

8 ANALISI DI COERENZA ESTERNA

8.1 Strumenti di pianificazione e programmazione a carattere europeo

8.1.1 Coerenza tra Trattato di Maastricht e PRP

Il 9 e il 10 dicembre 1991 si svolse a Maastricht, in Olanda, il vertice tra i Paesi della CEE che portò, il 7 febbraio 1992, alla firma del "Trattato sull'Unione europea". L'accordo raggiunto prevedeva la nascita di una nuova dimensione chiamata "cittadinanza europea " che implica :

- ✓ una nuova appartenenza politica, geografica, culturale, sociale ed economica;
- ✓ una politica di crescita economica e di sviluppo dell'occupazione e una politica estera e della difesa comuni;
- ✓ un'armonizzazione dei sistemi fiscali e delle normative pubblicitarie;
- ✓ una caduta dei monopoli nazionali nel settore dei trasporti.

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, ai fini di uno sviluppo sostenibile dei Paesi europei.

Tabella 8.1.1-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Trattato di Maastricht

Piano Regolatore Portuale	Trattato di Maastricht	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali	Soluzioni trasportistiche non fondate sulla modalità "tutto strada" all'interno delle scelte logistiche di produzione	In entrambi i Piani viene posto l'obiettivo di riduzione del traffico su gomma	Coerente

Piano Regolatore Portuale	Trattato di Maastricht	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Collegamento ferroviario			
- Nuova localizzazione dei servizi		Non si rileva nessuno, tra gli altri obiettivi del Trattato di Maastricht, relazionabile con gli obiettivi del PRP	Non giudicabile

Tabella 8.1.1-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Trattato di Maastricht

Piano Regolatore Portuale	Trattato di Maastricht	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
- Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destinazione interna delle aree portuali	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	La scarsa utilizzazione dei porti, soprattutto per le merci in partenza, è da mettere in relazione con l'assenza di una adeguata struttura organizzativa portuale. Il PRP risponde al concetto di "Rete Transeuropea dei Trasporti", al fine di favorire l'insediamento di nuove opportunità economiche in maniera diffusa sul territorio	Coerente
Nuovo edificio dei servizi portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente

8.1.2 Coerenza tra Programma Marco Polo e PRP

Il programma Marco Polo è volto a ridurre la congestione stradale, a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto e a potenziare il trasporto intermodale, contribuendo in tal modo ad un sistema di trasporti efficace e sostenibile che dia valore aggiunto all'Unione europea, senza conseguenze negative per la coesione economica, sociale o territoriale. La finalità del programma è il trasferimento del traffico merci

internazionale su strada, verso il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario e per vie d'acqua.

Tabella 8.1.2-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Programma Marco Polo

Piano Regolatore Portuale	Programma Marco Polo	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
<ul style="list-style-type: none"> - Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali 	Miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema dei trasporti, fornendo continuità alle politiche comunitarie di mobilità sostenibile	In entrambi i Piani viene posto l'obiettivo di spostare quote di traffico dalla modalità stradale a quella ferroviaria, marittima, nonché di garantire un servizio logistico integrato più efficiente ma al contempo ambientalmente sostenibile garantendo una riduzione dell'inquinamento atmosferico	Coerente
- Collegamento ferroviario			
- Nuova localizzazione dei servizi		Non si rilevano obiettivi del Programma Marco Polo relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile

Tabella 8.1.2-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Programma Marco Polo

Piano Regolatore Portuale	Programma Marco Polo	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
<ul style="list-style-type: none"> - Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto, - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destazione interna delle aree portuali 	Il Programma Marco Polo individua tra le previsioni d'intervento il trasferimento modale marittimo e ferroviario, mirante a garantire un robusto spostamento di traffico dalla strada alle altre modalità	Il PRP prevede interventi compatibili con le finalità del Programma Marco Polo. Nell'ottica di una specializzazione dei porti abruzzesi, il porto di Vasto sembra la sede più appropriata per la movimentazione di merci rinfuse.	Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato			
Nuovo edificio dei servizi portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente

8.2 Strumenti di pianificazione e programmazione a carattere nazionale

8.2.1 Coerenza tra Legge Obiettivo e PRP

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.

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:

- ✓ principali corridoi stradali e ferroviari ;
- ✓ tre valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero;
- ✓ sistemi urbani;
- ✓ schemi idrici del mezzogiorno;
- ✓ difesa della laguna veneta (progetto MO.SE);
- ✓ ponte sullo stretto di Messina

Tabella 8.2.1-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e della Legge Obiettivo

Piano Regolatore Portuale	Legge Obiettivo	Relazioni tra obiettivi	
		Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali		Non si rilevano obiettivi della Legge Obiettivo relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile
- Nuova localizzazione dei servizi		Non si rilevano obiettivi della Legge Obiettivo relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile
- Collegamento ferroviario	Ridurre la congestione stradale	Sono state individuate azioni che garantiscono il sostegno alle imprese marittime e alle Autorità Statali finalizzate all'Ecobonus, ovvero l'incentivo all'autotrasporto per il trasferimento di traffico dal tutto strada al combinato strada-mare (legge n. 265/2002)	Coerente

Tabella 8.2.1-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e la Legge Obiettivo

Piano Regolatore Portuale	Legge Obiettivo	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
<ul style="list-style-type: none"> - Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destinazione interna delle aree portuali 	Potenziare i porti o gli archi costieri destinatari dei flussi con più elevato tasso di crescita potenziale, nel traffico nazionale e internazionale	Il PRP prevede interventi compatibili con le finalità della Legge Obiettivo. Sono state individuate azioni che garantiscono il potenziamento di impianti e piattaforme logistiche portuali	Coerente
Nuovo edificio dei servizi portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Non giudicabile
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Sviluppare i flussi di traffico con maggiore capacità di espansione e attrattivi per gli operatori	Gli armatori ripongono grandi aspettative nel trasporto ferroviario per superare il problema della congestione stradale. La carenza di offerta, soprattutto nel settore del trasporto container, necessita la soluzione delle questioni riguardanti retroporti, logistica e infrastrutturazione ferroviaria	Coerente

8.2.2 Coerenza tra Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e PRP

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:

- la diffusione di veicoli a basso impatto e l'uso di mezzi alternativi;

- la diminuzione dell'inquinamento atmosferico ed il miglioramento della qualità e della vivibilità dell'ambiente urbano;
- la promozione e la crescita del trasporto combinato attraverso una ristrutturazione della catena logistica che persegua, obiettivi concreti di miglioramento ambientale;
- l'adozione, per il trasporto merci su strada, di misure di contenimento dei costi di gestione delle imprese italiane per portarli in linea con la media europea, al fine di consentire alle nostre aziende di competere efficacemente sul mercato comunitario.

Per migliorare l'efficienza e la qualità dei servizi è necessario stimolare e accelerare i processi di liberalizzazione e privatizzazione dei mercati nei settori aereo, marittimo, ferroviario e autostradale, per favorire la concorrenza e, attraverso di essa, promuovere miglioramento delle prestazioni e sviluppo.

Il Piano propone di privilegiare nelle scelte di carattere finanziario, normativo, infrastrutturale e sistemico quelle che meglio rispondono ai requisiti richiesti dalla domanda di logistica integrata, secondo le best practices in atto nel settore a livello mondiale. Ciò significa promuovere efficienza e imprenditorialità in tutti i comparti del trasporto merci, in funzione di una sempre maggiore specializzazione dei servizi per rispondere alle caratteristiche delle diverse filiere di prodotto, con particolare attenzione alla distribuzione di beni di largo consumo, alla distribuzione urbana, alla gestione delle merci pericolose, al trattamento dei prodotti deperibili, al trasferimento delle unità di trasporto intermodali su ferrovia e su naviglio di cabotaggio, allo sviluppo dei servizi postali e di piccoli pacchi a consegna rapida, alla sicurezza dei rifornimenti energetici e degli approvvigionamenti industriali, applicando anche i più moderni sistemi di monitoraggio della qualità ai servizi regolari di trasporto terrestre, marittimo, ferroviario e aereo.

Tabella 8.2.2-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Piano Regolatore Portuale	PGTL	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione

Piano Regolatore Portuale	PGTL	Relazioni tra obiettivi	
		Commento	Relazione
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale		
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali	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	Entrambi i Piani si propongono 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	Coerente
- Nuova localizzazione dei servizi		Non si rilevano obiettivi di PTPG relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile
- Collegamento ferroviario	Avviare processi connessi alla mobilità sostenibile	Ridurre la congestione e gli impatti sull'ambiente e migliorare la sicurezza alle diverse scale	Coerente

Tabella 8.2.2-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Piano Regolatore Portuale	PGTL	Relazioni tra interventi	
		Commento	Compatibilità
Interventi previsti	Contenuti		
- Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo	Servire la domanda di trasporto (sull'acqua, sul ferro e su gomma) a livelli di qualità del servizio adeguati 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	Entrambi i Piani puntano sulla modernizzazione delle grandi infrastrutture puntuali o a rete, dal punto di vista gestionale, al fine di irrobustire strutture aziendali non in grado di reggere la concorrenza europea per promuovere il miglioramento delle prestazioni e dello sviluppo	Coerente

Piano Regolatore Portuale	PGTL	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
Martello e prolungamento della banchina di levante; - Nuove destazione interna delle aree portuali	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)		
	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		
	Rimuovere gli ostacoli che troppo spesso ritardano o vanificano la realizzazione delle opere, introducendo procedure decisionali certe		
Nuovo edificio dei servizi portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente

8.2.3 Coerenza tra Piano per la Logistica e PRP

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.

