

PARTE III –Valutazione di sostenibilità ambientale del Piano

6 OBIETTIVI STRATEGICI DEL PIANO

6.1 Obiettivi generali del Piano

Gli obiettivi generali del PRP, già adeguatamente descritti nel Par. 1.1.1.2, possono essere di seguito riassunti:

- ✓ estensione delle attuali aree portuali senza espandersi lungo la limitrofa fascia litoranea ma ampliandosi, tramite nuove opere foranee, lato mare (**estensioni delle attuali aree portuali**);
- ✓ realizzazione del collegamento ferroviario con la limitrofa rete regionale e nazionale (**collegamento infrastrutturale**);
- ✓ costruzione e/o ottimizzazione delle opere foranee per ridurre gli scenari di rischio attualmente associati sia ai fenomeni di tracimazione del moto ondoso sia ai fenomeni di agitazione ondosa (**adeguamento strutturale delle opere foranee**);
- ✓ modifiche della conformazione e destinazione d'uso degli specchi portuali interni e delle aree di banchina al fine di razionalizzare l'uso del territorio e nel contempo limitare gli scenari di interferenza e rischio delle distinte attività portuali (commerciali, diporto, pesca) (**nuova conformazione degli specchi portuali**);
- ✓ modifiche dell'attuale assetto planimetrico (posizione, orientamento ed ampiezza) dell'imboccatura portuale (**nuovo assetto dell'imboccatura portuale**);
- ✓ individuazione delle aree più adeguate per gli aspetti architettonici ed operativi ove realizzare la sede degli enti e delle società operanti nell'ambito portuale (**nuova localizzazione dei servizi**).

6.2 Individuazione e analisi degli obiettivi di sostenibilità

L'attuale configurazione portuale è il risultato di una serie di interventi per la realizzazione delle opere marittime e delle altre infrastrutture portuali (compresa la viabilità) condotti spesso per rispondere nel breve termine ad esigenze di messa in sicurezza ed operatività portuale, senza rispettare alcun criterio di pianificazione d'insieme finalizzato allo sviluppo nel medio e lungo termine dell'ambito portuale.

A tal riguardo, la configurazione portuale prevista nel PRP “2007, sulla base dei distinti obiettivi prefissati (par 1.1.2.2) e sulla scorta dei risultati degli studi di dettaglio condotti, persegue i seguenti obiettivi di sostenibilità ambientale:

Tabella 5.14.5-1 Obiettivi di sostenibilità

| Obiettivi di sostenibilità | Azioni previste | Finalità | Relazioni con gli obiettivi generali |
|---|--|--|---|
| <p>-Abbatere il rischio di incidenti nel porto. La configurazione attuale risulta esposta in modo significativo alla totalità degli stati di mare con un elevato grado di agitazione dello specchio portuale interno ed evidenti effetti di risonanza che possono rendere problematico anche l'entrata e lo stazionamento all'ormeggio delle imbarcazioni. L'ampliamento del porto e un'adeguata ampiezza dell'imboccatura portuale, migliorerebbero le condizioni di manovra con la conseguente riduzione dei tempi di spostamento;</p> <p>-Limitare le emissioni di gas climalternanti.</p> | <p>-Ampliamento del porto di Vasto attraverso una diversa configurazione portuale con un'organizzazione delle banchine più razionale ed efficace;</p> <p>-Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (posizione, orientamento ed ampiezza) dell'imboccatura portuale.</p> | <p>-Al fine di limitare l'impatto sull'ambiente per quanto riguarda qualità dell'acqua, rumore e vibrazioni;</p> <p>-Al fine di ridurre l'ampliamento tramite nuove foranee, (lato mare), è prevista un'espansione portuale NULLA lungo la limitrofa fascia litoranea;</p> <p>-Al fine di rispondere alle esigenze di sicurezza e operatività soprattutto per la gestione delle merci, per le quali ci sono ampi margini di sviluppo nell'area abruzzese;</p> <p>-Al fine di garantire un'importante approdo per la navigazione commerciale nel medio Adriatico;</p> | <p>Estensioni delle attuali aree portuali</p> <p>I</p> |
| <p>-Miglioramento ambientale, naturalistico e paesaggistico degli ambiti di margine del porto.</p> | <p>-Interventi di riqualificazione e compensazione ambientale dovuta alla particolare orografia dei promontori di Punta Penna e Punta della Lotta all'interno dei quali si sviluppa il porto e che delimitano le limitrofe aree SIC.</p> | <p>Al fine di garantire interventi di risanamento idrogeologico ed ambientale dei costoni che coincidono con il limite doganale del porto. Sarà così possibile realizzare una fascia di "transizione" tra l'ambiente esterno e quello portuale che potrà ospitare un percorso naturalistico che assicuri il collegamento tra l'area SIC di Punta Aderci e la sommità del promontorio di Punta Penna.</p> | |
| <p>-Ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici e il livello di inquinamento acustico.</p> <p>-Limitare strettamente al necessario le opere</p> | <p>-Realizzazione del collegamento ferroviario con la limitrofa rete regionale e nazionale la cui fattibilità è valutata</p> | <p>-Al fine di limitare l'impatto sull'ambiente per quanto riguarda qualità dell'aria;</p> <p>-Al fine di ridurre la domanda di trasporto privato;</p> <p>-Al fine di potenziare e</p> | <p>Collegamento infrastrutturale</p> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| d'intervento e senza aggiungere elementi di detrazioni della qualità del paesaggio | secondo tre possibili tracciati tra loro alternativi a partire dalla linea che collega già l'area industriale retrostante il porto con la limitrofa stazione di "Porto di Vasto". Si è comunque previsto che il percorso ferroviario all'interno del porto si sviluppi <u>solo</u> lungo il nuovo molo centrale (posto tra la darsena storica e quella nuova di levante) | sviluppare il sistema ferroviario e dei porti; -Al fine di migliorare il servizio, la capacità, l'economicità e l'accessibilità. | |
| Risolvere l'attuale problema del progressivo interrimento del porto, favorito dalla sua attuale configurazione planimetrica. Il suo verificarsi comporta, oltre che un rilevante onere economico e ambientale per la sua eliminazione, la periodica inagibilità di una parte o di tutto lo specchio portuale. | -Costruzione e/o ottimizzazione delle foranee -Prolungamento della diga di soprafflutto per uno sviluppo complessivo di 650 m -Realizzazione di una diga di sottoflutto per uno sviluppo complessivo di 600 m | - Al fine di ridurre gli scenari di rischio attualmente associati sia ai fenomeni di tracimazione del moto ondoso sia ai fenomeni di agitazione ondosa - Al fine di realizzare un adeguato ridosso nei confronti degli stati di mare più intensi provenienti da maestrale e bora - Al fine di offrire un valido ridosso nei confronti degli stati di mare provenienti da levante e scirocco e nel contempo di delimitare la nuova darsena portuale | Adeguamento strutturale delle opere foranee |
| Definire una nuova destinazione d'uso delle banchine di ormeggio. L'attuale ubicazione del terminale di attracco per i prodotti liquidi, costituiti prevalentemente da sostanze chimiche e olii vegetali, si colloca lungo la banchina di ponente quindi nella zona più interna della darsena rispetto all'imboccatura portuale con ripercussioni sulle problematiche di navigabilità e agibilità portuale | Modifiche della conformazione e destinazione d'uso degli specchi portuali interni e delle aree di banchina | Al fine di razionalizzare l'uso del porto e nel contempo limitare gli scenari di interferenza e rischio delle distinte attività portuali (commerciali, diporto, pesca) | Nuova conformazione degli specchi portuali |
| Riqualificazione e armonizzare gli edifici e le strutture attualmente presenti ai piedi della falesia di Punta Penta | Individuazione delle aree ove realizzare la sede degli enti e società operanti nell'ambito portuale. | Al fine di minimizzare l'impatto visivo e nel contempo renderle più funzionali. | Nuova localizzazione dei servizi |

7 QUADRO PROGRAMMATICO-PIANIFICATORIO

7.1 Generalità

Il quadro normativo e pianificatorio è stato esaminato a vari livelli: nazionale, regionale, provinciale e locale. Per ogni livello è stata effettuata l'analisi delle relazioni esistenti tra il Nuovo Piano Regolatore Portuale del Comune di Vasto ed i diversi strumenti pianificatori, mettendo in evidenza sia gli elementi supportanti le motivazioni progettuali della nuova configurazione portuale, sia le interferenze e le eventuali disarmonie della stessa. Il quadro di riferimento urbanistico - programmatico è stato redatto attraverso la consultazione e la verifica delle fonti di seguito indicate

✓ Pianificazione Europea:

- Trattato di Maastricht (*Unione Europea*);
- Programma Marco Polo (*Unione Europea*);
- Programma TEN-T (*Unione Europea*);

✓ Pianificazione Nazionale :

- Legge Obiettivo (*Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*);
- Master Plan Nazionale delle Autostrade del Mare (*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*);
- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*);
- Piano per Logistica (*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*);
- Piano Pluriennale della Viabilità (*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*);
- Quadro Strategico Nazionale -2007/2013 (*Unione Europea*);
- Contratto di Programma -2007/2013 (*Rete Ferroviaria Italiana*);

✓ Pianificazione Regionale :

- Quadro di Riferimento Regionale (*Regione Abruzzo*);
- Accordo di Programma Quadro (*Regione Abruzzo - Ministero dell'Economia e delle Finanze - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*);
- Master Plan Regionale (*Regione Abruzzo - Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.*);

- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (*Regione Abruzzo - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*);
- Piano Strategico (*Regione Abruzzo - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*);
- Piano Paesistico Regionale della Regione Abruzzo (*Regione Abruzzo*);
- Piano di Assetto Idrogeologico (*Regione Abruzzo*);
- Piano Regionale Triennale e Risanamento Ambientale (*Regione Abruzzo*);
- Piano Regionale Rifiuti (*Regione Abruzzo - Provincie*);
- Piano di Risanamento e Tutela della qualità dell'aria (*Regione Abruzzo-Provincie*);
- Piano di Tutela delle Acque (*Regione Abruzzo*);
- ✓ *Pianificazione Provinciale* :
 - Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Chieti (*Provincia di Chieti – Consorzi-Comuni*);
 - Piano di Azione Territoriale (*Provincia di Chieti – Comuni*);
 - Piano Territoriale delle Attività Produttive (*Provincia di Chieti – Consorzi*);
- ✓ *Pianificazione Locale*:
 - Piano Regolatore Generale del Comune di Vasto (*Comune di Vasto*);
 - Piano Regolatore Portuale di Vasto (*COASIV - Autorità Marittima - Comune di Vasto*);
 - Piano Triennale delle Opere Pubbliche - 2010/2012 (*Comune di Vasto*);
 - Programma Triennale delle Opere Pubbliche - 2008/2010 (*Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del. Vastese- Comune di Vasto*);
 - Piano di Assetto Naturalistico delle Riserva Naturale Guidata di "Punta Aderci" (*Comune di Vasto - Cooperativa specializzata nel settore della tutela ambientale*).

7.2 Strumenti di pianificazione sovraordinata

7.2.1 Strumenti di pianificazione e programmazione a carattere europeo

7.2.1.1 *Trattato di Maastricht*

Il Trattato di Maastricht (noto anche come Trattato sull'Unione europea, TUE) venne firmato il 7 febbraio 1992, dai 12 paesi membri dell'allora Comunità Europea, oggi Unione Europea ed è entrato in vigore il 1° novembre 1993

Con tale Trattato è stato introdotto il concetto di Rete Transeuropea di Trasporti, comunemente chiamate TEN-T, con l'obiettivo di promuovere una nuova politica di trasporti integrata ed intermodale che abbia la capacità di migliorare e potenziare i collegamenti marittimi tra gli Stati membri dell'Unione Europea.

7.2.1.2 *Programma Marco Polo*

Il programma Marco Polo II (2007-2013) è stato predisposto dall'Unione Europea per finanziare lo sviluppo dei servizi intermodali con l'obiettivo di spostare quote di traffico dalla modalità stradale a quella ferroviaria, marittima e fluviale, nonché di garantire un servizio logistico integrato più efficiente.

Gli obiettivi vengono perseguiti in un'ottica di miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema dei trasporti, fornendo continuità alle politiche comunitarie di mobilità sostenibile.

Gli operatori pubblici e privati possono presentare i loro progetti riguardanti le seguenti aree di finanziamento:

- ✓ azioni di trasferimento modale miranti a garantire un robusto spostamento di traffico dalla strada alle altre modalità;
- ✓ azioni catalizzatrici per progetti innovativi volti a superare le barriere strutturali che impediscono il funzionamento della catena di trasporto;
- ✓ azioni comuni di apprendimento per consolidare la cooperazione e lo scambio di know-how fra gli operatori del mercato della logistica del trasporto merci;
- ✓ azioni "Autostrade del Mare" indirizzate al trasferimento diretto del traffico merci dalla "strada al mare";
- ✓ azioni di riduzione del traffico con l'obiettivo di stimolare soluzioni trasportistiche non fondate sulla modalità "tutto strada" all'interno delle scelte logistiche di produzione.

Rispetto alla prima edizione, Marco Polo II presenta le seguenti novità:

- ✓ la durata si allunga fino a 7 anni (2007-2013);
- ✓ si innalza dal 30% al 35% il contributo massimo del sussidio erogabile dall'Unione per azioni di trasferimento modale;

- ✓ le Azioni Catalizzatrici vedono salire sia la soglia minima di contributo comunitario, sia la durata del progetto.

7.2.2 Strumenti di pianificazione e programmazione a carattere nazionale

7.2.2.1 Legge Obiettivo

La legge n° 443 del 2001, conosciuta anche come Legge Obiettivo è lo strumento legislativo che stabilisce procedure e modalità di finanziamento per la realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche in Italia per il decennio dal 2002 al 2013.

La legge ha lo scopo di programmare l'ammodernamento delle infrastrutture, di definire a livello normativo, finanziario ed operativo la realizzazione delle opere pubbliche definite "strategiche e di preminente interesse nazionale" secondo finalità di riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale, e che configura gli interventi trasportistici non inclusi nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.L.) quale integrazione del piano stesso

La Legge Obiettivo ha introdotto significativi mutamenti nella normativa in materia di lavori pubblici e di finanza di progetto.

Tali mutamenti riguardano sia la disciplina generale, che quella specifica del "Piano delle infrastrutture e degli insediamenti strategici di interesse nazionale".

Finalità principale della nuova disciplina è l'accelerazione della realizzazione di grandi infrastrutture e degli insediamenti produttivi, attraverso la definizione di percorsi semplificati e privilegiati.

La Legge Obiettivo si propone, quindi, di stabilire, per un prefissato gruppo di opere prioritarie, un canale procedurale semplificato sia nell'iter di approvazione che in quello di realizzazione.

Il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) ha approvato il 12.12.2001 il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, prevedendo un investimento complessivo, nel decennio 2002/2012, corrispondente a 125.858 Meuro.

Il primo programma delle infrastrutture strategiche, prevede nel decennio interventi da realizzarsi:

- ✓ sui principali corridoi stradali e ferroviari ;
- ✓ sui tre valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero;
- ✓ sui sistemi urbani;
- ✓ sugli schemi idrici del mezzogiorno;
- ✓ sulla difesa della laguna veneta (progetto MO.SE);

- ✓ sul Ponte sullo stretto di Messina.

Il programma, in sostanza, è diretto alla definizione del fabbisogno nazionale, attraverso l'individuazione di un lungo elenco di interventi, alcuni di livello strategico, altri di interesse locale

Per l'Abruzzo, le opere strategiche approvate dal CIPE fino al 2004, interessano, oltre alla progettazione di impianti idrici, le seguenti opere:

- Corridoio Plurimodale Adriatico
 - interventi sull'asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto;
 - interventi sulla Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto.
- Corridoi Trasversali e Dorsale Appenninca
 - realizzazione della pedemontana Marche-Abruzzo;
 - interventi sulla Rieti-L'Aquila-Navelli.

7.2.2.2 *Master Plan Nazionale*

Il "Libro Bianco" della Commissione Europea sulla politica comunitaria dei trasporti prevede, entro i prossimi dieci anni, un aumento del traffico nella misura del 40%. In assenza di immediate azioni correttive, tutto l'incremento sarà assorbito dalla strada, come del resto si è già ampiamente verificato negli ultimi decenni. La situazione attuale delle nostre strade - l'Italia in particolare esce da un trentennio di investimenti autostradali praticamente bloccati - è caratterizzata già oggi da livelli di congestione, inquinamento e incidentalità assai preoccupanti, non ulteriormente peggiorabili. L'economia nazionale ne soffre le conseguenze in termini di costi, inefficienze e degrado ambientale. La modalità marittima rappresenta l'unica alternativa in grado di fornire contributi immediati, avendo dimostrato, nei fatti, capacità di crescita a spese della strada. Proprio alla strada sono state sottratte quote di traffico pesante, inizialmente marginali (1,5% nel 2000) ma di anno in anno sempre più significative (3,5% nel 2004). In presenza di adeguati incentivi, un ulteriore raddoppio nei prossimi quattro o cinque anni è teoricamente possibile, a meno che non intervengano anche qui nuove limitazioni configurabili nelle strozzature, o 'colli di bottiglia', che possono frenare l'aumento di traffico nel ciclo intermodale strada-mare.

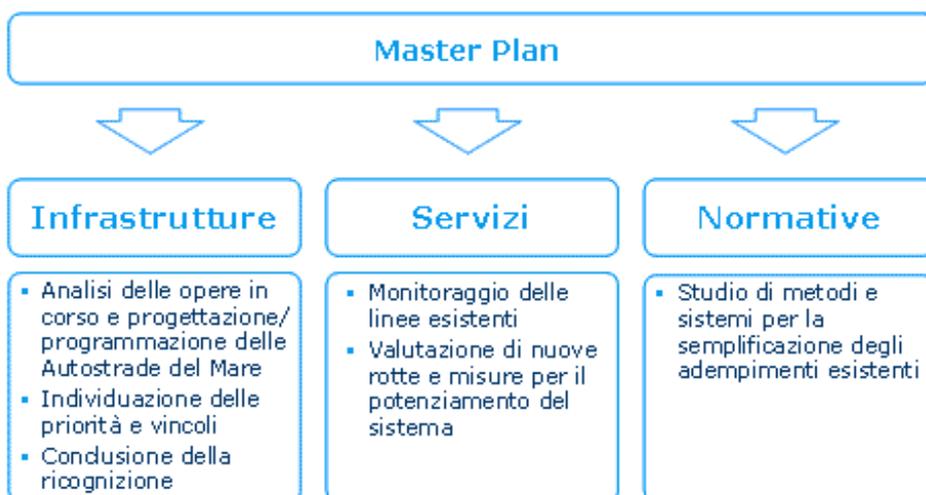
Il Master Plan Nazionale delle Autostrade del Mare individua appunto quegli interventi che, richiedendo tempo per essere completati, devono essere avviati immediatamente, senza ulteriori attese. Si tratta di interventi infrastrutturali individuabili nei porti ma, ancora più spesso, nel raccordo tra porto e casello autostradale, o tra porto e parco ferroviario: il cosiddetto "ultimo miglio".

✓ Articolazione del Modello di Master Plan Nazionale delle Autostrade del Mare

La struttura del Master Plan è organizzata in tre sezioni :

- Infrastrutture;
- Servizi;
- Normative

Figura 7.2.2-1 Master Plan



Fonte: Master Plan Autostrade del Mare

In relazione ai tempi necessari per la realizzazione, la sezione del Master Plan relativa agli interventi infrastrutturali viene considerata prioritaria.

Con un approccio analogo a quello che ha caratterizzato la stesura del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, deliberato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001, il Master Plan delle Autostrade del Mare individua dietro i fenomeni spontanei del mercato, la *ratio* che li governa e la logica di sistema che se ne può ricavare, per proporre poi quegli interventi di tipo infrastrutturale, normativo, tecnologico in grado di:

1. far compiere un salto di qualità al sistema-Paese nel suo complesso;
2. accelerare il processo di integrazione e internazionalizzazione del Mezzogiorno e del nostro sistema insulare;
3. trasferire quote consistenti di traffico dalla strada al mezzo navale.

✓ Obiettivi generali del Master Plan

Il Master Plan innanzitutto individua e programma quegli interventi che consentono di:

- consolidare i risultati raggiunti;

- sviluppare i flussi di traffico con maggiore capacità di espansione e attrattiva per gli operatori;
- potenziare i porti o gli archi costieri destinatari dei flussi con più elevato tasso di crescita potenziale, nel traffico nazionale e internazionale;
- far emergere nicchie di mercato non ancora sufficientemente sfruttate per nuove linee;
- andare incontro a esigenze evidenziate dall'utenza e non sempre soddisfatte dalle linee in esercizio per certe loro caratteristiche (frequenza, orari di partenza e arrivo, tariffe) o per vincoli esterni.

✓ Prospettive di sviluppo

In pri

ma approssimazione, i temi progettuali potrebbero riguardare le seguenti problematiche:

- estensione delle autostrade del mare all'intero bacino del Mediterraneo nell'ottica della costituzione del Corridoio Meridiano (partenariato: Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti dei Paesi mediterranei UE e non);
- costruzione di un sistema informativo mediterraneo (ovviamente basato sul sistema Galileo), come primo mattone di un sistema di monitoraggio in tempo reale della domanda e dell'offerta di trasporto (partenariato: Ministeri, Assoporti, Confindustria, Unioncamere...);
- analisi, previsione e valutazione degli impatti socio-economici e territoriali delle autostrade del mare sui territori continentali interessati e sulle grandi isole del Mediterraneo (partenariato: grandi isole e regioni mediterranee).

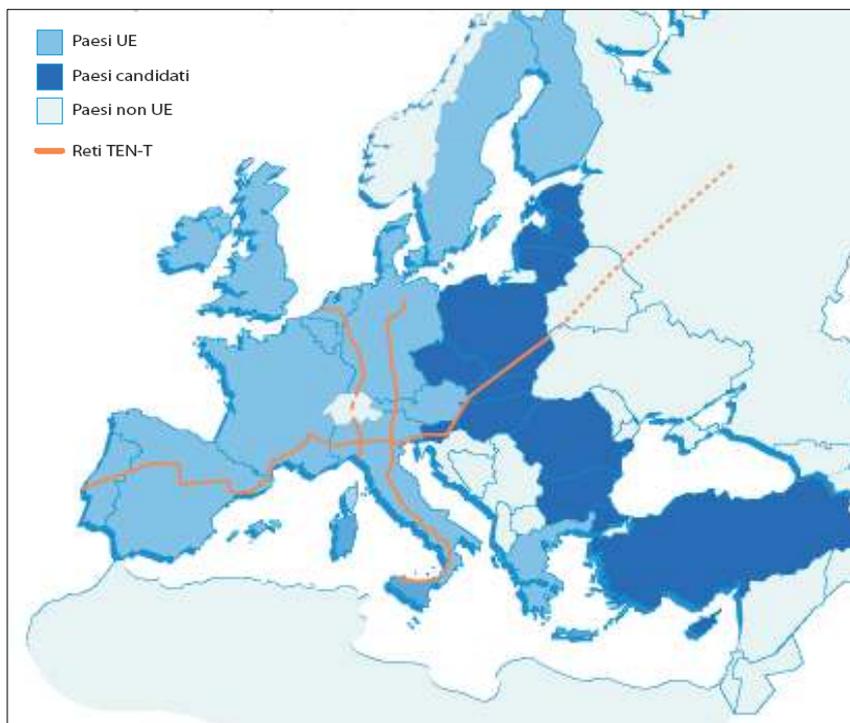
Il Governo italiano, accogliendo tale indicazione, ha concentrato la propria azione su tre distinti fronti: quello comunitario (allargato ai nuovi 10 Paesi membri) e quello nazionale.

✓ Ambito comunitario

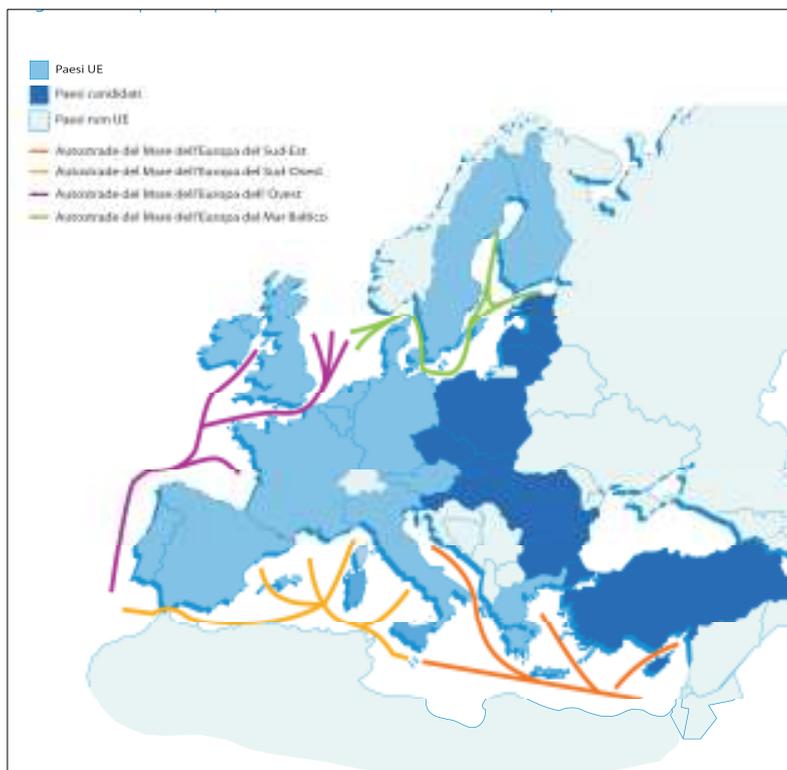
Durante il semestre di presidenza italiana, le Autostrade del Mare sono state inserite tra i 30 progetti prioritari per lo sviluppo delle Reti TEN-T (Trans-European Network for Transport) e beneficeranno di finanziamenti comunitari pari a 1,8 miliardi di euro da distribuire nei quattro quadranti di seguito elencati:

- Nord-Est (Mar Baltico)
- Nord-Ovest (Europa occidentale)
- Sud-Ovest (Mediterraneo/Tirreno)

- Sud-Est (Mediterraneo/Adriatico)

Figura 7.2.2-2 Reti Transeuropee di Trasporto (TEN-T)

Fonte: Master Plan Autostrade del Mare

Figura 7.2.2-3 I quadranti dei Corridoi marittimi europei

Fonte: Master Plan Autostrade del Mare

Con il Programma Autostrade del Mare, l'Unione Europea persegue, fra gli altri, gli obiettivi di:

- migliorare i collegamenti marittimi esistenti tra Stati membri;
- istituirne di nuovi, comodi, regolari e frequenti;
- ridurre la congestione stradale;
- migliorare l'accessibilità di isole, regioni e stati periferici.

Per l'Italia, le Autostrade del Mare Mediterranee rappresentano l'opportunità di potenziare le direttrici tirrenica e adriatico-ionica nell'ambito del Mar Mediterraneo, e di integrare la piattaforma continentale con i grandi flussi di traffico provenienti dal Canale di Suez e dallo Stretto di Gibilterra, che si intersecano con quelli d'interscambio mediterraneo. Le Autostrade Mediterranee costituiscono un progetto strategico per l'Italia, così come per quella parte di Europa raggiungibile da Sud, in quanto contribuiscono a rendere più efficiente il commercio internazionale e, contestualmente, a migliorare le condizioni ambientali.

A livello comunitario, le fonti di finanziamento cui possono accedere i progetti delle Autostrade del Mare sono:

- il Programma TEN-T (cfr. par. 7.2.1.3 per maggiori dettagli) che ha reso disponibili 626 milioni di euro nel periodo 2000-2006 di cui, tuttavia, solo una minima parte conferita al settore marittimo a causa dell'elevata priorità assegnata alle reti ferroviarie che necessitano di cospicue risorse;
- il Programma Marco Polo (cfr. par. 7.2.1.2 per maggiori dettagli), che finanzia i servizi intermodali con contributi che premiano le tonnellate-chilometro trasferite da gomma ad altra modalità ma ha una disponibilità complessiva di fondi limitata fino a tutto il 2006;
- i Programmi di Ricerca (Framework Programme FP 6), dove però la quota parte attribuita al marittimo è marginale.

✓ Ambito nazionale

Per promuovere il Programma Autostrade del Mare, sono state individuate ad oggi le

seguenti azioni:

- il sostegno alle imprese marittime e alle Autorità Statali finalizzate allo sviluppo dello Short Sea Shipping² (legge n. 166/2002, legge n. 413/1998) l'Ecobonus, ovvero l'incentivo all'autotrasporto per il

trasferimento di traffico dal tutto strada al combinato strada–mare (legge n. 265/2002);

- il potenziamento di impianti e piattaforme logistiche portuali (Legge Obiettivo) con un rilevante utilizzo di tecnologie e applicazioni informatiche;
- l'istituzione della Società Rete Autostrade Mediterranee SpA, per promuovere e coordinare a livello nazionale le azioni europee e definire, così, il Master Plan Mediterraneo del sistema integrato di trasporto Autostrade del Mare, recentemente finanziato dalla legge n. 311/2004.

✓ *I collegamenti internazionali: il ruolo strategico dell'Italia*

Solitamente trascurato, il ruolo dell'Italia come Paese di transito dei flussi di traffico che utilizzano collegamenti marittimi provenienti dal Mediterraneo Orientale, in particolare da Paesi come la Turchia e la Grecia, è invece di primaria e fondamentale importanza in un'ottica comunitaria. I veicoli interessati a questo flusso hanno origine e destinazione nella nostra penisola per circa il 25%, una quota che sottolinea l'importanza del fenomeno.

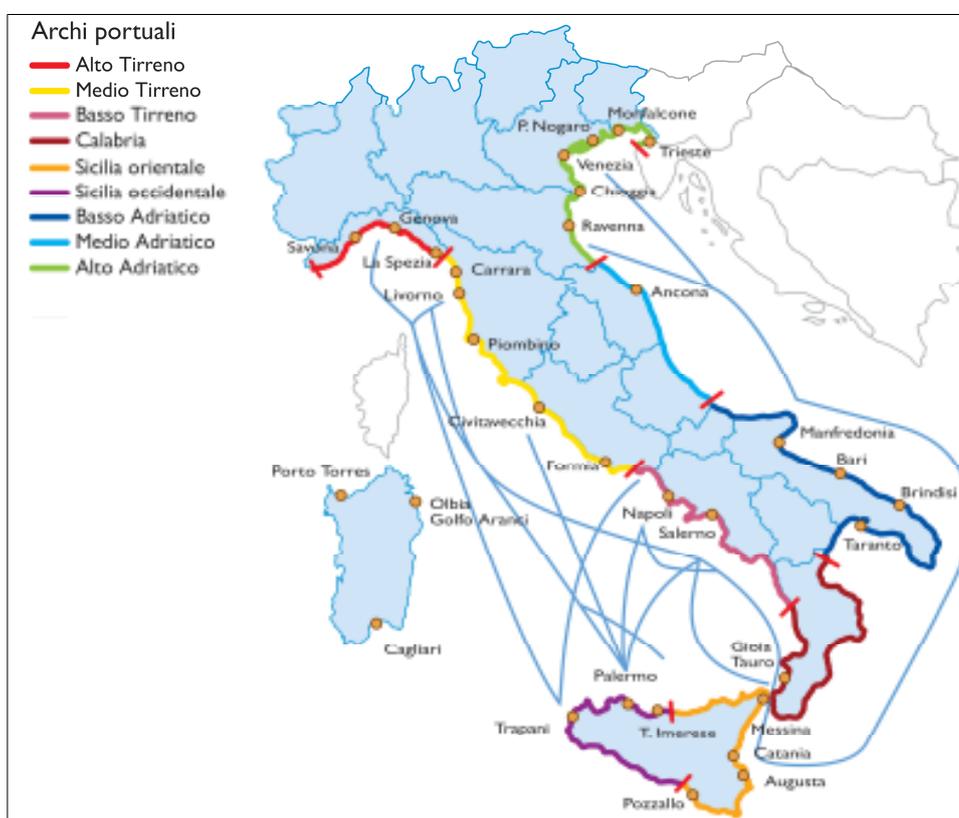
L'ultimo dato certo disponibile risale al 2002 e riporta 736.762 veicoli (camion e auto al seguito) transitati dai porti adriatici, una cifra largamente superiore alle aspettative. Gran parte di questi volumi sbarca in Italia quale riva sud del continente europeo, facendo della nostra penisola un'importante piattaforma di transito. La quasi totalità delle compagnie di navigazione operanti su queste rotte con navi Ro-Ro è greca. All'interno di questo mercato va valutato, in particolare, il caso degli autotrasportatori turchi del gruppo UND trasformati in armatori: all'inizio utilizzavano vecchie navi a noleggio, poi sono arrivati a commissionarne di nuove direttamente ai cantieri navali. In ambito mediterraneo, questo è il servizio traghetti a forte crescita (+15% all'anno negli ultimi quattro anni) che presenta il più elevato volume di traffico (circa 180.000 trailer) e copre la distanza più lunga.

