di dettaglio</i> .....	154
5.1.9.2	<i>Possibili impatti del Piano</i> .....	156
5.1.10	Inquinamento acustico.....	156
5.1.10.1	<i>Analisi di dettaglio</i> .....	156
5.1.10.2	<i>Possibili impatti del Piano</i> .....	160
5.1.11	Popolazione e salute .....	161
	<i>Distribuzione della popolazione residente nella Regione Abruzzo</i> .....	161
5.1.11.1	<i>Possibili impatti del Piano</i> .....	165
<b>6</b>	<b>EFFETTI DEL PIANO</b> .....	<b>171</b>
<b>7</b>	<b>CONCLUSIONI</b> .....	<b>175</b>

## 1. PREMESSA

Il presente documento costituisce il Rapporto Preliminare di Screening per la Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), così come previsto dall'art. 12 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., del "Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico (di seguito denominato "Piano") redatto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (di seguito AdSP) per i porti di competenza.

In particolare, il presente documento fa riferimento ai porti di competenza di AdSP presenti nella Regione Abruzzo: Ortona, Pescara, Vasto.

Il Piano è stato redatto in conformità al Decreto Legislativo 8 novembre 2021 n. 197, che recepisce la Direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la Direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE. Il Piano è stato redatto seguendo le disposizioni contenute nell'Allegato 1 del medesimo Decreto.

I piani precedenti, redatti in conformità all'art. 5 del Decreto Legislativo 182/03 (attualmente abrogato e sostituito dal Decreto Legislativo 197/2021), vengono integralmente sostituiti dal presente Piano che ne costituisce un aggiornamento in ottemperanza a quanto prescritto dalla normativa attualmente vigente.

Il D.Lgs. 197/2021 prescrive, infatti, alle Autorità di Sistema Portuale, l'obbligo di redigere o aggiornare i piani di raccolta e di gestione dei rifiuti, e di dotarsi di servizi, approntamenti, impianti funzionali alla raccolta dei rifiuti, dimensionati in base alla classificazione del porto e al volume del traffico marittimo degli ultimi tre anni precedenti all'emissione del Piano.

Per ottemperare a queste disposizioni, l'Autorità ha scelto di redigere un unico Piano per tutti i porti di competenza della Regione Abruzzo. Il Piano comprende una parte generale, comune a tutti i porti, e appendici specifiche per ciascuno, ognuna delle quali farà riferimento al fabbisogno più specifico degli impianti di raccolta e relativa disponibilità di quelli esistenti in ciascun porto di riferimento, individuandone le modalità di espletamento dei servizi peculiari in relazione ai traffici e caratteristiche.

Il documento rappresenta, quindi, la pianificazione e l'organizzazione delle attività di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico nei seguenti porti:

Regione Abruzzo

- Ortona
- Vasto
- Pescara

Per la redazione di questo Piano, sono state prese in considerazione, altresì, le disposizioni contenute nella Legge 17 maggio 2022, n. 60, "Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare", conosciuta come "legge SalvaMare," con particolare attenzione ai criteri di gestione dei *rifiuti accidentalmente pescati* (R.A.P.) e dei *rifiuti volontariamente raccolti* (R.V.R.), nonché alla Convenzione MARPOL 73/78 per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi.

Le principali novità introdotte da questo Piano includono:

- l'aggiornamento del quadro normativo, soprattutto in seguito all'entrata in vigore del Decreto Legislativo 197/2021 e alle successive modifiche apportate con il D.Lgs. n.46 del 8 marzo 2024, nonché della legge SalvaMare;
- l'aggiornamento del quadro conoscitivo relativo alla raccolta dei dati e dei coefficienti di produzione;
- la definizione di un sistema di gestione con previsioni pluriennali sulla produzione dei rifiuti;
- la stima dei costi degli impianti portuali;
- linee guida per l'affidamento del servizio.

Come meglio illustrato nel seguito, inoltre, il D. Lgs. 152/2006, nell'ottica di garantire lo sviluppo sostenibile del territorio, dispone che i piani o programmi che possano manifestare effetti sull'ambiente debbano essere sottoposti alla VAS, procedura che consente l'integrazione della gestione di tali aspetti nell'ambito dei piani o programmi stessi. Tuttavia, ai sensi dell'art. 6 del decreto, se i piani o programmi considerati investono piccole aree a livello locale o apportano modifiche minori a piani o programmi approvati e, dunque, si manifesta un dubbio sulla loro capacità di determinare effetti significativi sull'ambiente, è possibile ricorrere alla procedura di verifica di assoggettabilità alla VAS, di cui al citato art. 12, al fine di valutare l'eventualità o meno di procedere con la VAS stessa.

Per quanto riguarda il piano in oggetto si precisa che:

- esso è elaborato ed adottato da un'autorità locale;
- l'area di interesse costituisce, all'interno dell'ambito territoriale di competenza dell'autorità locale, e proporzionalmente a detto ambito territoriale, un'estensione minima. Riguarda infatti una piccola area, ubicata nell'ambito portuale. Il Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico riguarda infatti una porzione del territorio comunale e nello specifico l'area del porto. Inoltre, poiché il Piano riguarda esclusivamente i rifiuti prodotti dalle navi è evidente che esso interessi una porzione limitata dell'area portuale.
- Il piano rappresenta un aggiornamento di quello precedentemente adottato, secondo quanto richiesto dal DLgs 197/21. Si precisa che la struttura del piano rivolge l'attenzione ad un miglioramento dell'efficienza delle attività di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, all'incentivazione del conferimento dei rifiuti e alla loro corretta gestione. Le modifiche riscontrabili risultano pertanto migliorative, non apportando impatti negativi prevedibili. Lo è altresì la scelta di raggruppare i piani dei porti di competenza nella Regione Abruzzo, in un unico Piano. Questo consente una standardizzazione delle modalità di gestione dei rifiuti e dei sistemi portuali, seppur con le loro specificità, garantendo una maggiore efficienza di gestione oltre che un miglior e più puntuale controllo.

Sulla base dei punti sopra esposti e tenendo conto della natura ed entità delle azioni previste dal PRRC e degli effetti potenziali attesi dalla sua attuazione, si ritiene che non si debbano attendere impatti negativi significativi, bensì effetti positivi non solo sulle componenti ambientali ma anche sulle attività umane. Si ritiene pertanto, che nel suo complesso l'aggiornamento del PRRC possa essere assoggettato a procedura di SCREENING DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.

Il presente Rapporto Preliminare segue le indicazioni (Criteri) dell'Allegato I alla Parte II del D. Lgs. 152 descrivendo nel dettaglio:

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare dei seguenti elementi:

- In quale misura il piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni, e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
- In quale misura il piano influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- La pertinenza del piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di, promuovere lo sviluppo sostenibile;
- Problemi ambientali pertinenti al piano;
- La rilevanza del piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente.

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree, tenendo in conto i seguenti elementi:

- Probabilità, durata, frequenza, reversibilità degli impatti;
- Carattere cumulativo degli impatti;
- Natura transfrontaliera degli impatti;
- Rischi per la salute umana o per l'ambiente;
- Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessata);
- Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
  - Delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale;
  - Del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
- Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

## 2. QUADRO NORMATIVO

### 2.1 Aspetti generali

La valutazione ambientale è un processo volto a garantire che gli effetti dell'attuazione dei piani e dei programmi siano presi in considerazione durante la loro elaborazione fin dalla fase iniziale di impostazione, al fine di contribuire alla definizione di soluzioni più sostenibili e meglio orientate al mantenimento di un elevato livello di protezione dell'ambiente e della salute umana.

La VAS non è, infatti, un procedimento autorizzativo del piano/programma né una valutazione sui contenuti degli stessi; è, invece, un processo articolato e complesso finalizzato all'arricchimento dei contenuti del piano/programma, nel quale le attività di valutazione si affiancano a quelle di formazione dello strumento e dove tutti i soggetti coinvolti assicurano la propria collaborazione per elevare la qualità ambientale dello specifico strumento di pianificazione o programmazione.

I principali riferimenti normativi per lo svolgimento della Valutazione Ambientale Strategica sono costituiti da:

- **Livello Internazionale**

Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 che ha introdotto la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), quale strumento metodologico per l'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale nell'elaborazione e nell'adozione di taluni piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente.

- **Livello Nazionale**

D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii. che nella Parte II ha disciplinato le procedure di Dal momento che il piano oggetto di valutazione risulta essere prossimo ad aree ricomprese nell'ambito della Rete Natura 2000, la Valutazione Ambientale Strategica sarà coordinata con la Valutazione di Incidenza secondo quanto previsto dall'art. 10 co. 3 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

### 2.2 Aspetti Normativi della procedura di VAS

Il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, volto all'integrazione delle valutazioni ambientali nell'ambito dei procedimenti di adozione e approvazione dei piani e dei programmi, è disciplinato, a livello europeo, dalla Direttiva Nr. 2001/42/CE.

Tale direttiva, secondo l'orientamento della giurisprudenza prevalente, a differenza della direttiva Nr. 85/337/CEE, in materia di VIA, codificata nella Direttiva Nr.2011/92/UE, non è immediatamente applicabile (non è, pertanto, una direttiva *Self Executing*) nel territorio degli Stati Membri.

La prima disciplina organica nazionale in materia di VAS è stata invece introdotta dal D. Lgs 152/2006. Nello specifico, il D. Lgs. 152/2006, nell'ottica di garantire lo sviluppo sostenibile del territorio, dispone che i piani o programmi che possano manifestare effetti sull'ambiente debbano essere sottoposti alla VAS, procedura che consente l'integrazione di tali aspetti nell'ambito dei piani o programmi stessi:

**Parte Seconda Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC). Titolo I I principi generali per le procedure di VIA, di VAS e per la Valutazione d'Incidenza e l'Autorizzazione, Integrata Ambientale (AIA).**

Quindi, ai sensi dell'art. 6 del decreto:

1. La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.
  2. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:
    - a) 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, II-bis, III e IV del presente decreto;
    - b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati 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, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.
  3. Per i piani e i 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, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento.
- 3-bis. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente.
- 3-ter. Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento.
4. Sono comunque esclusi dal campo di applicazione del presente decreto:
    - a) i piani e i programmi destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale caratterizzati da somma urgenza o ricadenti nella disciplina di cui all'articolo 17 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni (6)
    - b) i piani e i programmi finanziari o di bilancio;
    - c) i piani di protezione civile in caso di pericolo per l'incolumità pubblica;
    - c-bis) i piani di gestione forestale o strumenti equivalenti, riferiti ad un ambito aziendale o sovraziendale di livello locale, redatti secondo i criteri della gestione forestale sostenibile e approvati dalle regioni o dagli organismi dalle stesse individuati. (2)

Nel caso di piani e programmi di cui all'articolo 6, comma 3 e 3-bis, l'autorità procedente trasmette all'autorità competente un rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma, facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del presente decreto.

L'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e trasmette loro il documento preliminare per acquisirne il parere. Il parere è inviato entro trenta giorni all'autorità competente ed all'autorità procedente.

La verifica di assoggettabilità a VAS include le seguenti fasi:

- l'elaborazione del rapporto preliminare;
- la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale;
- l'emissione del provvedimento finale di verifica di assoggettabilità;
- l'informazione sul provvedimento finale.

### 2.3 Soggetti competenti in materia ambientale

L'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, individua i soggetti competenti in materia ambientale tenendo conto delle specifiche caratteristiche del piano o programma e delle peculiarità del territorio interessato.

I soggetti competenti in materia ambientale (SCA) sono consultati, nell'ambito delle procedure disciplinate dalla presente legge, in ragione delle specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale a essi attribuite dalla normativa statale e regionale vigente e al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali nei piani e programmi e di assicurare che gli stessi siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

I soggetti chiamati a prendere parte al processo di Valutazione Ambientale Strategica sono:

- l'autorità competente, cui compete l'adozione del parere motivato: nel caso in oggetto è la Regione Abruzzo che dovrà esprimersi anche con riferimento alle finalità di conservazione proprie della valutazione d'incidenza;
- l'autorità procedente, che recepisce, adotta e approva il PRRC, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;
- il proponente, che elabora il PRRC;
- vari soggetti coinvolti nella consultazione;
- gli enti territoriali interessati e i soggetti competenti in materia ambientale individuati ai sensi dell'art. 5 lett.s del D. Lgs n.152/2006;
- il pubblico interessato, che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure, individuato in prima approssimazione nelle organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, nonché le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative;
- i cittadini tutti, singolarmente o riuniti in associazione.

Nell'ambito del processo di verifica di assoggettabilità alla VAS del PRRC dei Porti di Pescara, Vasto e Ortona, i soggetti competenti in materia ambientale sono individuati nella tabella che segue:

**Tabella 1: Soggetti competenti in materia ambientale**

Ente	Soggetti competenti in materia ambientale	Competenza
	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale - Settore sub-distrettuale per la Regione Abruzzo	Verifica dell'eventuale interferenza del Piano con gli ambiti ambientali di competenza
	Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Chieti e Pescara	Verifica dell'eventuale interferenza del Piano con il patrimonio culturale e paesaggistico di interesse
	ARTA ABRUZZO – Agenzia Regionale per la Tutela dell'Ambiente	Verifica dell'eventuale interferenza del Piano con gli ambiti ambientali di competenza
<b>Autorità della Regione Abruzzo</b>	DPC - Dipartimento Territorio - Ambiente DPC024 Ufficio Qualità delle acque interne	Verifica di coerenza con i piani e programmi Regionali
	APC001 - Servizio Prevenzione dei rischi di Protezione Civile	Verifica dell'eventuale interferenza del Piano con la sicurezza pubblica
	DPE - Dipartimento Infrastrutture - Trasporti - Sede Pescara	Verifica dell'eventuale interferenza del Piano con le infrastrutture di interesse e la rete di trasporti
	DPE012 - Servizio opere marittime	Verifica dell'eventuale interferenza del Piano con le infrastrutture di



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE  
NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI  
COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

		competenza
	DPE013 - Servizio difesa del suolo - L'Aquila	Verifica dell'eventuale interferenza del Piano
	DPC026 - Servizio Gestione Rifiuti e Bonifiche - Pescara	Verifica di coerenza con i piani e programmi Regionali
	DPC032 - Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio	Verifica di coerenza con i piani e programmi Regionali
	DPC025 - Servizio Politica Energetica e Risorse del Territorio - Pescara	Verifica di coerenza con i piani e programmi Regionali
	DPF - Dipartimento Sanità - Sede Pescara	Verifica dell'eventuale interferenza del Piano con la salute pubblica
	DPD022 - Servizio Sviluppo locale ed Economia ittica	Verifica di coerenza con i piani e programmi Regionali
	DPH - Dipartimento Sviluppo economico - Turismo - Sede Pescara	Verifica di coerenza con i piani e programmi Regionali
<b>USMAF/SASN - Lazio, Marche, Umbria, Abruzzo e Molise</b>		Verifica dell'eventuale interferenza del Piano con la sanità Marittima
<b>Autorità della Provincia di Pescara</b>	Settore I: Tecnico – Demanio e Patrimonio	Verifica dell'eventuale interferenza del Piano con gli ambiti di competenza
	Servizio Produttive, Qualità della Vita	Attività Turismo e Verifica dell'eventuale interferenza del Piano con gli



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE  
NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI  
COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

		ambiti di competenza
	Settore IV - Politiche Ambientali, Energetiche e Genio Civile - Trasporti	Verifica di coerenza con i piani e programmi Provinciali e le possibili interferenze con le aree di competenza
	Settore VIII - Tutela dell'Ambiente, Politiche energetiche e Comunitarie	Verifica di coerenza con i piani e programmi Provinciali e le possibili interferenze con le aree di competenza
<b>Autorità della Provincia di Chieti</b>	Settore 2: Ambiente - Servizi tecnici	Verifica di coerenza con i piani e programmi Provinciali e le possibili interferenze con le aree di competenza
<b>Autorità Comunali</b>		Verifica di coerenza con i piani e programmi comunali e le possibili interferenze con le aree di competenza
<b>Comuni confinanti con Pescara</b>	Chieti (CH) - Francavilla al Mare (CH) - Montesilvano - San Giovanni Teatino (CH) - Spoltore	



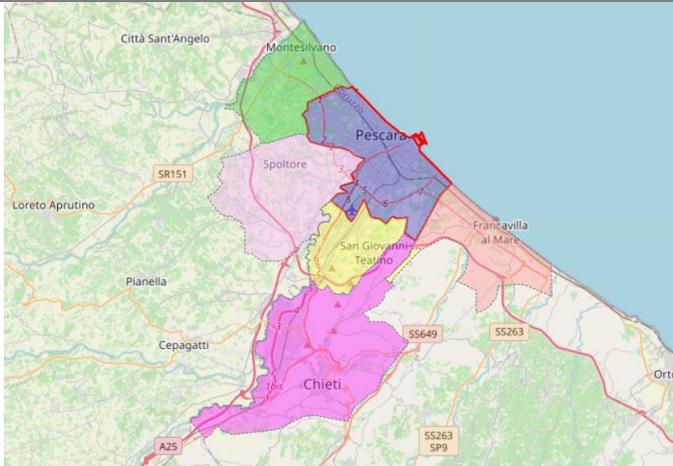
Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

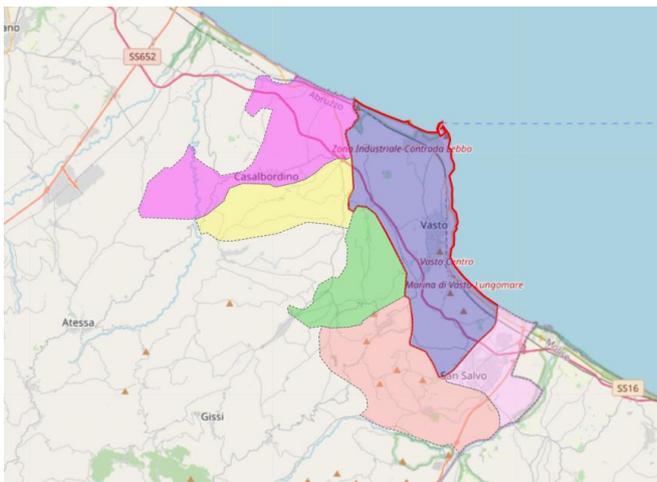
# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

## REGIONE ABRUZZO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

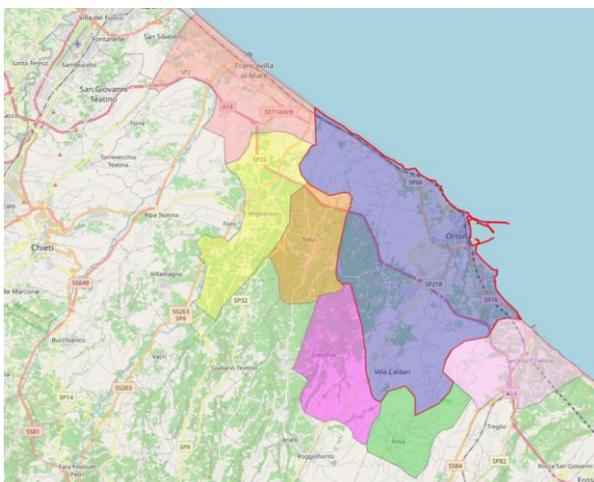


#### Comuni confinanti con Vasto



Casalbordino - Cupello -  
Monteodorisio - Pollutri -  
San Salvo

#### Comuni confinanti con Ortona



Crecchio - Francavilla al  
Mare - Frisa - Miglianico -  
San Vito Chietino - Tollo

### 3. INQUADRAMENTO DEL CONTESTO PORTUALE.

Nei paragrafi seguenti vengono descritte le specifiche aree (portuali, retro-portuali ed eventualmente di interazione tra porto e città) che, sulla base della documentazione cartografica disponibile, compongono ciascuna delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dalla Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale con specifico riferimento ai Porti ubicati all'interno dell'area di competenza della regione Abruzzo.

#### 3.1 Porto di Pescara

**Figura 1: Porto di Pescara: denominazione delle aree portuali**



**Figura 1: Porto di Pescara: denominazione delle aree portuali**

Il porto di Pescara ricade negli omonimi Comune e Provincia ed è classificato di II categoria e II classe con Decreto Interministeriale del 21/08/1975. La superficie a terra comprende oltre alle banchine del porto canale retaggio dello storico insediamento di attività marittime commerciali e per la pesca lungo il fiume Pescara anche le più recenti infrastrutture del porto turistico “Marina di Pescara” e delle due banchine per i traffici commerciali nonché la diga foranea attualmente in fase di riqualificazione per l’attuazione degli interventi di prolungamento del canale di sbocco a mare del fiume Pescara in adempimento alle previsioni del PRP approvato dalla Regione Abruzzo (delibere GR n.678/c del 25/10/2016 e del CR n.80/2 del 15/11/2016).

L'originaria vocazione commerciale, quale terminale a servizio delle industrie dell'entroterra, negli ultimi decenni si è ridotta, principalmente a causa dell'interrimento dei fondali e della mancanza di aree per lo stoccaggio delle merci, in favore del traffico passeggeri e petrolifero. Attualmente l'ambito del porto canale ospita in prevalenza la nautica minore e, soprattutto in sponda destra, la pesca

Il porto di Pescara è lo scalo marittimo della principale città costiera d'Abruzzo. È un'infrastruttura con le caratteristiche di un porto canale, facilmente raggiungibile dall'autostrada A25 e A14 grazie ad un collegamento stradale dedicato. Il Porto di Pescara, inoltre, è situato lungo il tratto terminale del fiume Pescara a circa 75 miglia nautiche a Sud-Sud-Est dal porto di Ancona.

Da un punto di vista dell'inquadramento territoriale il Porto ricade su una lunga falcata sabbiosa la quale, sia a Nord-Ovest che a Sud-Est dello stesso porto, risulta completamente protetta da opere di difesa costiere.

Il porto-canale di Pescara risulta costituito dalla foce del fiume Pescara, prolungata da due moli di cemento armato banchinati che si estendono in mare per circa 400 metri e di stanti fra loro 42 metri, che costituiscono la canaletta d'accesso al bacino portuale. A protezione dell'imboccatura è posta una diga foranea lunga circa 700 metri e a circa 600 metri dal molo guardiano sud.

Lungo le banchine alla foce del fiume Pescara sono situati gli approdi per le imbarcazioni da pesca mentre il diportismo ha a disposizione una darsena dedicata, Marina Pescara, punto di riferimento per il diportismo nel mare Adriatico. Facendo riferimento alla Figura 2, dove è rappresentata la planimetria del porto il Porto di Pescara comprende:

- la Darsena Commerciale;
- il Porto Canale
- il Porto Turistico.

La Darsena Commerciale comprende la diga foranea e il Molo di Levante, il cui terrapieno ha svolto per alcuni anni il ruolo di vasca di colmata per accogliere il materiale dragato dal porto. Attualmente la vasca è completamente piena e il suo riempimento ha superato i limiti volumetrici previsti in relazione alla destinazione d'uso dell'area (piazzale portuale a servizio delle banchine commerciali) determinando la costituzione di una vera e propria "collina" di sedimenti alta alcuni metri che rende oggi questa area non utilizzabile per la destinazione d'uso prevista. Partendo da mare e andando verso monte, il Porto Canale comprende:

- il canale di accesso, denominato anche "canaletta";
- il bacino di ormeggio o area di espansione;
- il canale di monte.

Il canale di monte è attraversato da quattro ponti che garantiscono il collegamento ferroviario e stradale tra le zone urbane poste a Nord e a Sud del fiume. La canaletta è attraversata da un ponte pedonale-ciclabile denominato Ponte del Mare.

La Darsena commerciale, caratterizzata da fondali estremamente modesti a causa dell'insabbiamento, ha avuto la funzione di accogliere il traffico commerciale.

La riva nord del fiume, regolarmente banchinata, della lunghezza di 978 metri, è riservata all'approdo della flotta peschereccia così suddivisa:

- Banchina destinata all'ormeggio dei motopescherecci abilitati alla pesca costiera locale e ravvicinata con reti a strascico e/o circuizione (metri 342);
- Banchina destinata all'ormeggio di navi adibite al trasporto passeggeri a carattere locale (metri 27);
- Banchina assentita in concessione al Mimadea Club (metri 182);
- Banchina assentita in concessione al Club Nautico del porto-canale (metri 66);
- Banchina assentita in concessione a L'Ancora sas (metri 221);
- Banchina destinata all'ormeggio delle unità da diporto stanziali (metri 129);
- Banchina destinata all'ormeggio delle unità da diporto in transito (metri 11).

La riva sud, anch'essa banchinata, della lunghezza di 1.644 metri, è suddivisa, a partire dalla radice del molo sud, per le diverse tipologie di carico in:

- Banchina destinata all'ormeggio delle navi passeggeri
- Banchina ex Tiziano (metri 58);
- Banchina destinata all'ormeggio delle navi con carichi solidi alla rinfusa ivi compresi coils e pallets (metri 190);
- Banchina destinata all'ormeggio delle navi cisterna con carichi liquidi infiammabili pericolosi (metri 199); una pipeline con 3 oleodotti (gasolio, benzina ecologica, olio combustibile) collega un punto di attracco insistente su tale banchina al nuovo deposito costiero della Abruzzo Costiero Srl della capacità complessiva di stoccaggio di 27.000 m<sup>3</sup>, situato fuori dall'ambito portuale.
- Banchina destinata all'ormeggio dei motopescherecci abilitati alla pesca costiera ravvicinata con reti a strascico e/o circuizione (metri 292);
- Banchina destinata all'ormeggio dei motopontoni e/o draghe (metri 78);
- Banchina destinata all'ormeggio di navi-scuola e navi per i servizi portuali (metri 35);
- Banchina destinata all'ormeggio dei motopescherecci abilitati alla pesca costiera locale con reti a strascico e/o draga idraulica (metri 592);
- Banchina destinata all'ormeggio delle unità da diporto stanziali (metri 180);
- Banchina destinata all'ormeggio delle unità da diporto in transito (metri 20).

Esiste poi, adiacente alle banchine commerciali, un piazzale per le operazioni portuali di circa 105.000 m<sup>2</sup> ove è ubicata anche una Stazione Marittima passeggeri.

Per quanto riguarda il diporto, la stragrande maggioranza delle unità risulta ormeggiata nell'area della Marina di Pescara che, con i suoi 1.250 posti barca, è uno dei più grandi porti turistici italiani, anche se soffre per un'imboccatura difficile perché orientata a sud e normalmente interrata se non viene costantemente dragata. Tale ambito risulta assoggettato al Piano di raccolta e gestione dei rifiuti del porto turistico "Marina di Pescara" approvato con ordinanza C.P. n. 14/2009. Esiste poi, adiacente alle banchine commerciali, un piazzale per le operazioni portuali di circa 105.000 m<sup>2</sup> ove è ubicata anche una Stazione Marittima passeggeri

La flotta da pesca trova ormeggio nel bacino di espansione. La piccola pesca ormeggia lungo il canale di monte compreso tra il bacino e il ponte dell'Asse Attrezzato, mentre la nautica minore è localizzata sempre nel canale di monte, ma tra il ponte dell'Asse Attrezzato e quello della Ferrovia Adriatica.

Tutto il naviglio di maggiori dimensioni, inclusi i pescherecci, utilizza esclusivamente l'imboccatura posta ad Est della diga foranea. L'imboccatura posta ad Ovest, come di seguito meglio specificato, oggi non è più agibile.

Il Porto Turistico è localizzato a Sud del Porto Canale ed è idraulicamente scollegato dal fiume. La sua imboccatura, indipendente dalle altre, è orientata verso Levante ed è soggetta a sedimentazione per cui richiede periodici interventi di dragaggio.

L'attuale accessibilità marittima delle navi commerciali al porto è fortemente limitata dai fenomeni di insabbiamento della darsena commerciale.

Anche il naviglio da pesca di dimensioni maggiori ha difficoltà ad accedere al porto canale specialmente con condizioni meteomarine avverse.

Per quanto riguarda la viabilità stradale, l'accesso al porto avviene direttamente da via Paolucci per quanto riguarda il lato nord del porto canale del fiume Pescara o da due varchi situati su via Andrea Doria per l'accesso alla banchina posta sul lato sud del porto canale.

La rete viaria principale è costituita dall'Autostrada A14 che permette il collegamento sia verso Bologna ed il Nord Italia sia verso le altre regioni costiere adriatiche del Sud Italia. Oltre l'Autostrada A14, la rete viaria principale è costituita anche dall'Autostrada A25 che collega la città di Pescara con le aree interne della regione Abruzzo e con Roma. L'asse attrezzato, il collegamento autostradale Chieti-Pescara, assicura un collegamento veloce e diretto con la rete stradale primaria sia per il lato nord dello scalo raggiungibile dal ponte situato alla penultima uscita sia il lato sud posto subito dopo la fine dell'asse attrezzato. Questa infrastruttura viaggia in sopraelevazione lungo il fiume Pescara con una sezione di due corsie per senso di marcia e ingressi ed uscite attraverso rampe. L'asse attrezzato permette il raggiungimento del casello dell'Autostrada A14 di Pescara Ovest – Chieti e lo svincolo con la SS714, la Tangenziale di Pescara. Dall'Autostrada A14 si raggiunge poi il nodo di interscambio con l'Autostrada A25 che porta verso l'interno dell'Abruzzo e Roma.

Il Porto di Pescara è privo di un collegamento alla rete ferroviaria.

### 3.2 Porto di Ortona

Il porto di Ortona ricade nel Comune omonimo, in Provincia di Chieti. Con Regio Decreto n.5477 del 1888 era stato inserito nei porti di II categoria e II classe, il Piano Regolatore Portuale vigente è stato approvato dal CSLLPP con voto 187 del 21/05/1969. Ai sensi della Legge Regionale n.34 del 4/07/1978 era stato indicato come porto di rilevanza regionale ma più recentemente (2016) è stato condotto alla giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Vocato al traffico commerciale, fin dalle sue origini, questo porto rappresenta lo scalo abruzzese per eccellenza. Accoglie soprattutto il traffico marittimo delle rinfuse solide e liquide, ma anche quello passeggeri, la pesca e il diporto nautico. La banchina di riva è attualmente interessata dalle attività industriali del Gruppo Tosto e delle esigenze della logistica a mare per i gruppi SNAM, ENI e MICOPERI.

Il Porto di Ortona ricade nella Regione Abruzzo a sole 10 miglia nautiche a Sud-Est del Porto di Pescara e a circa 85 miglia nautiche a Sud - Est dal porto di Ancona.

Il porto sorge ai piedi della Città di Ortona che si sviluppa ad una quota di circa + 70 m sul l.m.m. su un promontorio roccioso che, insieme a quelli del Conero (Ancona), Vasto, Termoli e del

Gargano, costituiscono le principali formazioni rocciose della fascia litoranea occidentale dell'Adriatico Centrale che si sviluppa per circa 300 km fra il Conero e il Gargano.

A Nord del porto la costa è prevalentemente rocciosa ed è protetta da difese di tipo “aderente” e, per un breve tratto, da opere di difesa parallele distaccate dietro alle quali sono presenti alcune piccole spiagge costituite in prevalenza da ghiaia e sabbia.

A Sud del porto è incastonata, tra la diga Sud e la costa rocciosa, una “pocket beach” (spiaggia a tasca), denominata Lido dei Saraceni, di natura sabbiosa che costituisce la spiaggia più vicina alla città di Ortona. Il Lido dei Saraceni è dal punto di vista morfologico stabile.

I fondali dove sorge il porto, nonostante che la costa sia rocciosa, sono costituiti da materiale incoerente (prevalentemente da sabbia e da peliti). In adiacenza al Porto la “profondità di chiusura” della “fascia attiva” ricade su fondali di circa -8,0 m s.l.m.m., per cui l'attuale imboccatura portuale, che si trova su fondali naturali di circa - 6,0 m ÷ - 6,5 m sul l.m.m. quindi inferiori alla profondità di chiusura, è soggetta a fenomeni di insabbiamento.

Un punto di forza del porto di Ortona è costituito dal fatto che è fisicamente separato dalla città in quanto quest'ultima, come detto, è posta sul pianoro che sovrasta lo stesso porto.

Attualmente le banchine localizzate lungo la diga Nord e nel Mandracchio sono le più sicure da punto di vista nautico poiché sono quelle maggiormente protette dal moto ondoso incidente, mentre la banchina di riva, che, come detto, risulta direttamente esposta al moto ondoso proveniente da Levante che penetra liberamente nell'imboccatura portuale, è la banchina meno sicura.

La principale criticità che attualmente affligge il porto di Ortona è costituita dall'insabbiamento dell'imboccatura portuale e dello specchio d'acqua interno dovuta al fatto che non è stato ancora realizzato il prolungamento della diga Sud.

Le statistiche sui traffici marittimi redatte dall'Autorità di Sistema evidenziano che il porto di Ortona registra la movimentazione di merci sia in sbarco sia in imbarco. In particolare, il traffico commerciale è risultato nel 2020 pari a circa 1.040.000 tonnellate di cui circa 403.000 tonnellate di rinfuse liquide e 637.000 tonnellate di rinfuse solide e veicoli. Mentre questa componente relativa ai veicoli in export è di entità ridotta, tra le rinfuse solide si deve segnalare il traffico di cereali (circa 300.000 tonnellate), di prodotti metallurgici (circa 150.000 tonnellate) e di minerali grezzi e manufatti (oltre 60.000 tonnellate). Negli ultimi anni l'entità dei traffici commerciali è risultata costante con modeste oscillazioni.



***Porto di Ortona: denominazione delle aree portuali***

Il porto di Ortona ha registrato negli ultimi anni anche un traffico passeggeri. In particolare, lo scalo registrava, prima della pandemia, circa 20 toccate l'anno di un servizio di crociere che scalava anche il porto di Pesaro producendo un numero di passeggeri in transito di poco inferiore alle 1.000 unità annuali. Nel 2020 e nel 2021, in conseguenza della pandemia, questi traffici non sono stati effettuati per poi riprendere nei primi 6 mesi del 2022. I dati aggiornati sono riportati nella tabella di seguito.

Per quanto riguarda la viabilità stradale, l'accesso al porto avviene al termine di via del Porto e di via Cervana. Mentre la prima collega il porto con il centro storico di Ortona, via Cervana rappresenta il percorso d'accesso al porto per i mezzi pesanti legati al traffico commerciale del porto che attraverso un sovrappasso supera la linea ferroviaria Adriatica e raggiunge la strada statale SS16.

Questa strada, a differenza di quanto avviene in molti altri centri lungo la costa, viaggia tangenziale al centro abitato di Ortona. Il collegamento con l'Autostrada A14 (E55) risulta non particolarmente agevole in quanto dalla SS16 non è permesso ai veicoli pesanti, in particolare a quelli con massa a pieno carico superiore alle 6,5 t, raggiungere la SS538 e quindi il casello di Ortona. I veicoli pesanti sono quindi costretti a raggiungere lo svincolo successivo in corrispondenza dell'Ospedale di Ortona per poi seguire la strada provinciale Santa Liberata. Molti dei veicoli pesanti diretti a Pescara e Chieti e ad altre aree industriali di una qualche importanza utilizzano la SS16 e non la parallela A14. Questo fenomeno è dovuto da una parte alla vicinanza di queste aree, distanti non molto più di una ventina di km, e dall'altra dalla relativa lontananza del

casello di Ortona sulla A14 dal porto. Attraverso l'Autostrada A14 il porto è collegato sia al Nord Italia sia al Molise e alla Puglia in direzione opposta.

Il Porto di Ortona è situato a poca distanza dalla stazione ferroviaria di Ortona ed è dotato di un binario di raccordo che unisce il molo nord con la stazione ferroviaria. Il binario di raccordo è lungo qualche centinaio di metri e si raccorda al quarto binario della stazione che, in questi casi, funge da binario di arrivo/partenza.

### 3.3 Porto di Vasto

Il porto di Vasto, denominato anche Porto di Punta Penna, è uno scalo marittimo commerciale presso cui vengono effettuate, data la sua vicinanza con l'area industriale della Val di Sangro e dell'Interporto di San Salvo, le operazioni di sbarco/imbarco e stoccaggio di diversi tipi di merce (rinfuse, macchinari, veicoli, ecc.) nonché sede della flotta peschereccia vastese. È situato in località Punta Penna del comune di Vasto a circa 8,00 km dal centro cittadino ed è costituito da un bacino di circa 90.000 m<sup>2</sup> su cui insistono 5 banchine per un totale di circa 1.000,00 metri lineari utili.

Il processo di rafforzamento della governance dei sistemi portuali attraverso l'aggiornamento dell'articolazione territoriale delle Autorità di Sistema Portuale (A.d.S.P.), ha dato seguito all'inserimento del Porto di Vasto nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, insieme ai porti di Ancona, Falconara, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona (fino ad allora il porto di Vasto, ai sensi dell'art 4 della legge n. 84/94, era classificabile come porto di II categoria, classe III ed ai sensi dell'art. 1 della Legge Regionale 31 luglio 1996 n. 62, funzione di porto regionale d'Abruzzo).

La classificazione di rilevanza nazionale (D.L. n. 68 del 16/06/2022) consentirebbe al Porto di Vasto la possibilità di potenziamento, con l'accesso a finanziamenti nel quadro dello sviluppo economico e produttivo del territorio abruzzese e interregionale, interfacciato con il resto della Macroregione europea adriatico-ionica.

Gli alti fondali naturali disponibili, l'ubicazione extraurbana, la vicinanza con le aree industriali di competenza ARAP Abruzzo (con la presenza di rilevanti insediamenti come SEVEL e Pilkington), la vicinanza alla rete autostradale ed il programmato intervento di raccordo con la rete ferroviaria rappresentano significativi elementi di forza in una prospettiva di sviluppo infrastrutturale.

Da evidenziare la peculiarità ambientale legata alla presenza del vicino sito S.I.C. di Punta Aderci che impone scelte studiate nel dettaglio e sorrette da Studi di Impatto Ambientale da sottoporre a procedura di autorizzazione ministeriale.

Il Porto di Vasto, situato a circa 9 Km a nord dell'omonimo Comune, è posto ad una distanza intermedia tra le foci dei fiumi Sangro (a Nord del Porto) e Trigno (a Sud del Porto). È ubicato in una naturale insenatura compresa tra Punta della Lotta e Punta Penna – da cui trae il proprio nome – contornato a Sud ed a Sud-Ovest da costa alta quasi a picco, avente un'altezza media di circa 24 metri sul livello del mare.

Il porto di Vasto svolge oggi una pluralità di funzioni: il traffico industriale e commerciale (con il trasporto di merci secche alla rinfusa e liquide, in particolare legname, coils, autovetture, fertilizzanti, olii vegetali e gasolio); le attività legate alla pesca; la nautica da diporto. Rappresenta un moderno modello di portualità che seppur a scala ridotta genera ricchezza, profitto e impresa in piena sostenibilità economica non necessitando di elevati costi di gestione e di investimento.

L'attuale conformazione planimetrica del porto è contraddistinta dalla presenza di due dighe frangiflutti radicate a terra; quella di ponente in corrispondenza di Punta della Lotta e quella di levante in corrispondenza di Punta della Penna.

La diga sottoflutto, detta di Levante, lunga circa 550,00 m ha andamento rettilineo con asse longitudinale orientato a circa 330,00° N; la diga di sopraflutto, detta di Ponente ha un andamento planimetrico "spezzato" con uno sviluppo complessivo di circa 780,00 m; l'imboccatura portuale delimitata dalle testate di estremità delle due dighe ha una larghezza di circa 250,00 m con asse mediano orientato a levante (circa 330° N). Le due dighe nel complesso delimitano lo spazio dell'avamposto e del bacino portuale.

A separazione tra la darsena portuale dall'avamposto sono presenti, sul lato interno della banchina di Levante, a circa 110,00 m dall'estremità, il Molo Martello lungo circa 125,00 m; sul lato interno della diga di Ponente, in asse con il molo Martello, il Molo Mandracchio lungo circa 100,00 m. L'imboccatura di ingresso alla darsena interna è larga circa 125,00 m. La darsena interna, di forma pseudo-quadrata, è banchinata su tutti i lati con differenti tipologie strutturali.

In Figura 1 si riporta un'immagine dalla quale si evince la conformazione attuale del Porto di Vasto e le relative opere foranee come sopra descritte.

Le principali caratteristiche tecniche del porto sono state tratte dai documenti disponibili:

- superficie dello specchio acqueo pari a circa 198.000,00 m<sup>2</sup> di cui 121.000,00 m<sup>2</sup> di bacino portuale e 77.000,00 m<sup>2</sup> di avamposto;
- profondità massima dei fondali pari a circa -15,00 m s.l.m. all'imboccatura del porto;
- profondità media dei fondali nella darsena interna pari a circa -7,00 m s.l.m. (da un minimo di -6,00 m a un massimo di -8,00 m. s.l.m.);
- superficie a terra pari a circa 76.000,00 m<sup>2</sup>;
- sviluppo complessivo delle banchine operative pari a circa 1.000,00 metri.

Tra il Porto di Vasto e l'area industriale è presente un'unica strada di collegamento. L'asse di accesso preferenziale è la strada provinciale da nord che collega il porto alla retrostante zona industriale di Vasto - Punta Penna.



**Figura 3: Conformazione attuale del Porto di Vasto e le relative opere foranee. Immagine estratta dal P.F.T.E. della società Modimar Srl relativo al prolungamento della diga foranea, primo stralcio.**

Il Piano Regolatore Portuale di Vasto è stato definitivamente approvato con Delibera Consiliare n. 176/4 del 28.01.2014 pubblicata sul BURA n. 33 speciale del 21/03/2014. Il Piano Regolatore Portuale di Vasto è stato sottoposto a procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) approvato con parere motivato ai sensi dell'art. 15, comma 1, del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. – Determinazione Direttoriale n. 17 del 08/05/2012.

Nella figura seguente si riporta l'elaborato FP-01 allegato al Piano Regolatore Portuale del Porto di Vasto dal quale si evince la configurazione plano altimetrica futura del Porto di Vasto e i relativi interventi nel P.R.P. A tale configurazione si è previsto di arrivare per fasi successive di attuazione degli interventi così come riportate nell'elaborato FP-04\_Fasi di attuazione del P.R.P. allegato al Piano.



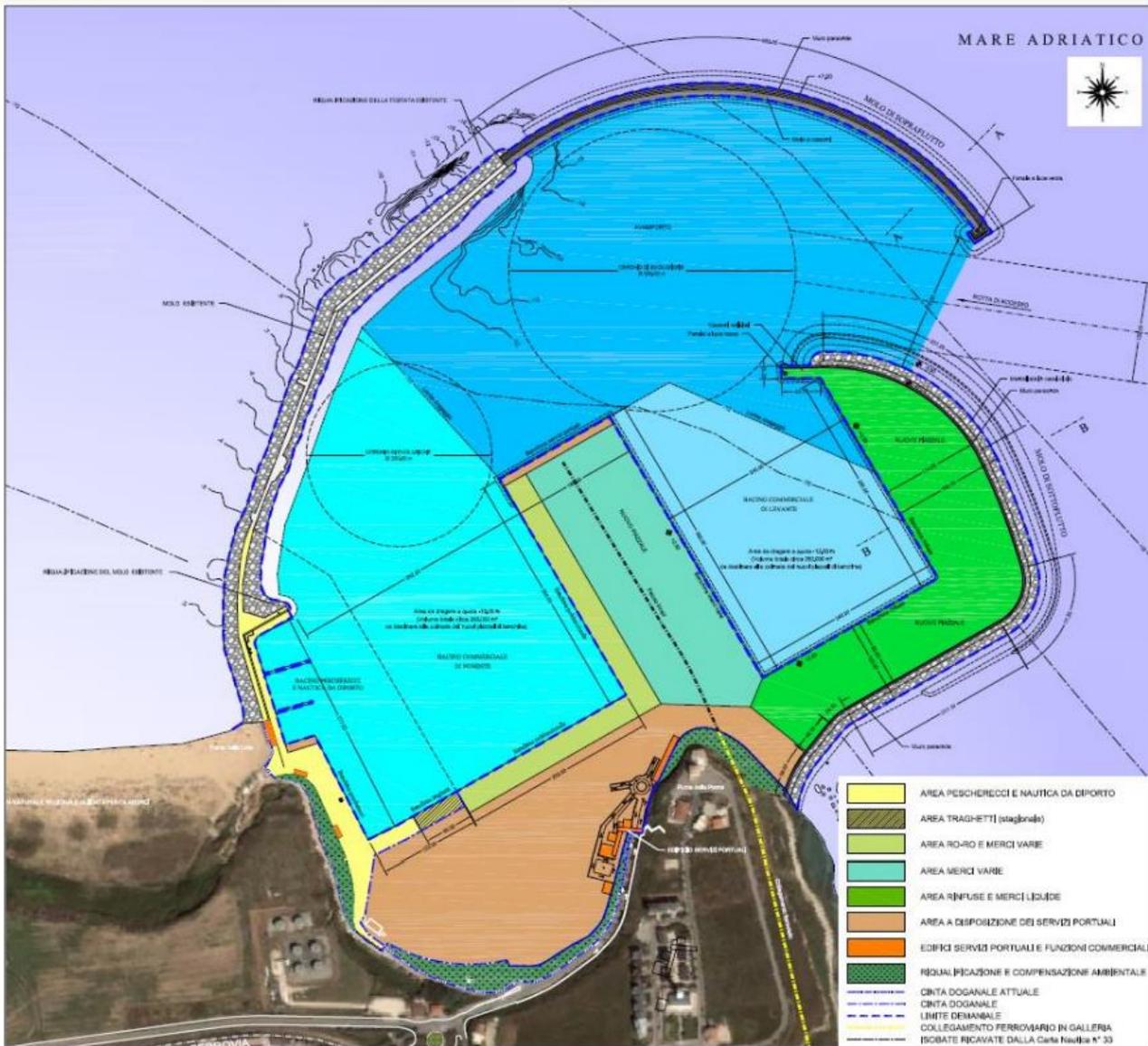
Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

## REGIONE ABRUZZO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING



**Figura 4: Tavola FP-01 allegata al P.R.P. 2007 – Planimetria di Piano Regolatore Portuale**

L'accesso al porto è consentito alle unità che ne facciano richiesta con le seguenti limitazioni:

- pescaggio massimo di metri da 4,50 a 7,10 a seconda della banchina (così come disposto dall'Ordinanza N° 49/2023 emessa in data 30/10/2023 dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto);
- lunghezza massima per le unità destinate alla banchina di ponente e di Riva è di metri 200 (così come disposto dall'Ordinanza N° 49/2023 emessa in data 30/10/2023 dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto).

Il Molo Martello è adibito alla sosta di naviglio tecnico destinato a servizi speciali quale, ad esempio, le unità di appoggio alle piattaforme di estrazione di idrocarburi insistenti nelle acque del Circondario Marittimo di Vasto, agli impianti di mitilicoltura, nonché all'ormeggio del Rimorchiatore in servizio locale. Sul Molo Martello sono altresì predisposti dei depositi di immagazzinamento delle attrezzature da pesca allo stato attuale non assenti in concessione.

Il Molo di Levante è il prolungamento della sponda destra della banchina di Riva e si estende verso nord; è destinato prevalentemente all'ormeggio del naviglio da pesca facente porto base a Vasto. Alla radice del molo di Levante è installato un impianto destinato al rifornimento di carburante SIF, per le esigenze delle unità da pesca. Viene utilizzato, inoltre, per l'ormeggio delle unità da pesca denominate "vongolare", occasionalmente presenti nel Porto di Vasto, e per lo sbarco del prodotto ittico pescato dalle stesse unità. A seguito dell'avvenuto ampliamento del piazzale retrostante, la banchina può anche essere utilizzata per operazioni commerciali con particolare riferimento a traffici quali container, cartongesso tubi etc.

La banchina di Riva è la base da cui si diramano sia il molo di Levante che la banchina di Ponente. È destinata alle navi "general cargo" (Coils - legname – furgoni - cartongesso –containers etc) o che trasportano merci alla rinfusa (argilla, soda, sabbia, sansa etc). La banchina ha due accessi: il primo nelle immediate vicinanze del varco ed il secondo in testata della banchina di Ponente attraverso la nuova viabilità accessoria alla Riserva di Punta Aderci/ diga foranea/Circolo Nautico Vasto.

La Banchina di Ponente è utilizzata per l'ormeggio delle navi cisterna che trasportano acido solforico, acido fosforico, biodiesel ed oli vegetali vari, nonché per le unità con carichi vari, analoghi a quelli movimentati sulla banchina di riva.

Il prolungamento della banchina di Ponente ed il Molo Mandracchio, destinate all'ormeggio delle unità da diporto, sono assentiti in concessione al Circolo Nautico di Vasto, per il mantenimento di un'area da destinarsi agli usi del diporto nautico composta da container, W.C., spogliatoio, camminamenti per disabili, banchina portuale, pontili galleggianti e specchio acqueo – il tutto per un totale di m. 5.329,38). All'interno dell'area trovano ormeggio circa 100 unità.

La diga foranea è un'opera marittima non banchinata sulla quale insistono alcune attrezzature da pesca (c.d. Trabocchi o bilance), attualmente in numero di 5 alcune delle quali adibite anche a ristorazione, destinata esclusivamente a difesa e protezione del bacino portuale.

Per quanto concerne le destinazioni d'uso delle banchine, le principali attività portuali presenti nel porto di Vasto sono organizzate su quattro differenti aree come di seguito riportato:

**Tabella 2: Accosti**

<b>ACCOSTI DI LEVANTE</b>				
	<b>LUNGHEZZA ACCOSTO</b> [mt.]	<b>FONDALE</b> [m.s.l.m.m.]	<b>AREA BANCHINA</b>	<b>DESTINAZIONE D'USO</b>
Molo Martello	100,00	- 6,00	2.400,00	Servizi vari
Banchina Levante	250,00	- 6,00	5.000,00	Pesca
<b>ACCOSTI DI MEZZOGIORNO</b>				
	<b>LUNGHEZZA ACCOSTO</b> [mt.]	<b>FONDALE</b> [m.s.l.m.m.]	<b>AREA BANCHINA</b>	<b>DESTINAZIONE D'USO</b>

Banchina di Riva	300,00	- 7,50	28.500,00	Merci varie, rinfuse
<b>ACCOSTI DI PONENTE</b>				
	<b>LUNGHEZZA ACCOSTO</b> [mt.]	<b>FONDALE</b> [m.s.l.m.m.]	<b>AREA BANCHINA</b>	<b>DESTINAZIONE D'USO</b>
Banchina di Ponente	180,00	- 7,50	3.500,00	Liquide, rinfuse, varie
Pontili Galleggianti	200,00	- 3,00	-	Diporto
Molo Mandracchio	220,00	- 3,00	975	Diporto

### 3.4 Descrizione del piano

Il presente piano si propone di pianificare il servizio di raccolta e la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, che fanno scalo o sostano nell'ambito portuale dei porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, presso le rade qualora presenti, e di individuare il trattamento al quale sottoporli nel rispetto del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Si configurano quali servizi portuali ai sensi dell'art. 1, co. 2 del Regolamento (UE) 352/2017 oltre che servizi di interesse generale ai sensi dell'art. 6, co. 4, lett. c) della Legge 28 gennaio 1994 n. 84 e ss.mm.ii.

In particolare, la qualifica di servizio di interesse generale per i servizi discendenti dall'applicazione del presente Piano è stata approvata con Deliberazione del Comitato di Gestione n. 32 del 30 giugno 2020.

Come indicato dall'art. 1 del D.Lgs. 197/2021, l'obiettivo è quello *“di proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dello Stato, nonché di garantire il buon funzionamento del traffico marittimo migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento dei rifiuti stessi presso tali impianti.”*

Il principio fondamentale a cui si ispira il piano è desumibile dall'art.7 del D.Lgs.197/2021, laddove è prescritto l'obbligo a carico del comandante della nave di *“... conferire tutti i rifiuti presenti a bordo... ad un impianto portuale di raccolta prima di lasciare il porto”*, tenendo in considerazione le norme in materia di scarico previste dalla convenzione MARPOL.

Il principio fondamentale a cui si ispira il piano è desumibile dall'art.7 del D.Lgs.197/2021, laddove è prescritto l'obbligo a carico del comandante della nave di *“... conferire tutti i rifiuti presenti a bordo... ad un impianto portuale di raccolta prima di lasciare il porto”*, tenendo in considerazione le norme in materia di scarico previste dalla convenzione MARPOL.

Detta disposizione implica il necessario conferimento da parte della nave al concessionario del servizio di tutti i rifiuti di bordo rientranti nelle definizioni di cui ai punti c) ed e) del comma 1 dell'art.2 del citato Decreto, in prospettiva di una *“bonifica integrale”* della nave prima che intraprenda una nuova navigazione e ciò nell'interesse generale ad una maggior tutela dell'ambiente marino.

Tale principio implica anche la necessità che nei porti di riferimento sia assicurato un servizio continuativo e senza interruzione, quale servizio di pubblica utilità, che comporta costi fissi di

impianti, mezzi e personale a prescindere dal numero dei conferenti e dei conferimenti di rifiuti e dei loro volumi e che, di conseguenza sussista la sostenibilità finanziaria dell'intero sistema.

Per perseguire e raggiungere tali obiettivi, a livello nazionale, il D. Lgs 197/2021 e ss.mm.ii. prevede, dunque:

- a) l'obbligo per i porti di dotarsi, con oneri a carico del gestore del servizio di raccolta rifiuti, di impianti e servizi di raccolta dei rifiuti delle navi e dei residui del carico, adeguati in relazione alla classificazione del porto ed al traffico registrato nell'ultimo triennio (art. 4, comma 1, D.Lgs. 197/2021). La capacità di tali impianti deve essere commisurata alla tipologia ed al quantitativo dei rifiuti e dei residui del carico provenienti dalle navi che in via ordinaria fanno scalo nel porto (art. 4, comma 2, D.Lgs. 197/2021 ss.mm.ii).
- b) l'affidamento dei lavori per la realizzazione degli impianti portuali di raccolta, nonché del servizio di raccolta dei rifiuti, avviene mediante gara ad evidenza pubblica in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente in materia di appalti, affidamenti e concessioni (art. 4, comma 7, D.Lgs. 197/2021 ss.mm.ii).
- c) che l'Autorità di Sistema Portuale, previa consultazione di tutte le parti interessate tra cui gli utenti del porto o i loro rappresentanti, ivi incluse le associazioni di categoria, le autorità locali gli operatori dell'impianto portuale di raccolta, le organizzazioni che attuano gli obblighi di responsabilità estesa del produttore e i rappresentanti della società civile, elabora un piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico. Il Piano è sottoposto alla procedura di cui agli articoli 11 e 12 del decreto legislativo n.152 del 2006, di competenza regionale (art. 5, comma 1, D.Lgs. 197/2021 ss.mm.ii).
- d) che l'operatore delegato dall'armatore, o dal comandante della nave, l'agente raccomandatario marittimo, o il comandante di una nave diretta verso un porto dell'Unione, ad eccezione dei pescherecci con stazza inferiore a 300 GT e delle imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri, devono notificare il proprio arrivo e trasmettere le informazioni relative ai rifiuti ed ai residui del carico all'Autorità Marittima (art. 6, comma 1, D.Lgs. 197/2021 ss.mm.ii):
  - a) almeno 24 ore prima dell'arrivo nel porto di scalo, se detto porto è noto;
  - b) non appena il porto di scalo è noto, qualora conosciuto a meno di 24 ore dall'arrivo; o al più al momento della partenza dal porto di scalo precedente, se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore.
- e) che il comandante della nave, ogniqualvolta approda in un porto dello Stato, conferisce tutti i rifiuti presenti a bordo della nave all'impianto portuale di raccolta prima di lasciare il porto. Detta disposizione non si applica alle navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari qualora sia stata rilasciata relativa esenzione. (art. 7, comma 1 e art. 9 comma 1 D.Lgs. 197/2021 ss.mm.ii).
- f) che gli oneri relativi all'impianto portuale di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, ivi compresi quelli di investimento e quelli relativi al trattamento e allo smaltimento dei rifiuti stessi, sono coperti da tariffa a carico delle navi che approdano nel porto (art.8 comma 1 del D.Lgs. 197/2021 ss.mm.ii);

- g) che l'Autorità di Sistema Portuale nel caso di pescherecci ed imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri in considerazione della ridotta quantità e della particolarità dei rifiuti prodotti da dette imbarcazioni, definisce una tariffa più favorevole non correlata alla quantità di rifiuti conferiti. Detta disposizione si applica anche alle navi addette ai servizi portuali e a quelle impegnate, per periodi temporali prolungati di durata pari o superiore a un mese, ad attività di lavori, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo gli interventi infrastrutturali e la cantieristica. (art.8 comma 9 D. Lgs 197/2021 ss.mm.ii);
- h) la raccolta e il trattamento dei rifiuti accidentalmente pescati non comporta l'obbligo di corresponsione della tariffa di cui al comma 2 dell'art.8. I costi della raccolta e del trattamento di tali rifiuti possono essere coperti, con le entrate generate da sistemi di finanziamento alternativi compresi sistemi di gestione dei rifiuti e finanziamenti unionali, nazionali o regionali disponibili tenendo conto di quanto previsto nell'allegato IV del D.Lgs. 197/2021. (art. 8 comma 2 lettera d)).

Il piano è strutturato secondo un impianto "aperto" e definisce le scelte strategiche, mentre demanda ad altri strumenti amministrativi più agili e celeri la definizione di elementi tecnico – normativi soggetti a veloci aggiornamenti (es. bando di gara e capitolato prestazionale del servizio, regolamento locale, ordinanze tariffarie etc.).

Il piano tiene conto delle nuove disposizioni contenute nel D. Lgs.197/2021 ss.mm.ii. e nel D.Lgs. 46/2024. Esso comprende:

- a) la valutazione del fabbisogno di impianti portuali di raccolta in relazione alle esigenze delle navi che approdano in via ordinaria nei porti di competenza;
- b) la descrizione della tipologia e della capacità degli impianti portuali di raccolta;
- c) l'indicazione delle aree portuali riservate alla localizzazione degli impianti di raccolta esistenti ovvero dei nuovi impianti eventualmente previsti dal piano, nonché l'eventuale indicazione delle aree non idonee;
- d) descrizione delle procedure di accettazione e di raccolta dei rifiuti delle navi che consentano un'organizzazione di un servizio che risponda a criteri di facilità di accesso, efficienza ed economicità, attraverso l'affidamento previa procedura ad evidenza pubblica, ad un operatore economico di comprovata esperienza specifica nel settore e dotato delle necessarie risorse umane e materiali e secondo quanto previsto all'art. 4 del Regolamento UE n. 2017/352;
- e) la descrizione del sistema di recupero dei costi degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, compresi quelli relativi al trattamento e allo smaltimento degli stessi, ai fini della predisposizione del bando di gara;
- f) la descrizione del sistema per la determinazione delle tariffe; tenendo conto delle sostanziali novità introdotte del nuovo decreto (criteri premianti e incentivanti)
- g) le procedure per la segnalazione delle eventuali inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta;
- h) le procedure relative alle consultazioni permanenti con gli utenti dei porti, con i gestori degli impianti di raccolta, con gli operatori dei terminali di carico e scarico e dei depositi costieri e con le altre parti interessate;

- i) la tipologia e la quantità dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico ricevuti e gestiti;
- j) la sintesi della pertinente normativa e delle formalità per il conferimento;
- k) l'indicazione di una o più persone responsabili dell'attuazione del piano;
- l) le iniziative dirette a promuovere l'informazione agli utenti del porto al fine di ridurre i rischi di inquinamento dei mari dovuto allo scarico in mare dei rifiuti ed a favorire forme corrette di raccolta e trasporto;
- m) la descrizione, se del caso, delle attrezzature e delle attività di trattamento previste nel porto;
- n) la descrizione delle modalità di registrazione dell'uso effettivo degli impianti portuali di raccolta;
- o) la descrizione delle modalità di registrazione dei quantitativi dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico conferiti;
- p) la descrizione delle modalità di smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;
- q) una descrizione delle modalità di gestione nel porto dei diversi flussi di rifiuti aumentando le percentuali di raccolta differenziata degli stessi in ottemperanza agli obiettivi comunitari.

La AdSP potrà inoltre prevedere l'adozione di un sistema informatico che, tramite un portale web, permetterà:

- la ricezione delle notifiche dei rifiuti presenti a bordo delle navi in previsto arrivo
- la visualizzazione in tempo reale su mappa della posizione geografica delle navi in rada e agli accosti
- il controllo dell'attività di ritiro effettuata dai concessionari
- il calcolo degli addebiti per il ritiro dei rifiuti dalle navi
- la generazione delle statistiche sui ritiri effettuati in base alla normativa Marpol e/o in base ai codici EER previsti dalle normative in materia ambientale.