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.

Tabella 8.2.3-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Piano per la Logistica

Piano Regolatore Portuale	Piano per la Logistica	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali		Non si rilevano obiettivi di PRP relazionabili con obiettivo del Piano della Logistica	Non giudicabile
- Nuova localizzazione dei servizi		Non si rilevano obiettivi di PRP relazionabili con obiettivo del Piano della Logistica	Non giudicabile
- Collegamento ferroviario		Non si rilevano obiettivi di PRP relazionabili con obiettivo del Piano della Logistica	Non giudicabile

Tabella 8.2.3-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Piano per la Logistica

Piano Regolatore Portuale	Piano per la Logistica	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
- Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destazionazione interna delle aree portuali	Realizzazione di 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 Riequilibrare il sistema modale sulle grandi direttrici, in particolare per il traffico merci Riorganizzare la portualità e l'areoportualità	L'ampliamento del porto di Vasto rappresenta un'importante ponte per i traffici commerciali, permettendo di intensificare gli scambi con l'Adriatico così da recuperare il distacco rispetto alla media dei costi logistici europei	Coerente

Piano Regolatore Portuale	Piano per la Logistica	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
	Ridurre il differenziale negativo nei confronti degli altri Paesi europei, in termini di competitività		
Nuovo edificio dei servizi portuali	Realizzazione di piattaforme tecnologiche e logistiche al servizio della piccola e media impresa, localizzate in aree strategiche per lo sviluppo del sistema logistico nazionale	Entrambi i Piani concorrono nell'adottare misure necessarie a garantire la rivalutazione del sistema portuale di dette aree e il sostegno al trasporto ferroviario e all'intermodalità, con l'adeguata offerta dei servizi necessari per la realizzazione di una rete logistica ed intermodale interconnessa	Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Alleggerire la mobilità nelle grandi aree urbane	L'infrastruttura sarà predisposta non solo per garantire un corretto inserimento del tracciato nel territorio di pertinenza, ma anche per assicurare la sicurezza e la fluidità del movimento dei veicoli e delle merci che la percorrono	Coerente
	Mettere in sicurezza il sistema trasportistico		

8.2.4 Coerenza tra Piano Pluriennale della Viabilità e PRP

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).

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.

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

Tabella 8.2.4-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Piano Pluriennale della Viabilità

Piano Regolatore Portuale	Piano Pluriennale della Viabilità	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali			Coerente
- Nuova localizzazione dei servizi	Garantire un sistema ambientalmente sostenibile attraverso l'utilizzo di tecnologie energeticamente più efficaci	L' ampliamento del porto di Vasto presumibilmente porterà ad una maggiore concentrazione di servizi e ad occasioni ed opportunità di sviluppo delle attività presenti che quindi, potranno essere ideate o riconvertite secondo criteri progettuali eco-sostenibili, attraverso il risparmio e l'autoproduzione	Coerente
- Collegamento ferroviario	Sviluppo di sistemi di offerta per il trasporto ferroviario ambientalmente sostenibile in vista del riequilibrio modale	L'infrastruttura sarà predisposta non solo per garantire un corretto inserimento del tracciato nel territorio di pertinenza,	Coerente

Piano Regolatore Portuale	Piano Pluriennale della Viabilità	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
	Mettere in sicurezza il sistema trasportistico	ma anche per assicurare la sicurezza e la fluidità del movimento dei veicoli che la percorrono, soprattutto per quanto riguarda i trasporti di sostanze pericolose	

Tabella 8.2.4-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Piano Pluriennale della Viabilità

Piano Regolatore Portuale	Piano Pluriennale della Viabilità	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
<ul style="list-style-type: none"> - Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destazione interne delle aree portuali 	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente
Nuovo edificio dei servizi portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	<p>Alleggerire la mobilità nelle grandi aree urbane</p> <p>Potenziare e migliorare la viabilità di adduzione, di raccordo e di allacciamento all'autostrada con particolare riferimento ai grandi nodi delle aree metropolitane</p>	In entrambi i Piani viene posto l'obiettivo di assicurare all'autostrada tutti quei correttivi ritenuti necessari ed indispensabili per migliorare la sicurezza per l'utenza autostradale ed elevare il livello di servizio	Coerente

Piano Regolatore Portuale	Piano Pluriennale della Viabilità	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità

8.2.5 Coerenza tra Quadro Strategico e PRP

La proposta italiana di Quadro Strategico Nazionale (QSN) per la politica regionale di sviluppo 2007-2013 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.

Tabella 8.2.5-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Quadro Strategico Nazionale

Piano Regolatore Portuale	Quadro Strategico Nazionale	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali		Non si rilevano obiettivi di PRP relazionabili con obiettivi del Quadro Strategico Nazionale	Non giudicabile
- Nuova localizzazione dei servizi		Non si rilevano obiettivi di PRP relazionabili con obiettivi del Quadro Strategico Nazionale	Non giudicabile

Piano Regolatore Portuale	Quadro Strategico Nazionale	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Collegamento ferroviario	Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana attraverso interventi inquadrati negli strumenti di pianificazione urbana della mobilità	In entrambi i Piani viene posto l'obiettivo di riduzione del traffico merci su strada	Coerente

Tabella 8.2.5-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Quadro Strategico Nazionale

Piano Regolatore Portuale	Quadro Strategico Nazionale	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
- Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destazione interna delle aree portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente
Nuovo edificio dei servizi portuali	Potenziare le filiere produttive e i servizi	In entrambi i Piani viene posto l'obiettivo di aumentare la competitività dei sistemi produttivi e l'occupazione	Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo	In entrambi i Piani viene posto l'obiettivo di soddisfare la domanda di accessibilità e di mobilità attraverso un'offerta infrastrutturale e di servizio, 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	Coerente
	Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali		
	Favorire le sinergie tra i territori e i nodi logistici		

Piano Regolatore Portuale	Quadro Strategico Nazionale	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
	Favorire l'accessibilità delle aree periferiche	urbani, caratterizzata da elevati livelli di congestione	
	Migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere le modalità sostenibili		

8.2.6 Coerenza tra Contratto di Programma di RFI e PRP

La 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.

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

- velocizzazione/potenziamento Roma-Pescara
- potenziamento tecnologico Bologna-Bari
- raddoppio linea adriatica : Tratta Pescara - Bari

Tabella 8.2.6-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Contratto di Programma di RFI

Piano Regolatore Portuale	Contratto di Programma di RFI	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali		Non si rilevano obiettivi di PRP relazionabili con obiettivi del Contratto di Programma di RFI	Non giudicabile
- Nuova localizzazione dei servizi		Non si rilevano obiettivi di PRP relazionabili con obiettivi del Contratto di Programma di RFI	Non giudicabile

Piano Regolatore Portuale	Contratto di Programma di RFI	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Collegamento ferroviario	Incremento dei traffici ferroviari, finalizzati anche all'alleggerimento dei traffici su gomma, attraverso il potenziamento tecnologico Bologna-Bari ed il raddoppio linea adriatica : Tratta Pescara - Bari	Il raddoppio ed il potenziamento tecnologico dell'asse ferroviario adriatico consentono un potenziamento del traffico merci su ferro da e per il porto di Vasto	Coerente

Tabella 8.2.6-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Contratto di Programma di RFI

Piano Regolatore Portuale	Contratto di Programma di RFI	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
- Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destinazione interna delle aree portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente
Nuovo edificio dei servizi portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Potenziamento tecnologico Bologna-Bari	Pur non inserendo in modo specifico il collegamento ferroviario del porto di Vasto, gli interventi proposti dal Programma di RFI garantiscono una diramazione di rotta che verrà potenziata, contribuendo allo sviluppo del Porto	Coerente
	Raddoppio linea adriatica: Tratta Pescara - Bari		

8.3 Strumenti di pianificazione e programmazione a carattere regionale

8.3.1 Coerenza tra Quadro di Riferimento Regionale e PRP

A partire dal marzo 1987, quando il Consiglio Regionale approvava le "Linee programmatiche per lo sviluppo dell'Abruzzo", la Regione ha posto con chiarezza i termini della questione territoriale e della questione ambientale, nel contesto delle problematiche generali dello sviluppo. Una nuova attenzione è stata in particolare rivolta all'esigenza di rispondere alla domanda sociale di una migliore qualità dell'ambiente. La questione ambientale è stata posta come un problema che riguarda l'intera politica di sviluppo, anche se va affrontata con una pluralità di azioni tra loro differenziate nella dimensione e nella qualità degli interventi. La politica ambientale riguarda infatti, 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. Una politica, in ogni caso, che considera l'ambiente non soltanto come fattore da tutelare, per garantire una migliore qualità della vita, ma anche una preziosa risorsa economica, per uno sviluppo ecosostenibile. Lo sviluppo dei settori produttivi trainanti, di fronte all'uscita dell'Abruzzo dall'ex obiettivo 1, si traduce nei seguenti indirizzi programmatici:

- 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.