Al fine di disporre di un quadro organico dei programmi, dei progetti e delle opere cantierate in atto o in itinere e d'interesse rilevante per il potenziamento e lo sviluppo del programma nazionale delle Autostrade del Mare, Rete Autostrade Mediterranee ha predisposto, su specifico indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il contributo di Assoporti e di altri soggetti competenti, un'indagine ricognitiva che ha prodotto un elenco degli interventi ritenuti urgenti per migliorare e potenziare le infrastrutture portuali, viarie e

ferroviarie che favoriscono l'accesso nei porti già sedi di linea di collegamento marittimo, dedicate alle Autostrade del Mare.

In questa fase, l'indagine ha preso in considerazione prioritariamente i porti sedi di collegamenti Ro-Ro (traghetti con solo servizio merci) e Ro-Pax (navi traghetto di notevoli dimensioni che fanno trasporto combinato di passeggeri, auto e mezzi pesanti) esistenti. Tali porti risultano essenziali per il mantenimento e lo sviluppo del traffico sulla modalità marittima lungo i due Corridoi nazionali (tirrenico e adriatico-ionico) e per l'integrazione di tali nodi portuali con le principali direttrici terrestri di traffico nazionale, unitamente ai Corridoi identificati dalle Reti TEN-T.

Figura 7.2.2-4 Collegamenti Marittimi Ro-Ro afferenti ai vari Archi portuali



Fonte: Master Plan Autostrade del Mare, 2006

Figura 7.2.2-5 Porti italiani sedi di collegamenti marittimi (linee Ro-Ro/Ro-Pax)

| Sud | Centro-Nord | Sardegna |
|----------|---------------|----------------------|
| Bari | Ancona | Cagliari |
| Brindisi | Civitavecchia | Olbia – Golfo Aranci |
| Catania | Genova | Porto Torres |
| Messina | Savona | |
| Napoli | Livorno | |
| Palermo | Ravenna | |
| Salerno | Venezia | |
| Taranto | Trieste | |
| Trapani | | |

Fonte: Master Plan Autostrade del Mare, 2006

7.2.2.3 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

In linea con le politiche comunitarie l'Italia ha redatto il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), redatto nel gennaio 2001 e approvato con Deliberazione del Consiglio dei Ministri nella riunione del 2 marzo 2001 e con D.P.R. del 14 marzo 2001. Nel documento si fa specifico riferimento al progetto delle Autostrade del Mare (in sintonia con le proposte che erano già emerse dall'Unione Europea) individuando le carenze infrastrutturali dell'Italia, definendo le strategie necessarie a modernizzare il settore dei trasporti dal punto di vista gestionale e infrastrutturale e delimitando le linee prioritarie di intervento finalizzate al raggiungimento di obiettivi strategici. Nella società contemporanea i sistemi di trasporto e telecomunicazione sono tra i principali motori di un processo dinamico di globalizzazione in cui le relazioni economiche, politiche e sociali si estendono in un ambito geografico sempre più vasto. Il grado di interdipendenza tra le aree geografiche è stato rafforzato ed incrementato dallo sviluppo delle reti di comunicazione e dal progresso tecnologico. Come effetto di tali sviluppi è aumentata la tendenza al decentramento della produzione che ha favorito la nascita di insediamenti produttivi anche a grande distanza dalle case-madri. L'Italia, grazie alla sua posizione geografica privilegiata, si pone come naturale piattaforma nel Mediterraneo attraversata da tre grandi direttrici di collegamento mondiale: due direttrici est-ovest, la prima che va dai Balcani e dall'Europa orientale verso l'Europa occidentale

e la penisola iberica, la seconda che va dall'Estremo Oriente all'Europa occidentale attraverso il canale di Suez ed il Mediterraneo, e la direttrice nord-sud che va dal nord Africa e dai Paesi del vicino e Medio Oriente verso l'Europa meridionale e centrale. In particolare, il nostro Paese è al centro del crescente sviluppo dei flussi di traffico merci e passeggeri che gravitano attorno al bacino del Mediterraneo, ed è potenzialmente in grado di offrire adeguati servizi logistici e di trasporto per il traffico di attraversamento. La diagnosi del settore dei trasporti in Italia mette in luce gravi carenze di tipo infrastrutturale, gestionale ed organizzativo e, in generale, una inadeguata qualità del servizio offerto.

I principali elementi di *criticità* sono i seguenti:

- ✓ *Squilibri verso la strada*: la domanda di trasporto (soprattutto passeggeri) è cresciuta a ritmi molto sostenuti a causa dell'aumento del reddito, delle abitudini e degli stili di vita dei cittadini, della dispersione territoriale delle residenze e degli insediamenti produttivi, dei processi di terziarizzazione e dei nuovi modi di organizzazione della produzione. Il trasporto merci su gomma ha acquistato quote crescenti, con notevoli ricadute sociali, ambientali ed economiche. L'analisi degli attuali volumi di traffico, sia per i passeggeri che per le merci, conferma l'assoluta prevalenza del trasporto su strada.
- ✓ *Congestione su alcune direttrici*: a causa della disomogeneità dei servizi, nelle diverse aree del Paese si verificano fenomeni di congestione prevalentemente nelle regioni del centro-nord; bassi livelli di accessibilità, causati dall'insufficiente qualità dei servizi e delle infrastrutture di trasporto, sono invece presenti nel Mezzogiorno. Entrambi i fenomeni costituiscono un ostacolo allo sviluppo sociale ed economico: al Nord la congestione frena le prospettive di sviluppo, al Sud le carenze del sistema dei trasporti contribuiscono a impedirne il decollo. La crescita del traffico è all'origine di esternalità negative in termini di impatto ambientale e incidentalità. Ne fanno parte fenomeni su scala globale, quali i cambiamenti climatici o l'inquinamento atmosferico di lunga distanza e fenomeni più localizzati, come il peggioramento del clima acustico lungo le grandi direttrici di traffico, l'inquinamento atmosferico a breve raggio, i danni alla stabilità del suolo, all'equilibrio idrogeologico, al paesaggio e alla biodiversità. Nel trasporto marittimo e aereo permangono ampi margini di sviluppo dei traffici, sia per i passeggeri che per le merci, ma vincoli organizzativo-gestionali, qualità e capacità delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali e portuali ne ostacolano lo sfruttamento.

✓ *Inefficienza nella gestione e realizzazione delle infrastrutture:* carente è la diffusione delle procedure di evidenza pubblica finalizzate al coinvolgimento di soggetti e risorse private sia nell'affidamento della gestione che nella costruzione delle infrastrutture attraverso contratti di partenariato pubblico/privato. Nelle grandi infrastrutture puntuali o a rete non si registra, ad oggi, alcuna esperienza significativa, mentre sono carenti proposte innovative da parte del mondo della imprenditoria privata (*Fonte: Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*). Si deve puntare innanzitutto sulla modernizzazione del settore dal punto di vista gestionale, al fine di irrobustire strutture aziendali non in grado di reggere la concorrenza europea. La modernizzazione deve anche riguardare la dotazione infrastrutturale per rendere la rete di trasporto del Paese adeguata a soddisfare la domanda di mobilità, ridurre la congestione e gli impatti sull'ambiente e migliorare la sicurezza alle diverse scale. Modernizzare il settore dal punto di vista gestionale e infrastrutturale significa realizzare un ampio e articolato sistema di *obiettivi*:

- servire la domanda di trasporto (sull'acqua, sul ferro e su gomma) a livelli di qualità del servizio adeguati.
- servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto, e con le convenzioni internazionali, sottoscritte dall'Italia sull'inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità;
- utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto. Considerata la scarsità di risorse finanziarie pubbliche disponibili, vanno ottimizzati gli investimenti infrastrutturali;
- garantire un equilibrio territoriale visto che il sistema dei trasporti può rappresentare un fattore importante per attenuare, e ove possibile colmare, i differenziali fra diverse aree del Paese, specie nel Meridione, dove è richiesta e auspicata una maggiore crescita economica.
- integrazione con l'Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell'Europa.

Il Nuovo PGTL si propone come quadro di riferimento di un insieme di interventi il cui fine ultimo è rafforzare il sistema economico e migliorare la qualità della vita in un contesto di sviluppo sostenibile. Per ottenere un sistema dei trasporti coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza, stabiliti dall'UE, si individua un articolato ventaglio di *azioni*, ciascuna delle quali fornisce un indispensabile e coordinato contributo:

- ✓ *Sostenibilità ambientale, sicurezza e innovazione tecnologica per i veicoli*
sviluppo e diffusione di tecnologie innovative volte al miglioramento del livello di sicurezza dei trasporti nei vari settori e riduzione dell'inquinamento ambientale attraverso la realizzazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (legge 144/99)
- ✓ *Liberalizzazione e privatizzazione e nuova regolazione*
Garantire efficienza e qualità dei servizi al fine di stimolare e accelerare i processi di liberalizzazione e privatizzazione dei mercati nei settori marittimo, aereo, ferroviario e autostradale, per favorire la concorrenza e, attraverso di essa, promuovere miglioramento delle prestazioni e sviluppo
- ✓ *Sviluppo della logistica*
Consentire un utilizzo più efficiente e sostenibile del trasporto merci e raggiungere una dotazione di servizi di alta qualità, in quanto la logistica, attualmente debole in Italia, è destinata a svolgere in futuro un ruolo strategico
- ✓ *Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)*
Dare priorità alle infrastrutture essenziali per la crescita sostenibile del Paese per la sua migliore integrazione con l'Europa e per il rafforzamento della sua naturale posizione competitiva nel Mediterraneo, attraverso una logica di sistema a rete
- ✓ *Condizioni per la realizzazione degli interventi*
Rimuovere gli ostacoli che troppo spesso ritardano o vanificano la realizzazione delle opere, introducendo procedure decisionali certe (VAS, VIA, ecc.)
- ✓ *Piani Regionali dei Trasporti*
Garantire la necessaria coerenza degli strumenti e delle scelte di programmazione, definendo una metodologia generale di pianificazione dei trasporti cui le Regioni sono invitate ad aderire, per consentire omogeneità dei contenuti e confrontabilità delle esigenze e delle proposte. Gli interventi sulle infrastrutture non incluse nello SNIT sono di competenza delle Regioni che provvederanno alla redazione dei loro Piano Regionale dei Trasporti (PRT)

✓ *Fondo Unico*

Costituzione di un fondo unico per i trasporto, da assegnare alle Regioni con piena autonomia di utilizzazione, in modo tale che i finanziamenti siano totalmente svincolati da logiche di assegnazione per modalità di trasporto.

✓ *Mobilità nelle aree urbane*

Introduzione di un processo di pianificazione integrato tra l'assetto del territorio e il sistema dei trasporti, attraverso Piani Urbani della Mobilità (PUM)

✓ *Mezzogiorno*

ridurre gli squilibri territoriali, attraverso interventi non di tipo assistenziale, ma miranti a ridurre la perifericità del Mezzogiorno e consentire un aumento della competitività delle aree deboli attraverso un sistema integrato di trasporto.

✓ *Integrazione con l'Europa*

Misure per lo snellimento delle procedure e delle formalità doganali da e per l'Est per il potenziamento delle infrastrutture logistiche di smistamento della merce a valle, per una maggiore integrazione dell'Italia con il resto d'Europa, al fine di migliorare la fluidità dei traffici transalpini, e di promuovere efficienti forme di trasporto organizzato

Il PGTL individua il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) quale:

- insieme integrato di infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale;
- struttura portante del sistema trasporti stico italiano;
- quadro di azioni la cui attuazione è finanziata dallo Stato.

L'individuazione dello SNIT consente di:

- delineare una chiara articolazione delle competenze e delle responsabilità tra i diversi livelli di governo;
- offrire ai governi locali il quadro di riferimento per operare le proprie scelte;
- formulare proposte riconducibili ad un disegno organico;
- superare le carenze del sistema attuale mediante il riequilibrio modale.

Al fine di superare le carenze attuali, il PTGL individua lo SNIT che costituisce la struttura portante del sistema infrastrutturale nazionale per la mobilità di persone e merci. Lo SNIT, a sua volta, ha permesso di definire il modello per analizzare le caratteristiche delle attuali infrastrutture e per individuare le principali criticità.

7.2.2.4 Piano per la Logistica

Il Piano per la Logistica, avviato con delibera del CIPE n. 44 del 22 marzo 2006, si configura, dal punto di vista infrastrutturale, quale continuità programmatica del "Piano generale dei trasporti e della logistica" precedentemente analizzato, per il riposizionamento dell'Italia sul piano geo-economico, ponendo i cardini per una intensificazione degli scambi con il Nord Europa ed il Mediterraneo e individuando l'Italia stessa quale testa di ponte per i traffici transoceanici, permettendo così di recuperare il distacco rispetto alla media dei costi logistici europei. Il Piano si pone dunque quale riferimento chiave per ogni azione strategica nel settore delle infrastrutture e del territorio e rappresenta una sfida incentrata su quattro punti fondamentali:

- ✓ infrastrutture, allo scopo di recuperare il gap con i partners europei e i Paesi terzi, sviluppando in particolare i temi dei valichi alpini e della portualità;
- ✓ sicurezza;
- ✓ intermodalità;
- ✓ regole e mercato.

In tale ambito il Piano della Logistica ha l'obiettivo di assicurare un'armonizzazione tra l'offerta infrastrutturale e la domanda di trasporto, individuando alcune linee prioritarie di intervento così sintetizzabili:

- ✓ riequilibrare il sistema modale sulle grandi direttrici, in particolare per il traffico merci;
- ✓ riorganizzare la portualità e l'areoportualità;
- ✓ alleggerire la mobilità nelle grandi aree urbane;
- ✓ mettere in sicurezza il sistema trasportistico;
- ✓ ridurre il differenziale negativo nei confronti degli altri Paesi europei, in termini di competitività.

Il piano si pone quindi quale riferimento chiave per ogni azione strategica nel comparto delle infrastrutture e del territorio e costituirà altresì il riferimento portante per l'utilizzo delle risorse relative al fondo di cui all'art. 1, comma 108, della legge n. 266/2005.

Le indicazioni strategiche contenute nel piano hanno portato alla identificazione territoriale delle seguenti «macro-aree di interesse logistico» che, con adeguata caratterizzazione funzionale, possono diventare le piattaforme logistiche del Paese:

- ✓ la piattaforma logistica del nord-ovest;
- ✓ la piattaforma logistica del nord-est;
- ✓ la piattaforma logistica tirrenico-adriatica del nord;

- ✓ la piattaforma logistica tirrenico-adriatica centrale;
- ✓ la piattaforma logistica tirrenico sud;
- ✓ la piattaforma logistica adriatica sud;
- ✓ la piattaforma logistica del Mediterraneo sud.

Nel contesto macroterritoriale di cui sopra, la rete portante e' costituita da:

- ✓ nove grandi hub di attrazione per il combinato terrestre:
 - Novara;
 - Milano;
 - Verona;
 - Padova,
 - Bologna;
 - Roma Nord;
 - Napoli-Marcianise;
 - Bari;
 - Catania.

Queste città intercettano i flussi di traffico sulle principali direttrici di trasporto e fungono da porte di accesso ad un sistema piu' complesso, costituito dal resto della rete dei terminali ferroviari intermodali, che completa, assieme alla rete degli interporti, della retroportualita' e delle piattaforme di filiera, la struttura di distribuzione delle funzioni trasportistiche e logistiche.

- ✓ Undici poli di concentrazione dei traffici per il combinato marittimo:
 - Spezia/Savona-Genova;
 - Venezia/Chioggia;
 - Trieste/Monfalcone;
 - Ravenna;
 - Livorno/ Marina di Carrara-Piombino;
 - Civitavecchia-Olbia;
 - Ancona;
 - Napoli-Salerno;
 - Bari-Brindisi;
 - Palermo-Trapani;
 - Catania/Augusta-Messina.

Questi poli, rafforzati dalle strutture retroportuali ed interportuali, fungono da polmone operativo laddove la dimensione degli spazi portuali non sia tale da consentire il massimo livello di integrazione con il territorio di influenza.

- ✓ Tre hub portuali:
 - Gioia Tauro;
 - Taranto;
 - Cagliari;
- ✓ Due hub aeroportuali:
 - Milano Malpensa;
 - Roma Fiumicino.

Questo sistema portante, programmato nella logica di uno sviluppo diffuso del territorio, deve essere adeguatamente supportato sia da una rete infrastrutturale, che migliori l'accessibilità alle macro-aree di cui sopra, sia da una rete telematica integrata, entrambe finalizzate a migliorare i livelli di capacità della rete, gli standard degli operatori e la gestione delle imprese dei servizi di trasporto e logistica anche ai fini della sicurezza.

Il rafforzamento delle funzioni trasportistiche e logistiche deve essere accompagnato da un nuovo modello organizzativo attraverso l'offerta di servizi integrati, al fine di favorire la crescita dimensionale delle imprese rispetto alle straniere, tramite la riduzione del carico fiscale e l'eventuale revisione della tassa di permesso annuale.

E' importante assicurare una efficiente allocazione del traffico, prevedendo, tra l'altro, il passaggio alla «tariffazione di corridoio o di area», un sistema di pedaggiamento che porti alla «separazione del traffico», incentivi al traffico marittimo ro-ro e al trasporto combinato;

Il «Piano della logistica», da considerare come complemento della "legge obiettivo" per il riposizionamento dell'Italia sul piano geoeconomico, pone i cardini per una intensificazione degli scambi con il nord Europa ed il Mediterraneo e individua l'Italia stessa quale testa di ponte per i traffici transoceanici, al fine d'implementare un sistema logistico integrato e diffuso in termini di infrastrutture fisiche e di architettura telematica di supporto.

7.2.2.5 Piano Pluriennale della Viabilità

I contenuti, gli obiettivi e le priorità del nuovo Piano Pluriennale della Viabilità 2003-2012 sono stati definiti nella Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

(MIT) del 1° agosto 2003, emessa ai sensi dell'art. 4 della Convenzione di Concessione tra il MIT e all'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade (ANAS).

Sulla base di profonde ricerche, è emerso che il pur consistente piano di investimenti messo in moto non risulta sufficiente a far fronte, al ritardo di intervento connesso alla limitatezza delle risorse investite negli anni passati e alla continua e consistente crescita della domanda di trasporto, che, pur nelle più limitate condizioni di sviluppo del sistema economico, evidenzia tassi consistenti sul sistema stradale.

Tale crescita, per quanto la stessa programmazione del sistema viario nazionale sia fortemente indirizzata a favorire l'intermodalità ed un più equilibrato uso di tutti i modi di trasporto disponibili, fa prevedere incrementi della mobilità complessiva su strada che si collocano tra il 30% ed il 50% nei prossimi 10-15 anni.

Tale situazione ha imposto all'ANAS di identificare ulteriori interventi di adeguamento del sistema stradale, che vanno a comporre la proposta di Programma Pluriennale, affiancando e completando la pregressa programmazione nazionale (Tab. 7.2.2-1 e 7.2.2-2, Fig. 7.2.2-6).

Gli studi condotti, in accordo alla Direttiva del Ministro, hanno articolato il quadro delle necessità di intervento in quattro principali macro- categorie:

- Interventi di interesse nazionale o interregionale;
- Interventi di ambito regionale;
- Interventi sulla rete autostradale in concessione;
- Interventi per la sicurezza e la manutenzione della rete stradale.

Il Piano è stato redatto identificando per ogni opera considerata, il costo e, ove presenti, i finanziamenti disponibili.

Il quadro delle necessità che emerge da tutti gli studi effettuati conduce ad un programma finanziario di rilevante impegno, pari a circa 170 miliardi di euro, di cui circa 86 miliardi di euro, riconducibili nell'ambito della programmazione nazionale delle opere strategiche (Legge Obiettivo). Le opere inserite nel Piano pluriennale possono essere classificate in tre categorie:

- Interventi rientranti nelle tipologie di cui opere atte ad elevare il livello di servizio e sicurezza della rete;
- Interventi di manutenzione straordinaria, miglioramento e rinnovo della rete;
- Nuovi interventi.

L'attuale Piano individua delle priorità che si possono riassumere:

- Assicurare all'autostrada tutti quei correttivi ritenuti necessari ed indispensabili per migliorare la sicurezza per l'utenza autostradale ed elevare il livello di servizio;
- Migliorare la funzionalità e la fluidità dell'Autostrada eliminando ogni forma di incongruenza tecnica, con opere di adeguamento introducendo anche opere di interconnessione diretta tra le autostrade intersecanti;
- Potenziare e migliorare la viabilità di adduzione, di raccordo e di allacciamento all'autostrada con particolare riferimento ai grandi nodi delle aree metropolitane;
- Inserire tutte le innovazioni gestionali atte a migliorare il servizio reso all'utenza;
- Prevedere un piano manutentorio che permetta di mantenere un'elevata efficienza dell'autostrada.

L'analisi del sistema viario nazionale ha in primo luogo evidenziato la necessità di adeguamento del sistema delle principali direttrici e corridoio nazionali, ad integrazione e completamento di quanto già previsto nella delibera CIPE sulle opere strategiche di interesse nazionale.

Tabella 7.2.2-1 Interventi di livello nazionale e interregionale

| INTERVENTO | mil € |
|--|------------------|
| Nodo Stradale e Autostradale di Genova/ Nuova Aurelia | 4.324,000 |
| Corridoio Tirrenico - SS.1 Aurelia | 2.100,000 |
| Sistemi Stradali e Autostradali Modena - Lucca | 0,155 |
| Sistemi Stradali e Autostradali Terni - Rieti | 239,300 |
| Nodo di Perugia | 732,500 |
| Strada delle Tre Valli Umbre | 627,000 |
| Asse viario Grosseto – Fano itinerario E78 | 1.975,429 |
| Asse viario Marche - Umbria e quadrilatero di penetrazione interna | 1.438,755 |
| Corridoio Trasversale Stradale: Collegamento A1 - A14 (S. Vittore - Termoli) e tratto Molisano - Abruzzese | 4.315,000 |
| Penetrazione Asse Attrezzato - Porto di Pescara | 200,000 |
| Benevento - Caserta - A1 - Caianello - Grazzanise e variante di Caserta | 1.809,598 |
| A1(Capua) - Domitiana e adeguamento | 1.017,710 |
| Collegamento A3 (Contursi) - A16 (Grottaminarda) - A14 Termoli) | 40,000 |
| Collegamento Nord - Sud "Tirreno - Adriatico" Itinerario Lauria – Candela tra l'aut. A3 e l'aut. A16 | 4.327,665 |
| Sistemi stradali e autostradali - Itinerario Salerno – Potenza - Bari | 276,000 |
| Collegamento mediano Murgia - Pollino | 961,450 |
| Sistemi stradali e autostradali: Itinerario Palermo - Agrigento | 3.439,295 |
| Sistemi stradali e autostradali: Itinerario Agrigento – Caltanissetta – A19 | 1.224,500 |
| Sistemi stradali e autostradali: Itinerario Ragusa - Catania | 948,354 |
| Sistemi stradali e autostradali: Itinerario Catania - Siracusa | 517,980 |
| Sistemi stradali e autostradali: Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria | 3.656,720 |
| Corridoi autostradali e stradali: Corridoio Jonico Taranto - Sibari - Reggio Calabria (SS 106) | 9.539,006 |
| Sistemi autostradali e stradali: Gela – Agrigento - Trapani | 5.288,000 |
| Ponte sullo Stretto di Messina (partec. Società) | 368,000 |
| Corridoi stradali - Completamento e adeguamento SS 131 | 1.232,923 |
| Totale | 50.599,34 |

Fonte: Piano Pluriennale della Viabilità 2003-2012

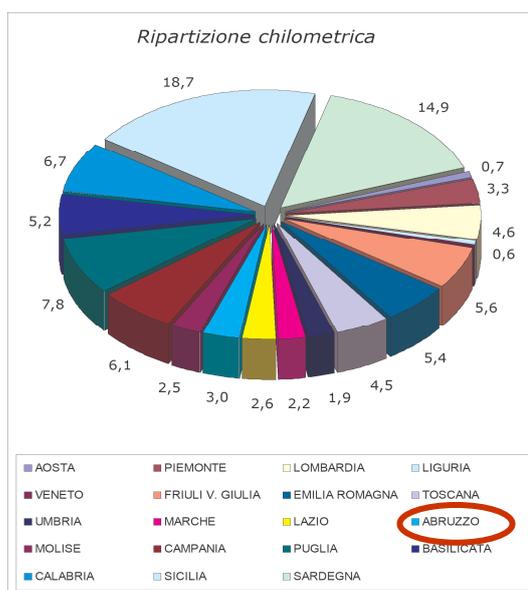
Tabella 7.2.2-2 Interventi di livello nazionale e interregionale (sintesi)

| SINTESI GENERALE DEGLI INTERVENTI | | milioni di € |
|--|------------------|-------------------|
| INTERVENTI DI INTERESSE NAZIONALE O INTERREGIONALE | | 50.599,34 |
| INTERVENTI DI AMBITO REGIONALE | | |
| Dettaglio Regionale | AOSTA | 240,22 |
| | PIEMONTE | 2.155,86 |
| | LOMBARDIA | 4.716,33 |
| | LIGURIA | 1.674,06 |
| | VENETO | 3.384,90 |
| | FRIULI V. GIULIA | 2.461,38 |
| | EMILIA ROMAGNA | 4.213,85 |
| | TOSCANA | 1.734,90 |
| | UMBRIA | 1.128,87 |
| | MARCHE | 2.605,07 |
| | LAZIO | 2.153,88 |
| | ABRUZZO | 2.371,18 |
| | MOLISE | 692,28 |
| | CAMPANIA | 2.064,81 |
| PUGLIA | 1.305,13 | |
| BASILICATA | 1.437,47 | |
| CALABRIA | 1.251,38 | |
| SICILIA | 5.415,82 | |
| SARDEGNA | 2.568,86 | |
| Totale interventi di ambito regionale | | 43.576,25 |
| INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE IN CONCESSIONE | | 58.597,71 |
| INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE IN GESTIONE DIRETTA ANAS | | 10.605,72 |
| INTERVENTI PER LA SICUREZZA E LA MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA RETE | | 7.045,95 |
| TOTALE PIANO DECENNALE | | 170.424,97 |

Fonte: Piano Pluriennale della Viabilità 2003-2012

Figura 7.2.2-6 Interventi di livello nazionale e interregionale

| Regione | km | % |
|------------------------|--------------|--------------|
| AOSTA | 148 | 0,7 |
| PIEMONTE | 685 | 3,3 |
| LOMBARDIA | 947 | 4,6 |
| LIGURIA | 126 | 0,6 |
| VENETO | 732 | 0,0 |
| FRIULI V. GIULIA | 1165 | 5,6 |
| EMILIA ROMAGNA | 1124 | 5,4 |
| TOSCANA | 926 | 4,5 |
| UMBRIA | 401 | 1,9 |
| MARCHE | 465 | 2,2 |
| LAZIO | 531 | 2,6 |
| ABRUZZO | 611 | 3,0 |
| MOLISE | 522 | 2,5 |
| CAMPANIA | 1271 | 6,1 |
| PUGLIA | 1621 | 7,8 |
| BASILICATA | 1071 | 5,2 |
| CALABRIA | 1390 | 6,7 |
| SICILIA | 3872 | 18,7 |
| SARDEGNA | 3077 | 14,9 |
| TOTALE GENERALE | 20685 | 100,0 |



Fonte: Piano Pluriennale della Viabilità 2003-2012

7.2.2.6 *Quadro Strategico Nazionale (2007-2013)*

La proposta italiana di Quadro Strategico Nazionale (QSN) per la politica regionale di sviluppo 2007-2013 è stata approvata dalla Commissione Europea con decisione del 13 luglio 2007. Tale atto rappresenta il documento di programmazione nazionale finalizzato a indirizzare le risorse destinate al nostro Paese per tale periodo, traducendo le indicazioni comunitarie in indirizzi strategici e in alcuni indirizzi operativi sia per il livello nazionale, sia per quello regionale.

La strategia 2007-2013 definisce macro obiettivi, tra i quali potenziare le filiere produttive, i servizi e la concorrenza, al cui interno viene puntualizzata la priorità “Reti e collegamenti per la mobilità” che individua tipologie di azioni e condizioni sulla base delle quali la politica regionale può contribuire agli interventi per la mobilità e per le connessioni tra sistemi territoriali e tra le città.

Nel Centro-Nord, dove le regioni presentano un'urbanizzazione sempre più estesa, fitta ed irregolare, la domanda di accessibilità e di mobilità è debolmente soddisfatta da un'offerta infrastrutturale e di servizio con notevoli deficit qualitativi e quantitativi, sia relativamente alle connessioni con le reti lunghe (Corridoi europei, rotte aeree, rotte marittime) sia relativamente alla mobilità interna dei territori regionali e dei sistemi urbani, caratterizzata da elevati livelli di congestione.

In riferimento a tale ambito territoriale sono definiti tre obiettivi specifici:

- ✓ accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo;
- ✓ promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana attraverso interventi inquadrati negli strumenti di pianificazione urbana della mobilità;
- ✓ favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche migliorando i servizi di trasporto a livello regionale e promuovendo modalità sostenibili.

7.2.2.7 *Contratto di Programma di RFI (2007-2013)*

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) è oggi impegnata nel potenziamento della rete convenzionale e negli investimenti per l'Alta Velocità / Alta Capacità.

Il Contratto di Programma 2007-2011, approvato nel luglio 2007, disciplina i rapporti fra RFI e il Ministero delle Infrastrutture, stabilendo reciproci obblighi e diritti in tema di investimenti per i prossimi quattro anni.

Prevede opere in corso per 71 miliardi di euro opere prioritarie da avviare per 34 miliardi, altre opere per 38 miliardi e opere a completamento piano per 46 miliardi. I finanziamenti assegnati a valere sulle Leggi finanziarie 2006 e 2007 ammontano a circa, 107 milioni di euro - di cui 53 milioni a valere sul comma 977 della Finanziaria 2007 - capaci di attivare un volume complessivo di 4.866 milioni di euro.

Per le regioni del Mezzogiorno, il Contratto di Programma RFI 2007-2011 prevede l'immediata cantierizzazione, per un totale di circa 3.600 milioni di euro.

L'Unione Europea ha deciso di premiare l'impegno italiano per la realizzazione delle reti di Trasporto Trans-Europee (TEN), con il cofinanziamento di opere in ambito dei corridoi I e V per il periodo 2007- 2013 per un totale di circa 1.000 milioni di euro, in grado di attivare un volume d'investimento pari a circa 14.000 milioni di euro.

A febbraio 2008 è stato approvato l'aggiornamento al contratto di programma RFI per il periodo 2007-2011, che tiene conto delle risorse aggiuntive per 1.035 milioni di euro stanziati con il Decreto Legge 159/2007.

Nel caso specifico della Regione Abruzzo, gli interventi inseriti nel Contratto di Programma RFI (2007-2013) sono i seguenti:

✓ *Velocizzazione/potenziamento Roma-Pescara*

Al fine di svolgere la funzione di "ponte" tra i Corridoi 5, 1 e 8, la Regione Abruzzo intende perseguire lo sviluppo dei collegamenti trasversali tra l'Adriatico ed il Tirreno con interventi prioritari per la velocizzazione ed il potenziamento della linea ferroviaria Roma-Pescara, attraverso la valorizzazione dell'opportunità di interscambio del Nodo di Lunghezza ed il miglioramento della infrastruttura ferroviaria regionale nei tratti a più intensa utilizzazione, costituiti dai terminali est (Popoli – Pescara) e ovest (Avezzano – Lunghezza). Si tratta di un intervento interregionale il cui costo complessivo ammonta a M€ 1.184,00, di cui M€ 33,66 già assegnati, e un conseguente ulteriore fabbisogno di M€ 1.150,34.

Nell'Accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013, limitatamente a 51,73 M€.

✓ *Potenziamento tecnologico Bologna-Bari*

L'intervento, previsto per l'importo complessivo di M€ 294,65 con finanziamento a carico del programma RFI, necessita di una copertura residua di M€ 36,40 proposta a valere sul IV addendum al Contratto di Programma RFI 2001-2005.

✓ *Raddoppio linea adriatica : Tratta Pescara - Bari*

Il costo complessivo del progetto, ammonta a circa 501 M€..

7.2.3 Strumenti di pianificazione e programmazione a carattere regionale

7.2.3.1 Quadro di Riferimento Regionale

Nell'ordinamento della Regione Abruzzo, il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) è lo schema di politica economica al quale si impronta tutta l'azione "ordinaria" di governo del territorio regionale e di coordinamento della pianificazione territoriale a livello provinciale e locale. La Legge Urbanistica Regionale (L.R. 18/83 e L.R. 70/95 e successive modifiche e integrazioni), infatti, esplicitamente prevede che lo strumento urbanistico territoriale di riferimento per la pianificazione degli enti locali (Quadro Regionale di Riferimento o Q.R.R.) costituisce la "*trasposizione territoriale del Programma Regionale di Sviluppo*", essendone quindi subordinato almeno quanto a strategie e scelte prioritarie.