### 3.5 Obiettivi del Piano

Con l'adozione del presente Piano, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, intende perseguire i seguenti principali obiettivi:

- mantenere la conformità con la normativa ambientale nazionale, comunitaria ed internazionale;
- prevenire l'inquinamento in tutte le sue forme;
- fornire un servizio di ritiro e gestione dei rifiuti completo a tutte le navi che approdano nei porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;
- fornire un servizio che risponda quanto più possibile alle esigenze delle navi garantendo al contempo efficienza ed economicità;
- garantire l'efficienza e l'efficacia della raccolta dei rifiuti da navi e residui del carico nel rispetto di standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo;
- favorire la corretta gestione di tutti i rifiuti presenti a bordo delle navi, che siano prodotti dalle navi stesse o accidentalmente pescati;
- promuovere la raccolta differenziata dei rifiuti al fine di favorire il recupero degli stessi, in un'ottica di economia circolare, in coerenza con i Piani Regionali di gestione dei rifiuti della regione Abruzzo.

Sulla base di quanto sopra esposto e dei dettami del DLgs 197/21, vengono di seguito schematizzati i principali obiettivi del Piano considerati e sui quali si basano le successive valutazioni elaborate nel presente documento.

Obiettivo OB1	Obiettivo OB2	OB3 Obiettivo	Obiettivo OB4	Obiettivo OB5	Obiettivo OB6
Definire le procedure per il servizio di raccolta e di gestione dei rifiuti a bordo nave, in modo che risponda a criteri di facilità di accesso ed efficienza economica per gli attori economici coinvolti.	Individuare gli impianti portuali idonei alla raccolta ed al deposito dei rifiuti provenienti dalle navi e accidentalment e pescati, così come il miglior sistema di trasporto a destinazione con il minor quantitativo di CO <sub>2</sub> /eq prodotto, nell'ottica di Economia Circolare e Ecosostenibilità.	Garantire, a tutte le navi che approdano nei Porti Afferenti alla Autorità di Sistema dell'Adriatico Centrale, con specifico riferimento ai Porti di Pescara, Ortona e Vasto, la fornitura del servizio di gestione dei rifiuti, siano essi pericolosi e non.	Sensibilizzare e i soggetti economici coinvolti, ad una corretta attuazione della Raccolta Differenziata a bordo delle navi, così da valorizzare le tipologie omogenee di rifiuti a vantaggio di un recupero remunerativo, piuttosto che dello smaltimento indifferenziato.	Definire sistemi tariffari applicabili alle navi, relativamente ai rifiuti conferiti.	Sviluppare un'attività informativa per raggiungere tutti gli attori economici coinvolti, affinché siano uniformate le modalità operative e gestionali adottate a beneficio di un'efficace gestione dei rifiuti e dei residui di carico da trattare.

Per raggiungere tali obiettivi verranno messe in atto tutte le azioni ritenute necessarie e fattibili, di seguito sommariamente descritte:

- OB1 - Nel Piano sono state definite le modalità di esecuzione del ritiro dei rifiuti a bordo nave al fine di avere una standardizzazione e una sempre migliore esecuzione delle operazioni (PAR. 7 del Piano)
- OB2 – Nel piano sono state definite le aree che sono messe a disposizione per la definizione della logistica degli impianti portuali e la migliore gestione dei rifiuti delle navi e di quelli accidentalmente pescati o volontariamente raccolti. Nell'ottica di Economia Circolare e Ecosostenibilità il concessionario a cui verrà affidato il servizio dovrà garantire per gli impianti finali e i trasporti le scelte tecnicamente migliori, prevedendo allo stesso tempo la massima riduzione possibile in termini di emissione di CO<sub>2</sub> (criterio di prossimità)
- OB3 – Al fine di garantire il soddisfacimento delle esigenze di fornitura del servizio di gestione dei rifiuti il Piano prevede Requisiti minimi richiesti al concessionario (ART D.2.5, E.2.5, F.2.5 delle appendici del Piano) valutati sulla base dello storico e del previsionale in termini di approdi al porto e di quantitativi e tipologie di rifiuti
- OB4 – Al fine di sensibilizzare i soggetti economici coinvolti, ad una corretta gestione dei rifiuti e una ottimale attuazione della Raccolta Differenziata a bordo delle navi è prevista

capillare diffusione del Piano e una campagna informativa e di sensibilizzazione. Sono inoltre previsti meccanismi di riduzione e maggiorazione delle tariffe.

Al PAR 9.8 del Piano sono previste ad esempio forme di incentivazione/premialità, in accordo a quanto previsto dalla lett. b), comma 5, art.8 del D.Lgs. 197/21, quando la progettazione, le attrezzature e il funzionamento della nave dimostrano che la nave produce minori quantità di rifiuti e li gestisce in modo sostenibile e compatibile con la tutela ambientale. Inoltre al fine di promuovere i comportamenti di economia circolare, sarà prevista un'incentivazione del conferimento di materiali riciclabili mediante tariffe scontate. I concessionari del servizio dovranno pertanto assicurare il conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi ad essi consegnati in forma differenziata.

Vengono invece applicate maggiorazioni nei seguenti casi:

- 1) alle navi che non effettuano la differenziazione e conferiscono esclusivamente rifiuti indifferenziati sarà applicata alla tariffa indiretta una maggiorazione in percentuale;
  - 2) alle navi che conferiscono in orari diversi da quelli fissati dalla AdSP;
  - 3) alle navi che conferiscono nei giorni festivi.
- OB 5 – È previsto un criterio per la definizione delle tariffe esplicitato nei PAR 8 e 9 del Piano. Esso ha lo scopo di definire le tariffe al fine di garantire il sostentamento economico del servizio, nonché definire le modalità per ottemperare a quanto previsto dal DLgs 197/21
  - OB6 – Verrà sviluppata un'attività informativa per raggiungere tutti gli attori economici coinvolti, affinché siano uniformate le modalità operative e gestionali adottate a beneficio di un'efficace gestione dei rifiuti e dei residui di carico da trattare.

### 3.6 Esclusione dal campo di applicazione

Le attività escluse dal presente Piano sono:

- la gestione dei rifiuti derivanti dallo spazzamento e dalla pulizia delle strade ed aree pubbliche e delle aree date in concessione a terzi dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;
- la pulizia degli specchi d'acqua all'interno delle aree portuali;
- la gestione dei rifiuti speciali prodotti dalle attività all'interno delle aree in concessione a soggetti privati, ai sensi dell'art. 36 Codice Navigazione o dell'art. 18 Legge 84/94;
- la gestione di rifiuti provenienti dalle attività di imbarco, sbarco e movimentazione delle merci per i quali la vigente normativa (art. 82 Regolamento Codice Navigazione) prevede l'obbligo a carico di chi effettua operazioni portuali di "*provvedere alla pulizia degli specchi acquei e delle banchine*", mentre il servizio di ritiro dei residui del carico riguarda i resti di materiale che permangono a bordo delle navi;
- la gestione dei rifiuti di qualsiasi genere e provenienza giacenti o abbandonati nell'ambito portuale;
- la gestione dei rifiuti provenienti da bonifiche ovvero sedimenti marini derivanti da operazioni di ripristino, drenaggio, approfondimento e manutenzione fondali marini e non, ovvero ogni operazione rientrante nella specifica disciplina di cui al D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii., al DM 173/2016, al DPR 120/2017;
- tutte le altre esclusioni contemplate nell'art. 3 del D.Lgs. n. 197/2021.

### 3.7 Tipologia e quantificazione del traffico

Per individuare in modo analitico il fabbisogno di impianti e servizi è indispensabile identificare le navi approdate nel porto e la consistenza della flotta stanziale (naviglio minore in servizio locale, motopescherecci, diporto, ecc.).

Nel presente capitolo vengono sintetizzate le informazioni di base utili alla definizione del sistema di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, ovvero, i dati storici (periodo 2020 ÷ 2023), relativi a:

- a) Traffico portuale (n. approdi per tipologia di imbarcazione);
- b) Tipologie e quantitativi di rifiuti gestiti.

Si tratta di informazioni fondamentali per verificare l'attuale organizzazione del servizio e definire le dotazioni necessarie, adeguate al traffico portuale. A partire da questi dati verrà effettuata un'analisi statistica previsionale delle quantità di rifiuti che verranno prodotti in relazione agli sviluppi del traffico portuale.

Per individuare in modo analitico il fabbisogno di impianti e servizi è indispensabile identificare le navi approdate nel porto e la consistenza della flotta stanziale. Nelle tabelle seguenti sono riportati i dati relativi agli approdi nel porto di Pescara negli ultimi quattro anni (Periodo di Riferimento 2020-2023)

#### 1.1.1 Porto di Pescara

I traffici più consistenti sono riferiti alla movimentazione di prodotti petroliferi (benzina e gasolio) da navi cisterna provenienti da Falconara M.ma. I traffici commerciali sono poi alimentati dall'arrivo di navi che scaricano merci solide alla rinfusa e prodotti semilavorati (coils d'acciaio, vergella, tubi d'acciaio).

Nel porto di Pescara trovano ormeggio circa 110 unità da pesca che stazionano nelle banchine nord e sud.

Per quanto riguarda il settore diportistico si rileva la presenza, soprattutto durante la stagione estiva, di circa 50 unità ormeggiate nelle medesime banchine.

I dati ad oggi disponibili sui traffici fanno riferimento al quadriennio 2015 – 2018 e sono riportati nella tabella che segue:

**Tabella 3: Unità approdate nel porto di Pescara nel periodo 2015-2018**

UNITA' APPRODATE				
ANNO	2015	2016	2017	2018

TIPOLOGIA	Navi commerciali +HSC	Navi commerciali + HSC	Navi commerciali (*)	Navi commerciali (*)
<b>N. UNITA'</b>	131	97	37	47

(\*) dal 2017 sono stati sospesi i viaggi delle navi passeggeri.

### 1.1.2 Porto di Ortona

Abitualmente il porto di Ortona è scalato da navi mercatili, che trasportano principalmente merci solide alla rinfusa (sale, vergella, gesso, cemento, ecc.) e da navi cisterna, che accostano al terminal petrolifero ENI. Mediamente la lunghezza di tali unità navali (ad eccezione delle navi cisterna) è di circa 100 metri.

Ponendo il predetto parametro quale unità di misura e in considerazione delle minime distanze di sicurezza tra navi all'ormeggio, la ricettività contemporanea del porto di Ortona è di otto navi, di cui ormeggiate alla banchina Nord Nuova, e alle banchine di Riva e Riva Nuova.

I traffici più consistenti sono riferiti al cabotaggio nazionale, ovvero ai traffici commerciali tra porti del Mar Mediterraneo, tutti su tratte di navigazione di solito non superiore a 3-5 giorni. Per quanto riguarda il traffico peschereccio, all'interno del porto di Ortona trovano ormeggio circa 106 unità da pesca stanziali, dedite alla pesca costiera locale e ravvicinata, ormeggiate alla banchina Commerciale, alla banchina Mandracchio e sul lato interno del molo omonimo, oltre a una quota considerevole di unità da pesca in transito delle marinerie limitrofe.

In relazione al settore diportistico, al molo turistico e sul prospiciente specchio acqueo trovano ormeggio natanti e piccole imbarcazioni da diporto, all'interno degli spazi assentiti in concessione alla Sezione di Ortona della "Lega Navale Italiana", al "Circolo Nautico Ortona", al "Circolo Velico Ortona" e alla "Marina di Ortona". Il 10% degli spazi assentiti in concessione è destinato all'ormeggio in transito di natanti e piccole imbarcazioni da diporto, oltre a un'ulteriore porzione di banchina a uso pubblico per la medesima finalità.

Infine, in merito al traffico del naviglio in servizio locale, dei servizi tecnico-nautici e simili, sulla banchina Mandracchio, adiacente i punti di ormeggio delle motovedette della Guardia Costiera, e sul lato esterno del molo Mandracchio, trovano ormeggio le unità dei servizi tecnico nautici portuali, di cui due rimorchiatori portuali destinati al servizio di rimorchio in concessione, un'unità adibita ai servizi di pilotaggio e due unità adibite al servizio di ormeggio e battellaggio.

**Tabella 4: Unità approdate nel porto di Ortona nel periodo di riferimento 2020 - 2021 - 2022 - 2023**  
Legenda I: Imbarchi - S: Sbarchi

	2020			2021			2022			2023		
	I	S	Totale									



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE  
NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI  
COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

A - Nave per merci varie, non specializzato	23	23	46	56	56	112	53	54	107	60	61	121
B - Altre navi	24	24	48	29	29	58	15	15	30	19	20	39
C - Trasportatore Specializzato	3	3	6	3	3	6	6	6	12	5	5	10
D - Nave Portarinfuse Secche	97	97	194	81	81	162	94	94	188	60	60	120
E - Nave per attività off-shore	2	2	4	3	3	6	1	1	2	5	5	10
F - Nave Portarinfuse Liquide	40	40	80	43	43	86	42	42	84	37	37	74
G - Nave Passeggero	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0
H - Nave da crociera	0	0	0	6	6	12	12	12	24	10	10	20
<b>TOTALE NAVI</b>			<b>378</b>			<b>444</b>			<b>447</b>			<b>394</b>



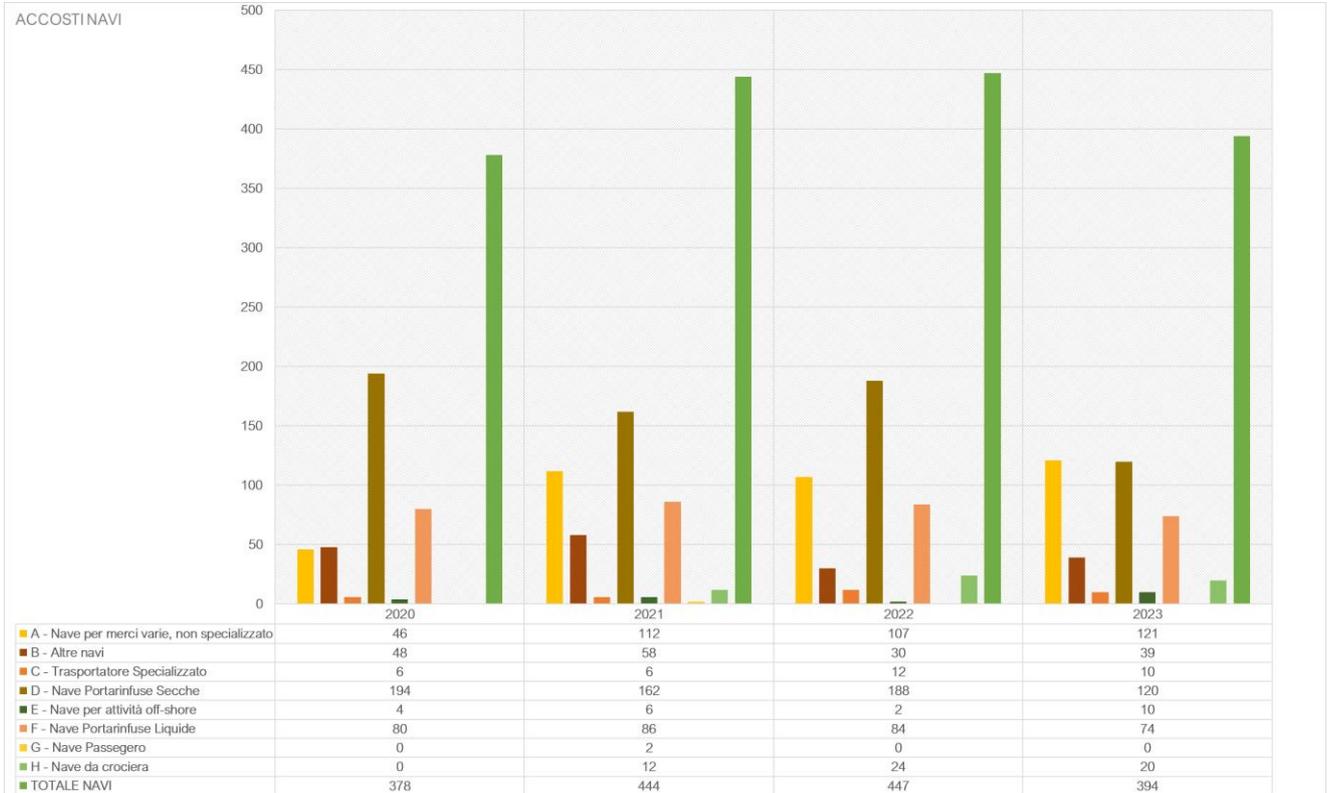
Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

## PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING



**Figura 5: Grafico relativo agli accosti nel periodo 2020-2023**

### 1.1.3 Porto di Vasto

#### Traffico mercantile

Di massima la ricettività contemporanea del porto è di 4 (quattro) navi di piccolo/medio tonnellaggio, una all'ormeggio alla Banchina di Ponente, due alla Banchina di Riva ed una alla Banchina di Levante: tali navi difficilmente sostano più di due/tre giorni in porto.

I traffici più consistenti sono riferiti alla movimentazione di rinfuse liquide (acido solforico, biodiesel, oli vegetali) da navi cisterna di medio-piccole dimensioni e tonnellaggio che effettuano navigazione di cabotaggio nazionale. I traffici commerciali sono poi alimentati dall'arrivo di navi di medio-piccole dimensioni e tonnellaggio provenienti da porti del Mar Mediterraneo che effettuano tratte di navigazione tra due porti di solito non superiore a tre/cinque giorni, e che trasportano merci solide alla rinfusa oltre a prodotti semilavorati. Nel passato, nel periodo estivo (luglio – settembre), era attivo anche un servizio di linea giornaliero di trasporto passeggeri effettuato con unità di modesto tonnellaggio da/per le Isole Tremiti.

#### Traffico peschereccio

All'interno del porto di Vasto trovano ormeggio circa 39 unità da pesca, sostanzialmente per la quasi totalità di limitato tonnellaggio, dedite alla pesca costiera locale e ravvicinata, che stazionano attualmente lungo la banchina di Levante. Le stesse unità sono state divise in due tipologie secondo l'elemento ritenuto più qualificante per la produzione di rifiuti ossia l'elemento umano.

Tale distinzione, peraltro, tenuto conto della stazza delle unità, di fatto fa rientrare quasi totalmente le unità adibite alla piccola pesca ed alla pesca dei molluschi bivalvi nella tipologia B e C mentre le unità adibite alla pesca a strascico nella tipologia A.

	<b>Unità con 3/4 persone imbarcate (di tipo A)</b>	<b>Unità con 2 persone imbarcate (di tipo B)</b>	<b>Unità con 1 persona imbarcate (di tipo C)</b>
<b>Porto di Vasto – Banchina di Levante</b>	18	8	13
<b>Totale</b>	<b>39</b>		

La summenzionata classificazione è da ritenersi in ogni caso indicativa. La stessa potrà essere soggetta a variazioni temporali e/o riferite all'equipaggio della singola unità, che comunque non potrà mai essere inferiore a quanto stabilito dalla vigente Ordinanza relativa alle tabelle minime di armamento per le unità da pesca.

#### Traffico diportistico

Nel Porto di Vasto insiste una concessione demaniale marittima, assentita al Circolo Nautico Vasto, dove stazionano diverse unità da diporto ed all'interno della quale viene garantito anche il transito. Di massima il naviglio da diporto che usufruisce dell'approdo turistico è quasi totalmente di natura stanziale e di piccole dimensioni.

### Traffico del naviglio minore in servizio locale o assimilabile

Nell'ambito del porto di Vasto è presente di n°1 rimorchiatore di tipo costiero - destinato al servizio di rimorchio in ambito portuale, n°1 unità adibita al trasporto di massimo 34 tecnici e passeggeri per le piattaforme off-shore di Campo Rospo Mare, n°1 pilotina adibita al servizio pilotaggio in ambito portuale e n°3 unità iscritte per Uso Conto Proprio asservite agli impianti in concessione di mitilicoltura.

Denominazione dell'accosto	Tipo delle operazioni commerciali o altre utilizzazioni dell'accosto										
	Passeggeri	Prodotti petroliferi	Altre merci liquide	Merci secche alla rinfusa	Merci in colli	Container	RO/RO	Altre merci	Pesca	Diporto	Mezzi di servizio
MOLO MARTELLO									X		X
MOLO DI LEVANTE									X		
BANCHINA DI RIVA	X		X	X	X	X	X	X			X
BANCHINA DI PONENTE		X	X	X	X	X	X	X			X
MOLO MANDRACCHIO (APPRODO TURISTICO)										X	X



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI  
PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA  
PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE  
REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

Tipologia della struttura		Numero dei posti barca compresi tra:				
Porto turistico	Approdo turistico	fino a 10,00 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	oltre 24 m
	X	80	10	14		

**Tabella 5 - Unità approdate nel porto di Vasto nel periodo di riferimento 2020 - 2021 – 2022 – 2023**

Legenda I: Imbarchi partenze – S: Sbarchi arrivi

	2020			2021			2022			2023		
	I	S	Totale	I	S	Totale	I	S	Totale	I	S	Totale
<b>A</b> - Nave per merci varie, non specializzato	20	13	33	20	35	57	4	8	12	20	0	20
<b>B</b> - Altre navi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C</b> - Trasportatore Specializzato	32	0	32	26	0	26	7	0	7	59	0	59
<b>D</b> - Nave Portarinfuse Secche	0	27	27	0	38	38	0	8	28	0	42	42
<b>E</b> - Nave Portarinfuse Liquide	14	26	40	12	16	32	0	6	6	18	46	64
<b>TOTALE NAVI</b>	<b>132</b>			<b>153</b>			<b>43</b>			<b>185</b>		

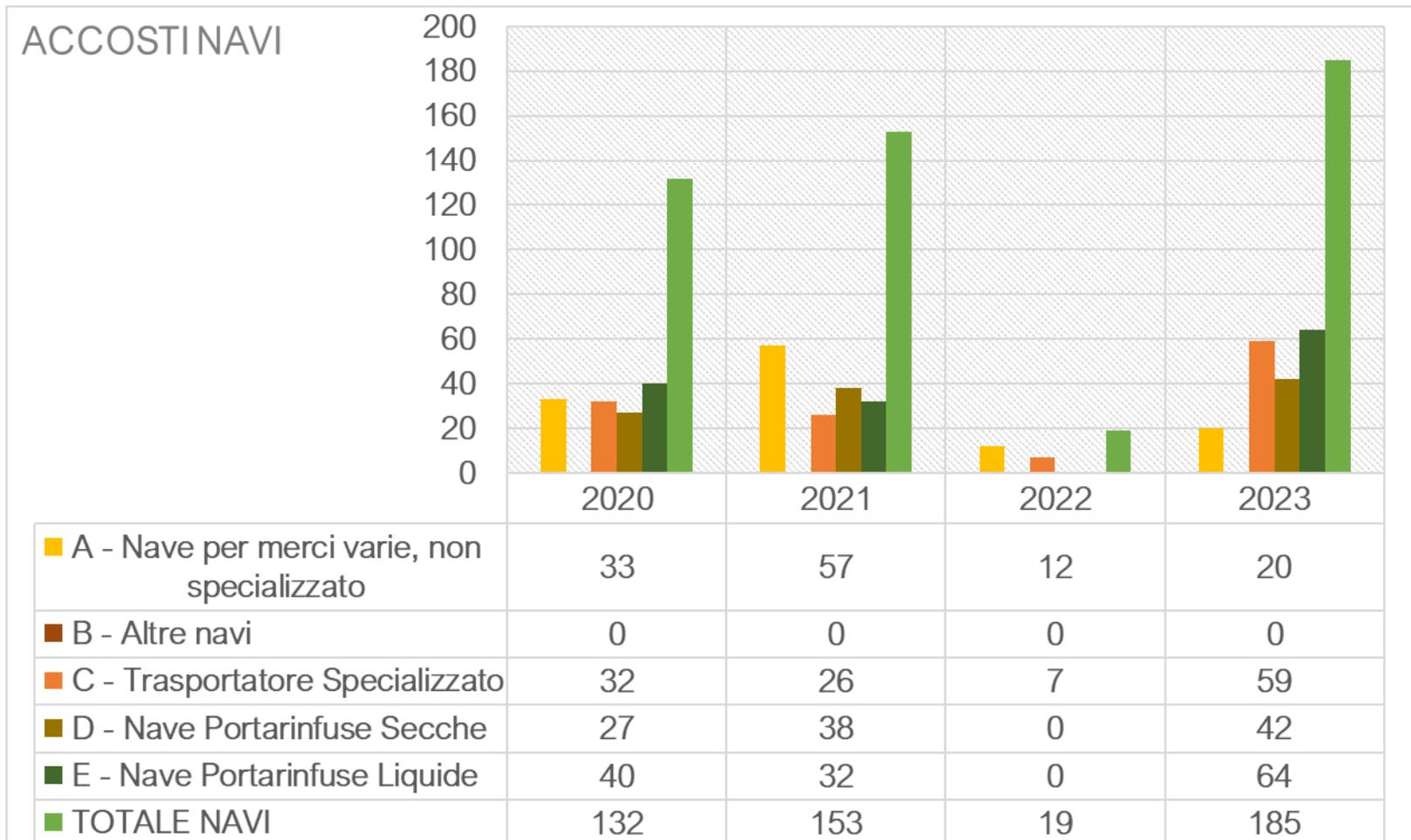


Figura 6: Grafico relativo alle unità approdate nel porto di Vasto nel periodo di riferimento 2020-2023

### 3.8 Tipologia di rifiuti e relativo quantitativo

Sulla base di quanto definito alla lettera c), art. 2, D. Lgs. 197/2021, si intendono come “rifiuti delle navi” *“tutti i rifiuti, compresi i residui del carico, le acque di sentina e le acque reflue prodotti durante le operazioni di servizio o durante le operazioni di carico, scarico e pulizia, e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, II, IV, V e VI della convenzione MARPOL nonché i rifiuti accidentalmente (e volontariamente) pescati”*.

I riferimenti normativi relativi alla classificazione dei rifiuti prodotti dalle navi già dettagliati in precedenza, si possono riassumere come di seguito:

- Classificazione secondo la Convenzione MARPOL
- Classificazione secondo la parte IV del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.
- Classificazione dei rifiuti alimentari e di origine animale da tragitti internazionali.

In accordo con gli obiettivi del presente Piano, si riporta di seguito un elenco delle varie tipologie di rifiuti prodotti dalle navi, correlati al traffico afferente, con riferimenti normativi e classificazioni. Nelle tabelle successive è riportato il dettaglio dei quantitativi dei rifiuti derivanti dalle unità marittime nel periodo 2020-2023, forniti dal concessionario del servizio di ritiro e gestione dei rifiuti solidi prodotti dalle navi.

**Tabella 6: Tipologie rifiuti prodotti dalle navi, descrizione e riferimenti normativi**

Rif.	Rifiuto	Descrizione generale	Note e riferimenti
1	<b>Rifiuti alimentari (soggetti e non soggetti a sterilizzazione) - Garbage</b>	Rientrano in questa tipologia i rifiuti alimentari (cucina e ristorazione), sia per navi mercantili che passeggeri, i rifiuti di origine animale ed i rifiuti di prodotti derivati da animali che possono presentare rischio sanitario per la salute pubblica. Di specifico interesse per il presente Piano, data la tipologia di naviglio e traffico, sono gli scarti delle cucine di bordo e dei servizi di ristorazione. I rifiuti biodegradabili da ristorazione sono classificati urbanamente e sono definiti convenzionalmente come Garbage, assieme ai rifiuti di cui al punto 5.	Regolamento CE 1069/2009 e art. 185 del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.



Rif.	Rifiuto	Descrizione generale	Note e riferimenti
2	<b>Rifiuti liquidi</b>	Si possono distinguere in: · Acque di sentina "bilge water", fanghi "sludge" e sedimenti da navi; · Acque di lavaggio "slop water" (residui del carico) da navi; · Acque reflue "sewage" da navi e piattaforme off-shore; · Oli da imbarcazioni e piattaforme off-shore; · Acque di zavorra "ballast water" sporche da navi	Rif.: articolo 184, comma 3, lettera f) del decreto legislativo n. 152 del 2006 e ss.mm.ii.
3	<b>Residui del carico</b>	I resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo della nave nella stiva o in cisterne e che permane al termine delle operazioni di scarico o di pulizia; tali resti comprendono eccedenze di carico/scarico e fuoriuscite.	Rif. lettera e) del comma 1 dell'art. 2 del D. Lgs.197/2021.
4	<b>Filtri olii, batterie esauste, ecc. (Rifiuti pericolosi)</b>	Rifiuti pericolosi prodotti sia dal traffico commerciale, sia da diporto e flotta pescherecci.	Rif.: articolo 184, comma 3, lettera f) del D. Lgs 152/06 e ss.mm.ii,
5	<b>Rifiuti speciali non pericolosi – Garbage diversi da quelli di cui alle voci 1 ÷ 4.</b>	Plastica, ferro, legno, imballaggi vari, non pericolosi, prodotti dalle navi, dalle unità da diporto, dai pescherecci e da unità addette ai servizi portuali nonché dalle unità che effettuano servizi di stato non commerciali. Vengono altresì definiti, convenzionalmente come Garbage.	Rif.: articolo 184, comma 3, lettera f) del D. Lgs 152/06 e ss.mm.ii, I rifiuti non pericolosi prodotti dai passeggeri e dall'equipaggio (ad es. imballaggi, scarti cucina, ecc.) sono considerati rifiuti urbani ai sensi dell'articolo 183, comma 1 lettera b-ter), del medesimo Decreto legislativo.
6	<b>Altri rifiuti solidi pericolosi</b>	Rientrano in questa categoria i RAEE, i rifiuti sanitari, ecc.	Rif.: articolo 184, comma 3, lettera f) del D. Lgs 152/06 e ss.mm.ii,
7	<b>RAP – Rifiuti accidentalmente pescati</b>	Rifiuti raccolti dalle reti durante le operazioni di pesca o volontariamente	Rif. lettera d) del comma 1 dell'art. 2 del D. Lgs.197/2021 e art. 183, comma 1 lettera b-ter), D. Lgs.



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI  
PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA  
PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE  
REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

Rif.	Rifiuto	Descrizione generale	Note e riferimenti
	<b>volontariamente raccolti</b>	raccolti, anche attraverso campagne di pulizia, in mare, nei laghi, nei fiumi e nelle lagune	152/06 e ss.mm.ii.

#### 1.1.4 Porto di Pescara

Per il porto di Pescara, a causa della variazione dei traffici avuti a partire dall'anno 2017 si è fatto riferimento all'analisi dei dati storici a partire dal 2015 e fino al 2022. Tale analisi è riportata nella Tabella sottostante ed i valori riportati fanno riferimento a dati medi nel periodo considerato.

**Tabella 7: Tipologia di rifiuti ritirati dalle navi in transito.**

<b>PESCARA</b>			
	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
E.E.R. 20.03.04 Fanghi delle fosse settiche	6920		
E.E.R 13.04.03 Oli di sentina		2500	1220
E.E.R 15.01.06 Imballaggi di materiali misti		300	60
E.E.R. 16.03.06 Rifiuti organici, diversi da quelle di cui alla voce 16.03.05		38	8
<b>TOTALE</b>	<b>6920</b>	<b>2.838</b>	<b>1.288</b>

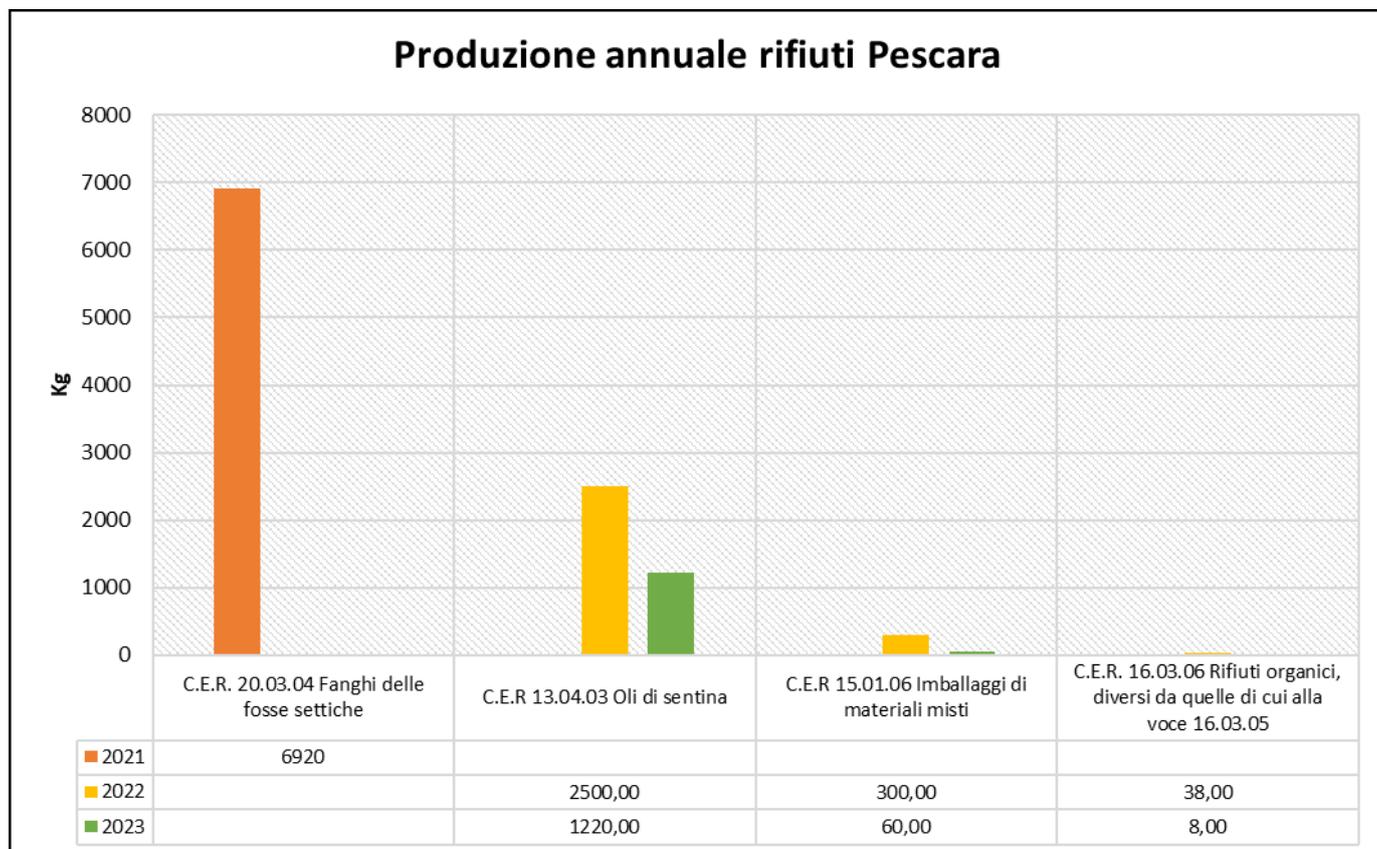


Figura 7: Grafico relativo alla produzione di rifiuti nel periodo 2020-2023

#### 1.1.5 Porto di Ortona

Per ciò che riguarda la tipologia di rifiuto conferito presso il Porto di Ortona, sono stati presi in considerazione i dati relativi al periodo 2020 – 2023, i quali sono stati riassunti nella Tabella che segue.

**Tabella 8: Tipologia e quantitativi di rifiuti prodotti dalle navi, suddivisi per codice EER**

<b>ORTONA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
E.E.R. 12.01.17 Residui di materiale da sabbiatura				6440
E.E.R. 13.04.03 Oli di sentina	324265	46940	55660	192750
E.E.R. 15.01.01 Imballaggi in carta	5400	2540	5440	13750
E.E.R. 15.01.02 Imballaggi di plastica	7620	5080	5700	19630
E.E.R. 15.01.03 Imballaggi di legno		180	220	8070
E.E.R. 15.01.04 Imballaggi metallici			560	
E.E.R. 15.01.06 Imballaggi di materiali misti	23420	20660	39110	52380
E.E.R. 15.01.07 Imballaggi di vetro			200	120
E.E.R. 15.01.10 Imballaggi vuoti contaminati	83		1214	5380
E.E.R. 15.02.02 Assorbenti, stracci, mat. Filtranti contaminati	346		3510	3851
E.E.R. 15.02.03 Assorbenti, stracci, mat. Filtranti non contaminati	35		156	
E.E.R. 16.01.07 Filtri dell'olio	126			
E.E.R. 16.01.03 Pneumatici di scarto				80
E.E.R. 16.01.20 vetro			660	660
E.E.R. 16.02.14 Apparecchiature fuori uso			440	110
E.E.R. 16.03.06 Rifiuti organici, diversi da quelle di cui alla voce 16.03.05	3314,4	4951	5915	8757
E.E.R. 18.01.03 Rifiuti infettivi				74,8
E.E.R. 16.06.01 Batterie al piombo	108			
E.E.R. 17.02.03 Plastica			2280	1100
E.E.R. 17.04.02 Alluminio			860	2450
E.E.R. 17.04.05 Ferro e acciaio			320	



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI  
PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA  
PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE  
REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

E.E.R. 17.04.09 Ruggine				12440
E.E.R. 17.06.03 Materiale isolante				330
E.E.R.. 20.01.21 Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio	20			20
E.E.R. 20.03.01 Rifiuti urbani non differenziati	41440	20660	34554	62212
E.E.R. 20.03.04 Fanghi delle fosse settiche	27760	27760		162200
E.E.R. 20.03.07 Rifiuti ingombranti				240
<b>TOTALE</b>	<b>433.937,40</b>	<b>128.771,40</b>	<b>156.799,40</b>	<b>553.044,80</b>

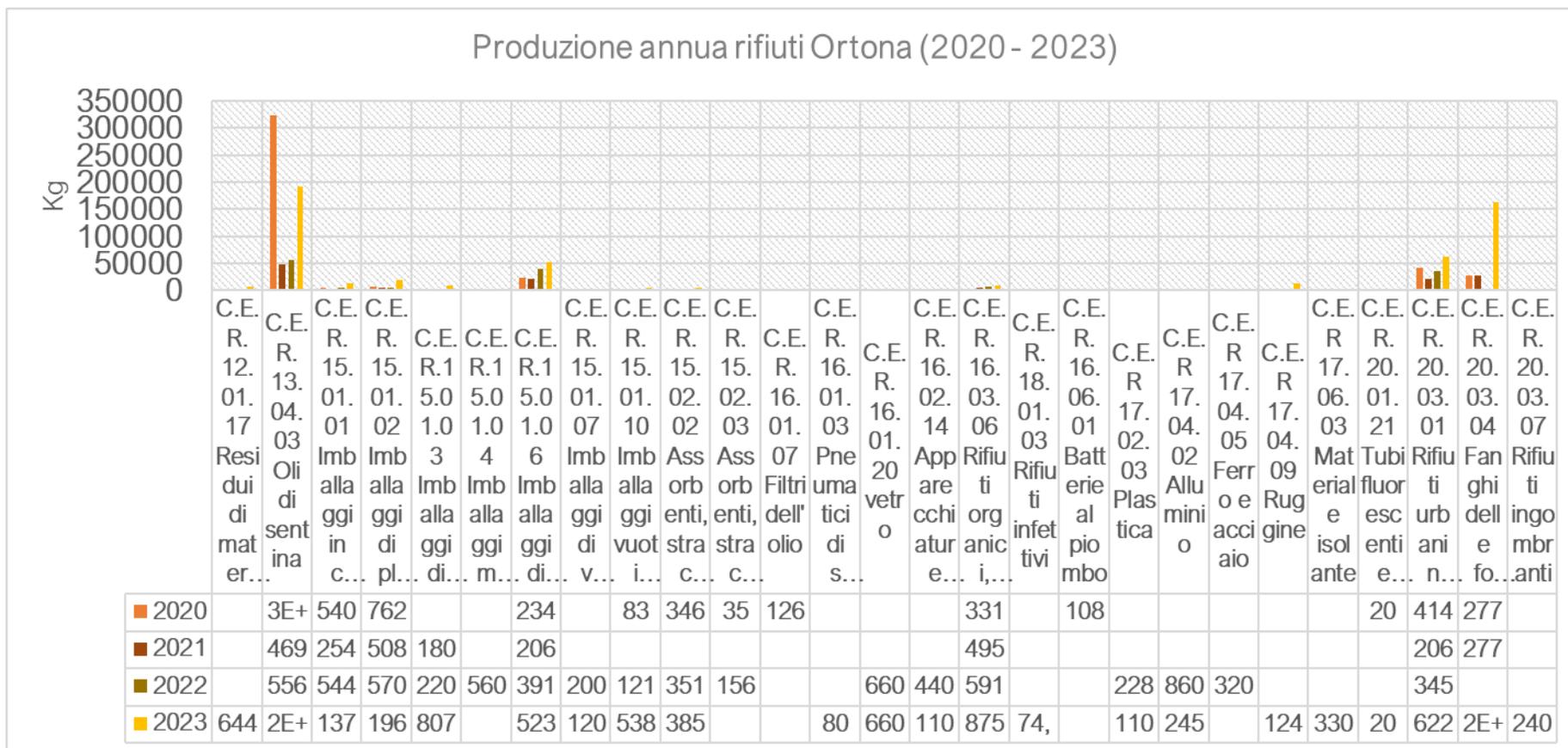


Figura 8: Grafico dei rifiuti gestiti nel porto nel periodo 2020-2023



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE  
NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI  
COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

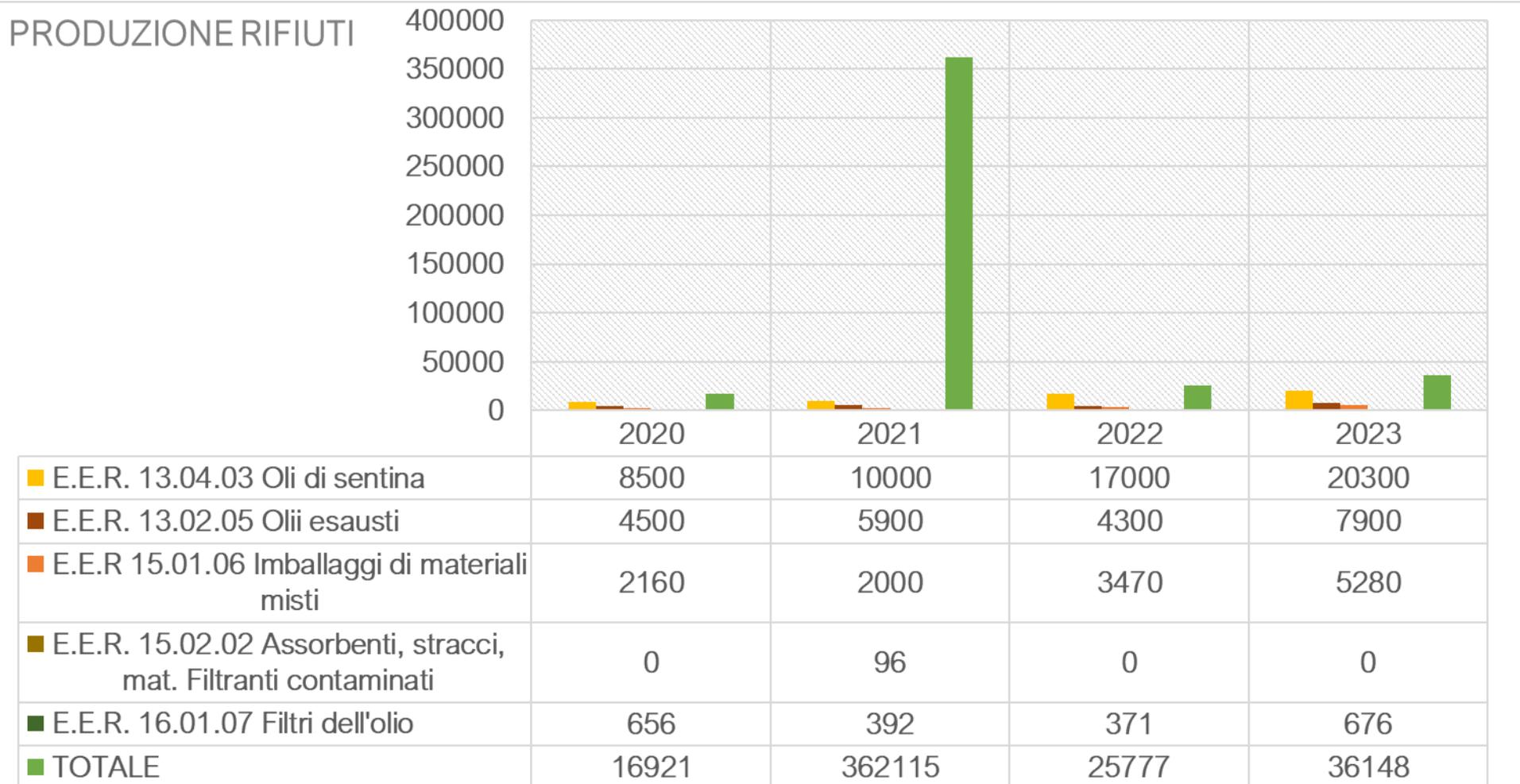
RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

### 1.1.6 Porto di Vasto

Per ciò che riguarda la tipologia di rifiuto conferito presso il Porto di Vasto, sono stati presi in considerazione i dati relativi al periodo 2020 – 2023, i quali sono stati riassunti nella Tabella che segue.

**Tabella 9: Tipologia di rifiuti ritirati dalle navi**

TIPOLOGIA RIFIUTO	2020 Kg	2021 Kg	2022 Kg	2023 Kg
E.E.R. 13.04.03 Oli di sentina	8500	10000	17000	20300
E.E.R. 13.02.05 Olii esausti	4500	5900	4300	7900
E.E.R 15.01.06 Imballaggi di materiali misti	2160	2000	3470	5280
E.E.R. 15.02.02 Assorbenti, stracci, mat. Filtranti contaminati	0	96	0	0
E.E.R. 16.01.07 Filtri dell'olio	656	392	371	676
E.E.R 16.03.06 Rifiuti organici, diversi da quelle di cui alla voce 16.03.05	1105	387	636	1.992
E.E.R 16.10.02 Rifiuti liquidi acquosi, diversi da quelli di cui alla voce 16.10.01	0	343340	0	0
<b>Totale</b>	<b>16.921,00</b>	<b>362.115,00</b>	<b>25.777,00</b>	<b>36.148,00</b>





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE  
NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI  
COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

***Figura 9: Grafico relativo ai rifiuti prodotti nel periodo di riferimento 2020-2023***

#### 4. QUADRO PROGRAMMATICO E VERIFICA DI COERENZA ESTERNA.

La presente sezione illustra i contenuti, gli obiettivi principali del piano ed il rapporto con altri pertinenti piani o programmi. La verifica di sostenibilità degli obiettivi del piano si basa sugli aspetti ambientali interessati dall'attuazione del piano e sui temi ambientali potenzialmente implementati e migliorati dalle azioni di piano.

Al fine di esaminare la compatibilità ambientale e territoriale del Piano di Raccolta dei Rifiuti Prodotti dalle Navi e dei Residui del Carico (PRRC) dei Porti di Pescara, Ortona e Vasto è stata effettuata un'analisi di coerenza:

- per verificare l'esistenza di relazioni di coerenza tra gli obiettivi generali e specifici del piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale desunti da documenti programmatici nazionali, regionali e sovracomunali;
- per verificare la compatibilità con gli obiettivi dei piani o programmi nazionali, regionali e comunali.

Gli strumenti di pianificazione presi in esame sono i seguenti:

- **PIANI NAZIONALI/INTERREGIONALI**
  - Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)
  - Programma nazionale per la gestione dei rifiuti (PNGR) per gli anni 2022-2028
  - Strategia Nazionale per l'Economia Circolare (SNEC)
  - Green Deal Europeo - Strategia Europea di Adattamento al Cambiamento Climatico
- **PIANI REGIONALI**
  - Piano Regionale Gestione Rifiuti
  - Piano di Difesa della Costa
  - Piano di Tutela delle Acque
  - Piano Energetico Regionale (PER)
  - Piano Regionale Integrato dei Trasporti
  - Piano Regionale Paesistico (PRP).
  - Piano Regionale Qualità dell'Aria
- **PIANI PROVINCIALI**
  - Pescara
    - Piano regolatore del porto di Pescara
    - Piano territoriale di coordinamento
  - Chieti
    - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
- **PIANI COMUNALI**
  - Pescara
    - Piano Regolatore Generale
    - Piano di Assetto Naturalistico (PAN)
  - Ortona
    - Piano Regolatore Generale del Comune di Ortona
    - Piano Regolatore Portuale
    - Piano di Assetto Naturalistico "Punta dell'Acquabella"

- Piano di Assetto Naturalistico Ripari di Giobbe
  - Piano Demanio Marittimo Comunale
- Vasto
- Piano Demanio Marittimo Comunale
  - Piano Regolatore Generale Comunale

Le analisi di coerenza saranno condotte considerando delle matrici di coerenza in cui i seguenti obiettivi del Piano (già riportati nel Par. 3.5) verranno comparati con gli obiettivi dei piani - programmi considerati.

**Tabella 10: Matrice degli obiettivi**

Obiettivo OB1	Obiettivo OB2	OB3 Obiettivo	Obiettivo OB4	Obiettivo OB5	Obiettivo OB6
Definire le procedure per il servizio di raccolta e di gestione dei rifiuti a bordo nave, in modo che risponda a criteri di facilità di accesso ed efficienza economica per gli attori economici coinvolti.	Individuare gli impianti portuali idonei alla raccolta ed al deposito dei rifiuti provenienti dalle navi e accidentalment e pescati, così come il miglior sistema di trasporto a destinazione con il minor quantitativo di CO <sub>2</sub> /eq prodotto, nell'ottica di Economia Circolare e Ecosostenibilità.	Garantire, a tutte le navi che approdano nei Porti Afferenti alla Autorità di Sistema dell'Adriatico Centrale, con specifico riferimento ai Porti di Pescara, Ortona e Vasto, la fornitura del servizio di gestione dei rifiuti, siano essi pericolosi e non.	Sensibilizzare e i soggetti economici coinvolti, ad una corretta attuazione della Raccolta Differenziata a bordo delle navi, così da valorizzare le tipologie omogenee di rifiuti a vantaggio di un recupero remunerativo, piuttosto che dello smaltimento indifferenziato.	Definire sistemi tariffari applicabili alle navi, relativamente ai rifiuti conferiti.	Sviluppare un'attività informativa per raggiungere tutti gli attori economici coinvolti, affinché siano uniformate le modalità operative e gestionali adottate a beneficio di un'efficace gestione dei rifiuti e dei residui di carico da trattare.

Nel seguito si riporta una tabella che esemplifica la valutazione della coerenza tra gli obiettivi del Piano e gli obiettivi dei piani - programmi considerati:

**Tabella 11: Valutazione della coerenza**

Simbolo	Valutazione
+	coerente
=	indifferente
-	non coerente

## 4.1 Piani Nazionali

### 1.1.7 Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL).

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) è stato approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 7 agosto 2015. Dall'anno 2015, sulle scorta delle linee tracciate nel "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica", la programmazione dell'Ente per gli anni 2016-2018, 2017-2019, 2018-2020 e la nuova programmazione 2019-2020, è stata improntata all'attuazione degli interventi strategici proposti nel "Piano dei Porti e della Logistica" redatto da questa Autorità Portuale, in applicazione dell'Art. 29, comma 2 decreto legge 12 Settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni nella legge 11 Novembre 2014, n. 164, trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ufficio del Segretario Generale e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 11.12.2014 prot. 13844.

Il Piano, tenuta in considerazione la situazione attuale della portualità e della logistica marittima, nonché le analisi prospettiche di evoluzione della domanda, si pone il raggiungimento di obiettivi strategici, propone altrettante azioni, la cui attuazione avverrà attraverso attività normative e/o amministrative coerenti con le linee guida fornite dal PSNPL.

Il Piano si prefigge l'obiettivo di porre la portualità e la logistica al centro della ripresa economica del Paese attraverso il sostegno al tessuto produttivo nei territori ed al commercio con i partner internazionali come strumento attivo di politica euro-mediterranea ponendo come tema centrale la promozione della sostenibilità e la tutela del mare.

Il Piano individua dieci obiettivi strategici per il Sistema Mare, le azioni strategiche che corrispondono a ciascuno di essi e le attività operative da mettere in campo con atti normativi, regolamentari e organizzativi da adottare successivamente, con tempistiche diverse, durante il processo di implementazione e di aggiornamento del Piano (Tabella 10).

In un'ottica di riforma profonda del Sistema Mare, il Piano fornisce anche Linee Guida di governance rispetto alle quali dovrà essere, sotto il profilo legislativo e organizzativo, rivisto l'assetto formale del settore, a valle dell'approvazione del Piano stesso.

**Tabella 12: Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica: Vision, Obiettivi strategici, Azioni**

Vision per il settore portuale e logistico italiano	Obiettivi	Azioni
Il sistema portuale e logistico: <ul style="list-style-type: none"> <li>• per la ripresa economica del Paese</li> <li>• Come strumento attivo di politica Euro Mediterranea</li> <li>• Per lo sviluppo e la coesione del mezzogiorno</li> <li>• Per la promozione</li> </ul>	<b>OBIETTIVO 1</b> Semplificazione e snellimento	<b>AZIONE 1</b> Misure per la Semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale
	<b>OBIETTIVO 2</b> Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi	<b>AZIONE 2</b> Misure per l'efficientamento dei servizi portuali dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori
	<b>OBIETTIVO 3</b> Miglioramento	<b>AZIONE 3</b> Misure per migliorare i servizi di trasporto ed

della sostenibilità	accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri	aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra
	OBIETTIVO 4 Integrazione del sistema logistico	AZIONE 4 Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche
	OBIETTIVO 5 Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	AZIONE 5 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri
	OBIETTIVO 6 Innovazione	AZIONE 6 Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana 6.1 Digitalizzazione della catena logistica
	OBIETTIVO 7 Sostenibilità	AZIONE 7 Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti
	OBIETTIVO 8 Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie	AZIONE 8 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali
	OBIETTIVO 9 Coordinamento nazionale, condivisione e confronto partenariale	AZIONE 9 Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema mare
	OBIETTIVO 10 Attualizzazione della governance del sistema mare	AZIONE 10 Misure per adeguare la governance dei Porti alla missione della Portualità italiana

Di seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSNPL e gli obiettivi del PRRC:

**Tabella 13: Matrice di coerenza tra PRRC e PSNPL**

Obiettivi	Azioni	Obiettivi del PRRC					
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
<b>OBIETTIVO 1</b> <b>Semplificazione e snellimento</b>	AZIONE 1 Misure per la Semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale	+	=	+	+	+	+
<b>OBIETTIVO 2</b> <b>Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi</b>	AZIONE 2 Misure per l'efficientamento dei servizi portuali dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori	+	+	+	+	+	+
<b>OBIETTIVO 3</b> <b>Miglioramento accessibilità e</b>	AZIONE 3 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed	+	+	+	+	+	+

Obiettivi	Azioni	Obiettivi del PRRC					
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
<b>collegamenti marittimi e terrestri</b>	aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra						
<b>OBIETTIVO 4 Integrazione del sistema logistico</b>	AZIONE 4 Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche	=	+	+	+	=	+
<b>OBIETTIVO 5 Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali</b>	AZIONE 5 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri	=	=	+	=	=	+
<b>OBIETTIVO 6 Innovazione</b>	AZIONE 6 Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana 6.1 Digitalizzazione della catena logistica	+	=	=	=	=	+
<b>OBIETTIVO 7 Sostenibilità</b>	AZIONE 7 Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti	+	+	+	+	+	+
<b>OBIETTIVO 8 Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie</b>	AZIONE 8 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali	=	=	=	=	+	=
<b>OBIETTIVO 9 Coordinamento nazionale, condivisione e confronto partenariale</b>	AZIONE 9 Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema mare	=	=	=	=	=	+
<b>OBIETTIVO 10 Attualizzazione della governance del sistema mare</b>	AZIONE 10 Misure per adeguare la governance dei Porti alla missione della Portualità italiana	+	+	+	+	+	+

#### 1.1.8 Programma nazionale per la gestione dei rifiuti (PNGR) per gli anni 2022-2028

Il Programma Nazionale per la Gestione dei Rifiuti (nel testo in breve anche PNGR o Programma) costituisce uno strumento strategico di indirizzo per le Regioni e le Province autonome nella pianificazione della gestione dei rifiuti. Tale strumento è previsto e definito dall'art. 198-bis del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, introdotto dal decreto legislativo 3 settembre 2020, n. 116.

Questo Programma fissa i macro-obiettivi, definisce i criteri e le linee strategiche cui le Regioni e le Province autonome si attengono nell'elaborazione dei Piani regionali di gestione dei rifiuti e contiene i punti esplicitati nel citato art. 198-bis.

Il Programma, con un orizzonte temporale di sei anni (2022-2028), partendo dal quadro di riferimento europeo, è preordinato a orientare le politiche pubbliche ed incentivare le iniziative private per lo sviluppo di un'economia sostenibile e circolare, a beneficio della società e della qualità dell'ambiente. Il Programma si pone come uno dei pilastri strategici e attuativi della Strategia Nazionale per l'Economia Circolare, insieme al Programma nazionale di Prevenzione dei rifiuti e ad altri strumenti di policy.

Il PNGR in sede di prima applicazione costituisce, una delle riforme strutturali per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), prevista nella relativa Missione 2 - Rivoluzione verde e transizione ecologica, Componente 1 – Economia circolare e agricoltura sostenibile (M2C1), il cui ambito d'intervento è finalizzato a migliorare la capacità di gestione efficiente e sostenibile dei rifiuti e il paradigma dell'economia circolare, rafforzando le infrastrutture per la raccolta differenziata, ammodernando o sviluppando nuovi impianti di trattamento dei rifiuti, colmando il divario tra regioni del Nord e quelle del Centro-Sud e realizzando progetti flagship altamente innovativi per filiere strategiche, quali rifiuti da apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE), industria della carta e del cartone, tessile e riciclo meccanico e chimico delle plastiche.

Il Programma Nazionale per la Gestione dei Rifiuti (PNGR) riveste un ruolo strategico nella definizione delle politiche di gestione rifiuti nell'ambito della transizione verso un'economia circolare dell'Italia e delle sue Regioni e Province Autonome nel contesto europeo e, più in generale, considerando anche gli indirizzi delle politiche globali dell'Agenda 2030. Partendo da queste premesse, utilizzando i principi generali del quadro logico (logical framework) il PNGR presenta i seguenti obiettivi generali:

- I. Contribuire alla sostenibilità nell'uso delle risorse e ridurre i potenziali impatti ambientali negativi del ciclo dei rifiuti;
- II. Progressivo riequilibrio dei divari socioeconomici, per quanto riguarda la gestione dei rifiuti;
- III. Rafforzare la consapevolezza e i comportamenti virtuosi degli attori economici e dei cittadini per la riduzione e la valorizzazione dei rifiuti; e
- IV. Promuovere una gestione del ciclo dei rifiuti che contribuisca al raggiungimento degli obiettivi di neutralità climatica.

Il PNGR è uno strumento di indirizzo e supporto della pianificazione regionale della gestione dei rifiuti, volto a garantire, da un lato, la rispondenza dei criteri di pianificazione agli obiettivi della normativa comunitaria, in ottica di prevenzione del contenzioso, dall'altro la sostenibilità, l'efficienza, efficacia, ed economicità dei sistemi di gestione dei rifiuti in tutto il territorio nazionale, in coerenza con gli obiettivi di coesione territoriale.