Per quanto concerne, invece, l'efficienza dei sistemi urbani, si ritiene che il problema debba essere impostato su nuove basi interpretative, definendo per "sistema" l'insieme organizzato di aree urbane (ciascuna comprendente città e hinterland), gerarchizzato secondo il rango delle funzioni possedute e articolato dalla rete delle comunicazioni. La divisione spaziale del lavoro potrà ben essere orientata, per ciascun elemento del

sistema, verso determinati obiettivi strategici, ma ciò dovrà avvenire sempre nell'ottica di una reciproca integrazione.

Tabella 8.3.1-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Quadro di Riferimento Regionale

Piano Regolatore Portuale	QRR	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
<ul style="list-style-type: none"> - Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali 	Tutela e valorizzazione della costa	L'ampliamento del porto non comporta alcun rischio sugli ambiti sensibili presenti nell'area limitrofa	Coerente
	Mantenimento delle caratteristiche fisiche dello spazio regionale, cioè del suolo, dell'aria e dell'acqua		
<ul style="list-style-type: none"> - Nuova localizzazione dei servizi 	Potenziamento dell'energia alternativa	L' ampliamento del porto di Vasto presumibilmente porterà ad una maggiore concentrazione di servizi e ad occasioni ed opportunità di sviluppo delle attività presenti che quindi, potranno essere ideate o riconvertite secondo criteri progettuali eco-sostenibili	Coerente
<ul style="list-style-type: none"> - Collegamento ferroviario 		Non si rilevano obiettivi di QRR relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile
	Realizzazione di sistemi di aree protette fortemente connessi e relazionati (Appennino Parco d'Europa)	Le opere previste dal PRP non interessano aree protette, beni culturali, aree turistico, sistemi lacuali e fluviali	
	Valorizzazione e consolidamento del sistema dei Beni Culturali		
	Qualificare e potenziare le suscettività turistiche		
	Tutela e Valorizzazione del sistema Lacuale e Fluviale		

Tabella 8.3.1-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Quadro di Riferimento Regionale

Piano Regolatore Portuale	QRR	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità

Piano Regolatore Portuale	QRR	Relazioni tra interventi	
		Interventi previsti	Contenuti
<ul style="list-style-type: none"> - Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destazionazione interna delle aree portuali 	Razionalizzazione e potenziamento della portualità di Vasto	<p>Il PRP prevede interventi compatibili con le finalità del QRR.</p> <p>In entrambi i Piani risulta prioritario l'ipotesi di inserire la portualità commerciale di Vasto nel più ampio contesto del sistema nazionale e in particolare adriatico. Ciò consentirebbe di rinforzare l'ipotesi di "sistema portuale" prevista dalla pianificazione nazionale dei trasporti</p>	Coerente
	Incentivazione della mobilità nautica, sia passeggera che merci, in senso parallelo alla costa		
Nuovo edificio dei servizi portuali	Individuazione di polarità strategiche di supporto e di servizio, prevalentemente limitrofe ai centri esistenti, agendo sulla qualità e sulla quantità dell'offerta localizzata	<p>Intorno lo scalo del porto di Punta Penna, gravitano le aree industriali e i servizi portuali previsti che rappresentano una risorsa di lavoro a tutto il sistema produttivo.</p> <p>In tal senso andranno privilegiate, accanto alle specializzazioni esistenti, le funzioni innovative legate alla utilizzazione dei carichi e all'integrazione marittimo - litoranea</p>	Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Sviluppo dei settori produttivi trainanti migliorando l'insieme delle "convenienze esterne" (infrastrutture)	Il collegamento ferroviario contribuisce a rafforzare la proposta del QRR 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	Coerente

8.3.2 Coerenza tra Accordo di Programma e PRP

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.

Gli obiettivi individuati dall'APQ possono essere così riassunti:

- 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.

Tabella 8.3.2-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e dell' Accordo di Programma Quadro

Piano Regolatore Portuale	APQ	Relazioni tra obiettivi	
		Commento	Relazione
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale		
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione	Valorizzazione della riserva Naturale di "Punta Aderci"	L'intervento di ampliamento del Porto di Vasto è esterno al perimetro della Riserva Naturale Guidata di "Punta Aderci".	Coerente

Piano Regolatore Portuale	APQ	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
degli specchi portuali			
- Nuova localizzazione dei servizi	Produzione e consumo sostenibile delle risorse idriche	L'ampliamento del porto presumibilmente porterà ad una maggiore concentrazione dei servizi che quindi, potranno essere ideati attraverso interventi idrici pianificati. Al fine di una corretta gestione sostenibile delle acque.	Coerente
- Collegamento ferroviario	Mobilità ambientalmente sostenibile	In entrambi i Piani viene posto l'obiettivo di garantire il trasporto sostenibile, in coerenza con le indicazioni dell'Unione Europea	Coerente
	Adeguamento e potenziamento impianto di depurazione in località Punta Penne del Comune di Vasto	Non si rilevano obiettivi di APQ relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile
	Mappatura reti, ricerca e recupero perdite	Non si rilevano obiettivi di APQ relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile

Tabella 8.3.2-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e l' Accordo di Programma Quadro

Piano Regolatore Portuale	APQ	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
<ul style="list-style-type: none"> - Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destazionazione interna delle aree portuali 	<p>Ortona risulta la sede più appropriata per uno sviluppo portuale rispetto al Porto di Vasto. Tale scelta è stata elaborata precedentemente a strumenti quali il Master Plan-Autostrade del Mare e a studi appropriati, attraverso i quali, solo successivamente, è stato possibile evidenziare l'importanza del Porto di Vasto.</p> <p>Inoltre per sua natura l'APQ non affronta proposte specifiche riguardo la singola infrastruttura, sulla base delle quali si rendono necessarie le informazioni</p>	<p>L'intervento consentirà di rinforzare l'integrazione del Porto con la direttrice plurimodale del Corridoio Adriatico, in funzione degli scambi con l'area mediterranea centro - orientale, la Penisola Balcanica e l'Africa Settentrionale</p> <p>Ciò consentirà di favorire l'industria, creare nuovi insediamenti e, di fatto, risolvere anche il problema occupazionale</p>	Coerente

Piano Regolatore Portuale	APQ	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
	marittime previste nel PRP, come ad esempio la sicurezza in ambito portuale (cerchi di evoluzione; interrimento dello specchio acqueo portuale; penetrazione del moto ondoso) (cfr par. 13.21 e elaborati PRP). Inoltre l'APQ non esclude interventi all'interno del Porto di Punta Penna		
Nuovo edificio dei servizi portuali	Progetto di riciclo dell'acqua trattata dell'impianto di depurazione di Punta Penna-Vasto per fini industriali e di protezione civile delle acque	La realizzazione di interventi atti al raggiungimento degli obiettivi di gestione sostenibile delle acque, al fine di una corretta compatibilità ambientale, rappresenta il presupposto di un eventuale aumento di servizi dovuto all'ampliamento del porto di Vasto	Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Realizzazione opere di urbanizzazione nell'agglomerato industriale di Punta Penna - Vasto	In entrambi i Piani viene posta l'importanza di completare la rete viaria a servizio dell'agglomerato industriale e portuale	Coerente

8.3.3 Coerenza tra Master Plan Regionale e PRP

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 e che allo stato attuale rappresenta l'unico documento di programmazione di riferimento, il Master Plan delle Autostrade del Mare individua i fenomeni spontanei del mercato e la logica di sistema che ne può ricavare, per proporre poi quegli interventi di tipo infrastrutturale, normativo, tecnologico, in gradi di:

- ✓ far compiere un salto di qualità al sistema-Paese nel suo complesso;
- ✓ accelerare il processo di integrazione e internalizzazione del Mezzogiorno e del nostro sistema insulare;
- ✓ trasferire quote di traffico dalla strada al mezzo navale

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.

La Giunta regionale, su proposta congiunta dell'assessore alle Attività Produttive e di quello ai Trasporti, ha approvato il Master Plan Regionale-Autostrade del Mare, 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.

Tabella 8.3.3-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e il Master Plan Regionale

Piano Regolatore Portuale	Master Plan Regionale	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali	Promuovere sistemi incentivanti (fondo ripartito) che favoriscano una progressiva crescita della utilizzazione della modalità marittima per interventi di miglioramento ambientale	L'adeguamento delle infrastrutture portuali è uno dei presupposti necessari per l'incremento della modalità marittima	Coerente
- Nuova localizzazione dei servizi		Non si rilevano obiettivi del Master Plan Regionale relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile
- Collegamento ferroviario		Non si rilevano obiettivi del Master Plan Regionale relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile

Tabella 8.3.3-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Master Plan Regionale

Piano Regolatore Portuale	Master Plan Regionale	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità

Piano Regolatore Portuale	Master Plan Regionale	Relazioni tra interventi	
		Interventi previsti	Contenuti
- Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto, - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destinazione interna delle aree portuali	Potenziare i porti o gli archi costieri destinatari dei flussi con più elevato tasso di crescita potenziale, nel traffico nazionale e internazionale	Il Master Plan Regionale afferma che Punta Penna rappresenta 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 (cfr. 7.2.3.3)	Coerente
	Estensione delle autostrade del mare all'intero bacino del Mediterraneo nell'ottica della costituzione del Corridoio Meridiano	L'ammodernamento e l'adeguamento del sistema infrastrutturale in termini di reti e nodi rappresenta il contesto necessario per lo sviluppo delle Autostrade del Mare e del PRP	
Nuovo edificio dei servizi portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Organizzazione del quadro trasportistico e logistico	Obiettivo di entrambi i Piani è sviluppare i flussi di traffico con maggiore capacità di espansione e attrattiva per gli operatori. 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 veneto e friulano	Coerente

8.3.4 Coerenza tra Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) e PRP

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

Gli obiettivi principali sono:

- massimizzare l'efficacia, l'efficienza e l'affidabilità del trasporto locale e la sua integrazione con il trasporto ferroviario;

- massimizzare la capacità del sistema ferroviario di assorbire tutto il traffico possibile delle persone e delle merci;
- creare le condizioni per l'avvio di una concreta politica del trasporto fluviale e fluvio-marittimo per l'interscambio delle merci;
- creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso, strutturato come rete di corridoi plurimodali-intermodali strada, ferrovia, vie navigabili;
- creare un sistema di infrastrutture stradali altamente gerarchizzato ed organizzare il disegno della rete stradale in modo da aumentarne l'efficienza;
- operare per una mobilità sostenibile e assicurare a cittadini ed imprese la migliore accessibilità del territorio regionale, promuovendo un sistema integrato di mobilità in cui il trasporto collettivo assolve un ruolo fondamentale.