Il Quadro di Riferimento Regionale (Q.R.R.) è previsto dalla L.R. 27 aprile 1995 n. 70 testo coordinato, "*Norme per la conservazione, tutela, trasformazione del territorio della Regione Abruzzo*", che all'art. 3 ne elenca i contenuti ed all'art. 4 ne descrive il procedimento formativo. Il Quadro di Riferimento Regionale è stato approvato con delibera del Consiglio medesimo n. 147/4 del 26.01.2000.

Alla Regione è assegnato il coordinamento di tutta la pianificazione sottostante attraverso la costruzione del Quadro di Riferimento Regionale. Alla Provincia, invece, spetta la formazione del Piano Territoriale Provinciale che costituisce, da un lato, l'articolazione-specificazione del Q.R.R. e, dall'altro, lo strumento di indirizzo e coordinamento della pianificazione comunale. "*Il Q.R.R. - dice l'art. 3 - costituisce la proiezione territoriale del Programma di Sviluppo Regionale, [...] definisce indirizzi e direttive di politica regionale per la pianificazione e la salvaguardia del territorio [...] costituisce inoltre il fondamentale strumento di indirizzo e di coordinamento della pianificazione di livello intermedio e locale*".

Il Programma Regionale di Sviluppo assegna al Q.R.R. il compito principale di individuare e definire territorialmente "*alcuni interventi di rilevanza regionale*", nonché

"*le strategie più idonee a garantire l'efficienza e la qualità ambientale*" dei singoli sotto sistemi nei quali la Regione si articola.

Interventi e strategie devono essere mirati, secondo il documento, al conseguimento di tre obiettivi fondamentali (*Tab. 7.2.3-1*):

✓ Qualità ambientale

- la politica ambientale riguarda, da un lato, le azioni miranti alla tutela e alla valorizzazione di quella risorsa rara costituita dai beni storici, culturali, naturalistici e paesistici che caratterizzano il territorio nelle diverse sue parti; d'altro lato, essa riguarda le azioni finalizzate al mantenimento, ovunque, di un livello accettabile delle caratteristiche fisiche dello spazio regionale, cioè del suolo, dell'aria e dell'acqua.

✓ Efficienza dei Sistemi insediativi

- riorganizzare la politica industriale, nella logica di aggregazione e specializzazione delle imprese, in "distretti produttivi", al fine di valorizzare le vocazioni già presenti nelle attuali aree di localizzazione;
- sviluppare un'attività innovativa tendente ad innalzare la soglia tecnologica delle piccole e medie imprese locali, anche al fine di promuovere stabili rapporti di interdipendenza fra queste e le grandi imprese esogene;
- aumentare la produttività del comparto agricolo, sulla base delle specificità da esso possedute, con particolare attenzione per le politiche del settore agro - alimentare.
- realizzare una rete di trasporti intermodali, avente come nodi principali le grandi strutture, dell'aeroporto, dei porti di Pescara e Ortona e dell'interporto lungo il Corridoio Adriatico, per diramarsi poi sull'intero spazio regionale mediante singoli vettori e attrezzature specifiche ad essi destinate;
- realizzare il Corridoio Appenninico, prevedendo un asse viario longitudinale che innervi l'Appennino e quindi il sistema delle Aree Protette (progetto Appennino Parco d'Europa - APE);
- l'attivazione di un sistema di cooperazione organizzata fra una pluralità di soggetti, al fine di promuovere e diffondere nuove attività e nuove imprese sul territorio in maniera integrata e per ambiti territoriali

Tabella 7.2.3-1 Analisi dei principali elementi del sistema territoriale

| SETTORE | FORZA | DEBOLLEZZA | OPPORTUNITA' | RISCHI |
|---------------------------------------|--|---|--|---|
| Sistema Urbano | <ul style="list-style-type: none"> sistema policentrico adatto a specializzazioni funzionali e senza centri altamente congestionati o degradati stabilità dei movimenti demografici presenza dell'Università nei diversi centri urbani | <ul style="list-style-type: none"> scarse funzioni di rango superiore debole connessione tra alcuni centri interni servizi pubblici di trasporto poco efficienti (con eccezione di Teramo-L'Aquila ed Avezzano-L'Aquila) concorrenza con Roma per i servizi avanzati | <ul style="list-style-type: none"> identità riconoscibile dei diversi centri urbani buona diffusione in tutta la regione di attività culturali e sportive | <ul style="list-style-type: none"> necessità di migliorare la specializzazione funzionale dei centri urbani crescente congestione di Pescara rischi di infiltrazioni della malavita dalla Puglia e dalla Campania |
| Sistemi economici territoriali | <ol style="list-style-type: none"> Teramano alta produttività agricola, dinamismo delle PMI e distretti industriali Chieti-Pescara area metropolitana, significativi insediamenti industriali ed agricoli Val di Sangro e Vastese industrializzazioni polarizzate con sbocchi sul mare (Vasto, Ortona) Zone interne con grandi risorse ambientali e poli industriali tecnologicamente avanzati | <ol style="list-style-type: none"> Teramano infrastrutture di comunicazione e servizi avanzati insufficienti Chieti-Pescara rischio di congestione tra funzioni residenziali e produttive, traffico Val di Sangro e Vastese sviluppo industriale non antropologico, scarso grado di diversificazione tra settori (debole turismo) e all'interno dell'industria Zone interne abbandono agricoltura, insufficiente turismo | <ol style="list-style-type: none"> Teramano collegamenti e integrazioni produttive con le basi Marche Pescara area commerciale (Lanciano) per l'agricoltura Val di Sangro e Vastese parti di Ortona e Vasto Zone interne buoni collegamenti E-O rispondenza dei 4 sistemi territoriali ai confini istituzionali delle province | <ul style="list-style-type: none"> isolamento delle dinamiche dei diversi sistemi territoriali scarsa integrazione tra aree interne ed aree costiere |
| Comunicazioni | <ul style="list-style-type: none"> posizione centrale nel corridoio adriatico comunicazioni idonee in entrambe le direzioni N-S e E-O rispetto ad altre regioni adriatiche, collegamenti autostradali Est-Ovest | <ul style="list-style-type: none"> competizione tra strade ed autostrade per le merci e congestione sulla costa in estate insufficienza reti regionali (Sulmona-L'Aquila) e assi di collegamento (Teramo-Teramo) sistema ferroviario insufficiente sia per stacchi che per viaggiatori esistenza di aeroporti di livello nazionale (Pescara), ma volume di traffico aereo ancora insufficiente debolezza dei porti (Ortona, Vasto) | <ul style="list-style-type: none"> sviluppo economico e delle infrastrutture sul Corridoio Adriatico nuove responsabilità della Regione per i trasporti locali nuovi interporti e centri merci ben distribuiti sul territorio interventi concordati con le FS (Sulmona-Chieti) e riutilizzo assi ferroviari per trasporto urbano risorse (POP, L.64) dirette alla aerostazione di Pescara | <ul style="list-style-type: none"> manca di accessi di livello europeo non sono previsti rilevanti interventi dell'ANAS crescenti effetti negativi dei trasporti su ambiente e turismo necessità di rafforzare la specializzazione dei porti scarso sviluppo delle infrastrutture e dei servizi telematici |
| Ambiente | <ul style="list-style-type: none"> Dimensione relativamente "ridotta" dei problemi ambientali e quindi affrontabile con tecnologie avanzate | <ul style="list-style-type: none"> gravi carenze nel disinquinamento delle acque con effetti negativi sull'inquinamento marino gravi problemi di erosione del suolo e delle coste emergenza nello smaltimento rifiuti piano delle discariche inattuato | <ul style="list-style-type: none"> realizzazione del Piano triennale dell'ambiente, che è però ancora insufficiente raccolta differenziata, nuove piattaforme ecologiche e interventi per le reti fognarie finanziati dal POP creazione della nuova Agenzia Regionale per l'ambiente e intesa con la Regione Umbra per riciclaggio dei RSU | <ul style="list-style-type: none"> insufficiente sistema di monitoraggio dell'ambiente difficoltà istituzionali e sociali per la localizzazione degli impianti di smaltimento vincoli per le politiche di smaltimento su 1/3 del territorio che è area protetta |
| Industria | <ul style="list-style-type: none"> imprenditorialità diffusa imprenditoria giovane e ampia flessibilità nei sistemi e nel lavoro apertura verso nuovi mercati e rilevante crescita delle esportazioni le ASI sono state un motore per l'industria locale e con le modifiche introdotte dalla L. 317 sono possibili nuovi insediamenti | <ul style="list-style-type: none"> dependenza dall'esterno per la R&D e tecnologie avanzate difficoltà di autofinanziamento delle PMI sistema della formazione inadeguato l'accessibilità e le infrastrutture di alcune ASI sono insufficienti necessità di qualificare i servizi per le ASI | <ul style="list-style-type: none"> presenza di imprese esterne di rilevanti dimensioni e tecnologicamente avanzate presenza di un "effetto distretto" il quale richiede una maggiore specializzazione importanti margini per incrementi di efficienza del sistema locale del credito potenziamento della finanziaria regionale e nuovi servizi (borsino telematico) disponibilità degli imprenditori a cooperare tra loro per l'utilizzo della formazione gli spazi disponibili delle ASI sono ancora sufficienti quasi ovunque, con l'eccezione di alcune zone critiche intorno a Pescara | <ul style="list-style-type: none"> fine degli interventi Obiettivo 1, riduzione delle risorse comunitarie e vincoli per gli aiuti agli investimenti le PMI del distretto sono turiste per imprese esterne e molto spesso monocliente con l'eccezione della Honda, le imprese esterne non hanno creato un indotto le esportazioni dipendono per gran parte dalle imprese non abruzzesi dispersione e organizzazione territoriale non ottimale di alcune ASI; le imprese non investono o sufficientemente nell'attrezzatura delle aree industriali |
| Agricoltura | <ul style="list-style-type: none"> innovazione e significativi incrementi di produttività specializzazioni vino, orticoltura, olio Chieti seconda provincia italiana per esportazioni di vino | <ul style="list-style-type: none"> insufficiente sviluppo dell'agroindustria ritardo nello sviluppo della zootecnia abbandono di colture di qualità (afferano) | <ul style="list-style-type: none"> recente ritorno di giovani nell'agricoltura potenziali integrazioni di reddito con l'agriturismo efficiente monitoraggio dell'INEA sulle produzioni locali | <ul style="list-style-type: none"> non sufficiente ricambio generazionale tra i produttori inquinamento in alcune aree di coltura intensiva |
| Turismo | <ul style="list-style-type: none"> ottima dotazione di risorse ambientali e buona dotazione di beni culturali | <ul style="list-style-type: none"> settore incentrato sul turismo balneare e familiare (alto impatto/poco valore aggiunto) beni culturali ancora da valorizzare | <ul style="list-style-type: none"> Abruzzo regione dei parchi possibilità di sfruttare nuovi segmenti turismo (ambientale, culturale, religioso, affari) | <ul style="list-style-type: none"> scarsa visibilità dell'Abruzzo all'estero scarsa dotazione di strutture nelle aree parco manca di collegamenti con i tour operatori internazionali insufficienti politiche specifiche per le diverse aree |

Fonte: Relazione QRR

Il salto di qualità deve fare in modo che:

- la Regione stessa divenga un nuovo laboratorio di sviluppo nel quale possa continuare a realizzarsi autonomamente una prestigiosa tradizione civile ancorata ai valori dell'impegno popolare e democratico;
- la Regione utilizzi in pieno la sua "rendita di posizione geografica" che pone la regione stessa come snodo di fondamentali direttrici (nord - sud, est - ovest);

- la Regione rafforzi il disegno unitario dello sviluppo territoriale, superando gli squilibri anche attraverso politiche che favoriscano l'integrazione delle città fra loro in forma associativa, con gli ambiti di riferimento e con le realtà extraprovinciali, extraregionali ed europee.

Le linee lungo le quali operare sono tre:

- azioni volte a rafforzare l'intero sistema urbano regionale;
- interventi specifici ed organici sull'area che può assumere una connotazione forte di sistema urbano, cioè la conurbazione Chieti - Pescara;
- ed infine azioni specifiche per affrontare i problemi relativi all'asse Roma - L'Aquila – Teramo e a quello Pescara - Castel di Sangro - Napoli.

Infine è necessario che la Regione - nel quadro di questo disegno unitario - razionalizzi e valorizzi il corridoio adriatico, recuperi, promuovendo una sollecita attuabilità, le potenzialità della dorsale appenninica e realizzi pienamente la sua funzione di ponte tra il Tirreno e l'Adriatico.

✓ Qualità ambientale

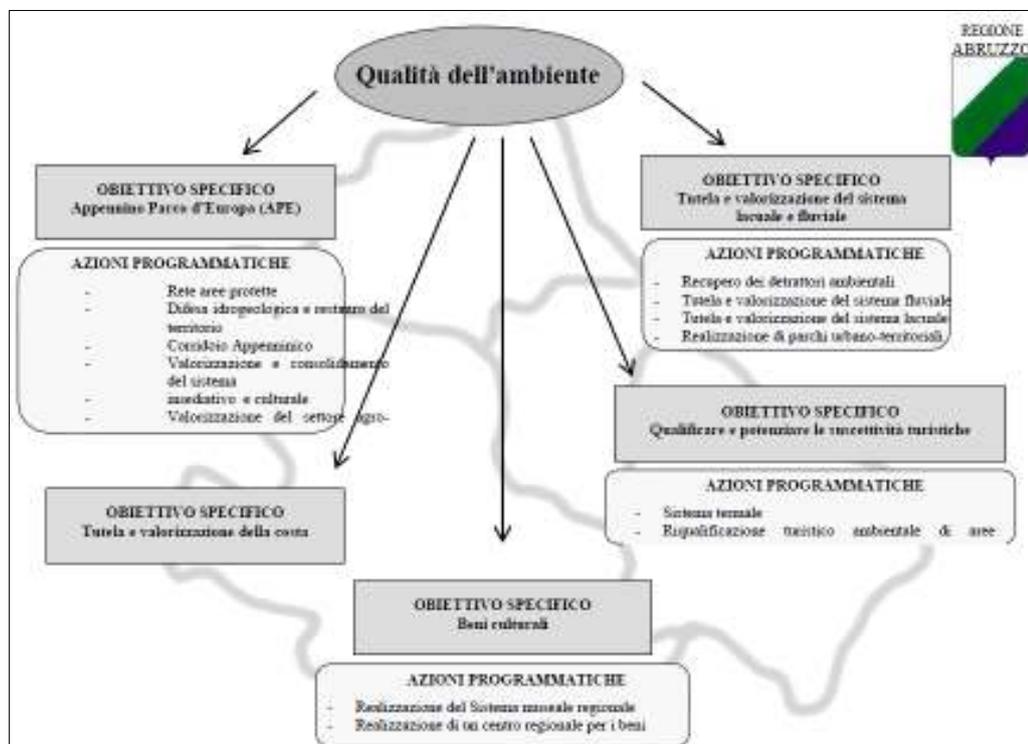
- *Obiettivo Specifico: Tutela e valorizzazione della costa*

L'azione comprende un primo intervento organico nella parte Sud del litorale abruzzese, poco urbanizzata e in parte ancora integra, che va dal fiume Foro a S. Salvo. In tale area l'arretramento della ferrovia ha permesso l'eliminazione di una barriera, liberando tutta una fascia litoranea che presenta notevoli caratteristiche ambientali. Si tratta di articolare un vero e proprio parco territoriale litoraneo in cui vengano:

1. esaltati gli episodi naturali di notevole interesse con azioni di tutela e valorizzazione;
2. proposto un modello di attrezzamento degli arenili a bassa densità di utilizzazione;
3. potenziate le relazioni con i centri storici della collina litoranea;
4. tutelata l'attività agricola;
5. declassata la strada litoranea in un quadro di gerarchizzazione della rete viaria e di razionalizzazione della stessa S. S.16;
6. individuate alcune strategiche polarità di supporto e di servizio per lo più limitrofe ai centri esistenti, in zone morfologicamente tranquille;
7. articolati percorsi pedonali e ciclabili, equestri in senso longitudinale (corridoio verde).

8. incentivazione della mobilità nautica, sia passeggera che merci, in senso parallelo alla costa;

Figura 7.2.3-1 Obiettivo: Qualità dell'ambiente



Fonte: Relazione QRR

✓ Efficienza dei Sistemi insediativi

- **Obiettivo Specifico: Corridoio Adriatico**

Scenario Europeo

Le peculiarità che contraddistinguono le regioni adriatiche, assumono un valore strategico nelle politiche di Agenda 2000 di allargare i confini dell'Unione Europea. In particolare, l'area orientale, in qualità di regione transfrontaliera nei confronti dei Balcani e del Medioriente, si configura come sistema di "città - porta" dello Schema Strutturale dello Spazio Europeo con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo della cooperazione transfrontaliera, in quanto nodi di accesso al territorio dell'Unione.

L'Agenda delle "politiche insediative del XXI secolo" nella Conferenza dell'ONU e lo Schema di sviluppo dello spazio europeo (SDEC), indicano le città quali motori di sviluppo economico del "villaggio globale"; il loro assetto territoriale deve essere tale affinché i benefici si estendano alle aree di influenza. E' evidente, che le città più esterne al cuore dell'Europa dovranno rafforzare il loro ruolo strategico di città - porta, traendo vantaggi

da specifici punti di forza, come i legami con i paesi terzi vicini. Necessariamente, il rafforzamento delle regioni frontaliere e le politiche per uno sviluppo equilibrato delle città, sono legati all'assetto degli "eurocorridoi Multimodali".

In questi termini l'Unione Europea ha ampliato lo studio Vision-Planet anche all'area Adriatica, nella necessità di definire una prospettiva di sviluppo sociale, economico e culturale ed ha cofinanziato lo studio di fattibilità del "Corridoio Adriatico", proposto dal coordinamento delle Regioni interessate, quale sistema intermodale di sviluppo della "direttrice adriatica".

Di qui la necessità di attivare sinergicamente le migliori specificità dei porti regionali per accrescere la competitività, rispetto ai grandi sistemi del nord Europa e mediterranei. L'obiettivo è quello di creare un sistema portuale integrato, che recuperi il consistente divario esistente tra il medio e l'alto Adriatico e si integri sinergicamente con l'assetto territoriale retrostante. In tal senso va incentivata la mobilità via mare in senso longitudinale (parallelo alla costa) per il trasporto merci e passeggeri.

Scenario regionale

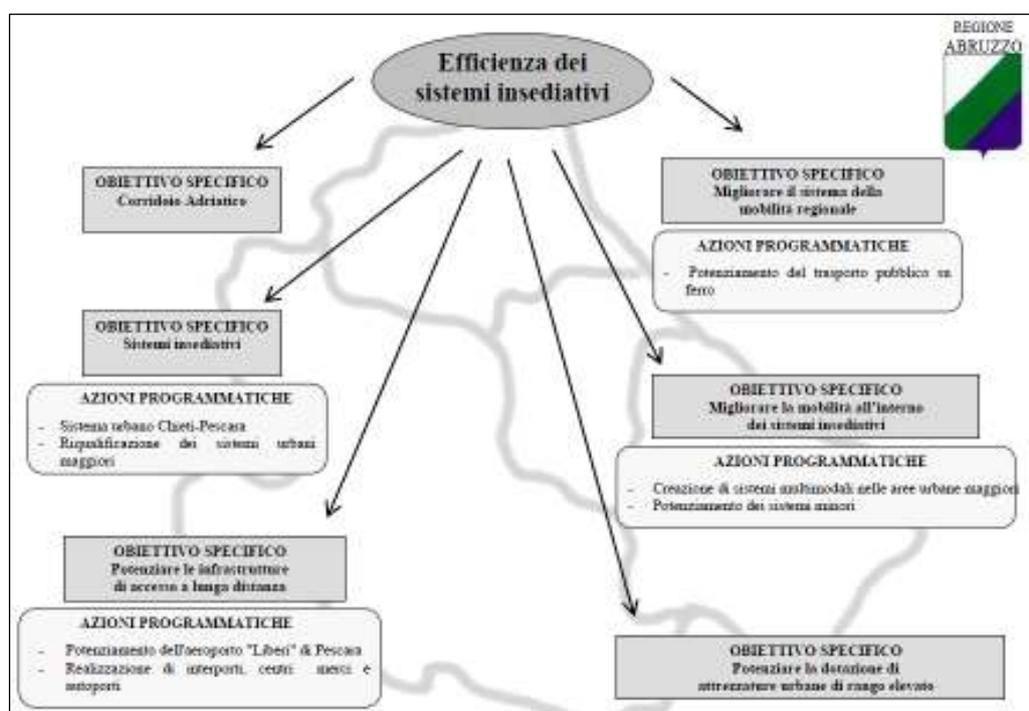
Nel complesso scenario europeo è necessario che la particolare condizione di decentramento che riveste il centro Italia, rispetto ai grandi poli di sviluppo dello spazio europeo, diventi principio caratterizzante, del ruolo che lo stesso può assumere.

L'Italia centrale corre il rischio di essere una zona di attraversamento; non riesce a drenare con il proprio sistema, sia esso industriale, commerciale, turistico, quelle risorse che la attraversano. La sfida è quella di diventare una cerniera economica che colleghi il nord con il sud, i paesi del centro Europa con il Mediterraneo e con i Balcani. In tale direzione le regioni del centro Italia si stanno indirizzando e con l'intesa di Orvieto nel 1997, hanno avviato una serie di incontri programmatici, per concertare una politica strategica di sviluppo. In questa situazione la Regione Abruzzo ha una congiuntura favorevole: l'identità europea derivante dall'alto valore ambientale delle aree interne, che la fa assurgere al ruolo di Regione dei Parchi; la posizione strategica dell'area Chieti - Pescara, in qualità di città porta nel Corridoio Adriatico e di connessione con il Corridoio Tirrenico e con i paesi balcanici.

Su questi elementi cardini è basata la struttura territoriale a lunga distanza. Il “corridoio adriatico” e le trasversali di collegamento con il “corridoio tirrenico” si configurano come spina dorsale su cui innestare il sistema di mobilità interregionale e il sottosistema di multimodalità tra le aree urbane maggiori della regione, allo scopo di estendere a tutto il territorio gli elementi di sviluppo.

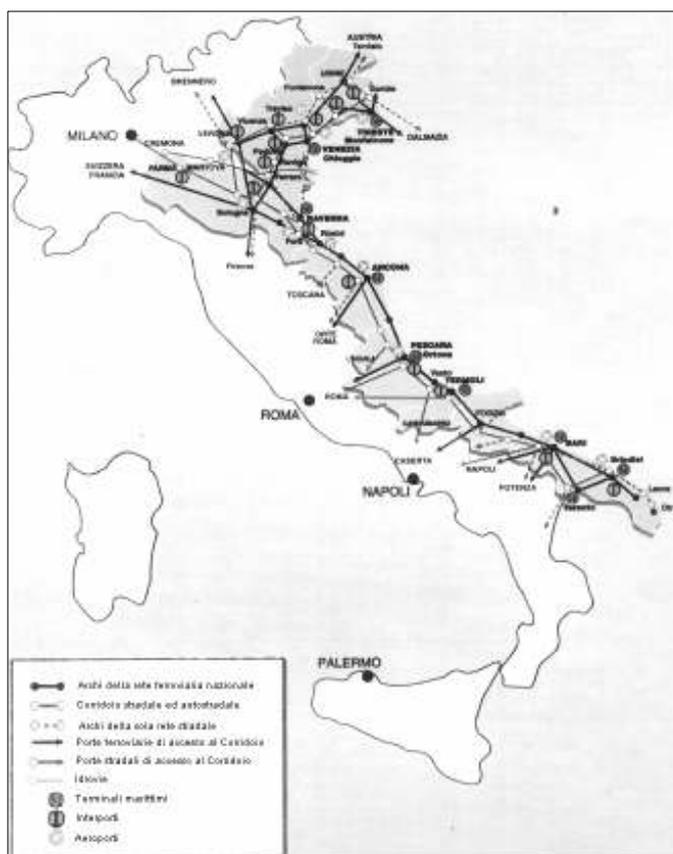
Le azioni strategiche, a supporto del corridoio adriatico e alle trasversali, tendono a diminuire la mobilità su gomma a vantaggio di quella su rotaie, marittime ed aeree: quindi il potenziamento dell’aeroporto liberi la realizzazione dell’interporto Chieti- Pescara, il centro merci nel vastese, gli autoporti nella marsica e nel teramano, la razionalizzazione ed il potenziamento della portualità esistente, il raddoppio della linea ferroviaria Pescara - Carsoli e della linea Pescara – Bari, la fluidificazione della A14. Inoltre, si innesta la viabilità regionale verso: Ascoli Piceno, Amatrice, Rieti, Sora, Isernia e Valle del Trigno.

Figura 7.2.3-2 Obiettivo: Efficienza dei sistemi insediativi



Fonte: Relazione QRR

Figura 7.2.3-3 Corridoio Plurimodale Adriatico



Fonte: Relazione QRR

- **Obiettivo Specifico: Potenziare le infrastrutture di accesso di lunga distanza**

Preso atto che la rete autostradale disimpegna in modo soddisfacente la mobilità su gomma e che la grande rete ferroviaria esula dalla programmazione regionale, i punti critici del sistema relazionale a lunga distanza si identificano nella debole accessibilità per via aerea dell'area metropolitana di Chieti - Pescara, nella mancanza di strutture Intermodali di scambio merci e nella modesta attrezzatura portuale che invece potrebbe svolgere un ruolo forte turistico e commerciale nei rapporti della vicina ex-Jugoslavia. Il Q.R.R. indica pertanto le seguenti azioni

- **Obiettivo Specifico: Potenziamento dell'aeroporto "Liberi" di Pescara**

L'intervento diventa il necessario supporto allo sviluppo dell'area metropolitana quale principale polo relazionale dell'area centro - adriatica, e va mirato a tutti gli ampliamenti necessari al miglioramento dell'accessibilità sia dei passeggeri sia delle merci.

In tale senso, in variante agli strumenti urbanistici vigenti, vanno garantite le possibili espansioni con una congrua fascia di rispetto.

- *Obiettivo Specifico: Realizzazione di interporti, centri merci e autoporti*

L'azione si rende ormai improcrastinabile al fine di fluidificare la mobilità delle merci e offrire al sistema degli scambi le economie esterne necessarie a garantirne l'efficienza e la compatibilità a livello nazionale.

Localizzazione: l'interporto nell'area Chieti - Pescara in prossimità dello snodo autostradale; il centro merci intermodale nel Vastese (autoporto di San Salvo); gli autoporti nella Marsica e nel Teramano.

- *Obiettivo Specifico: Razionalizzazione e potenziamento della portualità*

L'obiettivo deve consistere nella valorizzazione delle potenzialità dei singoli scali nell'ambito di spazi gravitazionali sempre più integrati, all'interno dei quali la funzione programmatoria regionale e l'iniziativa delle imprese private realizzino gli interventi necessari per massimizzare l'efficienza del ciclo di trasporto, evitando duplicazioni nella divisione del lavoro e cogliendo le interdipendenze con il tessuto socioeconomico locale. Il concetto di sistema portuale implica una stretta integrazione funzionale tra i diversi scali marittimi, ognuno dei quali deve tendere alla specializzazione in determinati comparti. In questa ottica va chiarito il ruolo di Giulianova come porto peschereccio, di Pescara come porto passeggeri e di Marina di Pescara, per il diporto nautico. Mentre per il movimento merci, fermo restando che la portualità commerciale deve inserirsi nel più ampio contesto del sistema nazionale, e in particolare adriatico, le vocazioni sembrano indicare gli scali meridionali di Ortona e Punta Penna, sia per le opere esistenti e in fase di progettazione e/o attuazione, sia in quanto su di essi gravitano le aree industriali maggiormente suscettibili di esprimere domanda di servizi portuali. In tal senso andranno privilegiate, accanto alle specializzazioni esistenti, le funzioni innovative legate alla utilizzazione dei carichi e all'integrazione marittimo – litoranea.

Tabella 7.2.3-2 Utilizzo dei Porti

| LOCALIZZAZIONE | UTILIZZO DEL PORTO |
|----------------------|-------------------------|
| Giulianova | Peschereccio |
| Pescara | Passeggeri |
| Marina di Pescara | Turistico |
| Vasto | Turistico - Commerciale |
| Ortona | Commerciale |
| Punta Penna (Vasto) | Approdi |
| Roseto degli Abruzzi | Porticcioli turistici |

Fonte: Relazione QRR

- **Obiettivo Specifico: Completamento del sistema viario principale**
 1. Razionalizzazione della trasversale appenninica: si tratta di completare la rete autostradale inserendo nuovi svincoli in un'ottica di integrazione intermodale con la ferrovia.
 2. Razionalizzazione del tracciato della S. S. Adriatica: si tratta di declassificare tale arteria, oggi sovraccarica di funzioni, per delinearne un ruolo prettamente urbano e di servizio alla fascia litoranea. In parallelo va ricercata un'alternativa sia nell'autostrada esistente che in un più organico assetto delle varianti ai centri abitati

7.2.3.2 Accordo di Programma Quadro

Gli Accordi di Programma Quadro (APQ, Legge n. 662/1996) sono lo strumento attuativo dell'Intesa Istituzionale di Programma (IIP), ovvero lo strumento che consente a ogni Regione o Provincia autonoma di concordare con il governo centrale gli obiettivi, i settori e le aree dove effettuare gli interventi infrastrutturali di interesse comune per lo sviluppo del territorio regionale. L'APQ stabilisce gli interventi da realizzare, specificandone i tempi e le modalità di attuazione e i soggetti responsabili; definisce la copertura finanziaria e le procedure degli interventi; delinea gli impegni e i procedimenti di conciliazione o risoluzione dei conflitti tra i soggetti partecipanti. Si tratta quindi di uno strumento di programmazione operativo che consente di dare immediato avvio agli investimenti previsti.

Per quanto riguarda il Comune di Vasto (CH), la programmazione degli interventi mediante gli Accordi di Programma Quadro, sono suddivisi nei seguenti settori:

| CATEGORIA | INTERVENTO | LOCALIZZAZIONE | COSTO TOTALE |
|--------------------------|--|--|--------------|
| INTERVENTI AREE PROTETTE | Interventi di valorizzazione della riserva Naturale di "Punta Aderci" | VASTO (CH) | 244.000,00 |
| INTERVENTI IDRICI | Adeguamento e potenziamento impianto di depurazione in localita Punta Penne del Comune di Vasto | VASTO (CH) | 308.241,00 |
| INTERVENTI IDRICI | Produzione di acqua per uso industriale mediante riciclo dell'acqua trattata dell'impianto di depurazione Vasto - San Salvo e per uso potabile per i Comuni di Vasto, San Salvo e Montenero di Bisaccia. | SAN SALVO (CH) VASTO (CH) | 3.751.939,30 |
| INTERVENTI IDRICI | Mappatura reti, ricerca e recupero perdite | CASALBORDINO (CH) CASOLI (CH) LANCIANO (CH) ORTONA (CH) VASTO (CH) | 3.738.130,46 |
| INFRASTRUTTURE | Completamento della rete viaria a servizio dell'agglomerato | VASTO (CH) | 1.425.873,96 |
| INFRASTRUTTURE | Realizzazione opere di urbanizzazione nell'agglomerato industriale di Punta Penna - Vasto | VASTO (CH) | 5.856.621,24 |
| INFRASTRUTTURE | Potenziamento del Porto di Vasto tramite l'ampliamento della banchina di levante, il potenziamento della strada di accesso, la demolizione dell'edificio attualmente destinato al mercato ittico e costruzione di un edificio polifunzionale con diversa allocazione nonchè i necessari impianti ed arredi portuali. | VASTO (CH) | 8.474.400,00 |
| INFRASTRUTTURE | Redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale e del relativo Studio d'Impatto Ambientale | VASTO (CH) | 200.000,00 |
| ATTIVITA' PRODUTTIVE | Progetto per il riutilizzo a fini industriali e di protezione civile delle acque affluenti dall'impianto di depurazione consortile di Punta Penna-Vasto | VASTO (CH) | 1.000.000,00 |

Allo scopo di attuare precise strategie di sviluppo, si è inteso concentrare una rilevante quota delle risorse nel settore delle "Infrastrutture" (porti-viabilità).

Infatti, la Regione Abruzzo, il 10/12/2003, ha stipulato con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Accordo di Programma Quadro (APQ-14) finalizzato alla introduzione e potenziamento del sistema dei porti abruzzesi (Ortona, Vasto, Giulianova, Francavilla al Mare e Pineto) all'interno del sistema marittimo, turistico e commerciale del Mediterraneo.

Nelle città costiere già dotate di porti, l'obiettivo comune è quello di aumentare l'operatività delle strutture e la razionalizzazione delle funzioni e dei servizi sulle banchine.