**Tabella 14: Il Piano Programma Nazionale per la Gestione dei Rifiuti (PNGR): Quadro sinottico concettuale degli obiettivi e macro-azioni**

Obiettivi	Azioni
<b>OBIETTIVI GENERALI</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Contribuire alla sostenibilità nell'uso delle risorse e ridurre i potenziali impatti ambientali negativi del ciclo dei rifiuti</li> <li>II. Progressivo riequilibrio dei divari socioeconomici, per quanto riguarda la gestione dei rifiuti</li> <li>III. Rafforzare la consapevolezza e i comportamenti</li> </ol>

Obiettivi	Azioni
	<p>virtuosi degli attori economici e dei cittadini per la riduzione e la valorizzazione dei rifiuti</p> <p>IV. Promuovere una gestione del ciclo dei rifiuti che contribuisca al raggiungimento degli obiettivi di neutralità climatica</p>
<b>MACRO-OBIETTIVI</b>	<p>I. Ridurre il divario di pianificazione e di dotazione impiantistica tra le diverse regioni e aree del territorio nazionale</p> <p>II. Garantire il raggiungimento degli obiettivi di preparazione per il riutilizzo, riciclaggio e recupero dei rifiuti e di riduzione dello smaltimento finale al minimo, come opzione ultima e residua.</p> <p>III. Razionalizzare e ottimizzare il sistema impiantistico e infrastrutturale nazionale secondo criteri di sostenibilità, inclusi quelli relativi alla tutela dei beni culturali e paesaggistici, efficienza, efficacia ed economicità, nel rispetto dei principi di autosufficienza e prossimità</p> <p>IV. Garantire una dotazione impiantistica con elevati standard qualitativi di tipo gestionale e tecnologico, promuovendo una gestione del ciclo dei rifiuti che contribuisca in modo sostanziale al raggiungimento degli obiettivi di neutralità climatica</p> <p>V. Aumentare la conoscenza ambientale e migliorare i comportamenti ambientali (inclusa la tutela dei beni culturali e paesaggio) per quanto riguarda il tema di rifiuti e l'economia circolare</p>
<b>MACRO-AZIONI</b>	<p>I. Promozione dell'adozione dell'approccio basato sulla analisi dei flussi come base per l'applicazione del LCA</p> <p>II. Individuare e colmare i gap gestionali e impiantistici</p> <p>III. Verificare che la pianificazione delle Regioni sia conforme agli indirizzi e ai metodi del PNGR</p> <p>IV. Promuovere la comunicazione e la conoscenza ambientale in tema di rifiuti ed economia circolare.</p> <p>V. Promuovere l'attuazione delle componenti rilevanti del PNRR e di altre politiche incentivanti</p> <p>VI. Minimizzare il ricorso alla pianificazione per macroaree</p> <p>VII. Assicurare un adeguato monitoraggio dell'attuazione del PNGR e dei suoi impatti.</p>

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRGR e gli obiettivi del PRRC:

**Tabella 15: Matrice di coerenza tra PRRC e PRGR**

Obiettivi	Azioni	Obiettivi del PRRC					
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
<b>OBIETTIVI GENERALI</b>	Contribuire alla sostenibilità nell'uso delle risorse e ridurre i potenziali impatti ambientali negativi del ciclo dei rifiuti	+	+	+	+	+	+

Obiettivi	Azioni	Obiettivi del PRRC					
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
	Progressivo riequilibrio dei divari socioeconomici, per quanto riguarda la gestione dei rifiuti	=	=	=	+	+	+
	Rafforzare la consapevolezza e i comportamenti virtuosi degli attori economici e dei cittadini per la riduzione e la valorizzazione dei rifiuti	+	+	+	+	+	+
	Promuovere una gestione del ciclo dei rifiuti che contribuisca al raggiungimento degli obiettivi di neutralità climatica	+	+	+	+	=	+
<b>MACRO-OBIETTIVI</b>	Ridurre il divario di pianificazione e di dotazione impiantistica tra le diverse regioni e aree del territorio nazionale	=	=	+	+	+	+
	Garantire il raggiungimento degli obiettivi di preparazione per il riutilizzo, riciclaggio e recupero dei rifiuti e di riduzione dello smaltimento finale al minimo, come opzione ultima e residua.	+	+	+	+	=	+
	Razionalizzare e ottimizzare il sistema impiantistico e infrastrutturale nazionale secondo criteri di sostenibilità, inclusi quelli relativi alla tutela dei beni culturali e paesaggistici, efficienza, efficacia ed economicità, nel rispetto dei principi di autosufficienza e prossimità	+	+	+	+	+	+
	Garantire una dotazione impiantistica con elevati standard qualitativi di tipo gestionale e tecnologico, promuovendo una gestione del ciclo dei rifiuti che contribuisca in modo sostanziale al raggiungimento degli obiettivi di neutralità climatica	+	+	+	=	+	=
	Aumentare la conoscenza ambientale e migliorare i comportamenti ambientali (inclusa la tutela dei beni	+	+	+	+	+	+

Obiettivi	Azioni	Obiettivi del PRRC					
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
	culturali e paesaggio) per quanto riguarda il tema di rifiuti e l'economia circolare						
<b>MACRO AZIONI</b>	Promozione dell'adozione dell'approccio basato sulla analisi dei flussi come base per l'applicazione dell'LCA	=	+	+	+	+	+
	Individuare e colmare i gap gestionali e impiantistici	+	+	=	+	+	=
	Verificare che la pianificazione delle Regioni sia conforme agli indirizzi e ai metodi del PNGR	+	+	=	+	+	+
	Promuovere la comunicazione e la conoscenza ambientale in tema di rifiuti ed economia circolare.	+	+	+	+	+	+
	Promuovere l'attuazione delle componenti rilevanti del PNRR e di altre politiche incentivanti	+	+	+	+	+	+
	Minimizzare il ricorso alla pianificazione per macroaree	=	=	=	=	=	=
	Assicurare un adeguato monitoraggio dell'attuazione del PNGR e dei suoi impatti.	+	+	+	+	+	+

#### 4.2 Green Deal Europeo - Strategia Europea di Adattamento al Cambiamento Climatico

Il Green Deal europeo, adottato nel dicembre 2019, indica la strada nella lotta contro i cambiamenti climatici. Tutti e 27 gli Stati membri hanno preso l'impegno, attraverso di esso, di far diventare l'UE il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050, e per raggiungere questo obiettivo si sono impegnati a ridurre le emissioni di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

Si tratta di obblighi giuridici, stabiliti nella prima normativa europea sul clima, che si traducono in nuove opportunità in termini di innovazione, investimento e occupazione.

Il pacchetto di proposte mira a far sì che tutti i settori dell'economia dell'UE siano pronti al raggiungimento dei suoi obiettivi climatici entro il 2030 in modo equo, competitivo ed efficiente in termini di costi.

Le proposte prevedono:

- un maggiore ricorso alle energie rinnovabili;
- la commercializzazione di automobili nuove pulite e di carburanti più puliti per le automobili, gli aerei e le navi già presenti sul mercato;
- l'estensione del sistema per la fissazione del prezzo del carbonio in Europa a più settori;
- obiettivi di risparmio energetico;
- tassazione delle fonti di energia in linea con gli obiettivi climatici;
- sostegno ai cittadini vulnerabili, per aiutarli a far fronte a costi aggiuntivi durante la transizione.

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del Green Deal \ e gli obiettivi del PRRC, in cui sono stati considerati solo alcuni obiettivi specifici del programma:

**Tabella 16: Matrice di coerenza tra PRRC e Green Deal**

Obiettivi	Obiettivi del PRRC					
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
<b>Mobilizzare l'industria per un'economia pulita e circolare</b>	+	+	+	+	+	+
<b>Preservare e ripristinare gli ecosistemi e la biodiversità</b>	=	=	+	+	+	+
<b>Obiettivo "inquinamento zero" per un ambiente privo di sostanze tossiche</b>	+	+	+	+	+	+

### 4.3 Piani Regionali

#### 1.1.9 Piano Regionale Gestione dei Rifiuti (PRGR)

Il Piano Regionale di Gestione Rifiuti, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale in data 06/03/2019, è stato adeguato con Delibera del Consiglio Regionale 110/8 del 02/07/2018 “Piano Regionale di Gestione Integrata dei Rifiuti (PRGR) – Aggiornamento” in quanto, con Sentenza n. 28/2019 della Corte Costituzionale, è stato abrogato l’art. 2 della L.R. 23 gennaio 2018, n. 5 “Norme a sostegno dell’economia circolare - Adeguamento Piano Regionale di Gestione Integrata dei Rifiuti (PRGR)”.

Il 14 giugno 2018 è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell’Unione europea il cosiddetto “Pacchetto per l’Economia Circolare”, le cui direttive sono in vigore dal 4 luglio 2018. L’Italia ha recepito tali direttive nel settembre 2020 con l’emanazione di quattro D.Lgs.; questi hanno portato alla modifica di importanti normative quali il D.Lgs.36/2003 sulle discariche e il “Codice Ambientale” D.Lgs. 152/2006. Relativamente alle modifiche apportate a quest’ultimo si segnalano, in particolar modo, la modifica della definizione di “rifiuti urbani”, degli obiettivi di riciclaggio dei rifiuti urbani e degli imballaggi, l’introduzione degli obblighi di raccolta differenziata di particolari flussi di rifiuti, dei contenuti della pianificazione regionale di settore e l’introduzione del “Programma nazionale per la gestione dei rifiuti”.

La Commissione UE con la nota ARES 2020-7546779 del 16 dicembre 2020 ha sollecitato l’Italia all’aggiornamento della pianificazione in materia di rifiuti dopo le novità del “Pacchetto economia circolare”, ricordando che è condizione per l’accesso a determinati finanziamenti del FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) e al Fondo di coesione.

Alla luce di ciò è stato effettuato l’aggiornamento del PRGR attraverso il recepimento del “Pacchetto per l’Economia Circolare”. Tale revisione del PRGR ha permesso di analizzare le più recenti dinamiche di produzione dei rifiuti urbani e speciali, la qualità del rifiuto differenziato urbano intercettato, le iniziative introdotte per la prevenzione dei rifiuti, lo sviluppo dei servizi di raccolta dei rifiuti urbani, l’impiantistica regionale di trattamento di rifiuto urbano residuo e rifiuti differenziati.

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRGR e gli obiettivi del PRRC, in cui sono stati considerati solo alcuni obiettivi specifici del programma:

**Tabella 17: Matrice di coerenza tra PRRC e PRGR**

Obiettivi	Obiettivi del PRRC					
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
Assicurare le massime garanzie di tutela dell'ambiente e della salute, nonché di salvaguardia dei valori naturali e paesaggistici e delle risorse presenti nel territorio regionale	=	+	=	+	=	=
Conformare la gestione dei rifiuti ai principi di responsabilizzazione e cooperazione di tutti i soggetti coinvolti, perseguendo l'economicità, l'efficienza e l'efficacia delle attività.	+	+	=	+	=	+
Garantire la tutela del territorio	=	+	=	+	=	+
Promuovere lo sviluppo di processi di educazione, partecipazione e informazione dei cittadini oltre alla formazione ambientale degli operatori nell'ambito della gestione integrata dei rifiuti urbani e speciali;	+	=	=	+	=	+
Promuovere l'adozione di misure di prevenzione da applicare a tutte le fasi del ciclo di vita di un bene	+	=	=	+	=	+
Promuovere, per quanto di competenza, lo sviluppo dell'"economia circolare", fornendo impulso al sistema economico produttivo per il superamento della attuale situazione di crisi, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile, all'insegna dell'innovazione e della modernizzazione;	+	+	+	+	=	+
Sviluppare iniziative per la preparazione al riutilizzo e al riciclaggio;	+	+	+	+	=	+
Assicurare una gestione integrata dei rifiuti adottando soluzioni innovative, efficaci e sostenibili per tutte le fasi (raccolta, trasporto, trattamento, recupero e smaltimento) dei rifiuti urbani, perseguendo il superamento della frammentazione istituzionale della gestione e favorendo processi di aggregazione e razionalizzazione della gestione tra i Comuni e Consorzi Intercomunali e/o loro Società, garantendo così il contenimento dei costi di gestione.	+	+	+	+	=	+
Aggiornare le previsioni degli andamenti della produzione di rifiuti nell'orizzonte di Piano, sulla base delle politiche e azioni di Piano.	=	=	=	=	=	=
Incrementare l'intercettazione delle frazioni differenziabili avviabili a preparazione per il riutilizzo o recupero, quali ad esempio tessili, FORSU.	+	+	+	+	=	+
Migliorare la qualità delle raccolte differenziate per contribuire al raggiungimento degli obiettivi normativi, tra cui l'obiettivo di preparazione per il riutilizzo e riciclo per i RU.	+	+	+	+	=	+
Migliorare l'efficienza degli impianti di recupero per contribuire al raggiungimento degli obiettivi normativi, tra cui l'obiettivo di preparazione per il riutilizzo e riciclo per i RU.	+	+	=	+	=	+

Garantire l'autosufficienza del trattamento del RUR, FORSU/verde, della fase di selezione dei principali flussi di raccolte differenziate.	=	=	=	=	=	=
Nel rispetto della gerarchia di gestione dei rifiuti, ridurre lo smaltimento in discarica privilegiando il recupero;	+	+	+	+	=	+
Diminuire i quantitativi di RUB a discarica	+	+	+	=	+	=
Favorire lo sviluppo delle nuove tecnologie volte ad incrementare il recupero.	+	+	+	+	=	+

#### 1.1.10 Piano di Difesa della Costa.

Il Piano Difesa della Costa (PDC) è stato redatto dal Dipartimento Infrastrutture e trasporti attraverso il Servizio opere marittime e acque marine DPE012 della Regione Abruzzo e costituisce proposta per l'aggiornamento del piano vigente denominato "Gestione integrata dell'area costiera. Piano organico per il rischio delle aree vulnerabili" di cui alla DGR n. 964 del 13/11/2002 e alla DCR n. 36/3 del 13 giugno 2006.

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.

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 di Difesa della Costa dall'erosione, dagli effetti dei cambiamenti climatici e dagli inquinamenti", considera propri principi di riferimento al fine di garantire il corretto ed equilibrato approccio tra la tutela dei valori, intesi sia come sistema naturale (aree protette, biodiversità, paesaggio ecc.) che come sistema antropico insediativo (infrastrutturale, economico e culturale), e lo sviluppo socio economico.

I principi cardine riconosciuti dal piano sono:

- Principio di Precauzione
- Principio di Sostenibilità e di Compatibilità Ambientale
- Principio Sostenibilità Economica e Sociale
- Principio di Condivisione e Coinvolgimento

Il PDC, ai fini di garantire le prestazioni attese, in ottemperanza ai sopra elencati principi cardine e in aderenza alle finalità e agli obiettivi fissati, esprime i seguenti requisiti di:

- Unitarietà sulle unità fisiografiche (UF) e Scalarità delle Conoscenze;
- Efficacia e Efficienza delle Soluzioni;
- Approccio sistematico per la Valorizzazione (tutela/sviluppo);
- Evidenza e Argomentazione delle scelte

Il PDC della Regione Abruzzo ha come riferimento n.7 obiettivi generali, diretti e indiretti, che nella formulazione e nell'attuazione complessiva garantiscono il raggiungimento delle finalità di tutela e

sviluppo del sistema costiero attraverso il mantenimento delle condizioni di stabilità fisica, dei valori naturalistici presenti e di quella parte di economia strettamente connessa ai territori rivieraschi. Gli obiettivi generali (diretti ed indiretti) e le corrispondenti missioni sono stati confrontati con gli obiettivi del PRRC per i porti di riferimento come riportato nella matrice che segue:

**Tabella 18: Matrice di coerenza tra PRRC e PDC**

Obiettivi	Azioni	Obiettivi PRRC						
		OB 1	OB 2	OB 3	OB 4	OB 5	OB 6	
<b>OBIETTIVI DIRETTI</b>	<b>Difesa delle spiagge e della costa dall'erosione, dai cambiamenti climatici e dall'inquinamento</b>	Mantenere la funzionalità dei sistemi di difesa costiera esistenti	=	=	=	=	=	=
		Migliorare i sistemi di difesa costiera esistenti limitandone l'effetto ai bordi	=	=	=	=	=	=
		Individuare le unità fisiografiche di gestione del litorale procedendo a una pianificazione integrata che supera i confini amministrativi	=	=	=	=	=	=
		Realizzare e valutare la fattibilità degli schemi attuativi per le unità fisiografiche di gestione della Regione Abruzzo e dei successivi sviluppi progettuali tenendo conto anche dei futuri scenari di cambiamento climatico	=	=	=	=	=	=
		Aggiornare la valutazione del livello di rischio dell'intero litorale abruzzese	=	=	=	=	=	=
		Censire le opere di difesa esistenti	=	=	=	=	=	=
		Tenere conto degli effetti dei cambiamenti climatici nelle misure e nelle progettazioni di piano	=	=	=	=	=	=
	<b>Tutela della qualità delle acque marine, degli ecosistemi e delle acque di balneazione</b>	Risolvere l'interferenza tra gli scarichi delle acque meteoriche e le spiagge	=	=	=	=	=	=
		Limitare gli effetti indotti sulla qualità delle acque di balneazione dalle strutture e dalle acque di transizione (foce dei fiumi)	=	=	=	=	=	=
		Valutare gli effetti degli attuali schemi di difesa costiera.	=	=	=	=	=	=
	<b>Gestione sostenibile ed efficiente delle risorse de sistema costiero abruzzese, individuando economie di scala anche attraverso interventi</b>	Proteggere i valori immobiliari e i flussi di formazione del reddito esposti al rischio costiero	=	=	=	=	=	=
		Valutare la possibilità di utilizzo di sistemi innovativi per la gestione integrata della fascia costiera.	=	=	=	=	=	=
		Integrare le attività di ripascimento con le manutenzioni delle imboccature portuali e dei bacini.	=	=	=	=	=	=
		Promuovere l'economia circolare nella gestione dei sedimenti (reperimento delle sabbie, trattamento e	+	+	=	=	=	+

	Obiettivi innovativi	Azioni	Obiettivi PRRC					
		localizzazione finale)						
		Individuare i sistemi operativi sul territorio regionale per la realizzazione degli interventi (siti di approvvigionamento materiale, di carico e scarico del materiale).	+	+	=	=	=	+
		Promuovere la gestione economica e sostenibile del litorale e l'utilizzo integrato delle risorse.	=	=	=	=	=	=
		Fornire valutazione e indicazioni sugli interventi proposti nella fascia retrostante la spiaggia.	=	=	=	=	=	=
OBIETTIVI INDIRETTI	Efficace azione tecnica ed amministrativa nelle azioni di tutela costiera	Realizzare un sistema di pianificazione costiera integrato e implementabile in modo continuo	=	=	=	=	=	=
		Semplificare le procedure amministrative e autorizzative degli interventi di gestione integrata della costa	=	=	=	=	=	=
		Integrare i contenuti di piano con il sistema della pianificazione regionale, e in particolare con quelli del Piano Demaniale Regionale (misure degli interventi e procedure).	=	=	=	=	=	=
	Promuovere la conoscenza delle tecniche analitiche e di intervento	Definire le tipologie di intervento per la difesa costiera	=	=	=	=	=	=
		Definire le tecniche di progettazione e di realizzazione degli interventi per la difesa costiera (ripascimenti strutturali, ripascimenti manutentivi, ripristini dei litorali, opere di difesa rigide, ripristino delle dune costiere)	=	=	=	=	=	=
		Promuovere e divulgare alla cittadinanza la conoscenza dei fenomeni legati alla gestione costiera	=	=	=	=	=	=
	Promuovere la conservazione e delle aree protette e di quelle ad elevato pregio naturalistico, ambientale e culturale	Valutare l'incidenza del Piano nei siti Natura 2000	=	=	=	=	=	=
		Valutare la compatibilità ambientale e paesaggistica del Piano;	=	=	=	=	=	=
		Individuare soluzioni tecniche e di intervento ambientalmente sostenibili.	+	+	=	=	=	+
	Partecipare alle politiche e alle pianificazioni nazionali e	Fornire una valutazione di massima degli oneri complessivi e di dettaglio per la gestione integrata della costa abruzzese al fine di attivare il reperimento delle risorse;	+	=	=	=	+	=

Obiettivi alle esperienze comunitarie	Azioni	Obiettivi PRRC					
	Verificare la coerenza delle scelte di piano con la pianificazione Nazionale e Comunitaria.	=	=	=	=	=	=

#### 1.1.11 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. 152/06. Costituisce uno specifico piano di settore ed è articolato secondo i contenuti elencati nel succitato articolo, nonché secondo le specifiche indicate nella parte B dell'Allegato 4 alla parte terza del D.Lgs. medesimo che prevedono:

- descrizione generale delle caratteristiche del bacino idrografico sia per le acque superficiali che sotterranee con rappresentazione cartografica,
- sintesi delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dall'attività antropica sullo stato delle acque superficiali e sotterranee,
- elenco e rappresentazione cartografica delle aree sensibili e vulnerabili,
- mappa delle reti di monitoraggio istituite ai sensi dell'art. 120 e dell'allegato 1 alla parte terza del suddetto decreto e loro rappresentazione cartografica,
- elenco degli obiettivi di qualità,
- sintesi dei programmi di misure adottate,
- sintesi dei risultati dell'analisi economica,
- sintesi dell'analisi integrata dei diversi fattori che concorrono a determinare lo stato di qualità ambientale dei corpi idrici,
- relazione sugli eventuali ulteriori programmi o piani più dettagliati adottati per determinati sottobacini.

Il piano consente alla regione di classificare le acque superficiali e sotterranee e fissa gli obiettivi e le misure di intervento per la riqualificazione delle acque superficiali e sotterranee classificate.

In particolare, il PTA definisce, sulla base di una approfondita attività di analisi del contesto territoriale e delle pressioni dallo stesso subite, il complesso delle azioni volte da un lato a garantire il raggiungimento o il mantenimento degli obiettivi, intermedi e finali, di qualità dei corpi idrici e dall'altro le misure comunque necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa dell'intero sistema idrico superficiale e sotterraneo.

Di seguito si riporta la matrice di coerenza costruita al fine di effettuare un confronto tra il PTA della Regione Abruzzo e gli obiettivi del PRRC.

Si riporta di seguito la matrice costruita per effettuare l'analisi di coerenza tra il piano in esame e il PRRC.

**Tabella 19: Matrice di coerenza tra PRRC e PTA**

Obiettivi	Obiettivi PRRC					
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
Obiettivi del PTA						
Prevenzione dell'inquinamento dei corpi idrici non inquinati	=	=	=	=	=	=

Obiettivi	Obiettivi PRRC					
Risanamento dei corpi idrici inquinati attraverso il miglioramento dello stato di qualità delle acque, con particolare attenzione per quelle destinate a particolari utilizzazioni;	=	=	=	=	=	=
Rispetto del deflusso minimo vitale.	=	=	=	=	=	=
Perseguimento di un uso sostenibile e durevole delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili.	=	=	=	=	=	=
Preservazione della capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché della capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivi di qualità ambientale per specifica destinazione</b>						
Conseguire o mantenere, per i corpi idrici superficiali e sotterranei oggetto del Piano, l'obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato di "buono"	=	=	+	=	=	+
Mantenere, ove già esistente, lo stato di qualità "elevato"	=	=	+	=	=	+
Mantenere o raggiungere altresì per i corpi idrici a specifica destinazione (acque dolci superficiali destinate alla produzione di acqua potabile, acque destinate alla balneazione, acque dolci che richiedono protezione e miglioramento per essere idonee alla vita dei pesci, acque destinate alla vita dei molluschi) gli obiettivi di qualità per specifica destinazione di cui all'Allegato 2 alla Parte Terza del D.L.vo n. 152/06	=	=	=	=	=	=
<b>Corpi idrici superficiali</b>						
Raggiungimento dell'obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato di "buono" ai sensi dell'art. 76 comma 4 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i e mantenimento delle condizioni ambientali nei tratti fluviali attualmente caratterizzati da uno stato "buono" o "elevato".	=	=	=	=	=	=
Raggiungimento di obiettivi "meno rigorosi" per taluni corpi idrici nei casi in cui ricorrano le condizioni di cui all'art. 77 comma 7	=	=	=	=	=	=
Attuazione di monitoraggi di sorveglianza ed operativi ai sensi della Direttiva 2000/60/CE e ai relativi decreti di recepimento della stessa.	=	=	=	=	=	=
<b>Corpi idrici superficiali</b>						
Raggiungimento dell'obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato di "buono" ai sensi dell'art. 76 comma 4 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i e mantenimento delle condizioni ambientali nei tratti fluviali attualmente caratterizzati da uno stato "buono" o "elevato"	=	=	=	=	=	=
Raggiungimento di obiettivi "meno rigorosi" per taluni corpi idrici nei casi in cui ricorrano le condizioni di cui all'art. 77 comma 7	=	=	=	=	=	=
Attuazione di monitoraggi di sorveglianza ed operativi ai sensi della Direttiva 2000/60/CE e ai relativi decreti di recepimento della stessa.	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivi per canali e laghi artificiali</b>						

Obiettivi	Obiettivi PRRC					
Miglioramento delle condizioni ambientali ai fini del raggiungimento del “potenziale ecologico” dei corpi idrici artificiali, ai sensi dell’art. 77 del D.Lgs. 152/06 e così come definito all’Allegato 1 della Parte Terza del decreto stesso;	=	=	=	=	=	=
Attuazione di programmi di monitoraggio conformi alla Direttiva 2000/60.	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivi per le acque marino costiere</b>						
Raggiungimento dell’obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato di “buono” ai sensi dell’art. 76 comma 4 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i e mantenimento delle condizioni ambientali nei corpi idrici marino-costieri attualmente caratterizzate da uno stato “buono”	=	=	=	=	=	=
Attuazione di monitoraggi di sorveglianza ed operativi ai sensi della Direttiva 2000/60/CE e dei relativi decreti attuativi.	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivi per i corpi idrici sotterranei</b>						
Raggiungimento dell’obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato di “buono” ai sensi dell’art. 76 comma 4 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i e mantenimento delle condizioni ambientali nei corpi idrici sotterranei attualmente caratterizzati da uno stato “buono” o “elevato”	=	=	=	=	=	=
Raggiungimento di obiettivi “meno rigorosi” per taluni corpi idrici nei casi in cui ricorrano le condizioni di cui all’art. 77 comma 7	=	=	=	=	=	=
Attuazione di monitoraggi di sorveglianza ed operativi ai sensi della Direttiva 2000/60/CE.	=	=	=	=	=	=

#### 1.1.12 Piano Energetico Regionale (PER)

Il Piano Energetico Ambientale Regionale prevede l’analisi della situazione energetica attuale funzionale al rafforzamento della strategia individuata dal precedente Piano approvato con DACR 175/2005 nell’ottica del perseguimento dei nuovi obiettivi regionali al 2020 stabiliti dal Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 15 marzo 2012 (di seguito denominato “DM burden sharing”). Il DM “burden sharing” costituisce attuazione del D. Lgs 28/2011 con il quale lo Stato italiano ha recepito la direttiva europea 2009/28/CE sulla promozione dell’uso dell’energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE.

Le strategie previste dal Piano Energetico ambientale regionale adeguato agli obiettivi regionali “burden sharing” al 2020 mirano a rafforzare la strategia energetica approvata dal PEAR 2005.

Le linee strategiche delineate dal PEAR fondate sulla generazione distribuita di energia da fonte rinnovabile, sul risparmio energetico e sull’efficienza energetica nel settore industriale, edilizio e terziario, sono certamente ancora valide, ma ne vanno individuati i punti deboli e riadattati gli strumenti in considerazione dei nuovi obiettivi “burden sharing” e dell’evoluzione economica e tecnologica.

Riconvertire l'economia marchigiana sulle rinnovabili e sull'efficienza energetica significa investire in ricerca, innovazione tecnologica, capitale e lavoro qualificato, riconvertire l'industria in crisi in industria verde e sostenere il ricollocamento dei lavoratori dalle imprese in crisi a quelle verdi in crescita, riformare il sistema fiscale e i benefici per le imprese e i lavoratori, affinché gli investimenti nelle politiche ambientali non siano percepiti come costi aggiuntivi e improduttivi ma come valore aggiuntivo, vantaggio competitivo e quindi profitto.

Si riporta di seguito l'analisi di coerenza effettuata considerando gli obiettivi specifici del PRRC e del PER.

**Tabella 20: Matrice di coerenza tra PRRC e PER**

OBIETTIVI SPECIFICI	PRRC					
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
Riduzione delle emissioni di gas serra	=	+	+	=	=	=
Risparmio energetico nel settore degli usi finali dell'energia, del 9% nell'arco di nove anni (approssimativamente l'1% annuo di riduzione) rispetto al Consumo Interno Lordo (CIL) di fonti fossili ed energia elettrica.	=	=	=	=	=	=
Contributo del 12% delle FER (fonti di energia rinnovabili) al CIL.	=	=	=	=	=	=
Contributo del 5,75% dei bio - combustibili al consumo di fonti fossili complessivo nel settore dei trasporti (Direttiva 2003/30/CE: promozione dell'uso dei biocombustibili o di altri combustibili rinnovabili nei trasporti)	=	=	=	=	=	=

#### 1.1.13 Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

La predisposizione del PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) da parte della Regione Abruzzo e dei suoi successivi aggiornamenti, è prevista agli artt. 9, 10 della L.R. 152/98 in attuazione del D.Lgs. n. 422/1997, all'art. 14, di riforma del Trasporto Pubblico Locale (TPL). Il vigente PRIT è stato approvato dalla Giunta Regionale con due successive deliberazioni, la D.G.R. n. 934/C del 23 dicembre 2011 e la D.G.R. n. 373/C del 18 giugno 2012.

Al fine di adempiere ai criteri abilitanti previsti nel quadro della programmazione comunitaria per il periodo 2021-2027, si è reso necessario l'aggiornamento del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) vigente, come da procedura prevista dal combinato disposto degli articoli 9 della L.R. 152/1998 e ss.mm.ii. e 6-bis della L.R. 18/1983 e ss.mm.ii. Con Delibera di G.R. n. 776 del 29/11/2021, la Regione Abruzzo ha quindi deliberato l'avvio delle attività relative all'aggiornamento del PRIT.

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) è un piano-processo con orizzonte temporale di 10-15 anni. Il PRIT sviluppa soprattutto il coordinamento e l'integrazione tra le varie modalità del trasporto prevedendo azioni, e mettendo in coerenza quelle già programmate, in ciascuna delle sue modalità (stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale, logistica).

Il PRIT comprende degli obiettivi strategici di questi:

- Nr. 8 sono obiettivi “tematici”, riferiti cioè a specifici aspetti e caratteristiche del sistema dei trasporti che si vuole traguardare, a servizio dello sviluppo dei territori abruzzesi;
- Nr. 1 è un obiettivo “trasversale”, per così dire metodologico, finalizzato a indirizzare la valutazione comparativa di quelli che saranno definiti come scenari alternativi di Piano nel rispetto del 1° Criterio di Adempimento, ovvero la giustificazione economica degli interventi.

Di seguito si riporta la matrice di coerenza costruita al fine di effettuare un confronto tra il PRIT della Regione Abruzzo e gli obiettivi del PRRC.

**Tabella 21: Matrice di coerenza tra PRRC e PRIT**

OBIETTIVI PRIT	PRRC					
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
<b>Obiettivi tematici</b>						
Valorizzazione dei nodi di trasporto principali e del ruolo nel Corridoio Baltico-Adriatico e della regione Adriatico-Ionica	+	+	+	+	=	+
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	=	=	=	=	=	=
Rafforzamento e valorizzazione delle connessioni interne alla regione	+	=	+	=	=	+
Sviluppo dell'intermodalità	=	=	=	=	=	=
Riduzione delle esternalità climatiche e ambientali della mobilità passeggeri e del trasporto merci, anche tramite la diffusione dei carburanti alternativi	+	=	=	=	=	=
Sviluppo di soluzioni innovative e intelligenti per il trasporto e la mobilità	=	=	=	=	=	=
Mobilità equa e accessibile per tutti	=	=	=	=	=	=
Minimizzazione dei rischi per la sicurezza nel trasporto	+	+	+	+	=	+
<b>Obiettivo trasversale</b>						
Perseguimento degli obiettivi tematici nell'ottica dell'ottimizzazione delle risorse e del rapporto tra benefici e costi per la società	+	=	=	+	+	=

#### 1.1.14 Piano Regionale Paesistico (PRP).

Il nuovo “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio”, Dlgs. n. 42 del 22 .01.2004, prevede l’obbligo, entro 4 anni dalla entrata in vigore, per le Regioni che hanno già il P.R.P. vigente, di verificarlo ed adeguarlo alle nuove indicazioni dettate dallo stesso decreto.

La principale novità introdotta dal Codice è che il P.R.P. viene esteso all'intero territorio regionale, ed ha un contenuto descrittivo, prescrittivo e propositivo. Il nuovo P.R.P. in funzione dei diversi valori paesistici riconosciuti attribuisce a ciascun ambito, obiettivi di qualità paesaggistica, in coerenza con i principi stabiliti e sottoscritti dalle Regioni nella Convenzione Europea per il Paesaggio.

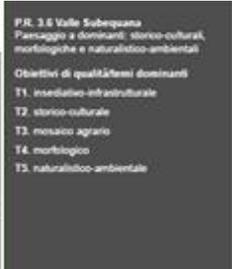
Con un protocollo d'intesa tra la Regione e le quattro Province approvato dalla Giunta Regionale con Delibera n.297 del 30 aprile 2004 si è costituito un "gruppo di progettazione" (il cosiddetto ufficio del Piano), composto dai rappresentanti della Regione e delle Province.

Il P.R.P. individua dei Quadri Conoscitivi derivati dalla conoscenza istituzionale e sottoposti ad un primo perfezionamento attraverso processi di condivisione e rappresentano anche la base informativa complessa per la caratterizzazione dei cosiddetti Paesaggi Identitari Regionali e di Area Vasta, cioè Unità di Paesaggio individuate secondo caratteri dominanti, che descrivono le identità territoriali in termini di diversità paesaggistica.

L'obiettivo generale della Carta dei Paesaggi Identitari Regionali e di Area Vasta è quello di identificare i beni paesaggistici identitari locali e i loro modi di connettersi reciprocamente generando specifiche totalità contestuali da prendere in carico nella pianificazione paesistica. Si tratta di un conferimento di senso e non solo di valore ai beni che indirizza le azioni di tutela, riqualificazione e gestione.

Tutte le attività del P.R.P. si collocano entro una matrice a doppio ingresso costituita dalle articolazioni in spazi identitari (Geografie dei paesaggi) tra loro gerarchicamente inclusivi: regionali, di area vasta e locali, e dagli obiettivi di qualità paesaggistica propri di questi spazi.

**Tabella 22: Matrice di coerenza tra PRRC e PRP**

								PRRC					
Obiettivi di qualità paesaggistica in relazione ai temi dominanti		Azioni						OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
		Temi dominanti											
		T1	T2	T3	T4	T5							
Conservazione		1	2	3	4	5	Conservazione del patrimonio insediativo rappresentato dai centri e dai borghi storici di impianto medievale e dell'immagine di compenetrazione con i massicci montuosi e con lo spazio naturale dei rilievi boscati che ne determinano la mirabile identità paesaggistica.	=	=	=	=	=	=
			X	X			Conservazione dei rilevanti valori naturalistici degli ambienti montani, caratterizzati da una estrema ricchezza di biodiversità e dalla rilevanza delle emergenze geologiche e dei fenomeni carsici	=	=	=	=	=	=
					X	X	Salvaguardare i valori ecologico – naturalistici dei sistemi prativi e dei pascoli di altura.	=	=	=	=	=	=

			X	Salvaguardare i brani residui di siepi e filari alberati che ancora segnano la trama agricola della piana fluviale.	=	=	=	=	=	=
		X	X	Tutelare i geositi e le emergenze della geomorfologia carsica dell'Altopiano delle Rocche e dei rilievi contermini, tra cui le Grotte di Stiffe.	=	=	=	=	=	=
			X	Consolidare e rafforzare l'immagine naturale conferita dai boschi e dalle foreste del Massiccio del Velino e del Sirente, in particolar modo delle faggete, attraverso azioni mirate alla loro rigenerazione.	=	=	=	=	=	=
X			X	Conservazione e miglioramento ambientale dello spazio aperto naturale di prossimità dei centri e dei borghi storici mirate a ricostruire le naturali successioni vegetazionali del bosco anche eliminando le componenti estranee introdotte artificialmente in seguito a rimboschimenti.	=	=	=	=	=	=
	X			Conservazione del sistema dei borghi fortificati di epoca medievale con particolare riguardo alle opere di difesa, come le torri di avvistamento a presidio del fiume Aterno.	=	=	=	=	=	=
	X			Conservazione degli antichi manufatti relazionati al Fiume Aterno	=	=	=	=	=	=
	X			Conservazione e valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale dei luoghi spirituali come eremi e abbazie disseminate nell'arco appenninico.	=	=	=	=	=	=
		X		Mantenimento delle attività agricole negli spazi degli altipiani carsici e di piana fluviale, fondamentali nel presidio ambientale del territorio, nonché nella conservazione della identità di paesaggio rurale consolidato, preservando le produzioni agricole di qualità.	=	=	=	=	=	=
		X		Conservazione delle forme e degli ordinamenti colturali tradizionali e storicizzati	=	=	=	=	=	=
	X			Conservazione dei resti archeologici degli antichi centri fortificati e delle necropoli che costellano i rilievi montuosi del contesto.	=	=	=	=	=	=
	X			Salvaguardare il sistema delle emergenze archeologiche che segnano il territorio.	=	=	=	=	=	=
Trasformazione sostenibile	X		X	Valorizzare i percorsi dell'escursionismo con interventi volti alla messa in sicurezza di tratti soggetti a fenomeni di frana o di dissesto, ripristino di tratti inefficienti e creazione di area di sosta	=	=	=	=	=	=
		X		Promuovere la valorizzazione paesistica dei complessi archeologici anche al fine di incentivare forme di turismo ambientale storico – archeologico.	=	=	=	=	=	=
	X			Controllare sotto il profilo paesaggistico le espansioni urbane riducendo il consumo di suolo e danno all'agricoltura e della vegetazione fluviale ed evitando allo stesso tempo le saldature ai nuclei originari che sortirebbero l'effetto di alterare l'immagine storica.	=	+	=	=	=	=

		X		Implementare una strategia improntata alla gestione sostenibile per mantenere le aziende agricole presenti nel contesto rurale ad un livello adeguato di competitività.	=	=	=	=	=	=	
	X		X	Promuovere forme di turismo sostenibile, diminuendo il carico insediativo e sostenendo la fruizione del Parco Regionale del -velino con mobilità lenta e non inquinante, tale cioè da non arrecare nessun disturbo alle specie vegetali e animali ed in generale all'ecosistema.	=	=	=	=	=	=	
			X	Strategie di sviluppo sostenibile delle aree esterne al Parco mirate a mettere in coerenza gli obiettivi paesaggistici delle aree protette con quelle dei territori comunali.	=	=	=	=	=	=	
			X	Sostenere la capacità competitiva dei settori agricolo e zootecnico favorendo la diversificazione dell'economia ed incentivando le azioni a favore della qualità e della tipicità dei prodotti.	=	=	=	=	=	=	
	X			Contrastare la tendenza all'abbandono rafforzando l'offerta di servizi e migliorando le condizioni generali di vivibilità.	=	=	=	=	=	=	
Riqualificazione			X	Azioni di riqualificazione ambientale lungo il corridoio fluviale dell'Aterno tendenti a potenziare il ruolo di corridoio ambientale e paesaggistico ricreando condizioni di maggiore neutralità	=	=	=	=	=	=	
			X	Recuperare o migliorare la funzionalità ecologica e la continuità paesistica degli elementi lineari quali filari, siepi, fasce ripariali attraverso interventi di potenziamento con specie autoctone consolidate in particolare lungo il percorso del fiume Aterno ed alle confluenze con i corpi idrici secondari.	=	=	=	=	=	=	
	X	X		Incentivare il recupero degli edifici rurali, con caratteri di riconoscibilità storica ed architettonica, per funzioni residenziali connesse all'agricoltura e all'agriturismo, anche nella prospettiva delle produzioni agricole ed enogastronomiche.	=	=	=	=	=	=	
	X			Promuovere progetti di ricettività turistica attraverso il riuso del patrimonio abitativo storico ed incentivare il recupero dei borghi da destinare ad una residenzialità stabile di ritorno.	=	=	=	=	=	=	
				X	Prevedere azioni di riqualificazione pianificata dei principali segni d'acqua che innervano il contesto al fine di ricostruirne la funzionalità e la connettività ecologica e al contempo rafforzandone la leggibilità e l'immagine percepita.	=	=	=	=	=	=
		X			Promuovere interventi integrati di riqualificazione paesaggistica e riuso, anche ai fini turistici, dei manufatti connessi al fiume Aterno	=	=	=	=	=	=
		X			Incentivare gli interventi di recupero e valorizzazione degli insediamenti storici sommitali abbandonati, anche attraverso azioni di valorizzazione turistica rivolte ad una utenza qualificata	=	=	=	=	=	=

X				Riqualificare i paesaggi interclusi tra la SS5 Tiburtina Valeria ed il Pedemonte.	=	=	=	=	=	=
X				Qualificare il paesaggio strettamente limitrofo alle infrastrutture con nuovi impianti vegetazionali che guidino le aperture visuali alle diverse scale di percezione e con interventi di riqualificazione sui diversi materiali insediativi.	=	=	=	=	=	=
X	X			Messa in sicurezza della SS5 Tiburtina Valeria e dei versanti rocciosi della valle Subequana.	=	=	=	=	=	=

### 1.1.15 Piano Regionale Qualità dell'Aria.

L'aggiornamento del Piano regionale per la tutela della qualità dell'aria è stato elaborato sulla base dei dati sulle emissioni atmosferiche e sulle concentrazioni in aria ambiente aggiornati al 2012, e contiene piani e misure per il raggiungimento dei valori limite e dei livelli critici, per il perseguimento dei valori obiettivo e per il mantenimento del relativo rispetto (ai sensi dell'articolo 9 del Decreto Legislativo 155/2010); nei quali si prevedono gli interventi da attuare nel breve termine per la riduzione del rischio di superamento dei valori limite, dei valori obiettivo e delle soglie di allarme o a limitare la durata degli eventuali episodi di superamento (ai sensi dell'articolo 10 del Decreto Legislativo 155/2010).

La redazione del Piano prende le mosse dall'analisi dello stato di qualità dell'aria ambiente sul territorio regionale e dalla valutazione delle principali cause di inquinamento atmosferico sui cui agire per ridurre le emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera; i risultati di tali analisi sono riassunti nel presente capitolo.

Il Decreto Legislativo 155/2010 contiene le disposizioni relative alla suddivisione del territorio delle Regioni e Province autonome in zone ed agglomerati ai fini della valutazione e gestione della qualità dell'aria.

Recentemente la definizione delle zone e degli agglomerati è stata aggiornata ai sensi dell'articolo 3 del Decreto Legislativo 155/2010; la nuova zonizzazione, è stata adottata con Deliberazione della Giunta Regionale 1030 del 15 dicembre 2015.

A seguito dell'aggiornamento dell'inventario delle emissioni atmosferiche all'anno 2012, è stata effettuata la verifica della zonizzazione del territorio per valutare la validità delle conclusioni raggiunte sulla base dei dati più aggiornati; sono state pertanto esaminate le nuove mappe che descrivono il carico emissivo che sussiste sul territorio regionale per verificare l'eventuale presenza di cambiamenti significativi nelle pressioni esercitate dalle sorgenti emmissive nelle diverse aree del territorio. Tale verifica è stata reiterata sulla base dei dati emissivi aggiornati nel corso del 2016.

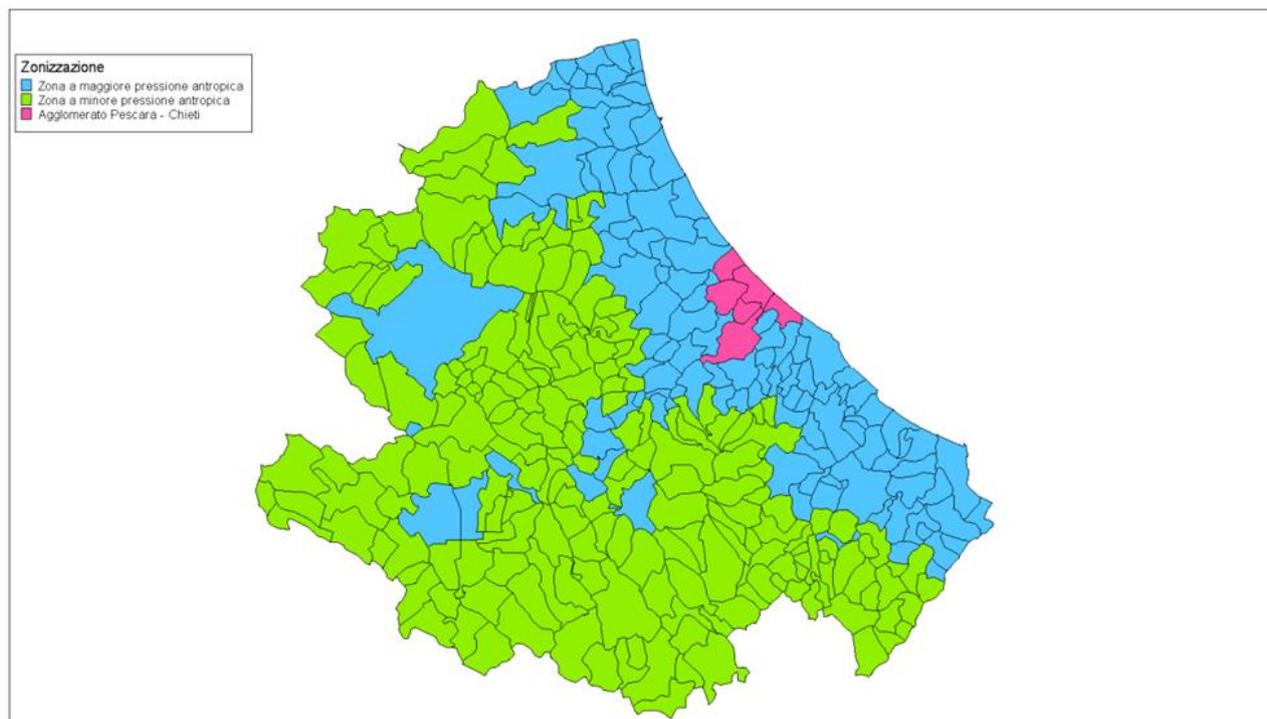
La zonizzazione vigente prevede un agglomerato costituito dalla conurbazione di Pescara – Chieti, la cui area si estende nel territorio delle due province ed include i sei Comuni di Pescara, Montesilvano, Chieti, Francavilla al Mare, San Giovanni Teatino e Spoltore.

La rimanente parte del territorio regionale è suddivisa in zone di qualità dell'aria, individuate, per gli inquinanti di natura primaria (piombo, monossido di carbonio, ossido di zolfo, benzene, benzo(a)pirene e i metalli), sulla base del carico emissivo e, per gli inquinanti di natura prevalentemente secondaria (PM10, PM2.5, ossidi di azoto e ozono), sui seguenti fattori:

- caratteristiche morfologiche dell'area;

- distribuzione della popolazione e grado di urbanizzazione del territorio;
- carico emissivo del territorio.

In Figura 6 è rappresentata la vigente zonizzazione della Regione Abruzzo.



**Figura 10: Zone della Regione Abruzzo individuate ai sensi del Decreto Legislativo 155/2010**

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del Piano Regionale della Qualità dell'Aria e gli obiettivi del PRRC, costruita a partire dalle misure tecnico – attuative del Piano Regionale.

**Tabella 23: Matrice di coerenza tra PRRC e Piano Regionale della Qualità dell'Aria**

Misure del Piano	PRRC					
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
<b>Misure riguardanti tutte le sorgenti fisse</b>						
Realizzazione di un piano di sensibilizzazione e coinvolgimento dei cittadini finalizzato alla promozione della sostituzione di stufe e caminetti a legna esistenti con stufe e caminetti avanzati o stufe a pellets	=	=	=	=	=	=
Divieto di insediamento, nell'ambito delle procedure di autorizzazione, di nuove attività industriali e artigianali con emissioni in atmosfera per gli inquinanti normati dal D.Lgs. 155/10, al di fuori delle zone urbanistiche classificate nel PRG come "aree produttive" infrastrutturate e delle zone destinate a "Discarica" ad eccezione degli impianti e delle attività: <ul style="list-style-type: none"> <li>• di cui all'art. 272 comma 1 e 2 del D.lgs. 152/2006</li> </ul>	=	=	=	=	=	=

e ss.mm.ii.;						
<ul style="list-style-type: none"> <li>• autorizzate ai sensi del D.Lgs. 387/03; - asserviti alle attività estrattive;</li> <li>• di allevamenti bestiame di qualsiasi dimensione</li> </ul>						
Divieto dell'utilizzo di combustibili liquidi con tenore di zolfo superiore allo 0,3% negli impianti di combustione con potenza termica non superiore a 3 MW ai sensi dell'Allegato X (Disciplina dei combustibili), parte I sez.1 comma 7 alla parte V del D.lgs. 152/2006	=	=	=	=	=	=
Prescrizione di opportuni sistemi di recupero del calore nell'ambito delle procedure di autorizzazione ai fini dell'aumento dell'efficienza energetica ferma restando la salvaguardia di opportune condizioni di dispersione degli inquinanti emessi	=	=	=	=	=	=
Prescrizione di opportuni sistemi di abbattimento di ossidi di azoto, ossidi di zolfo e particelle sospese con diametro superiore a 10 µm con efficienza superiore al 90% nell'ambito delle procedure di autorizzazione di eventuali impianti di combustione con potenza superiore a 3 MW nuovi o modificati, che utilizzino olio combustibile ed altri distillati pesanti di petrolio, emulsioni acqua-olio combustibile ed altri distillati pesanti di petrolio, carbone da vapore, coke metallurgico, coke da gas o antracite.	=	=	=	=	=	=
Divieto di insediamento di nuovi impianti di produzione di energia elettrica da fonti fossile con potenza superiore a 50MW elettrici	=	=	=	=	=	=
Divieto di insediamento di nuovi impianti di produzione di energia elettrica da fonti fossile non in cogenerazione, trigenerazione o a ciclo combinato con potenza superiore a 3MW elettrici	=	=	=	=	=	=
Moratoria alla autorizzazione di nuovi motori a combustione interna di qualsiasi potenza e di caldaie con potenza superiore a 1 MW termico alimentati da biomasse vegetali di origine forestale, agricola e agroindustriale in attesa di norme sull'approvvigionamento delle biomasse stesse (filiera corta)	=	=	=	=	=	=
Eventuale autorizzazione, una volta soddisfatte le prescrizioni della misura P1T_03, di nuovi impianti di cogenerazione e teleriscaldamento alimentati da biomasse vegetali di origine forestale, agricola e agroindustriale con prescrizione di tecnologie di abbattimento delle emissioni di PM10 con efficienza pari o superiore al 99% ed ossidi di azoto con efficienza pari o superiore all'85%.	=	=	=	=	=	=
<b>Misure riguardanti i trasporti</b>						
Realizzazione del piano metropolitano del traffico dell'agglomerato di Pescara - Chieti con riduzione del 10% al 2025 del traffico urbano ed extraurbano per interventi sulla mobilità <sup>1</sup> e misure di sensibilizzazione e coinvolgimento dei cittadini finalizzato alla promozione di mezzi di trasporto collettivo.	=	=	=	=	=	=

Riduzione della velocità sui tratti delle autostrade limitrofi alle aree urbane delle zone di risanamento	=	=	=	=	=	=
Estensione del trasporto passeggeri su treno ed ottimizzazione delle linee esistenti (con particolare riguardo alle aree urbane ed alle aree commerciali)	=	=	=	=	=	=
Introduzione dell'obbligo della pianificazione di trasporti collettivi in sede fissa nelle procedure di valutazione ambientale strategica (VAS) per l'autorizzazione di grandi superfici di vendita come definite dalla LEGGE REGIONALE 16 LUGLIO 2008, n. 11 e sue modifiche ed integrazioni	=	=	=	=	=	=
<b>Misure riguardanti le sorgenti puntuali</b>						
Riduzione dell'85% delle emissioni di ossidi di azoto degli impianti di combustione il cui contributo emissivo comporta il superamento, secondo quanto già valutato con la modellistica del piano, delle soglie legislative per gli ossidi di azoto nell'agglomerato Pescara – Chieti.	=	=	=	=	=	=
Autorizzazione all'incremento delle emissioni di ossidi di azoto, particelle sospese con diametro inferiore a 10 µm e di composti organici volatili dalle sorgenti definite puntuali secondo i criteri dell'inventario delle emissioni (Allegato A1) nell'ambito delle procedure di autorizzazione condizionata alla valutazione modellistica che utilizzi la stessa modellistica utilizzata dal piano e dimostri la insussistenza del rischio del superamento dei limiti legislativi nello scenario costituito dalle sorgenti di emissione preesistenti e dalla nuova sorgente da autorizzare	=	=	=	=	=	=
Autorizzazione all'insediamento di nuove sorgenti con emissioni da autorizzare tali da risultare sorgenti puntuali secondo i criteri dell'inventario delle emissioni (Allegato A1) nell'ambito delle procedure di autorizzazione condizionata alla valutazione modellistica che utilizzi la stessa modellistica utilizzata dal piano e dimostri la insussistenza del rischio del superamento dei limiti legislativi nello scenario costituito dalle sorgenti di emissione preesistenti e dalla nuova sorgente da autorizzare	=	=	=	=	=	=
Prescrizione nell'ambito delle procedure di autorizzazione dei limiti inferiori delle migliori tecnologie disponibili agli impianti di combustione considerati puntuali	=	=	=	=	=	=
Prescrizione nell'ambito delle procedure di autorizzazione delle migliori pratiche disponibili negli allevamenti animali	=	=	=	=	=	=
<b>Misure riguardanti le attività su area vasta</b>						
Regolamento che introduce buone pratiche per l'abbattimento delle polveri da attività estrattive (cave)	=	=	=	=	=	=
Regolamento che introduce buone pratiche per le attività agricole al fine della riduzione delle emissioni di ossidi di azoto da macchine agricole e particolato da pratiche agricole	=	=	=	=	=	=
<b>Azioni di sensibilizzazione ed informazione di carattere generale</b>						
Diffusione dei risultati del piano.	=	=	=	=	=	=

<b>Pianificazione integrata energetico – ambientale</b>						
Integrazione del Piano di risanamento della qualità dell'aria con il Piano energetico ambientale regionale al fine di una pianificazione integrata energetico – ambientale	=	=	=	=	=	=
<b>Monitoraggio ed aggiornamento del piano</b>						
Costituzione del tavolo di coordinamento dell'agglomerato Pescara – Chieti (Regione, ARTA, Comuni dell'agglomerato) ai fini del monitoraggio delle azioni di piano e della gestione di eventuali piani di azione coordinati	=	=	=	=	=	=
Aggiornamento completo dell'inventario delle emissioni ad intervalli prefissati con riferimento 2015, 2017, 2020	=	=	=	=	=	=
Mantenimento della rete di monitoraggio efficiente ed aggiornata allo sviluppo industriale, insediativo e produttivo	=	=	=	=	=	=
Introduzione nelle procedure di comunicazione dati annuali previste dalle autorizzazioni ambientali integrate dell'obbligo della fornitura dati funzionali alla realizzazione dell'inventario delle emissioni	=	=	=	=	=	=
<b>Sistema informativo</b>						
Assistenza al sistema modellistico del piano (inventario, proiezioni, modellistica)	=	=	=	=	=	=
Avviamento della applicazione della modellistica di valutazione del trasporto e della ricaduta al suolo degli inquinanti ai fini delle attività istruttorie relative alle autorizzazioni integrate ambientali e creazione dell'archivio regionale dei dati storici di qualità dell'aria e meteorologici	=	=	=	=	=	=
Ampliamento del modello della qualità dell'aria acquisito nell'ambito della realizzazione del Piano ai fini della previsione giornaliera della qualità dell'aria	=	=	=	=	=	=
Estensione del sistema per la stima delle emissioni di inquinanti dell'aria con le funzionalità per la realizzazione del bilancio energetico regionale e per la definizione di scenari energetici al fine della pianificazione integrata energetico – ambientale	=	=	=	=	=	=
Pianificazione dell'integrazione del sistema informativo per la pianificazione della qualità dell'aria all'interno del sistema informativo regionale.	=	=	=	=	=	=

#### 4.4 Piani Provinciali

##### 1.1.16 Provincia di Pescara

##### 4.4.1.1 Piano Regolatore del Porto di Pescara

Il Piano Regolatore Portuale rappresenta, ai sensi dell'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n° 84, e successive modificazioni ed integrazioni, il quadro di riferimento territoriale e funzionale per dare

progressiva attuazione agli indirizzi strategici assunti dall'Autorità Marittima sulla base delle prospettive di sviluppo del Porto di Pescara.

A tal fine, il Piano individua l'ambito e l'assetto complessivo del porto e concorre alla programmazione degli interventi infrastrutturali esterni all'ambito portuale ritenuti necessari all'attuazione delle previsioni.

Il Piano Regolatore Portuale si articola nei livelli strutturale, funzionale e localizzativo, secondo le modalità specificate nei successivi articoli.

Al livello strutturale, il Piano individua gli scenari evolutivi nei differenti settori merceologici nonché gli obiettivi di sviluppo da perseguire definendo il ruolo del Porto di Pescara nell'ambito del sistema marittimo regionale, nazionale ed internazionale.

Al livello funzionale, il Piano Regolatore Portuale definisce l'assetto infrastrutturale e le destinazioni d'uso atte a garantire la migliore organizzazione delle risorse in relazione agli obiettivi da perseguire.

Al livello localizzativo, l'ambito del Piano si suddivide, facendo riferimento all'articolazione funzionale generale, in sotto-ambiti e relative aree funzionali, avuto riguardo all'assetto previsto, alla definizione dei rapporti con la struttura urbana e con la rete infrastrutturale di riferimento.

Gli obiettivi che il nuovo Piano Regolatore Portuale si prefigge di raggiungere sono stati definiti e approvati dal Consiglio Comunale, a seguito dei Forum organizzati con la partecipazione degli Enti, delle Associazioni ambientaliste, delle Cooperative, delle Associazioni di pesca e degli Operatori portuali: essi possono essere distinti in obiettivi generali e strategici di sviluppo.

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del Piano Regolatore del Porto di Pescara e gli obiettivi del PRRC.

**Tabella 24: Matrice di coerenza tra PRRC e Piano Regolatore del Porto di Pescara**

Misure del Piano	PRRC					
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
<b>Obiettivi Generali</b>						
Risoluzione dei problemi di inquinamento dovuti alla realizzazione della diga foranea	+	+	+	+	+	+
Razionalizzazione delle attività portuali in tre bacini separati: porto peschereccio, porto turistico e porto merci-passeggeri	=	+	+	=	=	=
Ampliamento dell'attuale banchina Nord	+	+	+	=	=	=
Verifica e razionalizzazione del sistema di mobilità e dell'interconnessione con l'asse attrezzato	+	+	+	+	+	+
Sviluppare una migliore fruizione pubblica ed utilizzo turistico-ricreativo della zona portuale e suo parziale inserimento nella continuità urbana (water front)	+	+	+	+	+	+
Risoluzione del problema dell'insabbiamento	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivi di Sviluppo Strategico</b>						
Incremento del traffico passeggeri-merci che può essere raggiunto solo aumentando il numero dei collegamenti	+	=	+	+	=	+

con più porti tramite servizi di linea ed incrementando le frequenze delle corse.						
Multifunzionalità e l'offerta integrata di Stazione Marittima, Porto Pescherecci e Porto Turistico.	+	=	+	+	=	+
Rafforzamento nell'integrazione infrastrutturale e di servizio al sistema intermodale regionale, nazionale ed europeo	+	=	+	+	=	+
Attenzione alle funzioni di "gate" di connessione tra sistemi produttivi locali adriatici delle due sponde e di ruolo di "ponte" alla Città di Pescara tra l'economia abruzzese e l'Est Europa.	+	+	+	+	+	+
Rafforzamento delle caratteristiche identitarie ed attrattive dell'area di sovrapposizione città porto come luogo funzionale e qualificato della Città.	+	=	+	+	=	+

#### 4.4.1.2 Piano Territoriale di Coordinamento

Criteri ispiratori del PTCP della Provincia di Pescara sono la partecipazione nella costruzione e gestione di ogni politica territoriale, il progetto e la salvaguardia dell'ambiente naturale, la tutela del patrimonio storico.

Obiettivo del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è la costruzione di un quadro di coerenze all'interno del quale le singole amministrazioni ed istituzioni presenti nel territorio della Provincia possano definire le politiche per il miglioramento della qualità e delle prestazioni fisiche, sociali e culturali del territorio provinciale.

Esso si applica al territorio appartenente alla provincia di Pescara. Per questo stesso territorio il P.T.C.P. detta norme relative all'individuazione e al coordinamento dei più rilevanti interventi infrastrutturali; alla definizione e localizzazione delle attrezzature per servizi di livello sovracomunale e degli impianti speciali; all'ubicazione delle principali funzioni; alla trasformazione della struttura insediativa; alla disciplina dei modi e delle forme di utilizzazione del patrimonio ambientale; alla sua conoscenza, valorizzazione, tutela, recupero e progettazione; agli interventi preordinati alla difesa del suolo nonché alla salvaguardia ed utilizzazione delle risorse idriche.

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del P.T.C.P. e gli obiettivi del PRRC.