Tabella 8.3.4-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e il Piano Regionale Integrato dei Trasporti

Piano Regolatore Portuale	PRIT	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali	Sviluppo dei traffici merci sulle medie-lunghe distanze con modalità di trasporto più sostenibili rispetto a quella stradale al fine di assicurare risparmi energetici, tutela ambientale, sicurezza e qualità del trasporto	Con l'ampliamento del Porto di Vasto, la qualità dell'aria non subirà importanti variazioni in seguito all'attuazione del nuovo PRP in quanto, il suo potenziamento permetterà una efficiente movimentazione delle merci che ridurrà l'impiego di mezzi a motore	Coerente
- Collegamento ferroviario		In entrambi i Piani viene posto l'obiettivo di riduzione del traffico merci su strada	
- Nuova localizzazione dei servizi		Non si rilevano obiettivi di PRP relazionabili con obiettivi del PRIT	Non giudicabile

Tabella 8.3.4-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Piano Regionale Integrato dei Trasporti

Piano Regolatore Portuale	PRIT	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità

Piano Regolatore Portuale	PRIT	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
<ul style="list-style-type: none"> - Riconfigurazione totale del bacino esistente, - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto, - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destinazione interna delle aree portuali 	Specializzare gli scali portuali a livello commerciale, per passeggeri e turistico anche attraverso adeguamenti e varianti stradali, in prossimità degli stessi	Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti, in coerenza con il PRP, evidenzia l'importanza di valorizzare i porti marittimi al fine di potenziare il rilancio socio-economico del "sistema Abruzzo"	Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente
Nuovo edificio dei servizi portuali	Organizzazione del quadro trasportistico e logistico	<p>L'ammodernamento e l'adeguamento del sistema infrastrutturale in termini di reti e nodi rappresenta il contesto necessario per lo sviluppo delle Autostrade del Mare e del PRP.</p> <p>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.</p>	Coerente

8.3.5 Coerenza tra Piano Strategico e PRP

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.

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).

Tabella 8.3.5-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Piano Strategico

Piano Regolatore Portuale	Piano Strategico	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell’imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali		Non si rilevano obiettivi di PRP relazionabili con obiettivi del Piano Strategico	Non giudicabile
- Nuova localizzazione dei servizi		Non si rilevano obiettivi di PRP relazionabili con obiettivi del Piano Strategico	Non giudicabile
- Collegamento ferroviario		Non si rilevano obiettivi di PRP relazionabili con obiettivi del Piano Strategico	Non giudicabile

Tabella 8.3.5-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Piano Strategico

Piano Regolatore Portuale	Piano Strategico	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
- Riconfigurazione totale del bacino esistente, - Prolungamento di 650 m della diga di	Potenziamento porto di Vasto	Il PRP prevede interventi compatibili con il Piano Strategico. Nell’ottica di una specializzazione dei	Coerente

Piano Regolatore Portuale	Piano Strategico	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destazionazione interna delle aree portuali	Potenziamento accesso al porto di Vasto	porti abruzzesi, la logistica rappresenta il primo fattore di competitività per un territorio che intenda connettersi alle grandi direttrici di sviluppo internazionali e, al contempo, dotare il proprio sistema produttivo di condizioni di crescita durature. In questa prospettiva, la crescita passa attraverso un modello fondato sulla riorganizzazione del sistema delle imprese, e il potenziamento dei servizi a maggiore valore aggiunto per uno sviluppo territoriale equilibrato e sostenibile	Coerente
Nuovo edificio dei servizi portuali	Realizzazione di aziende miste, a prevalente capitale privato, per la gestione del Porto		
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	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)	Entrambi i Piani prevedono il potenziamento del sistema portuale al fine di uno sviluppo nel sistema nazionale, rispetto alle grandi hub e al sistema adriatico nel suo complesso	Coerente
	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)		

8.3.6 Coerenza tra Piano Paesistico Regionale e PRP

Il Piano Paesistico Regionale, in conformità ai principi ed obiettivi dell' art. 4 dello Statuto della Regione Abruzzo, é volto alla tutela del paesaggio, del patrimonio naturale, storico ed artistico, al fine di promuovere l'uso sociale e la razionale

utilizzazione delle risorse, nonché la difesa attiva e la piena valorizzazione dell'ambiente.

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.

Tabella 8.3.6-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Piano Paesistico Regionale

Piano Regolatore Portuale	Piano Paesistico Regionale	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali	Preservare dall'erosione la costa, tramite tutti gli accorgimenti tecnici in atto ed in fase di studio;	L'opera non aggiunge elementi di detrazione alla qualità del paesaggio e non arreca significative modificazioni di tipo fisico ai caratteri strutturanti del paesaggio (cfr. cap. 5)	Coerente
	Tutelare e valorizzare i tratti di spiaggia libera, con minime attrezzature di servizio all'attività balneare.		
	Conservare le caratteristiche bioclimatiche dell'habitat, delle condizioni idrobiologiche del mare, idonee alla vita della fauna ittica		
- Nuova localizzazione dei servizi	Sono zone ad elevato valore naturalistico e/o percettivo con un certo grado di compromissione del territorio ed in cui é necessario conservare l'attuale equilibrio ecologico ed ambientale.		Coerente
- Collegamento ferroviario	Conservazione parziale dell'ambito paesistico costiero di riferimento	In fase di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) della ferrovia, sarà valutata la compatibilità dell'opera con il Piano Paesistico Regionale e sottoposta allo Studio d'Impatto Ambientale (componente paesaggio) e la relazione paesaggistica	Coerente

Tabella 8.3.6-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Piano Paesistico Regionale

Piano Regolatore Portuale	Piano Paesistico Regionale	Relazioni tra interventi	
		Interventi previsti	Contenuti
<ul style="list-style-type: none"> - Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante; - Nuove destazionazione interna delle aree portuali 	Non sono state definite prescrizioni specifiche. Il Piano Paesistico Regionale non interessa ambiti marini in cui sono previste opere marittime		Coerente
Nuovo edificio dei servizi portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Le ipotesi di tracciato ricadono in ambito A3. Le NTA prevedono per l'uso tecnologico sono compatibili realizzazioni di strade, ferrovie, porti e aeroporti qualora positivamente verificati attraverso lo studio di compatibilità ambientale ⁶	In fase di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) della ferrovia, sarà valutata la compatibilità delle opere previste con il PPR. Saranno quindi redatti lo Studio d'Impatto Ambientale (componente paesaggio) e la relazione paesaggistica	Coerente in deroga/con necessità di approfondimenti

8.3.7 Coerenza tra Piano di Assetto Idrogeologico e PRP

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 crescita che aumenta la propria qualità perché va progressivamente interiorizzando valori di tutela ambientale. In termini generali la normativa di attuazione del Piano è diretta a disciplinare le destinazioni d'uso del

⁶ Il PPR è stato approvato precedentemente all'introduzione nella normativa dello strumento della Relazione Paesaggistica (ai sensi del D.Lgs. 22 n. 42/2004 e del D.P.C.M. 12 dicembre 2005), che ha valore di studio di compatibilità ambientale

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).

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

- 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;
- 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.

Tabella 8.3.7-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Piano di Assetto Idrogeologico

Piano Regolatore Portuale	Piano di Assetto Idrogeologico	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
<ul style="list-style-type: none"> - Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali 	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	L'opera non ricade su ambiti sensibili e non determina interventi che possono arrecare significative modificazioni di tipo fisico ai caratteri strutturanti dell'ambiente	Coerente
<ul style="list-style-type: none"> - Collegamento ferroviario 		Nelle aree a pericolosità moderata sono ammessi tutti gli interventi di carattere edilizio e infrastrutturale, in accordo con quanto previsto dagli Strumenti Urbanistici vigenti. I Comuni possono valutare la necessità di redazione dello Studio di compatibilità idrogeologica all'interno delle aree perimetrata quali aree a pericolosità moderata Le frane verranno	

Piano Regolatore Portuale	Piano di Assetto Idrogeologico	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
		stabilizzate in seguito all'inserimento del nuovo tracciato ferroviario (il percorso che costeggia la strada d'accesso al porto) e al potenziamento della viabilità stradale	
- Nuova localizzazione dei servizi		Non si rilevano obiettivi di Piano Idrogeologico relazionabili con obiettivi PRP	Non giudicabile

Tabella 8.3.7-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Piano di Assetto Idrogeologico

Piano Regolatore Portuale	Piano di Assetto Idrogeologico	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
<ul style="list-style-type: none"> - Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destazionazione interna delle aree portuali 	Non sono state definite prescrizioni specifiche. Il PAI non interessa ambiti marini in cui sono previste opere marittime		Coerente
Nuovo edificio dei servizi portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Nelle aree a pericolosità moderata sono ammessi tutti gli interventi di carattere edilizio e infrastrutturale, in accordo con quanto previsto dagli Strumenti Urbanistici e Piani di Settore vigenti, I Comuni possono valutare la necessità di redazione dello Studio di compatibilità idrogeologica all'interno	In fase di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) della ferrovia, sarà valutata la compatibilità delle opere previste con il PAI. Saranno quindi redatti lo Studio d'Impatto Ambientale (componente suolo e sottosuolo), la relazione geologica dei	Coerente in deroga/con necessità di approfondimenti

Piano Regolatore Portuale	Piano di Assetto Idrogeologico	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
	delle aree perimetrate quali aree a pericolosità moderata	progetti e lo studio di compatibilità idrogeologica	

8.3.8 **Coerenza tra Piano Regionale Triennale e Risanamento Ambientale (P.R.T.T.R.A). e PRP**

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

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.