Uno dei punti più importanti su cui ruota l'economia abruzzese è rappresentato proprio dal sistema portuale perché la via marittima è, in assoluto, la più conveniente sia per l'importazione di materie prime sia per l'esportazione di prodotti finiti.

Questi interventi di finanziamenti straordinari s'inquadrano nel più vasto programma del "Corridoio Adriatico" (Autostrade del Mare), ed è finalizzato alla realizzazione dei collegamenti intermodali della logistica, rete viaria, ferrovie, porti ed interporti, a servizio delle nostre imprese. Potenziare i porti significa, dunque, favorire l'industria, creare nuovi insediamenti e, di fatto, risolvere anche il problema occupazionale. Tra le attività strettamente portuali e di pesca, cantieristica e servizi vari, i porti coinvolgono in Abruzzo quasi duemila addetti, numero destinato ad aumentare notevolmente a seguito dei prossimi interventi". (Fonte: www.regione.abruzzo.it/ Regione Flash- SDS 03/12/11).

Gli obiettivi individuati dall'APQ vanno perseguiti con il complesso di azioni riportate di seguito:

- creare infrastrutture sempre nuove ed efficienti a sostegno di questa modalità di trasporto;
- mettere in servizio navi ad alta frequenza;
- organizzare un'impostazione intermodale generale, creando reti per attirare volumi significativi di carico e cercando la operazione con altri modi e soggetti nella catena logistica;
- valutare tecnicamente i potenziali di trasporto marittimo a corto raggio in comparazione con altre modalità rivali di trasporto, in particolare quella stradale;
- presentare, attraverso un'efficace campagna promozionale, il cabotaggio come elemento moderno e dinamico nella catena logistica. Il trasporto via mare deve

essere associato ad immagine di flessibilità , affidabilità, rapidità. Regolarità e sicurezza del carico al massimo livello;

- attrezzare i porti con terminals adibiti in particolare al trasporto marittimo a corto raggio e forniti di servizi specializzati per questa modalità;
- implementare nuove tecnologie per i mezzi navali per ridurre i tempi del ciclo-navi;
- trasformare i porti in punti intermodali di interconnessione come suggerisca la stessa Commissione Europea parlando di reti trans europee di trasporto (Corridoio Adriatico) ;
- facilitare il flusso delle merci per rendere più efficiente la gestione dei porti anche attraverso il potenziamento del ruolo di mediazione delle istituzioni.

Per quanto concerne il Porto di Vasto, il Consorzio Industriale di Vasto ha avanzato una proposta progettuale di nuovo Piano Regolatore Portuale.

La fase di potenziamento proposta riguarda opere interne all'attuale bacino portuale, per una più funzionale allocazione dei servizi e per migliorare l'operatività portuale.

Le opere che si propone di realizzare riguardano:

- l'ampliamento, verso terra, della banchina di riva e la rifunzionalizzazione degli spazi della stessa;
- l'allargamento verso est della banchina di levante;
- il potenziamento della "strada comunale di Punta Penna", d'accesso al porto con provenienza dalla SS16 "Adriatica", e la realizzazione di una rotatoria alla confluenza di quest'ultima comunale con la strada Provinciale "Porto di Vasto – Vasto";
- la ristrutturazione e rifunzionalizzazione dell'edificio destinato a "mercato del pesce", per una diversa destinazione d'uso;
- la realizzazione dell'impianto elettrico e termofluidico, relativo alle nuove opere di cui sopra;
- la fornitura di attrezzature ed arredi portuali per le predette opere marittime.

Il tutto per un finanziamento complessivo stanziato con Del. CIPE 138/2000 (€ 8.474.400,00).

Altre attività programmatiche previste per il Porto di Vasto nell'APQ n.14, riguardano:

- revisione ed aggiornamento del nuovo strumento regolatore (Piano Regolatore Portuale): studio socio – economico, studio programmatico – territoriale, studio idraulico – marittimo; fattibilità tecnica ed economica; indagini, rilievi, simulazioni e modelli;

- redazione del relativo Studio d'Impatto Ambientale (Quadro di riferimento programmatico, Quadro di riferimento progettuale, Quadro di riferimento Ambientale, Sintesi non tecnica), comprensivo del reperimento delle informazioni e delle necessarie analisi delle acque, del suolo e dell'atmosfera., nonché dell'assistenza per il conseguimento della V. I. A.

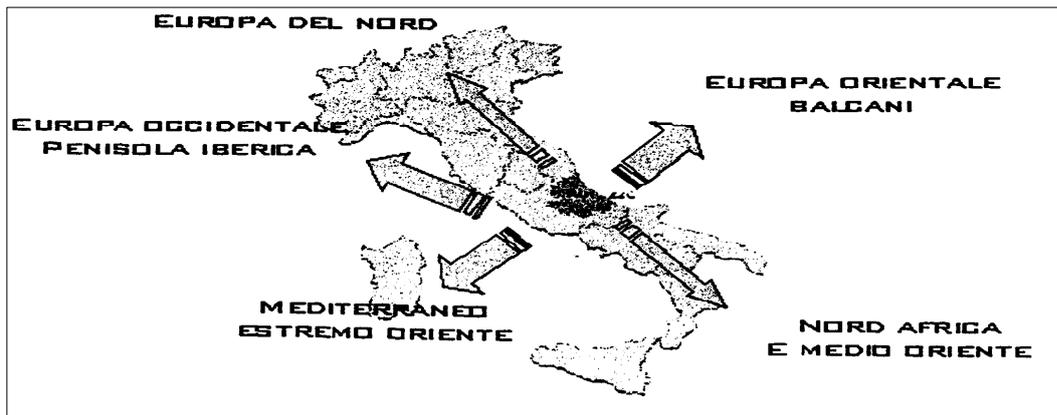
7.2.3.3 *Master Plan Regionale*

Tra le attività di supporto per lo sviluppo del Programma nazionale delle Autostrade del Mare, RAM (società costituita appositamente dal Ministero Infrastrutture e Trasporti con lo scopo di elaborare piani regionali nel quadro della politica comunitaria e nazionale) ha siglato con le singole Regioni italiane protocolli d'intesa con l'obiettivo di elaborare in tempi brevi piani regionali che, in stretta connessione con il Master Plan nazionale, permetteranno di dare concretezza al sistema delle Autostrade del Mare. Lo scopo principale è di individuare le opere per il potenziamento infrastrutturale dei terminal dedicati alle AdM (Autostrade del Mare) e dei loro raccordi con la rete stradale e autostradale, le linee marittime necessarie, la definizione dei soggetti attuatori, gli schemi di finanziamento, gli eventuali interventi normativi e le procedure per l'avvio degli Accordi di Programma e delle Conferenze di servizi, per quanto necessarie.

La Giunta regionale, su proposta congiunta dell'assessore alle Attività Produttive e di quello ai Trasporti, ha approvato il Master Plan aprendo la strada per l'inserimento del sistema portuale abruzzese nel più generale progetto di valorizzazione del trasporto marittimo nel Mediterraneo. Fino a quel momento l'Abruzzo non era stato considerato una centralità importante, nonostante la strategicità della regione nell'ambito delle rotte del Mediterraneo.

Le potenzialità del sistema portuale abruzzese e le relative analisi sul ruolo che ogni singolo porto può assumere nel contesto di un sistema portuale integrato rappresentano gli argomenti chiave del Master Plan "Autostrade del Mare", redatto sulla base del Protocollo d'Intesa siglato, nel marzo 2006, tra Regione e Rete Autostrade Mediterranee S.p.A. (RAM). In questo modo l'Abruzzo rafforza il proprio posizionamento su scala europea e nazionale puntando sul raccordo tra Tirreno e Adriatico e creando di fatto il Corridoio per il trasporto merci su gomma, integrando il sistema dei trasporti regionali con i grandi assi di comunicazione nazionali e internazionali.

Figura 7.2.3-4 L'Abruzzo come piattaforma Territoriale Strategica



Fonte: Master Plan Regionale

Il porto di Vasto per le sue caratteristiche è stato individuato come terminal della RAM nell'ambito del sistema portuale regionale integrato.

Il documento, sviluppa tre argomenti specifici:

- ✓ Analisi del contesto economico e produttivo: attraverso l'inquadramento produttivo dei sistemi territoriali, l'analisi dei principali indicatori macroeconomici e dell'interscambio commerciale regionale, è stato possibile individuare il potenziale bacino di utenza delle Autostrade del Mare.
- ✓ Il quadro trasportistico e logistico: l'inquadramento infrastrutturale in termini di reti e nodi rappresenta il contesto necessario per lo sviluppo delle Autostrade del Mare. In questo caso, l'analisi si è concentrata sui punti di forza e di debolezza dei porti (adeguatamente studiati attraverso sopralluoghi effettuati in collaborazione con la Regione), sulle interconnessioni stradali e ferroviarie e sulla logistica portuale. Con particolare attenzione sono stati valutati i documenti di programmazione trasportistica e infrastrutturale predisposti dall'Assessorato ai Trasporti.
- ✓ Il pacchetto di interventi: la parte terza del Master Plan è dedicata all'insieme di interventi necessari per lo sviluppo delle Autostrade del Mare. Sono stati così pianificati interventi di adeguamento funzionale con specifico riferimento ai 4 porti regionali, individuando anche i relativi costi da sostenere; allo stesso modo, è stata sottolineata l'importanza della risorsa A-24 per lo sviluppo di traffici trasversali capaci di valorizzare il posizionamento strategico dell'Abruzzo come gateway verso la regione balcanica; Sulla base dei flussi di traffico in essere e potenziali sono stati ipotizzati nuovi collegamenti marittimi di Autostrade del

Mare ed è stato fatto il punto sulle risorse regionali, nazionali e comunitarie in grado di sostenere i suddetti processi di sviluppo, mentre un'agenda di lavoro conclude il documento in vista dello sviluppo di una nuova collaborazione tra la RAM e la Regione Abruzzo).

In effetti, la Regione Abruzzo ha da tempo individuato, tra le priorità programmatiche, la realizzazione e messa in opera di strutture intermodali dedicate alle merci (Interporto d'Abruzzo, Centro della Marsica, autoporti di S.Salvo e Roseto, potenziamento dei porti di Vasto, Ortona, Pescara e dell'aeroporto d'Abruzzo. Previsioni confermate dal Documento Strategico redatto nell'ambito del Quadro di Riferimento Strategico Nazionale (QSN), nel quale si insiste sulla necessità di realizzare sia infrastrutture necessarie al miglioramento dell'accessibilità fisica, sia nodi logistici al servizio del mercato interno e dei due bacini del Mediterraneo e dei Balcani. Del resto, in termini relazionali, l'Abruzzo guarda proprio alla regione del Mediterraneo con rinnovato interesse e nella consapevolezza di poter giocare un ruolo importante in quella particolare partita che riguarda i flussi trasversali delle merci.

Questa partita risulta per l'Abruzzo:

- ✓ Strategica, ponendo l'Italia come piattaforma centrale di scambio e lavorazione a valore aggiunto della merce lungo il corridoio Spagna/ Portogallo/ Francia mediterranea- Balcani/Mar Nero.
- ✓ Aperto, per varie ragioni, ma soprattutto perché l'Unione Europea, per quanto riguarda i flussi trasversali mediterranei, ha individuato solo due direttrici. La prima, quella del Corridoio V, mira a saldare i mercati subalpini all'Est europeo e, dal punto di vista nazionale, a migliorare il legame di prossimità tra l'Italia settentrionale e gli altri mercati continentali.
- ✓ Ma visto da un punto di vista mediterraneo, il suddetto Corridoio nulla aggiunge alle relazioni spaziali ed economiche tra l'Italia e l'Europa sud orientale, relazioni per le quali esso risulta talmente troppo "alto"; la seconda direttrice trasversale, quella del Corridoio VIII, interessa solo la sezione più orientale delle relazioni commerciali est-ovest, quelle adriatiche, tenendo fuori rispetto allo scenario mediterraneo le relazioni tirreniche, caratterizzate da un volume di traffico e di scambio commerciale più alto, grazie alla presenza di mercati più maturi (le regioni Toscana, Lazio e Campania in Italia, la costa mediterranea spagnola e francese).

- ✓ L'esclusione del Mediterraneo occidentale di fatto impedisce una strategia organica regionale per i flussi trasversali e gli stessi Global Players faticano a individuare una strategia definita per i traffici est-ovest nel Mediterraneo.
- ✓ Alla sua portata, grazie soprattutto alle infrastrutture di connessione tirrenico-adriatico. Infatti, l'interconnessione con Roma (garantita dall'A24 e A25), consente ai porti commerciali regionali di giocare la carta dell'asse con Civitavecchia, fondamentalmente in vista dello sviluppo di una direttrice ovest-est che dalla Spagna (Barcellona, Valencia) e dalla Francia (Marsiglia) inoltri i traffici verso Civitavecchia e l'Abruzzo prima di attraversare l'Adriatico per raggiungere i mercati dell'Europa sud orientale e attraverso le Autostrade del Mare, quelli del nord est italiano.

E' in questa relazione di traffico che l'Abruzzo può porsi come sistema territoriale portante per un Corridoio Mediterraneo Meridionale che saldi i mercati della penisola iberica e quelli tirrenici italiani con quelli adriatici e balcanici, valorizzando al massimo e dando concreta attuazione al proprio ruolo di crocevia dell'Abruzzo rispetto ai mercati dell'Europa del Sud Est è confermata dalle quattro potenziali direttrici trans-adriatiche aventi come origini porti di Ortona e Vasto (Fig. 7.2.3-6).

- ✓ Connessione al Corridoio V sezione C. Attraverso il porto croato di Ploce, al servizio del mercato bosniaco, i porti abruzzesi sono in grado di porsi come crocevia dei traffici tirrenici verso la parte orientale del Corridoio V, ricollegandosi a Budapest lungo il tracciato Ploce-Sarajevo.
- ✓ Connessione al Corridoio Intermodale Bar-Belgrado. Dal porto montenegrino di Bar parte l'unica ferrovia capace di inoltrare le merci dalla costa adriatica all'entroterra balcanico (Montenegro, Serbia e Romania).
- ✓ Connessione al Corridoio VIII, attraverso il porto di Durazzo, che garantisce l'accesso al mercato macedone e a quello bulgaro (fondamentale quest'ultimo, vista l'importanza dell'interscambio regionale con la Bulgaria).
- ✓ Connessione al Mar Nero. Essa può essere garantita anche da un collegamento marittimo diretto, tenendo conto della presenza di una domanda di trasporto nei settori dell'acciaio e dei prodotti metallurgici.

Figura 7.2.3-5 L'Abruzzo – Corridoi TEN



Fonte: Master Plan Regionale

In questo quadro strategico, l'Abruzzo assume un ruolo nodale all'interno dello spazio euro mediterraneo, facendo leva non solo sulle proprie risorse ma anche e soprattutto sulle potenzialità produttive dei paesi emergenti, rispetto alle quali la regione si pone come principale elemento di catalizzatore e valorizzazione attraverso le proprie competenze.

Tale prospettiva rafforza anche il ruolo di bridge regionale dell'Abruzzo in precedenza delineato, un ruolo che passa attraverso un collegamento sempre più efficiente tra il Tirreno e l'Adriatico e, in particolare, tra i poli di Roma –Civitavecchia, Napoli-Salerno e Pescara-Chieti-Ortona-Vasto .

Come si evince dalla figura di seguito riportata, il sistema di collegamento abruzzese tra i due mari (in verde) è complementare agli assi Roma-Ancona e Napoli-Bari.

E' in questo contesto strategico che i porti commerciali di Ortona e Vasto possono giocare il suddetto ruolo cerniera.

Ortona, in particolare, sembra il porto abruzzese più in grado di sostenere (sia per miglia nautiche che per retroterra servito) di linea stabile con il porto croato di Ploce, da dove parte la diramazione C del Corridoro v (Ploce-Sarajevo-Budapest).

Figura 7.2.3-6 Il sistema di collegamento abruzzese



Fonte: Master Plan Regionale

Allo stesso modo, Ortona risulta il porto più candidabile per le relazioni di traffico con il mercato serbo-rumeno, attraverso il porto montenegrino di Bar.

Vale la pena di osservare che il Corridoio Bar-Belgrado è attualmente l'unica direttrice che avanza dalla costa verso l'entroterra ad essere servita dalla ferrovia, e che subito al di là del confine serbo, si trova, in territorio rumeno, la zona di Timisoara dove si concentrano forti interessi imprenditoriali italiani.

Vasto, al contrario, sembra il porto maggiormente in grado di soddisfare le esigenze delle Autostrade del Mare, grazie soprattutto all'abbondanza di piazzali presenti sulla Banchina di Riva e a quelli garantiti dal finanziamento della prima sezione dell'ampliamento a mare della Banchina di Levante.

Si tratta quindi di lavorare per lo sviluppo di un asse longitudinale capace di saldare i mercati dell'Italia centrale al sistema portuale adriatico-settentrionale.

In questo senso Vasto può porsi non solo al servizio del bacino di utenza regionale, ma catalizzare i traffici di Lazio, Molise, Campania e alta Puglia aventi come destinazione il sistema portuale e fruiliano.

Le distanze chilometriche del "tutto-strada" sembrano suggerire l'esistenza di uno spazio di mercato per un collegamento di Autostrade del Mare capace di frenare traffico pesante lungo la direttrice stradale adriatica.

Allo stesso modo, Vasto sembra in grado di sostenere le relazioni con i mercati regionale meridionali e in particolare con la sponda sud Mediterraneo. Tali relazioni si sviluppano lungo un asse longitudinale che è naturale prosecuzioni della direttrice adriatica, all'interno della quale Vasto può giocare un ruolo di nodo di scambio centrale.

Il presente Master Plan prevede per il porto di Vasto i seguenti interventi:

- *ingresso separato per l'approdo turistico del Circolo Nautico*: attraverso la strada che conduce alla spiaggia di Punta Aderci. L'intervento prevede di rendere più fruibile questa stradina e di realizzare un breve tratto di 60 metri per il collegamento con il Circolo (Molo Mandracchio). Ciò consente il recupero delle attività dell'intera banchina, al momento inesistenti per la suddetta servitù di passaggio;
- *realizzazione di opere di recupero degli ultimi 50 metri della Banchina di Riva*, al fine di rendere la stessa completamente operativa;
- *completamento dell'ampliamento lato mare della Banchina di Levante*: si tratta di un adeguamento funzionale strategico che consentirebbe al porto di compiere un passo avanti decisivo verso una completa e competitiva vocazione commerciale;
- *Centro Ittico*: la sua delocalizzazione in sito diverso dalla Banchina di Riva appare doverosa, al fine di valorizzare che a quel punto supererebbero i 42.000 mq utilizzabili). Peraltro, anche la sua ricostruzione in altro sito alle cubature esistenti appare sovradimensionato rispetto alla reale dimensione del pescato e della flotta che ormeggia nel porto.

Le misure contenute all'interno del Master Plan Regionale individuano un complesso di iniziative miranti a dare connotazioni concreta al quadro strategico qui delineato, dotando il sistema abruzzese di strumenti attuativi che rappresentino al contempo un piano di lavoro su cui convergere e un'agenda di impegni progettuali da portare avanti su scala locale, nazionale e comunitaria.

Tali attività si svilupperanno coerentemente sia con la pianificazione regionale sia con il programma nazionale Autostrade del Mare.

7.2.3.4 Piano Regionale Integrato dei Trasporti

La Politica dei Trasporti e della Mobilità nella Regione Abruzzo trova la propria base programmatica nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

I motivi che hanno portato alla crisi del sistema dei trasporti attuale trovano le loro radici nel rapido e disorganico passaggio da un'economia prevalentemente agricola ad un'economia industriale-agricola, con il progressivo estendersi delle attività terziarie, senza essere accompagnate da una adeguata politica dei trasporti che ne sostenesse lo sforzo e determinasse prospettive meno critiche. Questo processo di sviluppo economico ha determinato una concentrazione degli insediamenti nella parte costiera della Regione Abruzzo, generando massicci spostamenti produttivi da ovest ad est, accompagnati da fenomeni di inurbamento e creazione di poli che hanno messo in crisi le strutture dei trasporti molte aree per la loro inadeguatezza e supportare uno sviluppo diffuso (Fonte: Piano Regionale Integrato dei Trasporti). La legge Regionale 152/98 "Norme per il trasporto pubblico locale" stabilisce che il Piano Regionale Integrato dei Trasporti deve configurare un sistema e adeguato alle aspettative di sviluppo socio-economico e compatibili con le esigenze di tutela della qualità della vita, realizzando azioni che devono essere sviluppate ed intese come ambiti di analisi e studio per il progetto di piano. La redazione del P.R.I.T. si realizza nel momento in cui si può contare su riferimenti definitivi in ordine sia alla pianificazione di livello nazionale, dopo l'approvazione del P.G.T. (Piano Generale dei Trasporti) e quindi in presenza di uno scenario di riferimento generale definito nelle sue linee essenziali, sia per quanto riguarda il quadro infrastrutturale, definiti dalla Legge-Obiettivo del 1° agosto 2002 n° 166, nonché i temi dello sviluppo della mobilità e dei relativi servizi per tutte le componenti della domanda e dell'offerta di trasporto definiti dalle Leggi di settore che riguardano sostanzialmente il TPL. Gli obiettivi principali sono quindi:

- garantire la piena accessibilità al sistema regionale e nazionale di trasporto per tutti i cittadini, con riduzione del gap infrastrutturale e di servizi sia per le zone interne che per le aree a forte concentrazione demografica e di sviluppo;
- riequilibrare la ripartizione modale della domanda di trasporto, sia di passeggeri che di merci al fine di ottimizzare le condizioni di esercizio per ciascuna modalità, utilizzando pienamente il sistema delle infrastrutture esistenti;
- ridefinizione delle competenze delle istituzioni e degli Enti che hanno potere sui trasporti;
- riordinare le imprese di produzione del servizio di trasporto;
- elevare gli standard di sicurezza per tutte le reti e per tutti i servizi di trasporto;
- ottimizzare il sistema complessivo dei costi della mobilità pubblica e privata attraverso la valutazione del costo generalizzato del trasporto;

- salvaguardare le particolari valenze ambientali, architettoniche e paesaggistiche del territorio attraverso idonee scelte modali di trasporto;
- operare uno stretto collegamento con le politiche di sviluppo economico e sociale per adeguare le reti alle necessità produttive attraverso un Ufficio di Piano;
- introdurre lo sviluppo delle reti immateriali di comunicazione, ed in generale sviluppare la telematica nei trasporti;
- collegare le scelte infrastrutturali e gestionali ai bilanci e ai documenti finanziari di accompagnamento.

Gli obiettivi generali assunti dal PRIT, enucleabili sulla base di "idee-forza" che derivano da elaborazioni progettuali esistenti e che sono illustrate nel Q.R.R. (Quadro Regionale di Riferimento), nel P.R.S.(Piano Regionale di Sviluppo) DOCUP Obiettivo 2 (2000-2006) e previste anche in strumenti programmatici e finanziari attuativi che possono essere così schematizzate (Figura 7.2.3-8):

- decongestionamento dell'asse di trasporto adriatico gomma-ferro;
- connessione della costa con le aree interne;
- sviluppo degli assi di collegamento interni paralleli alla direttrice adriatica;
- realizzazione delle connessioni mancanti del sistema regionale e dei sistemi locali di trasporto con le infrastrutture dello S.N.I.T. (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti);
- organizzazione del sistema ferroviario regionale: infrastrutturale e gestionale;
- integrazione modale e tariffaria di tutti i sistemi di trasporto;
- sviluppo delle relazioni di traffico marittimo ed aereo;
- sviluppo della telematica nell'intero settore ed in particolare nel trasporto merci;
- sviluppo della rete dei trasporti a fune con l'obiettivo di sviluppare ed integrare le zone interne e i centri turistici con le aree più fortemente sviluppate;
- la logistica ed i centri merci.

Ciò ha portato a strutturare e contestualizzare l'obiettivo "accessibilità", troppo generico per una realtà tanto variegata, in una serie di obiettivi mirati e specifici di seguito richiamati:

Accessibilità alla rete SNIT, da realizzare su due versanti:

- Corridoio Adriatico,
- Corridoio Milano-Napoli;

Accessibilità ai due poli a valenza sovraregionale (Figura 7.2.3-9):

- Roma,
- Area metropolitana Pescara-Chieti;

Accessibilità reciproca e messa in rete dei centri principali della Regione;

Accessibilità ai poli di eccellenza regionali (Servizi, aree produttive, Università);

Accessibilità di zona (servizi di zona, servizi areali).

Il Piano Generale dei Trasporti assegna un ruolo strategico al trasporto per via d'acqua sia per i collegamenti internazionali, ma soprattutto per quello d'interesse locale attraverso la realizzazione del sistema delle "autostrade del mare".

Il sistema portuale dell'Abruzzo può rispondere pienamente a questa strategia che ha come massimo obiettivo quello di drenare con il cabotaggio marittimo quote sempre più consistenti della domanda complessiva di trasporto dalla strada in considerazione dei gravi fenomeni di congestionamento sia delle infrastrutture che dei sistemi urbani costieri. Da quanto sopra riportato, e con riferimento al futuro ed atteso ruolo del Corridoio Adriatico nel contesto delle reti di trasporto transeuropee, si profila per la portualità della Regione Abruzzo un ruolo primario di sponda per i collegamenti diretti con le regioni balcaniche, la Grecia, la Turchia ed il Medio Oriente, e di feeder per i porti di Gioia Tauro e di Taranto. Al fine di poter svolgere compiutamente questi ruoli è necessario sia adeguare il sistema d'accesso viario e ferroviario ai porti regionali, che potenziare il sistema portuale, attraverso il completamento dei lavori di infrastrutturazione e specializzazione funzionale dei singoli porti con riferimento agli interventi riguardanti l'attracco, il banchinamento, i fondali e le attrezzature portuali.

Particolare rilevanza deve essere assegnata all'attività di movimentazione delle merci nei porti di Vasto, Ortona e Pescara e per quest'ultimo anche alla movimentazione dei passeggeri da e per la costa slava. Il P.G.T., per quanto riguarda il settore ferroviario, sembra voler concentrare i suoi sforzi quasi esclusivamente sul traffico ad Alta Velocità e sul Traffico ad Alta Frequenza; in questo modo la Regione Abruzzo rischia di essere tagliata fuori di qualsiasi tipo di intervento giacché da un lato non è coinvolta nei progetti relativi all'Alta Velocità e dall'altro, non essendo area con un'elevata concentrazione di traffico ferroviario, non sarà interessata dagli interventi sull'Alta Frequenza. Occorre invece, nell'ambito della Regione Abruzzo, potenziare la rete ferroviaria sia in direzione Nord-Sud che in direzione Est Ovest. Sono necessari il completamento del raddoppio della linea adriatica e la realizzazione di interconnessioni con i porti; il collegamento fra il Porto di Vasto e l'Autoporto di San Salvo; l'interporto Val Pescara, il collegamento con il Centro Smistamento Merci della Marsica e gli autoporti intese quali piattaforme logistiche. Per quanto riguarda il caso specifico

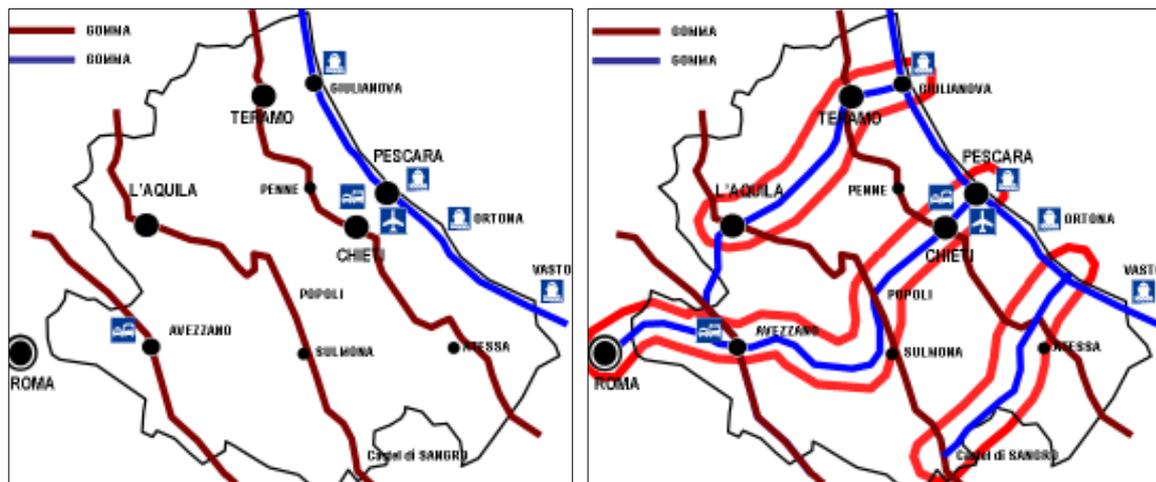
dell'area vasta di Vasto, il Piano Regionale Integrato dei Trasporti evidenzia l'importanza di valorizzare le potenzialità del porto, con l'obiettivo di tendere alla specializzazione commerciale, per passeggeri e turistica dello scalo anche attraverso adeguamenti e varianti stradali in prossimità dello stesso. Pertanto gli investimenti per la mobilità nei prossimi anni dovranno essere concentrati negli ambiti che consentono di diversificare le modalità e potenziare il sistema infrastrutturale regionale, rendendolo un sistema interconnesso con la rete SNIT e le reti TEN (Trans European Networks) finalizzato al rilancio socio-economico del "sistema Abruzzo"; obiettivo questo prioritario soprattutto dopo il sisma del 6 aprile che ha messo in grave difficoltà l'economia abruzzese.

Figura 7.2.3-7 Ipotesi di interventi Strategici



Fonte: P.R.I.T.

Figura 7.2.3-8 Scenario attuale e futuro _ Rete Regionale



Fonte: P.R.I.T.

7.2.3.5 Piano Strategico

La Regione ha promosso, insieme al Ministero delle Infrastrutture, nell'ambito del QSN, studi e analisi per rafforzare la competitività strategica del territorio. Tra le azioni una rete integrata di trasporti intermodali, il ruolo di ricerca nel campo ambientale e in particolare, si prevede di rafforzare il sistema portuale al fine del suo potenziamento nel sistema nazionale, rispetto alle grandi *hub* e al sistema adriatico nel suo complesso. Inoltre le città medie sono "presidi territoriali" rappresentativi di specifiche peculiarità funzionali:

- ✓ Chieti-Pescara-Ortona "città della logistica avanzata"
- ✓ in grado di candidarsi a poter svolgere funzioni di "porta" regionale sul Tirreno;
- ✓ L'Aquila e Sulmona "porte dei Parchi";
- ✓ L'Aquila "città dei saperi" ;
- ✓ Avezzano "città industriale";
- ✓ Teramo e l'area vasta di Teramo "città trans regionale".

Strumento individuato a livello comunitario e nazionale (delibera CIPE n. 20/04) per definire strategie di sviluppo locale sostenibile dei territori, in un orizzonte temporale di medio lungo periodo.

Il 20 dicembre 2009 è stato prodotto il rapporto finale del piano strategico, costituito da:

- visione territoriale di coerenza;
- agenda degli interventi strategici;
- schede di prefattibilità degli interventi prioritari e sostenibili.

In particolare è stata avviata la fase del processo di costruzione del Piano Strategico della macroarea Vasto-San Salvo, dove ogni cittadino, associazione, gruppo di

opinione, portatore di interesse, potrà intervenire per contribuire a definire le scelte del piano.

Tale Piano deve poter fornire alla comunità locale gli strumenti per individuare collegialmente i fattori dello sviluppo futuro e per definire nel dettaglio gli ambiti di azione tesi ad attuare le scelte che ne derivano.

Il processo di costruzione si sviluppa attraverso tre fasi successive:

- la prima fase è stata dedicata alla definizione del processo metodologico, alla predisposizione del programma operativo di lavoro, alla redazione di un primo rapporto di analisi oggettiva dello stato di fatto ed alla costruzione di un quadro interpretativo delle dinamiche in atto;
- la seconda fase, partendo dalla condivisione del quadro conoscitivo/interpretativo, dovrà arrivare (attraverso un primo momento di condivisione allargata) alla definizione dell'agenda degli interventi strategici, per poi individuare tra essi quelli ritenuti "prioritari" e "sostenibili" ;
- la terza fase, dopo la redazione delle schede di pre-fattibilità degli interventi prioritari e sostenibili, attiverà specifici focus group sui singoli progetti con l'obiettivo di individuare (insieme agli stakeholder) le condizioni ottimali per la fattibilità delle relative iniziative.

Sono quattro gli "assi" strategici sui quali si propone di intervenire:

- riprogettazione del sistema delle aree produttive (in ragione delle evoluzioni di mercato, in chiave sostenibile e di compatibilità altri usi produttivi);
- adeguamento delle dotazioni territoriali (infrastrutture e sistema di servizi); miglioramento della qualità della vita (servizi alla persona, sicurezza, rifiuti, sociale..);
- difesa e salvaguardia dell'ambiente (sostenibilità del modello di sviluppo).