**Tabella 25: Matrice di coerenza tra PRRC e P.T.C.P.**

Misure del Piano		PRRC					
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
OBIETTIVO	AZIONE						
<b>Progettazione di un sistema ambientale</b>	Garantire il corretto funzionamento del sistema ecologico del territorio provinciale, la sua sostenibilità e lo sviluppo della biodiversità	+	+	+	+	=	+
<b>Progettazione del sistema della mobilità</b>	Garantire l'accessibilità e l'integrazione delle diverse parti del territorio, in particolare tra attività fortemente attrattive di traffico e reti stradali,	=	=	=	+	=	+

	considerando con grande attenzione le relazioni trasversali e non solo quelle lungo le valli principali.					
<b>Progettazione e realizzazione del sistema di luoghi centrali</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantire interventi di conservazione e valorizzazione dei centri antichi, nonché la costituzione di una serie diffusa di centri civici nei quartieri e nei paesi.</li> <li>Ristrutturazione e riqualificazione delle principali attrezzature culturali, sanitarie e scolastiche, commerciali e ricettive locali.</li> </ul>	=	=	=	=	=
<b>Progettazione del sistema della residenza</b>	Garantire un'abitazione adeguata all'intera popolazione, stabile o temporanea, in particolare per le sue fasce più deboli senza dar luogo alla formazione di segregazioni.	=	=	=	=	=
<b>Progettazione del sistema della produzione</b>	Risolvere correttamente i problemi di compatibilità con la residenza, incentivare politiche di recupero di aree industriali dismesse o sottoutilizzate, risolvere adeguatamente i problemi di accessibilità alle aree industriali e di separazione dei traffici pesanti dal resto dei traffici.	=	=	=	=	=

#### 1.1.17 Provincia di Chieti

#### 4.4.1.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

A quasi venti anni dall'approvazione del precedente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, la Provincia di Chieti delinea le nuove coordinate strategiche di sviluppo del territorio nel documento di indirizzo per la redazione del P.T.C.P.

È per questo che l'aggiornamento del P.T.C.P., pur collocandosi in sostanziale continuità con il piano attualmente vigente, ha introdotto alcuni contenuti di particolare carattere innovativo, sotto il profilo sia procedurale che sostanziale:

- un nuovo approccio strategico che sia in grado di superare l'impostazione tradizionale della pianificazione di scala vasta;
- l'articolazione del territorio provinciale in "ambiti di attuazione programmatica" che, a partire da quelli già individuati dal piano vigente, definiscano le linee locali di sviluppo, ma anche il dimensionamento di soglia degli indicatori che si vorranno porre sotto controllo (consumo di suolo, offerta dei servizi, incremento residenziale, espansione delle attività produttive, ecc.);
- la forte attenzione al contenimento del consumo di suolo, per tenere sotto controllo la sostenibilità ambientale delle previsioni di sviluppo; il piano, anche in assenza di specifiche

leggi di riferimento in campo nazionale e regionale, assumerà il consumo di suolo come indicatore del livello di sostenibilità ambientale delle politiche di intervento, anche articolandolo per ambiti locali;

- la verifica degli effetti delle azioni di piano, affidata al monitoraggio di specifici indicatori appositamente individuati che potranno dar conto dell'efficacia degli interventi messi in atto, attraverso la costruzione di una specifica sezione del SIT (Sistema Informativo Territoriale) alla quale si intende dare valore di "procedimento certificato" al fine di farle assumere il ruolo di quadro delle conoscenze dinamico e periodicamente aggiornato, con effetto operativo sulle decisioni da prendere nell'attività istruttoria.

Il P.T.C.P. è rivolto a un governo complessivo delle dinamiche del territorio, dove la creazione di quadri di coerenza su tematiche comuni assume sempre maggiore rilevanza strategica per indirizzare i processi di trasformazione nel rispetto delle risorse naturali. Nella fase di pianificazione, che delinea gli obiettivi fondamentali per lo sviluppo socioeconomico, particolare attenzione deve essere posta alle interazioni che le scelte hanno con le principali caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche e sismiche dell'intero territorio.

Questo aspetto, quindi, rappresenta una ricostruzione del quadro conoscitivo attuale, non solo come sistema di raccolta informativa, ma soprattutto come riferimento per indirizzare gli organi decisori in fase di progettazione.

**Tabella 26: Matrice di coerenza tra PRRC e P.T.C.P.**

Misure del Piano		PRRC					
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
OBIETTIVO	AZIONE						
<b>Definire un nuovo approccio strategico.</b>	Definire un nuovo approccio strategico che sia in grado di superare l'impostazione tradizionale della pianificazione di scala vasta	=	=	=	=	=	=
<b>Articolare il territorio provinciale in "ambiti di attuazione programmatica"</b>	Definire le linee locali di sviluppo, ma anche il dimensionamento di soglia degli indicatori (consumo di suolo, offerta dei servizi, incremento residenziale, espansione delle attività produttive, ecc.)	=	=	=	=	=	=
<b>Dare forte attenzione al contenimento del consumo di suolo</b>	Contenere il consumo di suolo, per tenere sotto controllo la sostenibilità ambientale delle previsioni di sviluppo.	=	=	=	=	=	=
<b>Verificare gli effetti delle azioni di Piano tramite il monitoraggio di specifici indicatori.</b>	Verificare gli effetti delle azioni di Piano attraverso il monitoraggio di specifici indicatori appositamente individuati che potranno dar conto dell'efficacia degli interventi messi in atto, attraverso la costruzione di una specifica sezione del SIT (Sistema Informativo Territoriale)	=	=	=	=	=	=

## 4.5 Piani Comunali

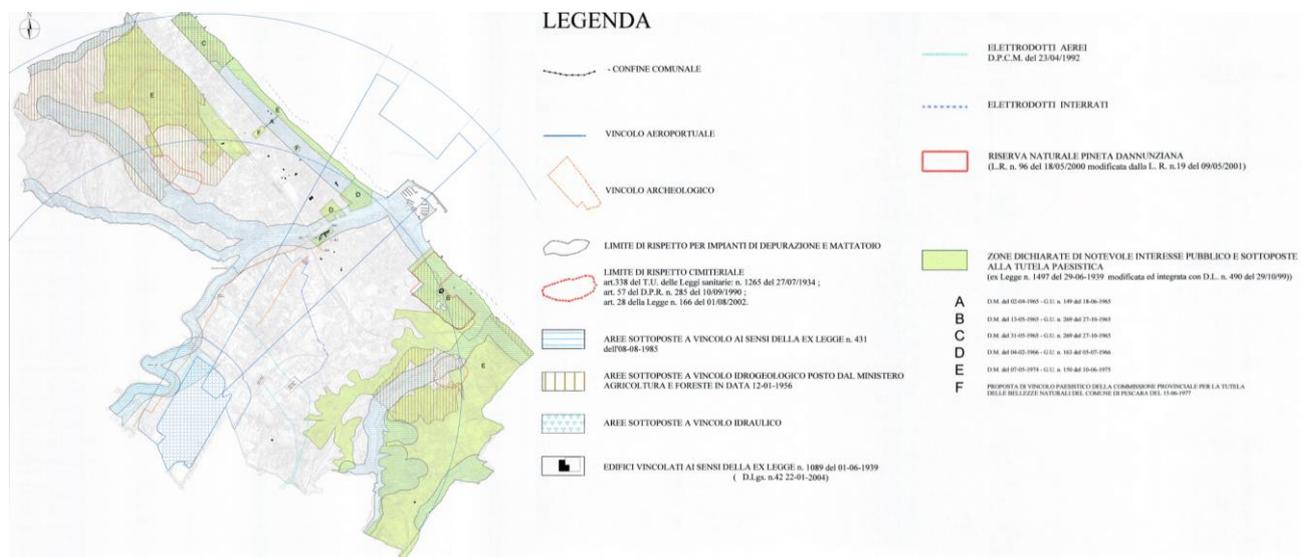
### 1.1.18 Pescara

#### 4.5.1.1 Piano Regolatore Generale

Il Piano Regolatore Generale (PRG) è lo strumento urbanistico di governo del territorio che regola gli usi del suolo e l'attività edificatoria a livello comunale. Basandosi sulle previsioni di sviluppo economico e demografico del territorio, disciplina la trasformazione urbanistica comunale generale e detta le linee da seguire in caso di interventi edificatori di iniziativa sia pubblica che privata. Divide in zone il territorio comunale e ne regola la destinazione d'uso; individua la rete delle principali vie di comunicazione e le aree destinate a edifici, spazi e opere di uso pubblico; indica i vincoli da rispettare, gli interventi realizzabili sul patrimonio edilizio esistente e la possibilità di sfruttamento edificatorio in ciascuna zona.

Il PRG è composto da una serie di elaborati quali relazioni di carattere normativo e tavole cartografiche, tra cui la tavola della Zonizzazione. Inoltre, per mettere in atto le prescrizioni contenute nel PRG sono previsti livelli di pianificazione più dettagliati costituiti dai Piani attuativi, approfondimenti tecnici che specificano zona per zona lo sviluppo urbanistico previsto fornendo ulteriori norme, disposizioni e prescrizioni per poter realizzare un intervento.

**Figura 11: Carta dei Vincoli esistenti nel territorio comunale Città di Pescara**



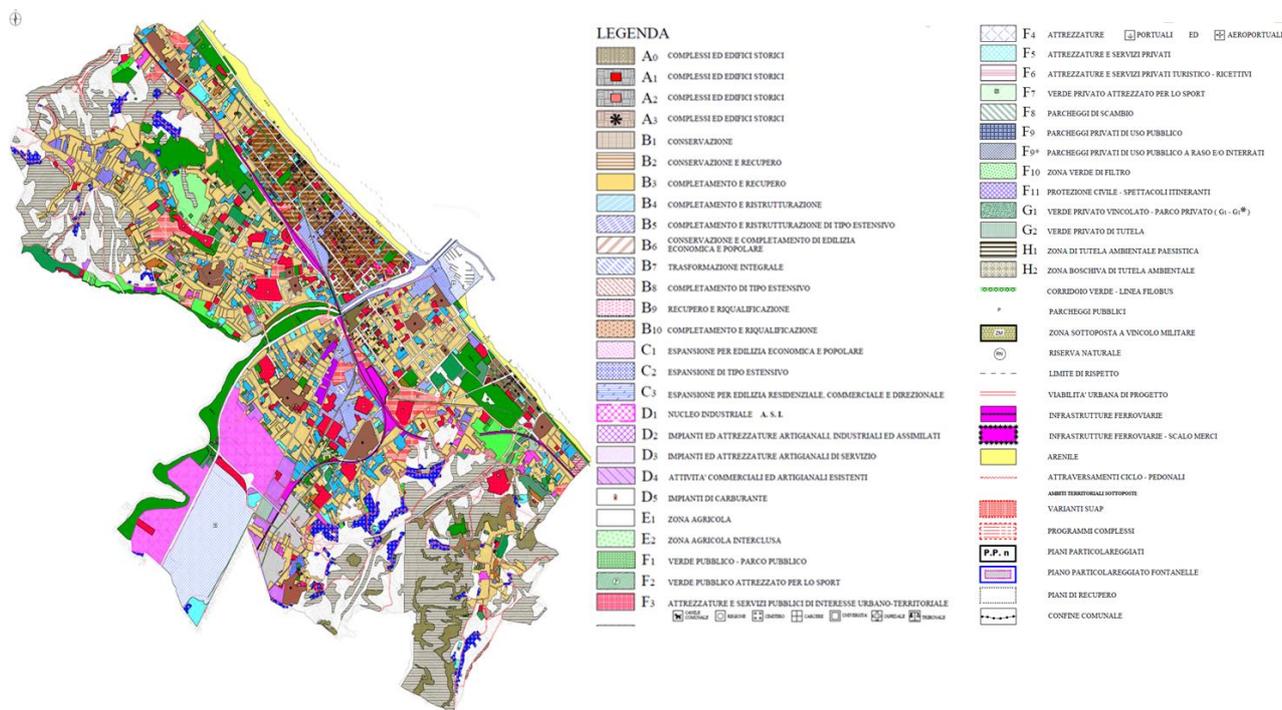


Figura 12: Zonazione del territorio comunale Città di Pescara

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRG. e gli obiettivi del PRRC.

Tabella 27: Matrice di coerenza tra PRRC e PRG

Misure del Piano		PRRC					
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
OBIETTIVO	AZIONE						
Individuazione di diverse tipologie di aree a rilevanza ambientale con differenti regimi giuridici e di tutela e valorizzazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>aree a verde agricolo;</li> <li>aree aventi rilevanza paesistica;</li> <li>aree del sistema dei parchi pubblici e del verde urbano;</li> <li>aree a rischio idrogeologico.</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
Adozione di tutte le misure che consentano di ricondurre entro la cornice della "sostenibilità".	<p>Misure relative a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>parcheggi privati al di sotto delle aree a verde pubblico;</li> <li>strumenti straordinari (programmi complessi);</li> <li>alcune zone o sottozone introdotte in sede di accoglimento di osservazioni al piano;</li> <li>difesa della costa e salvaguardia dell'arenile</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
Revisione delle norme tecniche di attuazione del PRG,	<p>Dimensionamento del piano al fine di portarle a</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>coerenza con gli obiettivi di</li> </ul>	=	=	=	=	=	=

<b>dimensionamento del piano.</b>	cui ai punti A) e B), riconducendo una serie di parametri tecnici e di definizioni a coerenza e certezza e ad una maggior aderenza al reale						
-----------------------------------	---	--	--	--	--	--	--

#### 4.5.1.2 Piano Riserva Dannunziana (PAN)

Il Piano di assetto naturalistico della Riserva Dannunziana, disciplinato dall'art. 22 della legge Regionale n. 38 del 21 giugno 1996 (Legge-quadro sulle aree protette della Regione Abruzzo per l'Appennino Parco d'Europa), è uno strumento di governo del territorio che prevede:

- l'identificazione e la localizzazione delle emergenze naturali (geologiche, floristiche, faunistiche, paesaggistiche) da proteggere e delle risorse naturali da valorizzare anche con il riferimento ad interventi di riassetto e risanamento;
- l'utilizzazione delle risorse presenti compatibilmente con le finalità della riserva;
- i modi diversi di accessibilità e fruibilità della Riserva;
- le attività compatibili con le finalità della Riserva stessa;
- i sistemi di attrezzature ed impianti e servizi;
- le possibili connessioni funzionali e naturalistiche con eventuali altri ambiti di tutela limitrofi;
- norme di attuazione.

Con l'approvazione del PAN sarà più semplice attuare gli interventi pubblici e privati, nonché operare per la tutela della flora e della fauna della Riserva Dannunziana, in quanto per la definizione degli usi, degli interventi e delle attività realizzabili all'interno della Riserva, e per regolare le modalità di fruizione in rapporto alla compatibilità con le finalità istitutive, il territorio della Riserva è stato suddiviso in zone omogenee, come indicate dalla tavola di zonazione (comma 1 lett. d art.15 L.38/96).

**Tabella 28: Matrice di coerenza tra PRRC e PAN**

Misure del Piano			PRRC					
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
SCHEDE DI INTERVENTO PER AMBITO	OBIETTIVO	AZIONE						

Misure del Piano			PRRC					
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
SCHEDE DI INTERVENTO PER AMBITO	OBIETTIVO	AZIONE						
<b>SCHEDA 1</b> <b>TIPO: Recinzioni Esterne, Recinzioni Interne, drenaggio superficiale</b> <b>CAPITOLO: Geologia e Idrogeologia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Difesa del suolo</li> <li>• Miglioramento delle condizioni ecologiche del terreno</li> <li>• Delimitazione delle aree di pregio</li> <li>• Controllo del flusso di visitatori</li> <li>• Controllo dei fattori di disturbo (es. calpestio)</li> <li>• Delimitazione spazi a diverso utilizzo</li> </ul>	<p>Ristrutturazione e/o sostituzione delle recinzioni esterne con le seguenti caratteristiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• permeabilità idraulica per assicurare il più possibile la necessaria permeabilità idraulica ed evitare di produrre ristagni e impaludamenti delle zone più prossime alla struttura di cinta;</li> <li>• ventilazione i varchi di cui sopra saranno utili a garantire una circolazione dell'aria anche negli strati bassi del suolo.</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
		<p>Sostituzione o realizzazione delle staccionate interne e confini con aree private con elementi dotati delle seguenti caratteristiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• steccato in legno lasciato del colore naturale, di altezza opportuna per scongiurare un effetto barriera alla percezione visiva;</li> <li>• spazature che consentano sia la visibilità che la filtrazione della luce;</li> <li>• graticciata realizzata con paletti di legno o cemento interposti a graticci di canne intrecciate;</li> <li>• con siepe composta da seguenti specie vegetali compatibili con la flora esistente.</li> </ul>	=	=	=	=	=	=



Misure del Piano			PRRC					
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
SCHEDE DI INTERVENTO PER AMBITO	OBIETTIVO	AZIONE						
		Ripristino e potenziamento della rete di drenaggio idrico al fine di migliorare le condizioni idrologiche del substrato e favorire il deflusso delle acque meteoriche verso aree esterne.	=	=	=	=	=	=
<b>SCHEDA 2</b> TIPO: Tutela del patrimonio vegetale, Incremento della Biodiversità CAPITOLO: Flora e Vegetazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tutela del patrimonio vegetale</li> <li>Razionalizzazione e sostenibilità della frequentazione e antropica;</li> </ul>	<b>Ambito 1</b> Nella porzione meridionale è ancora presente un lembo di bosco di cui rappresenta la propaggine più settentrionale. È opportuno compiere un monitoraggio dello stato di conservazione dell'area dal punto di vista forestale.	=	=	=	=	=	=



Misure del Piano			PRRC					
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
SCHEDE DI INTERVENTO PER AMBITO	OBIETTIVO	AZIONE						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tutela delle emergenze floristiche;</li> <li>Tutela delle comunità vegetali di pregio;</li> <li>Incremento della biodiversità;</li> <li>Incremento della diversità naturale nelle aree degradate;</li> <li>Tutela della biodiversità</li> </ul>	<p><b>Ambito 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Delocalizzazione attrezzature per giochi all'aria aperta in aree a Pino domestico;</li> <li>Delocalizzazione servizi igienici in aree più antropizzate;</li> <li>Ripristino dei sentieri pedonali nella Pineta a Pino d'Aleppo;</li> <li>Miglioramento condizioni eterogenee del substrato;</li> <li>Ripristino della funzionalità dei canali di drenaggio con creazione di piccole anse e ristagni di acqua per la tutela delle comunità vegetali igrofile e potenziamento delle stesse;</li> <li>Potenziamento della vegetazione alo-igrofila a pioppi nella porzione prospiciente un fosso;</li> <li>Potenziamento della vegetazione alo-igrofila a pioppi nella porzione prospiciente un fosso;</li> <li>Chiusura strada e accorpamento con aiuola sparti-traffico tra area ex camping;</li> <li>Reimpianto specie arboree ed arbustive con certificato di autoctonicità;</li> <li>Manutenzione dei reimpianti nuovi ed esistenti e diradamento dove necessario.</li> <li>Sistemazione aiuola sparti-traffico con Pino d'Aleppo, Tamerici e Mirto e riporto di sabbia di mare</li> </ul>	=	=	=	=	=	=

Misure del Piano			PRRC					
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
SCHEDE DI INTERVENTO PER AMBITO	OBIETTIVO	AZIONE						
		<b>Ambito 3</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitazione dell'accesso all'area residuale dunale con transennatura e sentiero didattico;</li> <li>• Arricchimento con flora mediterranea ai margini dell'area dunale relitta;</li> <li>• Potenziamento del nucleo di pioppi ibridi con specie arboree ed arbustive idonee.</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
		<b>Ambito 4</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transennatura e potenziamento della gariga;</li> <li>• Potenziamento con vegetazione del nucleo di Pioppo bianco;</li> <li>• Potenziamento a macchia mediterranea dell'area di nuovo impianto a Pino d'Aleppo e Pino domestico da riconnettersi con il cordone dunale relitto dell'ambito 3;</li> <li>• Transennatura dell'area di interesse floristico.</li> </ul>	=	=	=	=	=	=

Misure del Piano			PRRC					
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
SCHEDE DI INTERVENTO PER AMBITO	OBIETTIVO	AZIONE						
		<b>Ambito 5</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estirpazione specie esotiche nell'area dell'ex vivaio;</li> <li>• Rimozione dei rifiuti abbandonati;</li> <li>• Interventi di ripristino boschivo e manutenzione;</li> <li>• Realizzazione di sentieri per finalità didattiche e scientifiche - azione utile alla diffusione della conoscenza scientifica (tutela indiretta del patrimonio vegetale) ed alla regolamentazione della fruizione evitando il calpestio delle aree pregiate.</li> <li>• Etichettatura delle specie arboree.</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
		<b>Ambito 6</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Creazione di habitat retrodunale sabbioso in fascia prospiciente l'arenile.</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
<b>SCHEDA 3</b> <b>TIPO:</b> Incremento della biodiversità e Tutela della fauna selvatica <b>CAPITOLO:</b> La Fauna	<b>Tutela delle comunità animali.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantenimento dei tronchi secchi;</li> </ul>						
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Piantumazione di alberi e arbusti fruttiferi;</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recinto per Testuggini di Hermann</li> </ul>						

### 1.1.19 Ortona

#### 4.5.1.3 Piano Regolatore Generale del Comune di Ortona

L'Amministrazione comunale di Ortona, nel ridefinire il nuovo strumento urbanistico comunale, ha voluto adottare un approccio innovativo, di natura europea, che si pone in continuità con il "Piano Strategico della macroarea Francavilla al Mare - Ortona" il cui iter si è concluso nel 2010.

Il Comune, con riferimento alle proprie funzioni e competenze in materia di programmazione e gestione del territorio, ha ritenuto opportuno stabilire delle linee d'indirizzo generali univoche, definendo le tematiche strategiche ed i passaggi procedurali da integrare che hanno portato ad un aggiornamento del precedente Piano Regolatore Generale, il quale è stato riallineato in relazione agli adempimenti tecnico-procedurali (risultanze della VAS, micro zonazione sismica, ecc.) ed alle direttive contenute nelle linee-guida.

Pertanto, in fase di revisione e modifica del PRG adottato, le previsioni di nuove aree edificabili, nonché la conferma delle zone di completamento della struttura urbana, sono state (ri)disegnate secondo alcuni criteri generali, applicati al fine di rendere il piano coerente con le norme urbanistiche vigenti e con i vincoli sovra ordinati.

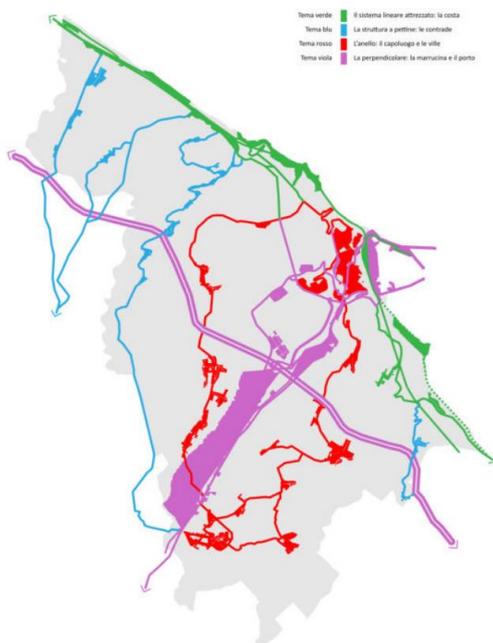
Nello specifico, i criteri utilizzati in tale operazione di revisione generale della zonizzazione di piano, sono stati i seguenti:

1. Per le zone B (di completamento della struttura urbana), il rispetto delle prescrizioni del D.M. 1444/1968 (art. 2 lettera B) che impone il valore minimo del 12,5% di superficie coperta dagli edifici esistenti ("Sono considerate zone territoriali omogenee, ai sensi e per gli effetti dell'art. 17 della legge 6 agosto 1967, n. 765: ... B) le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate, diverse dalle zone A): si considerano parzialmente edificate le zone in cui la superficie coperta degli edifici esistenti non sia inferiore al 12,5% (un ottavo) della superficie fondiaria della zona e nelle quali la densità territoriale sia superiore ad 1,5 mc/mq");
2. Per le zone B (di completamento), C (di nuovo impianto) e D (produttive), la compatibilità con i vincoli sovra ordinati che comportino un rischio rilevante e/o impongano la totale in edificabilità delle aree interessate;
3. Per le zone B (di completamento), C (di nuovo impianto) e D (produttive), l'accoglimento delle istanze di retrocessione alla condizione di zona agricola, ove ciò è risultato possibile nell'ambito del disegno complessivo della zona omogenea interessata;
4. Il generale mantenimento in essere di tutte le zone edificabili previste dal piano adottato del 2007, fermo restando l'eventuale necessario ridisegno di cui ai punti precedenti, con interventi di abbassamento degli indici urbanistici al fine di riallineare il dimensionamento del piano entro i limiti imposti dal PTCP della provincia di Chieti, o trasformazione da zona B a zona C.

Nel quadro del contesto pianificatorio e nel rispetto dei vincoli e delle prescrizioni normative derivanti dagli strumenti sovraordinati, il progetto di piano definisce obiettivi, strategie e azioni secondo una visione strategica territoriale. Il territorio di Ortona presenta aspetti paesaggistici e morfologici molto variegati, comprendendo un lungo tratto costiero, un'ampia zona collinare e importanti aree vallive.

La costruzione del quadro conoscitivo analitico e l'individuazione delle strategie territoriali, in base alle quali sviluppare in modo coerente il progetto di piano, sono stati dunque organizzati secondo una "visione guida" che evidenzia quattro principali ambiti tematici:

1. tema verde - Il sistema lineare attrezzato: la costa
2. tema blu -  
contrade
3. tema  
capoluogo
4. tema viola  
marrucina



La struttura a pettine: le

rosso - L'anello: il  
e le ville

- La perpendicolare: la  
e il porto

**Figura 13: Ambiti tematici PRG Città di Ortona.**

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRG. e gli obiettivi del PRRC.

**Tabella 29: Matrice di coerenza tra PRRC e PRG**

Misure del Piano			PRRC					
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
OBIETTIVO	STRATEGIE	AZIONE						
Tutela e valorizzazione delle aree protette (parchi e riserve)	Revisione delle previsioni urbanistiche nelle zone costiere in prossimità delle riserve naturali (zone C3 – nuovo impianto urbano)	Aree C3 di nuovo impianto urbano, per le quali l'attuazione è subordinata alla redazione e approvazione di uno strumento urbanistico esecutivo.	=	=	=	=	=	=

Misure del Piano			PRRC					
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
OBIETTIVO	STRATEGIE	AZIONE						
Salvaguardia e prevenzione dei rischi (vincoli di pericolosità)	Revisione della zonizzazione di piano ed eventuale ripermimetrazione delle zone edificabili in relazione ai vincoli di pericolosità del territorio	Verifica di conflittualità tra vincoli e zone edificabili ed eliminazione delle zone di nuovo impianto o ampliamento dell'esistente nelle zone vincolate	=	=	=	=	=	=
Progettazione delle zone di nuovo impianto urbano che tenga conto degli aspetti paesaggistici e naturalistici esistenti	Arete di nuovo impianto urbano, per le quali l'attuazione sia subordinata alla redazione e approvazione di uno strumento urbanistico esecutivo	Strumenti esecutivi di dettaglio che prevedano modalità di perequazione interna all'ambito di intervento facendo "atterrare" le cubature realizzabili in apposite aree da individuare in prossimità della rete stradale esistente.	=	=	=	=	=	=
Valorizzazione turistica della costa attraverso la salvaguardia ambientale e paesaggistica	Norme per la valorizzazione turistica sostenibile della costa nella fascia retrostante la ferrovia	Zone per Attrezzature turistiche permanenti	=	+	+	=	=	+
	Norme per la valorizzazione turistica sostenibile della costa nella fascia antistante la ferrovia	Zone per Attrezzature turistiche stagionali	=	+	+	=	=	+
Riduzione del consumo di suolo e della capacità insediativa	Riduzione delle previsioni di espansione nelle contrade, nelle frazioni, nelle aree produttive.	Ipotesi di possibile recupero e riqualificazione del patrimonio edilizio esistente inutilizzato e/o dismesso. Ipotesi di riassetto e riconversione del tessuto produttivo.	=	=	=	=	=	=

Misure del Piano			PRRC					
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
OBIETTIVO	STRATEGIE	AZIONE						
Rispetto dei criteri per la individuazione delle zone di completamento, in coerenza con le prescrizioni normative imposte dal D.M.1444/68 (12,5% su area portuale)	Revisione e correzione dei perimetri delle zone B ove necessario	Calcolo delle superfici coperte e verifica dei criteri del DM 1444/68	=	=	=	=	=	=
Valorizzazione e tutela delle zone agricole di rispetto ambientale	Differenziazione tra zone agricole normali e zone agricole di rispetto ambientale (ottenute tramite la sovrapposizione dei vincoli paesistico, idrogeologico e di esondazione)	Previsione di specifiche norme per le zone agricole normali E1 e le zone agricole di rispetto ambientale E2	=	=	=	=	=	=
Individuazione degli edifici abbandonati e non più necessari alla conduzione del fondo	Studi sul sistema agricolo e indirizzi progettuali per gli interventi edilizi in zona agricola	Censimento e schedatura degli edifici e dei complessi isolati del sistema ambientale e agricolo	=	=	=	=	=	=
Valorizzazione dei poli commerciali, infrastrutturali e di servizio	Porto di Ortona, casello autostradale, polo commerciale, polo ospedaliero	Valorizzazione delle aree per servizi e attrezzature e aree a prevalente destinazione produttiva in prossimità dei poli strategici infrastrutturali e di servizio	+	+	+	=	=	=
Incentivazione degli usi misti del territorio urbanizzato (residenziali e produttivi)	Riconversione delle zone produttive non utilizzate	Creazione della zona D3 comprendente attività produttive di vario genere, destinata a soddisfare l'eventuale domanda aggiuntiva di piccole attività produttive che non sono compatibili	=	=	=	=	=	=

Misure del Piano			PRRC					
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
OBIETTIVO	STRATEGIE	AZIONE						
		con le caratteristiche delle altre zone a tal fine destinate dal piano						

#### 4.5.1.4 Piano Regolatore Portuale.

Come sancito dalla Legge Regionale n. 34 del 04/07/1978 la Regione Abruzzo, ha attribuito al Porto di Ortona la funzione di Porto Regionale d'Abruzzo riconoscendone un ruolo preminente nel settore del traffico marittimo regionale.

Il Quadro di Riferimento Regionale attribuisce al Porto di Ortona, insieme a quello di Punta Penna (Vasto), la funzione di scalo commerciale indicando come urgenti la pianificazione ed attuazione di nuovi interventi di razionalizzazione e potenziamento della portualità con l'obiettivo di inserirsi nel sistema portuale nazionale, per recuperare il consistente divario esistente tra il medio e l'alto Adriatico e integrarsi sinergicamente con l'assetto territoriale retrostante.

Il nuovo PRP del porto di Ortona deve permettere di definire una configurazione portuale più funzionale, ai fini di incrementare il traffico nautico (principalmente commerciale).

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRP. e gli obiettivi del PRRC.

**Tabella 30: Matrice di coerenza tra PRRC e PRP**

Misure del Piano	PRRC					
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
OBIETTIVO						
Mettere in sicurezza l'imboccatura portuale mediante la creazione di un adeguato avamposto che risolva sia i problemi connessi all'insabbiamento sia quelli relativi all'agitazione residua interna	=	=	=	=	=	=
Aumentare gli spazi a terra per consentire lo sviluppo sia del traffico container sia del traffico ro-ro e ro-ro-pax	+	+	+	=	=	=
Conservare le attività portuali presenti, oltre a quella commerciale, riqualificando ed incrementando quella connessa al diporto nautico, migliorando le condizioni operative dei pescatori e degli altri operatori inclusi i cantieri;	+	+	+	=	+	=
Spostare gli attracchi petroliferi in una zona isolata possibilmente in prossimità dell'imboccatura portuale per far fronte ad ovvie ragioni di sicurezza;	=	=	=	=	=	=

Ripristinare la continuità tra la banchina di nord e quella di riva	=	=	=	=	=	=
Separare fisicamente le differenti attività portuali al fine di evitare pericolose interferenze e per regolamentare gli accessi e di conseguenza aumentare gli standard relativi alla sicurezza	+	+	=	=	=	=
Migliorare la viabilità interna alla zona portuale, riqualificare e potenziare il sistema infrastrutturale di collegamento stradale e ferroviario.	+	+	=	=	=	=

#### 4.5.1.5 Piano Assetto Naturalistico "Punta dell'Acquabella".

##### 4.5.1.5.1 Descrizione dell'Area

La Riserva Naturale Punta dell'Acquabella comprende una superficie di circa 28 ettari, compresa in una stretta fascia di vegetazione, subito dopo il porto di Ortona, fino ad un centinaio di metri, con una striscia più sottile, a sud della sommità di Punta Acquabella, dove si può osservare l'evoluzione geomorfologica dell'imponente falesia.

La riserva, inserita nel Sistema delle Aree Protette della Costa Teatina, era stata già inserita, da alcuni anni, nella proposta per l'istituzione di un Parco Nazionale. Il progetto per la tutela e la valorizzazione della costa teatina lungo il tracciato ferroviario dismesso, compreso tra Ortona e Vasto, individua un sistema di aree protette direttamente collegate e unite funzionalmente, attraverso l'ex tracciato ferroviario, con altre riserve esistenti, tra le quali Punta Aderci di Vasto, il Bosco di Don Venanzio di Pollutri e la Lecceta di Torino di Sangro.

La dismissione di vari chilometri di linee ferroviarie rappresenta oggi la vera novità per la futura realizzazione dei percorsi verdi con il recupero dei luoghi più suggestivi dell'intera regione. La legge prevede che nel lungo tratto ferroviario, tra Francavilla al Mare e il Biotopo costiero di San Salvo, sia preclusa qualsiasi attività di trasformazione del suolo diversa dalla destinazione al verde.

Il progetto, più ampio del piano di una singola riserva naturale, prevede il coinvolgimento delle altre aree litoranee e collinari, con la realizzazione della pista ciclabile lungo la costa adriatica inserita nel programma "Corridoio Verde Adriatico", di stimolo delle possibilità turistiche responsabili.

La Città di Ortona, nota anche per il porto, partecipa alla valorizzazione dei beni culturali e storici-ambientali con la passeggiata Orientale, una sinuosa balconata sul mare che conduce alla Cattedrale di S. Tommaso, al Castello Aragonese e al Palazzo Farnese. A Sud di Ortona, la costa adriatica si nuove con forme nuove, movimentate dalle piccole spiagge e calette riservate, alcune nascoste, altre ampie ed accoglienti, ai bacini più grandi dove il verde limpido del mare si confonde con l'azzurro turchese del cielo che caratterizzano i toponimi come "Acqua bella" e "Capo turchino". Dalla sommità della falesia si raggiunge facilmente la spiaggia dove l'acqua limpida lascia ammirare i fondali di sabbia e ciottoli: come la famosa caletta "Acquabella".

## Flora

Camminando lungo il litorale verso sud si attraversa il piccolo borgo di pescatori e si raggiunge la vicina foce del Torrente Moro con la fitta vegetazione ripariale dove sopravvive un relitto dell'antica foresta planiziale, la rara Farnia (*Quercus robur*).

Il corso d'acqua è tristemente noto per la linea adriatica Gustav, il fronte meridionale che ha impegnato i Tedeschi in ritirata a nord e gli anglo-americani in avanzata a sud nell'autunno del 1943. Il Moro fu teatro di una delle più cruente battaglie nel periodo della liberazione.

La costa di Ortona non è particolarmente ricca di vegetazione, anche se i boschetti di pino d'Aleppo della Riserva Punta dell'Acquabella raggiungono il mare fino alla vegetazione ripariale di valle, mentre all'interno, subito dopo i confini dell'area protetta, il paesaggio agrario dominante è quello dei coltivi con uliveti, frutteti e vigneti (trebbiano e montepulciano), ma anche con le suggestive e ordinate coltivazioni erbacee, con residui di filari e essenze arboree isolate nei confini di proprietà e piccoli orti, risultato di un rispettoso utilizzo agricolo.

La lontananza dalla battigia e la notevole pendenza della costa sono i fattori che selezionano la colonizzazione della flora. Nelle zone a minore pendenza non passa di certo inosservata per le splendide fioriture gialle la ginestra (*Spartium junceum*) e la liquirizia (*Glycyrrhiza glabra*). Nelle aree più interne della Riserva sono comuni le specie Salsapariglia (*Smilax aspera*), l'asparago (*Asparagus acutifolium*) e l'elicriso (*Helichrysum italicum*). Alla base della falesia crescono piante di estrema specializzazione rupicola, come il finocchio marino (*Crithinum maritimum*) e, in alcune nicchie riparate dal sole, si possono notare splendidi nuclei di capelvenere (*Adiantum capillus-veneris*)

### **Fauna.**

L'avifauna della riserva può essere distinta in due gruppi, le specie nidificanti e stazionari e quelle svernanti e di passo.

Tra i nidificanti i piccoli uccelli insettivori tipici della macchia mediterranea come l'occhiocotto (*Sylvia melanocephala*) la capinera (*Sylvia atricapilla*) il canapino (*Hippolais poliglotta*), il gruccione (*Merops apiaster*) e il picchio verde (*Picus viridis*) che frequenta anche frutteti e campagne aperte. Sono presenti i rapaci diurni e notturni come il gheppio (*Falco tinnunculus*) la civetta (*Athene noctua*) e l'assiolo (*Otus scops*).

Dal promontorio di Acquabella nel periodo delle migrazioni primaverili e autunnali è possibile osservare alcune specie che seguono la linea della battigia tra la terra e il mare, la rondine di mare (*Sterna hirundo*), il cormorano (*Phalacrocorax carbo*), la garzetta (*Egretta garzetta*). Altre specie più rare che frequentano sporadicamente i cieli della riserva sono il falco pellegrino (*Falco peregrinus*) il gabbiano roseo (*Larus genei*) misto ai gabbiani comuni e la berta maggiore (*Calonectris diomedea*) che nidifica nelle Isole Tremiti ma arriva fino al porto di Ortona durante le ore notturne in cerca di cibo. Si tratta di una specie marina tra le più importanti che nidificano nel mediterraneo classificata come "Vulnerabile" dalla Lista Rossa nazionale delle specie minacciate di estinzione

#### **4.5.1.5.2 Obiettivi di tutela del Piano**

Il Piano di Assetto Naturalistico (P.A.N.) recepisce, oltre ai riferimenti d'obbligo alle normative nazionali e regionali vigenti in materia di pianificazione, gli orientamenti, le indicazioni e le prescrizioni dei documenti regionali e nazionali che hanno implicazioni territoriale nel quale è inserita l'area protetta, in primis tutto quanto attiene la pianificazione delle altre aree protette ovvero del Sistema previsto nei programmi regionali, con specifico riferimento alla LR38/96, nonché della LR70/95, che prescrivono ed indicano i processi di redazione del Piano di Assetto Naturalistico.

La Riserva Naturale in oggetto è stata istituita con la L.R. 30 marzo 2007, n.5 "*Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della Costa Teatina*"; tale norma ha previsto un "*Sistema delle aree protette della Costa Teatina*".

La realizzazione del sistema si realizza anche per mezzo del collegamento funzionale delle aree protette attraverso il "corridoio verde", quale obiettivo specifico di "tutela e valorizzazione della costa" del Q.R.R., da realizzare sulle aree di sedime del tratto litoraneo del tracciato dismesso delle Ferrovie dello Stato, sulle stazioni e relative aree di pertinenza.

Il Sistema della Costa Teatina è realizzato dalle seguenti Riserve:

2. Riserva Di “Punta dell’Acquabella” nel Comune di Ortona;
3. Riserva “Ripari di Giobbe” nel Comune di Ortona; Riserva di Punta Adercia Vasto;
4. Riserva di Lecceta Torino di Sangro;
5. Riserva di “Grotta delle Farfalle”, nei Comuni di Rocca San Giovanni e San Vito Chietino;
6. Riserva “Marina di Vasto” nel Comune di Vasto.

Al “corridoio verde” quale obiettivo specifico di tutela e valorizzazione della costa è funzionalmente connesso il sito “San Giovanni in Venere” nel Comune di Fossacesia. L’area in esame è ricompresa nell’ambito ecologico territoriale della Costa Teatina, già area di reperimento per la perimetrazione del Parco Nazionale della Costa Teatina, come previsto dall’art.8 della L. 23.3.2001, n.93 “Disposizioni in campo ambientale”.

In tal senso le azioni previste dal presente P.A.N. sono rivolte all’avvio di misure di conservazione e recupero della funzionalità ecologica, in un contesto ambientale che richiede anche interventi di recupero della naturalità.

**Tabella 31: Matrice di coerenza tra PRRC e PRP**

Misure del Piano	PRRC					
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
<b>OBIETTIVO</b>						
Promuovere e sostenere una convivenza compatibile fra ecosistema naturale ed ecosistema umano, nella reciproca salvaguardia dei diritti territoriali di mantenimento, evoluzione e sviluppo attraverso 4 linee di azione: <ul style="list-style-type: none"> <li>• la conservazione delle specie animali e vegetali, di siti di singolarità geologica, di formazioni paleontologiche, di biotopi ed equilibri ecologici;</li> <li>• l’applicazione di metodi di gestione idonei a realizzare un’integrazione tra uomo ed ambiente naturale, anche tramite la salvaguardia dei valori antropologici, archeologici, storici ed architettonici e delle attività agro – silvo – pastorali e tradizionali;</li> <li>• la promozione di attività di educazione, formazione e ricerca scientifica, nonché di attività ricreative compatibili;</li> <li>• la difesa e, la ricostruzione degli equilibri idraulici ed idrogeologici.</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
Conservazione e recupero delle risorse culturali e dei valori tradizionali	=	=	=	=	=	=
Promozione della ricerca finalizzata alla conservazione degli habitat e delle specie biologiche; della ricerca sui valori storici ed antropologici, della ricerca pura e/o interdisciplinare finalizzata all’accrescimento delle conoscenze scientifiche sul territorio	=	=	=	=	=	=
Promozione della didattica direttamente connessa alle attività scolastiche del bacino territoriale locale e di area vasta, sia in campo ambientale che storico/culturale	=	=	=	=	=	=

Promozione della fruizione dell'area protetta in tutte le forme compatibili con le finalità di conservazione e recupero dei valori ambientali, quali attività ricreative all'area aperta e turismo Sostenibili.	=	=	=	=	=	=
Promozione delle attività finalizzate allo studio ed alla sperimentazione scientifica di azioni per l'adattamento di sistemi naturali e seminaturali ai cambiamenti climatici nell'ambiente costiero adriatico e delle attività di divulgazione e didattica delle tematiche connesse all'adattamento delle comunità locali e delle connesse attività socio – economiche, ai cambiamenti climatici in atto	=	=	=	=	=	=

#### 4.5.1.6 PAN Ripari Giobbe

##### 4.5.1.6.1 Descrizione dell'Area

L'ambiente costiero costituisce un notevole esempio di ecotono, con la fascia di transizione tra ambienti diversi, in questo caso tra mare e terra, dove le estreme condizioni permettono la sopravvivenza di specie vegetali altamente specializzate, adattate a vivere unicamente in tali luoghi.

Alcune specie sono rarissime e bellissime come la *Calystegia soldanella*, il *Polygonum maritimum*, il *Pancratium maritimum*. La presenza di due aste torrentizie, Fiume Arielli e Fosso Ghiomera, arricchisce notevolmente la diversità ecologica del posto, in quanto le foci e gli acquitrini costieri rappresentano un rifugio per molte specie ripariali e salmastre, alcune rare come la *Typha minima*, la *Salicornia patula* (endemica) la *Sagina marittima*, la *Spergularia marina*. In tal modo si creano anche molte nicchie ecologiche abitate da numerosi uccelli di passo e stanziali, come il fratino e il mimetico corriere grosso.

La Riserva Ripari di Giobbe comprende la falesia formata da conglomerati ghiaiosi cementati con sassi fino a 15 cm con un continuum vegetale che comprendono la vegetazione alofita con il finocchio marino (*Crithmum maritimum*), la carota marina (*Daucus gingidium*)

##### 4.5.1.6.2 Obiettivi di tutela del Piano

Lo scopo del Piano è quello di promuovere e sostenere una convivenza compatibile fra ecosistema naturale ed ecosistema umano, nella reciproca salvaguardia dei diritti territoriali di mantenimento, evoluzione e sviluppo.

In coerenza con la L.394/1991, Art.1, lo scopo generale è conseguito attraverso 4 linee di azione:

- la conservazione delle specie animali e vegetali, di siti di singolarità geologica, di formazioni paleontologiche, di biotopi ed equilibri ecologici;
- l'applicazione di metodi di gestione idonei a realizzare un'integrazione tra uomo ed ambiente naturale, anche tramite la salvaguardia dei valori antropologici, archeologici, storici ed architettonici e delle attività agro – silvo – pastorali e tradizionali;
- la promozione di attività di educazione, formazione e ricerca scientifica, nonché di attività ricreative compatibili;
- la difesa e la ricostruzione degli equilibri idraulici ed idrogeologici.

Le linee di azione sono ulteriormente specificate nei seguenti obiettivi specifici per la gestione della Riserva Naturale Regionale in oggetto, i quali vengono confrontati in forma matriciale con gli obiettivi specifici del PRRC:

**Tabella 32: Matrice di coerenza tra PRRC e PAN**

Misure del Piano	PRRC					
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
<b>OBIETTIVO</b>						
Promuovere e sostenere una convivenza compatibile fra ecosistema naturale ed ecosistema umano, nella reciproca salvaguardia dei diritti territoriali di mantenimento, evoluzione e sviluppo attraverso 4 linee di azione: <ul style="list-style-type: none"> <li>• la conservazione delle specie animali e vegetali, di siti di singolarità geologica, di formazioni paleontologiche, di biotopi ed equilibri ecologici;</li> <li>• l'applicazione di metodi di gestione idonei a realizzare un'integrazione tra uomo ed ambiente naturale, anche tramite la salvaguardia dei valori antropologici, archeologici, storici ed architettonici e delle attività agro – silvo – pastorali e tradizionali;</li> <li>• la promozione di attività di educazione, formazione e ricerca scientifica, nonché di attività ricreative compatibili;</li> <li>• la difesa e, la ricostruzione degli equilibri idraulici ed idrogeologici.</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
Conservazione e recupero delle risorse culturali e dei valori tradizionali	=	=	=	=	=	=
Promozione della ricerca finalizzata alla conservazione degli habitat e delle specie biologiche; della ricerca sui valori storici ed antropologici, della ricerca pura e/o interdisciplinare finalizzata all'accrescimento delle conoscenze scientifiche sul territorio	=	=	=	=	=	=
Promozione della didattica direttamente connessa alle attività scolastiche del bacino territoriale locale e di area vasta, sia in campo ambientale che storico/culturale	=	=	=	=	=	=
Promozione della fruizione dell'area protetta in tutte le forme compatibili con le finalità di conservazione e recupero dei valori ambientali, quali attività ricreative all'area aperta e turismo Sostenibili.	=	=	=	=	=	=
Promozione delle attività finalizzate allo studio ed alla sperimentazione scientifica di azioni per l'adattamento di sistemi naturali e seminaturali ai cambiamenti climatici nell'ambiente costiero adriatico e delle attività di divulgazione e didattica delle tematiche connesse all'adattamento delle comunità locali e delle connesse attività socio – economiche, ai cambiamenti climatici in atto	=	=	=	=	=	=

#### 4.5.1.7 Piano Demanio Marittimo Comunale.

Il P.D.M.C., Piano Demaniale Marittimo Comunale tende a confermare le caratteristiche e le naturali vocazioni del sistema costiero Ortonese, attraverso l'offerta di una variegata modalità di fruizione

della costa (aree attrezzate, spiagge libere, spiagge in concessione per attrezzature balneari e posa numerica ombrelloni, ecc.).

La varietà dell'offerta turistica e la capacità di combinare in uno stesso territorio più possibili modalità di fruizione della costa (con differenti relazioni e rapporti tra mare-paesaggio litoraneo) diviene l'elemento di forza e la mission del progetto di Piano.

Obiettivo centrale del presente P.D.M.C. è la:

*“La creazione di un nuovo modello di sviluppo costiero e di fruizione della costa, capace di rileggere il contesto attuale e le notevoli vocazioni insite nel territorio proponendo una offerta turistica variegata ed integrata (costa alta-costa ciottolosa, costa sabbiosa)”*

Ortona punta dunque ad adottare, all'interno di questo strumento pianificatorio e normativo una strategia di sviluppo capace di creare un nuovo modello di utilizzo turistico ricreativo della costa.

Esso punta dunque alla valorizzazione della diversità dei paesaggi e contesti costieri attraversati (costa alta-bassa e scogliera) ed alla proposizione di una immagine integrata ed unitaria di sviluppo costiero sostenibile.

Il turismo costiero va infatti integrato con il turismo religioso e la valorizzazione dei centri storici e delle bellezze architettoniche ed artistiche (paesaggio culturale) che creano una interessante rete di relazioni con il territorio e con le culture locali (percorsi enogastronomici, percorsi naturalistici, ecc.) L'impostazione generale della zonizzazione avrà differenti uscite progettuali a differenti scale:

- Progetto a scala territoriale: individuazione dei territori con maggiori vocazioni turistiche e differenti tipologie di costa.
- Zonizzazione ambiti costieri: attraverso l'articolazione della costa in litorale nord e sud e in settori.
- Progetto a scala di dettaglio: con approfondimenti per gli ambiti costieri a maggiore vocazione turistica (tipologie delle concessioni demaniali, posa numerica ombrelloni, ecc.).

I principali obiettivi del Piano Demaniale Comunale possono essere suddivisi in:

1. Tutela e valorizzazione delle risorse costiero e fluviale;
2. Miglioramento reti infrastrutturali e livelli di accessibilità;
3. Potenziamento dei sistemi delle centralità e dei servizi;
4. Riorganizzazione funzionale delle concessioni demaniali anche in relazione alle vigenti normative del PDM regionale.

Al fine di poter effettuare una corretta analisi di coerenza del PRRC con il Piano Demaniale Marittimo Comunale si è proceduto a riassumere nella seguente matrice gli obiettivi e azioni comparandole con quelli del PRCC:

**Tabella 33: Matrice di coerenza tra PRRC e P.D.M.C.**

Misure del Piano		PRRC					
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
OBIETTIVO	AZIONE						
Tutela e valorizzazione delle risorse costiero e fluviale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riconoscere e riconfermare l'importanza ed il ruolo sovra-locale (Provinciale e Regionale) del sistema delle risorse naturalistiche ed ambientali esistenti nel territorio costiero di Ortona.</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione di aree da assoggettare ad un particolare regime di valorizzazione e salvaguardia (Parco delle Dune), in modo tale da fungere da nuovo polmone verde e da serbatoio della biodiversità per il sistema costiero ortonese</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Creazione nelle zone di foce dei Torrenti e dei Fiumi, ambiti di rispetto e valorizzazione al fine di salvaguardare le naturali oscillazioni dei corsi d'acqua e creare continuità ambientali (reti naturalistiche e corridoi verdi) tra il sistema costiero e fluviale.</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizzazione di infrastrutture di collegamento (es. strada Postilli Riccio) volti ad inserire nel territorio interventi di miglioramento della circolazione viaria esistente con integrazione di accorgimenti tecnico-progettuali finalizzati a garantire e tutelare i contesti naturali integri.</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
Miglioramento reti infrastrutturali e livelli di accessibilità	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dare una risposta positiva alla domanda di infrastrutture della costa ortonese, proponendo un disegno di assetto complessivo della viabilità che tenta di creare coerenze e convergenze tra le varie azioni in corso ed in programma nel territorio comunale</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programmazione di interventi infrastrutturali a breve, medio e lungo termine al fine di prospettare, un nuovo utilizzo della fascia costiera.</li> </ul>	=	+	=	=	=	=
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Creazione di una rete di accessi al mare, penetrazioni pedonali e carrabili (solo per i portatori di handicap ed i mezzi di soccorso e</li> </ul>	=	=	=	=	=	=

Misure del Piano		PRRC					
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
OBIETTIVO	AZIONE						
	rifornimento) che si riconnettano unitariamente attraverso un percorso litoraneo (parallelo alla linea di costa) di servizio e distribuzione per gli stabilimenti balneari.						
Potenziamento dei sistemi delle centralità e dei servizi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Creare un sistema di zonizzazione in modo tale da creare una grande spiaggia libera, di elevato valore ambientale e paesaggistico, al fine di garantire una equilibrata proposta capace di far coesistere le politiche di tutela e valorizzazione con quelle di sviluppo turistico.</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
Riorganizzazioni funzionali delle concessioni demaniali	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suddivisione della costa ortonese secondo aree ben specifiche che comprendano una zonizzazione del litorale nord e sud in settori della costa per finalità turistico ricettive</li> </ul>	=	=	=	=	=	=

### 6.1.1 Vasto

#### 4.5.1.8 Piano Demanio Marittimo Comunale.

Il PDMC attualmente vigente è stato redatto, in conformità della Legge Regionale 17 dicembre 2005, n. 141, e successive modificazioni ed integrazioni. Lo stesso Piano è stato poi aggiornato a mezzo di una variante generale e tale aggiornamento scaturisce dalla necessità tecnica di eliminare alcune incongruenze intrinseche ai documenti del Piano approvato che avevano indotto a revocare il bando per la assegnazione delle nuove concessioni demaniali.

La variante ha introdotto una visione “integrata” “pubblici usi del mare”, caratterizzati, sin dal DPR 616 del 1977, da una marcata poliedricità fruttoria che apre la strada a nuove utilizzazioni connesse all'uso del mare.

D'altro canto, il rafforzamento della tutela ambientale in senso ampio, che ha consolidato, da un lato, il vincolo paesaggistico e, dall'altro, ha portato alla creazione di una Riserva naturale e alla creazione con legge regionale di Riserve naturali su esistenti aree SIC, ha sollecitato, sulla scia anche di indicazioni della Regione Abruzzo, a prendere in considerazione anche delle soluzioni di “non uso” del bene demaniale attraverso una politica di preservazione di selezionate porzioni del territorio che si contrappone (completando il sistema delle tutele) alle occasioni di più vasta fruizione economica e sociale dell'area costiera.

In questo contesto la scelta di eliminare le concessioni originariamente previste sulla scogliera, se certamente si conforma a quanto suggerito dai superiori livelli di governo quale scelta necessaria per la tutela “ambientale” in senso ampio della costa vastese, dall'altro lato non deve far ipotizzare

una dequotazione dell'interesse per lo sviluppo economico e sociale delle attività connesse all'uso del mare.

La proposta Variante si propone, pertanto, le seguenti finalità:

5. promuovere ed incentivare la tutela ambientale e la riqualificazione del litorale marittimo attraverso la tutela della costa ai fini della conservazione delle risorse naturali in armonia con lo sviluppo delle attività turistiche e la libera fruizione di tratti di costa definiti;
6. organizzare l'Area di Intervento del Piano in Zone e Sottozone secondo determinate caratteristiche di omogeneità e affinità ambientali e infrastrutturali cui far corrispondere una unitaria regolamentazione;
7. favorire la accessibilità e la fruibilità del litorale marittimo anche in relazione alle destinazioni del territorio urbano immediatamente attiguo;
8. pianificare gli spazi destinati all'uso collettivo;
9. definire principi, criteri e modalità per la concessione dei beni del demanio marittimo.

L'attuale Piano, a valle della proposta di Variante, prevede pertanto una serie di obiettivi generali di attuazione ed obiettivi specifici, i quali sono stati sintetizzati nella Tabella che segue e confrontati con gli obiettivi specifici del PRRC.

**Tabella 34: Matrice di coerenza tra PRRC e P.D.M.C.**

Misure del Piano		PRRC					
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
<b>OBIETTIVI GENERALI</b>	<b>OBIETTIVO</b>						
	• Salvaguardia paesistico-ambientale della spiaggia, garantendo nello stesso tempo lo sviluppo sostenibile nell'uso del demanio marittimo.	=	=	=	+	=	+
	• Ottimizzazione delle potenzialità turistiche della costa, potenziando le strutture presenti ed operanti sul territorio	+	+	=	=	=	=
	• Sviluppo e l'incremento turistico-balneare, potenziando l'offerta presente sul territorio	=	=	=	=	=	=
	• Potenziamento dell'economia turistico-ricettiva del territorio della Città del Vasto, valorizzando le aree litorali del demanio marittimo con una progettazione unitaria di qualità che coinvolga anche il tessuto urbano immediatamente circostante.	=	=	=	=	=	=
	• Rispetto della vocazione del territorio e delle risorse ambientali esistenti mediante una migliore organizzazione funzionale del litorale anche al fine di assicurare l'integrazione con le Riserve naturali interne e contigue alla Area di Intervento del Piano	=	+	=	+	=	=
• Individuazione di aree riservate ad attività speciali	=	+	=	=	=	=	

Misure del Piano		PRRC					
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
	<b>OBIETTIVO</b>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riorganizzazione delle aree destinate alla piccola pesca</li> <li>Tutela e valorizzazione dei trabocchi</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riqualificazione delle spiagge libere</li> <li>Riqualificazione delle aree in disuso, abbandonate o degradate</li> <li>Riqualificazione delle strutture balneari presenti sul territorio</li> <li>Disponibilità e l'accessibilità del mare e della spiaggia a tutta la collettività</li> <li>Eliminazione delle barriere architettoniche e visive</li> <li>Utilizzo di materiali eco-compatibili.</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
		=	=	=	=	=	=
		=	=	=	=	=	=
		=	=	=	=	=	=
		=	=	=	=	=	=
		=	+	=	=	=	=

#### 9.1.1.1 Piano Regolatore Generale Comunale (PRG).

Il Piano Regolatore Generale Comunale, e la relativa NTA, sono stati redatti al fine di governare il territorio e ad organizzarne il suo sviluppo. È uno strumento che tende ad armonizzarsi con piani di livello sovraordinato il cui ambito d'interesse riguarda la localizzazione di opere pubbliche, la determinazione di standard ambientali, sanitari e di vita sociale, l'edificazione privata, il decoro urbano, la viabilità e la tutela dei beni architettonici ed ambientali.

La Normativa Tecnica di Attuazione ha subito degli aggiornamenti che hanno portato successivamente alla redazione di una la variante a fronte di necessità legate ad una migliore gestione ed attuazione degli obiettivi e dei precetti contenuti nel PRG del Comune di Vasto.

**Tabella 35: Matrice di coerenza tra PRRC e PRG**

Misure del Piano		PRRC					
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6
<b>OBIETTIVO</b>	<b>STRATEGIA</b>						
Miglioramento del sistema della mobilità urbana ed extraurbana	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adeguamento della regolamentazione in merito alle distanze dei manufatti dalla rete viaria secondo quanto previsto da "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada"</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
Incremento dell'urbanizzazione primaria in aree edificabili con	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inserimento della possibilità edificatoria solo per intervento</li> </ul>	=	=	=	=	=	=

carezza di infrastrutture	indiretto e concertato.						
Rispetto del parametro di massima insediabilità secondo quanto dettato dal PTCF di Chieti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Introduzione della Superficie Utile Netta e revisione delle distanze e delle altezze</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
Gestione dello spazio urbano secondo i principi contenuti in: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carta di Aalborg</li> <li>• "Codice Concordato" ENEA del 1998</li> <li>• ANCAb del 2004</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viene eliminato il riferimento al "Volume" ed introdotto il criterio della "Superficie Utile netta"</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
Adeguamento ed aggiornamento della NTA secondo quanto disposto dalla normativa sovraordinata in merito alle attività commerciali, ai campeggi e strutture turistiche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attuazione delle disposizioni contenute nella L.R. n°16/2003 "Disciplina delle strutture ricettive all'aria aperta"</li> <li>• Attuazione degli "Indirizzi programmatici e criteri per l'insediamento delle attività di vendita al dettaglio su aree private in sede fissa a norma del D.Lgs. 31.03.1998 n°114"</li> </ul>	=	=	=	=	=	=
Incremento strutture alberghiere nell'area turistica di Marina di Vasto.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incremento delle altezze dei fabbricati alberghieri di nuova costruzione ma anche di residenze (C2).</li> </ul>	=	=	=	=	=	=

## 5 CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE

### 5.1 Il contesto ambientale di riferimento del PRRC

Il presente documento contiene un'analisi dettagliata del contesto ambientale regionale su cui il Piano potrà avere degli effetti nel corso della sua attuazione. L'analisi di ciascuna componente/tematica si avvale delle conoscenze sviluppate all'interno di recenti strumenti di governo del territorio e altri piani e programmi settoriali. Fonti altrettanto importanti di dati e di informazioni sono le Relazioni sullo Stato dell'Ambiente prodotte da ARPA e le analisi degli indicatori ambientali disponibili sul portale di ARPA e di ISPRA nonché le informazioni georeferenziate rese disponibili attraverso il sistema informativo territoriale della Regione Abruzzo.

Di seguito si procede alla valutazione, nonché lo stato di fatto, delle componenti ambientali interessate dall'intervento individuando, per ciascuna di esse i possibili impatti.

Le componenti ambientali che vengono prese in considerazione sono: Clima, Qualità dell'aria, Risorse idriche, Suolo e Rischi naturali, Biodiversità, ambiente Marino Costiero, Paesaggio e patrimonio culturale, Rifiuti, Inquinamento acustico, Energia, Popolazione e Salute umana.

Nel Capitolo successivo per ciascuna componente ambientale vien fatta una valutazione, esposta in forma tabellare, in termini di probabilità, durata, frequenza e reversibilità.