Tabella 8.3.8-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Piano Regionale Triennale e Risanamento Ambientale

Piano Regolatore Portuale	P.R.T.T.R.A.	Relazioni tra obiettivi	
		Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali	Programmi di investimenti per lo spostamento di quote rilevanti di passeggeri e merci dal trasporto individuale su strada al trasporto collettivo, preferibilmente su ferro o per mare	Con l'ampliamento del Porto di Vasto, il traffico di imbarcazioni risulterà di maggiore intensità, ma la razionalizzazione delle attività portuali e la maggiore disponibilità di aree di manovra permetterà di rendere più agevoli e, veloci gli spostamenti delle imbarcazioni, riducendo il rischio di incidenti	Coerente
- Nuova localizzazione dei servizi	Gestione dei rifiuti e bonifica dei suoli inquinanti	Un incremento delle attività produttive e dei traffici portuali rappresenta un'occasione di promozione di EMAS e l'incentivazione alla riconversione tecnologica ecosostenibile	Coerente
	Incentivazioni di tutte le innovazioni nei processi industriali e dei servizi che possono condurre ad una riduzione dell'inquinamento e ad una migliore qualità ambientale		
	Dotazione di pannelli e relativi impianti fotovoltaici		
	Certificazione ambientale		
- Collegamento ferroviario	Disinquinamento acustico	Nell'Area di Studio ed in prossimità del Sito il rumore prodotto dall'aumento del traffico stradale e ferroviario verrà contenuto al di sotto dei limiti di legge in seguito ad idonei interventi di mitigazione (barriere fonoassorbenti e riflettenti), che verranno indicati successivamente ed ove necessario dallo Studio di Impatto Ambientale delle opere previste (cfr. cap. 13)	Coerente
	Cogenerazione e produzione di energia di energia elettrica da biogas di discarica	Non si rilevano obiettivi di P.R.T.T.R.A. relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile

Piano Regolatore Portuale	P.R.T.T.R.A.	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
	<p>Criteria ambientali e sociali (Green Procurement) nelle politiche di acquisti (gare/appalti) di beni e servizi, al fine di ridurre a monte gli impatti ambientali e sociali degli acquisti degli enti pubblici o delle imprese</p>	<p>Non si rilevano obiettivi di P.R.T.T.R.A. relazionabili con obiettivi del PRP</p>	<p>Non giudicabile</p>
	<p>Promuovere la Comunicazione Ambientale nel territorio regionale</p>	<p>Non si rilevano obiettivi di P.R.T.T.R.A. relazionabili con obiettivi del PRP</p>	<p>Non giudicabile</p>

Tabella 8.3.8-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e del Piano Regionale Triennale e Risanamento Ambientale

Piano Regolatore Portuale	P.R.T.T.R.A.	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
<ul style="list-style-type: none"> - Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destazionazione interna delle aree portuali 	<p>Riduzione delle emissioni inquinanti</p>	<p>La Qualità dell'Aria non subirà importanti variazioni in seguito all'attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale in quanto, il potenziamento della linea ferroviaria permetterà una efficiente movimentazione delle merci che ridurrà l'impiego di mezzi a motore (automezzi ed imbarcazioni) che rappresentano la principale fonte di immissione di inquinanti in atmosfera. Inoltre il traffico di imbarcazioni risulterà di maggiore intensità, ma la razionalizzazione delle attività portuali e la maggiore disponibilità di aree di manovra permetterà di contenere le emissioni (par. 5.3.4)</p>	<p>Coerente</p>

Piano Regolatore Portuale	P.R.T.T.R.A.	Relazioni tra interventi	
		Interventi previsti	Contenuti
Nuovo edificio dei servizi portuali	Mantenimento di un elevato livello di sorveglianza nei settori industriali a maggior impatto ambientale regionale	Le attività necessarie alla realizzazione di nuovi edifici portuali sono paragonabili a comuni attività edilizie; la loro gestione ed utilizzo sarà orientata verso la sostenibilità energetica, attraverso il risparmio e l'autoproduzione (par. 5.3.4)	Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Sviluppo di politiche per il potenziamento del trasporto ferroviario	Il PRP prevede interventi compatibili con le finalità del P.R.T.T.R.A. nell'ottica di riduzione del traffico merci su strada	Coerente

8.3.9 Coerenza tra Piano di Tutela delle Acque e PRP

Il Piano di Tutela delle Acque contiene l'insieme delle misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa dei sistemi idrici, a scala regionale e di bacino idrografico.

Alla base del piano di tutela vi è la conoscenza degli aspetti quantitativi naturali che caratterizzano i corpi idrici (andamenti temporali delle portate nei corsi d'acqua, delle portate e dei livelli piezometrici negli acquiferi sotterranei, dei livelli idrici nei laghi, serbatoi, stagni). Da tale conoscenza, scaturisce la possibilità di conseguire i due principali obiettivi del Piano:

- il mantenimento o il riequilibrio del bilancio idrico tra disponibilità e prelievi, indispensabile per definire gli usi compatibili delle risorse idriche al fine della loro salvaguardia nel futuro;
- la stima delle caratteristiche di qualità dei corpi idrici attraverso l'intensificazione del monitoraggio e la conseguente definizione degli interventi per il conseguimento degli obiettivi di qualità.

Tabella 8.3.9-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Piano di Tutela dell'Acque

Piano Regolatore Portuale	Piano di Tutela delle Acque	Relazioni tra obiettivi			
		Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione

Piano Regolatore Portuale	Piano di Tutela delle Acque	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
<ul style="list-style-type: none"> - Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali 	Prevenzione dell'inquinamento dei corpi idrici non inquinati	<p>Le previsioni di PRP non interessano sistemi di acque dolci superficiali. A caratterizzare positivamente il comprensorio Vastese è l'alto livello di dotazione infrastrutturale (fognature, impianti di trattamento e potabilizzazione acque, impianti di depurazione acque reflue industriali, ecc.) che lo rende uno dei più funzionali dell'intero Meridione. Inoltre sono previsti sistemi di gestione delle acque ecosostenibili (cfr. cap. 5.1)</p>	Coerente
	Preservazione della capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché della capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate		
<ul style="list-style-type: none"> - Nuova localizzazione dei servizi 	Perseguimento di un uso sostenibile e durevole delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili		Coerente
<ul style="list-style-type: none"> - Collegamento ferroviario 		Non si rilevano obiettivi di PRP relazionabili con obiettivi del Piano di Tutela delle Acque	Non giudicabile

Tabella 8.3.9-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e del Piano di Tutela dell'Acque

Piano Regolatore Portuale	Piano di Tutela dell'Acque	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
<ul style="list-style-type: none"> - Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destazionazione interna delle aree portuali 	Adozione di misure per la graduale riduzione degli scarichi, delle emissioni e di ogni altra fonte di inquinamento diffuso contenente sostanze pericolose o per la graduale eliminazione degli stessi allorché contenenti sostanze pericolose prioritarie	<p>In entrambi i Piani viene posto l'obiettivo di tutela integrata degli aspetti qualitativi e quantitativi dei corpi idrici. Infatti dalla valutazione dei dati degli ultimi cinque anni riferiti alla balneazione dell'Area di Studio, emerge la situazione di una zona con buone acque di balneazione, nonostante la presenza del Porto di Vasto. Per quanto riguarda il sistema acquedottistico e di raccolta delle acque reflue nere e bianche, in fase di progettazione del PRP dovranno essere effettuate scelte progettuali in linea con le</p>	Coerente
	Rispetto dei valori limite agli scarichi fissati dalla normativa nazionale, nonché la definizione di valori limite in relazione agli obiettivi di qualità del corpo recettore		
	Adeguamento dei sistemi di fognatura, collettamento e depurazione degli scarichi idrici		

Piano Regolatore Portuale	Piano di Tutela dell'Acque	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
	l'individuazione di misure per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento nelle zone vulnerabili e nelle aree sensibili	indicazioni dell'ARTA Abruzzo: - approvvigionamento idrico duale, con reti differenziate tra acque potabili e acque per usi industriali - possibilità di recupero e riutilizzo delle acque piovane di seconda pioggia	
	Adozione delle misure volte al controllo degli scarichi e delle emissioni nelle acque Superficiali		
Nuovo edificio dei servizi portuali	Non sono state definite prescrizioni al riguardo		Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Tutela integrata degli aspetti qualitativi e quantitativi dei corpi idrici nell'ambito di ciascun bacino idrografico	Il nuovo tracciato ferroviario non interessa e non influenza alcun corpo idrico significativo	Coerente

8.4 Strumenti di pianificazione e programmazione a carattere provinciale

8.4.1 Coerenza tra Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e PRP

Sulla base dei principi di sussidiarietà e ragionevolezza, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) orienta nel senso della coerenza i processi di trasformazione territoriale in atto e promuove politiche di conservazione attiva delle risorse naturali e dell'identità storico-culturale, nei limiti della legislazione centrale e regionale in materia.