Prospettive Nazionali -Regionali

Sviluppo dello scenario Marittimo Interregionale:

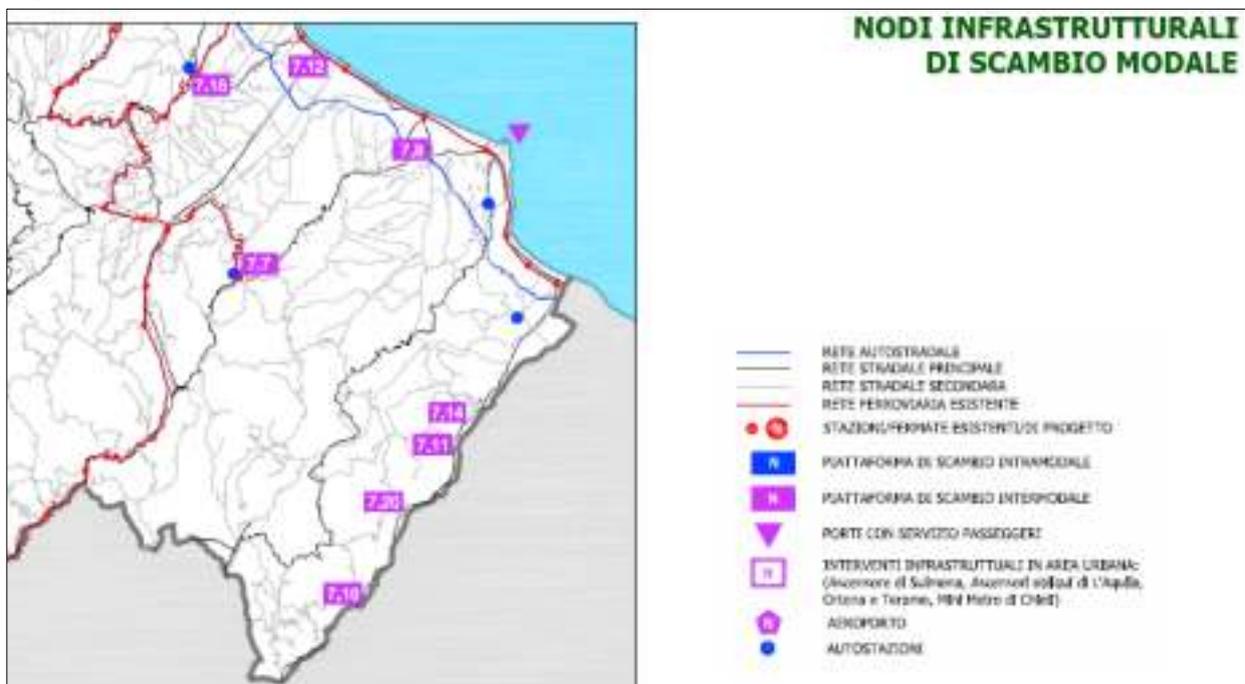
- ✓ incentivazione dell'Integrazione modale e Tariffaria tra vettori;
- ✓ potenziamento servizi automobilistici su relazioni di lunga percorrenza efficacemente servibili dalla viabilità primaria extraurbana.

Figura 7.2.3-9 Scenario Marittimo Interregionale



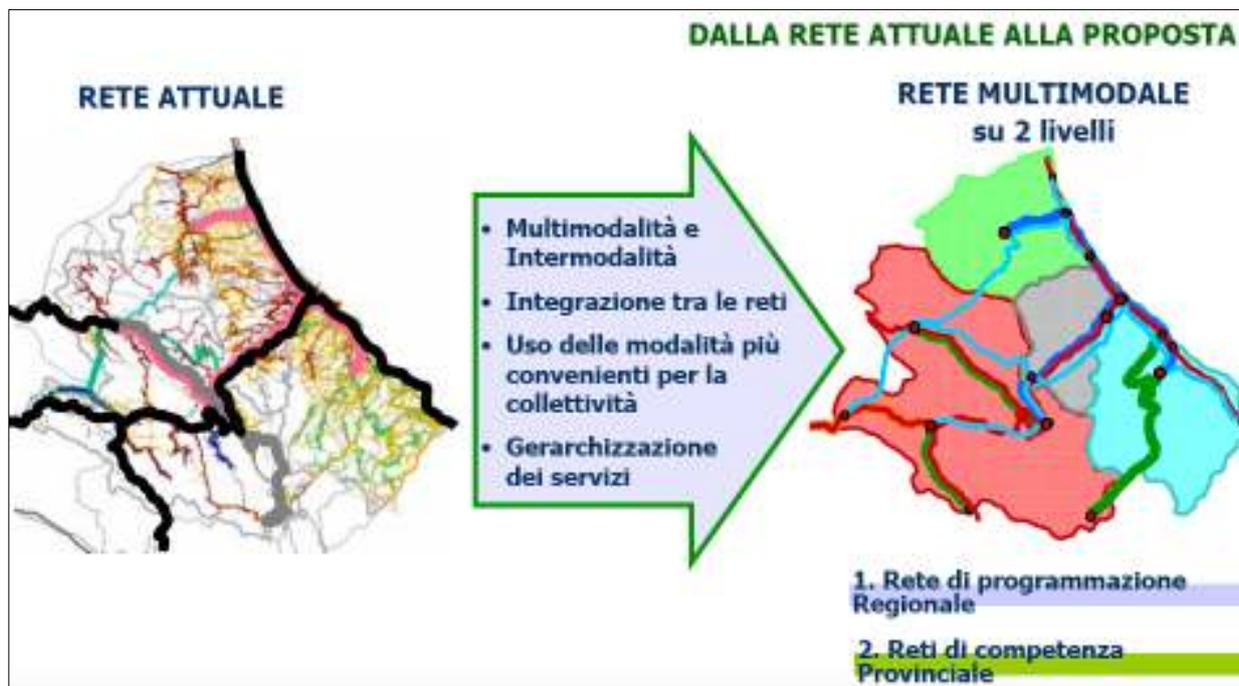
Fonte: Piano Strategico

Figura 7.2.3-10 Sviluppo della rete infrastrutturale



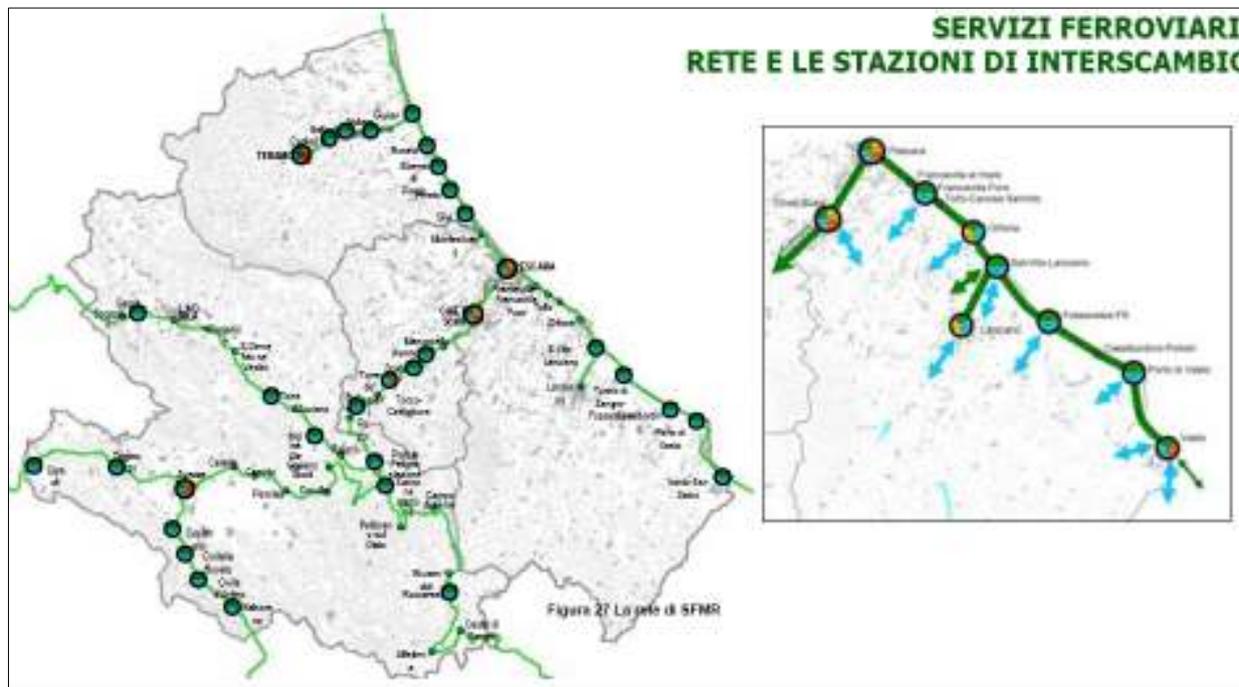
Fonte: Piano Strategico

Figura 7.2.3-11 Organizzazione del servizio trasporto



Fonte: Piano Strategico

Figura 7.2.3-12 Organizzazione del servizio trasporto



Fonte: Piano Strategico

Prospettive Locali

✓ *Rete ferroviaria locale:*

- riqualificazione raccordo ferroviario Zona Industriale Strategica (Z I S) Salvo - Stazione Ferroviaria (previa verifica volumi, e tipologie merci da movimentare, modello d'esercizio e costi per unità di movimentare);
- realizzazione del raccordo ferroviario del molo di levante del porto di Vasto (previa verifica volumi e tipologie merci da movimentare, modello d'esercizio e costi per unità di traffico movimentato).

✓ *Rete stradale nazionale:*

- variante SS. 16 vasto Nord– S. Salvo (ovvero declassamento A/14);
- messa in sicurezza F. V. Trigno e connessione con la direttrice Termoli – S. Vittore.

✓ *Rete stradale locale:*

- potenziamento accesso al porto di Vasto;
- adeguamento direttrice stradale S. Salvo– Stazione ferroviaria;

✓ *Infrastrutture puntuali:*

- potenziamento porto di Vasto (ampliamento banchina di levante, realizzazione area levante, realizzazione area retroportuale in Z. I., prolungamento diga foranea, riallocazione funzione e servizi prolungamento portuali);
- completamento autoporto di S. Salvo (realizzazione magazzini e piazzali logistici);
- realizzazione di piattaforme di scambio per il trasporto passeggeri (PTIT- Abruzzo).

✓ *Trasporto passeggeri:*

- realizzazione Servizio Ferroviario metropolitano e realizzazione Servizio Ferroviario metropolitano Regionale;
- coordinamento dei servizi ferroviari con il TPL regionale e comunale su gomma;
- realizzazione di aziende miste, a prevalente capitale privato, per la gestione di Porto capitale privato, per la gestione di Porto – Autoporto (modifica L. R. 52/2002);
- promozione della cultura logistica; promozione della cultura logistica;

- studio per City studio per City – logistic su autoporto
- ✓ *Dotazioni Territoriali – Progetti Speciali*
 - Potenziamento del Porto di vasto;
 - Completamento dell'autoporto di S. Salvo;
 - Realizzazione della variante della SS. 16;
 - Progetto per la City– logistic

7.2.3.6 Piano Regionale Paesistico

Il Piano Paesistico Regionale della Regione Abruzzo, attualmente vigente, è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 141/21 del 21 marzo 1990.

Resta esclusa tutta la fascia collinare intermedia, i cui apprezzabili paesaggi connessi all'attività agricola sono stati trasformati dalla crescita degli insediamenti, come pure alcuni significativi altopiani montani importanti nella definizione dei paesaggi abruzzesi.

Il PPR organizza il territorio regionale in tre ambiti paesaggistici:

- ambiti montani
- ambiti costieri
- ambiti fluviali

Il Piano ha definito, attraverso le norme tecniche di attuazione (NTA), "categorie di tutela e valorizzazione" per determinare il grado di conservazione, trasformazione ed uso degli elementi (areali, puntuali e lineari) e degli insiemi (sistemi) caratterizzanti il territorio abruzzese.

Il Piano, articola la sua disciplina con riferimento alle seguenti categorie di tutela e valorizzazione ("*Categorie di tutela e valorizzazione*", Art. 4):

A. CONSERVAZIONE

- A1) conservazione integrale: complesso di prescrizioni (e previsioni di interventi) finalizzate alla tutela conservativa dei caratteri del paesaggio naturale, agrario ed urbano, dell'insediamento umano, delle risorse del territorio e dell'ambiente, nonché alla difesa ed al ripristino ambientale di quelle parti dell'area in cui sono evidenti i segni di manomissioni ed alterazioni apportate dalle trasformazioni antropiche e dai dissesti naturali; alla ricostruzione ed al mantenimento di ecosistemi ambientali, al restauro ed al recupero di manufatti esistenti;
- A2) conservazione parziale: complesso di prescrizioni le cui finalità sono identiche a quelle di cui sopra che si applicano però a parti o elementi dell'area con la possibilità, quindi, di inserimento di livelli di trasformabilità

che garantiscano comunque il permanere dei caratteri costitutivi dei beni ivi individuati la cui disciplina di conservazione deve essere in ogni caso garantita e mantenuta.

B. TRASFORMABILITA' MIRATA

Complesso di prescrizioni le cui finalità sono quelle di garantire che la domanda di trasformazione (legata ad usi ritenuti compatibili con i valori espressi dall'ambiente) applicata in ambiti critici e particolarmente vulnerabili la cui configurazione percettiva è qualificata dalla presenza di beni naturali, storico-artistici, agricoli e geologici sia subordinata a specifiche valutazioni degli effetti legati all'inserimento dell'oggetto della trasformazione (sia urbanistica che edilizia) al fine di valutarne, anche attraverso varie proposte alternative, l'idoneità e l'ammissibilità.

C. TRASFORMAZIONE CONDIZIONATA

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

D. TRASFORMAZIONE A REGIME ORDINARIO

Norme di rinvio alla regolamentazione degli usi e delle trasformazioni previste dagli- strumenti urbanistici ordinari (P.T., P.R.G., P.R.E.).

Ai fini della articolazione del territorio secondo le suddette categorie di tutela e valorizzazione in ordine alla individuazione degli usi compatibili, gli ambiti paesistici vengono suddivisi in zone e sottozone. In particolare ("Categorie di tutela e valorizzazione", Art. 4):

Zone "A" :

comprendono porzioni di territorio per le quali si è riscontrata presenza di valore classificato "molto elevato" per almeno uno dei tematismi tra quelli esaminati e di quello classificato "elevato" con riferimento all'ambiente naturale e agli aspetti percettivi del paesaggio.

Zone "B" :

comprendono porzioni di territorio per le quali si è riscontrata la presenza di un valore classificato "elevato" con riferimento al rischio geologico e/o alla capacità potenziale dei suoli, ovvero classificato "medio" con riferimento all'ambiente naturale e/o agli aspetti percettivi del paesaggio. La trasformabilità in tali Zone è mirata al mantenimento dell'attuale equilibrio.

Zone "C" :

comprendono porzioni di territorio per le quali si è riscontrato gara valore classificato “medio” con riferimento al rischio geologico e/o alla capacità potenziale dei suoli; ovvero classificato “basso” con riferimento all'ambiente naturale e/o agli aspetti percettivi del paesaggio.

Zone “D”:

comprendono porzioni di territorio per le quali non si sono evidenziati valori meritevoli di protezione; conseguentemente la loro trasformazione è demandata alle previsioni degli strumenti urbanistici ordinari.”

L'area di studio nel Comune di Vasto è inserita all'interno dell'ambito paesaggistico costiero e racchiude le seguenti zone (Fig. 7.2.3-14):

Zone "A" -Conservazione integrale (A1) e conservazione parziale (A2-A3)

In particolare:

- Sono classificate *Zone "A1"* quegli elementi territoriali per i quali dalle analisi tematiche i valori sono risultati "molto elevati", sotto l'aspetto naturalistico, storico culturale, e percettivo, ed in cui il rischio geologico risulta massimo. Gli usi compatibili sono solo quelli che hanno come scopo la conservazione dell'ambiente naturale nella sua integrità e dell'equilibrio naturale della zona stessa.
- Sono classificate *Zone "A2"* le zone ad elevato valore naturalistico e/o percettivo con un certo grado di compromissione del territorio ed in cui è necessario conservare l'attuale equilibrio ecologico ed ambientale.

La configurazione del nuovo PRP di Vasto interesserà una parte ridotta della Zona A2, ricadente nel SIC “Punta Aderci-Punta della Penna”. Quest'area sarà limitrofa al nuovo perimetro adibito ad “area pescherecci e nautica da diporto”, imponendo, interventi di riqualificazione e manutenzione ambientale ai bordi dell'area naturale.

- Sono classificate *Zone "A3"* le zone costituite da Beni Culturali, ambientali, elementi, accessori del paesaggio sottoposti a tutela speciale.

Per l'uso tecnologico sono compatibili realizzazioni di strade, ferrovie, porti e aeroporti qualora positivamente verificati attraverso lo studio di compatibilità ambientale.

A tal riguardo, il Piano Regolatore Portuale di Vasto, prevede una linea ferroviaria che collega direttamente il porto di Vasto alla limitrofa rete ferroviaria

di pertinenza dell'area industriale. Questo intervento interesserà una parte della zona A3

Inoltre, la configurazione del nuovo PRP di Vasto interesserà una parte ridotta della Zona A2, ricadente nel SIC "Punta Aderci-Punta della Penna". Quest'area sarà limitrofa al nuovo perimetro adibito ai servizi portuali, imponendo, interventi di riqualificazione e manutenzione ambientale ai bordi dell'area naturale.

Zone "B" - Trasformabilità mirata

In particolare:

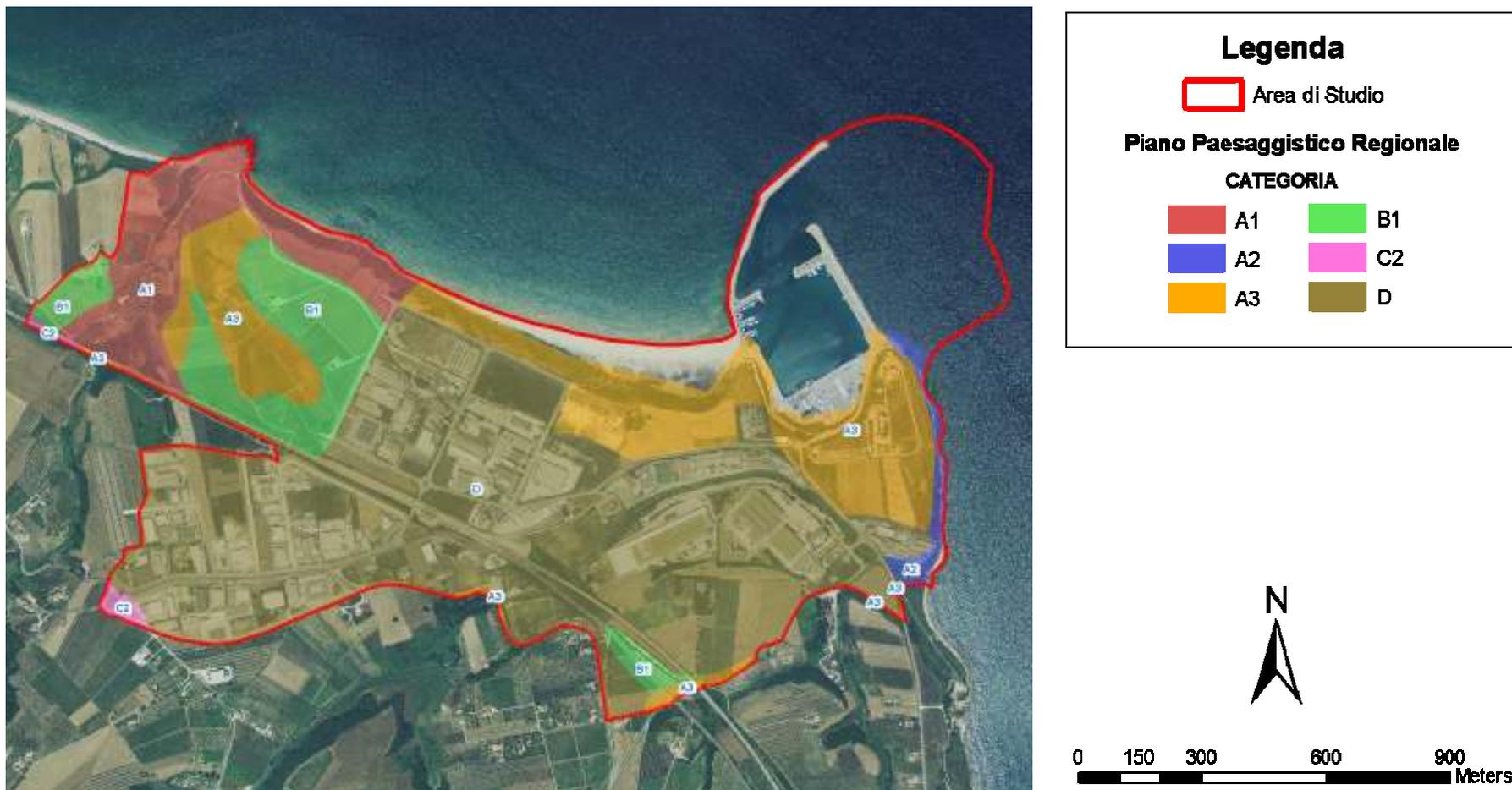
- Sono classificate come Zona "B1" del P.R.P. le aree costiere in prosieguo delle fasce litoranee al di fuori dei perimetri urbani, interessate all'espletamento delle attività di tempo libero e turistiche connesse con la balneazione.

Zone "D" - Regime a trasformazione ordinario

In particolare:

- Le aree ricadenti nelle Zone Classificate "D" dal P.R.P, sono disciplinate, per quanto riguarda gli usi consentiti e le modalità delle trasformazioni, dagli strumenti urbanistici ordinari. Risultano quindi compatibili tutti gli interventi previsti dagli strumenti urbanistici comunali a seguito della loro revisione, nel rispetto delle caratteristiche paesaggistiche, geologiche e geomorfologiche attuali. Il Piano Regolatore Portuale di Vasto, prevede una linea ferroviaria che collega direttamente il porto di Vasto alla limitrofa rete ferroviaria di pertinenza dell'area industriale. Questo intervento interesserà una parte della Zona A3

Figura 7.2.3-13 Categorie di tutela e valorizzazione



Fonte: Proprie Elaborazioni

Il territorio interessato dall'ampliamento del Porto di Vasto è prevalentemente limitrofo alle "Zona a Conservazione Parziale (Zona A3/A2)".

Lungo tutta la fascia di spiaggia gli interventi dovranno rapportarsi alle seguenti finalità:

- conservare le caratteristiche bioclimatiche dell'habitat, delle condizioni idrobiologiche del mare, idonee alla vita della fauna ittica;
- preservare dall'erosione la costa, tramite tutti gli accorgimenti tecnici in atto ed in fase di studio;
- tutelare le percorribilità della riviera da eventuali insabbiamenti con l'organizzazione di sistemi di protezione in fregio ai marciapiedi;
- tutelare e valorizzare i tratti di spiaggia libera, con minime attrezzature di servizio all'attività balneare;
- uniformare tutti gli elementi di arredo urbano, comprese le insegne e gli appositi spazi per affissioni pubblicitarie e tutte le strutture mobili di supporto all'attività balneare.

Entro una fascia di 200 metri dalla linea indicata che delimita il confine lato terra del Demanio Marittimo sono compatibili i seguenti interventi:

- nuovi accessi unicamente pedonali e/o ciclabili, che non comportino sensibili alterazioni dei suoli;
- opere di ricostruzione del manto vegetale costiero e dei boschi retrostanti, costituzione di pinete costiere;
- attrezzature di aree di sosta pedonale, discese a mare, passeggiate;
- costruzione di fabbricati adibiti a spogliatoi, punti di ristoro, servizi igienici ed altri servizi connessi all'attività balneare, solo in mancanza o di insufficienza dei fabbricati esistenti;
- nuove strutture ricettive all'aria aperta esterne all'area del Demanio Marittimo;
- aree a verde attrezzato ed attrezzature all'aperto per il tempo libero, parchi e giardini, con la esclusione di attrezzature sportive specialistiche e di spettacolo e con l'obbligo di mantenere, adibita a zona boscata o meno, almeno il 50% dell'area;
- attività agricole;
- attrezzature di parcheggio, purché al margine esterno della fascia dei 200 metri dall'arenile, ma direttamente collegati con questo, e che non comportino lavori di scasso del terreno.

Il Piano Paesistico Regionale allo stato attuale è in fase di redazione. Tale Piano analizza il territorio abruzzese associando ai dati analitici relativi alla morfologia, agli insediamenti, all'uso del suolo, criteri di sintesi tesi ad individuare un sistema di paesaggi dove siano presenti anche elementi storico culturali, estetici, percettivi, simbolici. Il piano definisce un numero differente di paesaggi 'identitari' e individua degli obiettivi di qualità che si propongono in linea generale di preservare e di consentire la riproduzione delle diversità dei paesaggi d'Abruzzo e di opporsi attivamente alle pressioni che tendono a snaturarne forme e significati. L'obiettivo fissato dalla Regione e dal gruppo di progettazione incaricato, che affianca il gruppo istituzionale, composto dalla Regione e dalle quattro Province, è quello di giungere alla redazione del Piano Paesaggistico Regionale in aderenza alle disposizioni del Codice Urbani (DLgs 42/2004) che 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.

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. Con Determina Direttoriale del 27.10.2005 è stato stabilito di affidare ad un gruppo di lavoro esterno, da individuare attraverso procedura di evidenza pubblica, il supporto tecnico-scientifico, al "Gruppo di progettazione". Anzitutto le norme del nuovo Piano Paesaggistico dovranno interessare l'intero territorio regionale e non solo alcune sue zone, come previsto dall'aggiornamento compiuto nel 2004. Aggiornamenti ed integrazioni saranno riferiti a geomorfologia, aspetti naturalistico-ambientali e antropizzazione.

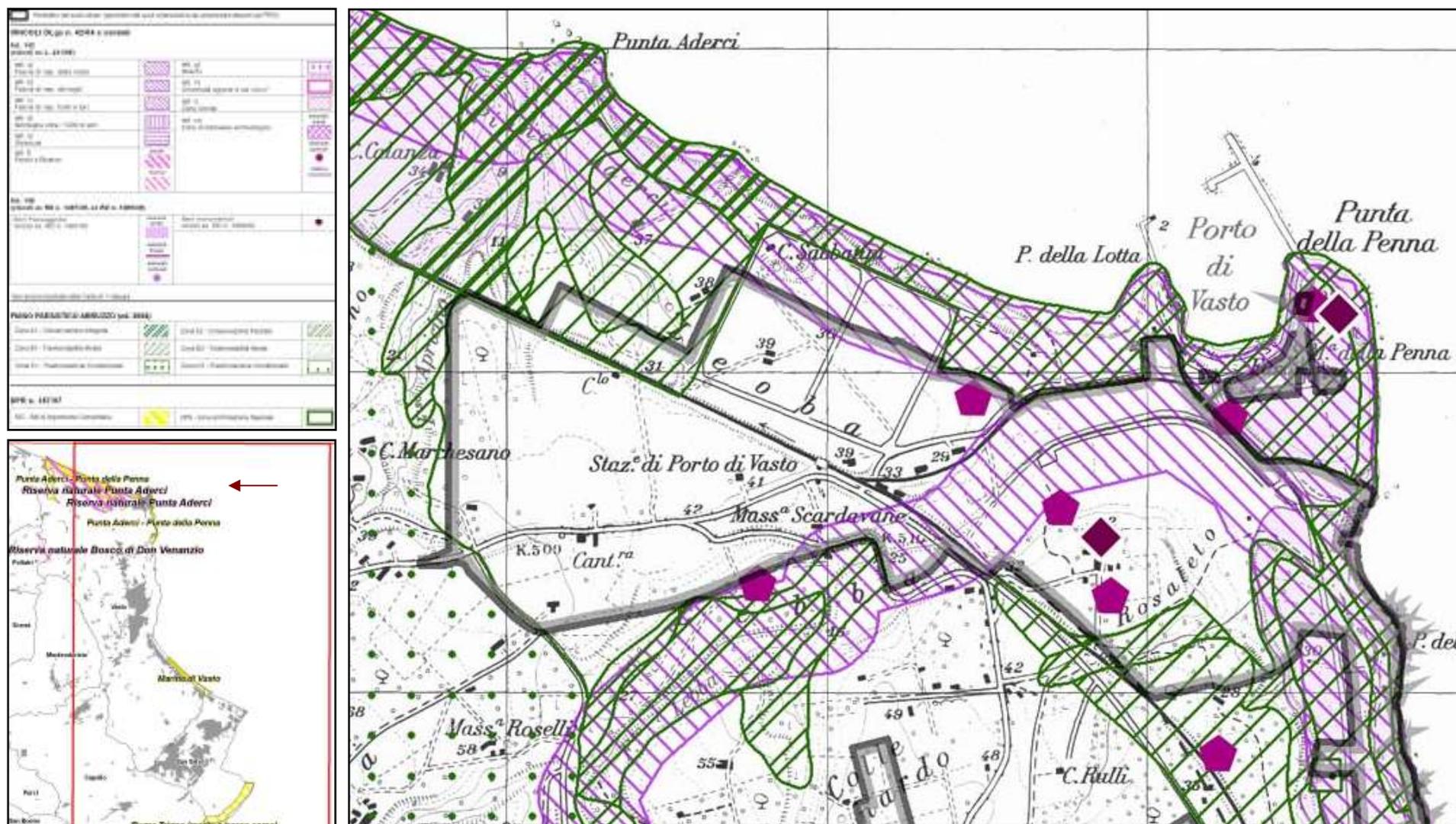
Il programma di lavoro si divide in quattro fasi:

- l'attività di analisi e ricognizione;
- le prescrizioni generali e operative per la valorizzazione dei territori ricompresi negli ambiti individuati;
- l'elaborazione dei materiali tecnico-cartografici e dei supporti valutativi;
- la costruzione del SIT interattivo.

Nella prima fase il quadro conoscitivo del paesaggio regionale sarà articolato nella redazione di una Carta dei Luoghi e Paesaggi e in un Atlante dei Paesaggi identitari. La Carta dei Luoghi e Paesaggi (da Fig. 7.2.3-15 a Fig. 7.2.3-18) deriverà da analisi scientifiche e disciplinari che riguardano l'ambiente, la morfologia e l'antropizzazione di

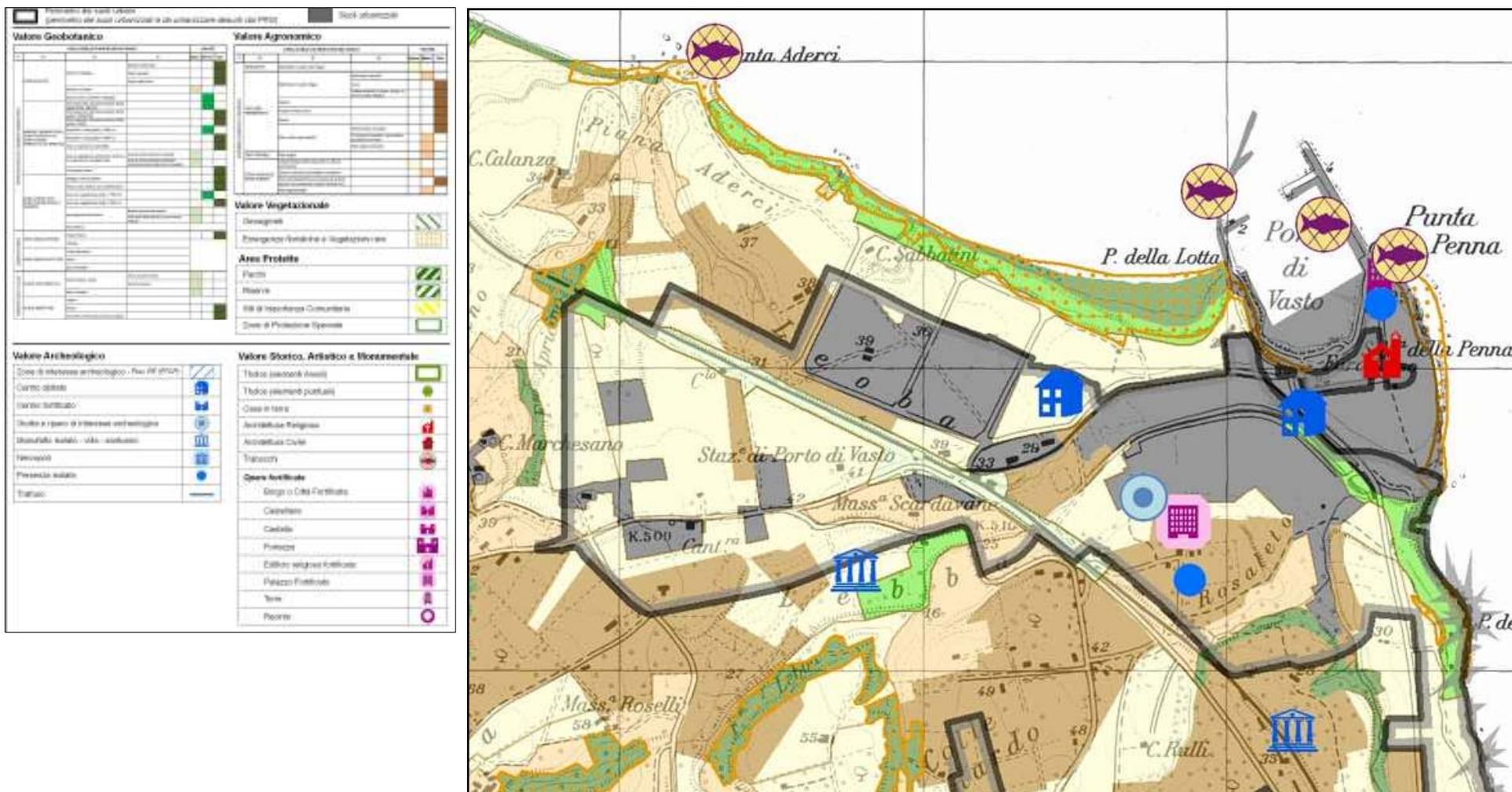
determinati ambiti, e si suddividerà in cinque carte fondamentali che costituiscono la “carta di identità” per leggere il territorio provinciale.