#### 5.1.2 Clima

In riferimento a questa tematica/componente saranno analizzate le caratteristiche climatologiche essenziali dei Comuni in cui sono ubicati i Porti oggetto del PRRC e i principali indicatori di interazione clima-uomo. L'attenzione per questi aspetti all'interno dell'attività di pianificazione territoriale costituisce un classico esempio di quella interazione fra dinamiche globali e fenomeni locali che caratterizza i sistemi socio-ecologici. Da un lato, infatti, l'integrazione delle politiche di prevenzione e di mitigazione ai cambiamenti climatici appare necessaria in ambito portuale poiché in grado di generare impatti diretti e indiretti su tale componente.

##### *Analisi di dettaglio*

Il territorio regionale abruzzese, sia per posizionamento geografico che per complessità orografica, è caratterizzato da un regime meteorologico estremamente dinamico e da un clima piuttosto complesso. Situato alle medie latitudini nel comparto Mediterraneo, si estende da ovest verso est dai settori centrali appenninici italiani alle coste orientali del medio adriatico, risentendo per buona parte dell'anno del marcato contrasto tra le masse d'aria tropicale e quelle di origine polare (artica o continentale).

Il Clima abruzzese è fortemente condizionato dalla presenza del Massiccio montuoso Appenninico-Centrale, che divide nettamente il clima della fascia costiera e delle colline subappenniniche da quello delle fasce montane interne più elevate: le prime zone presentano caratteristiche climatiche di tipo sublitoraneo e mediterraneo, con temperature che decrescono progressivamente con l'altitudine e precipitazioni che aumentano invece con la quota (basti citare a tale proposito Pescara, che a circa 10 m s.l.m. ha temperature medie di circa 15°C e piogge annuali intorno ai 700 mm, e Chieti, che, posta su un colle a 330 m s.l.m., pur presentando temperature medie simili, registra precipitazioni molto più copiose, con valori annui di circa 1000 mm). In inverno nelle aree di costa, nonostante la presenza mitigatrice del mare, sono possibili ondate di freddo provenienti dai

Balcani con neve anche in prossimità del mare. Sempre in inverno, nelle zone interne, specialmente nella Conca Aquilana e nella Marsica, e, in misura minore, nella valle Peligna, le gelate sono frequenti, diffuse e intense con il termometro che in determinate conche montane (es. Campo Imperatore, Campo Felice e l'Altopiano delle Cinque Miglia) può scendere ripetutamente anche al di sotto dei 25 °C sottozero nel corso dell'anno.

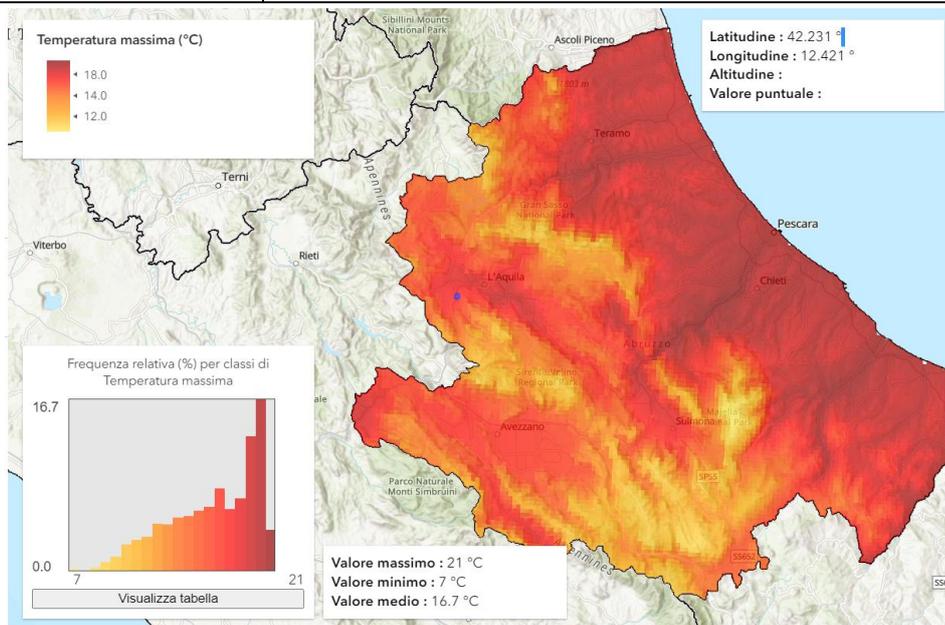
Anche la Piana del Fucino, in condizioni di innevamento al suolo e ondate di freddo particolarmente intense. D'estate la continentalità delle zone interne più basse favorisce temperature elevate (massime tra i 30 e i 35°C, a Sulmona anche 38°C) ma con scarsa umidità, mentre le zone più alte presentano estati miti, con valori che tendono a decrescere con l'altitudine. Le zone costiere hanno temperature in linea con quelle delle coste tirreniche a pari latitudine (Chieti-Pescara circa 24°C). Anche le precipitazioni risentono fortemente della presenza delle dorsali montuose appenniniche della regione: aumentano con la quota risultando più abbondanti nel settore e sui versanti occidentali, decrescendo invece verso est e sui versanti montuosi esposti ad oriente.

Spesso le coste adriatiche rimangono in ombra pluviometrica da ovest per l'effetto di sbarramento dell'Appennino, subendo l'azione dei venti miti da esso discendenti (garbino). I minimi pluviometrici annui si riscontrano però in alcune vallate interne, notevolmente riparate dalle perturbazioni per l'azione di blocco delle dorsali montuose, come la Valle Peligna, o la valle del fiume Tirino, che in alcuni punti (Ofena, Capestrano) registra a stento 500 mm, e non lungo le coste dove non scendono mai sotto i 600 mm: infatti se il teramano risulta relativamente poco irrorato dalle piogge (Teramo meno di 800 mm), a Chieti si supera il metro raggiungendo i livelli massimi dell'area adriatica, mentre tra Ortona e Vasto diminuiscono nuovamente.

I massimi pluviometrici si riscontrano invece nei massicci montuosi posti al confine con il Lazio, maggiormente esposti alle perturbazioni atlantiche, e si aggirano sui 1500-2000 mm. Sui settori più elevati della regione, in particolare su Gran Sasso d'Italia e Majella, si hanno piccole zone influenzate da climi microtermi delle medie latitudini (clima freddo senza stagione secca ad estate calda) tipicamente riconducibile al clima temperato fresco caratterizzante la regione prealpina e medio-alto appenninica.

In analogia al dato nazionale riportato dal CNR, nel 2023, la temperatura media annua per la Regione Abruzzo è stata di oltre un grado più elevata rispetto al 1991-2020; il 2022 è stato invece l'anno più caldo e meno piovoso per la Regione dal 1961.

La figura seguente illustra la distribuzione dei valori normali di temperatura massima relativa al periodo di riferimento 1991-2020 registrati nella Regione Abruzzo (Fonte: ISPRA Ambiente).



**Figura 14: Distribuzione dei valori normali di temperatura massima relativa al periodo di riferimento 1991-2020 registrati nella Regione Abruzzo**

Possibili impatti del Piano

Il servizio di raccolta e conferimento non comporterà un peggioramento dello stato del clima.

### 5.1.3 Qualità dell'aria

La qualità dell'aria rappresenta oramai da alcuni decenni uno dei temi ambientali più dibattuti sia sul piano scientifico che su quello sociale, a causa della sua stretta e ampiamente dimostrata correlazione con la salute umana. In riferimento a questa tematica/componente saranno analizzati i principali dati di riferimento rispetto alla matrice aria. Verranno, altresì, analizzati dati e indicatori sulle emissioni inquinanti desunti dalle elaborazioni delle emissioni in atmosfera ricavate dai dati ARTA (Agenzia Regionale Protezione Ambiente Abruzzo).

#### *Analisi di dettaglio*

Secondo quanto stabilito dal D. Lgs.vo 155/2010, (Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa) ai fini della valutazione della qualità dell'aria, l'intero territorio nazionale è stato suddiviso in zone e agglomerati. La "zonizzazione" è infatti il presupposto su cui si organizza l'attività di valutazione della qualità dell'aria ambiente che deve essere condotta utilizzando determinate tecniche stabilite dalle norme; essa si considera idonea a rappresentare la qualità dell'aria all'interno dell'intera zona o dell'intero agglomerato.

La zonizzazione del territorio della regione Abruzzo prevista dal D. Lgs.vo 155/2010 è stata approvata nel dicembre 2015 con Delibera di Giunta regionale n. 1030 del 15 dicembre 2015. Essa prevede un agglomerato, costituito dalla conurbazione di Pescara-Chieti (Codice Europeo IT1305) la cui area si estende nel territorio delle due province ed include i sei Comuni di Chieti, Pescara, Montesilvano, Spoltore, San Giovanni Teatino e Francavilla al mare per una popolazione residente al 2021 di circa 280.000 abitanti e una densità abitativa di oltre 144 ab/Km<sup>2</sup>. Il restante territorio abruzzese è stato suddiviso in due zone denominate rispettivamente:



La qualità dell'aria nella Regione Abruzzo è valutata attraverso la Rete regionale di Rilevamento della Qualità dell'Aria costituita attualmente da 16 centraline fisse e da laboratori mobili, gestite da ARTA Abruzzo ai sensi della DGR n. 1600 del 27 novembre 2018.

In riferimento al presente studio, come parametri indicatori della qualità dell'aria sono stati presi come riferimento i dati estrapolati dal monitoraggio effettuato dalle stazioni fisse e scaricabili dal sito internet: <https://sira.artaabruzzo.it/#/open-data>

Nello Specifico per il porto di Pescara sono stati esaminati i dati provenienti dalle seguenti stazioni fisse:

- T. D'Annunzio;
- Via Sacco;
- Via Firenze

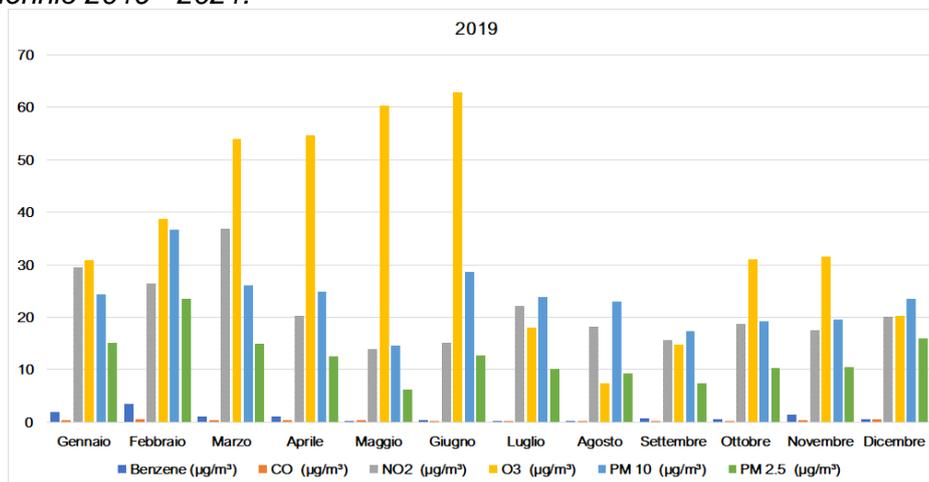
Come rappresentative dell'area in cui è ubicato il Porto.

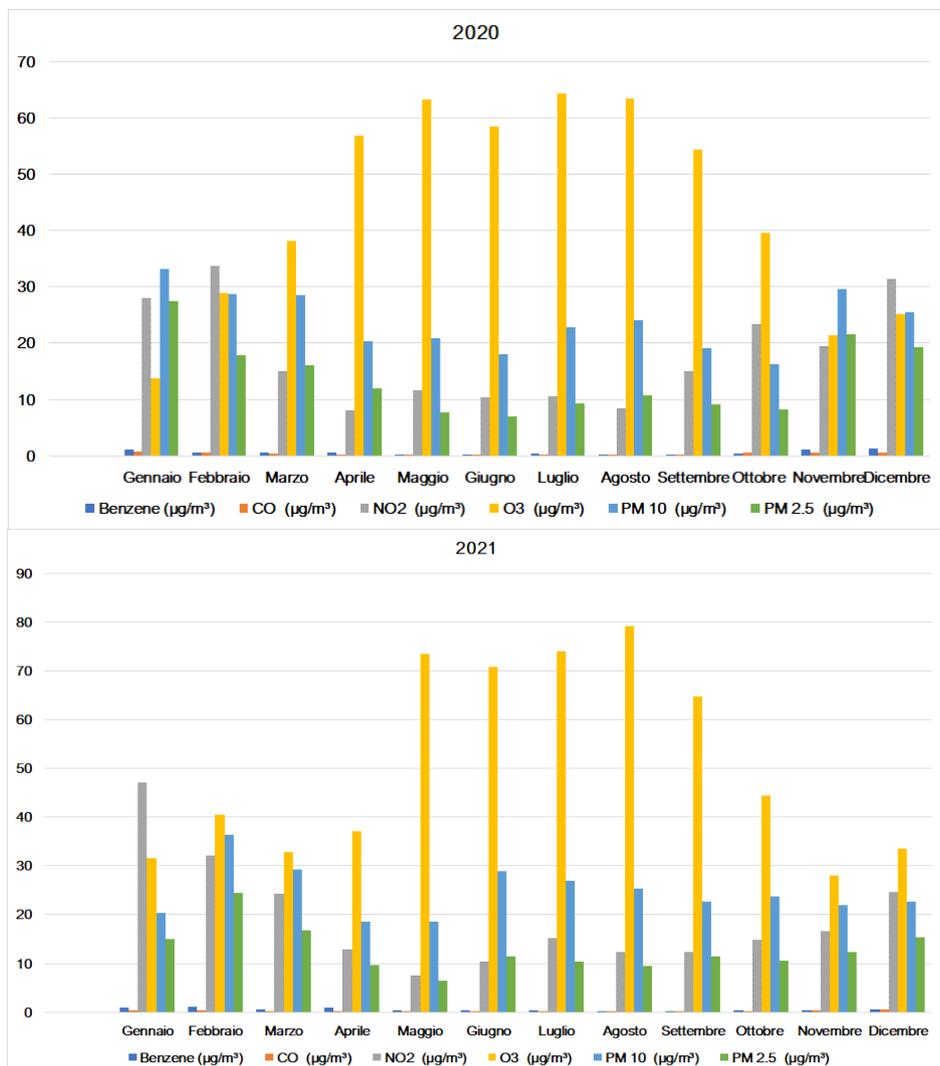
Per i Porti di Ortona e Vasto non essendo presenti stazioni di monitoraggio fisse nei pressi delle aree dei due Porti si è preso come riferimento la stazione denominata "Atessa".

I dati riportati nel paragrafo successivo per le stazioni di monitoraggio summenzionate fanno riferimento al periodo 2019 – 2021.

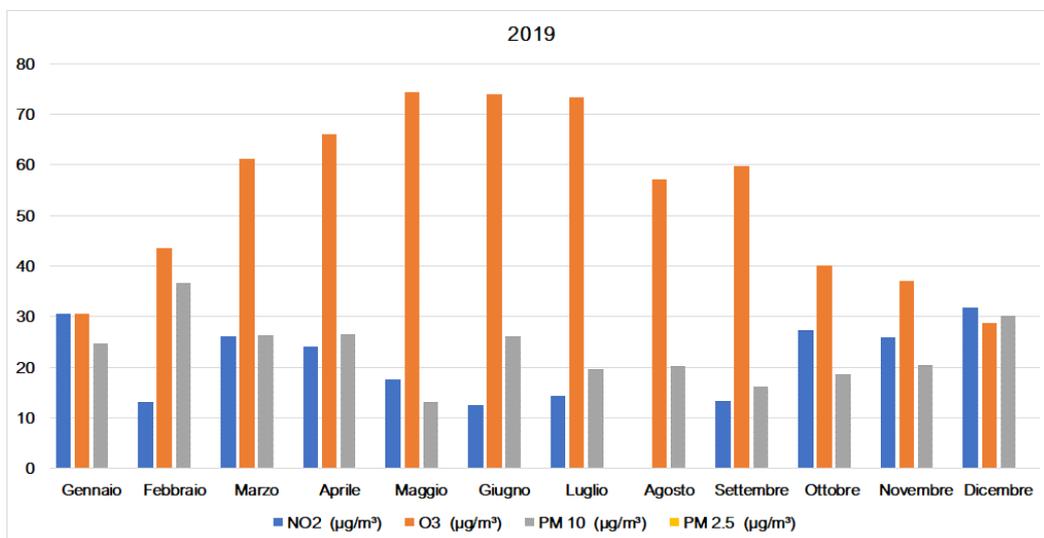
I dati per il 2022 sono stati riassunti in forma generale ed estrapolati dal documento "RAPPORTO SULLA QUALITA' DELL'ARIA DELLA REGIONE ABRUZZO – Anno 2023 - Relazione preliminare" redatta da ARTA.

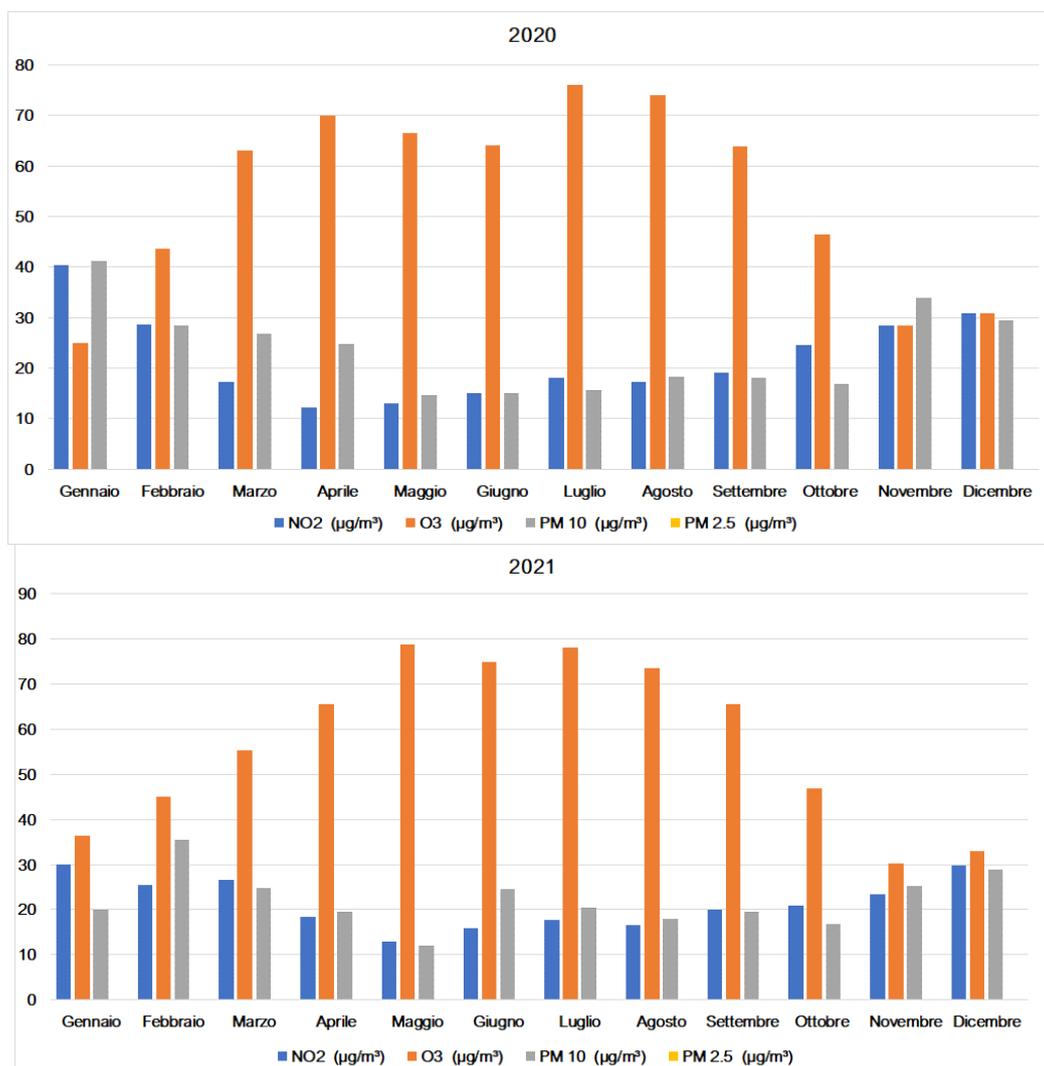
#### 5.1.3.1 Triennio 2019 - 2021.



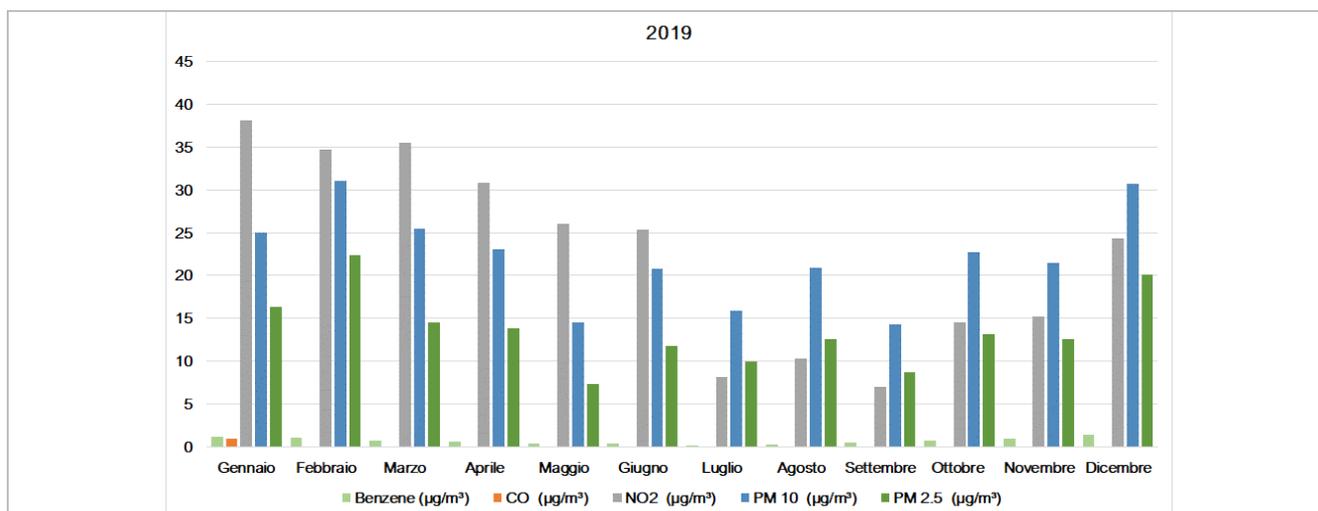


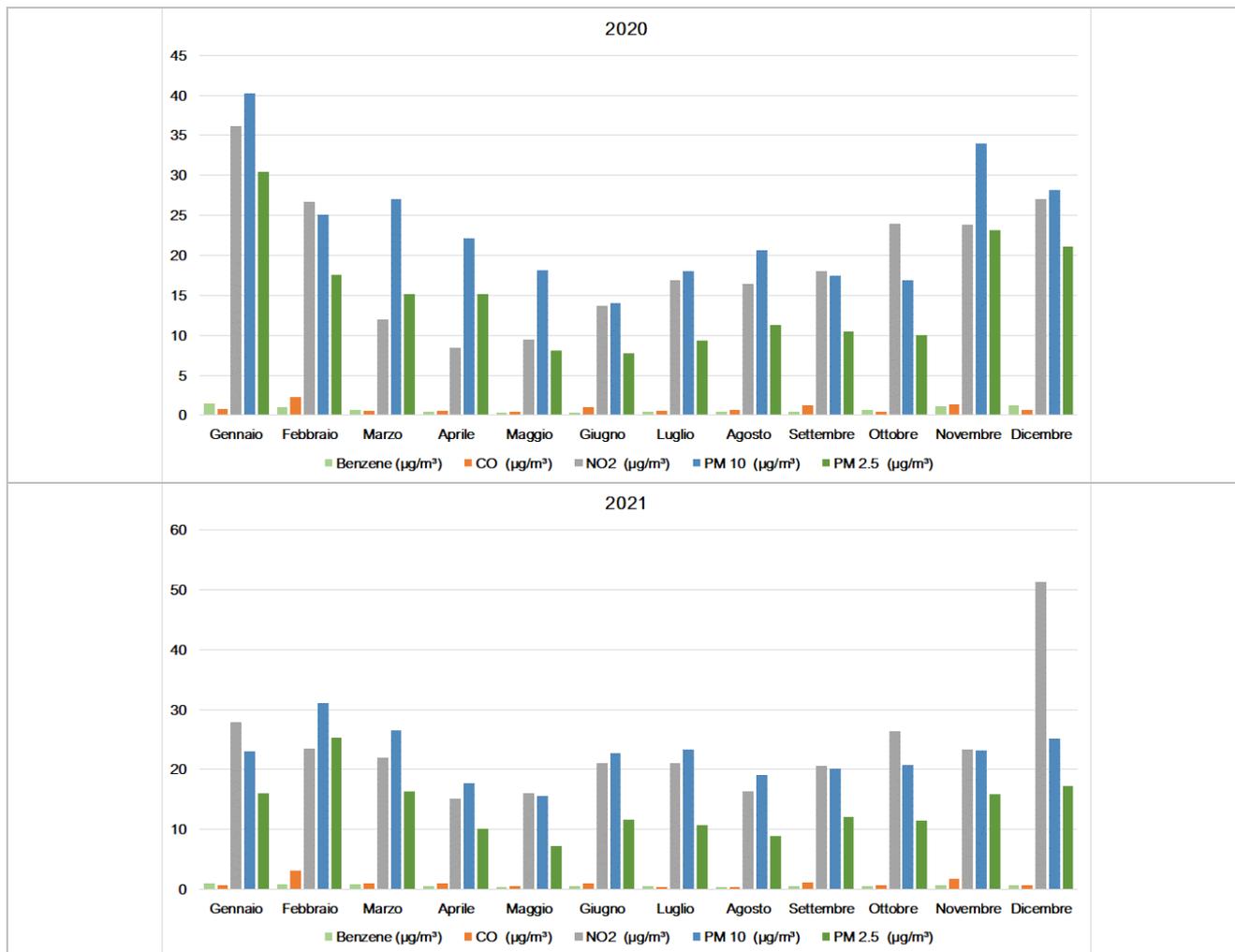
**Figura 17: Andamento dei parametri descrittivi della qualità dell'Aria – Pescara Stazione T.D'Annunzio 2019 - 2021 (Fonte SIRA – ARTA Abruzzo)**



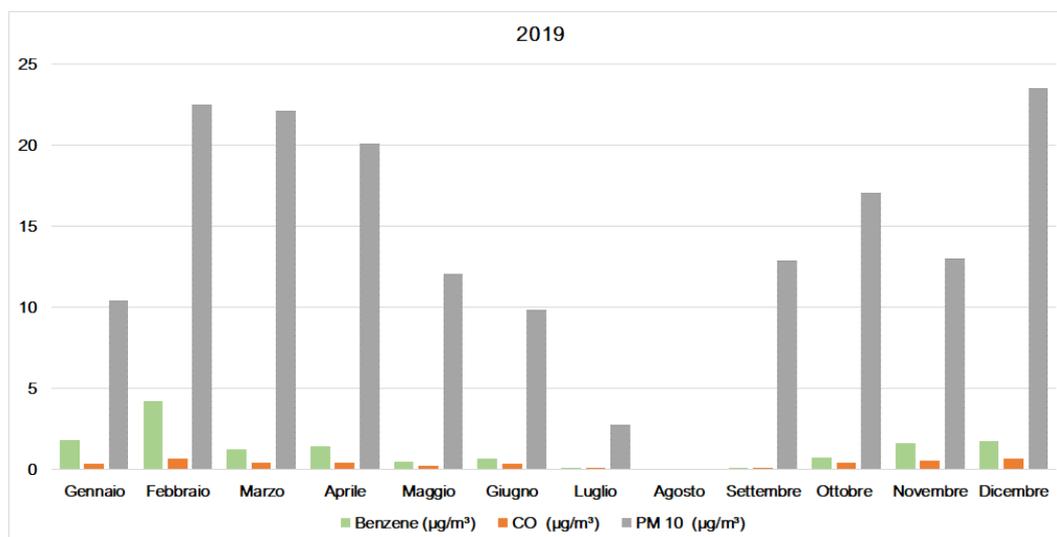


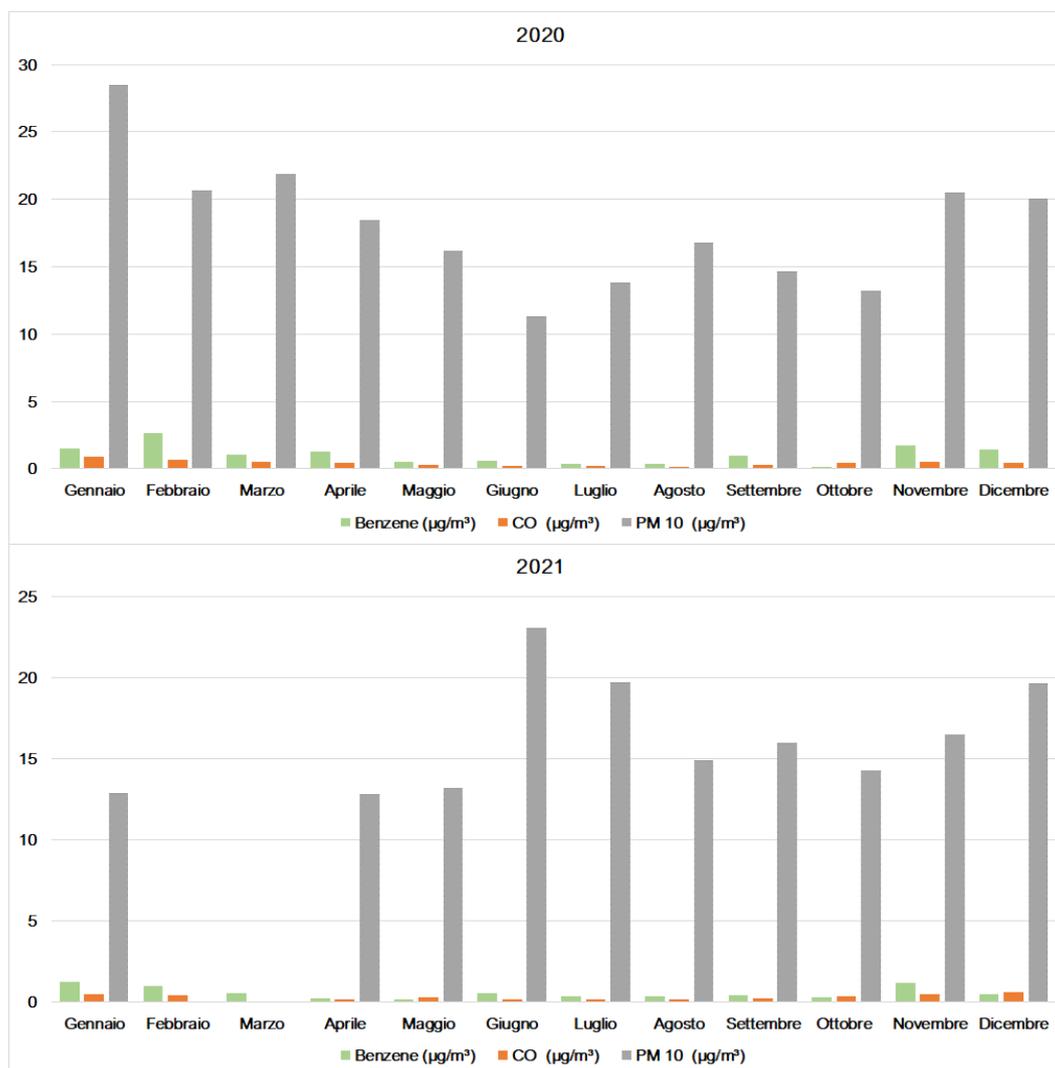
**Figura 18: Andamento dei parametri descrittivi della qualità dell'Aria – Pescara Stazione Via Sacco 2019 - 2021 (Fonte SIRA – ARTA Abruzzo)**





**Figura 19: Andamento dei parametri descrittivi della qualità dell'Aria – Pescara Stazione Via Firenze 2019 - 2021 (Fonte SIRA – ARTA Abruzzo)**





**Figura 20: Andamento dei parametri descrittivi della qualità dell'Aria - Stazione Atessa 2019 - 2021 (Fonte SIRA – ARTA Abruzzo)**

Dati preliminari anno 2023

Nei grafici che seguono vengono riportati i dati mediati per tutto l'anno 2023 suddivisi per centralina in relazione alla zonizzazione del territorio. Viene inoltre indicato con linee continue il valore limite o l'obiettivo di qualità stabilito dalla norma.

La copertura dei dati raccolti - dei quali nei grafici viene riportata la media calcolata dopo le elaborazioni dei dati raccolti per tutto l'anno - è almeno dell'85% per tutti gli inquinanti riportati.

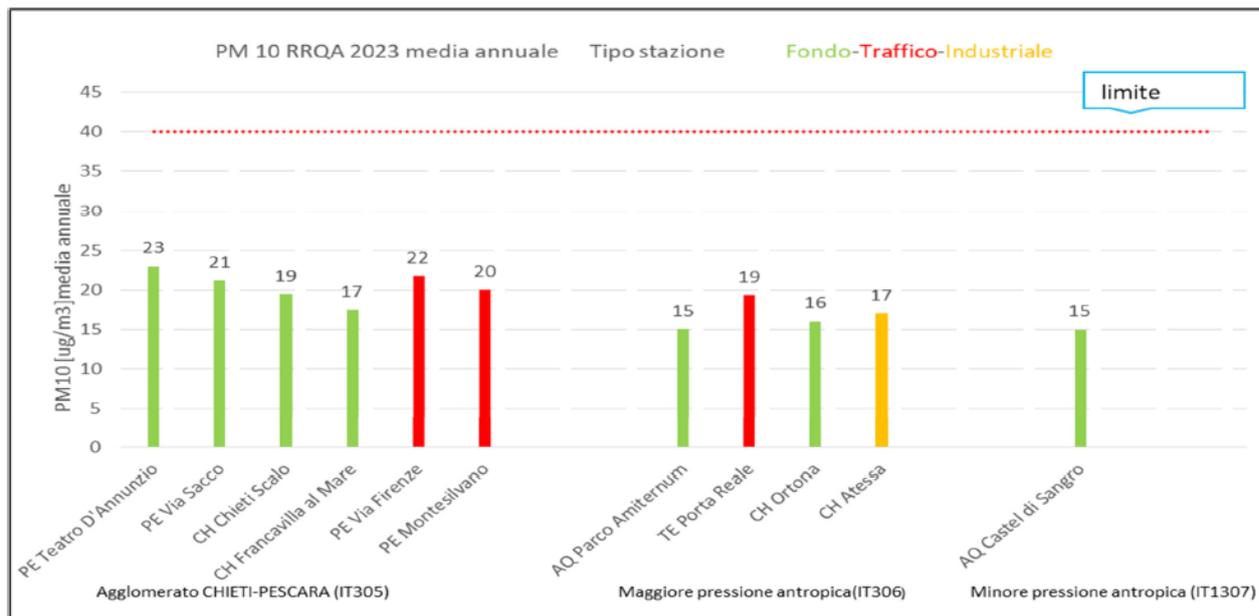


Figura 21: Andamento dei parametri descrittivi della qualità dell'Aria – PM10 – Anno 2023 (ARTA Abruzzo)

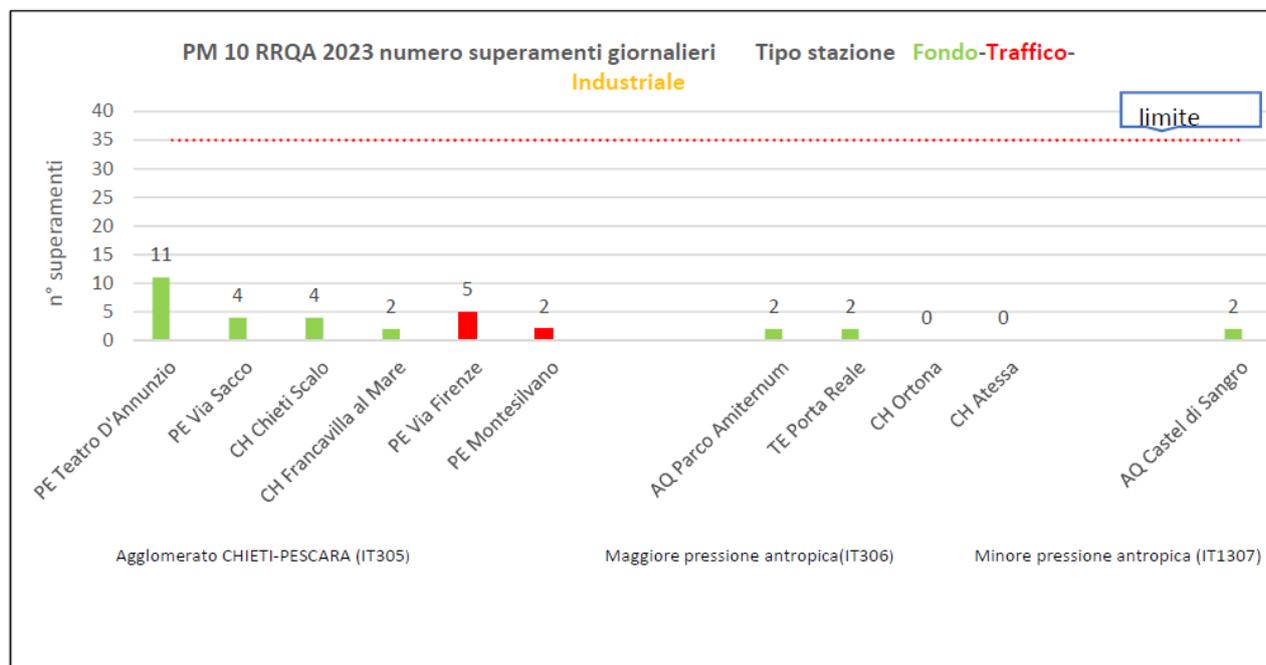


Figura 22: PM10 – Numero dei superamenti giornalieri. Anno 2023 (ARTA Abruzzo)

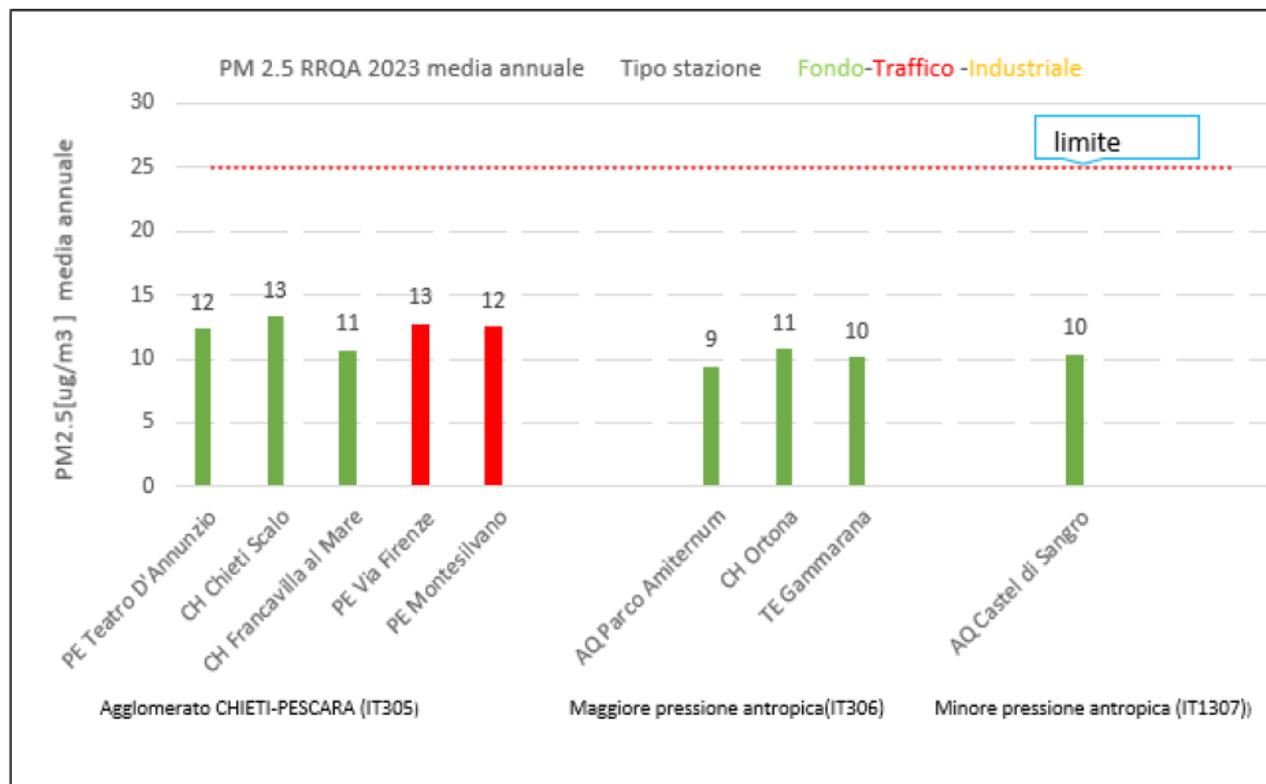


Figura 23: PM 2.5 – Media Annuale. Anno 2023 (ARTA Abruzzo)

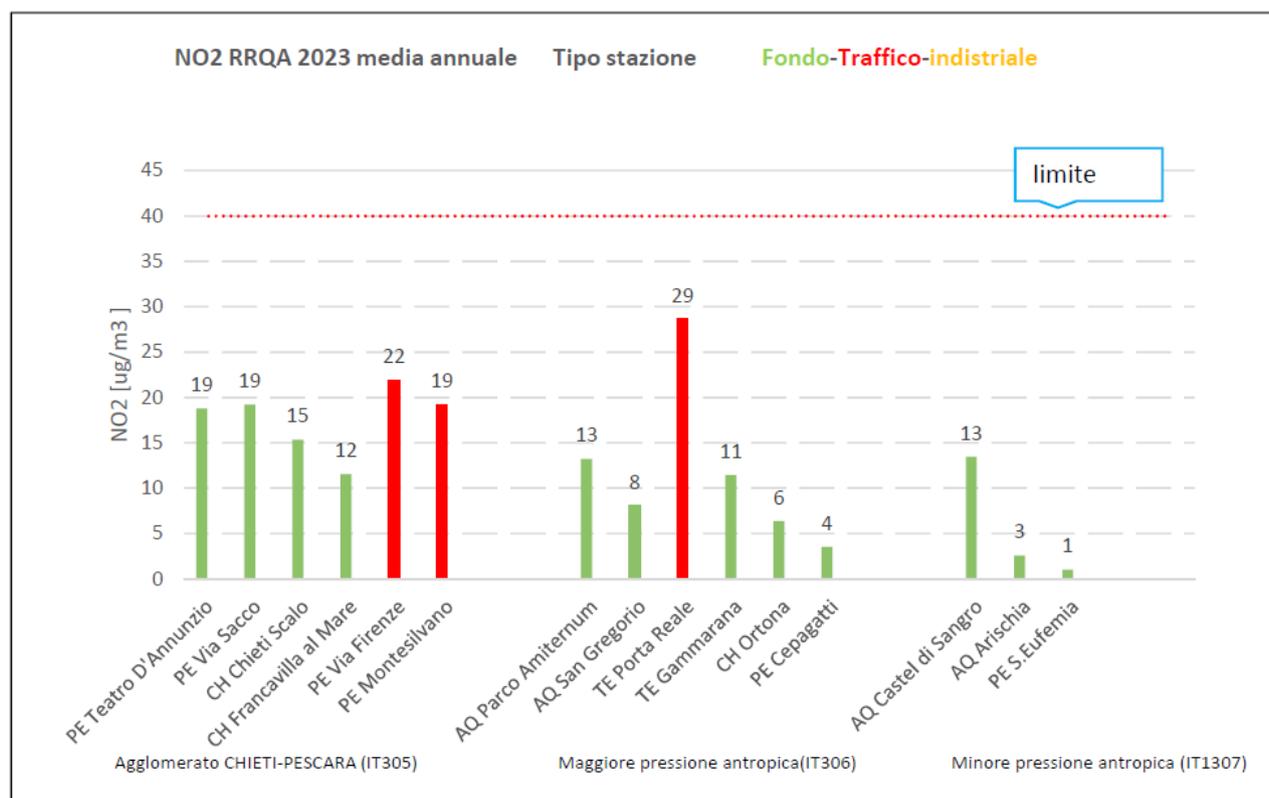


Figura 24: NO2 – Media Annuale. Anno 2023 (ARTA Abruzzo)

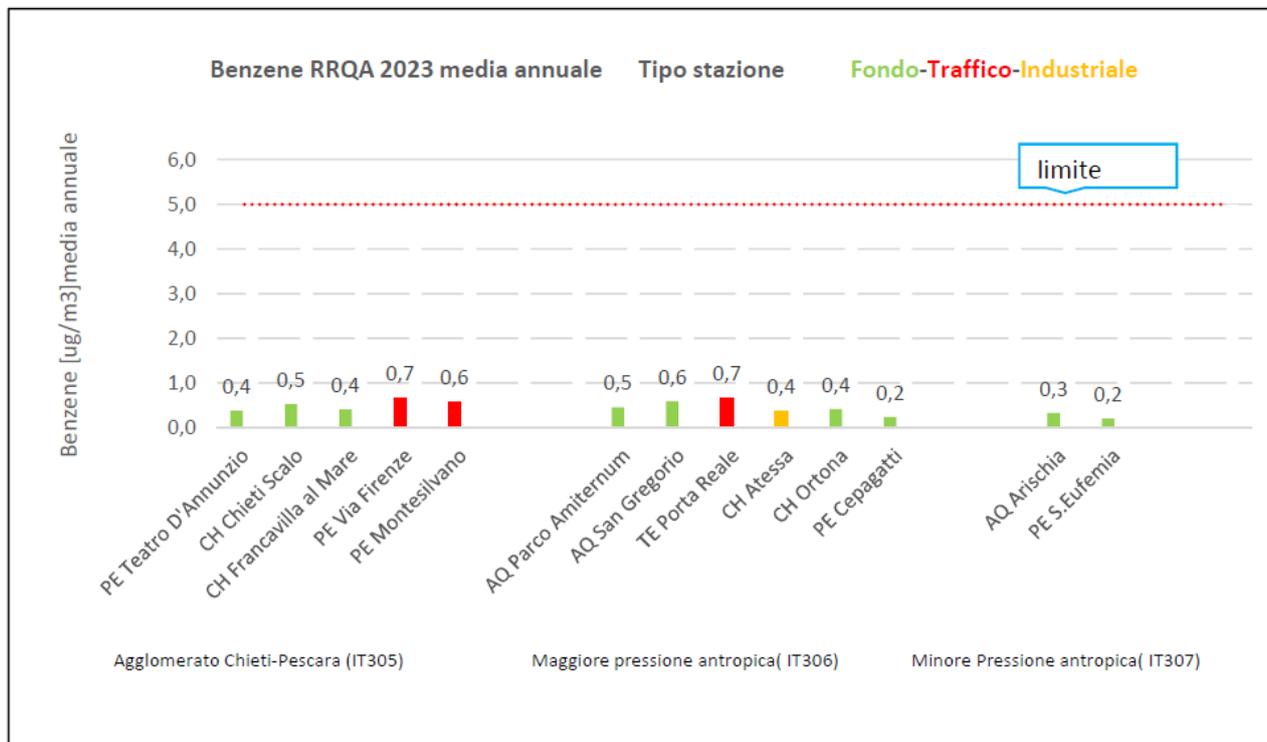


Figura 25: Benzene – Media Annuale. Anno 2023 (ARTA Abruzzo)

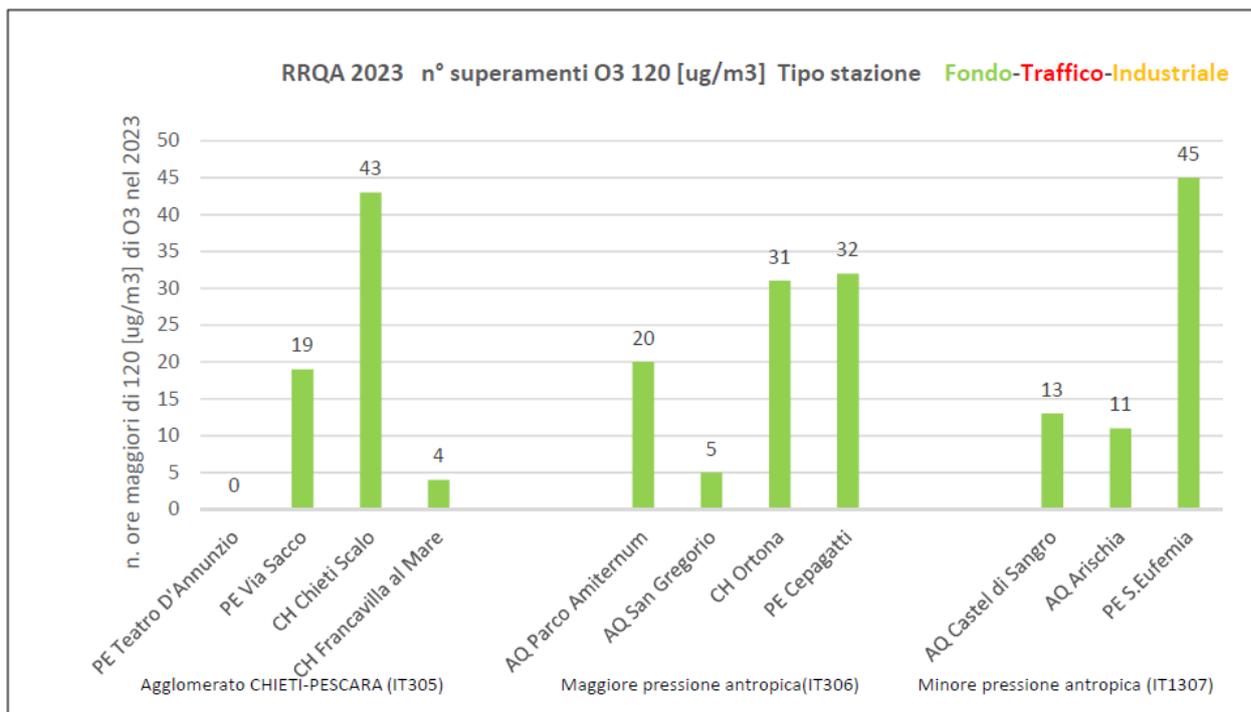


Figura 26: O3 - Numero superamenti. Anno 2023 (ARTA Abruzzo)

Dall'esame dei grafici dei dati è possibile evidenziare che nel 2023 i valori medi degli inquinanti monitorati nella Regione Abruzzo ad esclusione dell'ozono hanno raggiunto le concentrazioni medie più elevate nella zona del territorio corrispondente all' "Agglomerato Chieti – Pescara"

(comprendente come già detto i comuni di Pescara, Chieti, Montesilvano Spoltore San Giovanni teatino e Francavilla al Mare).

Valori più bassi sono stati registrati nella zona denominata “a maggiore pressione antropica” nella quale ricadono i comuni di Teramo, L’Aquila ed altri comuni abruzzesi più popolati. Le concentrazioni più basse sono state registrate nella zona a minore pressione antropica.

Ciascuna stazione di misura, sia essa da traffico che di fondo, rappresenta un tipo di livello di esposizione della popolazione alle sostanze analizzate. Le centraline da traffico rappresentano le concentrazioni più elevate degli inquinanti alle quali la popolazione può trovarsi esposta in maniera diretta o indiretta.

Le centraline di fondo rappresentano invece la esposizione media della popolazione agli inquinanti misurati. Si evidenzia dai grafici che le centraline che presentano i valori più elevati sono centraline di traffico.

Nel 2023 la media annuale giornaliera di polveri sottili (PM10), nella regione Abruzzo non ha comunque mai raggiunto il valore di 40 µg/m<sup>3</sup>, che è il limite imposto dalla norma per l’anno civile, in nessuna postazione di misurazione.

Neanche il limite di 35 superamenti annui del valore di 50 µg/m<sup>3</sup> è stato mai raggiunto in nessuna centralina della regione; i valori più elevati sono stati raggiunti nelle centraline di Pescara. Il valore più alto è stato raggiunto a Pescara nella centralina di Teatro D’Annunzio.

Il valore medio annuale del PM 2,5 del 2023 è risultato inferiore al valore obiettivo di 25 µg/m<sup>3</sup> in tutta la regione. Anche per questo inquinante le centraline ubicate nell’agglomerato evidenziano un valore più alto rispetto alla zona a maggiore pressione antropica e a quella a minore pressione antropica.

Il valore medio di 40 µg/m<sup>3</sup> del Biossido di Azoto (NO<sub>2</sub>) da non superare nell’anno civile è stato rispettato in tutte le centraline.

Anche in questo caso si evidenzia che i valori medi riscontrati nell’agglomerato risultano più elevati rispetto a quelli registrati nella zona a maggiore pressione antropica e a minore pressione antropica. L’origine prevalente di traffico che caratterizza questo inquinante fa sì che i valori delle centraline da traffico presentino appunto i valori medi annuali più elevati.

Per quanto riguarda l’Ozono esso non viene misurato nelle stazioni di traffico urbano, in quanto i gas esausti reagiscono con l’ozono riducendone la concentrazione. Nel 2023, non si sono avuti superamenti del valore di 180 µg/m<sup>3</sup> individuato come valore soglia di informazione.

Nei mesi estivi sono però stati registrati di frequente valori elevati di Ozono che hanno determinato il superamento del valore di 120 µg/m<sup>3</sup>. Nelle centraline di Chieti Scalo e S. Eufemia in particolare si sono avuti il maggior numero di superamenti per questo inquinante il cui valore obiettivo a lungo termine è di 120 µg/m<sup>3</sup>. L’estate caratterizzata da condizioni di forte insolazione e caldo estremo persistenti per diversi giorni consecutivi possono avere favorito i meccanismi che portano alla formazione dell’ozono troposferico.

Vengono riportati anche i valori medi del Benzene. Le concentrazioni medie annuali di questo pericoloso inquinante non hanno mai raggiunto valori elevati (il limite è di 5 µg/m<sup>3</sup>). I valori medi infatti sono risultati tutti molto bassi; tuttavia, anche se con valori molto esigui si evidenzia che nelle centraline di traffico tale inquinante ha comunque raggiunto i valori più elevati. I valori misurati degli

inquinanti Monossido di Carbonio (CO) e Anidride Solforosa (SO<sub>2</sub>) sono sempre stati ampiamente al di sotto dei corrispondenti valori limite in tutte le stazioni e per tutto il periodo dell'anno.

#### *Possibili impatti del Piano*

Il servizio di raccolta e conferimento non comporterà un peggioramento dello stato della qualità dell'aria sia per il numero ridotto degli spostamenti, che per il percorso limitato dei mezzi a mare e a terra.

La qualità dell'aria potrà essere influenzata principalmente dall'emissione di gas di scarico (costituiti essenzialmente da NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, CO, idrocarburi esausti, aldeidi e particolato) dovuta allo spostamento dei mezzi d'opera (autocarri per la raccolta e il trasporto dei rifiuti raccolti). L'impatto generato sarà comunque di tipo reversibile e minimo. Come misura di mitigazione si prevede di minimizzare i tempi di stazionamento degli automezzi in fase di esercizio.

Le previsioni di piano, inserendosi in un'area completamente urbanizzata ed infrastrutturata non dovrebbero determinare variazioni della superficie destinata all'assorbimento di CO<sub>2</sub>

#### 5.1.4 Risorse idriche

La conoscenza e la gestione delle risorse idriche rappresentano aspetti cruciali per l'adattamento del territorio ai cambiamenti climatici.

La tutela e la valorizzazione delle risorse idriche mediante la loro utilizzazione secondo criteri di razionalità e solidarietà, per favorirne il risparmio, il rinnovo e l'uso plurimo, con priorità per quello potabile, e per preservare l'equilibrio dei bacini idrogeologici e per assicurare che anche in futuro si possa disporre di un patrimonio ambientale integro rappresenta un aspetto cruciale di analisi. Le analisi sono state effettuate a mezzo dell'impiego dei dati e delle informazioni contenute nelle relazioni e negli elaborati del PTA - Piano di Tutela delle Acque, strumento di pianificazione regionale con lo scopo di prevedere gli interventi sul territorio. Il fine è quello di conseguire gli obiettivi di qualità dei corpi idrici e la tutela quali-quantitativa della risorsa idrica, garantendo un approvvigionamento idrico sostenibile nel lungo periodo.

#### *Analisi di dettaglio*

In considerazione del suo recepimento nel quadro normativo italiano attraverso il D.Lgs. 152/2006, la Regione Abruzzo ha provveduto a redigere il PTA conformemente ai principi ed agli orientamenti della Direttiva 23 ottobre n. 2000/60/CE, in quanto rappresenta il più importante riferimento legislativo comunitario in materia di acque.

Di concerto con la Regione l'Arta ha effettuato la tipizzazione dei corsi d'acqua superficiali e dei bacini lacustri e l'individuazione dei corpi idrici significativi da sottoporre al monitoraggio, secondo le previsioni del D.M. 131/08.

I risultati dell'attività di tipizzazione e il metodo di lavoro sono rappresentati nella relazione tecnica che costituisce l'Allegato A.1.8 al Piano di tutela delle acque.

#### **Reti di monitoraggio per i fiumi**

Nel 2010, successivamente all'identificazione dei 19 tipi fluviali, sono state individuate 121 stazioni ridistribuite su 111 corpi idrici.

Sono poi state definite in termini di consistenza le tre reti di monitoraggio, con 58 stazioni per la rete Sorveglianza (S), 50 stazioni della rete Operativa (O), 13 stazioni della rete Nucleo (N). Per il primo anno sono state monitorate le stazioni O e S. Alla fine del primo anno la rete Nucleo è stata ridimensionata da 13 a 5 stazioni e le stazioni rimanenti sono state assegnate alla rete Sorveglianza; da luglio 2011, inoltre, sono state aggiunte due nuove stazioni alla rete Sorveglianza.

Oggi la rete conta complessivamente 123 stazioni distribuite su 111 corpi idrici, così suddivise in termini di tipologia:

- Sorveglianza (S): 58 stazioni,
- Operativa (O): 50 stazioni,
- Nucleo (N): 13 stazioni.

Facendo riferimento al Programma di monitoraggio dell'anno 2022 svolto da ARTA, Il monitoraggio delle acque fluviali è stato effettuato su un totale di 102 stazioni fluviali.

Oltre ai parametri chimico-fisici di base e quelli specifici selezionati a seguito di un'analisi delle pressioni antropiche che insistono sui corpi idrici, il programma 2022 ha previsto:

- l'applicazione dei protocolli biologici su 38 stazioni fluviali di 35 corpi idrici, seguendo le cadenze temporali previste dalla normativa.
- lo screening dei parametri chimico-fisici della tabella 1/A del D.Lgs. 172/15 su 11 stazioni.
- la ricerca di parametri microbiologici su 53 stazioni della rete WFD.

### **Reti di monitoraggio per i laghi**

Nel 2010 è stato effettuato il monitoraggio dei corpi lacustri individuati come significativi a seguito delle procedure di tipizzazione. Dallo studio effettuato nella fase di progettazione della rete lacustre i 6 laghi identificati sono stati classificati di tipo Mediterraneo e così associati:

- Scanno, Casoli, Bomba, Barrea appartengono al tipo ME-4 "Laghi mediterranei, profondi, calcarei. Laghi dell'Italia Centro-Meridionale ed Insulare, aventi profondità media della cuvetta lacustre superiore o uguale a 15 m, con substrato prevalentemente calcareo";
- Campotosto appartiene al tipo ME-5 "Laghi mediterranei, profondi, silicei. Laghi dell'Italia Centro-Meridionale ed Insulare, aventi profondità media della cuvetta lacustre superiore o uguale a 15 m, con substrato prevalentemente siliceo";
- Penne appartiene al tipo ME-2 "Laghi mediterranei, poco profondi, calcarei. Laghi dell'Italia Centro-Meridionale ed Insulare, aventi profondità media della cuvetta lacustre inferiore a 15 m, con substrato prevalentemente calcareo".

Tutti i laghi sono considerati a rischio e per tale motivo il tipo del monitoraggio che viene attuato è operativo (O).

Il programma di monitoraggio delle acque lacustri svolto da Arta è stato sviluppato sui 6 corpi idrici, tutti sottoposti ad un monitoraggio operativo: CI\_Campotosto (lago di Campotosto), CI\_Penne (lago di Penne), CI\_Casoli (lago di Casoli), CI\_Bomba (lago di Bomba), CI\_Barrea (lago di Barrea), e CI\_Scanno (lago di Scanno) unico lago naturale. Tranne il lago naturale di Scanno, gli altri 5 sono stati tutti classificati come corpi idrici fortemente modificati (HMWB).