In termini appropriati, rispetto alla dimensione ed alle potenzialità del territorio provinciale, esso mira a configurarsi come un processo condiviso, selettivo e articolato di pianificazione strategica, teso a perseguire obiettivi di sviluppo sostenibile.

Più in particolare, gli obiettivi del PTCP tendono a:

- accrescere la competitività del sistema provinciale, nel quadro regionale, interregionale e comunitario;
- tutelare la qualità biologica;
- garantire adeguati requisiti di sicurezza e protezione ambientale del territorio;
- perseguire il pieno ed integrato utilizzo delle risorse territoriali;

- accrescere la qualità urbana ed i livelli di efficienza e integrazione del sistema insediativo-produttivo;
- assicurare un'adeguata accessibilità alla rete dei servizi;
- rilanciare l'azione della Pubblica Amministrazione all'interno del processo di piano, favorendo forme di effettiva partecipazione, di coinvolgimento mirato e di utile partenariato.

Tabella 8.4.1-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Piano Territoriale di Coordinamento

Piano Regolatore Portuale		PTCP		Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali		Obiettivi di sostenibilità ambientale		Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali		Tutela e sviluppo delle risorse territoriali, 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 (cfr. par. 7.2.4.1)		Le previsioni di sviluppo del PRP non insistono su aree protette o di fruizione turistica. Il PRP ha fra gli obiettivi lo sviluppo portuale e la sua integrazione con la limitrofa area industriale	Coerente
- Nuova localizzazione dei servizi		Garantire condizioni di sostenibilità ai nuovi processi di trasformazione insediativa		La trasformazione edilizia prevista è limitata al solo edificio multifunzionale	Coerente
- Collegamento ferroviario		Promuovere 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		In fase di Valutazione d'Impatto Ambientale verranno valutate misure di mitigazione idonee e redatto lo Studio d'Impatto Ambientale (cfr. cap. 5.4)	Coerente

Tabella 8.4.1-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Piano Territoriale di Coordinamento

Piano Regolatore Portuale		PTCP		Relazioni tra interventi	
Interventi previsti		Contenuti		Commento	Compatibilità

Piano Regolatore Portuale	PTCP	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
<ul style="list-style-type: none"> - Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destinazione interna delle aree portuali 	<p>La pianificazione territoriale provinciale conferma la priorità programmatica dei porti commerciali di Ortona e Vasto Punta Penna.</p>	<p>Il Porto di Vasto assume un'importante ruolo per l'economia locale con particolare riferimento alle attività della limitrofa area industriale e ripercussioni anche in termini di indotto (cfr. par.1.1)</p>	Coerente
<p>Nuovo edificio dei servizi portuali</p>	<p>Privilegiare forme insediative compatte rispetto a forme frammentate e disperse, limitando il consumo dei suoli ed i costi di infrastrutturazione</p>	<p>Le previsioni del PTCP di minimizzare le forme d'impatto dei processi di trasformazioni dell'uso dei suoli, concorre con la volontà di ubicare, in modo razionale, i servizi portuali attualmente impreparati agli attuali segnali d'incremento del traffico a causa delle esistenti infrastrutture e servizi inadeguati agli attuali incrementi di traffico con inevitabile dirottamento della "domanda" verso altri porti</p>	Coerente
<p>Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato</p>	<p>Misure di mitigazione ambientale ed acustica, attraverso forme di progettazione integrata ed inserimento ambientale, che consentano fin dalla fase di previsione, l'introduzione di elementi di abbattimento degli inquinamenti e di riduzione degli impatti ambientali nei servizi di trasporto.</p>	<p>Il PRP prevede interventi coerenti con le finalità del PTCP in quanto, le nuove infrastrutture previste, non interferiranno direttamente su ambiti interessati da vegetazione di pregio. Inoltre la fase di cantiere sono normalmente di durata temporanea e pertanto producono effetti poco significativi sulla componente.</p>	Coerente

8.4.2 Coerenza tra Piano di Azione Territoriale (PAT) e PRP

L'obiettivo strategico del nuovo Piano di Azione Locale è 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;
- 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.

La fase di predisposizione del PAT ha tenuto come riferimento il rispetto dell'ambiente e la sostenibilità ambientale nel suo complesso definito come punto di forza del territorio.

Tabella 8.4.2-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Piano di Azione Territoriale

Piano Regolatore Portuale	PAT	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali	Valorizzare e organizzare le risorse locali di identità, cultura, ambiente ed attività economiche, come un sistema integrato capace di attrarre maggiori flussi di visitatori e quindi di determinare un incremento dei consumi legati alla fruizione ed alla visita del territorio	Le previsioni di sviluppo del PRP non insistono su aree protette o di fruizione turistica. Il PRP quindi non interferisce con l'obiettivo del PAT	Coerente
	Miglioramento della capacità delle imprese di controllare l'impatto ambientale dei propri processi produttivi	Un incremento delle attività produttive e dei traffici portuali rappresenta un'occasione di promozione di EMAS (cfr anche cap.5.9) e l'incentivazione alla riconversione tecnologica ecosostenibile	Coerente
	Promozione dell'efficienza energetica e sviluppo di fonti energetiche rinnovabili		

Piano Regolatore Portuale	PAT	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
	Adeguamento e integrazione dell'impianto per il trattamento e riutilizzo acque reflue delle aree attrezzate e industriali		
- Collegamento ferroviario	Migliorare la rete infrastrutturale di aree che necessitano di ampliare la propria capacità insediativi	Al fine di ridurre i costi per la logistica e migliorare la qualità dell'aria è necessaria la razionalizzazione del trasporto delle merci e della mobilità delle persone che interessano le aree produttive	Coerente
	Aumento della qualità dell'aria, migliorando la fruizione della mobilità e razionalizzando l'organizzazione territoriale nelle aree di recente sviluppo		
	Sostegno allo sviluppo dell'imprenditorialità legata alla valorizzazione e gestione del patrimonio ambientale e storico-culturale	Non si rilevano obiettivi di PAT relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile

Tabella 8.4.2-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Piano di Azione Territoriale

Piano Regolatore Portuale	PAT	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
<ul style="list-style-type: none"> - Riconfigurazione totale del bacino esistente - Prolungamento di 650 m della diga di sopraflutto - Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L" - Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale) - Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante - Nuove destazionazione interna delle aree portuali 	Sviluppo del Piano Regolatore del porto di Vasto e miglioramento dei collegamenti ferroviari e con i caselli autostradali.	La presenza nel territorio di aree portuali e industriali che hanno una rilevanza sia all'interno del panorama regionale che nazionale, presuppone l'esigenza di agire sul potenziamento e l'adeguamento di aree a vocazione produttiva, migliorando la dotazione dei servizi per le aziende	Coerente
	Avviamento dell'autoporto di San Salvo e collegamento con il Porto di Vasto		
Nuovo edificio dei servizi portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente

Piano Regolatore Portuale	PAT	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Miglioramento degli assi viari e dei collegamenti tra l'area industriale San Salvo e Porto di Vasto e area industriale Vasto e casello A 14 Vasto nord	L'intervento risulta compatibile con le previsioni del PAT, in quanto 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 l'Adriatico è necessario intervenire sulle reti locali	Coerente
	Miglioramento delle infrastrutture nelle aree produttive. (strade, fognie, acqua, gas, illuminazione, ecc..)		

8.4.3 Coerenza tra Piano Territoriale delle Attività Produttive (PTAP) e PRP

L'efficacia del PTAP si appoggia soprattutto su una riconversione degli assetti produttivi del territorio estesa coerentemente all'interno del sistema provinciale, con l'intento di un aggiornamento della rete complessiva degli agglomerati, tenuto conto dei ruoli innovativi ed inediti che sono chiamati a rispondere.

Come definito all'interno del PTAP, In accordo con la Provincia, i Consorzi assumono la corresponsabilità del Piano Territoriale delle Attività Produttive, partecipando così alle previste politiche di riassetto e sviluppo selettivo e sostenibile delle attività produttive che insistono sull'intero territorio provinciale, avendo come obiettivo anche la riduzione della vulnerabilità ambientale e la riduzione della frammentazione delle unità di paesaggio.

Tabella 8.4.3-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Piano Territoriale delle Attività Produttive

Piano Regolatore Portuale	PTAP	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione

Piano Regolatore Portuale	PTAP	Relazioni tra obiettivi	
		Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali	Integrazione fra attività produttive e ambiente naturale; riconversione, con riferimento ai valori paesaggistici ambientali e naturalistici	Le previsioni di sviluppo del PRP non insistono su aree protette, aree archeologiche, aree naturali protette	Coerente
	Promozione della certificazione EMAS	Un incremento delle attività produttive e dei traffici portuali rappresenta un'occasione di promozione di EMAS (cfr. anche cap. 5.9)	Coerente
	Incentivazione alla riconversione tecnologica pulita	L' ampliamento del porto di Vasto presumibilmente porterà ad una maggiore concentrazione di servizi e ad occasioni ed opportunità di sviluppo delle attività presenti che quindi, potranno essere ideate o riconvertite secondo criteri progettuali eco-sostenibili.	Coerente
	Implementare nuove tecnologie per i mezzi navali per ridurre i tempi del ciclo-nave		Coerente
- Nuova localizzazione dei servizi		Non si rilevano obiettivi di PTPA relazionabili con obiettivo del PRP	Non giudicabile
- Collegamento ferroviario	Avviare processi connessi alla mobilità sostenibile	In entrambi i Piani viene posto l'obiettivo di riduzione del traffico merci su strada	Coerente
	Promozione di una cultura ecosostenibile	Non si rilevano obiettivi di PRP relazionabili con obiettivo del PTAP	Non giudicabile

Tabella 8.4.3-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Piano Territoriale delle Attività Produttive

Piano Regolatore Portuale	PTAP	Relazioni tra interventi	
		Commento	Compatibilità
Interventi previsti	Contenuti		
- Riconfigurazione totale del bacino esistente	Il Piano individua tra le previsioni d'intervento, l'ampliamento del porto di Vasto.	Il PRP prevede interventi compatibili con le finalità del PTAP. Nell'ottica di una specializzazione dei porti abruzzesi il porto di Vasto sembra la sede più appropriata per la movimentazione di merci rinfuse. Inoltre in entrambi i Piani, tenuto conto del fatto che il trasporto marittimo risulta ancora più	Coerente

Piano Regolatore Portuale	PTAP	Relazioni tra interventi			
		Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
				contenuto di quello stradale, appare assolutamente prioritario creare le condizioni per migliorare l'operatività portuale.	
- Realizzazione di una diga di sottoflutto, lunga 600 m in forma di "L"	Non sono state definite prescrizioni specifiche				Coerente
- Modifiche dell'attuale assetto planimetrico (dell'imboccatura portuale)	Non sono state definite prescrizioni specifiche				Coerente
- Eliminazione del molo Martello e prolungamento della banchina di levante	Non sono state definite prescrizioni specifiche				Coerente
- Nuove destazionazione interna delle aree portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche				Coerente
Nuovo edificio dei servizi portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche				Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Il Piano prevede il potenziamento delle Infrastrutture ferroviarie al fine di accelerare la messa a regime del trasporto ferroviario intermodale delle merci.			Rispetto alle disposizioni contenute nel PRP, il PTAP risulta compatibile nella realizzazione e ammodernamento della rete stradale e ferroviaria, Questi interventi sono di prioritaria importanti per la comunicazione interna della regione e per quella d'accesso per le aree industriali e per i nodi infrastrutturali (aeroporto, porti, interporto, etc.).	Coerente

8.5 Strumenti di pianificazione e programmazione a carattere locale

8.5.1 Coerenza tra Piano Regolatore Generale (PRG) e PRP

Gli obiettivi del PRG sono costruiti sulla base di prescrizioni definite dalla Normativa Tecnica di Attuazione adottata con deliberazione di C.C. n°87 del 23.10.2008.

Le zone e gli interventi urbanistici previsti all'interno dell'Area di studio sono i seguenti:

- ZONA B1A -Aree di ristrutturazione e completamento (Art. 92)
- ZONA B4 -Zona di completamento da integrare (Art. 94)

- ZONA D1 - Insedimenti industriali piano ASI (Art. 104)
- ZONA V5 -Riserva naturale e aree protette (Art. 138)
- ZONA V6 -Verde di salvaguardia (Art. 139)

Tabella 8.5.1-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Piano Regolatore Generale

Piano Regolatore Portuale	Piano Regolatore Generale	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali		Non si rilevano obiettivi di PRG relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile
- Nuova localizzazione dei servizi		Non si rilevano obiettivi di PRG relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile
		Non si rilevano obiettivi di PRG relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile
	Nelle aree adibite a ristrutturazione e completamento sul patrimonio edilizio, è previsto un uso compatibile delle tipologie architettoniche con l'ambiente, utilizzando materiali locali o comunque legati alla storia del luogo	Non si rilevano obiettivi di PRG relazionabili con obiettivi del PRP	Non giudicabile

Tabella 8.5.1-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Piano Regolatore Generale

Piano Regolatore Portuale	Piano Regolatore Generale	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
- Nuove destazione interna delle aree portuali	Il PRG non norma ambiti interessati dalle opere marittime previste		Coerente
Nuovo edificio dei servizi portuali	Il PRG non norma ambiti interessati dalle opere marittime previste		Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario	Negli ambiti interessati dai tracciati ferroviari il PRG	In fase di VIA, il parere positivo dell'autorità	Coerente in

Piano Regolatore Portuale	Piano Regolatore Generale	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
con 3 ipotesi di tracciato	prevede quanto segue (cfr. cap. 7.2.5): - ZONA B1A - Aree di ristrutturazione e completamento (Art. 92) - ZONA V6- Verde di salvaguardia (Art. 139) - ZONA D1 - Insediamenti industriali piano ASI (Art. 104)	competente acquisisce valore anche in merito alla compatibilità con gli strumenti di pianificazione urbanistica. In sede di SIA sarà valutata la compatibilità all'interno del "Quadro di Riferimento Programmatico" (cfr. cap. 13)	deroga/con necessità di approfondimenti

8.5.2 Coerenza tra Piano di Assetto Naturalistico della Riserva Guidata di "Punta Aderci" e PRP

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.

Ne risulta un sistema di obiettivi per la tutela e valorizzazione della Riserva di Punta Aderci, perseguendo finalità di:

- riqualificazione e conservazione ambientale;
- realizzazione di interventi per la fruizione turistica;
- realizzazione di interventi per la didattica ed iniziative editoriali e promozionali;
- attività e strutture di servizio.

Tabella 8.5.2-1 Relazione tra obiettivi del Piano Regolatore Portuale e del Piano di Assetto Naturalistico della Riserva Guidata di "Punta Aderci"

Piano Regolatore Portuale	Piano di Assetto Naturalistico	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione

Piano Regolatore Portuale	Piano di Assetto Naturalistico	Relazioni tra obiettivi	
Obiettivi Generali	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Commento	Relazione
- Estensioni delle attuali aree portuali - Adeguamento strutturale delle opere foranee - Nuova assetto dell'imboccatura portuale - Nuova conformazione degli specchi portuali	-Riqualificazione e conservazione ambientale -Salvaguardia, manutenzione e riqualificazione naturalistica degli ecosistemi o delle loro singole componenti biotiche o abiotiche; -Difesa del suolo, sotto l'aspetto idrogeologico, utilizzando preferibilmente tecniche di ingegneria naturalistica;	Le opere previste non interessano la Riserva. Nel Piano di Assetto non sono definite prescrizioni o indicazioni per opere da realizzarsi in ambiti limitrofi, esterne al perimetro dell'area protetta.	Coerente
- Nuova localizzazione dei servizi			
- Collegamento ferroviario			
	Interventi per la fruizione turistica		

Tabella 8.5.2-2 Compatibilità tra il Piano Regolatore Portuale e il Piano di Assetto Naturalistico della Riserva Guidata di "Punta Aderci"

Piano Regolatore Portuale	Piano di Assetto Naturalistico	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
- Nuove destazionazione interna delle aree portuali	-Limitare l'accesso a punti "delicati" e/o limitare l'impatto ambientale con la sistemazione di barriere vegetali o il posizionamento di staccionate, ecc.; -Sistemazione strada di accesso e chiusura ai mezzi motorizzati della spiaggia di Punta Penna nei pressi del porto. -Delimitazione area di parcheggio sosta ed accoglienza dei visitatori presso la spiaggia di Punta Penna nei pressi del porto.	Le opere marittime previste non interessano la Riserva. Inoltre la realizzazione delle opere foranee previste potrebbe consentire di ridossare parte del versante est della falesia di Punta della Penna, contribuendo positivamente ad attenuare l'attacco diretto del moto ondoso e favorendo l'ampliamento della spiaggia. La configurazione scelta in sede di redazione di PRP è la migliore per quanto riguarda le condizioni di moto ondoso ed i fenomeni di interrimento nella darsena portuale, Tale intervento garantisce ampi spazi di manovra,	Coerente

Piano Regolatore Portuale	Piano di Assetto Naturalistico	Relazioni tra interventi	
Interventi previsti	Contenuti	Commento	Compatibilità
		riducendo i rischi di incidenti suscettibili di provocare fenomeni di inquinamento (cfr. par. 5.1.4)	
Nuovo edificio dei servizi portuali	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente
Realizzazione di un collegamento ferroviario con 3 ipotesi di tracciato	Non sono state definite prescrizioni specifiche		Coerente

8.6 Quadro sinottico finale

Nella tabella seguente, si riporta il quadro riassuntivo di coerenza tra PRP e gli strumenti urbanistici affrontati nei capitoli precedenti.

Tabella 8.5.2-3 Quadro sinottico

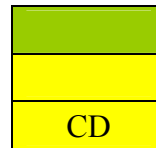
Strumento di Pianificazione	Relazione tra obiettivi		Compatibilità	
Trattato di Maastricht				
Programma Marco Polo				
Legge Obiettivo				
Piano Generale dei Trasporti e della Logistica				
Piano per la Logistica				
Piano Pluriennale della Viabilità				
Quadro Strategico Nazionale (2007-2013)				
Contratto di Programma di RFI (2007-2013)				
Quadro di Riferimento Regionale				
Accordo di Programma Quadro				
Master Plan Regionale				
Piano Regionale Integrato dei Trasporti				
Piano Strategico				
Piano Regionale Paesistico				CD
Piano di Assetto Idrogeologico				CD
Piano Regionale Triennale e Risanamento Ambientale				
Il Piano di Tutela delle Acque				
Piano Territoriale di Coordinamento				
Piano di Azione Territoriale				
Piano Territoriale delle Attività Produttive				
Piano Regionale Generale del Comune di Vasto				CD

Strumento di Pianificazione	Relazione tra obiettivi		Compatibilità		
Piano di Assetto Naturalistico della Riserva Guidata di "Punta Aderci"					

Coerente

Non giudicabile

Coerente in deroga/con necessità di approfondimenti



9 ANALISI DI COERENZA INTERNA

In generale si può ritenere che la coerenza interna sia verificata se gli interventi programmati rispondono effettivamente agli obiettivi esplicitati dal PRP, e se la valutazione del PRP tiene conto di tutti i potenziali effetti indotti dagli interventi programmati.

In dettaglio, le principali relazioni da verificare sono le seguenti:

1. tutte le criticità ambientali emerse dall'analisi della base conoscitiva devono essere rappresentate da almeno un indicatore; tale fatto è verificato in quanto tutte le componenti ambientali (alle quali sottendono le criticità) sono rappresentate da almeno un indicatore;
2. tutti gli obiettivi di PRP devono essere rappresentati da almeno un indicatore, ovvero non devono esistere obiettivi non perseguiti o non misurabili nel loro risultato;
3. tutti gli effetti significativi dovuti alle azioni (necessarie a perseguire un obiettivo) devono avere almeno un indicatore che li misuri;
4. tutti gli indicatori devono essere riferiti almeno a un obiettivo e a una azione, mettendo così in relazione i sistemi degli obiettivi e delle azioni;
5. ciascun indicatore deve essere misurabile; tale fatto è verificato in quanto per ciascun indicatore è stato possibile reperire i dati e le informazioni necessarie ed effettuare il calcolo.

E' utile sottolineare che in questa fase non si misura la sostenibilità ambientale di ciascuna azione⁷, ma solo la presenza di "pre-requisiti" per tale misura, cioè, riassumendo:

- ✓ la volontà di perseguire gli obiettivi di sostenibilità attraverso una o più azioni (Azioni in grado di perseguire un obiettivo);
- ✓ la possibilità di misurare quanto tali obiettivi sono perseguiti.

Per ciascun obiettivo di sostenibilità sono state individuate le azioni riportate nella tabella che segue.

⁷ Misurata a livello di "possibili effetti" nel capitolo 5 e attraverso l'applicazione degli indicatori nel capitolo 9

Tabella 9-1 Azioni in grado di perseguire un obiettivo

OBIETTIVI	AZIONI
Abbattere il rischio di incidenti nel porto	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliamento del porto tramite una configurazione portuale più razionale ed efficace • Modifiche dell'assetto planimetrico dell'imboccatura portuale
Limitare le emissioni di gas climalteranti	<ul style="list-style-type: none"> • Collegamento ferroviario al porto, attraverso il quale limitare il trasporto su gomma, favorendo un sistema intermodale • Utilizzo di fonti energetiche rinnovabili per la produzione di energia elettrica (riduzione del consumo di energia primaria proveniente da fonti di energia convenzionali) • Realizzazione di edifici caratterizzati da prestazioni energetiche più elevate (riduzione del consumo di energia primaria per la climatizzazione invernale ed estiva degli edifici)
Miglioramento ambientale, naturalistico e paesaggistico degli ambiti di margine del porto	<ul style="list-style-type: none"> • Interventi di riqualificazione e compensazione ambientale
Ridurre le emissioni di inquinanti e il livello di inquinamento acustico	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione del collegamento ferroviario in prevalenza in galleria o comunque a distanze adeguate da edifici residenziali.
Limitare strettamente al necessario le opere d'intervento e senza aggiungere elementi di detrazioni della qualità del paesaggio	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di opere foranee in un ambito già interessato dal porto; • Realizzazione del collegamento ferroviario in prevalenza in galleria e comunque in ambiti poco intervisibili.
Risoluzione del problema del progressivo interrimento del porto attuale.	<ul style="list-style-type: none"> • Costruzione e ottimizzazione delle opere foranee; • Prolungamento della diga di sopraflutto; • Realizzazione di una diga di sottoflutto.
Definire una nuova destinazione d'uso delle banchine di ormeggio	<ul style="list-style-type: none"> • Modifiche della conformazione e destinazione d'uso degli specchi portuali interni e delle aree di banchina
Riqualificare e armonizzare gli edifici e le strutture attualmente presenti ai piedi della falesia di Punta della Penna	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di nuovi edifici con criteri ecosostenibili

Per ciascun obiettivo di sostenibilità sono stati applicati gli indicatori riportati nella tabella che segue.

Tabella 9-2 Indicatore CI2 (indicatori in grado di misurare un obiettivo)

OBIETTIVI	INDICATORI
Abbattere il rischio di incidenti nel porto	<ul style="list-style-type: none"> • Andamento della dinamica litoranea (AI02) • Valutazione della penetrazione del moto ondoso (AI04)
Limitare le emissioni di gas climalteranti	<ul style="list-style-type: none"> • Atmosfera (AT01) • Utilizzo di fonti rinnovabili (EN01) • Consumo energetico degli impianti di illuminazione esterna (EN03)
Miglioramento ambientale, naturalistico e paesaggistico degli ambiti di margine del porto	<ul style="list-style-type: none"> • Habitat di interesse comunitario (FV01) • Naturalità della vegetazione (FV02) • Habitat faunistici (FA01) • ILC (Index of Landscape Conservation) (EBT01) • Pericolosità idrogeologica (SS01) • Rischio idrogeologico (SS02) • Percentuale di costa artificializzata con opera maritime e/o di difesa (AI01) • Percentuale di corsi d'acqua interessati dalle previsioni di PRP (AI03) • Suolo agricolo (SS03)
Ridurre le emissioni di inquinanti e il livello di inquinamento acustico	<ul style="list-style-type: none"> • Atmosfera (AT01) • Rumore (RV01) • Utilizzo di fonti rinnovabili (EN01) • Produzione di rifiuti da imbarcazioni (RI01) • Alterazione nella percezione della qualità dell'ambiente di vita (SP01) • Ecosistemi e biocenosi marine (EBM01)
Limitare strettamente al necessario le opere d'intervento e senza aggiungere elementi di detrazioni della qualità del paesaggio	<ul style="list-style-type: none"> • Zone A del Piano Paesistico Regionale (PA01) • Visibilità (PA02) • Beni culturali (BC01)
Risoluzione del problema del progressivo interrimento del porto attuale.	<ul style="list-style-type: none"> • Andamento della dinamica litoranea (AI02) • Valutazione della penetrazione del moto ondoso (AI04)
Definire una nuova destinazione d'uso delle banchine di ormeggio	<ul style="list-style-type: none"> • Percentuale di costa artificializzata con opera maritime e/o di difesa (AI03)
Riqualificare e armonizzare gli edifici e le strutture attualmente presenti ai piedi della falesia di Punta della Penna	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizzo fonti rinnovabili (EN01) • Messa a norma degli impianti di illuminazione esterna (IL01) • Prestazione energetica globale degli edifici dell'area portuale (EN02)

I risultati della verifica di coerenza interna sono riportati nella tabella che segue.

Tabella 9-3 - Sintesi dei risultati degli indicatori di coerenza interna

OBIETTIVI	INDICATORI DI COERENZA INTERNA
Abbatere il rischio di incidenti nel porto	V
Limitare le emissioni di gas climalternati	V
Miglioramento ambientale, naturalistico e paesaggistico degli ambiti di margine del porto	V
Ridurre le emissioni di inquinanti a il livello di inquinamento acustico	V
Limitare strettamente al necessario le opere d'intervento e senza aggiungere elementi di detrazioni della qualità del paesaggio	V
Risoluzione del problema del progressivo interrimento del porto attuale.	V
Definire una nuova destinazione d'uso delle banchine di ormeggio	V
Riquilibrare e armonizzare gli edifici e le strutture attualmente presenti ai piedi della falesia di Punta della Penna	V

V : Obiettivo raggiunto in modo soddisfacente

x: Obiettivo non raggiunto in modo soddisfacente

In conclusione la verifica di coerenza interna da un esito positivo, in quanto gli obiettivi di sostenibilità prefissati risultano raggiunti. Il calcolo degli indicatori effettuato permette infatti di valutare gli effetti delle previsioni del PRP. Tale analisi indica che gli obiettivi prefissati possono essere raggiunti in modo soddisfacente, in particolar modo per quel che riguarda l'abbattimento del rischio di incidenti rilevanti nel porto e la risoluzione del problema del progressivo interrimento del bacino portuale. L'eventuale attuazione delle previsioni del PRP permetterà inoltre di raggiungere anche gli altri obiettivi di sostenibilità ambientale.