Figura 7.2.3-14 PPR - Carta dei Vincoli



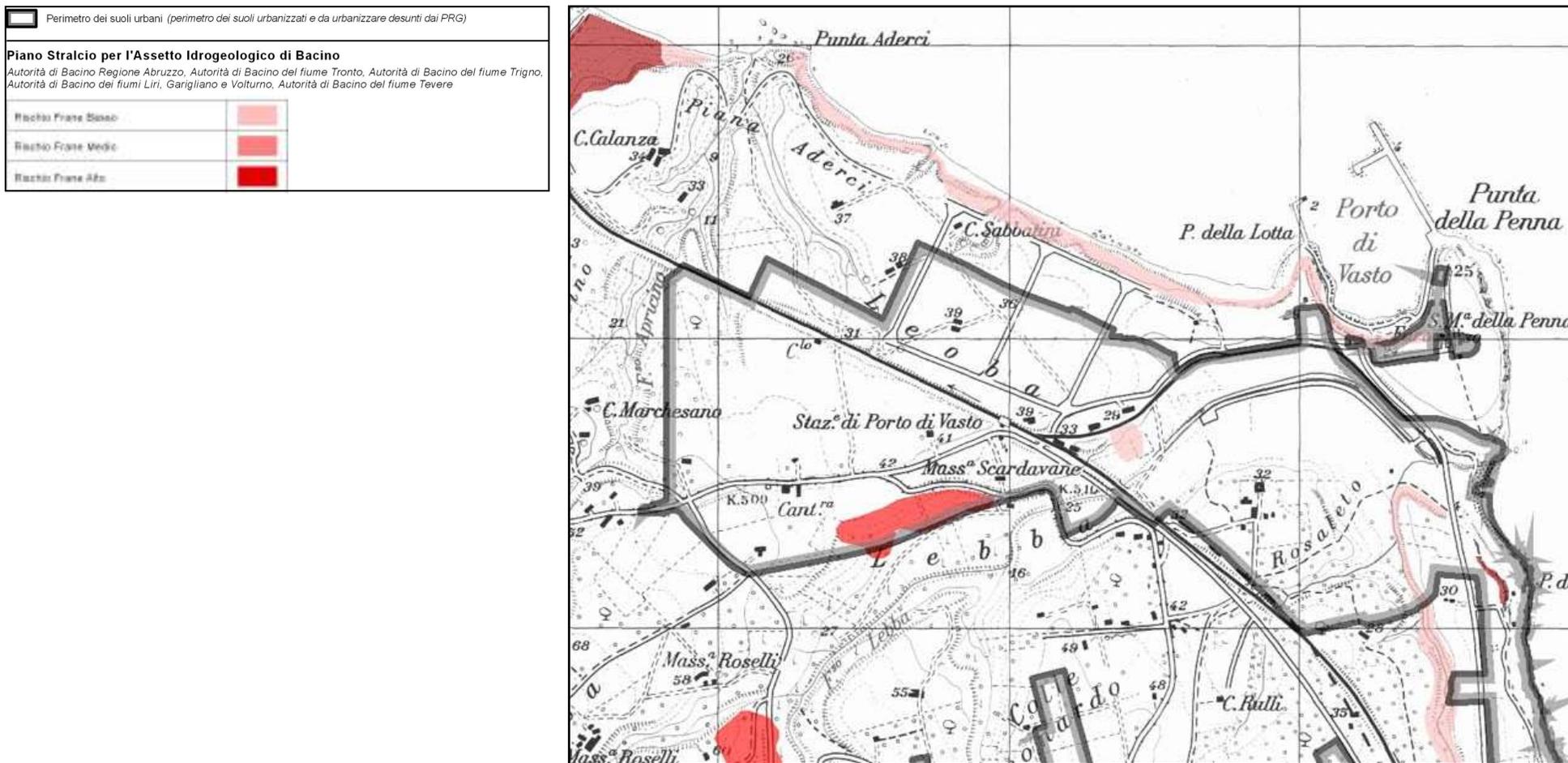
Fonte: Piano Paesistico Regionale Abruzzo

Figura 7.2.3-15 PPR - Carta dei Valori



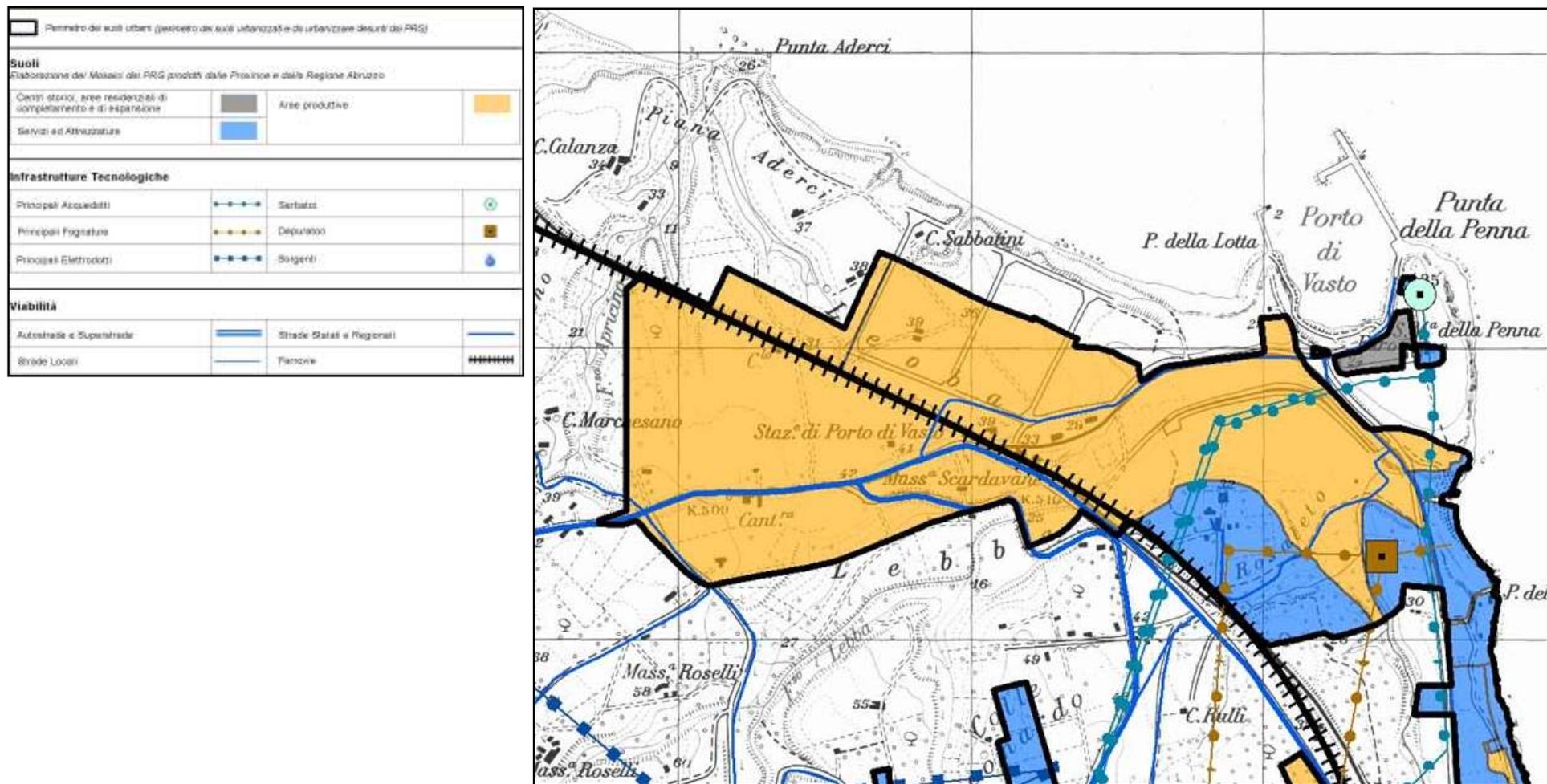
Fonte: Piano Paesistico Regionale Abruzzo

Figura 7.2.3-16 PPR - Carta dei Rischi



Fonte: Piano Paesistico Regionale Abruzzo

Figura 7.2.3-17 Carta dell'Armatura urbana



Fonte: Piano Paesistico Regionale Abruzzo

Mentre l'Atlante dei Paesaggi avrà una valenza identitaria per ogni territorio, riguardandone il profilo storico, culturale, ambientale e sociale. La Carta dei Luoghi e dei Paesaggi, in quanto documento della conoscenza condivisa del territorio, sarà fondamentale per indicare la capacità di trasformazione di un territorio come supporto cognitivo ad azioni decisionali finalizzate alla tutela e valorizzazione del paesaggio e improntate al principio della sostenibilità.

Lo schema seguente indica l'impostazione del Nuovo Piano Paesaggistico Regionale.

Figura 7.2.3-18 Impostazione del nuovo Piano Paesaggistico Regionale



Fonte: Sito Regione Abruzzo

7.2.3.7 *Piano di Assetto Idrogeologico*

Il Piano Stralcio, realizzato dalla Regione Abruzzo – Direzione Territorio – Servizio Gestione e Tutela della Risorsa Suolo, è stato redatto secondo gli indirizzi della L. 183/1989 e del D.L. 180/1998 e s.m.i. col supporto tecnico dell'Associazione Temporanea d'Imprese costituita da TEI, GEOS, HYDEA e RSDE.

Una volta adottato e poi approvato, insieme agli altri Piani Stralcio in corso di adozione o di redazione, trasmetterà direttive e realizzerà degli obiettivi.

Con il Piano di Bacino si realizza uno strumento di gestione del territorio fisico compatibile con le dinamiche naturali del territorio stesso, lungo un sentiero di sviluppo sostenibile, inteso come sviluppo che aumenta la propria qualità perché va progressivamente interiorizzando valori di tutela ambientale.

Fino all'emanazione della Legge Quadro in materia di difesa del suolo (Legge 18 maggio 1989, n. 183) ed alla successiva prima programmazione triennale ordinaria di risanamento idrogeologico, l'intervento nel settore della difesa del suolo è stato esclusivamente strutturale, scoordinato e quasi principalmente emergenziale.

Questo ha significato lunghi periodi in assenza di finanziamenti, leggi speciali dopo le calamità e conseguenti "finanziamenti a pioggia", ordinanze di Protezione Civile, intervento coordinato da Organismi non preposti, con dubbi sull'efficacia e sulla coerenza della spesa.

La prima programmazione finanziata dallo Stato, come anche le successive, fino all'accelerazione imposta dal Ministero dell'Ambiente sulla redazione dei Piani Stralcio a seguito della tragedia di Sarno, sono state impostate sulla base delle conoscenze immediatamente disponibili, organizzate in uno strumento decisionale speditivo (Schemi Previsionali e Programmatici di cui al D.P.C.M. 23 marzo 1990).

Gli interventi realizzati hanno certamente prodotto una mitigazione del rischio idrogeologico per le popolazioni, per il patrimonio abitativo, monumentale, infrastrutturale ed ambientale, ma l'assenza di un Piano e la carenza di basi conoscitive hanno probabilmente costituito il vero grande limite delle programmazioni fino ad oggi attuate, o in corso di attuazione, rispetto alla vastità e gravità dei problemi.

Effettivamente la difesa del suolo restava "ferma" alla Programmazione.

Una Programmazione senza Piano e senza conoscenze sufficienti, organizzate ed informatizzate.

La grande innovazione introdotta dal Piano Stralcio è rappresentata dalla vasta base conoscitiva, organizzata su supporto informatico, volta all'individuazione e perimetrazione degli elementi di pericolosità.

L'individuazione degli elementi di pericolosità di tipo esogeno del territorio e dei conseguenti livelli di rischio è stata effettuata tenendo separate le cause predisponenti dagli effetti.

A completamento del quadro geologico sono stati definiti una serie di elaborati cartografici che forniscono informazioni preliminari circa le caratteristiche sedimentarie dei depositi di copertura e consentono di discriminare le aree di alterazione ed erosione da quelle di deposizione sedimentaria.

In parallelo è stata realizzata la *Carta Geomorfologica* di base attraverso l'analisi della documentazione esistente, l'indagine storica e più fasi di rilevamento sul campo. Questo documento rappresenta in modo analitico le forme di erosione e di accumulo presenti nel territorio regionale distinte in funzione dell'agente morfogenetico dominante e del loro stato di attività.

Dalla Carta Geomorfologica sono stati estratti i principali elementi pericolosi divisi per stato di attività e raggruppamento genetico. Questo si è tradotto nella realizzazione della *Carta Inventario dei Fenomeni Franosi*, espressione degli effetti dell'instabilità dei versanti ed elemento di prima valutazione spaziale e tipologica dei fenomeni di dissesto.

Integrando gli elementi delle Carte Geomorfologica ed Inventario dei Fenomeni Franosi con i fattori predisponenti il dissesto, anche in considerazione del loro diverso peso, è stata ottenuta la *Carta della Pericolosità* che ha consentito di definire le aree a diverso grado di suscettibilità ai processi di rapida morfogenesi. L'intersezione di tale elaborato con la carta dei beni esposti ha permesso di riconoscere i diversi *livelli di Rischio presenti nel territorio regionale*.

Nel marzo 2003 sono state trasmesse a tutti i comuni interessati dal Piano le Carte della Pericolosità provvisorie, con la specifica richiesta di fornire ogni utile informazione scientifica, di conferma o modifica delle perimetrazioni.

Successivamente, da aprile a giugno 2003, sono state organizzate 10 conferenze provinciali. Il risultato di questo impegnativo lavoro è stato quello di avere *perimetrazioni di pericolosità "condivise" per 131 Comuni sul totale dei 272 interessati dal Piano*.

Questo dato lascia supporre che il Piano adottato corrisponderà in buona parte, al Piano approvato e che la fase delle osservazioni di legge, a seguito della formale

adozione, potrà verosimilmente essere limitata ad eventuali piccole rettifiche, almeno per quanto riguarda le perimetrazioni delle aree a pericolosità elevata e molto elevata.

Per il perseguimento degli obiettivi di legge e per la definizione degli indirizzi procedurali volti alla conservazione del suolo riveste particolare importanza la stesura delle Norme di Attuazione. Questo "intervento non strutturale" a carattere preventivo definisce gli indirizzi, le prescrizioni, i vincoli ed i criteri di applicazione in funzione dei diversi livelli amministrativi e di pianificazione.

Il Piano è finalizzato al raggiungimento della migliore relazione di compatibilità tra la naturale dinamica idrogeomorfologica di bacino e le aspettative di utilizzo del territorio, nel rispetto della tutela ambientale, della sicurezza delle popolazioni, degli insediamenti e delle infrastrutture.

In termini generali la normativa di attuazione del Piano è diretta a disciplinare le destinazioni d'uso del territorio, attraverso prescrizioni puntuali su ciò che è consentito e ciò che è vietato realizzare, in termini di interventi opere ed attività, nelle aree a pericolosità molto elevata (P3), elevata (P2) e moderata (P1). Tutti i nuovi interventi, opere ed attività ammissibili nelle aree di pericolosità molto elevata, elevata e da scarpata possono essere realizzati da parte del soggetto proponente, subordinatamente al parere positivo rilasciato dall'Autorità di bacino sullo Studio di compatibilità idrogeologica, ove richiesto dalle presenti norme. Allo scopo di impedire l'aumento del rischio nelle aree di pericolosità perimetrate, tutti i nuovi interventi, opere e attività, previsti dal Piano, ovvero assentiti dopo la sua approvazione, devono essere comunque tali da:

- migliorare o comunque non peggiorare le condizioni di sicurezza del territorio e di difesa del suolo;
- non costituire in nessun caso un fattore di aumento del rischio da dissesti di versante, attraverso significative e non compatibili trasformazioni del territorio nelle aree interessate;
- non costituire elemento pregiudizievole all'attenuazione o alla eliminazione definitiva delle specifiche cause di rischio esistenti; e quindi alla sistemazione definitiva delle aree a rischio stesse né pregiudicare la realizzazione degli interventi previsti dalla pianificazione di bacino o dagli strumenti di programmazione provvisoria e urgente;
- garantire condizioni adeguate di sicurezza durante la permanenza del cantiere, in modo che i lavori si svolgano senza creare, neppure temporaneamente, un

significativo aumento del livello di rischio o del grado di esposizione al rischio esistente;

- limitare l'impermeabilizzazione superficiale del suolo.

Le categorie di pericolosità presenti nell'area di studio sono classificate nel seguente modo (cfr. par. 5.1 per maggiori dettagli):

- Aree a pericolosità moderata (P1) - Art. 17 bis
- Scarpate morfologiche (Ps) - Art. 20

7.2.3.8 Piano Regionale Triennale e Risanamento Ambientale

Il Piano Regionale Triennale e Risanamento Ambientale (P.R.T.T.R.A.), è previsto e disciplinato dall'art. 225 della L.R. n° 15 del 26.04.2004.

Il Piano è stato aggiornato, pur mantenendo la sua iniziale impostazioni. In particolare, rispetto alla precedente stesura, è stato rielaborato, rendendo il testo più snello.

Sono stati raggruppati alcuni capitoli e semplificate le procedure relative alla definizione di tempi, modi, e soggetti responsabili di attuazione nonché di gestione della spesa, di verifica e controllo sulla attuazione e sui risultati attesi, rispetto agli obiettivi.

Gli obiettivi sono stati centrati sul concetto di sostenibilità in linea con le politiche ambientali della Regione.

La finalità di tale scelta è quella di rendere l'ambiente non un vincolo, ma un fattore di dinamismo, favorendo l'integrazione tra sviluppo e ambiente, rendendo quest'ultimo un fattore distintivo dell'offerta economica dell'Abruzzo.

L'azione della Regione si è rivolta verso tre filoni di intervento:

✓ *Politiche per la sostenibilità dello sviluppo :*

- incentivazione di tutte le innovazioni nei processi produttivi agricoli, industriali e dei servizi che possono condurre ad una riduzione dell'inquinamento e ad una migliore qualità ambientale;
- valorizzazione delle interrelazioni tra lo sviluppo industriale e la tutela ambientale mediante interventi di risanamento delle situazioni di sofferenza ambientale, e nel medio e lungo tempo, incentivando occupazione e produzione nei settori industriali maggiormente connessi alla tutela dell'ambiente.
- *Politiche di protezione ambientale :*
 - miglioramento delle situazioni di rischio ambientale ed idrogeologico, connaturate alle condizioni litologiche e geomorfologiche del territorio con un programma di interventi integrati

✓ *Valorizzazione delle aree parco :*

- selezione di attività economiche che si localizzano basata sui criteri della compatibilità ambientale e della qualità strutturale degli investimenti:

Relativamente agli ambiti di intervento previsti dal presente Piano, gli obiettivi specifici di sviluppo possono essere riassunti nel seguente modo:

- risanamento dell'aria;
- gestione dei Rifiuti;
- riduzione del rumore.

Per quanto riguarda questo ultimo punto, l'obiettivo generale in termini di rumore è la riduzione della percentuale di popolazione esposta a livelli di rumore che superano i limiti di legge, ossia evitare prevenire e ridurre, secondo le rispettive priorità, gli effetti nocivi, dell'esposizione al rumore ambientale.

Tra gli obiettivi settoriali possono essere annoverati:

- classificare il territorio comunale in zone acusticamente omogenee, attraverso la predisposizione dei Piani Comunale di Classificazione Acustica;
- predisporre un'adeguata base conoscitiva (mappatura acustica) per la messa in atto delle politiche di risanamento acustico;
- avviare il risanamento acustico delle infrastrutture stradali;
- adottare misure di mitigazione dell'inquinamento acustico;

(cfr. par. 5.4 per maggiori dettagli)

Il P.R.T.T.R.A. è un Piano di interventi che poggia sui singoli Piani di Settore per la individuazione delle azioni da attivare con priorità:

- Piano di Risanamento e Tutela della qualità dell'aria;
- Piano Regionale Rifiuti.

7.2.3.8.1 Il Piano di Risanamento e Tutela della qualità dell'aria

Il Piano di Risanamento e Tutela della qualità dell'aria della Regione Abruzzo, approvato con D.G.R. n. 749 del 06.09.2003, consenta di pianificare gli interventi valutando interventi mirati all'attenuazione dell'impatto ambientale del traffico prescindendo dagli interventi strutturali ad ampio spettro che devono invece necessariamente passare attraverso la definizione di politiche nazionali dei trasporti, e tralasciando tutti quei provvedimenti la cui definizione e attuazione sono demandate alle Amministrazioni comunali in quanto concernenti aspetti strettamente locali.

I possibili scenari di riduzione delle emissioni possono essere così individuati:

Strategie per il controllo ambientale della circolazione

La scelta delle strategie politico-ambientali da intraprendere ai fini preventivi deve tener conto, oltre che degli aspetti socio-economici e territoriali, anche degli squilibri che contraddistinguono il territorio regionale, quali:

- squilibri temporali, rilevabili nelle differenze di traffico nelle ore di punta e di morbida;
- squilibri spaziali dovuti al concentrarsi delle attività economiche in aree limitate del territorio;
- squilibri modali dovuti al forte utilizzo dei mezzi privati a scapito di quelli pubblici.

La politica del Piano dovrà quindi essere volta al riequilibrio simultaneo e globale in tutte le direzioni incidendo sull'economia territoriale, sulla distribuzione dei servizi, sulla riorganizzazione del sistema di trasporto, mediante l'adozione di alcune azioni efficaci a breve e a lungo termine affinché sia posta la massima enfasi sugli aspetti ambientali della circolazione, ad esempio con la promozione dello sviluppo dei carburanti a basso impatto ambientale, in particolare GPL e metano e sensibilizzando i cittadini.

Strategie per il controllo delle emissioni industriali

Tra gli interventi di riduzione delle emissioni applicabili al settore industriale si segnalano:

- Conversione a gas naturale degli impianti alimentati ad olio combustibile;
- Mantenimento di un elevato livello di sorveglianza nei settori industriali a maggior impatto ambientale regionale;
- Rispetto dei valori limiti.

(cfr. par. 5.3 per maggiori dettagli)

7.2.3.8.2 Il Piano Regionale dei Rifiuti

L'attuale sistema di rifiuti nel territorio regionale dell'Abruzzo è regolamentato dal Piano Regionale per la Gestione dei Rifiuti e dai Piani Provinciali di Gestione dei Rifiuti delle quattro province di Chieti, l'Aquila, Pescara e Teramo.

Il Piano Regionale dei Rifiuti, approvato con L.R. n. 83 del 28 aprile 2000, risponde a quanto previsto dal D.L.gs n. 22 del 5.2.1997 in merito alla competenza delle Regioni per la pianificazione e gestione dei rifiuti.

Il Piano fornisce alcune disposizioni generali ed alcune indicazioni maggiormente dettagliate in merito ai rifiuti urbani, ai rifiuti speciali, alla gestione di particolari categorie di rifiuti ed ai criteri di localizzazione dei nuovi impianti di trattamento e smaltimento.

Tra gli obiettivi principali sono previsti:

- riduzione della produzione e della pericolosità dei rifiuti attraverso l'adozione di tecnologie pulite ed il minor impiego di risorse naturali;
- l'uso razionale e sostenibile delle risorse;
- Il potenziamento della raccolta differenziata;
- la realizzazione di raccolta differenziata di qualità;
- l'incentivazione delle forme di riutilizzo dei materiali contenuti nei rifiuti.

(cfr. par. 5.11 per maggiori dettagli)

7.2.3.9 Il Piano di Tutela delle Acque

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 e prevede:

- 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.

Le attività svolte per la redazione del piano sono articolate secondo una fase conoscitiva, una fase di analisi e valutazione preliminare, una fase integrativa e/o di completamento e, da ultimo, una fase di pianificazione destinata a rispondere alle domande poste dal D.Lgs. 152/06.

Obiettivi prioritari del PTA della Regione Abruzzo risultano essere, per la tutela qualitativa delle acque superficiali e sotterranee, il raggiungimento entro dicembre 2015 dello stato di qualità ambientale corrispondente a "buono", mentre, per la tutela quantitativa delle acque superficiali e sotterranee, l'azzeramento del deficit idrico sulle acque sotterranee ed il mantenimento in alveo di un deflusso minimo vitale.

7.2.4 Strumenti di pianificazione e programmazione a carattere provinciale

7.2.4.1 Piano Territoriale di Coordinamento

Le profonde trasformazioni territoriali che hanno determinato l'attuale assetto delle città e della campagna della provincia teatina risultano evidentissime in un ipotetico confronto con quelle che ne contraddistinguevano le inconfondibili caratteristiche precedenti gli anni '60. In effetti, sebbene rispetto al Settentrione lo sviluppo economico sia venuto qui concretizzandosi nel dopoguerra con qualche decennio di ritardo, le "negatività" legate alla mancanza di coordinamento e programmazione degli interventi di trasformazione territoriale sono state, in brevissimo tempo, tutte quante recuperate rispetto al resto d'Italia, portando in Abruzzo evidenti miglioramenti economici, ma insieme a questi, ha lasciato squilibri d'ogni genere tra fascia costiera ed interno montano. Tuttavia, si è ritenuto di prioritaria importanza prendere, attraverso la concreta formazione di un Piano territoriale, una inequivocabile posizione provinciale sui temi importanti che determinano la società, in particolare sull'urbanistica, sulla programmazione, sulla tutela dell'ambiente, sul sistema produttivo, sulla agricoltura e sui servizi; almeno per quanto riguarda le questioni affidate per competenza da Stato e Regione. Il 22 marzo del 2002, è stato approvato il primo Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Chieti, che si configura quale atto di base per la programmazione e la pianificazione dell'intero territorio amministrato, ovvero massimo strumento di programmazione strategica istituzionalmente conferito alle Province dalle vigenti leggi in materia. Il Piano determina gli indirizzi generali di assetto del territorio coordinando le numerose e sempre più incisive competenze provinciali per un possibile equilibrio costa/montagna e valorizzazione del patrimonio territoriale.

In tal senso il Piano fissa le direttive, gli indirizzi e gli obiettivi di sviluppo provinciale da attuarsi attraverso specifici "Progetti Speciali Territoriali" inerenti quattro principali strutture territoriali di riferimento, ovvero:

- la "città metropolitana Chieti-Pescara";
- la "rete urbana intermedia" ;

- il “tessuto insediativo diffuso”;
- la “Fascia costiera”.

L’ambito di riferimento del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera è costituito dai seguenti Comuni: Francavilla al Mare, Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Vasto e San Salvo

Obiettivo primario del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera, nel quadro delle attività più ampie di pianificazione provinciali, interprovinciali e regionali é quello di assicurare la tutela e sviluppo delle risorse territoriali assai diversificate, dai valori paesistici e ambientali del litorale, alle attività produttive di carattere industriale, portuale, turistico e della pesca, fino al grande sistema infrastrutturale complesso longitudinale alla linea di costa. Il Piano promuove in particolare azioni coordinate ed integrate e coordina la pianificazione comunale. Ai fini della formazione del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Chieti, si tratta di operare – come detto sopra – nel rispetto sia delle norme della legislazione nazionale (Legge 142/1990, all’art. 15), sia dei contenuti e degli indirizzi della legislazione regionale (L.R. 18/1983, poi confermata dalla 70/1995, e L.R. 11/1999). Per la tutela dell’ambiente e la messa in valore dei beni naturali il PTCP opera per norme di indirizzo, orientate sia alla formazione di strumenti di piano e di governo del territorio, sia alle modalità di gestione delle risorse ambientali e naturali da parte dei soggetti a vario titolo competenti.

Norme di indirizzo

Le norme di indirizzo presenti all’interno dell’area di studio possono essere così sintetizzate:

✓ *Parchi naturali e aree di interesse naturalistico*

Non sono state rilevate prescrizioni significative per l’area di studio se non la nomenclatura dei parchi nazionali, regionali, delle aree di riserva naturalistica e dei Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.) presenti su tutto il territorio regionale e dove è possibile riscontrare la presenza della Riserva naturale regionale “Punta Aderci” (L.R. 9/1998, Vasto) e il S.I.C. Marina di Vasto (IT7140109).

✓ *Fiumi e fasce fluviali - Tutela delle acque – Tutela della costa - Aree di protezione idrogeologica*

Nelle aree sottoposte a vincolo per scopi idrogeologici, ai sensi del R.D. 3267 del 30/12/1923, dovranno essere previsti:

- Negli arenili, cioè la Fascia demaniale di spiaggia così come definita dal Piano di Utilizzazione del Demanio Marittimo della Regione Abruzzo:

- la salvaguardia degli impianti (boschi, pinete, ecc.) e degli equipaggiamenti (alberature lungo i cigli stradali, fossi e filari) vegetazionali esistenti;
 - interventi di recupero naturalistico e rinaturalizzazione mediante opere di ricostruzione del manto vegetale costiero e dei boschi retrostanti;
 - interventi di difesa dei fenomeni erosivi e di ingressione marina effettuati mediante restauro e/o ricostituzione ove possibile dell'apparato morfologico, vegetazionale dei cordoni dunali e ripascimento artificiale protetto dalle spiagge;
 - eventuale delocalizzazione di impianti, strutture e edifici prossimi alla fascia dell'arenile, presenti nei tratti di costa non ancora urbanizzati;
 - manutenzione e recupero ambientale delle zone di scogliera degradate o soggette a frane ove queste riguardassero la tutela e salvaguardia di manufatti o infrastrutture esistenti attraverso opere di ingegneria naturalistica;
 - l'individuazione di passaggi e accessi alla fascia dell'arenile tali da non compromettere l'assetto naturale dei luoghi;
 - gli stabilimenti, gli impianti esistenti potranno subire solo interventi di manutenzione;
 - ordinaria e straordinaria e di adeguamento igienico/funzionale, salvo diverse;
 - indicazioni progettuali derivanti dalla formazione dei Piani Spiaggia comunali.
- Lungo la costa, intesa come la fascia libera ed in edificata qualora esistente tra l'arenile e la prima edificazione interna, da individuarsi con apposito provvedimento al di fuori delle perimetrazioni dei Piani Regolatori Comunali, sono ammessi:
 - l'uso turistico ricettivo, limitatamente alle attrezzature ricettive all'aria aperta (campeggi) esistenti alla data di adozione del presente P.T.C.P., senza aumento delle relative superfici di pertinenza; servizi ed attrezzature, dovranno essere realizzati con elementi removibili e/o precari, a non meno di ml 100 dalla linea di battigia;
 - l'uso agricolo limitatamente all'ordinaria utilizzazione dei suoli esclusa la realizzazione di nuove residenze;
 - per quanto riguarda le pinete costiere esistenti e di nuovo impianto, dovranno essere previste specifiche normative d'uso che ne regolamentino

l'accessibilità individuando attraversamenti e spazi di soste pedonali debitamente protetti gli ambiti di accessibilità regolamentata e gli ambiti di totale chiusura;

- negli interventi dovrà essere evitata la formazione di infrastrutture fuori terra con giacitura parallela alla costa e dovranno essere garantiti sia un coefficiente di permeabilizzazione dei suoli non inferiore al 90% della superficie territoriale, nonché una densità arborea minima pari ad 80 alberi/ha.

✓ *Smaltimento e gestione dei rifiuti:*

La Provincia ai sensi e per gli effetti dell'art. 4 della L.R. 83/2000, forma il proprio Piano Provinciale di gestione dei rifiuti, in riferimento alla programmazione regionale in materia, così come previsto dagli artt. 22 e 23 della L. 22/1997. Sulla base dei criteri stabiliti dal Piano Regionale dei Rifiuti, approvato con la citata L.R. 83/2000, la Provincia individua, ai sensi dell'art.11 della medesima, le aree non idonee alla localizzazione degli impianti, e le zone idonee alla localizzazione degli impianti relativi ai rifiuti urbani.

✓ *Protezione acustica*

La Provincia, ai sensi della legge quadro n° 447/95 sull'inquinamento acustico, ed in relazione a quanto disposto dall'Art. 59 della L.R. 11/99, assume funzioni di rilevamento, disciplina e controllo delle emissioni sonore. Tali funzioni esercitate a sostegno delle specifiche competenze dei Comuni, concorrono alla ridefinizione dei piani di circolazione e traffico ed alla stesura di mappe del rumore. La Provincia promuove altresì, azioni per una mitigazione delle esposizioni sonore e una riduzione fonoassorbente a favore delle popolazioni residenti lungo le grandi arterie stradali e ferroviarie, nonché nei pressi degli aeroporti e delle zone industriali, sia nei centri abitati che nelle aree extraurbane. A tale scopo la Provincia si attiva per una corretta applicazione di quanto previsto dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 29/12/2000, recante i criteri per la predisposizione dei Piani degli Interventi di contenimento e abbattimento del rumore nei servizi di trasporto.

A tal fine la Provincia si attiva per avviare opportune forme di collaborazione istituzionale tra Enti territoriali, con particolare riferimento all'Art. 58 delle presenti norme.

✓ *Beni Culturali*

Non sono state rilevate prescrizioni significative per l'area di studio se non politiche di tutela archeologica e interventi di recupero sui manufatti edilizi esistenti

✓ *Insedimenti produttivi*

La Provincia, di concerto con i Consorzi per le ASI di Chieti-Pescara, Sangro-Aventino e Vasto-S. Salvo, promuove in forme unitarie la formazione di un Piano Territoriale di Coordinamento per le attività produttive, esteso all'intero territorio provinciale attraverso uno specifico Accordo di Programma, sotto forma di Piano di Settore che definisce e specifica le procedure anche partecipative da adottare. Tale Piano, esteso alle attività industriali, di artigianato produttivo, di commercio all'ingrosso e di servizio interviene per aggiornare, razionalizzare ed ammodernare il quadro pianificatorio degli agglomerati ASI ed altri in essere, nei quali concentrare la localizzazione delle suddette attività produttive, e, qualora ne emergano le condizioni, per promuovere la formazione di agglomerati decentrati minori al servizio degli ambiti territoriali periferici. Esso si applica altresì a strutture puntuali di supporto territoriale, quali l'Aeroporto di Chieti-Pescara, i Porti di Ortona e di Vasto, l'Interporto di Chieti-Pescara, gli Autoporti di San Salvo e della Val di Sangro, il Centro Intermodale di Atesa-Paglieta, nonché ai temi dello smaltimento e del trattamento dei rifiuti industriali, anche in forme coordinate e integrate tra le varie ASI, delle infrastrutture innovative (reti di cogenerazione, cablaggio, teleriscaldamento, etc.) e delle aree attrezzate e aree ecologicamente attrezzate.

✓ *Portualità commerciale e turistica – Aeroporto*

La pianificazione territoriale provinciale conferma la priorità programmatica dei porti commerciali di Ortona e Vasto Punta Penna; il processo di piano favorisce i momenti di compatibilità ambientale e l'integrazione funzionale rispetto alle reti infrastrutturali ed ai sistemi urbani, in un quadro di tutela delle risorse territoriali di possibile pertinenza portuale.

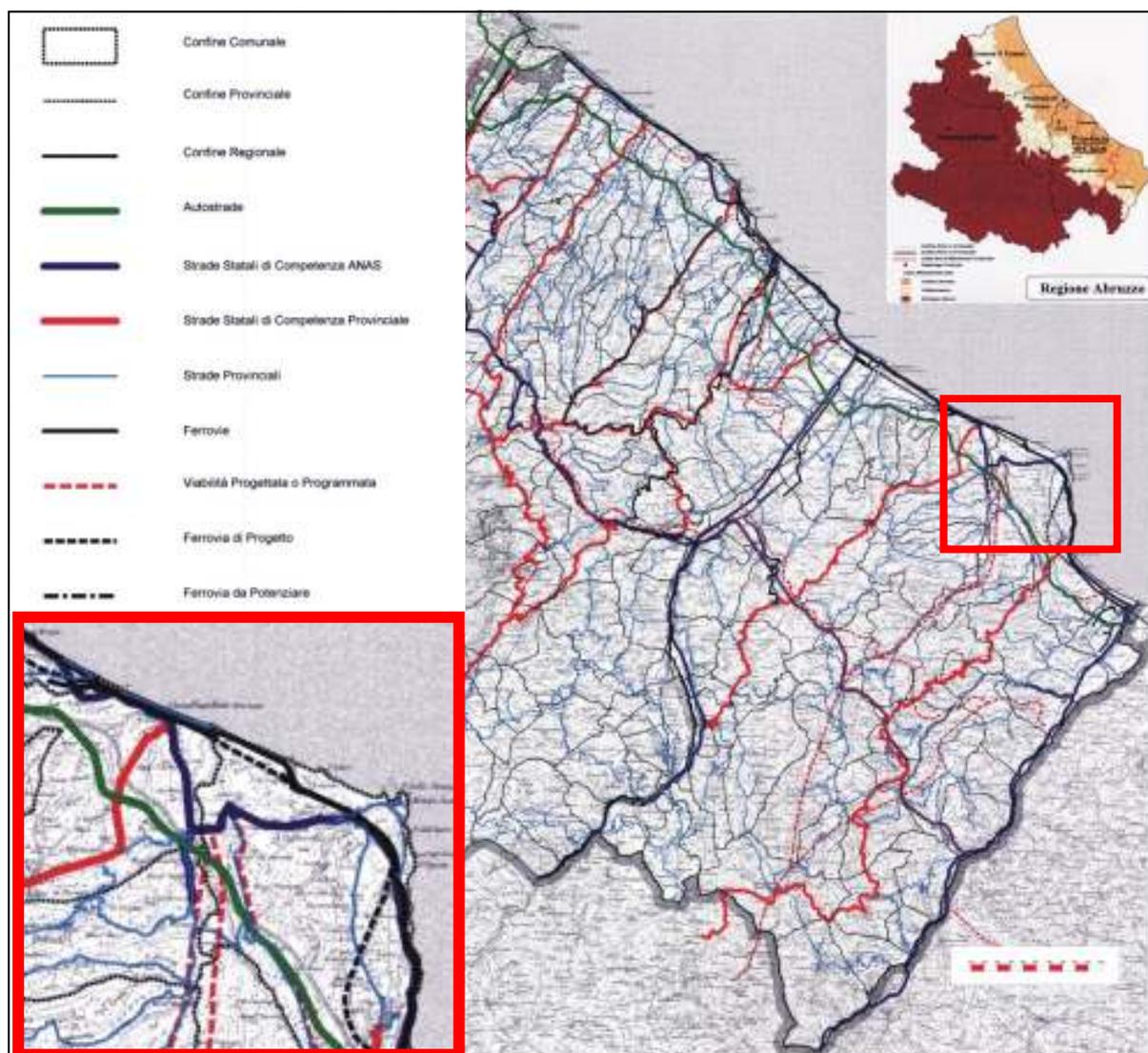
✓ *Infrastrutture ferroviarie*

- In corrispondenza delle stazioni ferroviarie della rete urbana intermedia e, in generale, nelle zone di interscambio tra mezzi di trasporto pubblico e privato, vanno organizzati spazi di parcheggio dimensionati in base ai prevedibili sviluppi della domanda.
- Le fasce di rispetto, da considerare nel caso di nuova edificazione, ricostruzione o ampliamento di edificio esistente lungo i tracciati ferroviari, in

ambito urbano ed extraurbano, hanno una larghezza minima di 30 ml. a partire dalla rotaia più esterna, ai sensi dell'Art. 49 del DPR 11/07/80 n° 753.

- In caso di interventi sull'esistente o di nuovo tracciato, specie se in rilevato, sono sistematicamente da realizzare sottopassi, ponticelli o cunicoli di attraversamento del corpo ferroviario per abbattere le barriere di separazione invalicabili e ricomporre la continuità funzionale e biologica del territorio.
- La Provincia promuove, anche tramite concertazione con i Comuni interessati, azioni di recupero e riuso delle linee dismesse, di riqualificazione urbanistica delle aree di stazione e di razionalizzazione degli scali merci, anche in coerenza con l'Art. 41 della L.R. 38/1996. La Tavola sottostante (Fig. 7.2.4-1) individua la rete ferroviaria di interesse provinciale, ed i relativi programmi di intervento e sviluppo.

Figura 7.2.4-1 Carta delle Infrastrutture di trasporto



Fonte: P.T.C.P.

✓ *Infrastrutture stradali ed autostradali*

- I tracciati di nuova costruzione che competono alla viabilità territoriale, sono di norma esterni agli abitati, salvo i raccordi con la rete viaria di livello comunale.
- Nei limiti derivanti dalle caratteristiche del territorio servito, il nuovo tracciato va concepito nei termini seguenti:
 1. avere caratteristiche tali da richiamare il traffico di transito;
 2. non ostacolare l'adeguato sviluppo dell'abitato, almeno in corrispondenza delle principali direttrici di espansione individuate a livello di pianificazione locale;
 3. essere opportunamente isolato dalla viabilità locale e dall'edilizia circostante, in modo da garantire il mantenimento nel tempo delle caratteristiche progettuali di capacità, sicurezza e scorrimento del traffico;
 4. disporre di interconnessioni con la rete viaria locale il più possibile limitate in numero e comunque mai coincidenti con viabilità di accesso ad unità edilizie di uso privato;
 5. prevedere le opere adeguate a ricomporre la rete viaria locale in corrispondenza delle eventuali interruzioni prodottevi, anche ricorrendo alla predisposizione di strade in sede autonoma, onde garantire la continuità dei collegamenti e degli accessi locali.
- La pianificazione comunale favorisce l'accessibilità e la sosta in corrispondenza dei servizi a valenza territoriale presenti all'interno dell'abitato, quali le strutture sanitarie, i poli commerciali e industriali nonché le attrezzature turistiche, sportive e per il tempo libero (stadi, centri sportivi, parchi, discoteche, ecc.).

✓ *Politiche per la mobilità*

Gli indirizzi programmatici generali assunti nel presente Piano, che regolano le iniziative e le priorità nel settore della mobilità, sono i seguenti:

1. le azioni programmatiche puntano ad essere congruenti ad una concezione integrata del sistema della mobilità tra le diverse modalità di trasporto, sia in termini di movimento di persone e di merci, sia in termini di reti infrastrutturali che di organizzazione e gestione del trasporto;
2. il trasporto pubblico svolge una funzione portante nel sistema globale della mobilità e ad esso si integra organicamente il trasporto privato.

Quest'ultimo - anche attraverso momenti appropriati di concorrenza - si integra col trasporto pubblico, tenuto conto dei fattori della sicurezza, della qualità ambientale, del risparmio energetico, dei costi collettivi e dell'Amministrazione;

3. in analogia alle "politiche" di sostegno per il Trasporto Pubblico Locale, nel trasporto merci vanno favorite le iniziative in grado di contribuire al riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario e marittimo;
4. le politiche dei trasporti e delle relative infrastrutture procedono in termini di convergenza con le politiche di riassetto territoriale ed urbano, a cominciare dalla logistica;
5. la gerarchia della rete viaria si correla coerentemente alle differenti funzioni urbanistiche e destinazioni d'uso delle aree servite, a favorire la appropriatezza dell'infrastruttura viaria alle caratteristiche del traffico, in funzione del territorio servito;
6. nello sviluppo delle reti di trasporto viene privilegiata la logica di sistema, rispetto all'efficienza delle singole componenti infrastrutturali;
7. l'infrastruttura va predisposta non solo al fine di garantire la sicurezza e la fluidità del movimento dei veicoli che la percorrono, ma comprendendo anche quegli spazi e quelle attrezzature complementari atte a soddisfare le esigenze connesse alla rete e all'accessibilità dei siti serviti, oltre che ad un corretto inserimento del tracciato nel territorio di pertinenza;
8. la realizzazione della viabilità principale garantisce nel tempo le caratteristiche di capacità dell'infrastruttura, con la previsione di adeguate fasce di rispetto, contenendo le previsioni delle intersezioni con la viabilità di livello inferiore;
9. i momenti progettuali si basano sul contenimento degli impatti ambientali, insediativi e socio economici negli ambiti territoriali interessati.

7.2.4.2 Piano di Azione Territoriale

I nuovi Programmi Operativi dei Fondi Comunitari affidano alle Province un ruolo primario nelle iniziative di sviluppo territoriale, conferendo all'Ente importanti competenze. Alla luce delle indicazioni comunitarie e della legislazione nazionale la formulazione dei Piani di Azione Territoriali (PAT), approvati dalla Giunta Regionale con Delibera 578/08, è promossa dalle Province, in stretta collaborazione con i Comuni, per ciascuna delle otto aree omogenee identificate dal Quadro di Riferimento Regionale

(QRR) dell'Abruzzo: L'Aquila, Avezzano, Sulmona, Teramo, Chieti, Pescara, Lanciano e Vasto. Le responsabilità istituzionali assegnate alle Province per la definizione ed attuazione dei PAT si inquadrano nelle disposizioni sull'ordinamento degli enti locali, relative in particolare (artt. 19.2 e 20.1 del D.Lgs. 267/2000) alle funzioni di programmazione e promozione dello sviluppo economico territoriale svolte dalle Province stesse. L'Intesa fra il Presidente della Regione Abruzzo e i Presidenti delle Province (di seguito chiamata semplicemente "Intesa") ha specificato finalità, contenuti essenziali, principi e responsabilità istituzionali relative ai Piani, riportandoli al principio di nuova centralità della dimensione territoriale delle politiche di sviluppo regionale affermata dal Quadro Strategico Nazionale 2007-2013.

I PAT costituiscono l'articolazione comprensoriale delle strategie di sviluppo e coordinano i seguenti strumenti di attuazione delle politiche territoriali:

- ✓ i Progetti Integrati Territoriali del Programma Operativo Regionale FESR Abruzzo 2007-2013;
- ✓ i Piani di Sviluppo Locale nell'ambito del Piano di Sviluppo Rurale 2007-2013;
- ✓ i Progetti Integrati Territoriali del Programma di Attuazione Regionale FAS dell'Abruzzo;
- ✓ le iniziative pertinenti che rientrano nell'ambito delle competenze e/o deleghe delle Province con particolare riferimento alla formazione professionale ed alle politiche attive del lavoro definite a valere sul Programma Operativo Regionale FSE della Regione Abruzzo 2007-2013.

I PIT (Progetti Integrati Territoriali) sono un complesso di azioni intersettoriali, collegate tra di loro che convergono verso un comune obiettivo di sviluppo del territorio. L'idea guida dei PIT è quella di consolidare lo sviluppo del tessuto produttivo creando un ambiente competitivo ed adeguato agli standard europei in tema di : sicurezza, qualità ambientale, turismo, ricerca, innovazione tecnologica, servizi al cittadino nonché l'esercizio in comune di servizi e forme di accordo, cooperazione e associazionismo. Con i nuovi PIT la Provincia di Chieti intende sostenere progetti per sviluppare l'attuale sistema dell'accoglienza turistica e migliorare l'attrattività del territorio, valorizzando l'autenticità e l'unicità delle risorse di identità, cultura, ambiente. elevando la qualità dei servizi offerti e adeguando le professionalità degli operatori addetti.

Gli interventi dei PIT si attuano in tre ambiti territoriali:

- ✓ ambito Lanciano – PIT SANGRO AVENTINO;
- ✓ ambito Vasto – PIT TRIGNO SINELLO;
- ✓ ambito Chieti - PIT CHIETINO – ORTONESE.

L'area appartenente all'ambito di Vasto presuppone come obiettivo strategico del nuovo Piano di Azione Locale, di migliorare la competitività tramite il consolidamento e il potenziamento del Sistema territoriale per stimolare l'ulteriore sviluppo e nuova occupazione con particolare riferimento ai seguenti aspetti specifici e complementari:

- aumentare la competitività del sistema produttivo locale e sviluppare azioni tendenti ad una crescente integrazione settoriale, intersettoriale e territoriale delle grandi imprese (risorsa strategica del territorio) considerata valenza determinante della grande impresa;
- valorizzare il potenziale inespresso del patrimonio ambientale e culturale locale;
- soddisfare le esigenze delle comunità locali, delle imprese e del mercato in materia di servizi.

Le idee forti del comprensorio possono essere così riassunte:

- adeguare le competenze;
- incentivare la ricerca e l'innovazione;
- valorizzare le risorse culturali e ambientali;
- valorizzazione Costa dei Trabocchi (Costa Teatina);
- migliorare la capacità amministrativa dei sistemi locali;
- Infrastrutture e logistica

Tabella 7.2.4-1 "Infrastrutture e logistica"

| OBIETTIVI GENERALI | OBIETTIVI SPECIFICI |
|---|--|
| Migliorare i servizi e l'infrastrutturazione locale | 2.1 Migliorare mobilità delle persone |
| | 2.2 Avviamento e messa a regime dell'autoporto di S.Salvo e collegamento con il Porto di Vasto |
| | 2.30 Incremento dell'efficienza dei servizi alle imprese |
| | 2.4 Miglioramento delle infrastrutture nelle aree produttive |
| | 2.5 Miglioramento assi viari e i collegamenti tra area industriale S.Salvo e Porto di Vasto e area industriale Vasto e casello A 14 Vasto nord |
| | 2.6 Adeguamento e integrazione impianto trattamento e riutilizzo acque reflue aree attrezzate |

Fonte: PIT Vasto

Obiettivo Generale

- *Migliorare i servizi pubblici e l'infrastrutturazione locale*

Obiettivo Specifico

- *Miglioramento mobilità delle persone*

Nell'ottica di mitigare l'impatto dei veicoli circolanti (sia in termini di emissioni che di traffico) ci si pone l'obiettivo di migliorare il servizio di trasporto pubblico tramite il Piano Regionale dei Trasporti che dedica enfasi all'utilizzo del mezzo pubblico (ferro/gomma). Per quanto attiene le zone interne si registra la necessità di adeguare i servizi di trasporto sanitario.

- *Avviamento dell'autoporto di San Salvo e collegamento con il Porto di Vasto*

Al fine di ridurre i costi per la logistica, è necessaria la razionalizzazione del trasporto delle merci e della mobilità delle persone che interessano le aree produttive.

In particolare, è indispensabile la messa in funzione dell'autoporto di San Salvo, che garantirà maggiori servizi alle imprese di produzione (outsourcing della logistica) e di trasporto, per la delocalizzazione - in area attrezzata - di operazioni e servizi altrimenti impattanti sul territorio. Non va trascurata, inoltre, sia l'influenza che l'infrastruttura avrebbe su di una vasta area molisana comprensiva di quella di Termoli, già collegata alle indicate concentrazioni della Provincia di Chieti che l'effetto propulsivo con il progetto di potenziamento del Porto di Vasto che prevede ampliamento degli spazi a terra – collegamento ferroviario, ampliamento banchine – razionalizzazione strutture, come indicato nel nuovo Piano Regolatore Portuale.

L'area prescelta, al centro dell'agglomerato principale di S. Salvo, è nei pressi dell'A-14 "Adriatica", e dell'incrocio della medesima con la Fondo Valle Trigno. L'autoporto, in fase di completamento, risulta costituito dalle seguenti servizi: parcheggi per mezzi pesanti per circa 30.000 mq; servizi all'uomo ed uffici 400 mq.; assistenza tecnica 600 mq; stoccaggio merci 1.200 mq; collegamento con la principale arteria di comunicazione nazionale. La sezione dei parcheggi potrebbe essere in parte utilizzata anche per il deposito temporaneo di veicoli da movimentare anche tramite il porto. E' previsto anche il collegamento con il porto di Vasto. Sarà utile supportare la nascita di un soggetto pubblico/privato per l'organizzazione la gestione e l'ottimizzazione dei trasporti per conto delle imprese. La Regione Abruzzo nel Programma Regionale di Sviluppo ha dato grande rilievo alla propria rete intermodale quale principale strumento di ammodernamento del sistema trasportistico regionale, inserito funzionalmente nella direttrice Adriatica che, a sua volta, prevede reti di connessione con altri centri a livello nazionale ed europeo.

- *Incremento dell'efficienza dei servizi alle imprese*

Saranno razionalizzati i servizi pubblici fondamentali anche tramite l'incremento delle attività degli Sportelli Unici concentrando i punti di accesso e di servizio per le Imprese. Si prevede, inoltre, la messa a sistema e adeguamento/sviluppo di: segnaletica, aree verdi, servizi energetici e ambientali, gestione connettività veloce, ecc.

- *Miglioramento delle infrastrutture nelle aree produttive*

Le zone produttive di valle (sia di competenza del Consorzio ASI che dei Comuni) tendono alla saturazione. Nel corso degli ultimi anni diversi Comuni vanno dotandosi di strumenti di pianificazione specifica per far fronte alle richieste di localizzazione delle imprese con particolare riferimento a quelle di ridotte dimensioni. Diversi piani sono stati attuati ma non sono stati avviati per mancanza di infrastrutture. Altre aree, parzialmente infrastrutturate necessitano di ampliare la propria capacità insediativi. Queste esigenze, seppur in misura inferiore, sono ravvisabili anche in alcune realtà produttive dell'interno. Nel territorio sono presenti aree produttive che hanno una rilevanza sia all'interno del panorama regionale che nazionale, questo presuppone l'esigenza di agire sul potenziamento e l'adeguamento di aree a vocazione produttiva migliorando la dotazione dei servizi per le aziende esistenti e la capacità di accogliere nuove imprese (*Fonte: Piano di Azione Territoriale- Ambito Vasto*).

- *Miglioramento assi viari e i collegamenti tra area industriale San Salvo e Porto di Vasto e area industriale Vasto e casello A 14 Vasto nord*

La presenza di aree produttive "forti" concorre a condizionare il disegno di importanti assi di collegamento al fine di facilitare la connessione delle stesse con le grandi direttrici di attraversamento nazionali (Corridoio I Berlino-Palermo e dorsale Adriatica). Per raggiungere un livello accettabile di connessione con la direttrice nord-sud e verso il Tirreno è necessario intervenire sulle reti locali. In questo scenario, risulta evidente come la SS 650 fondovalle Trigno assuma una importanza notevole come arteria per il trasporto merci verso infrastrutture puntuali di valenza internazionale quali i porti di Napoli e Salerno.

L'obiettivo, quindi, è la messa in sicurezza della SS 650 "Fondovalle Trigno". Circa il collegamento nord-sud è diventato indispensabile intervenire sull'autostrada A14 attraverso un adeguamento del tratto esistente.

L'obiettivo è di migliorare i maggiori assi di collegamento dell'Ambito, tra cui le fondovalli Sinello e Treste, nonché attivare la realizzazione della nuova

“circonvallazione” di Vasto San Salvo. Determinante risulta anche l’adeguamento del collegamento dell’area industriale di San Salvo con il Porto di Vasto e il completamento del collegamento area industriale Vasto e casello autostradale Vasto nord.

- *Adeguamento e integrazione impianto trattamento e riutilizzo acque reflue aree attrezzate*

Il ricorrere di continue crisi idriche determinano notevoli inconvenienti al sistema industriale per cui risulta indispensabile realizzare, prioritariamente, opere di adeguamento e razionalizzazione dell’impianto consortile esistente e la realizzazione di idonei impianti che consentano l’uso industriale di tali risorse idriche.

Tabella 7.2.4-2 Quadro strategico

| Quadro strategico | | Fonti di finanziamento | | | | Competenza | | | | | |
|--|---|------------------------|---------|-----|---------------|------------|----------|-----------|-------------|---------------|---------|
| Obiettivo generale | Obiettivo specifico | POR FESR | POR FSE | FAS | Altre risorse | Stato | Region e | Provincia | Enti locali | Enti pubblici | Privati |
| Migliorare i servizi pubblici e l’infrastrutturazione locale | Miglioramento dei principali assi viari | | | X | X | | X | X | X | | X |
| | Sviluppo autoporto come piattaforma di logistica integrata e collegamento con il porto di Vasto | | | X | X | | X | | X | X | |
| | Miglioramento dei servizi di trasporto pubblico | | | | | | | X | | | |
| | Miglioramento delle infrastrutture nelle aree produttive | | | X | X | | X | | X | X | |
| | Adeguamento e integrazione impianto trattamento e riutilizzo acque reflue aree attrezzate | | | X | X | | X | | X | X | |
| | | | | | | | | | | | |

Fonte: PAT_Vasto

7.2.4.3 Piano Territoriale delle Attività Produttive (PTAP)

Con la Delibera n. 21 del 28/03/2006, il Consiglio Provinciale di Chieti ha adottato all’unanimità il Piano Territoriale delle Attività Produttive, in attuazione dell’art. 30 delle N.T.A. del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.).

Tale Piano, redatto in regime di copianificazione tra la Provincia e i tre Consorzi per le Aree di Sviluppo Industriale presenti sul territorio, intende costituire la base di riferimento delle politiche industriali, sia localizzative che di sviluppo e sostegno del

Settore nella realtà provinciale, con particolare riferimento alle azioni in campo infrastrutturale, di attrezzatura territoriale e di compatibilità ambientale.

Il Piano Territoriale dell'Attività Produttive (PTAP), rappresenta il primo e più importante dei momenti attuativi del PTCP, in un territorio provinciale oramai divenuto tra i più industrializzati dell'intero Centro Sud, in cui sono attivati tre Consorzi ASI di notevole dimensione e di consolidata tradizione, come quelli della Val Pescara, del Sangro e di Vasto, dove operano ormai centinaia di realtà aziendali e lavorano decine di migliaia di addetti. Il compito del Piano è quello dell'indirizzo e del coordinamento, mentre toccherà ai tre Consorzi ASI ed alle Amministrazioni Comunali, anche in forma congiunta, dare corso successivamente agli specifici provvedimenti propri della pianificazione attuativa.

Circa le linee da seguire per la futura strumentazione degli agglomerati ASI, gli indirizzi emersi appaiono condivisi, tenuto conto delle molte e diverse peculiarità presenti nel territorio provinciale e negli stessi assetti industriali..Meno semplice è apparso operare sulle polarità funzionali coinvolte nei processi di pianificazione territoriale, dai porti di Ortona e di Vasto, all'Aeroporto D'Abruzzo, ai centri della logistica. La criticità della rete della portualità potrà essere superata solo dalla conquista di un governo unitario del sistema abruzzese, con l'obiettivo di pervenire ad un'unica autorità portuale regionale, mentre i Consorzi ASI, unitariamente, dovranno venire più organicamente coinvolti nei programmi portuali, superando l'attuale frammentazione.

Si tratta di temi difficili e di non facile innesco, per i quali il PTAP rappresenta forse solo un momento di avvio, che potrebbe, tuttavia, non risultare irrilevante.

Molto dipenderà, dalla capacità della Provincia di Chieti di alimentare e sostenere, le diverse possibili fasi attuative del PTAP.

La Relazione Generale del PTAP in relazione al Comune di Vasto e al porto di Vasto, individua le seguenti previsioni d'intervento:

✓ *Riqualficazione degli Agglomerati del Consorzio Vastese*

In un quadro di infrastrutture di discreto livello, anche se non privo di criticità, gli agglomerati del Consorzio Vastese presentano un buon grado di attuazione, con margini non trascurabili di capacità insediativa residua. Per gli agglomerati di San Salvo e di Vasto Punta Penna, non si possono tuttavia ipotizzare espansioni, mentre appaiono opportune operazioni di riqualficazione, di riconversione degli usi e di riutilizzo di strutture dismesse.

✓ *Ampliamento del porto di Vasto*

In relazione alla sostanziale modalità del trasporto merci regionale e, tenuto conto del fatto che il trasporto marittimo risulta ancora più contenuto di quello ferroviario, appare assolutamente prioritario creare le condizioni per migliorare l'operatività portuale.

Per tal motivo, nel caso specifico del porto di Vasto, occorre promuoverne la sua riqualificazione.

Il Quadro di Riferimento Regionale attribuisce al Porto la funzione di scalo commerciale considerandolo un porto d'interesse regionale.

Nell'ottica di una specializzazione dei porti abruzzesi il porto di Vasto sembra la sede più appropriata per la movimentazione di merci rinfuse. Rilevato che le attuali banchine risultano sottoutilizzate da un punto di vista del traffico commerciale, appare oggi realisticamente più praticabile uno sviluppo portuale teso alla valorizzazione e al recupero della potenzialità ancora inespressa, attraverso opere d'adeguamento delle banchine, dei piazzali operativi prospicienti le banchine di maggiori spazi operativi a terra e di collegamenti stradali/ferroviari efficienti con il retroterra. Il porto di Vasto possiede comunque dei fattori positivi per il suo sviluppo quali:

- la presenza nell'immediato retroterra di una zona industriale in continua crescita;
- un bacino d'utenza come la provincia di Chieti ad un buon livello d'industrializzazione
- la posizione centrale ai traffici nell'Adriatico

✓ *Riqualificazione della Rete Stradale Ordinaria*

Per quanto riguarda la rete stradale ordinaria, importante per la comunicazione interna della regione e per quella d'accesso per le aree industriali e per i nodi infrastrutturali (aeroporto, porti, interporto, etc.), al suo interno è possibile individuare i seguenti interventi:

- completamento della strada di raccordo alla zona industriale di Alanno;
- raccordo autostradale di collegamento tra la Zona Industriale di Ortona e l'omonimo casello autostradale e il porto di Ortona;
- razionalizzazione ed ottimizzazione della viabilità di raccordo tra la SS 16 e il casello autostradale A/14 di Città S. Angelo;
- potenziamento e sistemazione della SS 602;
- potenziamento della tra scollinare Chieti-Guardiagrele-Casoli-Archi;

- collegamento Lanciano-Val di Sangro e collegamento Lanciano – casello A/14;
- Variante della SS. 263;
- potenziamento della SS 649;
- adeguamento SS. 524;

✓ *Potenziamento delle Infrastrutture Ferroviarie*

Unitamente alla promozione del trasporto marittimo occorrerà accelerare la messa a regime del trasporto ferroviario intermodale merci.

Le tratte della rete ferroviaria principale (nazionale) che interessano il territorio della provincia di Chieti e quella di Pescara, per la parte a confine con la prima, sono la linea Adriatica e la linea Pescara-Roma.

A tal riguardo è previsto:

- arretramento della linea ferroviaria adriatica;
- raddoppio della linea nella tratta Ortona-Vasto/S.Salvo.

7.2.5 Strumenti di pianificazione e programmazione a carattere locale

7.2.5.1 Piano Regionale Generale del Comune di Vasto

Visti il PRG vigente e la Normativa Tecnica di Attuazione adottata con deliberazione di C.C. n°87 del 23.10.2008, è possibile individuare all'interno del territorio comunale le seguenti zone e interventi urbanistici previsti:

ZONA A1 - Nucleo antico e di valore storico ambientale;

ZONA A2 - Aree circostanti il nucleo antico;

ZONA B1A - Aree di ristrutturazione e completamento;

ZONA B2A - Zona di recupero geofisico-ambientale;

ZONA B1 - Completamento saturo semintensiva;

ZONA B2 - Di completamento semintensiva da integrare;

ZONA B3 - Zona di completamento saturo estensiva;

ZONA B4 - Zona di completamento da integrare;

ZONA C1 - Residenziale estensiva;

ZONA C2 - Di consolidamento residenziale della marina;

ZONA C0 - Comparti edificatori;

ZONA PEEP - Edilizia Economica e Popolare;

ZONA K1 - ex Comprensorio 1;

ZONA K2 - ex Comprensorio 2;

ZONA D2 - Zona per insediamenti terziari ad alta definizione;
ZONA D3 - Zona per insediamenti commerciali e direzionali;
ZONA D4 - Zona per insediamenti turistici;
ZONA D5 - Insediamenti produttivi di nuovo impianto;
ZONA D6 - Campeggi e attrezzature turistiche;
ZONA D7 - Zona residenziale turistico ricettiva di completamento;
ZONA D8 -Turistico ricettiva di nuovo impianto.Zona FD - Attrezzature alberghiere commerciali e impianti di interesse generale;
ZONA di Lottizzazione L1 (ex F1) ;
ZONA di Lottizzazione L2 (ex F2) ;
ZONA F - F* - Impianti e servizi di interesse collettivo;
ZONA F1 - Polo Scolastico;
ZONA F2 - Impianti e attrezzature sanitarie e socio assistenziali;
ZONA F3 - Infrastrutture e servizi connessi al Porto turistico;
ZONA F4 - Struttura insediativa Polivalente;
ZONA FR - Parco Ricreativo e Ludico;
ZONA F5- Aeroporto sportivo;
ZONA F6 - Zona per servizi al turismo;
ZONA F7 - Parco territoriale;
ZONA F8 - Fascia litoranea.

L'Area di Studio è interessata dalle seguenti zone (Fig. 7.2.5-1):

ZONA B1A - Aree di ristrutturazione e completamento (Art. 92)

| | |
|-------------------------------|---|
| Usi principali: | 1.1 – abitazioni private 1.2 – abitazioni collettive 2.1 – asili nido, scuole materne 2.2 – scuole dell'obbligo 2.3 – servizi collettivi: delegazioni, servizi culturali, centri civici, centri sociali e socio sanitari, ambulatori, mercati 2.4 – servizi religiosi 2.5 – verde attrezzato 3.1 – negozi e botteghe 3.2 – pubblici esercizi 3.3 – uffici, studi, ambulatori |
| Usi complementari: | |
| Modalità d'intervento: | <ul style="list-style-type: none"> • Intervento Indiretto: Piano di Recupero • Intervento diretto |
| Tipi d'intervento: | MO – Manutenzione Ordinaria MS – Manutenzione Straordinaria RC – Recupero e risanamento conservativo RS - Restauro RE – Ristrutturazione edilizia NC – Nuova Costruzione |

| | |
|---------------------------------|---|
| Regole per l'intervento: | <p>Nei comprensori posti in località:</p> <ul style="list-style-type: none"> • San Lorenzo • <u>Punta Penna</u> • Pagliarelli • Torre Sinello <p>Il Piano di recupero si attua nel rispetto dei seguenti parametri:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ $H \leq 7,50$ ml ▪ $Sun \leq 0,26$ mq/mq di Sf ▪ P3 parcheggi di pertinenza alle residenze $\geq \frac{1}{3}$ di Sun ▪ Us indice di utilizzazione del suolo $\leq 0,30$ mq/mq di St ▪ Ip Indice di piantumazione ≥ 60 alberi per Ha ▪ Sp superficie permeabile $\geq 0,15$ St ▪ Pi numero dei piani fuori terra ≤ 2 (due) ▪ $Dc \geq 5$ ml dai confini e non inferiore ad $\frac{1}{2}$ di H ▪ $Df \geq 10$ ml dai fabbricati esistenti <ul style="list-style-type: none"> ▪ $Ds \geq 10$ ml <p>In assenza del Piano di Recupero sugli edifici esistenti sono ammessi i seguenti interventi: MO, MS, RC, RS, RE.</p> |
|---------------------------------|---|

| | |
|---------------------------------|---|
| Prescrizioni procedurali | L'intervento indiretto si esplica attraverso le fasi previste |
|---------------------------------|---|

| | |
|--|---|
| | dall'art.20 della L.U.R. n.18/83 nel testo in vigore. I comprensori possono attuarsi mediante la formazione del comparto (art.26 del LUR n.18/83 nel testo in vigore). |
|--|---|

ZONA B4 – Zona di completamento da integrare (Art. 94)

| | |
|---------------------------------|---|
| Usi principali: | 1.1 – abitazioni private 1.2 – abitazioni collettive |
| Usi complementari | 2.1 – asili nido, scuole materne 2.2 – scuole dell'obbligo 2.3 –servizi collettivi: delegazioni, servizi culturali, centri civici, centri sociali e socio sanitari, ambulatori, mercati 2.4 – servizi religiosi 2.5 – verde attrezzato 3.1 – negozi e botteghe 3.2 – pubblici esercizi 3.3 – uffici, studi, ambulatori 5.1 – Laboratori artigianali |
| Modalità d'intervento: | intervento diretto e intervento indiretto |
| Tipi d'intervento: | MO –Manutenzione Ordinaria MS – Manutenzione Straordinaria RC – Recupero e risanamento conservativo RS - Restauro RE – Ristrutturazione edilizia NC – Nuova Costruzione |
| Regole per l'intervento: | Nelle aree omogenee B4, in cui la superficie coperta dagli edifici esistenti è inferiore ad 1/8 (12,5%) della superficie territoriale e/o la densità territoriale è minore di 1,5 mc/mq ed in quelli che hanno una superficie completamente libera \geq a 5.000 mq., le trasformazioni edilizie, nelle aree inedificate, sono subordinate all'approvazione di un piano attuativo di iniziativa pubblica o privata redatto con i parametri di cui al punta A. A. Intervento indiretto <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sun superficie netta max 0,38 mq/mq di superficie territoriale ▪ Pi numero max dei piani fuori terra = 2 (due) ▪ $H \leq 7,50$ mt. rispetto alla quota stradale di riferimento per le residenze ▪ $Dc \geq 5$ ml dai confini e non inferiore ad $\frac{1}{2}$ di H ▪ $Df = 10$ ml dai fabbricati esistenti ▪ $Ds 10$ ml ▪ P3 parcheggi di pertinenza $\geq \frac{1}{3}$ di Sun ▪ Ip indice di piantumazione ≥ 30 alberi/Ha ▪ Sp superficie permeabile $\geq 0,15$ Sf ▪ In ogni progetto unitario di intervento, la superficie fondiaria |

| | |
|--|---|
| | <p>di concentrazione delle volumetrie non potrà superare il 66% della superficie territoriale, mentre il rimanente 34% della superficie dovrà essere ceduto al comune a titolo gratuito secondo apposita convenzione da stipulare tra le parti.</p> <p>Le aree da cedere, ancor prima della presentazione del piano attuativo, previo accordo con l'Ufficio urbanistico, dovranno essere collocate in modo che siano contigue e direttamente accessibili da strade o spazi pubblici e comunque secondo le indicazioni che l'Amministrazione si riserva di stabilire.</p> <p>Nella progettazione della lottizzazione e nella conseguente delimitazione delle aree di uso pubblico, si dovrà tener conto delle aree già cedute o da cedere al Comune in altre lottizzazioni contigue in base agli interventi già approvati.</p> <p>In assenza del Piano attuativo, sugli edifici esistenti sono ammessi i seguenti interventi: MO, MS, RC, RS, RE</p> <p>B. Intervento diretto Nei lotti liberi interclusi e in quelli già parzialmente edificati che dispongono di affaccio su strada di PRG o comunque di collegamento diretto con la medesima e dotati di tutte le opere di urbanizzazione primaria (sono esclusi i pozzi neri e fosse biologiche), è consentita l'edificazione alle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sun superficie utile netta $\leq 0,50$ mq/mq di Sf ▪ UM lotto minimo = 500 mq ▪ Pi numero max dei piani fuori terra = 2 (due) ▪ H $\leq 7,50$ mt. rispetto alla quota stradale di riferimento per le residenze ▪ Dc ≥ 5 ml dai confini e non inferiore ad $\frac{1}{2}$ di H ▪ Df ≥ 10 ml dai fabbricati esistenti Ds ≥ 10 ml ▪ P3 parcheggi di pertinenza $\geq \frac{1}{3}$ di Su ▪ P4 un posto auto esterno per ogni unità abitativa ▪ Us indice di utilizzazione del suolo $\leq 0,50$ mq/mq di Sf ▪ Ip Indice di piantumazione ≥ 30 alberi per Ha ▪ Sp superficie permeabile $\geq 0,10$ St <p>- Nelle aree edificate in misura non inferiore al 75% della loro Sf totale, al fine di conseguire il riallineamento progressivo delle fronti, gli edifici di NC, nonché quelle conseguenti agli interventi di DR, possono assumere come distacco stradale quello prevalente negli edifici preesistenti compresi nel tratto stradale di riferimento. Da intendersi quest'ultimo come quello, di accesso all'area oggetto d'intervento, interposto tra due incroci stradali successivi.</p> <p>- Negli edifici di valore storico-ambientale, vincolati ai sensi della Legge 1089/39 (vedi relazione), sono consentiti gli interventi di: MO, MS, RC.</p> |
|--|---|

| | |
|---------------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Incrementi della Sun fino ad un massimo del 10% della Sun preesistente per l'adeguamento igienico-sanitario-impiantistico - Nei lotti che non raggiungono la superficie minima di mq.600, già edificati o parzialmente edificati alla data di adozione del presente P.R.G., è consentito l'incremento della Sun preesistente fino a totalizzare un valore massimo di Sun \leq 0,38 mq/mq di Sf |
| Prescrizioni procedurali | <p>L'intervento indiretto si esplica attraverso fasi previste dall'art.20 della LUR n.18/83 nel testo in vigore.</p> <p>I comprensori possono attuarsi mediante la formazione del comparto (art.26 del LUR n.18/83 nel testo in vigore).</p> |

ZONA D1 - Insediamenti industriali piano ASI (Art. 104)

In questo ambito il PRG si attua in ottemperanza alle prescrizioni del vigente PRT del Consorzio Industriale.

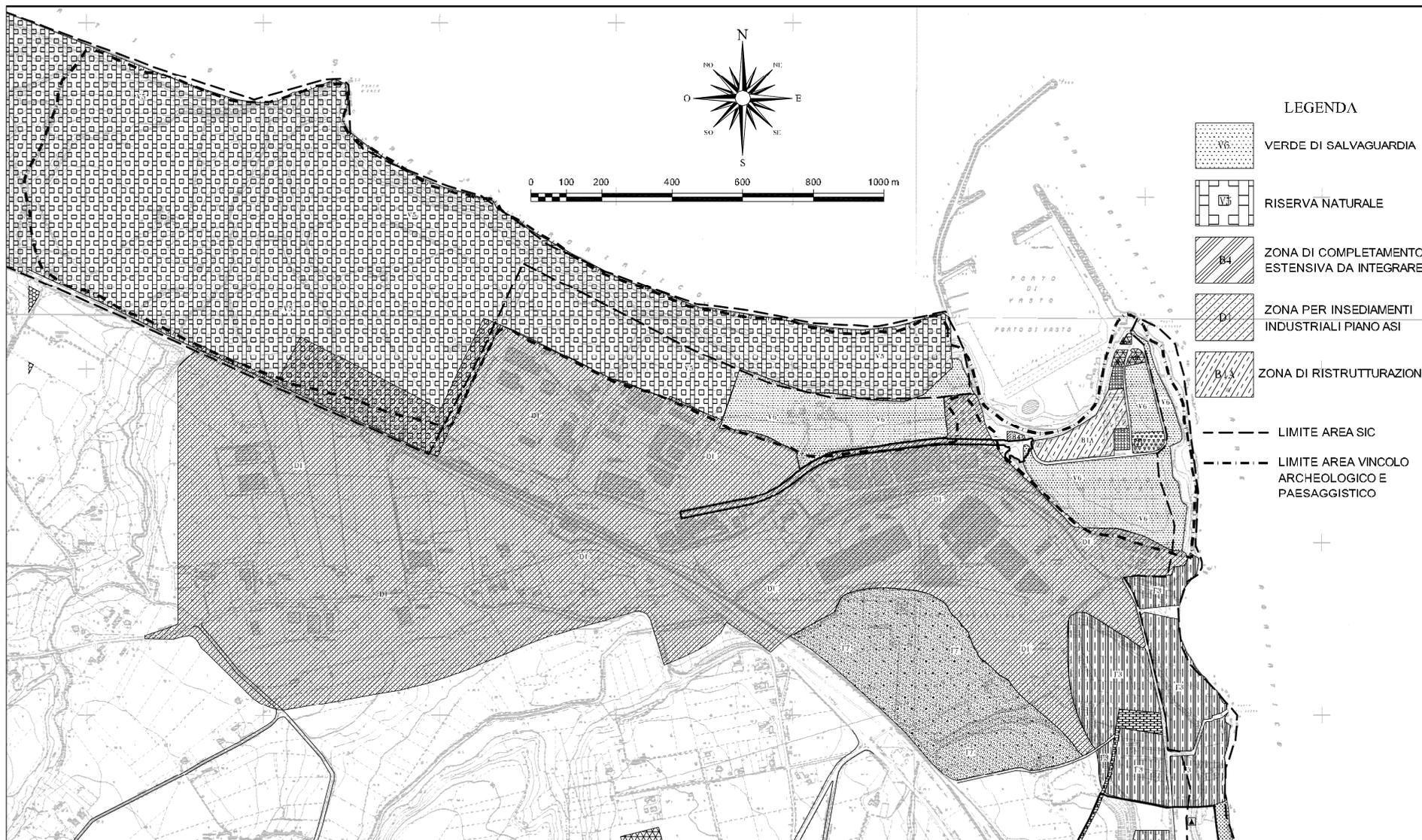
ZONA V5-Riserva naturale e aree protette (Art. 138)

Sono consentiti gli interventi compatibili al Piano di Assetto Naturalistico inerente l'Istituzione della riserva naturale guidata di Punta Aderci.

ZONA V6-Verde di salvaguardia (Art. 139)

1. Sul patrimonio edilizio esistente, sono consentiti gli interventi di MO, MS, RC, RS, RE, sempre che gli interventi siano conformi a quanto prescritto dal DM 1444/68.
2. Per gli interventi di cui al comma precedente devono essere rispettate le tipologie architettoniche tradizionali e utilizzati materiali locali o comunque legati alla storia del luogo nonché della tutela dell'aspetto estetico-formale del territorio, evitando, ad esempio, l'uso di muri di contenimento in cemento armato a faccia vista, e quant'altro a livello costruttivo risulti incompatibile con l'ambiente dal punto di vista percettivo.

Figura 7.2.5-1 PRG_Comune di Vasto



Fonte: Piano Regolatore Comunale di Vasto

7.2.5.2 Piano Regionale Portuale di Vasto

Tutti i riferimenti del Piano Regolatore Portuale di Vasto sono riportati nel Cap.1 della medesima relazione.

Per tutte le informazioni di dettaglio si rimanda ai contenuti degli elaborati di PRP.

7.2.5.3 Programma Triennale delle Opere Pubbliche (2010-2012)-Municipio della città di Vasto

Il vigente Programma Triennale delle Opere Pubbliche (2010-2012) – Municipio della Città di Vasto non prevede per il periodo 2010/2012 alcun intervento significativo nell'area di studio, in quanto le attività vengono perlopiù circoscritte in direzione del centro urbano del Comune di Vasto.

7.2.5.4 Programma Triennale delle Opere Pubbliche (2008-2010)-Consorzio per l'area di sviluppo industriale del Vastese

Nel riquadro seguente vengono riportati alcuni interventi corrispondenti all'elenco annuale 2008, ricadenti all'interno dell'area di studio

Tabella 7.2.5-1 Descrizione degli interventi

| N. progr. | Codice int. Amm. loc. | CODICE ORAT | | | Tipologie | Categorie | DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO | STIMA DEI COSTI DEL PROGRAMMA | | | Cessione immobili | Apporto di capitale privato | |
|---------------|-----------------------|-------------|-------|------|-----------|-----------|---|-------------------------------|--|-------------------|-------------------|-----------------------------|-------------|
| | | Reg. | Prov. | Com. | | | | Bilancio anno (2008) | Severità anno (2009) | Terzo anno (2010) | | SN | Importo |
| 1 | 2964 | 13 | 68 | 89 | 31 | ACC15 | Rafforzamento a fini industriali e di protezione civile delle acque effluenti dell'impianto di depurazione di Punta Penca - Vasto. | 700.000,00 | 300.000,00 | 0,00 | N | | |
| 2 | 2967 | 13 | 68 | 83 | 31 | NO181 | Realizzazione infrastrutture a servizio dell'agglomerato industriale di San Salvo. | 870.000,00 | 0,00 | 0,00 | N | | |
| 3 | 2969 | 13 | 68 | | 31 | NO181 | Realizzazione rete viaria ed infrastrutture a servizio dell'agglomerato industriale di Val Savello. | 200.000,00 | 130.000,00 | 0,00 | N | | |
| 4 | 48 | 13 | 68 | 83 | 36 | NO139 | Disepurazione, Azione 1.2.1. Riqualificazione aree artigianali ed industriali. Completamento infrastrutture zona industriale di San Salvo. | 700.000,00 | 276.875,70 | 0,00 | N | | |
| 5 | APQ 14 | 13 | 68 | 89 | 31 | NO156 | Lavori per la riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture portuali. | 2.500.000,00 | 8.900.000,00 | 774.400,00 | N | | |
| 6 | 20286 | 13 | 68 | 83 | 31 | NO181 | Completamento infrastrutture zona Centro Ricerche SPV nell'agglomerato industriale di San Salvo. | 870.000,00 | 0,00 | 0,00 | N | | |
| 7 | | 13 | 68 | 89 | 36 | ACC15 | Completamento rete di alimentazione acqua potabile a servizio dell'agglomerato industriale di Punta Penca - Vasto. Collegamento alla rete esistente in località Pappavilli. | 86.000,00 | 50.000,00 | 0,00 | N | | |
| 8 | | 13 | 68 | 28 | 31 | NO181 | Interventi di ripristino della strada di collegamento tra la zona industriale di San Salvo e la località Montefiore nel Comune di Casello. | 0,00 | 250.000,00 | 0,00 | N | | |
| 9 | | 13 | 68 | 83 | 36 | NO181 | Interventi di riqualificazione nell'agglomerato industriale di San Salvo. Realizzazione marciapiedi e pubblica illuminazione Via Totagi e Via Rostagne. | 0,00 | 150.000,00 | 0,00 | N | | |
| TOTALE | | | | | | | | 5.420.000,00 | 6.156.975,70 | 774.400,00 | | | 0,00 |
| | | | | | | | | 12.361.375,70 | Il Responsabile del programma (Dott. Ing. G. Nicola Damico) | | | | |

Fonte: Sito CO.A.S.I.V

7.2.5.5 Piano di Assetto Naturalistico della Riserva Guidata di "Punta Aderci"

Tra le riserve regionali, Punta Aderci è l'unica area che interessa un tratto costiero della Regione Abruzzo.

Il Piano di Assetto Naturalistico costituisce strumento di riferimento per tutti gli usi e per tutte le attività comportanti trasformazioni, anche temporanee, del territorio dell'area protetta. Il piano ha la finalità di conservare e valorizzare l'ambiente naturale della Riserva, senza alterarne le caratteristiche naturali.

In conformità con quanto stabilito dall'art. 7 della L.R. n. 9 del 20 febbraio 1998, le previsioni e le conseguenti norme tecniche di attuazione del Piano di Assetto Naturalistico costituiscono vincolo per la pianificazione urbanistica di livello comunale e sovracomunale. Tale Piano è adottato e pubblicato sotto forma di documento preliminare con gli effetti di cui al quarto comma dell'art. 6 della L.R. 12/04/1983 n. 18, modificata e integrata, e trasmesso con le osservazioni presentate alla Regione per la prosecuzione del procedimento formativo in applicazione del citato art. 6 della L.R. n. 18/83, modificata ed integrata.

Gli interventi vengono descritti in 5 gruppi differenti e in particolare, quelli che il Piano individua per l'area di studio sono i seguenti :

- ✓ *ricerca scientifica*
- ✓ *riqualificazione e conservazione ambientale*
 - limitare l'accesso a punti "delicati" e/o limitare l'impatto ambientale con la sistemazione di barriere vegetali o il posizionamento di staccionate, ecc.;
 - acquisto di terreni nei pressi della foce del Sinello e nell'area costiera di Mottagrossa per la realizzazione di aree umide retrodunali;
 - sistemazione strada di accesso e chiusura ai mezzi motorizzati della spiaggetta di Punta Penna nei pressi del porto;
 - delimitazione area di parcheggio sosta ed accoglienza dei visitatori presso la spiaggetta di Punta Penna nei pressi del porto;
 - regolamentazione delle strade della Riserva (da Punta Aderci fino al fiume Sinello);
 - rimozione dei manufatti in legno e metallo presso la spiaggia ciottolosa di Mottagrossa;

- coltivazione ex situ di specie vegetali rare ed in via di estinzione, in particolare quelle delle falesie e delle aree retrodunali;
 - eliminazione delle strutture abusive di balneazione.
- ✓ *interventi per la fruizione turistica*
- ricostruzione dei trabocchi nell'area di Punta Aderci;
 - realizzazione di un sentiero subacqueo nell'area antistante il promontorio di Punta Aderci;
 - sistemazione a fini didattici dell'abitato protostorico di Punta Aderci;
 - restauro e valorizzazione dei siti archeologici dell'abitato romano e medievale di Punta Penna.
- ✓ *interventi per la didattica ed iniziative editoriali e promozionali*
- ✓ *attività e strutture di servizio.*

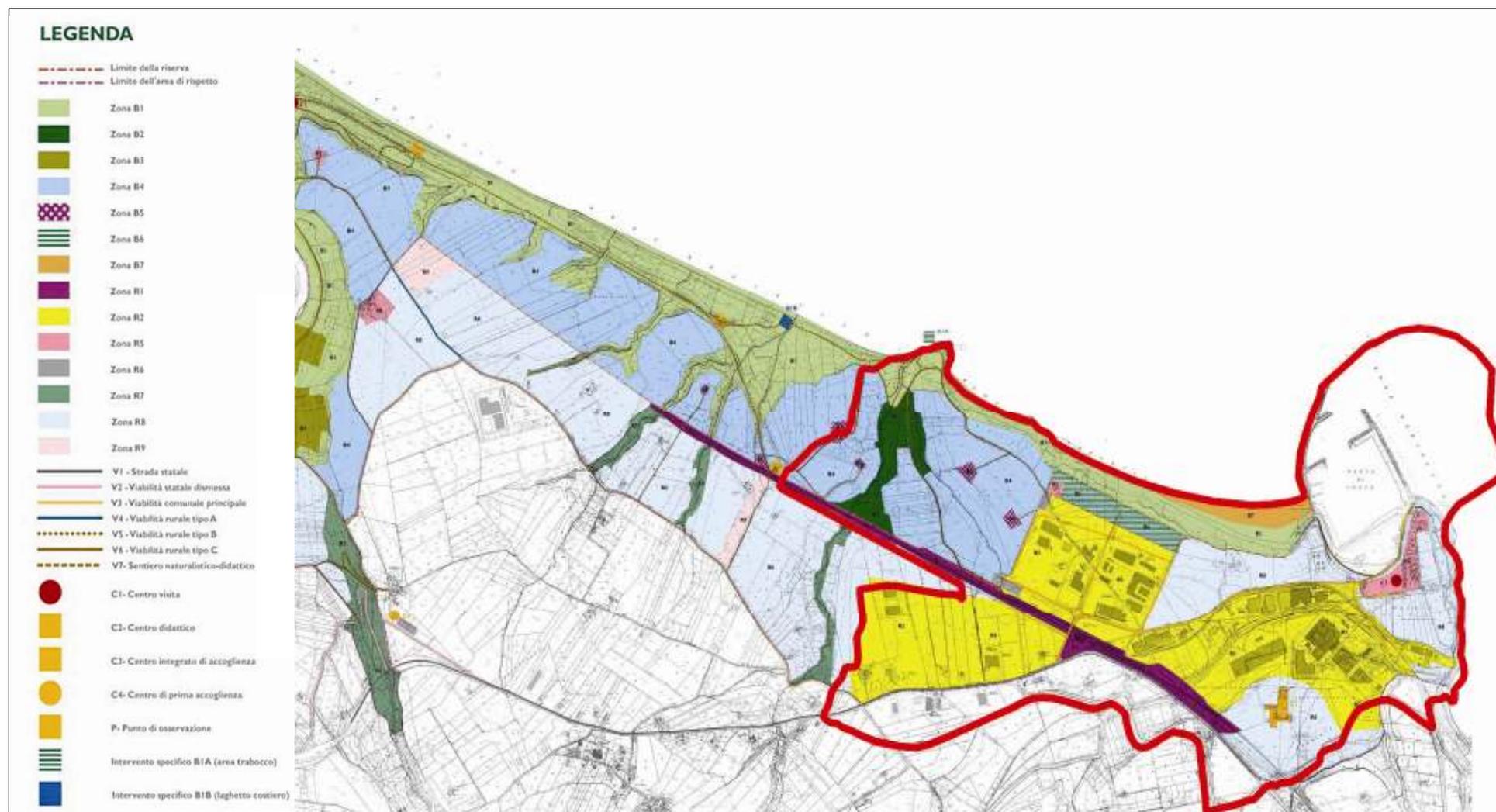
Ai fini della definizione degli usi, degli interventi e delle attività attuabili all'interno della Riserva, e per graduarne le modalità di fruizione in rapporto alla compatibilità con le finalità istitutive, il territorio della Riserva è suddiviso in ambiti omogenei (Fig. 7.2.5-2).

In particolare, risultano individuate le seguenti zone:

- Zona B1 - di rilevante interesse naturalistico;
- Zona B2 - di interesse naturalistico;
- Zona B3 - agricola di interesse paesaggistico in ambito fluviale;
- Zona B4 - agricola di interesse paesaggistico all'interno della Riserva;
- Zona B5 - nuclei abitativi rurali;
- Zona B6 - area di rilevante interesse paesaggistico da riqualificare già destinata ad uso industriale;
- Zona B7 - spiaggia di recente formazione;
- Zona R1 - area della ferrovia ricadente nella fascia di protezione della Riserva;
- Zona R2 - area industriale ricadente nella fascia di protezione;
- Zona R3 - area del Carcere Circondariale ricadente in zona di protezione della Riserva;
- Zona R4 - area avente destinazione commerciale;
- Zona R5 - area di ristrutturazione urbana;
- Zona R6 - area a parcheggio;
- Zona R7 - area ripariali e dei fossi;
- Zona R8 - zona agricola di interesse paesaggistico ricadente in fascia di protezione;

- Zona R9 - zona destinata a campeggi ed attrezzature turistiche.

Figura 7.2.5-2 Zonazione



L'Area di Studio è interessata, in funzione delle zone individuate dal P.R.G., dai seguenti interventi, (Fig. 7.2.5-3):

✓ *Interventi, usi ed attività in zona B1 di rilevante interesse naturalistico*

Nella zona B1 della Riserva sono consentite le seguenti attività:

- salvaguardia, manutenzione e riqualificazione naturalistica degli ecosistemi o di loro singole componenti biotiche o abiotiche;
- difesa del suolo, sotto l'aspetto idrogeologico, utilizzando preferibilmente tecniche di ingegneria naturalistica;
- realizzazione di percorsi attrezzati e aree di sosta con finalità didattiche, scientifiche, escursionistiche, balneari;
- ricerca scientifica, riprese fotografiche, cinematografiche e televisive secondo le modalità e i criteri definiti nell'apposito regolamento di cui agli allegati;
- infine, tutto quanto previsto in maniera specifica negli interventi, quali descritti nella relazione al presente Piano, oltreché pratiche agronomiche compatibili con la tutela, il recupero e la valorizzazione del patrimonio agricolo ed ambientale locale.

Per il raggiungimento delle finalità di cui al comma 1 della L.R. 20/02/98 n.9, è ammessa in zona B1 la realizzazione di strutture precarie, non fisse, e facilmente rimovibili.

✓ *Interventi, usi ed attività in zona B4 di interesse paesaggistico all'interno della Riserva*

L'edificazione all'interno della Riserva soggiace, altresì, ai vincoli di cui all'art. 3 della L.R. n. 47/90 (ex art. 80 L.R. n. 18/83 modificato e integrato dalla L.R. n. 70/95).

✓ *Interventi, usi ed attività della spiaggia di recente formazione (Zona B7)*

Detta area può essere sottoposta a controllo dell'accessibilità dal Comitato di gestione della Riserva per esigenze di conservazione confortata da adeguata analisi tecnico-scientifica.

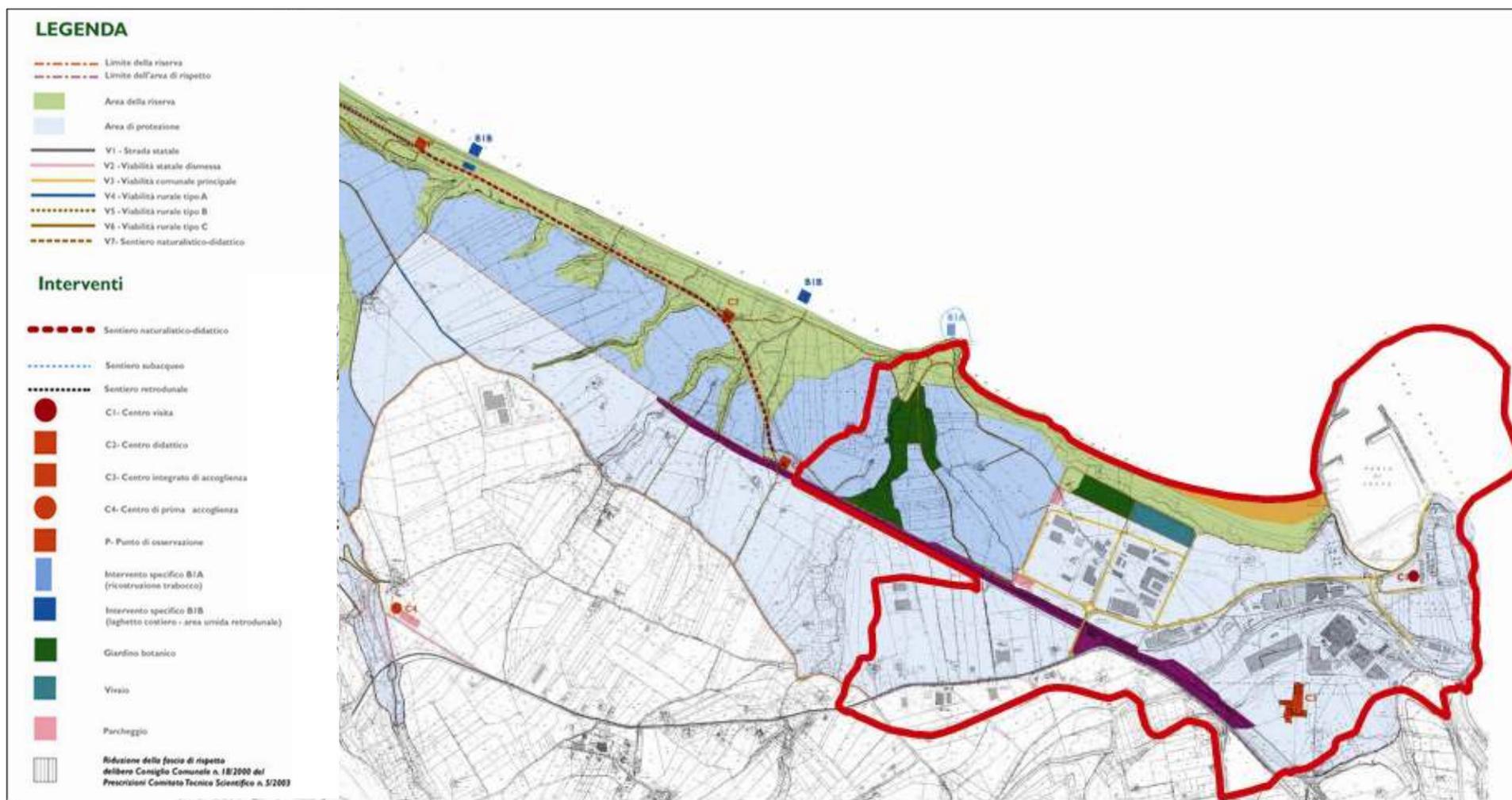
✓ *Interventi urbanistico-edilizi, usi ed attività, area industriale ricadente nell'area di protezione (Zona R2)*

La superficie di detta area è ridotta rispetto a quanto previsto dal P.R.G. e coincide con l'area di cui alla "Tavola Zonazione". In tale area:

- sono obbligatori interventi atti a ridurre l'impatto paesaggistico, quali la realizzazione di siepi della minima altezza di m 2,00 in adiacenza alle recinzioni delle singole unità produttive e dell'alberatura dei parcheggi;
 - sono obbligatori interventi antinquinamento.
- ✓ *Interventi urbanistico-edilizi, usi ed attività, area di ristrutturazione urbana (Zona R5)*
- si prevede la riduzione delle altezze da m 10,50, previsti nel P.R.G., a m 7, per le nuove realizzazioni;
 - per la copertura e le facciate è obbligatorio l'uso dei materiali previsti nell'art. 11 della L.R. n. 9 del 20 febbraio 1998.
- ✓ *Interventi urbanistico-edilizi, usi ed attività, zona agricola ricadente all'interno della fascia di rispetto (Zona R8)*
- per la copertura e le facciate è obbligatorio l'uso dei materiali previsti nell'art 11 della L.R. n. 9 del 20 febbraio 1998;
 - sono consentiti interventi atti alla realizzazione di piccoli campeggi posti vicino agli insediamenti rurali da concordare con l'Ente gestore;
 - su tutta la zona R8 viene prescritto l'adeguamento agli usi del P.R.P. e l'eliminazione del premio di cubatura in deroga alla L.R. 18/83.

L'intervento di ampliamento del Porto di Vasto è esterno al perimetro della Riserva Naturale Guidata di "Punta Aderci".

Figura 7.2.5-3 Carta degli Interventi



Fonte: Piano di Gestione Punta Aderci