Il corpo idrico interregionale IT00.I028.LAGO\_TALVACCHIA.A, appartenente al Bacino del Tronto, viene monitorato da Arpa Marche secondo accordi presi tra Regione Abruzzo e Regione Marche.

Nel 2022, il programma regionale ha previsto il monitoraggio con frequenza bimestrale sia dei parametri chimico-fisici selezionati in base alle pressioni antropiche presenti, sia del fitoplancton.

## Acque Sotterranee

Il patrimonio idrico sotterraneo, utilizzato per scopi idropotabili, industriali, irrigui e domestici, non rappresenta una risorsa inesauribile, ma un bene prezioso da proteggere. In Italia, il recepimento delle norme europee in materia di acque rappresentate dalla direttiva quadro 2000/60/CE (WFD) e dalla direttiva 2006/118/CE (GWD) si è concretizzato con l'emanazione del D.lgs. 30/2009 che ha recepito la direttiva 2006/118/CE specificatamente dedicata alle acque sotterranee, e del D.lgs. 260/2010 che ha colmato alcune lacune tecniche del D.lgs. 152/2006 per la completa attuazione delle direttive comunitarie sopra citate.

Il D.Lgs 30 del 19 aprile 2009 definisce le misure specifiche per prevenire e controllare l'inquinamento ed il depauperamento delle acque sotterranee. Gli obiettivi principali della norma sono:

- identificare e caratterizzare i corpi idrici sotterranei;
- valutare il "buono" Stato Chimico;
- individuare ed invertire le tendenze significative e durature all'aumento dell'inquinamento;
- classificare lo Stato Qualitativo.

La norma stabilisce che corpi idrici sotterranei hanno uno stato chimico classificato "buono" quando:

- non superano gli standard e valori soglia di qualità applicabili ai sensi delle disposizioni nazionali e comunitarie, ed elencati nelle tabelle 2 e 3 dell'Allegato 3;
- non presentano effetti di intrusione salina;
- non impediscono il conseguimento degli obiettivi ambientali previsti per le acque superficiali, né arrecano danni significativi agli ecosistemi terrestri direttamente dipendenti dal corpo idrico sotterraneo.

Nel documento A1.10 allegato al Piano di Tutela delle Acque "Individuazione dei corpi idrici sotterranei analisi delle pressioni e del livello di rischio ai sensi del D.Lgs 30/2009", la Regione Abruzzo ha provveduto a individuare i corpi idrici sotterranei significativi e ad attribuire il livello di rischio.

Con tale documento sono stati individuati i corpi idrici sotterranei "non a rischio", "probabilmente a rischio" e "a rischio" di non raggiungere, entro il 2015, l'obiettivo di qualità "buono" richiesto dalla Direttiva Acque.

In particolare, i corpi idrici non a rischio sono quei corpi idrici sotterranei sui quali non insistono attività antropiche o per i quali è provato, da specifico controllo dei parametri di qualità correlati alle attività antropiche presenti, che queste non incidono sullo stato di qualità del corpo idrico.

Degli 11 corpi idrici carbonatici presenti nella Regione Abruzzo, 10 sono stati individuati come "non a rischio" dal momento che, da specifico controllo dei parametri di qualità correlati alle attività antropiche presenti, queste non incidono sullo stato di qualità né su quello di quantità del corpo idrico. Tutti i corpi idrici in complessi carbonatici presentano basse pressioni sullo stato qualitativo, ad eccezione del corpo idrico secondario Monte Rotondo, afferente al corpo idrico principale Monte Morrone.

I 10 corpi idrici delle pianure alluvionali adriatiche sono stati definiti "a rischio", mentre i 6 corpi idrici in successioni fluvio-lacustri individuati nelle conche intramontane appenniniche sono stati considerati "probabilmente a rischio" ad eccezione della Piana del Tirino che è considerata "a rischio".

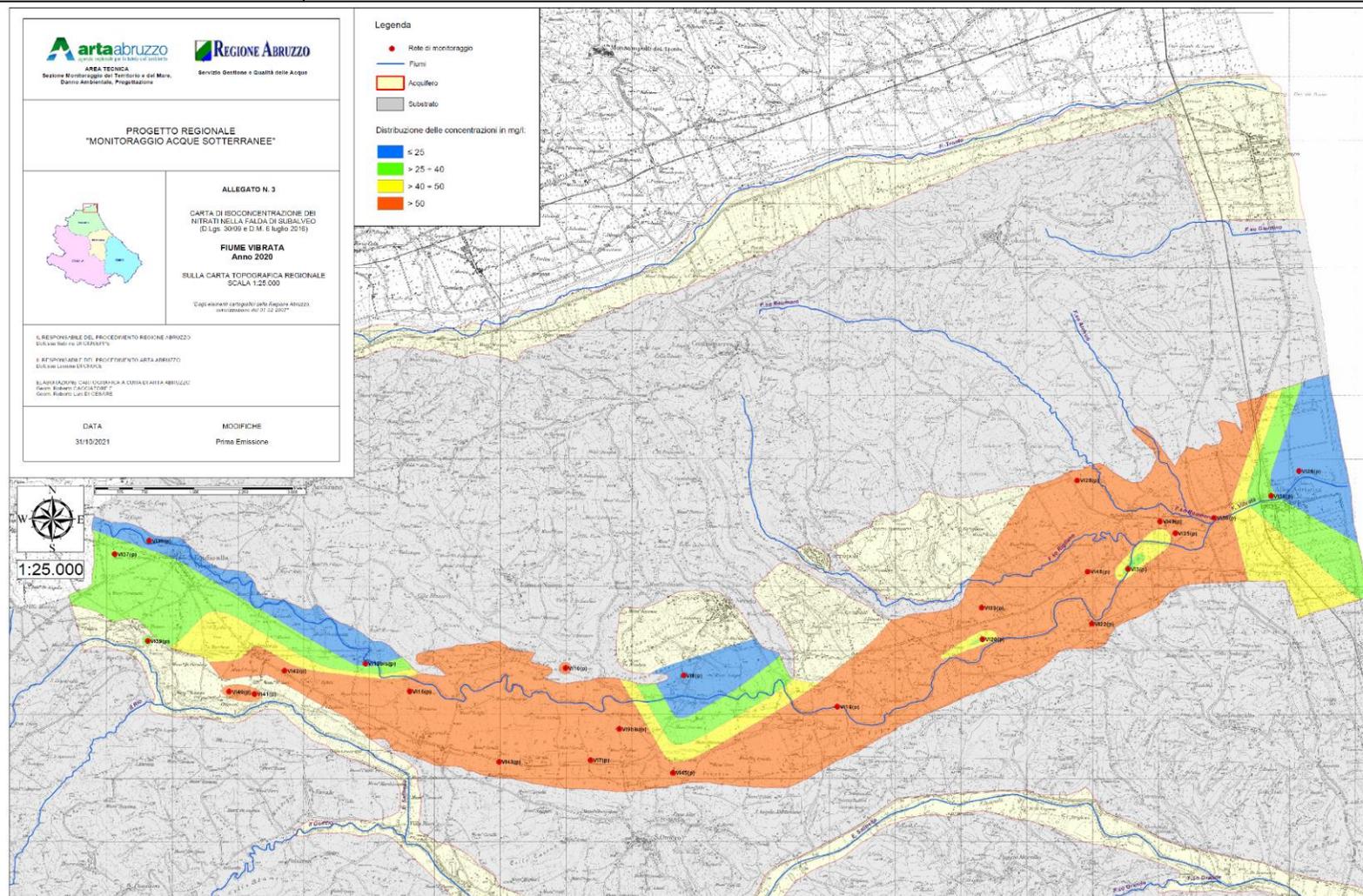
**Tabella 36: Corpi idrici significativi Regione Abruzzo**

CORPO IDRICO SOTTERRANEO SIGNIFICATIVO	CLASSE DI RISCHIO
<i>Successioni carbonatiche</i>	
Monte Cornacchia - Monti della Meta	non a rischio
Monte della Maiella	non a rischio
Monte Genzana - Monte Greco	non a rischio
Monte Marsicano	non a rischio
Monte Morrone	non a rischio a rischio
Monte Porrara	non a rischio
Monte Rotella	non a rischio
Monte Secine - Monti Pizzi - Monte Vecchio - Monte Castellano	non a rischio
Monte Velino - Monte Giano - Monte Nuria	non a rischio
Monti del Gran Sasso - Monte Sirente	non a rischio
Monti Simbruini - Monti Ernici - Monte Cairo	non a rischio
<i>Successioni alluvionali</i>	
Piana del Foro	a rischio
Piana del Pescara	a rischio
Piana del Saline	a rischio
Piana del Salinello	a rischio
Piana del Sangro	a rischio
Piana del Sinello	a rischio
Piana del Tordino	a rischio
Piana del Tronto	a rischio
Piana del Vibrata	a rischio
Piana del Vomano	a rischio
<i>Successioni fluvio-lacustri intramontane</i>	
Piana del Tirino	a rischio
Piana del Fucino e dell'Imele	probabilmente a rischio
Piana del Trigno	probabilmente a rischio
Piana dell'Alta Valle dell'Aterno	probabilmente a rischio
Piana di Castel di Sangro	probabilmente a rischio
Piana di Oricola	probabilmente a rischio
Piana di Sulmona	probabilmente a rischio

# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

## REGIONE ABRUZZO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING



**Figura 27: Carta di isoconcentrazione dei nitrati nella falda di subalveo - fiume Vibrata- Anno 2020**



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

## REGIONE ABRUZZO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

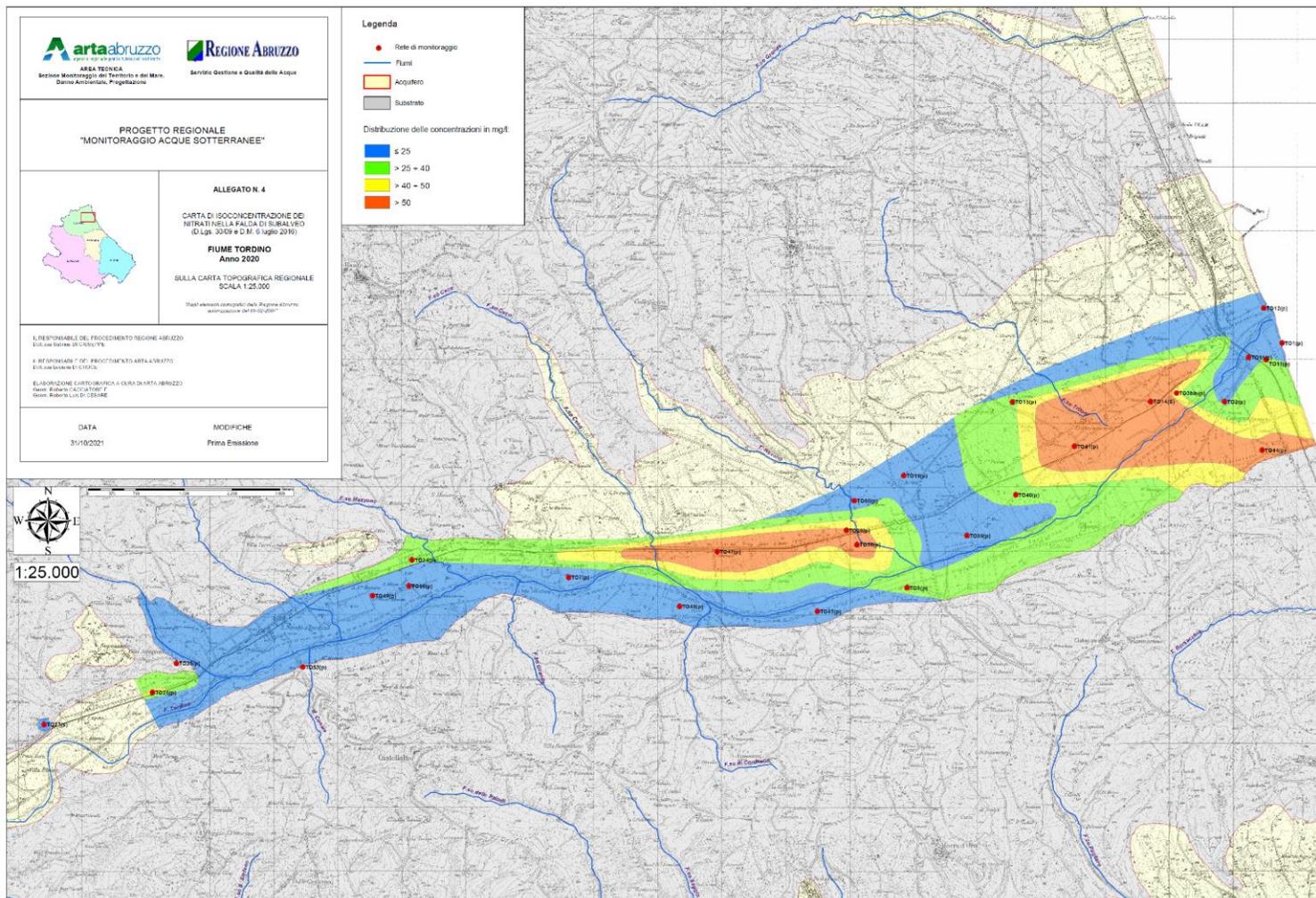


Figura 28: Carta di isoconcentrazione dei nitrati nella falda di subalveo - fiume Tordino- Anno 2020



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

## REGIONE ABRUZZO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

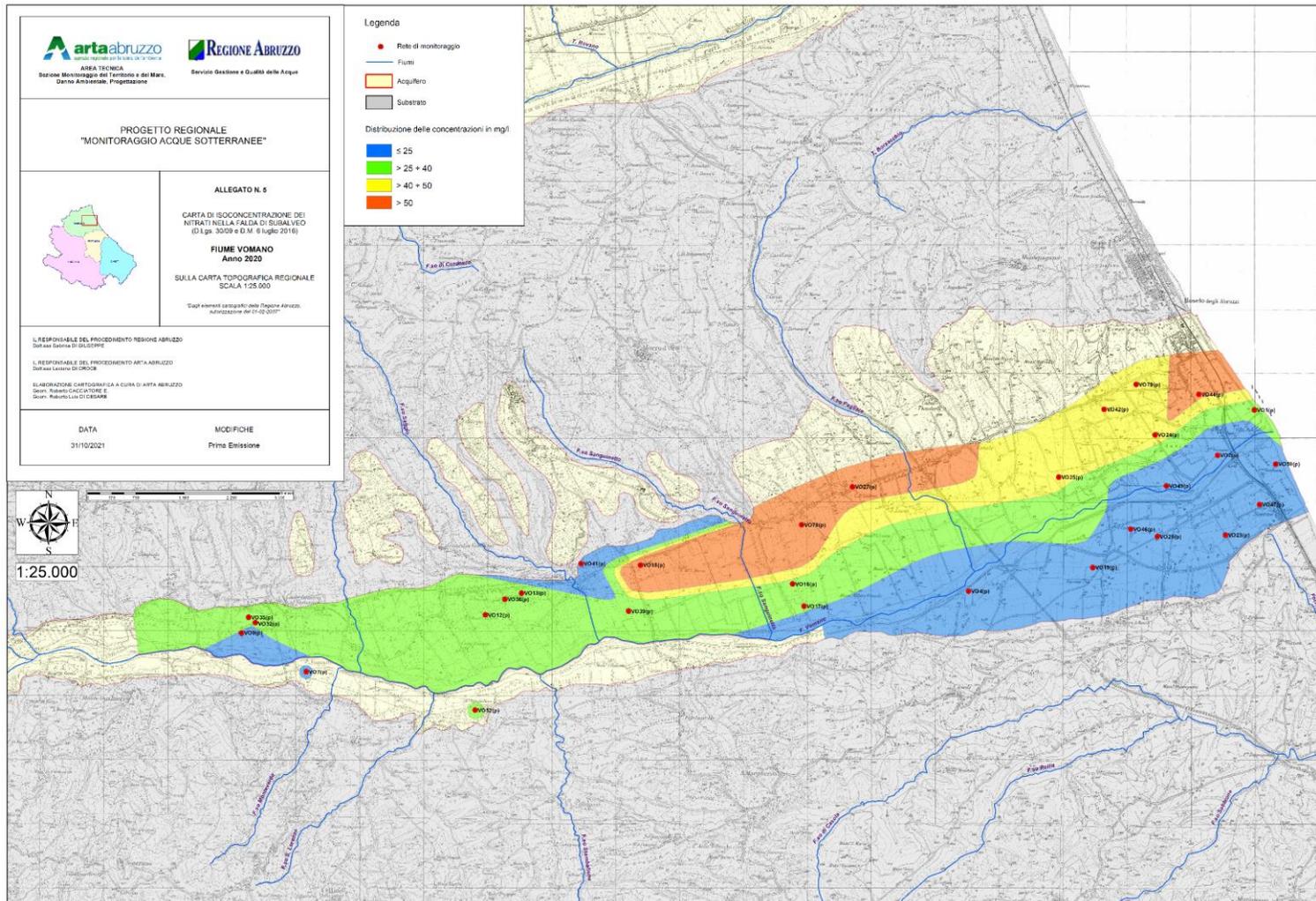


Figura 2: Carta di isoconcentrazione dei nitrati nella falda di subalveo - fiume Vomano- Anno 2020



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

## PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

#### *Possibili impatti del Piano*

All'interno delle aree oggetto di studio non vi sono corsi d'acqua, sorgenti o pozzi né aree di alimentazione di falde acquifere.

L'attuazione del piano non comporta modifiche del ciclo delle acque.

Relativamente alle acque marine, l'eventuale rischio di sversamenti a mare durante il conferimento dei rifiuti liquidi dalle navi ai mezzi nautici di raccolta sarà ovviato tramite l'impiego di opportune misure preventive.

La tutela delle acque superficiali e sotterranee, da sversamenti accidentali e non a terra e dagli scarichi liquidi, sarà perseguita anche tramite la presenza di un'area centralizzata dedicata alla raccolta dei rifiuti speciali pericolosi, dotata dei necessari accorgimenti per una gestione rispettosa dell'ambiente.

Inoltre, in linea con l'obiettivo di sostenibilità fissato dalla Direttiva comunitaria 2000/59/CE consistente nella riduzione degli scarichi a mare, su questa componente l'effetto sarà diretto e positivo, anche per le adeguate misure di gestione adottate. Tale effetto positivo, molto significativo, si manifesta per l'intera durata del Piano e tutela la salute umana da eventuali rischi.

#### 5.1.5 Suolo e rischi naturali

Il suolo riveste un ruolo fondamentale nel mantenimento di delicati equilibri ecosistemici, principalmente in riferimento alla protezione delle falde dall'inquinamento, alla regolamentazione dei deflussi idrici superficiali e alla mitigazione degli eventi alluvionali e franosi, al mantenimento della biodiversità e alla costituzione di biomassa. Esso è, tuttavia, soggetto a processi di degrado che ne minano la funzionalità e contribuiscono a creare fattori di rischio per l'ambiente. Tali processi sono dovuti principalmente a scorrette pratiche agricole, a un eccessivo incremento delle superfici urbanizzate, specie in aree costiere, al moltiplicarsi di fonti di contaminazione diffuse e puntuali, ai cambiamenti climatici.

La trattazione di questa componente verrà fatta attraverso la descrizione di: assetto idrogeomorfologico del territorio regionale e relative forme di dissesto, uso del suolo (inclusi approfondimenti su produzioni agricole di qualità), consumo di suolo, degradazione dei suoli e vulnerabilità alla desertificazione e all'erosione, presenza di siti contaminati e potenzialmente contaminati.

#### *Analisi di dettaglio*

##### *Il consumo di suolo nella Regione Abruzzo*

Il Rapporto nazionale SNPA "Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici" definisce il consumo di suolo come *"un processo associato alla perdita di una risorsa ambientale fondamentale, limitata e non rinnovabile, dovuta all'occupazione di una superficie originariamente agricola, naturale o seminaturale con una copertura artificiale"*.

La principale causa di degrado del suolo in Europa è costituita dall'impermeabilizzazione, fattore che comporta un rischio accresciuto di inondazioni, contribuisce ai cambiamenti climatici, minaccia la biodiversità, provoca la perdita di terreni agricoli fertili e aree naturali e seminaturali, concorre infine, insieme alla diffusione urbana e alla progressiva e sistematica distruzione del paesaggio, soprattutto rurale, alla perdita delle capacità di regolazione dei cicli naturali e di mitigazione degli effetti termici locali (Commissione Europea, 2012).

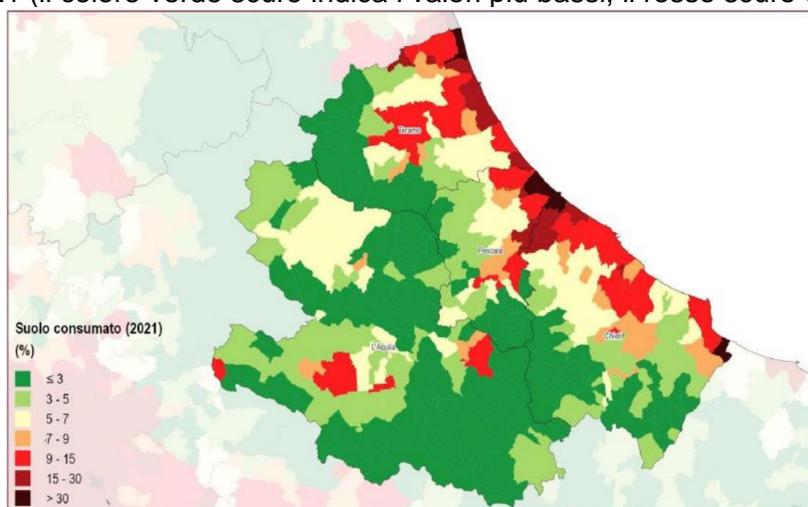
Le attività di monitoraggio del territorio in termini di uso, copertura e consumo di suolo nel nostro Paese, assicurate dal Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA), permettono di avere un quadro aggiornato annualmente dell'evoluzione dei fenomeni di consumo di suolo, delle dinamiche di trasformazione del territorio e della crescita urbana, in particolare, attraverso la produzione di cartografia tematica e l'elaborazione di indicatori specifici.

Per effettuare l'analisi di questo specifico aspetto si sono utilizzati i dati estrapolati:

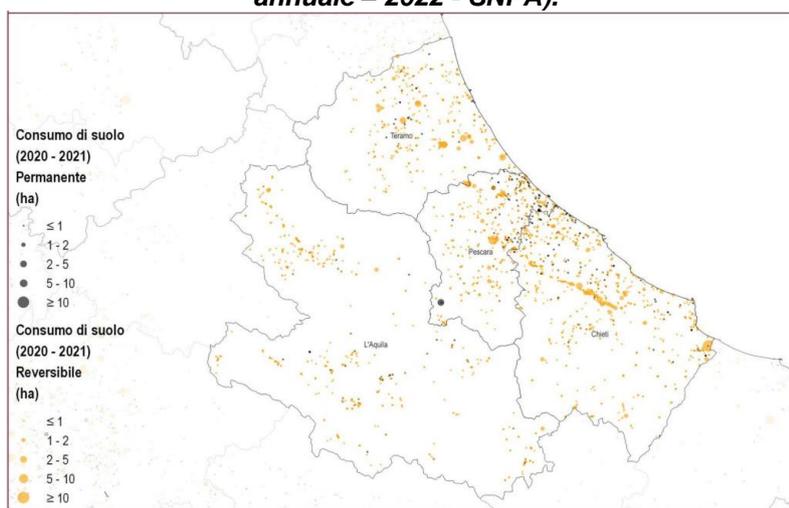
- dal sito ARTA – Sezione Suolo;
- dal sito SNPA – Sistema nazionale per la Protezione dell’Ambiente ed in particolare riferendosi ai dati del Rapporto SNPA 2022;
- dal sito EcoAtlante.

In Abruzzo il suolo consumato al 2021 è pari a 54.210 ettari, in aumento dello 0,78% rispetto al 2020, (percentuale più alta tra le regioni) e del 6,75% rispetto al 2006 quando gli ettari erano 50.783; entrambe le percentuali sono superiori ai valori nazionale (rispettivamente 0,30% e 5,67%). La Regione Abruzzo è stata la Regione in cui l’aumento della percentuale di consumo del suolo è stata la più elevata.

La mappa mostra il dettaglio della percentuale di suolo consumato a livello comunale riferito alla data del 31/12/2021 (il colore verde scuro indica i valori più bassi, il rosso scuro quelli più alti).



**Figura 30: Suolo consumato 2021: percentuale sulla superficie amministrativa (%) (Fonte Report annuale – 2022 - SNPA).**



**Figura 31: Consumo suolo annuale (2020 – 2021): localizzazione dei cambiamenti (ettari)**

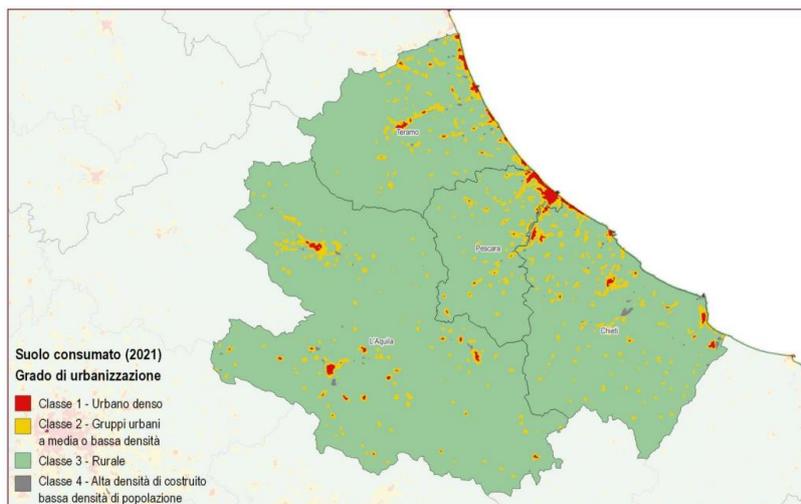


Figura 32: Suolo consumato (2021): Grado di urbanizzazione.

Tabella 37: Consumo del suolo per regione. Anni 2006, 2020, 2021

Regione	Suolo consumato (ettari)			Aumento % consumo suolo	
	2006	2020	2021	2021/2006	2021/2020
Piemonte	160.863	169.025	169.655	5,47	<b>0,37</b>
Valle d'Aosta	6.800	6.990	7.001	2,96	<b>0,15</b>
Lombardia	275.528	288.503	289.386	5,03	<b>0,31</b>
Trentino-Alto Adige	39.789	41.536	41.624	4,61	<b>0,21</b>
Veneto	205.921	217.546	218.230	5,98	<b>0,31</b>
Friuli-Venezia Giulia	60.654	63.277	63.375	4,49	<b>0,16</b>
Liguria	38.475	39.260	39.299	2,14	<b>0,10</b>
Emilia-Romagna	189.969	199.662	200.320	5,45	<b>0,33</b>
Toscana	137.589	141.533	141.827	3,08	<b>0,21</b>
Umbria	41.907	44.431	44.543	6,29	<b>0,25</b>
Marche	60.996	64.613	64.751	6,16	<b>0,21</b>
Lazio	131.309	139.511	139.918	6,56	<b>0,29</b>
<b>Abruzzo</b>	<b>50.783</b>	<b>53.792</b>	<b>54.210</b>	<b>6,75</b>	<b>0,78</b>
Molise	16.663	17.360	17.414	4,51	<b>0,31</b>
Campania	135.641	142.135	142.625	5,15	<b>0,34</b>
Puglia	144.942	158.196	158.695	9,49	<b>0,32</b>
Basilicata	29.443	31.624	31.701	7,67	<b>0,24</b>
Calabria	71.844	76.235	76.319	6,23	<b>0,11</b>
Sicilia	157.692	167.103	167.590	6,28	<b>0,29</b>
Sardegna	76.438	79.849	80.029	4,70	<b>0,23</b>
<b>Italia</b>	<b>2.033.244</b>	<b>2.142.180</b>	<b>2.148.515</b>	<b>5,67</b>	<b>0,30</b>

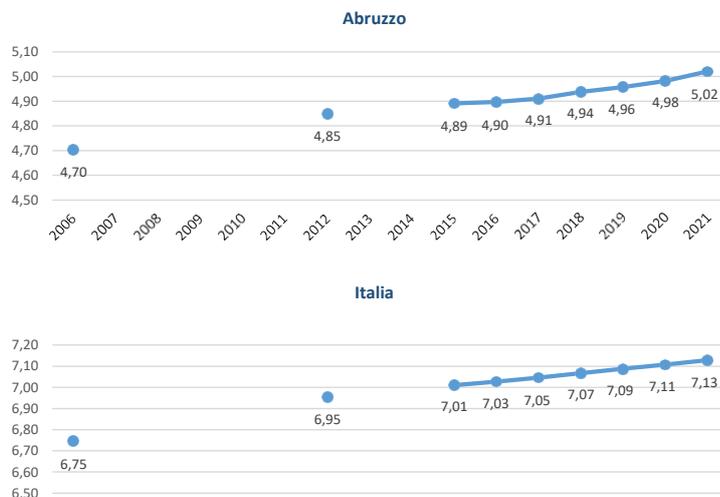


Figura 33: % suolo consumato negli anni

Tabella 38: Suolo consumato in Abruzzo per provincia.

Regione	Suolo consumato (ettari)		Aumento % consumo suolo	
	2006	2020	2021	2021/2006
L'Aquila	14.846	15.827	15.893	7,06
Teramo	12.161	12.958	13.055	7,35
Pescara	8.255	8.714	8.798	6,57
Chieti	15.520	16.292	16.463	6,08
<b>Abruzzo</b>	<b>50.783</b>	<b>53.792</b>	<b>54.210</b>	<b>6,75</b>

Comuni con il minor suolo consumato al 2021 (%)				Comuni con il maggior suolo consumato al 2021			
Provincia	Comune	Suolo consumato al 2021 (%)	Suolo consumato al 2021 (ettari)	Provincia	Comune	Suolo consumato al 2021 (%)	Suolo consumato al 2021 (ettari)
L'Aquila	Barrea	0,53	46,25	Pescara	Pescara	51,44	1.763
L'Aquila	Villavallelonga	0,61	44,85	Pescara	Montesilvano	33,96	803
Pescara	Salle	0,70	15,14	Teramo	Martinsicuro	33,03	483
L'Aquila	Civitella Alfedena	0,72	21,09	Chieti	San Salvo	32,59	647
L'Aquila	Scanno	0,76	102,21	Teramo	Alba Adriatica	31,07	297
L'Aquila	Bisegna	0,79	36,61	Chieti	San Giovanni T.	29,16	517
L'Aquila	Opi	0,88	43,81	Teramo	Giulianova	23,17	650
L'Aquila	Calascio	0,91	35,97	Chieti	Francavilla al Mare	22,51	522
Pescara	Sant'Eufemia a M.	0,92	37,18	Chieti	Chieti	21,61	1.290

#### 5.1.5.1.1 Rischio sismico nella Regione Abruzzo.

L'Abruzzo è la seconda regione italiana per superficie al massimo livello di pericolosità sismica e terza per popolazione ed edifici residenziali. È quanto emerge dalle elaborazioni che il Crespa

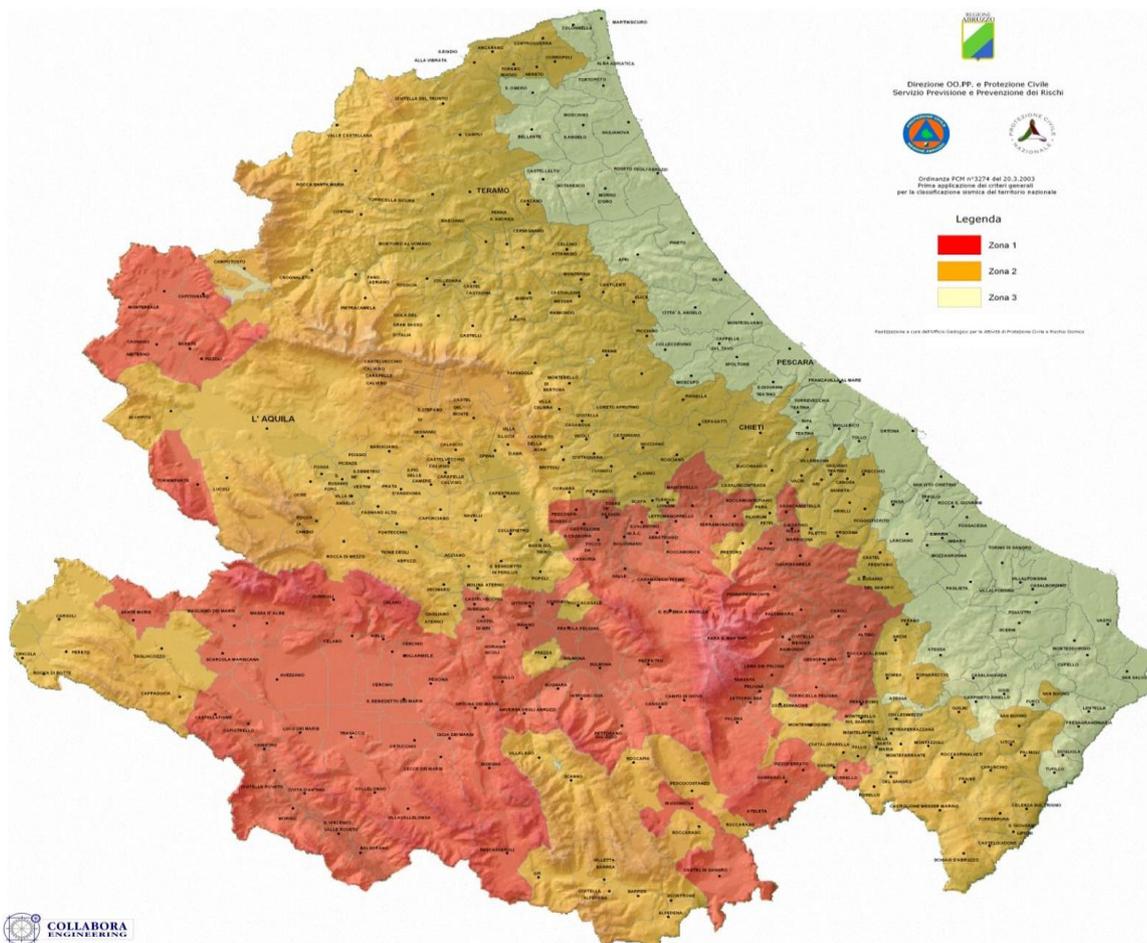
(Centro regionale di studi e ricerche economico-sociali) ha svolto integrando la classificazione sismica del territorio nazionale con i dati forniti dall'Istat.

È classificato in zona sismica 1, quella con il più elevato livello di pericolosità, il 33% del territorio abruzzese, percentuale che pone la regione al secondo posto nella graduatoria nazionale dopo la Calabria. Inoltre, vi sono presenti 246.311 abitanti e 96.458 edifici residenziali che costituiscono rispettivamente il 18,6% della popolazione e il 27,7% degli edifici, valori che collocano l'Abruzzo al terzo posto dopo Calabria e Basilicata.

Tra le diverse zone sismiche abruzzesi, la zona sismica 1 conta la minore percentuale di abitanti (18,6%) e di edifici residenziali (27,7%). Questi ultimi sono per la maggior parte (69,5%) costruiti prima del 1971 e per i due terzi (66,7%) con struttura portante in muratura.

La zona sismica 2, quella con pericolosità intermedia, include la maggiore percentuale di comuni (51,8%), di superficie (50,9%) e di edifici (38,7%). Quelli con struttura portante in muratura raggiungono il peso più elevato (67,9%).

La zona sismica 3, quella con pericolosità minima, annovera la minore percentuale di comuni (18,4%) e di superficie (16,1%), ma ospita quasi la metà della popolazione regionale (48,3%), che si concentra in numerosi comuni di grandi dimensioni (Pescara, Montesilvano, Vasto e Lanciano). Tra gli edifici residenziali presenti, quelli costruiti dopo il 2000 e quelli con struttura portante in calcestruzzo armato raggiungono la percentuale maggiore (rispettivamente 8,7% e 34,3%).



**Figura 34: Zonazione sismica Regione Abruzzo – Fonte:**  
<http://www.regione.abruzzo.it/zonesismiche/html/>

Sono oltre 230mila gli abruzzesi che vivono in comuni classificati come zona sismica 1, quella in cui la probabilità che capiti un forte terremoto è più elevata. Si tratta di circa il 18% dei residenti della regione (una quota molto più elevata rispetto alla media nazionale, che si attesta al 5% circa).

La quota è preponderante nei comuni della provincia dell'Aquila. Oltre il 60% di chi vive nel territorio aquilano risiede in un comune classificato in zona 1. Seguono le province di Chieti (9%) e Pescara (7,4%). In quella di Teramo non ci sono comuni classificati come zona 1, ma è la provincia con la quota più elevata di residenti in zona 2 (43% della popolazione, contro una media regionale inferiore di 10 punti).

## COMUNE DI PESCARA

La MZS1 del Comune di Pescara, redatta ai sensi e per le finalità di cui all'art.5 e all'art.19, comma 5 della Legge Regionale 11 agosto 2011, n. 28 (Legge Antisismica Regionale) è stata valutata "conforme" nella seduta del Tavolo Tecnico di Monitoraggio degli Studi di Microzonazione Sismica regionale (TTMZS) del 16 luglio 2015 ed ha acquisito l'Attestato di Validazione emesso dal competente organo regionale il 4 agosto 2015.

Con Delibera di Consiglio Comunale n. 19 del 25 febbraio 2016 si è preso atto dello studio di microzonazione sismica di livello 1 e sono state adottate le carte delle Microzone (microaree) a comportamento sismico omogeneo (MOPS).

Per effettuare una caratterizzazione dell'area da un punto di vista della storia sismica del sito è stato utilizzato il DBMI11 – Database Macrosismico Italiano redatto dell'INGV – Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia. Tale database raccoglie tutti gli eventi sismici catalogati in epoca storica nel territorio Italiano. Il DBMI11 è utilizzato per la compilazione del Catalogo Parametrico dei Terremoti Italiani CTPI11 dell'INGV e per la redazione della mappa di Pericolosità Sismica del territorio Nazionale.

Come già premesso il territorio della Regione Abruzzo è caratterizzato da una intensa attività sismica, ma nonostante questo gli epicentri degli eventi storici sono piuttosto distanti da Pescara. L'area del territorio pescarese non è stata soggetta ad eventi sismici, ma ha subito danni durante 26 eventi occorsi dal 1873 al 2009.

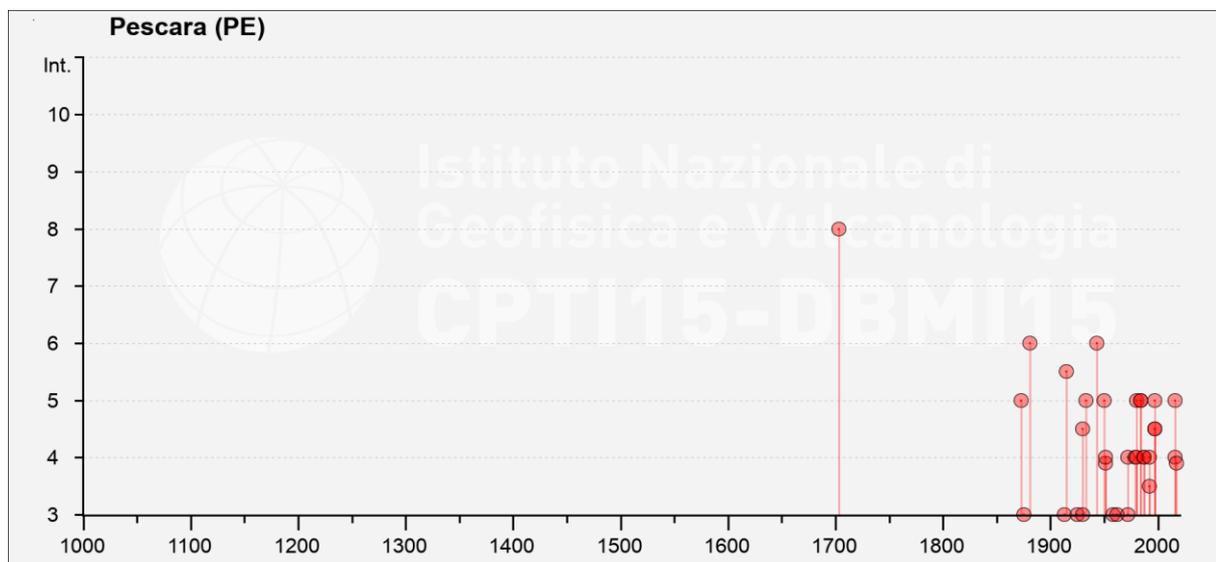


Figura 35: Eventi sismici risentiti e che hanno provocato danni nella città di Pescara -  
Fonte: <https://emidius.mi.ingv.it/CPTI15-DBMI15/>

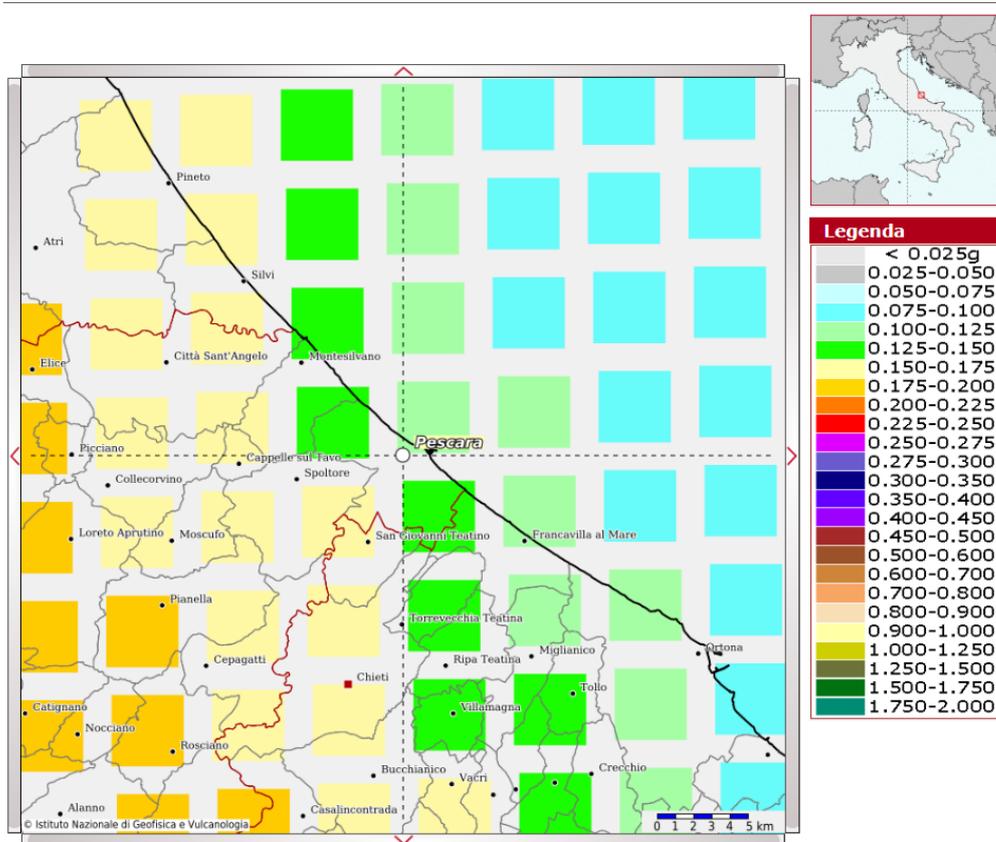


Figura 36: Estratto della "Mappa interattiva di pericolosità sismica" tratta dal sito <http://esse1->

### COMUNE DI ORTONA

Il comune di Ortona è compreso amministrativamente nella Provincia di Chieti. Il territorio comunale si estende per circa 79,50 Km<sup>2</sup> e si sviluppa ad una quota media di circa 60 m s.l.m.

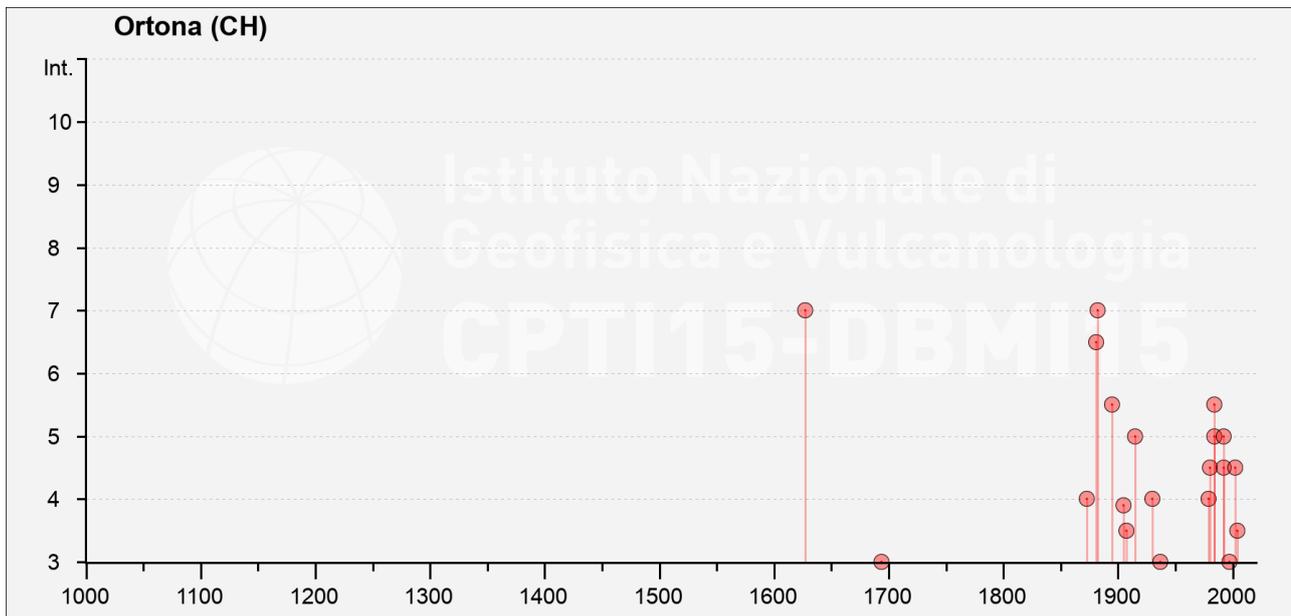
In base alla nuova classificazione sismica del territorio italiano, il Comune di Ortona risulta classificato come Zona 3.

Dalla consultazione del DBMI11 – Database Macrosismico Italiano redatto dell'INGV e dalla consultazione della Tabella di seguito riportata, si rileva che il Comune di Ortona è caratterizzato da una blanda attività macrosismica. Tra i sismi censiti nel Catalogo Sismico, solo i terremoti delle Capitanata del 1625 e della Majella del 1881 hanno indotto risentimenti macrosismici prossimi al VII grado.

Tabella 39: Storia sismica comune Ortona - Fonte <https://emidius.mi.ingv.it/CPT115-DBMI15>

Ortona						
PlaceID	IT_57933					
Coordinate (lat, lon)	42.353, 14.404					
Comune (ISTAT 2015)	Ortona					
Provincia	Chieti					
Numero di eventi riportati	24					
Effetti						
Int.	Anno	Me	Gi	Ho	Mi	Se
7	1627	07	30	10	50	
	Area epicentrale			NMDP	Io	Mw
	Capitanata			64	10	6.66

3	1694 09 08 11 40	Irpinia-Basilicata	251	10	6.73
4	1873 03 12 20 04	Appennino marchigiano	196	8	5.85
6-7	1881 09 10 07	Chietino	43	7-8	5.41
7	1882 02 12	Chietino	8	7	5.26
5-6	1895 08 09 17 38 2	Adriatico centrale	103	6	5.11
NF	1901 10 15 13 55 5	Alanno	10	5	4.22
F	1905 08 18 04 07	Tavoliere delle Puglie	41	5	4.61
3-4	1907 01 23 00 25	Adriatico centrale	93	5	4.75
5	1915 01 13 06 52 4	Marsica	1041	11	7.08
4	1930 07 23 00 08	Irpinia	547	10	6.67
3	1937 07 17 17 11	Tavoliere delle Puglie	40	6	4.96
4	1979 09 19 21 35 3	Valnerina	694	8-9	5.83
4-5	1980 11 23 18 34 5	Irpinia-Basilicata	1394	10	6.81
NF	1984 04 29 05 02 5	Umbria settentrionale	709	7	5.62
5-6	1984 05 07 17 50	Monti della Meta	911	8	5.86
5	1984 05 11 10 41 4	Monti della Meta	342	7	5.47
4-5	1992 02 18 03 30 0	Chietino	73	5-6	4.11
5	1992 07 16 05 38 5	Chietino	107	5-6	4.22
3	1997 09 26 09 40 2	Appennino umbro-marchigiano	869	8-9	5.97
4-5	2002 11 01 15 09 0	Molise	638	7	5.72
2	2003 03 29 17 42 1	Adriatico centrale	68		5.43
3-4	2004 11 25 06 21 1	Adriatico centrale	13		5.25
NF	2004 12 09 02 44 2	Teramano	213	5	4.09



**Modello di pericolosità sismica MPS04-S1**

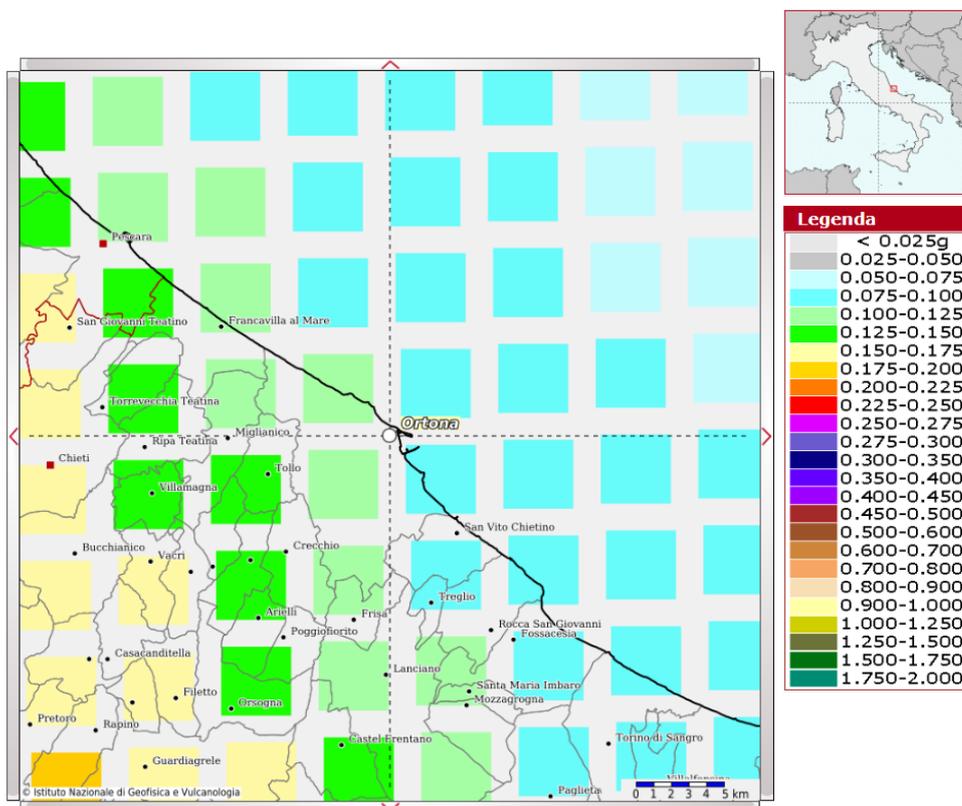


Figura 37: Estratto della "Mappa interattiva di pericolosità sismica" Comune di Ortona tratta dal sito <http://esse1->

**COMUNE DI VASTO**

Il territorio di Vasto è situato nella porzione centrale della costa adriatica e comprende buona parte del tratto meridionale del litorale abruzzese, delimitato dalla fascia costiera ad Est e dai principali corsi d'acqua della zona; il F.me Sinello a Nord, con il suo affluente T.te Maltempo ad Ovest, ed il T.te Buonotte che incide in parte gli antichi terrazzi fluviali del settore sinistro del F. me Trigno situato più a Sud nel vicino territorio di San Salvo.

Si tratta del sistema collinare periadriatico che si estende dai rilievi della retrostante dorsale appenninica fino al mare, che corrisponde al margine orientale dell'Avanfossa Abruzzese-Molisana.

Il paesaggio presenta una notevole differenziazione del territorio: un'ampia zona marcatamente tabulare, sabbioso conglomeratica, che degrada dolcemente verso mare, ed interessa il settore Centro Settentrionale dove si sviluppa il centro storico e gran parte dell'abitato, mentre a Sud il paesaggio è dominato da rilievi collinari pelitici.

In analogia a quanto fatto in precedenza, per l'inquadramento dell'area di Vasto da un punto di vista sismico è stato utilizzato lo strumento informatico DBMI11 – Database Macrosismico Italiano redatto dell'INGV.

Nella Tabella che segue è riportato l'elenco dei terremoti che hanno interessato il territorio comunale di Vasto.

Nella Tabella sono indicati numerosi eventi sismici superiori o uguali al quinto grado della scala Mercalli (MCS) corrispondente ad un effetto del terremoto sulla popolazione e sui manufatti che si può definire "forte" cioè avvertita da tutti con danni alle strutture.

Tra questi sono indicati con le massime intensità: il terremoto del Molise del 1456 con magnitudo 6 della MCS, quello del Gargano del 1627 (7 MCS). Dallo stesso Catalogo si deduce che la maggior parte degli eventi sismici che hanno provocato danni alla città hanno come zone epicentrali quella della fascia Garganica-Molisana e quella dell'Appennino Abruzzese.

<b>Vasto</b>					
PlaceID	IT_58243				
Coordinate (lat, lon)	42.117, 14.708				
Comune (ISTAT 2015)	Vasto				
Provincia	Chieti				
Regione	Abruzzo				
Numero di eventi riportati	39				
Effetti	In occasione del terremoto del				
Int.	Anno Me Gi Ho Mi Se	Area epicentrale	NMDP	Io	Mw
6	1456 12 05	Appennino centro-meridionale	199	11	7.19
7	1627 07 30 10 50	Capitanata	64	10	6.66
5	1657 01 29 02	Capitanata	12	8-9	5.96
NC	1730 05 12 05	Valnerina	115	9	6.04
7-8	1822 03 16	Vasto	1	7-8	5.33
4	1838 03 05	Costa molisana	2	4-5	3.93
3	1857 12 16 21 15	Basilicata	340	11	7.12
4	1873 03 12 20 04	Appennino marchigiano	196	8	5.85
5	1875 12 06	Gargano	97	8	5.86
5	1881 09 10 07	Chietino	43	7-8	5.41
3-4	1882 02 12	Chietino	8	7	5.26

4	1882 06 06 05 40	Isernino	50	7	5.20
4-5	1889 12 08	Gargano	122	7	5.47
3	1892 06 06	Isole Tremiti	68	6	4.88
6	1895 08 09 17 38 2	Adriatico centrale	103	6	5.11
NF	1897 05 28 22 40 0	Ionio	132	6	5.46
NF	1904 04 08 08 22	Gargano	27	6	4.75
3-4	1907 01 23 00 25	Adriatico centrale	93	5	4.75
NF	1912 07 02 07 34	Tavoliere delle Puglie	49	5	4.55
4-5	1913 10 04 18 26	Molise	205	7-8	5.35
5	1915 01 13 06 52 4	Marsica	1041	11	7.08
F	1925 09 24 13 33 4	Molise occidentale	50	7	5.26
2	1930 10 30 07 13	Senigallia	268	8	5.83
5-6	1933 09 26 03 33 2	Maiella	325	9	5.90
3	1937 07 17 17 11	Tavoliere delle Puglie	40	6	4.96
5	1962 08 21 18 19	Irpinia	562	9	6.15
5	1980 11 23 18 34 5	Irpinia-Basilicata	1394	10	6.81
NF	1984 04 29 05 02 5	Umbria settentrionale	709	7	5.62
5-6	1984 05 07 17 50	Monti della Meta	911	8	5.86
5	1984 05 11 10 41 4	Monti della Meta	342	7	5.47
3-4	1995 09 30 10 14 3	Gargano	145	6	5.15
5	2002 11 01 15 09 0	Molise	638	7	5.72
4-5	2002 11 12 09 27 4	Molise	174	5-6	4.57
3-4	2003 03 29 17 42 1	Adriatico centrale	68		5.43
3-4	2003 06 01 15 45 1	Molise	501	5	4.44
3	2004 11 25 06 21 1	Adriatico centrale	13		5.25



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

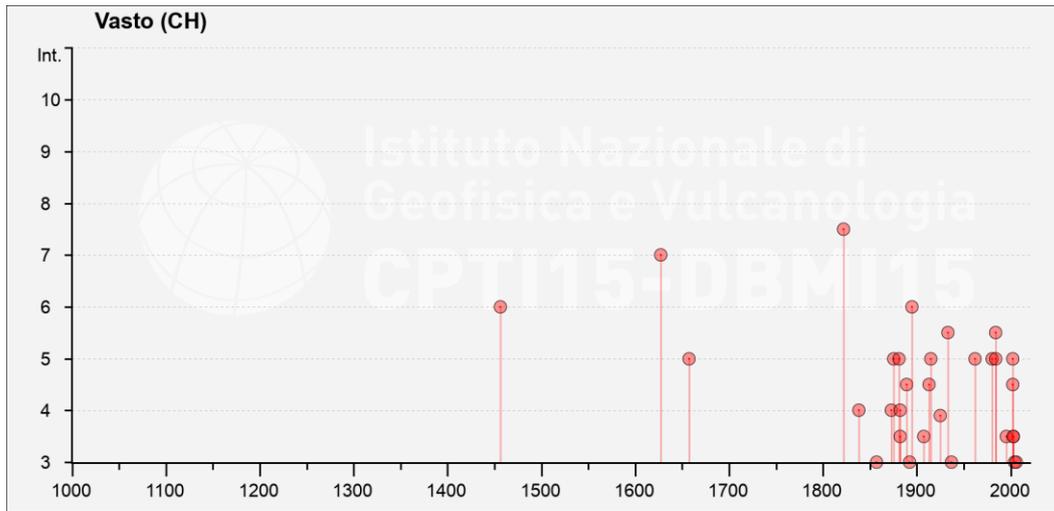
Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE  
NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI  
COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

NF	2005 03 01 05 41 3	Molise	136	4	3.68
3	2006 05 29 02 20 0	Gargano	384		4.64
NF	2006 10 04 17 34 2	Adriatico centrale	98	4-5	4.30



Modello di pericolosità sismica MPS04-S1

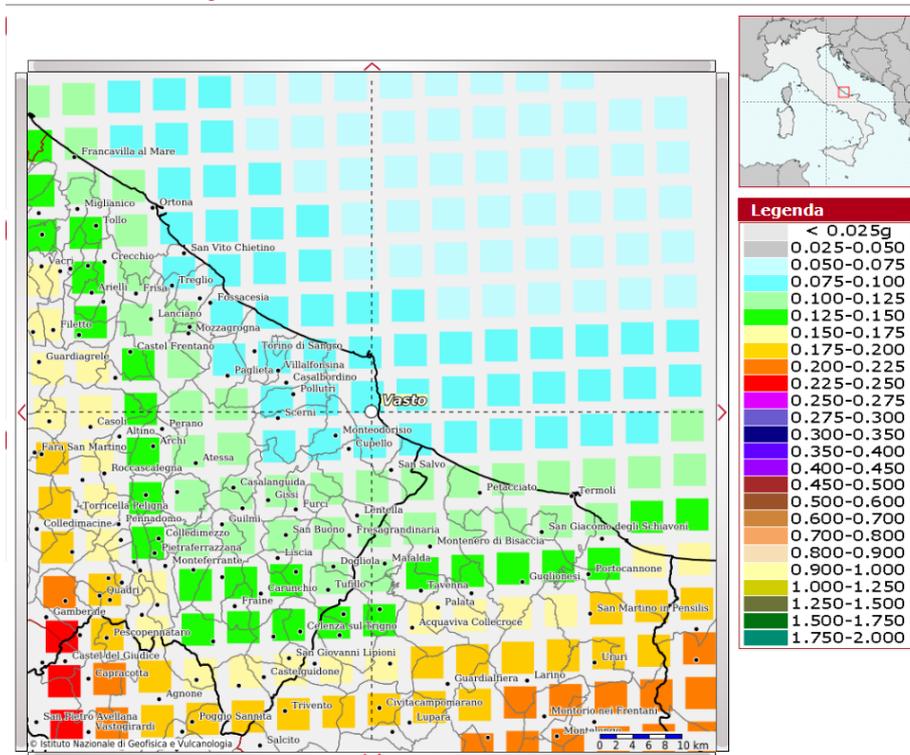


Figura 38: Estratto della "Mappa interattiva di pericolosità sismica" Comune di Ortona tratta dal sito <http://esse1->

### *Possibili impatti del Piano*

Non sono previsti impatti in quanto il piano non prevede la realizzazione di scavi, sbancamenti e movimenti di terra connessi alla realizzazione di nuove strutture.

Non sono presenti interferenze relative a rischio idrogeologico, impermeabilizzazione, erosione, desertificazione o altre forme di degrado del suolo. Non sono previste interferenze con il sottosuolo. I contenuti del Piano, inoltre, riguardando la corretta gestione dei rifiuti, escludono anche possibili effetti in termini di contaminazione dei suoli. Come per le acque superficiali e sotterranee, così per la componente suolo le misure di gestione adottate per il processo di raccolta dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi consentiranno pertanto di scongiurare eventuali fenomeni di inquinamento.

Come prescrizione gestionale si prevede che la movimentazione e lo stoccaggio dei rifiuti siano gestiti in modo da evitare ogni possibile contaminazione del suolo.

### 5.1.6 Biodiversità

In questo paragrafo verranno analizzati lo stato e le tendenze evolutive degli ecosistemi naturali, la cui conservazione costituisce un obiettivo essenziale per assicurare alle generazioni future adeguati livelli di vita, secondo i principi dello sviluppo sostenibile. Le minacce di questo patrimonio derivano da vari fattori, in primis dalle dinamiche generali di sviluppo economico, sia globali che locali, dalla distruzione e dalla frammentazione degli habitat dovute all'urbanizzazione e all'agricoltura estensiva, dalla loro degradazione dovuta all'introduzione di specie non autoctone o al sovrasfruttamento, dai cambiamenti climatici, dall'inquinamento delle matrici ambientali (acqua, aria, suolo, ambiente sonoro e luminoso), dall'intensificazione del reticolo infrastrutturale.

### *Analisi di dettaglio*

#### **Piani di Gestione Siti Natura 2000 il cui territorio è interessato da interventi del PRRC**

I Siti d'Importanza Comunitaria (SIC) sono aree, individuate sulla base della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", destinate a garantire la conservazione delle specie e degli habitat elencati negli allegati I e II della stessa. Gli attuali SIC dovranno essere dotati di opportune misure di conservazione e trasformati in Zone Speciali di Conservazione (ZSC).

Le ZSC insieme alle Zone di Protezione Speciale (ZPS) andranno a costituire la Rete Natura 2000 il cui scopo è la conservazione della biodiversità selvatica nel territorio dell'Unione.

L'Abruzzo è la regione italiana con la superficie maggiore di aree protette terrestri: il 35,87% della superficie terrestre del territorio abruzzese è considerato area protetta. Corrisponde a un'area pari a 387.083 ettari. Questo è il valore più ampio dell'intero territorio nazionale. Per quel che riguarda le zone marine, l'1,36% rientra nella rete natura 2000 con un totale di 3.410 ettari. Escludendo le regioni che non presentano uno sbocco sul mare, risulta terzultima a livello nazionale.



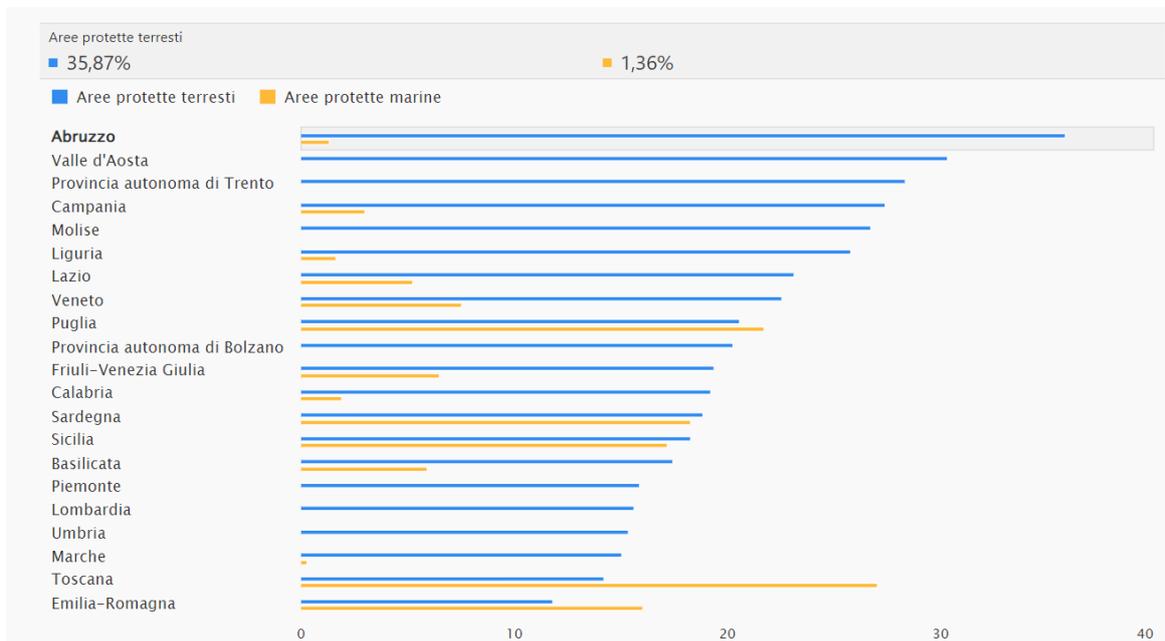
Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

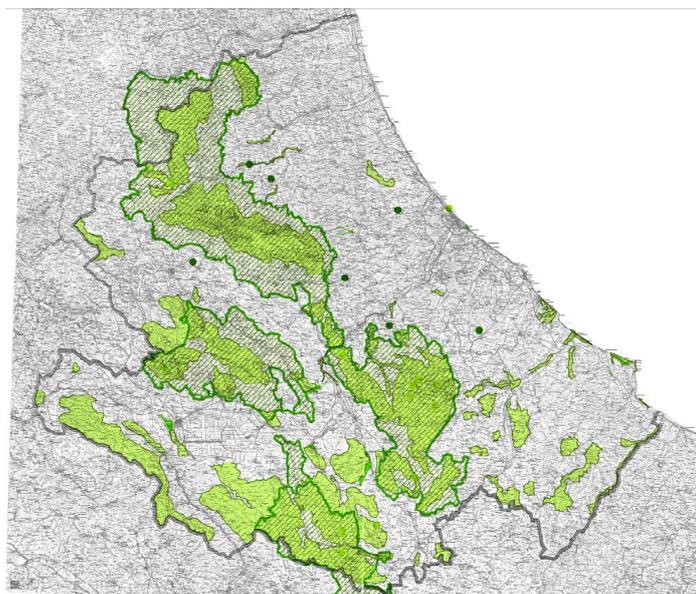
# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

## REGIONE ABRUZZO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING



**Figura39: Aree Natura 2000: percentuale di superficie presente nella rete Natura 2000 rispetto al totale dell'area regionale.**





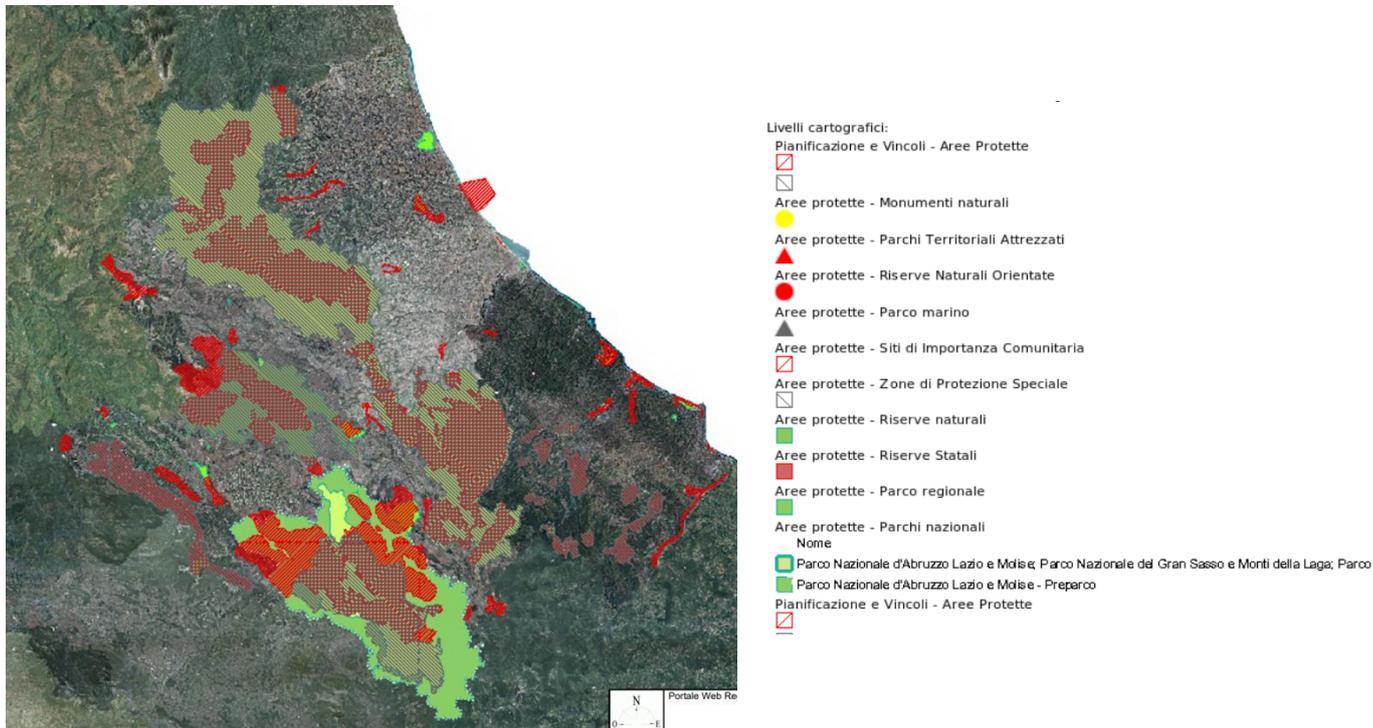
Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

## REGIONE ABRUZZO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING



**Figura 40: Aree Natura 2000: Cartografia generale e dettagliata.**

Il Piano prevede azioni che si svolgono parzialmente in prossimità dei seguenti siti della Rete Natura 2000:

Porto	Identificazione	Distanza dall'area portuale
Pescara		Pineta Santa Filomena ≈ 4,20 Km
		Pineta Dannunziana ≈ 2,5 Km



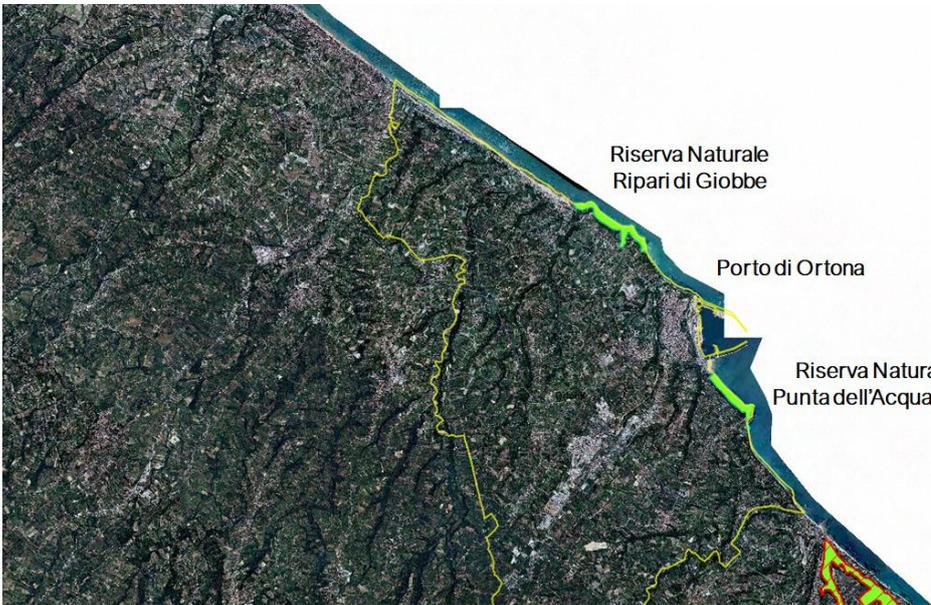
Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

## REGIONE ABRUZZO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

<b>Ortona</b>	 <p>Riserva Naturale Ripari di Giobbe</p> <p>Porto di Ortona</p> <p>Riserva Naturale Punta dell'Acquabella</p>	Ripari di Giobbe ≈ 2,32 Km
<b>Vasto</b>	 <p>SIC IT 7140108 Punta Aderci - Punta della Penna</p> <p>Porto di Vasto</p> <p>Riserva Naturale Punta Aderci</p>	Nelle immediate vicinanze dell'area Portuale

Per ciò che riguarda le l'area portuale di Pescara e Ortona, esse non ricadono all'interno di siti della rete Natura 2000.

Relativamente agli impatti ed eventuali pressioni antropiche generate dall'attuazione del Piano nell'area portuale di Vasto, pur essendo l'area portuale nelle immediate vicinanze dei due siti, si ritiene che il Piano oggetto del presente documento produrrà effetti positivi indiretti, molto significativi, relativi alla riduzione degli scarichi a mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi che utilizzano porti dello Stato.

Per ulteriori dettagli su tale area si rimanda al documento di Valutazione di Incidenza Ambientale per ulteriori valutazioni in merito.



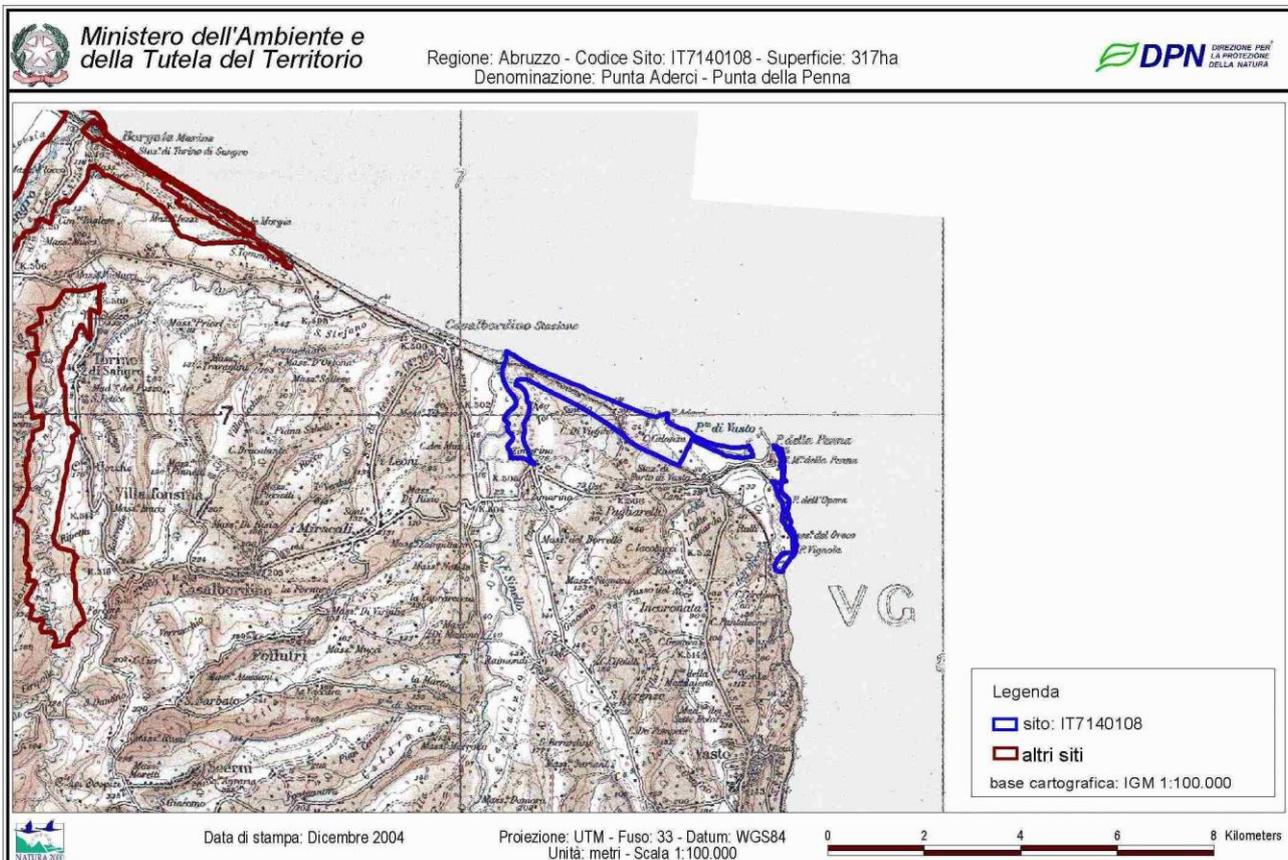
Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING



**Figura 41: L'area delimitata in blu è il SIC Punta Aderci – Punta Della Penna; In arancio il Porto di Vasto.**

### 5.1.6.1 Possibili impatti del Piano

Tali componenti risultano interessate dagli effetti positivi indiretti, molto significativi, relativi alla riduzione degli scarichi a mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi che utilizzano porti dello Stato.

L'attuazione del PRRC consentirà di proteggere, conservare, ripristinare e favorire il funzionamento dei sistemi naturali, degli habitat naturali e della flora e della fauna marina, al fine di arrestare la perdita di biodiversità, inclusa quella delle risorse ittiche. Sono da escludere anche effetti sulla connettività, in quanto non verranno realizzate opere o infrastrutture tali da comportare interferenze con le modalità di spostamento delle specie potenzialmente presenti.

### 5.1.7 Ambiente marino-costiero

Il sistema costiero, inteso come l'ambiente generato dalla coesistenza tra il margine terrestre e i margini delle acque costiere, risulta essere un ecosistema complesso e dinamico, sottoposto a rilevanti processi di degrado ambientale sia per la fragilità tipica di ogni ambiente di transizione sia per gli interessi conflittuali che vi si accentrano. L'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA) ritiene che gli ecosistemi costieri, intesi come le aree che comprendono la costa, gli ambienti acquatici di transizione e le aree marine costiere, siano tra i sistemi più produttivi e, allo stesso tempo, più minacciati al mondo.

In riferimento a questa componente verranno analizzate: caratteristiche geomorfologiche e morfodinamiche delle coste, specificità dei paesaggi costieri, naturalità e biodiversità; specifici approfondimenti sulla qualità delle acque marino costiere (laddove gli indicatori principali sullo stato delle acque di transizione e delle acque marino costiere saranno inclusi nel capitolo dedicato alle

risorse idriche in quanto costruiti a partire dall'aggiornamento del Piano di Tutela delle Acque ivi trattato in maniera organica).

### *Analisi di dettaglio*

Con il termine acque di balneazione vengono indicate le acque marine nelle quali la balneazione è espressamente autorizzata o non vietata. Negli ultimi anni, con l'evoluzione del quadro normativo comunitario e nazionale, sono state introdotte profonde modifiche nelle modalità di monitoraggio e definizione dell'idoneità delle acque destinate alla balneazione. Dal 2010 con il Decreto legislativo 30 maggio 2008 n. 116 e con la successiva pubblicazione del Decreto Ministeriale 30/3/2010 (G. U. del 24 maggio 2010 S.O. 97) l'Italia ha recepito la Direttiva europea 2006/7/CE sulle Acque di Balneazione.

Tale normativa è finalizzata alla protezione della salute umana attraverso il monitoraggio delle acque destinate alla balneazione e all'attuazione di azioni indirizzate alla riduzione delle possibili cause di inquinamento.

La normativa vigente stabilisce:

- la definizione delle acque di balneazione, intese come aree destinate a tale uso e non precluse a priori (aree portuali, aree marine protette – Zona A, aree direttamente interessate dagli scarichi, ecc.) che comprendono le acque superficiali, o parte di esse, nelle quali l'autorità competente prevede che venga praticata la balneazione e non ha imposto un divieto permanente di balneazione; a determinazione di soli 2 parametri microbiologici da ricercare durante le analisi: Escherichia coli ed Enterococchi intestinali;
- la frequenza di campionamento mensile nell'arco della stagione balneare (da aprile fino a settembre) secondo un calendario prestabilito prima dell'inizio della stagione balneare da ogni Regione; i campionamenti possono essere effettuati non oltre quattro giorni dalla data stabilita.
- i punti di monitoraggio fissati all'interno di ciascuna acqua di balneazione. Questo permette di poter considerare il punto di monitoraggio al proprio interno rappresentativo della qualità dell'intera area; il punto stesso può essere individuato scegliendo fra due criteri: il massimo affollamento di turisti e il maggior rischio associato.
- la definizione dei Profili delle acque di balneazione cioè la descrizione delle caratteristiche fisiche, geografiche ed idrologiche delle acque di balneazione e di altre acque di superficie che potrebbero essere una fonte di inquinamento rilevante, ai sensi della Direttive 2006/7/CE e 2000/60/CE. Sulla base dei profili individuati si passa all'identificazione ed alla valutazione delle cause di inquinamento che possono influire sulle acque di balneazione e danneggiare la salute dei bagnanti (potenziale di proliferazione cianobatterica - potenziale di proliferazione di macroalghe e/o fitoplancton). Qualora la valutazione delle pressioni segnali la probabilità di un rischio di inquinamento di breve durata si dovranno fornire: le previsioni circa la natura, la frequenza e la durata dell'inquinamento di breve durata, le informazioni sulle restanti cause di inquinamento, e le scadenze fissate per l'eliminazione delle cause, le misure di gestione adottate durante l'inquinamento di breve durata nonché l'identità degli Enti o delle Autorità responsabili dell'adozione.
- la classificazione delle acque sulla base degli esiti di quattro anni di monitoraggio, secondo la scala di qualità: scarsa, sufficiente, buona, eccellente;
- la regolamentazione degli episodi caratterizzati da "inquinamento di breve durata o da situazioni anomale. Il monitoraggio delle acque di balneazione mira a verificare il rispetto dei limiti si legge per i parametri indicati (fonte Ministero della Salute).

Nella D.G.R. n.189 del 12 aprile 2022 della Regione Abruzzo sono indicate le estensioni delle diverse acque da monitorare: acque adibite alla balneazione ed acque non adibite alla balneazione; queste ultime comprendono le acque delle foci dei fiumi e dei torrenti e le acque portuali. La Figura sottostante mostra le dimensioni di tali aree in metri di costa.



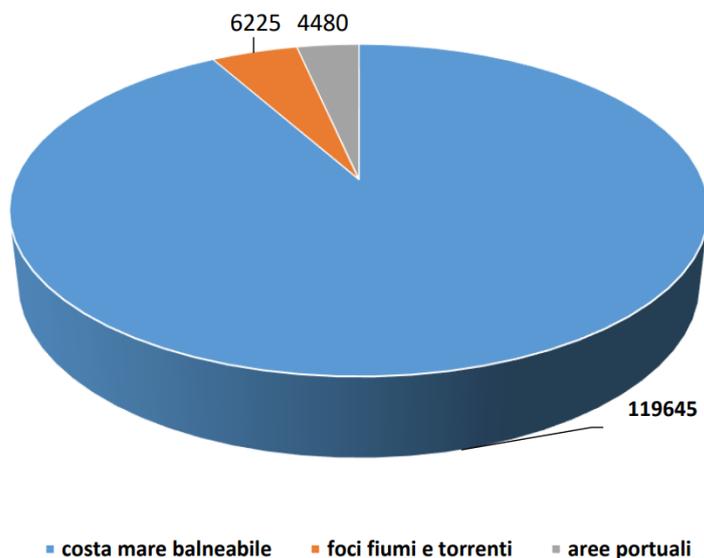
Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE  
NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI  
COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING



**Figura 42: Tipologia della costa abruzzese.**

La rete di monitoraggio regionale delle acque di balneazione ricomprende n.113 stazioni di campionamento.



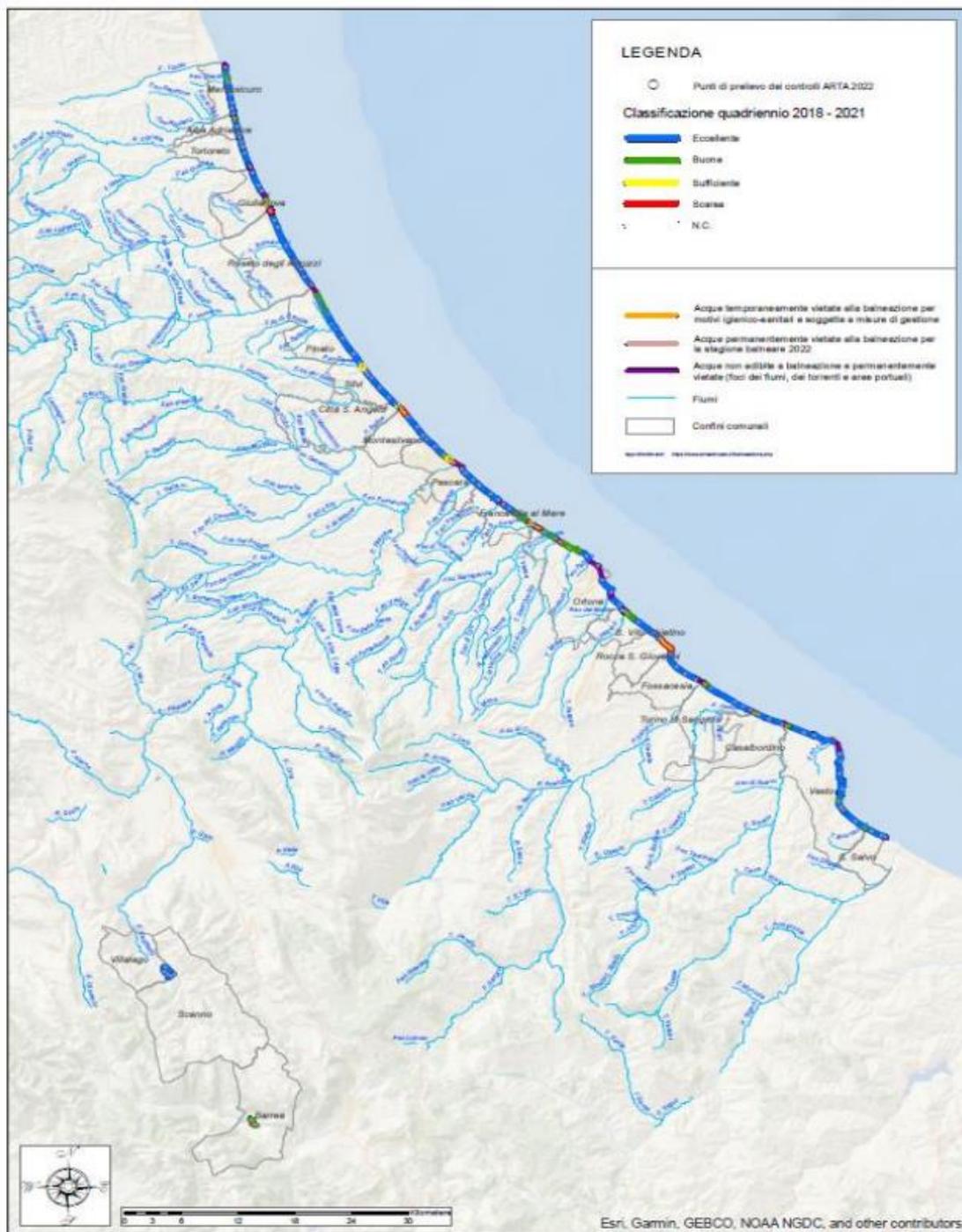
Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

## REGIONE ABRUZZO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING



**Figura 43: Mappa delle acque di balneazione della Regione Abruzzo.**

Per ciò che riguarda i Porti interessati dal Piano si riportano i dati acquisiti dal sito del Ministero della Salute (“Portale Acque”) da cui sono stati estrapolati i campionamenti effettuati durante la stagione balneare 2023:

#### **PORTO DI PESCARA.**

Per l’analisi si sono presi come riferimento i dati relativi ai due punti di campionamento come di seguito riportato:



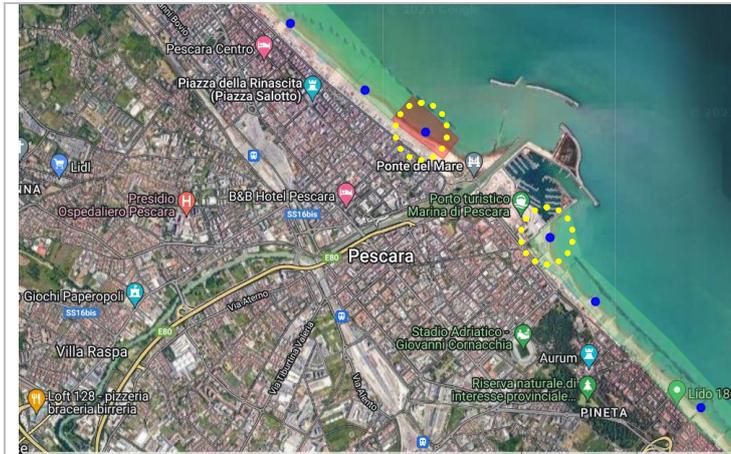
Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

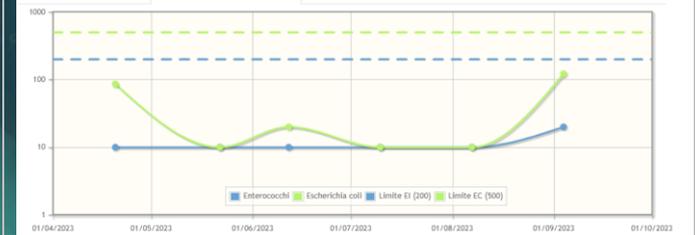
# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

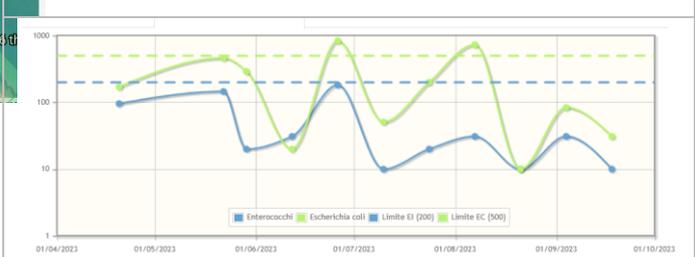
## RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING



### 100 MT SUD MOLO PORTO TURISTICO, Pescara (PE)



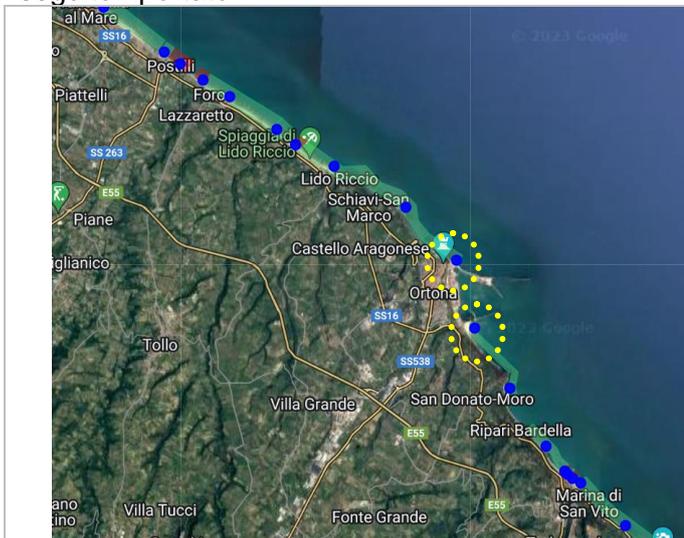
### ZONA ANT. VIA LEOPARDI, Pescara (PE)



Nel primo caso le acque vengono classificate come **BALNEABILI** con una qualità **ECCELLENTE**, mentre nel secondo caso si segnala una qualità **SCARSA** delle acque con balneazione interdetta dal 2023 per motivi di sicurezza.

### PORTO DI ORTONA

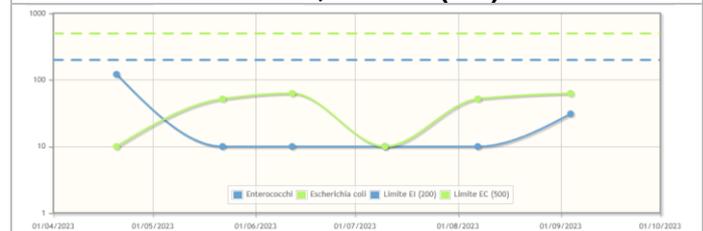
Per l'analisi si sono presi come riferimento i dati relativi ai due punti di campionamento come di seguito riportato:



### 100 MT A SUD FOCE T. SARACENI, Ortona (CH)



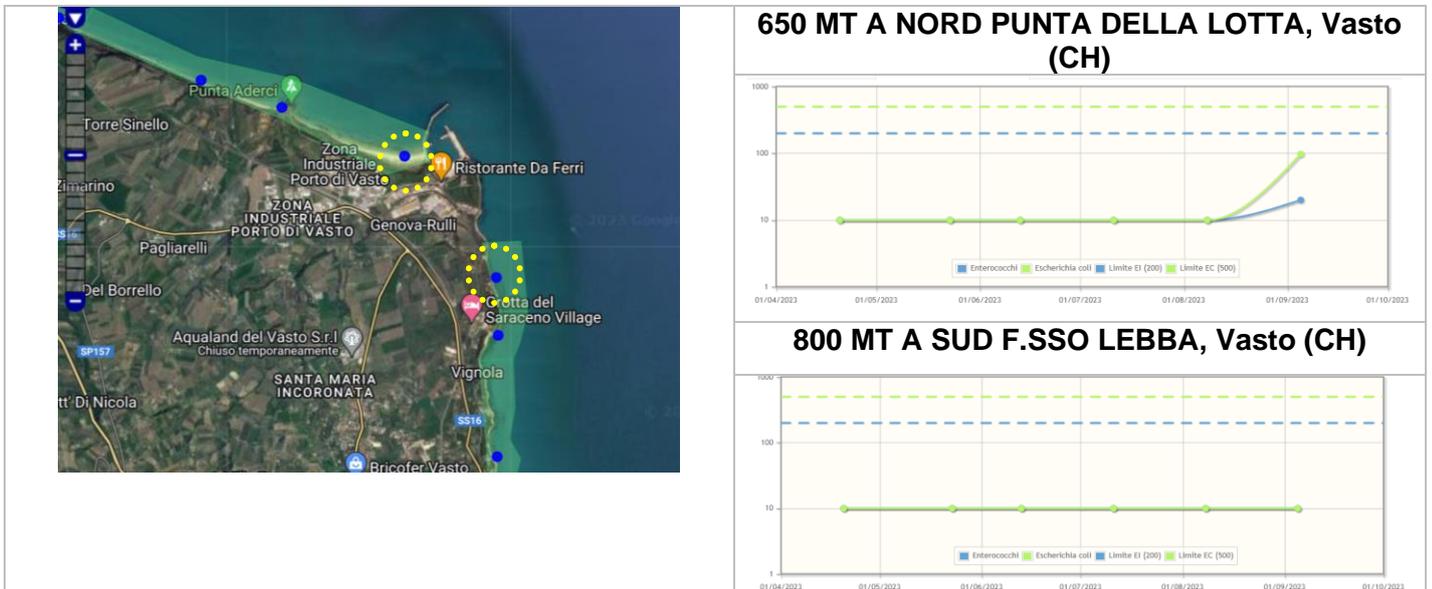
### ZONA PROSPICIENTE MOLO NORD DEL PORTO, Ortona (CH)



In entrambi i casi le acque vengono classificate come **BALNEABILI** con una qualità **ECCELLENTE**.

## PORTO DI VASTO

Per l'analisi si sono presi come riferimento i dati relativi ai due punti di campionamento come di seguito riportato:



In entrambi i casi le acque vengono classificate come **BALNEABILI** con una qualità **ECCELLENTE**.

### 5.1.7.1 Possibili impatti del Piano

Vale quanto già riferito per la componente ambientale Risorse idriche

### 5.1.8 Paesaggio e patrimonio culturale

Per l'analisi di questa componente si farà riferimento ad un'accezione di paesaggio che comprende e correla le componenti naturali e quelle antropiche, il patrimonio naturale e il patrimonio culturale, che insieme definiscono l'"identità" del territorio quale risultato della complessa relazione tra ambiente e stratificazione storica dell'organizzazione insediativa, produttiva e infrastrutturale.

La descrizione di questa componente verrà fatta avvalendosi di indicatori quali percezione del paesaggio e/o presenza di beni storico-culturali.

#### 5.1.8.1 Analisi di dettaglio.

Il territorio regionale è caratterizzato dalla presenza di un patrimonio architettonico di grande rilievo. Non ci si trova affatto in una regione marginale e isolata, così come spesso descritta, ma piuttosto in un crocevia di scambi non solo commerciali ma anche culturali, che hanno veicolato idee ed artisti, favorendo lo sviluppo di una ricchezza che traspare tutta nel patrimonio architettonico diffuso.

Esplorando in particolare il territorio delle province di Chieti e Pescara, tra antiche e signorili città e i millenari borghi arroccati sulle cime, è possibile apprezzarne il connubio strettissimo tra natura, cultura e storia. Le chiese e i palazzi nobiliari, attorno ai quali si raccolgono gli innumerevoli piccoli borghi, ne disegnano il tipico skyline. Le grandi abbazie, da San Liberatore a Majella a San Clemente a Casauria, da San Giovanni in Venere a Santa Maria Arabona, documentano la silenziosa quanto profonda rivoluzione portata dal monachesimo benedettino-cistercense, che ha contribuito a fondare le basi del sistema territoriale, economico e sociale della regione.

Anche le numerose strutture fortificate, dalle più semplici e antiche torri alle più complesse e poderose rocche, ci raccontano come, attraverso il complesso fenomeno medievale dell'incastellamento, sia stato disegnato il sistema insediativo, in particolare nell'entroterra.

Sono altrettanto preziose le testimonianze di storia e di architettura racchiuse nelle suggestive cittadine affacciate sul mare, lungo la scenografica costa dei trabocchi dal fascino paesaggistico unico.

Il patrimonio culturale architettonico abruzzese è caratterizzato anche dalla notevole presenza di opifici industriali, che con la loro attestazione confermano in taluni casi la vocazione produttiva di alcuni territori. È il caso delle numerose testimonianze di fornaci a tecnologia Hoffmann presenti nel territorio frentano, così come le cartiere e le tipografie che dimostrano come, accanto all'economia rurale e agricola, attorno alle più grandi città si è sviluppato sin dall'Ottocento un sistema economico e produttivo diversificato, che ha garantito una crescita economica rilevante del territorio costiero e collinare.

Questa regione, nonostante la propria storia così diversificata, ha saputo conservare molte delle sue caratteristiche originarie; in questo territorio, paesaggi ancora integri e antropizzazione storica costituiscono un binomio straordinario perfettamente realizzato.

### **COMUNE DI PESCARA**

Pescara, città capoluogo di provincia, presenta un territorio comunale situato sul livello del mare con superficie di 33,62 kmq.

Il nucleo più antico della città, noto come Pescara Vecchia, è rappresentato dalla zona di Piazza Unione, così chiamata perché un tempo qui c'era l'unico ponte che collegava e univa l'antica Pescara alla città di Castellammare. Di giorno questa è un'area pedonale molto vivace e colorata che alterna antiche abitazioni di pescatori con edifici moderni e ristrutturati dopo i bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale.

Il territorio del Comune ha una connotazione fortemente antropizzata e coincide, di fatto, con il centro urbano. La morfologia del territorio, prevalentemente pianeggiante, e la facilità delle comunicazioni, con ferrovia, strade e autostrada e, soprattutto, il porto e l'aeroporto hanno facilitato lo sviluppo commerciale, turistico e industriale di tutta la fascia costiera al punto che città e paesi si sono fusi l'uno con l'altro creando una continuità edilizia ed una estesa antropizzazione.

Pescara è tra le città italiane con una maggiore percentuale di edificato, cioè artificializzato, e con suolo reso impermeabile, d'Italia. Ciò nonostante, esistono ancora delle aree con residui di utilizzo agricolo o, comunque, spazi ancora aperti a rilevanza naturalistica. Questi si trovano soprattutto nella circoscrizione di San Silvestro e dei Colli. Le tipologie abitative, man mano che si va verso la periferia e le colline, sono meno intensive. Il volume edificato, espresso in metri cubi per ha, è un indice di carico urbanistico, ed è strettamente correlabile con la densità abitativa, ammonta ad un totale di 41.000.000 di metri cubi, corrispondente a circa 12.195 mc/ha se si considera l'intero territorio, ma è più verosimilmente da riferire all'area più edificata, arrivando a ben 21.579 mc per ettaro.



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

## PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

Pescara si contraddistingue per l'elevato patrimonio architettonico distribuito sull'intero territorio della città: sono numerosi difatti gli edifici sottoposti a tutela di interesse culturale ai sensi degli artt. 12, 13 e 14 del "Codice dei beni culturali e del paesaggio".



**Figura 44: Edifici sottoposti a tutela di interesse culturale ai sensi degli artt. 12, 13 e 14 del "Codice dei beni culturali e del paesaggio".**

Da un punto di vista delle attrazioni turistiche, nota come la città che ha dato i natali a Gabriele D'Annunzio, Pescara è una cittadina vivace e dinamica ed è una città che si può visitare in ogni stagione dell'anno grazie al suo ottimo clima e ai suoi numerosi punti di interesse che rendono la città la meta ideale per tutti coloro che vogliono trascorrere un soggiorno all'insegna di storia, natura e relax.

Il sistema turistico abruzzese ha annoverato al 31 dicembre 2023 18.956 unità locali attive (erano 18.789 nel 2022) pari al 12,3% di tutto il sistema imprenditoriale regionale (153.979 unità), con 68.134 addetti (il 15,8% dei 430.904 addetti complessivamente rilevati). L'incidenza della filiera turistica sull'economia locale è perfettamente in linea con quella media registrata a livello nazionale. In provincia di Pescara risultano 634 le strutture ricettive, di cui 89 alberghi, con un totale di più di 13,2 mila posti letto; il 58% delle strutture alberghiere è a 3 stelle, il 22% a 4 stelle, il 9% a una stella, il 5% a 2 stelle, il 5% residenze e l'1% a 5 stelle.

### COMUNE DI ORTONA.

Lungo la costa adriatica dell'Abruzzo a due passi da Francavilla al Mare e da Pescara si trova Ortona una cittadina vivace che coniuga alla perfezione turismo balneare e culturale grazie non solo alle sue bellissime spiagge ma anche ai numerosi punti di interesse.

Ortona è un comune della provincia di Chieti in Abruzzo, situata sopra un colle del litorale adriatico a circa 30 km ad est di Chieti ed a 22 km a sud di Pescara. Alla città è stata conferita la Bandiera Blu d'Europa negli anni 2010, 2011, 2012 e 2013. Dispone del maggiore porto regionale per bacino, dimensione e movimento. Ortona è anche città del vino.

Considerata spesso un ottimo punto di partenza per visitare le bellezze di questa zona del centro Italia, Ortona si trova incastonata tra mare e collina ed è spesso considerata la base ideale per partire non solo alla scoperta della Costa dei Trabocchi ma anche dei Parchi d'Abruzzo.

Città dalle origini davvero antiche, Ortona era considerata già dal IV secolo a.C. un importante porto commerciale. La cittadina è stata dominata prima dai romani e poi occupata dai Goti, dai Bizantini, dai Longobardi e, infine, nell'XI secolo dai Normanni che la incendiarono.

Completamente ricostruita durante il dominio svevo, la città e il suo signorile centro storico furono poi distrutti durante il secondo conflitto mondiale. La città fu, infatti, teatro di numerosi bombardamenti e aspre battaglie tra l'esercito tedesco e quello degli alleati, specialmente tra il 21 e il 28 dicembre del 1943 durante la cosiddetta "battaglia di Ortona" che portò Churchill a definire Ortona come la "Stalingrado d'Italia". In seguito, la città è stata ricostruita e, grazie al suo fiorente porto, è ora diventata uno degli scali marittimi principali della regione.

Il Patrimonio urbanistico è sostanzialmente composto dall'Architettura militare del Castello Aragonese, di Torre Baglioni e Torre Mucchia - quest'ultima fa parte delle torri costiere del Regno di Napoli, che difendevano il litorale dalle invasioni ottomane e turche - e Torre Ricciardi.

L'assetto urbanistico della città attuale parte dal dopoguerra. Il Piano regolatore che più ha segnato il territorio è quello del 1980, che creava i presupposti dello sviluppo della zona Portuale, di valenza strategica per il traffico delle merci, e la connessione fra Porto e rete Autostradale A 14.

Il PRG della Città di Ortona individua in totale 127 beni monumentali puntuali così suddivisi:

- 26 Edifici storici vincolati con decreto della Soprintendenza;
- 38 Edifici storici di potenziale interesse culturale (vincolati dal PRG con Del. di C.C. n. 603 del 2/11/1990).
- 63 Edifici e manufatti meritevoli di interesse culturale.

## COMUNE DI VASTO

Dal punto di vista geologico il territorio vastese s'impone su formazioni pelitiche di piattaforma passanti verso l'alto a sabbie e conglomerati. Tali formazioni si spingono fino al litorale a formare la falesia (Punta Aderci, Punta della Penna) sotto le quali si ritrovano depositi sabbiosi delle pianure costiere che all'interno delle suddette aree protette conservano il loro aspetto naturale con formazioni dunali e vegetazione autoctona della costa.

Il Comune di Vasto si estende per circa 70 kmq nel litorale sud della Provincia di Chieti di cui ne possiede circa 20 km. Per estensione è il quarto comune d'Abruzzo. Il nucleo abitato principale sorge su un rilievo collinare che affaccia sul mare in posizione 42°6Q41.72RN - 14°42Q29.59RE ad una quota di circa 150 m s.l.m. (Piazza G. Rossetti).

Il territorio Comunale confina a Sud con il Comune di San Salvo, a Sud Ovest con il Comune di Cupello, ad Ovest con il Comune di Montediorisio, a Nord con i Comuni di Pollutri e Casalbordino e a Est con il Mare Adriatico. Il profilo altitudinale del territorio va dal livello del mare al rilievo più elevato del Colle Mandolo 254 m s.l.m.

Il paesaggio si presenta collinare ed intensamente coltivato. Il clima tipicamente mediterraneo favorisce la coltivazione dell'ulivo e della vite, ma anche di grano e specie foraggere fin sopra la falesia che si affaccia sul mare.

Il reticolo idrografico è scarsamente sviluppato e raccoglie le acque di ruscellamento dei rilievi argillosi dando origine a diversi fossati che sfociano sul litorale e che conservano la maggior parte delle formazioni boschive residue che nel resto del territorio comunale sono state sacrificate per far posto alle colture.

I corsi d'acqua principali sono: il Torrente Buonotte, che segna il confine con il Comune di San Salvo a Sud, ed il Fiume Sinello, che segna il confine con il Comune di Casalbordino a Nord.



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

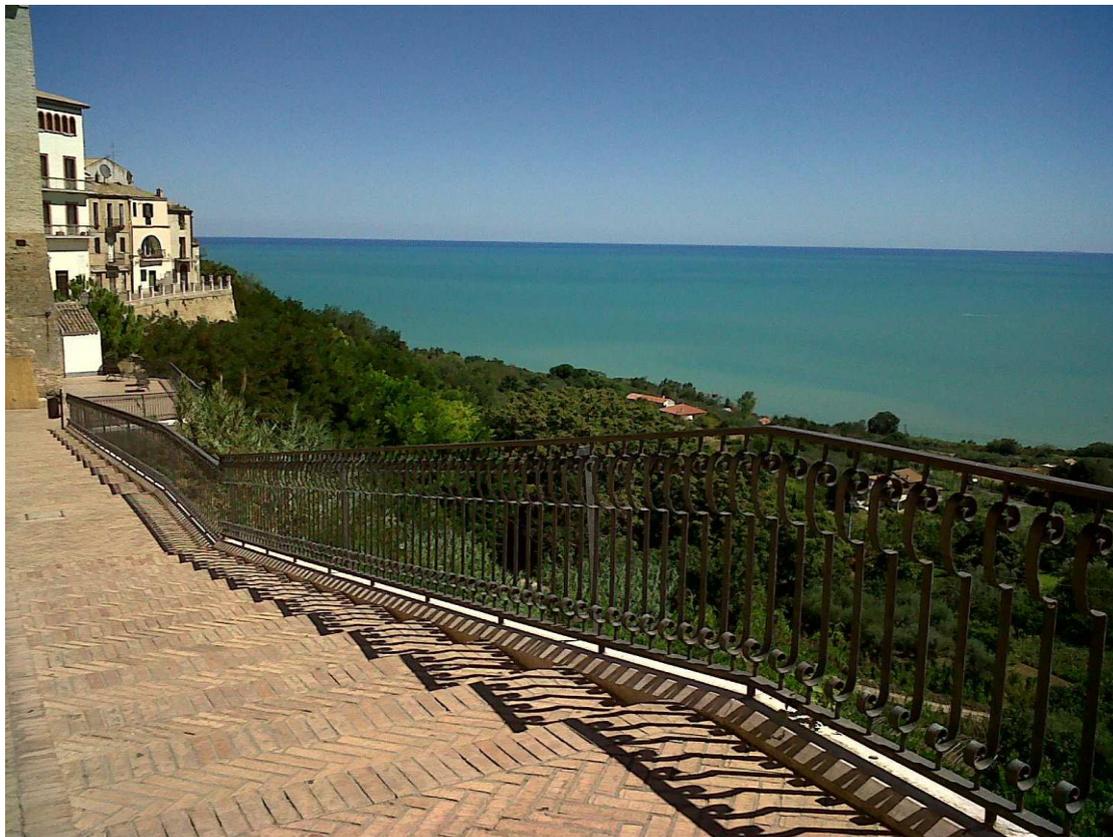
Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

## PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

Ambedue questi corsi d'acqua hanno il loro sbocco a mare tutelato in quanto facenti parte delle due aree protette presenti a Vasto ossia la Riserva Naturale Regionale di "Punta Aderci e Punta Penna" e quella di "Marina di Vasto".



**Figura 45: Passeggiata comunale nel centro storico di Vasto.**

Il Comune di Vasto è attraversato da un'importante rete di comunicazione viaria e ferroviaria:

- Autostrada A14 uscite: Vasto Nord – Casal Bordino e Vasto Sud – San Salvo;
- Stazione ferroviaria di Vasto - San Salvo linea ferroviaria Adriatica in Contrada San Tommaso, al confine tra Vasto e San Salvo;
- SS 16 Adriatica;
- -P 181;
- Pista ciclabile costa teatina (ex tracciato ferroviario in concessione)

L'abitato del Vasto si distribuisce in due nuclei principali paralleli alla linea di costa. Il centro storico, con attorno l'espansione edilizia di nuova costruzione si erge al centro del territorio vastese in posizione sopraelevata e con affaccio sul mare. L'area abitata ha una forma allungata parallela alla costa tendente all'espansione lineare seguendo tracciati di connessione stradale. Il nucleo turistico residenziale di Marina di Vasto si estende parallelamente alla linea di costa nell'omonima località, seguendo il tracciato della SS. Adriatica. Numerose sono poi le frazioni ed i caseggiati sparsi nel territorio a formare, come tipicamente accade nel territorio regionale abruzzese, un'urbanizzazione frammentata.

Un importante nucleo industriale ed artigianale è presente a ridosso della falesia litoranea di Punta Penna. Nelle immediate vicinanze di quest'ultima è presente il porto commerciale di Vasto. Il porto è costituito da un bacino di circa 90.000 mq ove insistono 5 banchine per un totale di circa 1.000 metri lineari utili ove trovano ormeggio, oltre la flotta peschereccia vastese, le unità che effettuano operazioni commerciali carico/scarico merci alla rinfusa, ivi compresi coils, acido solforico e fosforico, biodisel, gasolio ed oli vegetali vari.

Dal punto di vista dell'entità dei traffici, esso configura come un porto di interesse regionale, in quanto il suo movimento merci, si attesta sulle 200-300.000 tonnellate/anno di rinfuse allo sbarco, e a poche decine di migliaia di tonnellate all'imbarco.

Per ciò che riguarda il settore turistico, esso è per definizione un comparto soggetto a dinamiche fluttuanti, dovute a numerosi fattori intrinseci ed estrinseci del territorio di riferimento, soprattutto per i dati relativi all'ultimo triennio, caratterizzato dalla forte variazione dovuta all'incidenza della pandemia Covid - 19. La valutazione dei fenomeni "affluenti" risulta un processo complesso ed articolato e necessita dell'analisi di una grande quantità di dati.

I dati riportati di seguito sono relativi al report pubblicato ad Ottobre 2022 dalla città di Vasto in cui sono riportati le presenze, le strutture ricettive e la permanenza media.

VASTO				CONSISTENZA RICETTIVITA' 2022				
Provenienza			PERMANENZA MEDIA (gg)	%	VASTO 2022			INCIDENZA
	Arrivi	Presenze			Esercizi	Camere	Letti	
Italia	39.341	156.124	3,97		30	1.282	2.614	
Extra	4.445	20.776	4,67		8	910	3.164	
<b>Totale</b>	<b>43.786</b>	<b>176.900</b>	<b>4,04</b>		<b>100</b>	<b>407</b>	<b>865</b>	
PROVINCIA DI CHIETI				PROVINCIA CHIETI				
Provenienza	Arrivi	Presenze						
Italia	189.271	665.274	3,51		133	4.288	8.570	
Extra	22.522	96.693	4,29		37	3.256	10.977	
<b>Totale</b>	<b>211.793</b>	<b>761.967</b>	<b>3,60</b>	<b>23,22%</b>	<b>592</b>	<b>2.264</b>	<b>6.572</b>	
REGIONE ABRUZZO				REGIONE ABRUZZO				
Provenienza	Arrivi	Presenze						
Italia	1.013.854	4.141.042	4,08		763	24.676	50.033	
Extra	126.645	712.954	5,63		92	11.408	41.518	
<b>Totale</b>	<b>1.140.499</b>	<b>4.853.996</b>	<b>4,26</b>	<b>3,64%</b>	<b>2.455</b>	<b>11.212</b>	<b>24.270</b>	<b>5,74%</b>
<b>GEN-AGO 2022 PROVVISORIO</b>				fonte Regione Abruzzo				

Figura 46: Dati relativi all'annualità 2022 Città di Vasto.

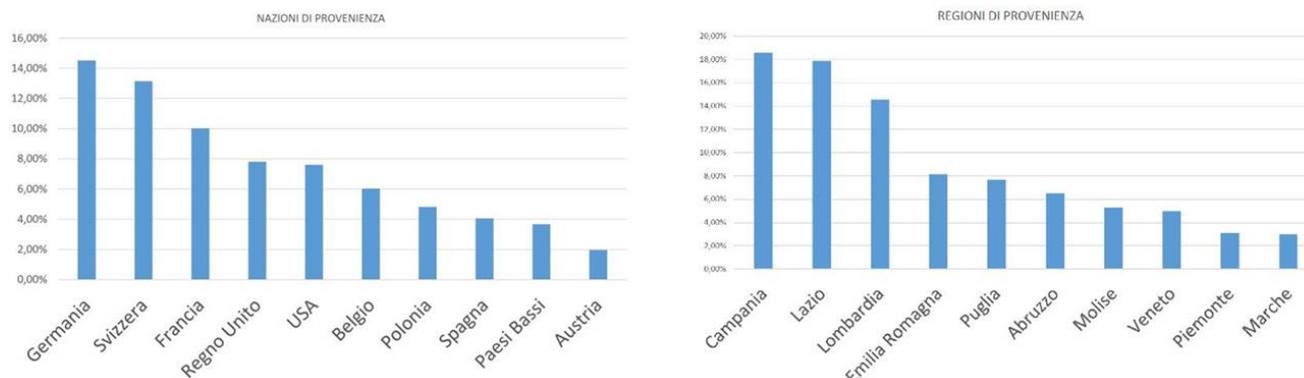


Figura 47: Presenze relative all'annualità 2022 Città di Vasto.

Ai fini della presente Valutazione si segnala inoltre la presenza nel territorio del Comune di Vasto il patrimonio di alberi monumentali e nello specifico:

- Olivo in localita Madonna dei Sette Dolori;
- Pino Domestico in localita Tre Segni;
- Pioppo Nero in localita Vasto Marina;

(fonte

[http://www.regione.abruzzo.it/xAmbiente/docs/parchiRis/dec\\_uff\\_alberi\\_monumentali.pdf](http://www.regione.abruzzo.it/xAmbiente/docs/parchiRis/dec_uff_alberi_monumentali.pdf))

### 5.1.9 Rifiuti

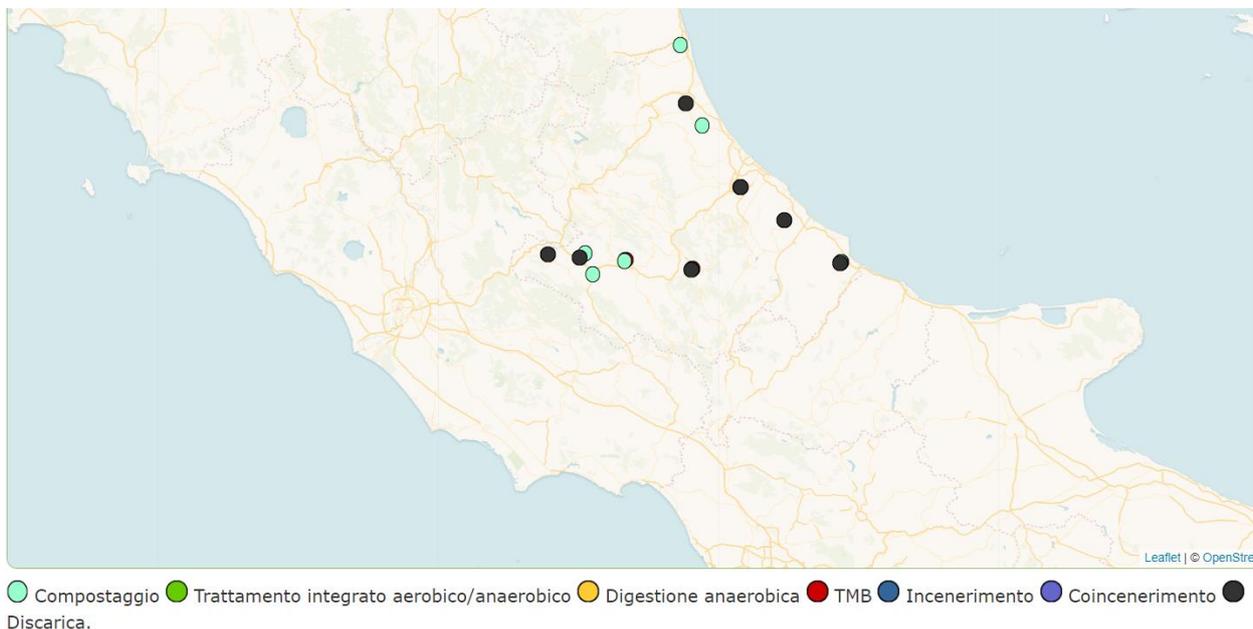
Nella trattazione di questa tematica è stata considerata la pressione ambientale generata dalla produzione dei rifiuti e il conseguente ciclo produttivo necessario per il loro trattamento e smaltimento. È stato fatto riferimento alla produzione totale di rifiuti ulteriormente suddivisa in produzione di rifiuti urbani e rifiuti speciali (ove disponibile il dato).

#### 5.1.9.1 Analisi di dettaglio.

Negli ultimi anni la generazione di rifiuti ha assunto proporzioni sempre maggiori di pari passo con l'aumento dei consumi e degli imballaggi. La gestione dei rifiuti, in tutto l'arco di vita del prodotto (dalla realizzazione al riciclo), diventa prioritaria per minimizzare il consumo di risorse e l'impatto sull'ambiente. La quantità di rifiuti prodotta, pur se legata alle dinamiche demografiche, esprime soprattutto:

- le scelte compiute dal settore produttivo in materia di materie prime, imballaggi, processi interni di riciclaggio;
- il tenore di vita e le preferenze dei consumatori.

In Figura 28 sono indicati i Comuni di localizzazione degli impianti di trattamento dei rifiuti urbani della Regione Abruzzo da fonte recente ISPRA di cui nel seguito si riportano poi le principali informazioni.



**Figura 4: Impianti trattamento rifiuti - Regione Abruzzo (Fonte ISPRA)**

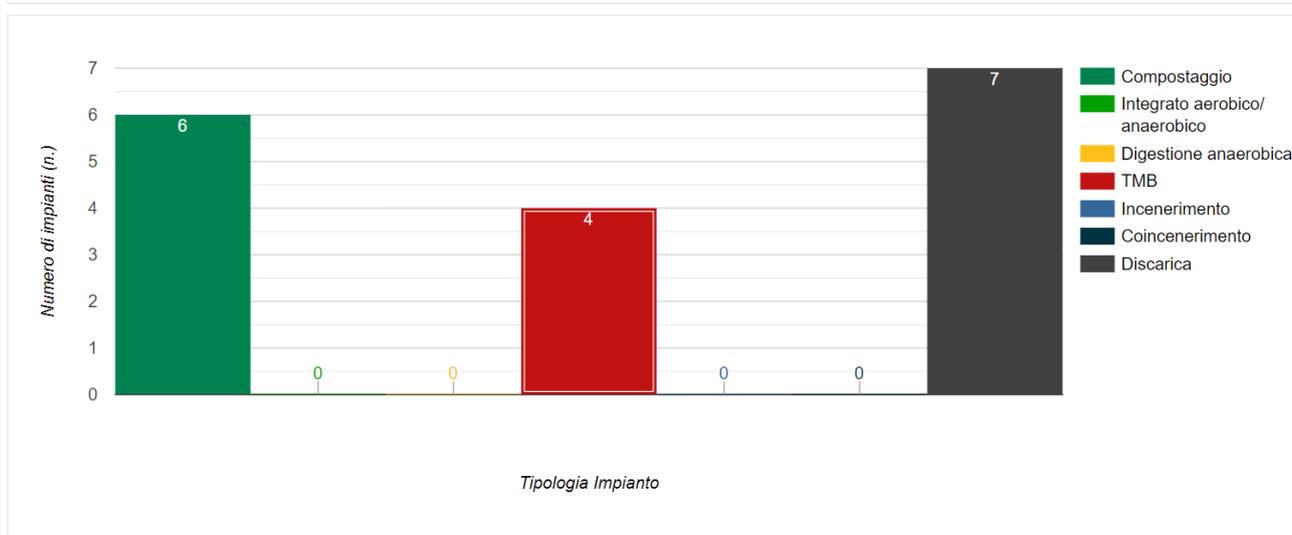


Figura 5: Numero di impianti della regione Abruzzo per tipologia. (Fonte ISPRA)

Tabella 40: Gestione dei rifiuti urbani nella regione Abruzzo- 2021 (ISPRA)

Compostaggio							
Provincia	Comune	Frazione umida (t)	Verde (t)	Tot. RU (t)	Fanghi (t)	Altro (t)	Totale (t)
L'AQUILA	AIELLI	47.476,0	3.725,0	51.201,0	0,0	8,0	51.209,0
L'AQUILA	AVEZZANO	15.393,0	859,0	16.252,0	0,0	121,0	16.373,0
L'AQUILA	MASSA D'ALBE	48.138,0	837,0	48.975,0	0,0	1.186,0	50.161,0
TERAMO	ATRI	0,0	5.235,0	5.235,0	11.380,0	1.957,0	18.572,0
TERAMO	COLONNELLA	0,0	0,0	0,0	7.052,0	241,0	7.293,0
CHIETI	CUPELLO	33.589,0	1.402,0	34.991,0	0,0	0,0	34.991,0
<b>Abruzzo</b>	<b>N.:6</b>	<b>144.596,0</b>	<b>12.058,0</b>	<b>156.654,0</b>	<b>18.432,0</b>	<b>3.513,0</b>	<b>178.599,0</b>
Trattamento meccanico biologico (TMB)							
Provincia	Comune	RU indiff. (t)	Rif. da trattamento RU (t)	Altri RU (t)	Tot. RU e tratt. RU (t)	RS(t)	
L'AQUILA	AIELLI	17.631,0	1.200,0	0,0	18.831,0	0,0	
L'AQUILA	SULMONA	33.193,0	0,0	9,0	33.202,0	0,0	
CHIETI	CHIETI	197.702,0	44.109,0	2.581,0	244.392,0	0,0	
CHIETI	CUPELLO	12.035,0	0,0	0,0	12.035,0	0,0	
<b>Abruzzo</b>	<b>N.:4</b>	<b>260.561,0</b>	<b>45.309,0</b>	<b>2.590,0</b>	<b>308.460,0</b>	<b>0,0</b>	
Smaltimento in discarica							
Provincia	Comune	RU (t)	Da trattamento RU (t)	Tot. RU e tratt. RU (t)	RS (t)		
L'AQUILA	Magliano de' Marsi	0,0	2.813,8	2.813,8	0,0		
L'AQUILA	Sante Marie	0,0	1.198,0	1.198,0	0,0		
L'AQUILA	Sulmona	18.323,4	26.056,7	44.380,1	0,0		
TERAMO	Notaresco	0,0	15.753,5	15.753,5	0,0		
CHIETI	Chieti	0,0	9.542,5	9.542,5	0,0		
CHIETI	Cupello	0,0	22.383,0	22.383,0	0,0		

CHIETI	Lanciano	0,0	65.591,0	<b>65.591,0</b>	0,0
<b>Abruzzo</b>	<b>7</b>	<b>18.323,4</b>	<b>143.338,5</b>	<b>161.661,9</b>	<b>0,0</b>

La raccolta differenziata dei rifiuti ha un ruolo prioritario nel sistema di gestione integrata dei rifiuti in quanto consente, da un lato, di ridurre il flusso dei rifiuti da avviare allo smaltimento e, dall'altro, di condizionare in maniera positiva l'intero sistema di gestione.

Essa consente infatti di:

- valorizzare le componenti merceologiche dei rifiuti sin dalla fase della raccolta;
- ridurre quantità e pericolosità dei rifiuti da avviare allo smaltimento indifferenziato;
- recuperare materiali ed energia nella fase di trattamento finale;
- promuovere comportamenti più virtuosi da parte dei cittadini, con conseguenti cambiamenti dei consumi, a beneficio delle politiche di prevenzione e riduzione.

#### 5.1.9.2 Possibili impatti del Piano

Nessun impatto negativo sulla componente rifiuti.

Impatto positivo, significativo, sulla gestione dei rifiuti nel suo complesso in quanto il PRRC contribuirà alla implementazione di un sistema organico territorialmente e funzionalmente integrato di raccolta, trasporto, recupero e smaltimento dei rifiuti al contempo ambientalmente sostenibile ed economicamente efficiente.

Il Piano si propone quale strumento coerente e sinergico con gli obiettivi sovraordinati in materia di rifiuti, e prevede la realizzazione di un sistema integrato di attività e di impianti interconnessi che consentono di ottimizzare le attività di conferimento, raccolta differenziata, trasporto, recupero di materia e di energia, nonché di smaltimento dei rifiuti, limitando il conferimento in discarica agli scarti del trattamento non più recuperabili.

Il Piano ha analizzato la quantità ed il tipo dei rifiuti che prevede di dover trattare e lo ha paragonato con la capacità degli impianti a cui intende conferirli.

#### 5.1.10 Inquinamento acustico

Si definisce "inquinamento acustico" l'introduzione di rumore nell'ambiente, abitativo o esterno, tale da provocare fastidio o disturbo al riposo e alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi (Legge quadro sull'inquinamento acustico L.447/1995). In considerazione della disponibilità di dati e della tipologia di interventi previsti dal Piano, l'analisi sarà limitata alla descrizione dell'esposizione globale al rumore indotto dalle azioni e dagli interventi previsti dal Piano.

##### 5.1.10.1 Analisi di dettaglio

La gestione delle aree portuali presenta numerosi aspetti in conseguenza della complessa catena dinamica delle attività che le caratterizzano. L'impatto acustico prodotto dalle attività interne al porto e dalle attività indotte da tale infrastruttura costituisce, per la stretta interconnessione con l'area urbana e la presenza di un gran numero di recettori a distanze ravvicinate, una problematica di potenziale rilevanza dal punto di vista dell'inquinamento ambientale e per le conseguenti ricadute sanitarie.

I Comuni di Pescara, Ortona e Vasto si sono dotati di un proprio piano di classificazione acustica di cui si riporta nel seguito il dettaglio per ogni comune in cui ricadono le aree portuali.

## COMUNE DI PESCARA

Il Piano di classificazione acustica è un atto tecnico con il quale il Comune divide il territorio in aree omogenee del punto di vista acustico e pianifica gli obiettivi per lo sviluppo sostenibile dal punto di vista acustico delle diverse zone, assicurando il rispetto della compatibilità acustica con le relative funzioni d'uso previste dal PRG.

Con questo Piano, il Comune fissa inoltre i limiti per le sorgenti sonore esistenti e individua le situazioni di inquinamento acustico e gli interventi necessari per la loro bonifica. Il Piano di classificazione recepisce le regole per l'attuazione della normativa nazionale, regionale e provinciale in materia di inquinamento acustico.

Sulla base delle indicazioni fornite dalle linee guida regionali, provinciali e comunali, l'impostazione generale della classificazione acustica del territorio di Pescara è basata sulla tipologia d'uso del territorio, ovvero sulle sue prevalenti condizioni di effettiva fruizione, e non sullo stato acustico esistente.

I parametri di cui si è tenuto conto per la individuazione delle zone acusticamente omogenee sono essenzialmente quelli che possono provocare l'immissione di rumore sia negli spazi aperti che in quelli abitativi, o per via diretta, come nel caso di macchinari, di impianti, di veicoli di trasporto ecc. o per via indiretta, ad esempio esercitando una funzione di attrazione di persone e conseguentemente di flussi di traffico, come nel caso di poli commerciali o di uffici.

L'analisi svolta ha consentito di redigere una classificazione preliminare del territorio comunale di Pescara in cui si è provveduto ad una prima parziale aggregazione di classi omogenee, limitando così la frammentazione delle classi all'interno del territorio comunale, ma dove al contempo non sono ancora inserite le fasce cuscinetto necessarie per il rispetto del criterio di contiguità. Successivamente, sulla base della destinazione d'uso e dell'attività antropica in essa svolta, si sono sintetizzate e informazioni raccolte, prendendo a riferimento anche le unità territoriali di maggiore estensione definite con il PRG.

Ai fini dell'elaborazione della cartografia di zonizzazione acustica sono stati quindi presi in considerazione anche i seguenti elementi:

- le destinazioni d'uso e gli obiettivi di sviluppo
- l'individuazione delle principali criticità ai fini della tutela acustica
- la presenza di attrezzature e di servizi esistenti o di progetto in attuazione del P.R.G. Vigente - le dimensioni massime ammissibili per l'esistente ed i nuovi insediamenti

Nel caso specifico oggetto di approfondimento, l'area in cui insiste il Porto di Pescara, in base alle evidenze contenute nel Piano di Zonizzazione Acustica viene classificata come segue:

- Classe IV la quale è stata attribuita alla quasi totalità delle aree prospicienti i tracciati delle principali infrastrutture (asse attrezzato, circonvallazione, ferrovia) e aree urbane più densamente antropizzate (per lo più comprese tra la fascia costiera e il rilevato ferroviario) che si sono contraddistinte dal punto di vista insediativo, caratterizzandosi per una significativa densità abitativa, un'elevata presenza di attività commerciali, servizi e da una rete di infrastrutture fortemente utilizzata.



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

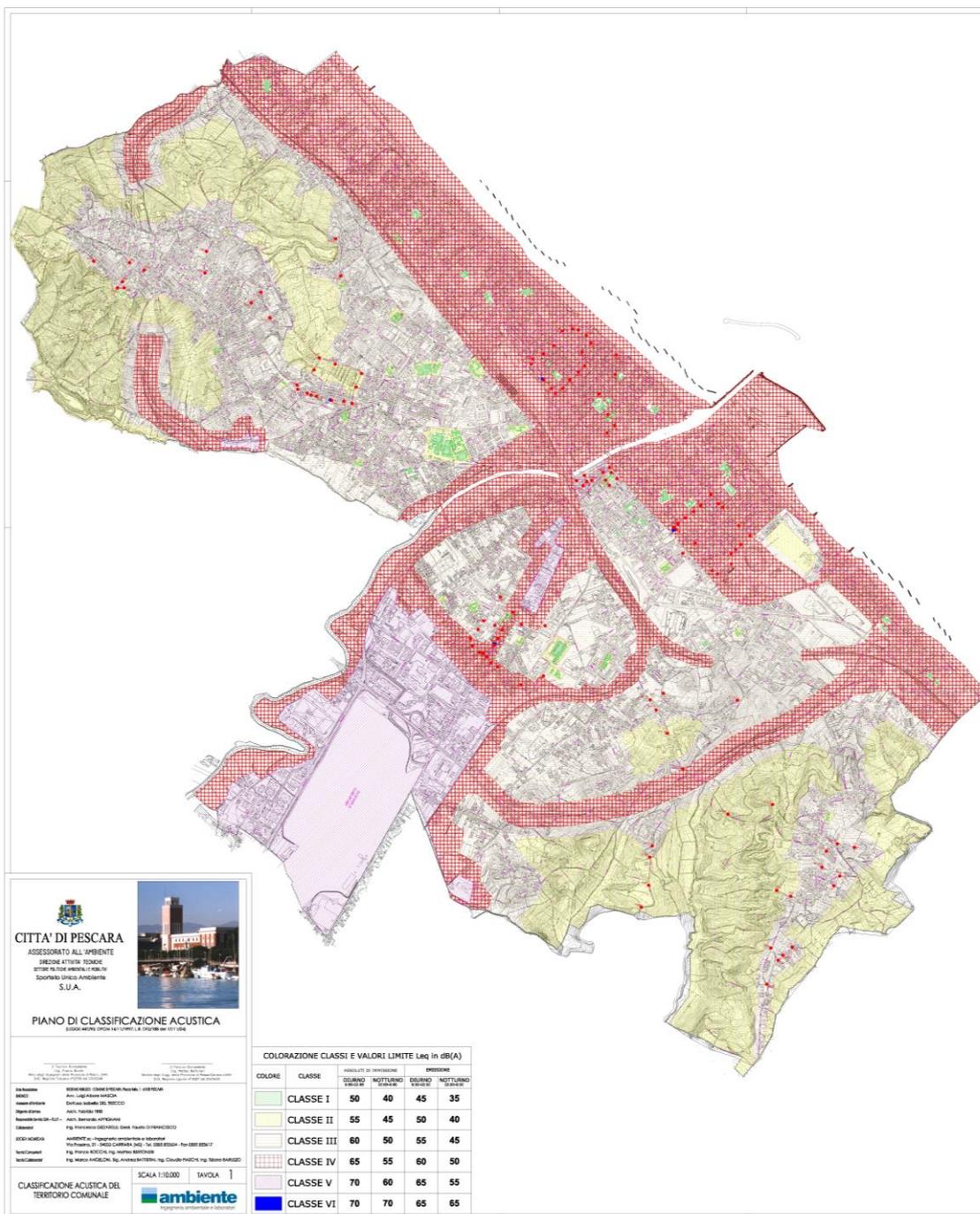


Figura 6: Classificazione Acustica Città di Pescara delle aree interne e limitrofe del Porto di Pescara.

## COMUNE DI ORTONA

Ai fini della valutazione di clima acustico sono applicabili, nel territorio Comunale, le classi acustiche del DPCM 14.11.97, congruenti con la destinazione d'uso del PRG vigente mentre non è applicabile, ai fini della valutazione delle prestazioni acustiche delle sorgenti sonore, il criterio differenziale, in funzione dell'esclusione introdotta dal punto 3 dell'art. 4 del DPR 14.11.97.

Il piano di classificazione acustica ha previsto la creazione di un'area di fascia IV, a ridosso degli insediamenti Portuali, è ammissibile in funzione della viabilità preesistente, e delle relative fasce di pertinenza acustica, e di un analogo utilizzo del territorio dall'altra parte dell'asse viario e soprattutto delle previsioni del PTCP.

## COMUNE DI VASTO

Per la classificazione acustica del territorio del Comune di Città del Vasto, sono state utilizzate tecniche di analisi e redazione basate sulla seguente metodologia:

- analisi del territorio con indagini di tipo diretto orientate alla conoscenza specifica del tessuto urbano, della consistenza abitativa, dei servizi e produttiva, nonché del modus vivendi ed operandi della popolazione in aree urbanisticamente omogenee;
- analisi delle infrastrutture dei trasporti nella loro globalità e complessità;
- analisi delle installazioni dei servizi pubblici diretti alla popolazione quali i siti e plessi scolastici, gli ospedali, le case di cura, i cimiteri.
- analisi degli strumenti di pianificazione e gestione urbanistica (PRG), piani attuativi, altri piani e o indicazioni codificate relativi allo sviluppo residenziale, dei servizi e produttivo, o di tutela urbanistico-ambientale

Le fasi di analisi sopra individuate, sono state poi integrate con il Piano Regolatore Generale vigente da cui si sono individuate le Unità Territoriali elementari UTR; queste sono state considerate le aree omogenee per destinazione d'uso da PRG, per utilizzo "pratico" da parte della popolazione e per la densità di popolazione e tipologia residenziale, di infrastrutture dei trasporti, della presenza di servizi e di aree produttive, della presenza di aree annoverabili in prima fase in Classe I quali le scuole, gli ospedali i cimiteri ed altre aree in cui la quiete rappresenta un elemento sostanziale per la loro utilizzazione.

Tali aree sono poi state allargate man mano, collegandole ed omogeneizzandole alle altre limitrofe sulla base della codifica acustica proposta dalla Tabella A del D.P.C.M. 14/11/97, nonché sulla base della presenza delle infrastrutture dei trasporti che ai sensi delle specifiche norme e della Deliberazione Regione Abruzzo n. DF2/188/S2 del 17.11.2004 risultano aree, delimitate in larghezza e con la classe acustica imposta.

Come si evince dalla Figura sottostante l'area dove insiste il Porto di Vasto ricade nella Classe IV area caratteristica delle zone commerciali e infrastrutture di trasporto.



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

## REGIONE ABRUZZO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

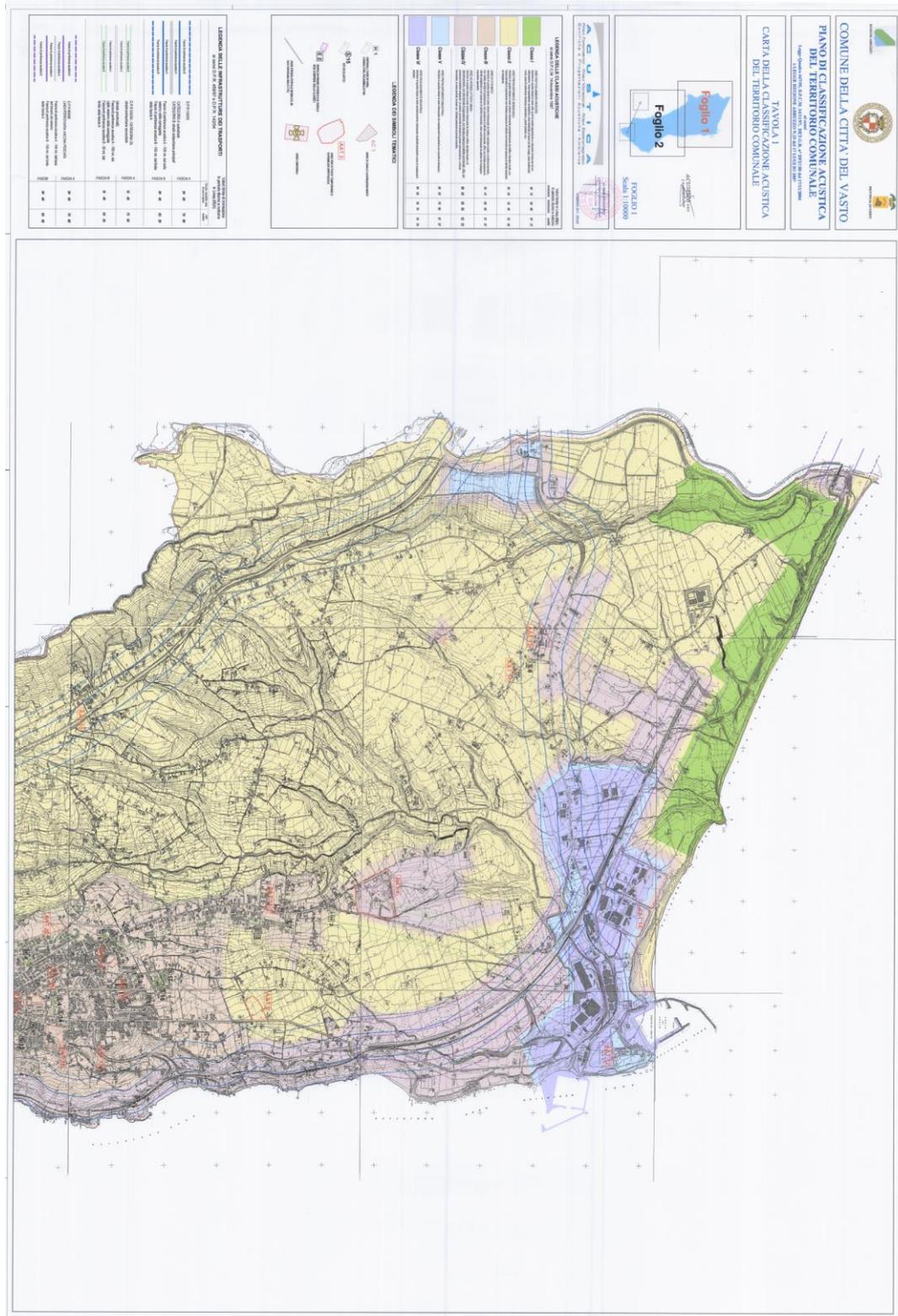


Figura 7: Classificazione Acustica Comune di Vasto delle aree interne e limitrofe del Porto di Vasto.

#### 5.1.10.2 Possibili impatti del Piano

Il servizio di raccolta e conferimento non comporterà un aggravio del livello del rumore. Si prevedono emissioni acustiche generate dal transito degli automezzi per la raccolta dei rifiuti e emissioni legate allo svuotamento dei cassonetti. Tali emissioni avranno natura discontinua e l'impatto generato sarà minimo e di tipo reversibile.

### 5.1.11 Popolazione e salute

La descrizione della tematica/componente ambientale "popolazione e salute" verrà fatta analizzando in particolare le seguenti sub-tematiche:

- popolazione residente,
- mortalità,
- incidenza tumori,

con particolare riguardo per le aree a rischio per le quali sono disponibili dati derivanti da studi epidemiologici specifici.

#### *Distribuzione della popolazione residente nella Regione Abruzzo*

I dati esaminati che seguono sono stati desunti dal Report "Abruzzo in Cifre" – Edizione 2022 redatto dalla Regione.

#### **Popolazione residente**

Nell'intervallo di anni 2015-2020 il bilancio demografico mostra un calo costante della popolazione abruzzese: i nati vivi sono scesi a 8.237 nel 2020, mentre erano 10.238 nel 2015, al contrario il numero dei decessi è in aumento, da 15.365 nel 2015 a 16.027 nel 2020; il saldo naturale negativo è quindi aumentato: da -5.127 nel 2015 a -7.790 nel 2020. (Tab. 3.1)

La variazione percentuale della popolazione di gennaio 2022 rispetto a gennaio 2016 evidenzia una diminuzione del 2,90% per l'Abruzzo, quasi il doppio del valore nazionale (-1,54%). Tutte le province abruzzesi presentano una diminuzione, in particolare L'Aquila e Chieti.

La crescita naturale negativa, dovuta all'aumento del tasso di mortalità per l'invecchiamento della popolazione e al minor tasso di natalità, riguarda l'intero territorio nazionale; tuttavia il fenomeno è più evidente in Abruzzo, dove la popolazione residente è passata da 1.319.294 del primo gennaio 2015 a 1.273.660 del primo gennaio 2022.

Dal confronto delle piramidi della popolazione dell'Abruzzo e dell'Italia non emergono differenze significative: la maggiore percentuale di popolazione è concentrata fra le fasce di età comprese fra i 45 anni e 59 anni e, inoltre, la popolazione fra i 75-79 anni (circa il 4,5%) è superiore a quella dell'età compresa fra 0-5 anni (circa il 3,5%).

Nel 2022, rispetto al 2012, si osserva una diminuzione percentuale significativa della popolazione più giovane. In particolare, nel 2012 la popolazione residente di età inferiore a 14 anni rappresentava il 13,0% degli abruzzesi, scesa al 12,1% nel 2022 (in Italia si è passati dal 14,0% a 12,7%). L'età compresa fra 15 e 29 anni nel 2012 costituiva il 16,0%, nel 2021 il 14,4%. Risente della diminuzione anche la fascia fra 30 e 64 anni (dal 49,2% al 48,5%). Aumenta invece la quota di residenti di età compresa nella fascia di età fra 65 e 99 anni (da 21,7 del 2012 a 25,0% del 2022 per l'Abruzzo).

**Tabella 40: Popolazione residente al 1° gennaio. Anni 2016-2022**

Anno	L'Aquila	Teramo	Pescara	Chieti	Abruzzo	Italia
<b>2016</b>	302.311	308.326	320.710	387.947	1.319.294	60.163.712
<b>2017</b>	300.762	307.687	320.008	385.473	1.313.930	60.066.734
<b>2018</b>	299.084	305.894	318.034	383.047	1.306.059	59.937.769
<b>2019</b>	297.313	305.291	317.366	380.675	1.300.645	59.816.673
<b>2020</b>	294.838	303.900	316.363	378.840	1.293.941	59.641.488
<b>2021</b>	290.811	301.104	313.882	375.215	1.281.012	59.236.213
<b>2022*</b>	288.439	299.402	313.346	372.473	1.273.660	58.983.122
<b>Variatz. assoluta</b>	-13.872	-8.924	-7.364	-15.474	-45.634	-1.180.590

2022/2016

Variaz. % 2022/2016

-4,59

-2,34

-2,13

-3,28

-2,9

-1,54

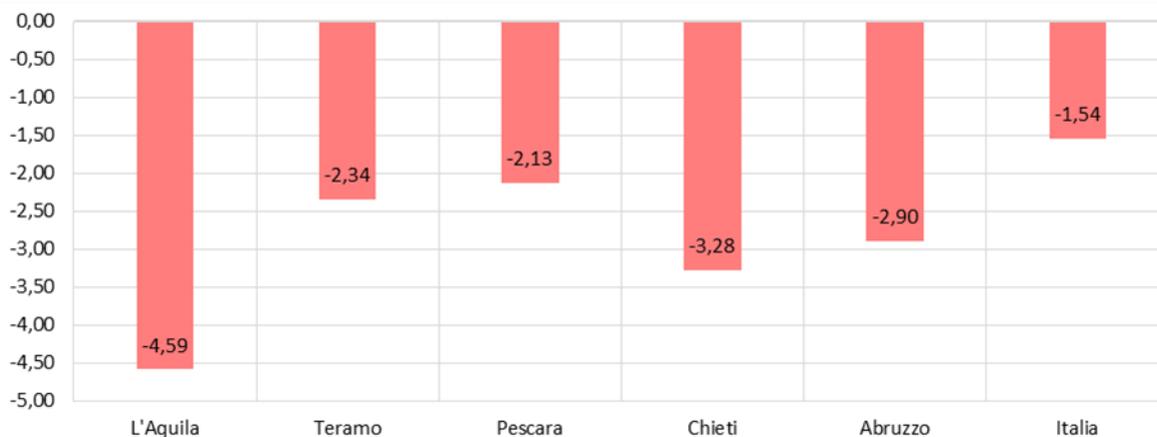


Figura 52: Variazioni percentuali di popolazione residente al 1° gennaio 2022\* rispetto al 2016.

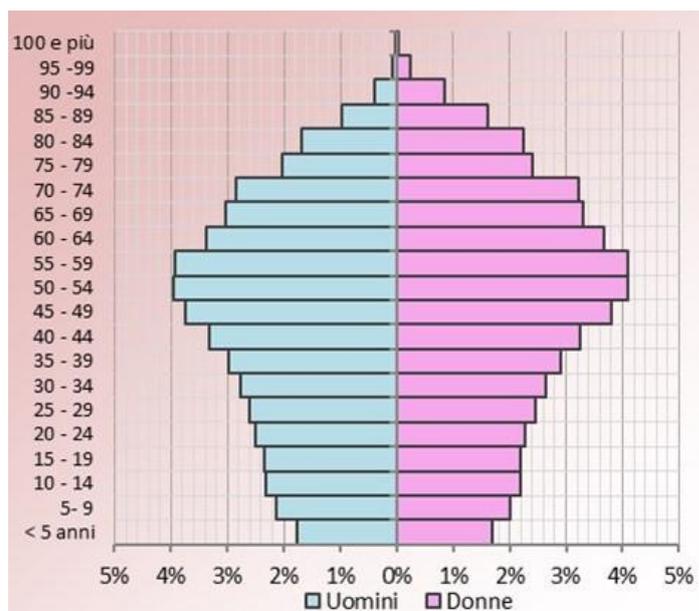


Figura 53: Popolazione per classi di età e sesso in Abruzzo al 1° gennaio 2022.

### SALUTE E SANITÀ

Nel 2020 il tasso di ospedalizzazione in Abruzzo (107,63), calcolato come rapporto fra numero di ricoveri e popolazione residente per 1.000, è complessivamente più elevato del dato nazionale (98,66): nello specifico, il tasso è maggiore per gli acuti, sia nel ricovero ordinario sia nel day-hospital, e per la lungodegenza, mentre per l'attività di riabilitazione è più basso nel day-hospital. Nel regime ordinario i tempi medi di attesa della regione Abruzzo, per le principali procedure, non si discostano molto da quelli nazionali:

In Abruzzo, per le principali procedure in day-hospital, i tempi di attesa sono sempre al di sotto della media nazionale: fa eccezione la coronarografia i cui giorni di attesa sono superiori (56,6 in Abruzzo e 33,8 in Italia).

Dal 2012 al 2020 il numero delle dimissioni per acuti risulta in tendenziale diminuzione in Abruzzo, da 207.142 nel 2012 a 136.597 nel 2020, in analogia all'andamento nazionale (da 9.377.003 nel 2012 a 6.188.459 nel 2020). I valori percentuali delle dimissioni per acuti segnano un progressivo

incremento dei pazienti con cittadinanza straniera proporzionalmente all'aumento di tale popolazione.

Nel confronto con le altre regioni, il tasso di ospedalizzazione per acuti in regime ordinario e diurno vede l'Abruzzo (80,2 regime ordinario e 22,8 regime diurno) al di sopra della media nazionale (74,4 e 20,2).

Il tasso di ospedalizzazione per la lungodegenza in Abruzzo è pari a 0,97 per i ricoveri in regione, superiore al valore nazionale (0,82) e 0,06 per quelli fuori regione, valore di poco superiore a quello italiano (0,04).

## INDUSTRIA

Nel 2021 le unità locali attive in Abruzzo risultano in leggero aumento rispetto al 2020 con il maggior numero nella provincia di Chieti (48.008) seguita da Pescara (38.601) e Teramo (38.372), in ultimo L'Aquila con 32.296 unità locali attive, per un totale regionale di 157.277 rispetto a 155.225 del 2020.

Il numero degli addetti nelle unità locali al 31 dicembre 2021 è di 403.826 (312.985 dipendenti), circa un terzo si trova nella provincia di Chieti (128.457) mentre in misura minore a L'Aquila dove sono 79.020.

Le unità locali sono quasi tutte di piccole dimensioni (il 91,1% ha meno di 10 addetti), dato che rispecchia la situazione nazionale (89,4%). L'aumento delle unità locali attive rispetto al 2020 ha fatto crescere il numero degli addetti totali di 14.253 unità: tale variazione è il risultato di un sensibile aumento degli addetti dipendenti (+14.724), in parte mitigato dalla diminuzione degli addetti indipendenti (-471) fenomeno che si riscontra in tutte le province.

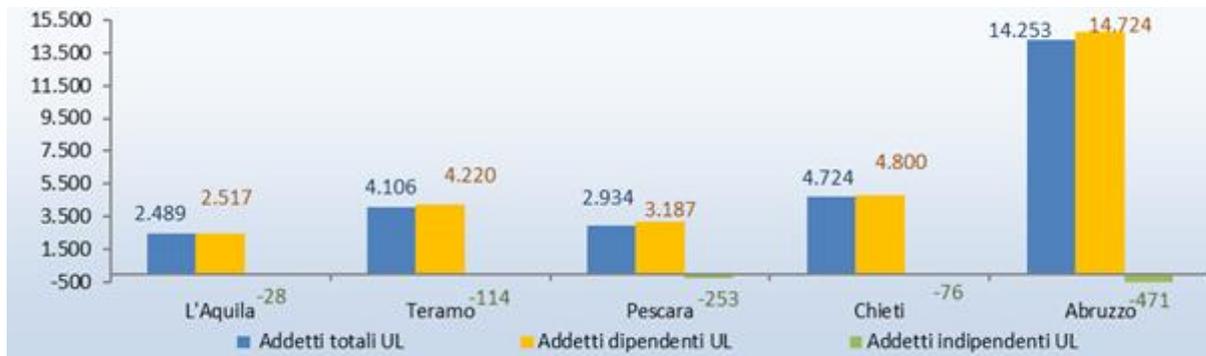


**Figura 54: Unità locali attive in Abruzzo al 31 dicembre. Anni 2017-2021**

Il maggior numero delle unità locali (41.708) opera nel settore "G - Commercio all'ingrosso e dettaglio" seguito dal settore "A - Agricoltura, silvicoltura e pesca" (26.982), al terzo posto della graduatoria decrescente si colloca il settore "F - Costruzioni" (19.048), quindi "C - Manifatturiero" (14.678) e "I - Attività dei servizi di alloggio e ristorazione" (13.914).

Per quanto riguarda il numero degli addetti nelle unità locali, il settore di maggiore impiego è il "C - Manifatturiero" (92.136) che ha anche il maggior numero di addetti dipendenti (83.839) seguito dal "G - Commercio all'ingrosso" che impiega 73.636 addetti di cui 44.660 dipendenti. Rispetto al 2020 in cui gli effetti della pandemia hanno colpito gran parte dei settori, nel 2021 si sono registrati aumenti degli addetti in tutti i settori, ad eccezione del "K - Attività finanziarie e assicurative" (-553), "S - Altre attività di servizi" (-237) e "B - Estrazione di minerali da cave e miniere" (-38). L'impresa

individuale, che rappresenta più del 50% del totale, è la principale natura giuridica delle unità locali benché il maggior numero di addetti risulti impiegato nelle società di capitale.



**Figura 55: Addetti delle unità locali in Abruzzo. Variazioni assolute 2021/2020**

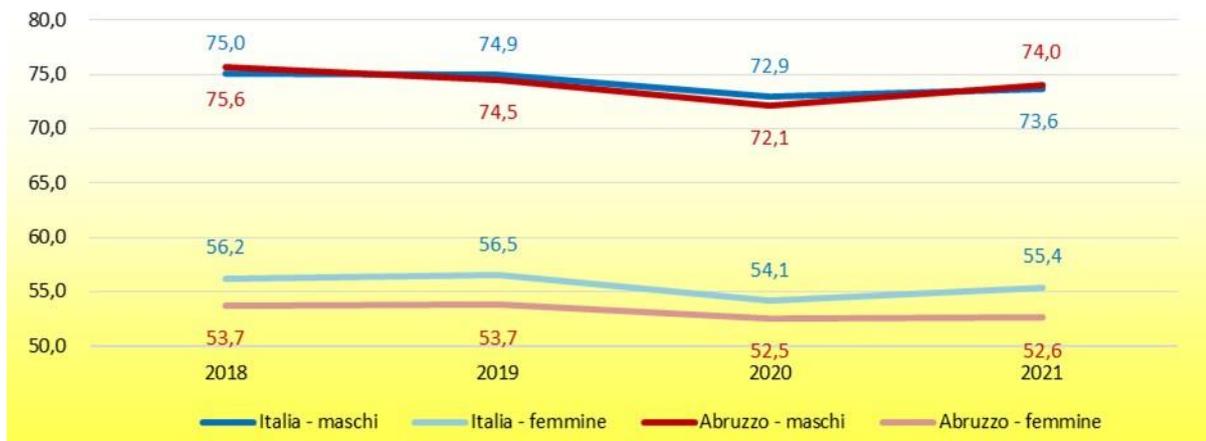
Nel 2021 il totale del valore economico delle esportazioni è stato di 8 miliardi e 621 milioni di euro, in diminuzione di oltre 400 milioni rispetto al 2020, l'import è stato di 4 miliardi e 741 milioni di euro, con un saldo positivo di circa 4 miliardi di euro. Lo storico dal 2013 evidenzia un incremento costante negli anni sia dell'importazione sia dell'esportazione fino al 2018 e, dopo due anni di diminuzione a seguito della pandemia, nel 2021 si è registrata un aumento sia dell'import sia dell'export.

La voce "CL - Mezzi di trasporto" è quella prevalente sia per l'importazione, con oltre un miliardo di euro, sia per l'esportazione, circa quattro miliardi di euro corrispondenti a circa il 50% del totale. Nella seconda classe di prodotti esportati si colloca "CA-Prodotti alimentari, bevande e tabacco" (poco più di 660 milioni di euro). Nell'importazione, la seconda voce economica è rappresentata da "CE - Sostanze e prodotti chimici" (oltre 700 milioni di euro). Significativo anche l'import di "CH - Metalli e prodotti in metallo", "CK - Macchinari e apparecchi n.c.a.", "CG - Articoli in gomma e materie plastiche" e "CB - Prodotti tessili e abbigliamento".

## LAVORO

In Abruzzo, come per l'Italia, dopo una diminuzione nel 2020 dovuta alla pandemia, è leggermente cresciuta la forza lavoro (15-89 anni) passata da 526.077 unità nel 2020 a 534.157 nel 2021 per l'Abruzzo, di cui 314.225 maschi e 219.932 femmine. Il tasso di attività (15-64 anni) che per l'Abruzzo è del 63,9%, poco al di sotto della media nazionale (64,5%), dopo aver subito una forte diminuzione a causa della pandemia, è praticamente tornato ai valori del 2019, come si rileva dai dati distinti per sesso.

Nel 2020 il tasso di occupazione (15-64 anni) è simile a quello del 2018: in Abruzzo da 57,93% a 57,81%, in Italia da 58,52% a 58,22%. Rispetto al 2019 si osserva una diminuzione significativa. Nella differenza di genere non emergono particolari differenze.



**Figura 56: Tasso di attività (15-64 anni) per regione. Valori percentuali. Anno 2021**

Il tasso di disoccupazione (15-64 anni) per l'Abruzzo, cresciuto fino all'11,4% nel 2019, nel 2020 è diminuito attestandosi al 9,9%, di poco superiore al dato nazionale (9,5%) e nel 2021, con il 9,6%, si colloca al di sotto del dato nazionale (9,7%). Fra le province abruzzesi il valore più alto si osserva a Pescara (11,5%), quello più basso a Teramo (7,1%).

Gli inattivi, maschi e femmine, dopo essere aumentati nel 2020 sia in Italia sia in Abruzzo, nel 2021 sono in diminuzione, in tutte le province abruzzesi e conseguentemente è diminuito anche il tasso di inattività; a L'Aquila si osserva il minor numero di inattivi (66.728), mentre a Chieti il massimo (85.751). Tuttavia, il tasso di attività minore lo registra la provincia di Teramo (35,0%).

## SERVIZI

Dopo il brusco calo del 2020 dovuto alle restrizioni legate alla pandemia, in Abruzzo nel 2021 c'è stato un aumento sia degli arrivi sia delle presenze nelle strutture ricettive, senza però riuscire a tornare ai livelli pre Covid. L'Aquila è l'unica che fra le quattro province nel 2021 ha registrato una diminuzione sia di arrivi sia di presenze. Con un aumento di oltre 20.000 arrivi, il Lazio (262.093), resta è fra la regione da cui arriva il maggiore flusso turistico in Abruzzo, seguita da Lombardia (189.693) e Campania (117.504).

Anche il flusso turistico in Italia proveniente dai Paesi esteri, dopo il crollo del 2020 dovuto alla pandemia, passato da oltre 65 milioni di arrivi nel 2019 a 16 milioni nel 2020, in Abruzzo da 192 mila a 60 mila, ha fatto registrare un aumento, senza però riuscire a tornare ai livelli pre Covid: nel 2021 in Italia ci sono stati quasi 27 milioni di arrivi e in Abruzzo 112 mila; i principali Paesi di provenienza di turisti esteri in Abruzzo sono, nell'ordine, Germania, Svizzera e Francia.

### 5.1.11.1 Possibili impatti del Piano

**Tale componente beneficia direttamente dell'effetto diretto relativo ad una gestione adeguata dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi.**

## 6. SINTESI DELL'ANALISI DI CONTESTO AMBIENTALE

Questo paragrafo riassume schematicamente le considerazioni sui temi e sulle componenti ambientali come descritti nella sezione precedente del documento, e mira a rappresentare il contesto, senza ancora valutare gli effetti del Piano di Gestione di Rifiuti da Nave che verranno descritti nel capitolo seguente.

In questa sezione, per ogni tema ambientale, vengono elencate le eventuali criticità/pressioni che sussistono, ognuna delle quali deriva direttamente dall'analisi di una particolare componente ambientale analizzata.

La sintesi contenuta in questo paragrafo che rappresenta, quindi, il contesto in assenza dell'implementazione del Piano di gestione dei rifiuti, ha la funzione di strumento di raccordo con i contenuti del Piano, e sarà utilizzata nel capitolo successivo per valutare gli eventuali effetti del Piano in relazione ai temi e componenti ambientali.

TEMI AMBIENTALI	COMPONENTI AMBIENTALI	CONSIDERAZIONI SU EVENTUALI CRITICITÀ/PRESSIONI RILEVATE
<b>Clima</b>	Qualità dell'aria, aumento delle emissioni gas serra, Inquinamento da industria e traffico.	<p>Nel complesso i monitoraggi eseguiti da ARTA nel corso degli anni, a livello comunale e provinciale, consentono di delineare lo stato della qualità dell'aria nella zona di interesse e di darne un quadro conoscitivo completo.</p> <p>L'analisi della qualità dell'aria nelle zone di interesse ha evidenziato superamenti dei limiti normativi del particolato e del biossido di azoto.</p> <p>Tali inquinanti sono imputabili fondamentalmente ai processi di combustione e al traffico veicolare.</p>
<b>Risorse idriche</b>	Qualità delle acque, stato delle acque di falda, stato dei corpi idrici superficiali.	<p>ARTA Abruzzo effettua il monitoraggio dei corpi idrici fluviali individuati e tipizzati: Il monitoraggio riguarda gli indicatori individuati dalla normativa per valutare lo stato di qualità dei corpi idrici fluviali, ovvero: indicatori biologici; parametri chimico fisici; sostanze chimiche prioritarie e non prioritarie. I risultati contribuiscono alla definizione dello stato ecologico e dello stato chimico.</p> <p>Lo stato ecologico è espresso in 5 classi di qualità: elevato, buono, sufficiente, scarso, cattivo, che rappresentano un progressivo allontanamento dalle condizioni di</p>



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

## PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

		<p>riferimento corrispondenti allo stato indisturbato.</p> <p>Il monitoraggio effettuato mostra uno stato dei suddetti corpi idrici e acque di falda buono.</p>
<b>Suolo e rischi naturali</b>	Consumo di suolo, rischio sismico.	<p>Le attività di monitoraggio del territorio in termini di uso, copertura e consumo di suolo permettono di avere un quadro aggiornato annualmente dell'evoluzione dei fenomeni di consumo di suolo, delle dinamiche di trasformazione del territorio e della crescita urbana, in particolare, attraverso la produzione di cartografia tematica e l'elaborazione di indicatori specifici.</p> <p>Nello specifico, rispetto all'anno precedente, nell'anno 2021 sono stati consumati 137,95 ettari (1,38 kmq) in più di suolo marchigiano; l'incremento - pari a circa lo 0,21% - si pone in linea con quello nazionale.</p> <p>Al 31/12/2021 il consumo di suolo totale in Abruzzo è pari a 54.210 ettari, in aumento dello 0,78% rispetto al 2020, (percentuale più alta tra le regioni) e del 6,75% rispetto al 2006 quando gli ettari erano 50.783; entrambe le percentuali sono superiori ai valori nazionale (rispettivamente 0,30% e 5,67%). La Regione Abruzzo è stata la Regione in cui l'aumento della percentuale di consumo del suolo è stata la più elevata.</p>
<b>Biodiversità</b>	Reti Ecologiche, habitat, flora e fauna, Aree Protette (SIC – ZPS)	<p>Gli habitat e le specie di interesse comunitario presenti nelle aree di interesse non presentano criticità tali da configurare problematiche ambientali.</p>
<b>Ambiente marino – costiero</b>	Qualità delle acque, balneabilità, stato chimico dei corpi idrici costieri	<p>La rete di monitoraggio regionale delle acque di balneazione ricomprende n.113 stazioni di campionamento.</p> <p>Per ciò che riguarda i Porti interessati dal Piano si sono analizzati i dati acquisiti dal sito del Ministero della Salute ("Portale Acque") da cui sono stati estrapolati i campionamenti</p>



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

## PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

effettuati durante la stagione balneare 2023. Sono state analizzate le stazioni di campionamento più rappresentative dell'area in cui insisto i 3 Porti.

Nella stagione 2023 il mare abruzzese può vantare una qualità eccellente per l'81% delle acque prese in analisi. Quasi il 100% dei tratti monitorati risultano balneabili e lo stato di salute generale è ulteriormente migliorato rispetto allo scorso anno. Il Rapporto pubblicato da ARTA Abruzzo evidenzia come la qualità delle acque, restano invariate dall'anno 2022. In generale è stato registrato negli ultimi anni un trend positivo, graduale e costante, per tutti i parametri presi in esame: le acque classificate "buone" scendono dal 18% al 10% a vantaggio della percentuale di classificazione "eccellente". Diminuiscono anche le acque "scarse" che passano dall'8% al 5%.

Complessivamente, i controlli svolti da ARTA nel 2023, da aprile a settembre, per determinare l'idoneità alla balneazione, hanno confermato altresì la bassa percentuale degli esiti di non conformità che rappresentano un dato esiguo rispetto al totale dei monitoraggi effettuati.

**Paesaggio culturale e patrimonio**

Aree Produttive dei Porti

Come rilevato dall'analisi, l'area produttiva dei porti, non si ravvisano vincoli per aree e beni sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi degli artt. 136 e 157 e zone di interesse archeologico ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. m del Codice.

**Rifiuti**

Gestione integrata dei rifiuti.

Nella Regione Abruzzo e nelle Province di Pescara e Chieti è prevista la realizzazione di un sistema integrato costituito da un insieme di attività e di impianti interconnessi per ottimizzare le attività di conferimento, raccolta



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

# PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

## RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

		<p>differenziata, trasporto, recupero di materia e di energia, nonché di smaltimento dei rifiuti, limitando il conferimento in discarica agli scarti del trattamento non più recuperabili.</p> <p>In questo contesto, l'Autorità Portuale dell'Adriatico Centrale uniforma la propria azione pianificatoria ai principi espressi in sede Regionale, pertanto non sono presenti criticità.</p> <p>Tuttavia, questa componente ambientale va costantemente tenuta in considerazione</p>
	Raccolta differenziata.	<p>Tutte le province della Regione Abruzzo traggono l'obiettivo del 50% di raccolta differenziata previsto. Nel 2021 la percentuale di raccolta differenziata conseguita risulta pari al 64,6%</p> <p>La raccolta differenziata nel territorio d'ambito del Piano rimane pertanto un aspetto rilevante da tenere in considerazione</p>
	Impianti.	<p>Nel complesso, la situazione relativa agli impianti risulta soddisfacente. Tuttavia, questa componente va costantemente considerata in quanto risulta necessario adottare un approccio integrato nelle scelte di conferimento agli impianti.</p>
<b>Inquinamento acustico</b>	Inquinamento acustico.	<p>La gestione delle aree portuali presenta numerosi aspetti in conseguenza della complessa catena dinamica delle attività che le caratterizzano. L'impatto acustico prodotto dalle attività interne al porto e dalle attività indotte da tale infrastruttura costituisce, per la stretta interconnessione con l'area urbana e la presenza di un gran numero di recettori a distanze ravvicinate, una problematica di potenziale rilevanza dal punto di vista dell'inquinamento ambientale e per le conseguenti ricadute sanitarie.</p> <p>Le aree Portuali non presentano particolari criticità in quanto esse ricadono all'interno dei valori di</p>



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE  
NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI  
COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

**Popolazione e salute.**

Qualità aria, inquinamento  
acustico, emissioni in  
atmosfera.

conformità riportati all'interno dei  
piani di classificazione acustica.

Sulla base delle previsioni del  
piano e delle caratteristiche  
ambientali del contesto di  
riferimento, si ritiene di poter  
affermare che non sussistono  
particolari impatti sulla  
popolazione e salute.

Al contrario i benefici per  
l'ambiente derivanti  
dall'attuazione del Piano, in  
termine di riduzione delle quantità  
di rifiuti indebitamente  
abbandonati in mare e a terra  
nell'area portuale, sono  
considerevoli a fronte di un  
trascurabile impatto  
sull'inquinamento atmosferico e  
da rumore generato dal transito  
dei mezzi per la raccolta e il  
conferimento dei rifiuti.

## 6 EFFETTI DEL PIANO

Ai fini di un corretto processo valutativo, in questo capitolo viene effettuata un'analisi degli eventuali effetti del Piano in relazione alle componenti ambientali dell'analisi effettuata nel capitolo precedente.

A tal fine viene utilizzata un'apposita matrice che mette in relazione i temi e le componenti ambientali sintetizzate nel Capitolo 6, con il principale obiettivo del Piano per la gestione dei rifiuti dalle navi e dei residui di carico dei Porti di Pescara, Ortona e Vasto che consiste nel provvedere a tutti quei servizi che siano in grado di assicurare l'efficienza e l'efficacia della raccolta dei rifiuti da navi e residui del carico nel rispetto di standard di sicurezza per l'ambiente e per l'uomo raggiungibili con le migliori tecnologie disponibili.

La valutazione della relazione tra l'obiettivo del Piano e i temi e componenti ambientali è sintetizzata nella Tabella 42, utilizzando la scala di valutazione indicata in Tabella 41 (tratta da Greening Regional Development Programmes Network, 2006).

In questa fase della valutazione, orientata alla verifica di assoggettabilità del piano alla VAS, la verifica di pertinenza e la valutazione degli effetti si limita all'obiettivo generale del piano, senza valutare le singole azioni previste per la realizzazione di tale obiettivo. Rispetto all'estensione nello spazio degli effetti del Piano, risulta evidente che le aree geografiche su cui concentrare l'analisi sono quelle direttamente interessate dalle azioni del Piano. Ciò nonostante, il tema dei rifiuti dovrebbe essere affrontato, come indicato dalla stessa normativa di riferimento, a scala provinciale (per l'autosufficienza dello smaltimento) o regionale (per la definizione di tipologia e quantità degli impianti per l'incenerimento con recupero energetico).

Parallelamente, la trattazione degli effetti sulle componenti ambientali non può concentrarsi sulle sole aree direttamente interessate dalle azioni del Piano, ma deve riferirsi ad un ambito territoriale adeguato alla valutazione delle stesse.

La valutazione degli eventuali effetti del Piano quindi, pur concentrandosi sulle aree di competenza dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Centrale, tiene conto della scala territoriale coerente con le specificità delle diverse dei diversi temi e componenti ambientali descritte descritti nei capitoli precedenti.

**Tabella 41: Scala di valutazione degli effetti.**

<b>Criteri</b>	<b>Simbolo</b>	<b>Tipo di effetto</b>
<b>Probabilità</b>	!!	Molto probabile
	!	Probabile
	?	Incerta
<b>Ampiezza</b>	++	Molto positivo
	+	Positivo
	=	Nessuno
	-	Negativo
	--	Molto negativo
<b>Frequenza / Durata</b>	>>	Frequente / a lungo termine o permanente
	>	Sporadico / a breve termine (effetto immediato)
<b>Reversibilità</b>	R	Reversibile
	IR	Irreversibile (o reversibile solo in tempi lunghi)

**Tabella 42: Valutazione degli effetti del Piano.**

Temi ambientali	Valutazioni degli eventuali effetti del Piano sulle componenti ambientali	Motivazione/Considerazioni
<b>Clima</b>	=	<p>Il servizio di raccolta e conferimento non comporterà un peggioramento dello stato della qualità dell'aria sia per il numero ridotto degli spostamenti, che per il percorso limitato dei mezzi a mare e a terra.</p> <p>La qualità dell'aria potrà influenzata principalmente dall'emissione di gas di scarico (costituiti essenzialmente da NOx, SOx, CO, idrocarburi esausti, aldeidi e particolato) dovuta allo spostamento dei mezzi d'opera (autocarri per la raccolta e il trasporto dei rifiuti raccolti).</p> <p>L'impatto generato sarà comunque di tipo reversibile e minimo. Come misura di mitigazione si prevede di minimizzare i tempi di stazionamento degli automezzi in fase di esercizio.</p>
<b>Qualità dell'aria</b>	=	<p>Le previsioni di piano, inserendosi in un'area completamente urbanizzata ed infrastrutturata non dovrebbero determinare variazioni della superficie destinata all'assorbimento di CO<sub>2</sub>.</p>
<b>Risorse idriche</b>	= ++	<p>All'interno delle aree oggetto di studio non vi sono corsi d'acqua, sorgenti o pozzi né aree di alimentazione di falde acquifere.</p> <p>L'attuazione del piano non comporta modifiche del ciclo delle acque.</p> <p>Relativamente alle acque marine, l'eventuale rischio di sversamenti a mare durante il conferimento dei rifiuti liquidi dalle navi ai mezzi nautici di raccolta sarà evitato tramite l'impiego di opportune misure preventive.</p> <p>La tutela delle acque superficiali e sotterranee, da sversamenti accidentali e non a terra e dagli scarichi liquidi, sarà perseguita anche tramite la presenza di un'area centralizzata dedicata alla raccolta dei rifiuti speciali pericolosi, dotata dei necessari accorgimenti per una gestione rispettosa dell'ambiente.</p> <p>Inoltre, in linea con l'obiettivo di sostenibilità fissato dalla Direttiva comunitaria 2000/59/CE consistente nella riduzione degli scarichi a mare, su questa componente l'effetto sarà diretto e positivo, anche per le adeguate misure di gestione adottate. Tale effetto positivo, molto significativo, si manifesta per l'intera durata del Piano e tutela la salute umana da eventuali rischi.</p>

Temi ambientali	Valutazioni degli eventuali effetti del Piano sulle componenti ambientali	Motivazione/Considerazioni
<b>Suolo e rischi naturali</b>	=	<p>Non sono previsti impatti in quanto il piano non prevede la realizzazione di scavi, sbancamenti e movimenti di terra connessi alla realizzazione di nuove strutture.</p> <p>Non sono presenti interferenze relative a rischio idrogeologico, impermeabilizzazione, erosione, desertificazione o altre forme di degrado del suolo. Non sono previste interferenze con il sottosuolo. I contenuti del Piano, inoltre, riguardando la corretta gestione dei rifiuti, escludono anche possibili effetti in termini di contaminazione dei suoli. Come per le acque superficiali e sotterranee, così per la componente suolo le misure di gestione adottate per il processo di raccolta dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi consentiranno pertanto di scongiurare eventuali fenomeni di inquinamento.</p> <p>Come prescrizione gestionale si prevede che la movimentazione e lo stoccaggio dei rifiuti siano gestiti in modo da evitare ogni possibile contaminazione del suolo.</p>
<b>Biodiversità</b>	++	<p>Tali componenti risultano interessate dagli effetti positivi indiretti, molto significativi, relativi alla riduzione degli scarichi a mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi che utilizzano porti dello Stato.</p> <p>L'attuazione del PRRC consentirà di proteggere, conservare, ripristinare e favorire il funzionamento dei sistemi naturali, degli habitat naturali e della flora e della fauna marina, al fine di arrestare la perdita di biodiversità, inclusa quella delle risorse ittiche. Sono da escludere anche effetti sulla connettività, in quanto non verranno realizzate opere o infrastrutture tali da comportare interferenze con le modalità di spostamento delle specie potenzialmente presenti.</p>
<b>Ambiente marino – costiero</b>	=	Fare riferimento al punto “Risorse Idriche”
<b>Paesaggio e patrimonio culturale</b>	=	Non ci sarà alcun effetto negativo diretto relativo all'alterazione dello stato dei luoghi, poiché il piano non prevede nuovi interventi ed è inserito in un contesto già fortemente connotato dal punto di vista infrastrutturale e produttivo



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Ancona, Pesaro, Falconara M.ma, S. Benedetto D.T., Pescara, Ortona, Vasto

PIANO DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE  
NAVI E DEI RESIDUI DEL CARICO DEI PORTI DI  
COMPETENZA

REGIONE ABRUZZO

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

<b>Temi ambientali</b>	<b>Valutazioni degli eventuali effetti del Piano sulle componenti ambientali</b>	<b>Motivazione/Considerazioni</b>
<b>Rifiuti</b>	<b>++</b>	<p>Nessun impatto negativo sulla componente rifiuti. Impatto positivo, significativo, sulla gestione dei rifiuti nel suo complesso in quanto il PRRC contribuirà alla implementazione di un sistema organico territorialmente e funzionalmente integrato di raccolta, trasporto, recupero e smaltimento dei rifiuti al contempo ambientalmente sostenibile ed economicamente efficiente.</p> <p>Il Piano si propone quale strumento coerente e sinergico con gli obiettivi sovraordinati in materia di rifiuti, e prevede la realizzazione di un sistema integrato di attività e di impianti interconnessi che consentono di ottimizzare le attività di conferimento, raccolta differenziata, trasporto, recupero di materia e di energia, nonché di smaltimento dei rifiuti, limitando il conferimento in discarica agli scarti del trattamento non più recuperabili.</p> <p>Il Piano ha analizzato la quantità ed il tipo dei rifiuti che prevede di dover trattare e lo ha paragonato con la capacità degli impianti a cui intende conferirli.</p>
<b>Inquinamento acustico</b>	<b>=</b>	<p>Il servizio di raccolta e conferimento non comporterà un aggravio del livello del rumore. Si prevedono emissioni acustiche generate dal transito degli automezzi per la raccolta dei rifiuti e emissioni legate allo svuotamento dei cassonetti. Tali emissioni avranno natura discontinua e l'impatto generato sarà minimo e di tipo reversibile.</p>
<b>Popolazione e salute.</b>	<b>++</b>	<p>Tale componente beneficia direttamente dell'effetto diretto relativo ad una gestione adeguata dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi.</p>

## 7 CONCLUSIONI

Dal presente rapporto emerge che il PRRC non apporta modifiche allo stato dei luoghi tali da provocare effetti peggiorativi. Inoltre, rispettando sia i principi che le indicazioni tecniche riportate nelle normative di riferimento, non si discosta dalla direttrice di sviluppo sostenibile tracciata in momenti diversi dagli strumenti sovraordinati.

L'analisi effettuata ci consente di affermare che:

- il Piano di gestione dei rifiuti non contiene previsioni contrastanti con gli strumenti di pianificazione di scala sovraordinata e contribuisce a realizzare alcuni degli obiettivi ivi contenuti;
- l'attuazione del Piano non causa la criticizzazione dello stato delle componenti ambientali del contesto analizzato piuttosto introduce effetti positivi;
- il Piano riguarda la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi con la finalità di ridurre le quantità di rifiuti indebitamente abbandonati in mare e a terra e prevenire pertanto l'inquinamento dell'ambiente marino; le previsioni del Piano producono impatti diretti positivi sulle componenti ambientali direttamente interessate quali rifiuti, acque superficiali, popolazione e salute; e indirettamente interessate quali Biodiversità (specie marine). Occorre ribadire ancora una volta, che con l'adozione del PRRC aggiornato si contribuirà sostanzialmente al raggiungimento dell'obiettivo di sostenibilità per la componente acque marine della direttiva 200/59/CE la quale, per l'appunto, si propone di "ridurre gli scarichi in mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui carico prodotti dalle navi che utilizzano porti situati nel territorio dello stato, nonché di migliorare la disponibilità e l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta dei suddetti rifiuti e residui".

Inoltre si ribadisce che l'aggiornamento del Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico dei Porti di Pescara, Ortona e Vasto, che si sottopone a verifica di assoggettabilità a VAS con il presente documento, investe una piccola area a livello locale.

Dall'analisi delle azioni relative si può affermare che l'aggiornamento del Piano non interferisce con ambiti di tutela della natura e non interferisce, né ha alcun effetto indiretto, con siti di interesse comunitario, zone di protezione speciale o habitat protetti, così come riportato nell'allegato al presente documento per lo specifico caso del Porto di Vasto.

In considerazione della natura ed entità delle azioni previste dal PRRC e degli effetti potenziali attesi dalla sua attuazione, si ritiene che non si debbano attendere impatti negativi significativi, bensì effetti positivi non solo sulle componenti ambientali ma anche sulle attività umane e, pertanto, che nel suo complesso l'aggiornamento del PRRC non debba essere assoggettato a procedura di VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA