



# BOLLETTINO UFFICIALE

della REGIONE ABRUZZO



Direzione, Redazione e Amministrazione: Ufficio BURA

## Speciale n. 33 del 21 Marzo 2014 - Volume I

### Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta Penna di Vasto

#### Vendita e Informazioni

**UFFICIO BURA**  
**L'AQUILA**  
**Via Leonardo Da Vinci n° 6**

Bura: Tel. **0862/363264 - 363206**  
Sito Internet: <http://bura.regione.abruzzo.it>  
e-mail: [bura@regione.abruzzo.it](mailto:bura@regione.abruzzo.it)  
**Servizi online: Tel. 0862/363264 - 363217 - 363206**

dal lunedì al venerdì dalle 9.00 alle 13.00 ed il martedì e giovedì pomeriggio dalle 15.30 alle 17.30

#### Avviso per gli abbonati

In applicazione della **L.R. n. 51 del 9.12.2010** il Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo dall' 1.1.2011 viene redatto in forma digitale e diffuso gratuitamente in forma telematica, con validità legale. Gli abbonamenti non dovranno pertanto più essere rinnovati.

**Il Bollettino Ufficiale viene pubblicato nei giorni di Mercoledì e Venerdì**

## Articolazione del BURAT

Il BURAT serie "ORDINARIO" si articola in due parti:

### PARTE PRIMA

- a) Lo Statuto regionale e le leggi di modifica dello Statuto, anche a fini notiziali ai sensi dell'articolo 123 della Costituzione;
- b) le leggi ed i regolamenti regionali e i testi coordinati;
- c) il Piano regionale di sviluppo ed i relativi aggiornamenti, il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria nonché tutti gli atti di programmazione degli organi di direzione politica disciplinati dalla normativa regionale in materia di programmazione;
- d) gli atti relativi ai referendum da pubblicarsi in base alle previsioni della normativa in materia;
- e) le sentenze e ordinanze della Corte costituzionale relative a leggi della Regione Abruzzo o a leggi statali o a conflitti di attribuzione coinvolgenti la Regione Abruzzo, nonché le ordinanze di organi giurisdizionali che sollevano questioni di legittimità di leggi della Regione Abruzzo e i ricorsi del Governo contro leggi della Regione Abruzzo;
- f) gli atti degli organi politici e di direzione amministrativa della Regione che determinano l'interpretazione delle norme giuridiche o dettano disposizioni per loro applicazione;
- g) le ordinanze degli organi regionali.

### PARTE SECONDA

- a) Le deliberazioni adottate dal Consiglio regionale e non ricomprese fra quelle di cui al comma 2;
- b) gli atti di indirizzo politico del Consiglio regionale;
- c) i decreti del Presidente della Giunta regionale concernenti le nomine e gli altri di interesse generale;
- d) i decreti del Presidente del Consiglio regionale concernenti le nomine e gli altri di interesse generale;
- e) i provvedimenti degli organi di direzione amministrativa della Regione aventi carattere organizzativo generale;
- f) gli atti della Giunta regionale e dell'ufficio di Presidenza del Consiglio regionale di interesse generale;
- g) gli atti della Regione e degli enti locali la cui pubblicazione è prevista da leggi e regolamenti statali e regionali;
- h) i bandi e gli avvisi di concorso della Regione, degli enti locali e degli altri enti pubblici e i relativi provvedimenti di approvazione;
- i) i bandi e gli avvisi della Regione, degli enti locali e degli altri enti pubblici per l'attribuzione di borse di studio, contributi, sovvenzioni, benefici economici o finanziari e i relativi provvedimenti di approvazione;
- j) i provvedimenti di approvazione delle graduatorie relative ai procedimenti di cui alle lettere h) e i);
- k) gli atti di enti privati e di terzi che ne facciano richiesta conformemente alle previsioni normative dell'ordinamento.

1. Gli atti particolarmente complessi, i bilanci ed i conti consuntivi, sono pubblicati sui BURAT serie "SPECIALE".
2. Gli atti interni all'Amministrazione regionale sono pubblicati sui BURAT serie "SUPPLEMENTO".
3. I singoli fascicoli del BURAT recano un numero progressivo e l'indicazione della data di pubblicazione.

#### NOTA:

**Le determinazioni direttoriali e dirigenziali** per le quali non sia espressamente richiesta la pubblicazione integrale sul BURAT, ancorché non aventi rilevanza esterna o che siano meramente esecutive di precedenti determinazioni, **sono pubblicate per estratto** contenente la parte dispositiva, l'indicazione del servizio competente, il numero d'ordine, la data e l'oggetto del provvedimento.

Sul Bollettino Ufficiale sono altresì pubblicati tutti i testi la cui pubblicazione è resa obbligatoria dall'ordinamento nazionale e comunitario, anche se richiesti da privati.

## INDICE GENERALE

### VOLUME I

DELIBERAZIONE 28.01.2014, n. 176/4

**Nuovo Piano regolatore del porto di Punta Penna di Vasto**

### VOLUME II

#### PARTE I

**PIANO REGOLATORE PORTUALE**

**Elaborati Descrittivi**

### VOLUME II

#### PARTE II

**PIANO REGOLATORE PORTUALE**

**Elaborati Descrittivi**

**Elaborati Grafici**

### VOLUME III

#### PARTE I

**VAS-01 - Verifica di assoggettabilità a VAS (SCREENING). RAPPORTO PRELIMINARE**

**VAS-02 - Verifica preliminare di VAS (SCOOPING). RAPPORTO PRELIMINARE**

**VAS-03 - RAPPORTO PRELIMINARE**

### VOLUME III

#### PARTE II

**VAS-03 - RAPPORTO PRELIMINARE**

### VOLUME III

#### PARTE III

**VAS-03 - RAPPORTO PRELIMINARE**

### VOLUME III

#### PARTE IV

**VAS-04 - SINTESI NON TECNICA DEL RAPPORTO AMBIENTALE**

**VAS-05 - VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE**

# Sommario

## VOLUME I

### PARTE I

#### Leggi, Regolamenti, Atti della Regione e dello Stato

#### ATTI DELLA REGIONE

#### DELIBERAZIONI

##### CONSIGLIO REGIONALE

DELIBERAZIONE 28.01.2014, n. 176/4

**Nuovo Piano regolatore del porto di Punta Penna di Vasto ..... 5**

##### ALLEGATI

**Deliberazione 06.11.2007 del Consiglio Comunale di Vasto .....14**

**Nota Prot. 02.04.11/11368 del 23.11.2012 dell'Ufficio circondariale Marittimo di Vasto.....20**

**Determinazione Direttoriale 08.05.2012, n. 18/2012 .....21**

**Decreto 12.11.2012, n. 18/2012 emesso dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto .....27**

**Documento di fattibilità tecnico economica ..... 33**

**Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - Prot. n. 104/12 del 19.06.2013 ..... 78**

## PARTE I

**Leggi, Regolamenti, Atti della Regione e dello Stato**

## ATTI DELLA REGIONE

## DELIBERAZIONI

**CONSIGLIO REGIONALE**

DELIBERAZIONE 28.01.2014, n. 176/4

**Nuovo Piano Regolatore del Porto di Punta Penna di Vasto.**

**IL CONSIGLIO REGIONALE**

**UDITA** la relazione della 4<sup>a</sup> Commissione consiliare svolta dal Presidente Argirò che, allegata al presente atto, ne costituisce parte integrante;

**VISTA** la deliberazione n. 1008/C del 30 dicembre 2013, con la quale la Giunta regionale ha proposto all'approvazione del Consiglio il Nuovo Piano Regolatore del Porto di Punta Penna di Vasto;

**PRESO ATTO** che dal contenuto della predetta deliberazione, risulta che in fase istruttoria la Giunta ha:

**VISTO:**

- la L. 30 giugno 1998, n° 208, recante "Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un Fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse";
- la L. 23 dicembre 1998, n° 449, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 1999)" che reca autorizzazione di spesa pari a £. 11.100 miliardi (periodo 1999-2001) a titolo di rifinanziamento della citata Legge n° 208/98, per la prosecuzione degli interventi nelle aree depresse;

**PRESO ATTO:**

- dell'Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo e la Regione Abruzzo, approvata dal CIPE, sottoscritta in data 15/02/2000, che ha individuato i programmi di intervento nei settori di interesse comune da attuarsi attraverso la stipula di Accordi di Programma Quadro dettando i criteri, i tempi ed i modi per la sottoscrizione degli Accordi stessi;

**PRESO ATTO** della deliberazione n. 2363 del 3 novembre 1999, con la quale si è, fra l'altro, disposto il cofinanziamento dello studio di fattibilità "Razionalizzazione e potenziamento del sistema portuale regionale";

**PRESO ATTO** della deliberazione n. 1011 del 10 dicembre 2002, con la quale si è disposta la ripartizione dei relativi fondi di cui alla Delibera CIPE n° 36/2002 tra i vari settori di interesse regionale tra cui il Settore opere pubbliche e Infrastrutture ed il Settore Mobilità;

**DATO ATTO** che in data 10.12.2003 è stato stipulato tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Abruzzo, l'Accordo di Programma Quadro finalizzato all'introduzione ed al potenziamento del sistema dei porti abruzzesi all'interno del sistema marittimo, turistico e commerciale del Mediterraneo;

**CONSIDERATO** che tale sottoscritto APQ prevede, fra gli interventi da realizzare, l'intervento previsto alla scheda DT - 06 denominato "Revisione ed aggiornamento del Piano Regolatore Portuale" con copertura finanziaria pari ad € 200.000,00, a valere sui fondi della deliberazione CIPE 138/2000;

**PRESO ATTO** della deliberazione n. 372 del 26.05.2004, con la quale è stato individuato nel Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Vastese (Co.A.S.I.V.) il soggetto attuatore per la realizzazione dell'intervento APQ 14 - 6, finanziato per € 200.000,00 (di cui alla Delibera CIPE 138/2000) finalizzato alla "Revisione e aggiornamento del Piano Regolatore Portuale" inerente il Porto di Punta Penna di Vasto;

**DATO ATTO** che la L.R. n. 113, del 23.11.1999 ha previsto, a favore del Co.A.S.I.V., un contributo straordinario (disciplinato mediante specifica convenzione, stipulata in data 09.06.2004) di € 129.114,22 per la redazione di nuovi studi di fattibilità o progetti relativi al Porto di Vasto;

**DATO ATTO** che il Co.A.S.I.V. ha inteso finalizzare l'indicato contributo per lo sviluppo di studi e modelli perseguenti l'obiettivo del procedimento in itinere di revisione ed aggiornamento della nuova proposta di Piano Regolatore Portuale del Porto di Vasto;

**DATO ATTO** della convenzione (con schema approvato con la indicata DGR n. 372/2004), sottoscritta tra la Regione Abruzzo e il soggetto attuatore dell'intervento - Co.A.S.I.V., per regolare il conferimento dell'indicata somma di € 200.000,00, (APQ 14-6) nonché della somma di € 129.114,22 di cui alla L.R. n. 113/99, per la realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Vasto, in data 14.07.2005;

**DATO ATTO** che nella citata Convenzione si espone:

- all'art. 6 circa le susseguenti fasi da attuare per l'indicata revisione del PRP, in relazione all'art. 5 della L. n. 84/94, concernenti, previa intesa con il Comune di Vasto, la redazione del Piano Regolatore Portuale e studio di incidenza ambientale, la fase di adozione del Piano da parte dell'Autorità Marittima e acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. e pronuncia di compatibilità ambientale;
- all'art. 8 che al termine dei lavori dovranno essere forniti alla Regione Abruzzo, per l'indicato lavoro, i supporti informatici e un numero di copie su supporto cartaceo, necessari per le approvazioni di competenza regionali;

**DATO ATTO:**

- del Provvedimento n. 120 del 11. 05. 2004, del Commissario del Co.A.S.I.V., con il quale si è dato corso al procedimento di revisione e definitiva adozione del nuovo strumento urbanistico disciplinante lo spazio portuale con cui è stato approvato il progetto preliminare per il porto di Vasto;
- del Provvedimento Commissariale del Co.A.S.I.V., n. 306 del 30.11. 2004, con il quale si è deliberato l'affidamento per la redazione della proposta del nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Vasto al raggruppamento temporaneo di Società di professionisti costituito dalla Modimar Srl (capogruppo), dalla Med.I.F. Srl e dalla Tecnoconsud Srl;
- che il Co.A.S.I.V. con nota del 05.10.2007, prot. n. 7489, ha presentato al Comune di Vasto, per l'ulteriore seguito di competenza, gli elaborati progettuali redatti dalla Modimar e altri, inerenti la revisione e l'aggiornamento del nuovo Piano Regolatore del Porto di Vasto;
- che il Consiglio Comunale del Comune di Vasto con deliberazione n. 104 del 6.11.2007, nel rilevare l'assenza di contrasti con il P.R.G. comunale, in quanto le aree sono regolate dal P.R.T. consortile, nonché la compatibilità con le infrastrutture e le previsioni urbanistiche, esprime condivisione sull'indicata proposta di variazione ed aggiornamento del Piano Regolatore del Porto di Vasto;
- che il Consiglio di Amministrazione del Co.A.S.I.V. con deliberazione n. 303 del 22.09.2008 ha espresso il proprio parere favorevole sulla indicata nuova proposta progettuale del Piano regolatore del Porto di Vasto;

**VISTO** la L. n. 84 del 28 gennaio 1994, recante "Riordino della legislazione in materia portuale" che nell'attribuire alle Regioni l'approvazione dei Piani Regolatori Portuali, prevede all'art. 5:

- co. 1, che: nei porti di categoria II, classi I, II e III [con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lett. e),] l'ambito e l'assetto complessivo del porto [ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e

ferroviarie] sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate;

- co. 2, che: le previsioni del PRP non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti;
- co. 3, che: nei porti di categ. II, classi I, II, e III, nei quali non è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore è adottato dall'Autorità Marittima previa intesa con il Comune o i Comuni interessati. Il Piano quindi è inviato per il previsto parere al Consiglio Superiore dei LL.PP.;
- co. 4, che: esaurita la procedura di cui al co. 3, il PRP di cui ai porti di categ. II, classi I, II e III, è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di valutazione di impatto ambientale ed è quindi approvato dalla Regione;

#### **CONSIDERATO CHE:**

- allo stato risulta per il Porto di Vasto la seguente classificazione: porto in categ. II, classe III; dal che porto di rilevanza economica regionale ed interregionale, come previsto dall'art. 4, della L. n. 84/94, rubricato "classificazione dei porti";
- Il Porto di Vasto, ai sensi dell'art 1 della Legge Regionale 31 luglio 1996 n. 62, ha la funzione di Porto Regionale;
- Il Porto di Vasto non risulta incluso tra i porti ove, ai sensi dell'art. 6 della L. n. 84/94, è istituita l'Autorità Portuale;

#### **DATO ATTO:**

- della circolare prot. M-TRA/INFR/4520 del 17.04.2008, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per i Porti, ove espone nel merito del riparto delle competenze Stato-Regioni per il conferimento delle funzioni nei porti, del demanio marittimo e nel mare territoriale alle autonomie locali;
- della nota prot. RA/145577 del 22.06.2012, del Servizio Infrastrutture Viarie, Intermodalità e Logistica della Direzione regionale Trasporti, Infrastrutture, Intermodalità e Logistica con la quale si rappresenta, in relazione alla circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per i Porti, n. 48, del 18.04.2012, avente ad oggetto "Piani Regolatori Portuali. Competenze", che nelle more di relativa disciplina regionale in materia, l'adozione del PRP sia da ricondurre all'Autorità Marittima previa intesa con il Comune o i Comuni interessati;
- della circolare prot. 11371 del 06/09/2012, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per i Porti - Div. 4, avente ad oggetto "Piani Regolatori Portuali. Competenze", ove nel merito delle competenze esprime che "...nelle more della disciplina regionale e con riferimento alle procedure già attivate l'Autorità Marittima locale può ritenersi titolare della funzione di adozione del PRP... mantenendo, ovviamente nell'esercizio di tali compiti uno stretto contatto con gli Enti locali nel rispetto del principio di leale collaborazione .";
- della nota prot. n. DSA-2009-0023749 del 10.09.2009, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, con la quale si rappresenta che il D.Lgs. n. 4/2008 (art. 7, co. 2) indica che sono sottoposti a V.A.S. , secondo disposizioni di legge, i piani e programmi la cui approvazione compete alle Regioni e quindi per la procedura di VAS del PRP di Vasto per l'approvazione é competente la Regione secondo quanto disposto dalla L. n. 84/94;

**CONSIDERATO** che a seguito di pubblicazione sul B.U.R.A. n. 67 Ordinario del 30.12.2009, della Determinazione Direttoriale n. DA/101 del 25/11/2009 della Direzione regionale Affari della Presidenza, Politiche legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Valutazione Ambientali, Energia, è stato dato l'avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta Penna di Vasto;

**DATO ATTO** della Determinazione Direttoriale n. 17 dell'8.05.2012, della Direzione regionale Trasporti che, in relazione alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del Piano Regolatore Portuale del Porto di Punta Penna di Vasto, ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006 e successive modifiche e integrazioni, ha espresso parere favorevole sulla compatibilità ambientale della proposta di PRP tenuto conto delle prescrizioni come ivi elencate;

**DATO ATTO** del Decreto n. 18/2012, del 12.11.2012 con il quale l'Autorità Marittima - Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto ha proceduto, in pari data, all'adozione del nuovo Piano Regolatore del Porto di Vasto, su cui è stata raggiunta l'intesa con il Comune della Città di Vasto, con l'indicazione che lo stesso, ai sensi dell'art. 28 della L. n. 84/1994, era da trasmettere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'acquisizione del parere di competenza;

**DATO ATTO** che il citato Decreto n. 18/2012, fra l'altro, riporta che, per l'indicata proposta di nuovo Piano Regolatore del Porto di Vasto, risulta:

- espresso parere favorevole del Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna - Ufficio Opere Marittime, trasmesso con nota prot. 29756/3446 del 16.09.2009;
- rilasciata attestazione di compatibilità con gli indirizzi ed i contenuti del PCT, dalla Provincia di Chieti - Assessorato Urbanistica e Pianificazione Territoriale con nota prot. n. 65626 del 23.09.2008;
- espresso parere del Comando provinciale dei VV.F. con nota prot. 14322 del 18.09.2008;
- emesso parere favorevole dalla Azienda Sanitaria Locale - Dipartimento Prevenzione, giusta nota prot. n. 6 del 06.05.2009;
- emesso parere favorevole con prescrizioni, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Abruzzo - Chieti, giusta nota prot. MBAC-SBA-ABR/3713 del 04.06.2009;
- acquisita l'intesa, di cui all'art. 5, co. 3, della L. 84/94, tra l'Autorità Marittima (Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto) e il Comune della Città di Vasto;
- che con dispaccio prot. DVA-2011-0025176 del 5/10/2011, relativo alla procedura di VIA/VAS, lo stesso indica la necessità di sottoporre il PRP, a piano approvato, alla procedura di VIA per le opere puntuali di progetto;

**DATO ATTO** della nota prot. 02.04.11/11368 del 23.11.2012, con la quale l'Autorità Marittima ha trasmesso al competente Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici la proposta del Nuovo Piano Regolatore Portuale di Vasto, per il relativo parere (art. 5, co. 3, L. 84/94);

**VISTO** il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - Terza Sezione, emesso con prot. n. 104/12, nell'Adunanza del 19.06.2013, nel merito dell'indicato Nuovo Piano Regolatore del Porto di Punta Penna di Vasto, allegato quale parte integrante e sostanziale al presente atto, trasmesso dall'Ufficio Circondariale Marittimo Vasto con nota prot. 01.04.11/7338 in data 05.08.2013 e assunto dal Servizio Infrastrutture Viarie, Intermodalità e Logistica, al prot. n. RA/203776/DE8 in data 09.08.2013, ove espone:

- parere favorevole affinché l'indicata proposta di Piano Regolatore del Porto di Vasto possa proseguire l'iter procedimentale di cui all'art. 5 della L. n. 84/94, con le prescrizioni, raccomandazione e suggerimenti come ivi esposti;
- che l'adempimento delle prescrizioni relative alle modifiche dell'assetto planimetrico delle opere foranee è da svolgere prima dell'avvio delle attività di progettazione degli interventi sottesi dal piano stesso;

**VISTA** la nota protocollo n. 01.04.11/9844 del 30.10.2013, assunta dal Servizio Infrastrutture Viarie, Intermodalità e Logistica al prot. n. RA/273986/DE8 del 5.11.2013, con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio Circondariale Marittimo Vasto ha trasmesso alla Regione Abruzzo la documentazione, relativa all'adottato Piano Regolatore del Porto di Punta Penna di Vasto, per le successive fasi di approvazione, così costituita:

- Piano Regolatore Portuale 2007 (prodotto dal Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese), redatto da soc. Modimar Srl (mandataria), Soc. Med.I.F. Srl, Soc. Tecnoconsud Srl, composto da complessivi n. 17 elaborati, di seguito elencati:

Elaborati descrittivi

F.1 Relazione Generale

F.2 Norme di Attuazione

Allegati

A.1 Studio dell'Operatività Portuale

A.2 Analisi dei Traffici Portuali e Previsioni di Sviluppo



- A.3 Studio Meteomarinario
- A.4 Studio della Penetrazione del Moto Ondoso all'interno del porto
- A.5 Analisi Costi - Benefici
- A.6 Sicurezza dell'Ambito Portuale. Rapporto Preliminare
- A.7 Studio di navigabilità ed agibilità portuale

## Elaborati Grafici

## Fase conoscitiva

- FC.1 Stato attuale. Scala 1:2500
- FC.2 Strumenti Urbanistici e di Pianificazione Vigenti. Scale varie
- FC.3 Vecchio PRP e relative fasi attuative. Stato attuale e PRP proposto nel 1997. Scale varie.

## Fase propositiva

- FP.1 Planimetria di Piano Regolatore Portuale. Scala 1:2500
- FP.2 Tipologie Opere marittime di protezione e Ormeggio. Scala 1:100
- FP.3 Collegamenti primari stradali e ferroviari. Scala 1:5000/1:60000
- FP.4 Articolazione Temporale del Piano. Scala 1:5000
- FP.5 Stato attuale e Planimetria di progetto. Aspetti Navigazionali

- Valutazione Ambientale Strategica al Piano Regolatore Portuale 2007 (prodotto dal Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese), redatto da soc. Modimar Srl (mandataria), Soc. Med.I.F. Srl, Soc. Tecnoconsud Srl, composto da complessivi n. 18 elaborati, di seguito elencati:

V.1 Verifica di assoggettabilità a VAS (SCREENING). RAPPORTO PRELIMINARE

V.2 Verifica preliminare di VAS (SCOOPING). RAPPORTO PRELIMINARE

## VAS-03 RAPPORTO AMBIENTALE

- T01 Inquadramento territoriale
- T02 Carta dei vincoli
- T03 Geomorfologia e fondale marino
- T04 Proprietà e rischio idrogeologico
- T05 Uso del suolo
- T06 Carta di zonizzazione acustica
- T07 Carta degli ecosistemi
- T08 Carta delle emergenze storico paesaggistiche
- T09 Interventi di mitigazione ambientale

## VAS-04 SINTESI NON TECNICA DEL RAPPORTO AMBIENTALE

- T01 Inquadramento territoriale
- T02 Carta dei vincoli
- T03 Interventi di mitigazione ambientale

## VAS-05 VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

- T01 Inquadramento territoriale

- copia della deliberazione n. 104 del 06.11.2007, del Consiglio Comunale del Comune di Vasto con la quale viene espressa condivisione della proposta di variazione del Piano Regolatore Portuale;
- copia della nota prot. 02.04.11/11368 del 23.11.2012, dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto di trasmissione del PRP al Consiglio Superiore dei LL.PP. per l'emissione del previsto parere;
- copia della determinazione direttoriale n. 17 dell'8.05.2012, della Direzione regionale Trasporti, concernente l'emissione del parere motivato di cui all'art. 15, co. 1, del D.Lgs. n. 152/2006;
- copia del Decreto n. 18/2012 del 12.11.2012 emesso dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto per l'adozione del Piano Regolatore Portuale;

**CONSIDERATO** quanto esposto nell'indicato parere prot. n. 104/12, del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e precisamente:

- che il vigente Piano Regolatore del Porto di Vasto risulta essere stato approvato con D.M. n.7758 del 6/12/1969, ed è stato oggetto di più varianti finalizzate, più che ad adeguare il sistema portuale alle mutate esigenze e sviluppi tecnologici dei traffici marittimi, soprattutto a porre rimedio ad evidenti limitazioni dell'originale configurazione portuale tramite lavori ed interventi di completamento e/o riqualificazione delle opere preesistenti;
- che tenuto conto delle problematiche di sicurezza per le operazioni portuali (esposizione dell'imboccatura portuale alle mareggiate da nord ed eccessiva agitazione ondata residua lungo le banchine di ormeggio; fenomeni di tracimazione delle dighe foranee), che di fatto impongono anche

allo stato attuale una drastica modifica dell'assetto planimetrico delle dighe foranee del porto, negli ultimi decenni si è cercato di risolvere per quanto possibile le problematiche stesse con interventi finalizzati a completare le opere foranee previste dal PRP originario, anche con adeguamenti funzionali della conformazione planoaltimetrica delle suddette opere;

- che l'ultima variante del PRP di Vasto, approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (con voto n. 163 del 23/03/1988), ha riguardato sostanzialmente il prolungamento della diga foranea di ponente ed il banchinamento del lato sud della darsena con celle anti-risacca. I relativi lavori, terminati nel 1994, hanno di fatto completato le opere da eseguire in attuazione del vigente PRP.

**VALUTATO** che lo strumento del Piano Regionale Integrato dei Trasporti, attualmente presso il Consiglio regionale per la fase definitiva di approvazione, relativamente alla voce porti - Trasporti marittimi, per il Porto di Vasto in parola, espone:

- che lo stesso, dal punto di vista dell'entità dei traffici, può essere senz'altro assimilato ad un porto di interesse regionale;
- che il movimento di merci si quantifica in circa 200-300.000 tonnellate/anno di merce alla rinfusa allo sbarco e a poche decine di migliaia di tonnellate di merce all'imbarco;
- che in ragione dei suoi fondali, detto porto sembra la sede più appropriata per un opportuno sviluppo portuale che si inserisca nel tratto di costa intercorrente tra Ancona e i porti pugliesi mettendosi al servizio di uno sviluppo industriale ormai significativo su scala nazionale;
- che nell'ottica di una specializzazione dei porti abruzzesi il porto di Vasto potrebbe essere destinato alla movimentazione di merci rinfuse;
- che appare più realisticamente praticabile uno sviluppo portuale teso alla valorizzazione e recupero delle potenzialità ancora inesprese a patto che vengano superate le esistenti criticità costituite da:
  - insufficienza di spazi in banchina per la movimentazione delle merci;
  - ridotti fondali con problemi di pescaggio per navi di grosso tonnellaggio;
  - sovrapposizioni di funzioni all'interno dell'area portuale (turismo, traffico merci, pesca);
  - assenza di attrezzature idonee per la movimentazione delle merci;
  - insufficienti collegamenti al sistema ferroviario e autostradale;
  - allargamento della banchina di riva con sistemazione della viabilità interna all'area portuale, razionalizzazione delle aree e funzioni del porto, nonché dotazione di un efficiente collegamento delle banchine portuali con il sistema infrastrutturale ed in particolare con l'Autoporto di San Salvo.

**DATO ATTO** che il Piano Regolatore Portuale in parola, in tal senso, prevede la realizzazione di spazi e strutture così sintetizzabili (come si evince da prospetto riportato in ambito del parere prot. 104/12 del Consiglio Superiore dei LL.PP.):

- opere foranee: prolungamento molo sopraflutto e nuovo molo sottoflutto;
- banchine e piazzali: nuova darsena di levante, riqualificazione di darsena storica, dragaggio aree di colmata, piazzali;
- collegamento ferroviario;
- edifici portuali;

dal che si connota non contrasto con le previsioni nella fattispecie del PRIT;

**DATO ATTO** della deliberazione n. 759 del 21.12.2009, di approvazione del Programma Attuativo Regionale FAS 2007-2013, versione settembre 2011, nel cui ambito, alla linea di azione III.2.2.a, Intervento 1 "Potenziamento, razionalizzazione e messa in rete dell'insieme dei nodi aeroportuali e portuali con riferimento alla movimentazione passeggeri e alla logistica merci", è previsto il progetto "Potenziamento ed escavazione del porto di Vasto" (costo dell'intervento M€1,87 finanziato con risorse del FSC) e con soggetto attuatore il Comune di Vasto;

**DATO ATTO** del Documento di fattibilità tecnico economica redatto dall'Ufficio Circondariale Marittimo congiuntamente al Comune di Vasto allegato al voto n.104 del 19 giugno 2013 del Consiglio Superiore dei LL.PP.;

**RITENUTO** di dover proporre al Consiglio Regionale il nuovo Piano Regolatore del Porto di Punta Penna di Vasto, ai fini di approvazione dello stesso, ai sensi dell'art. 5, co. 3, della L. n. 84/94;

**EVIDENZIATO** che il provvedimento non comporta ulteriori oneri a carico del bilancio regionale;

**DATO ATTO** che il Dirigente del Servizio Infrastrutture Viarie, Intermodalità e Logistica, ha espresso il proprio parere favorevole sulla regolarità tecnica ed amministrativa della proposta di deliberazione e della sua conformità alla legislazione vigente apponendovi la propria firma in calce;

**RITENUTO** di dover approvare la proposta avanzata dalla Giunta regionale con la citata deliberazione n. 1008/C del 30 dicembre 2013;

**VISTA** la L.R. 14 settembre 1999, n. 77 e ss m e ii;

**VISTA** la Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss m e ii;

**VISTA** la Legge 28 gennaio 1994, n. 84;

**VISTO** il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss. mm. e ii;

**VISTO** il D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4;

**VISTO** il DPR 8 settembre 1997, n. 357 e ss. mm. e ii.;

**VISTO** il D.Lgs. dell'8.11.1990, n. 374 e ss. mm e ii;

**UDITI** gli interventi dei consiglieri Camillo D'Alessandro, Saia, Palomba e Paolini che si dichiarano favorevoli;

All'unanimità

## **DELIBERA**

Per tutto quanto esposto in narrativa:

1. **di approvare** il nuovo Piano Regolatore del Porto di Punta Penna di Vasto, ai sensi dell'art. 5, comma 4, della L. n. 84/1994, di cui alla nota prot. n. 01.04.11/9844 del 30.10.2013 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio Circondariale Marittimo Vasto, costituito dai seguenti documenti, che allegati al presente atto ne formano parte integrante e sostanziale:
  - a) Piano regolatore del 2007 (prodotto dal Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese), redatto da soc. Modimar Srl (mandataria), Soc. Med.I.F. Srl, Soc. Tecnoconsud Srl, formato da complessivi n.17 elaborati, numerati dal n. 1/1 al n. 1/17 come di seguito elencati:
    - Elaborati descrittivi
      - All.1/1 F.1 Relazione Generale
      - All.1/2 F.2 Norme di Attuazione
    - Allegati
      - All.1/3 A.1 Studio dell'Operatività Portuale
      - All.1/4 A.2 Analisi dei Traffici Portuali e Previsioni di Sviluppo
      - All.1/5 A.3 Studio Meteomarinario
      - All.1/6 A.4 Studio della Penetrazione del Moto Ondoso all'interno del porto
      - All.1/7 A.5 Analisi Costi - Benefici
      - All.1/8 A.6 Sicurezza dell'Ambito Portuale. Rapporto Preliminare
      - All.1/9 A.7 Studio di navigabilità ed agibilità portuale
    - Elaborati Grafici
      - Fase conoscitiva
        - All.1/10 FC.1 Stato attuale. Scala 1:2500
        - All.1/11 FC.2 Strumenti Urbanistici e di Pianificazione Vigenti. Scale varie
        - All.1/12 FC.3 Vecchio PRP e relative fasi attuative. Stato attuale e PRP proposto nel 1997. Scale varie.

## Fase propositiva

All.1/13 FP.1 Planimetria di Piano regolatore Portuale. Scala 1:2500

All.1/14 FP.2 Tipologie Opere marittime di protezione e Ormeaggio. Scala 1:100

All.1/15 FP.3 Collegamenti primari stradali e ferroviari. Scala 1:5000/1:60000

All.1/16 FP.4 Articolazione Temporale del Piano. Scala 1:5000

All.1/17 FP.5 Stato attuale e Planimetria di progetto. Aspetti Navigazionali

- b) Valutazione Ambientale Strategica al Piano Regolatore Portuale 2007 (prodotto dal Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese), redatto da soc. Modimar Srl (mandataria), Soc. Med.I.F. Srl, Soc. Tecnoconsud Srl formato da complessivi n.18 elaborati, numerati dal n. 2/1 al n. 2/18 come di seguito elencati:

All.2/1 V.1 Verifica di assoggettabilità a VAS (SCREENING). RAPPORTO PRELIMINARE

All.2/2 V.2 Verifica preliminare di VAS (SCOOPING). RAPPORTO PRELIMINARE

All.2/3 VAS-03 RAPPORTO AMBIENTALE

All.2/4 T01 Inquadramento territoriale

All.2/5 T02 Carta dei vincoli

All.2/6 T03 Geomorfologia e fondale marino

All.2/7 T04 Proprietà e rischio idrogeologico

All.2/8 T05 Uso del suolo

All.2/9 T06 Carta di zonizzazione acustica

All.2/10 T07 Carta degli ecosistemi

All.2/11 T08 Carta delle emergenze storico paesaggistiche

All.2/12 T09 Interventi di mitigazione ambientale

All.2/13 VAS-04 SINTESI NON TECNICA DEL RAPPORTO AMBIENTALE

All.2/14 T01 Inquadramento territoriale

All.2/15 T02 Carta dei vincoli

All.2/16 T03 Interventi di mitigazione ambientale

All.2/17 VAS-05 VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

All.2/18 T01 Inquadramento territoriale

- c) deliberazione n. 104 del 06.11.2007 del Consiglio Comunale del Comune di Vasto (ALL. A);

- d) nota prot. 02.04.11/11368 del 23.11.2012 dell'Ufficio Circondariale Marittimo Vasto (ALL. B);

- e) determinazione del Direttore regionale Trasporti dell'8 maggio 2012, n. 17, concernente parere motivato sulla VAS (ALL. C);

- f) decreto n. 18/2012 del 12.11.2012 del Comandante dell'Ufficio Circondariale Marittimo Vasto, di adozione del Piano Regolatore del Porto di Vasto (ALL. D);

- g) parere positivo emesso sul Piano regolatore Portuale di Vasto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con prot. n. 104/12, nell'Adunanza del 19.06.2013 (ALL. E);

2. **di richiamare** il dispaccio DVA-2011-0025176 del 5/10/2011, riportato nel decreto n. 18/2013 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, nella parte ove espone che per i PRP relativamente alle necessità connesse con la procedura di VIA/VAS, gli stessi sono sottoposti a procedura di VAS e successivamente, a Piano approvato, alla procedura di VIA per le opere puntuali di progetto;

3. **di evidenziare** che per detta fattispecie attinente la procedura di VIA/VAS il D. Lgs. 152/2006, art. 6, comma 3 ter, come modificato dal D. Lgs. n. 128/2010, come tra l'altro specificato nel citato dispaccio DVA-2011-0025176 del 5/10/2011 (ALL. F), espone che "Per i progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano Regolatore Portuale, già sottoposti ad una Valutazione Ambientale Strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione d'impatto Ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano Regolatore Portuale....";

4. **di richiamare** integralmente ogni prescrizione, osservazione, raccomandazione, considerazione, espone negli indicati documenti:

– Determinazione del Direttore regionale Trasporti dell'8 maggio 2012, n. 17;

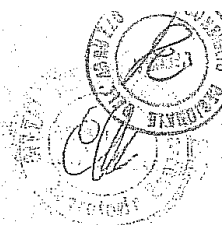
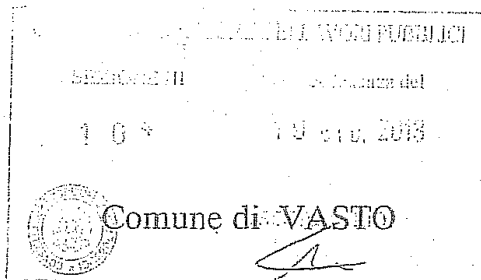
– Parere positivo emesso sul Piano regolatore Portuale di Vasto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con prot. n. 104/12, nell'Adunanza del 19.06.2013;

ai fini di perfetta osservanza e adempimento come ivi previsti da parte degli Enti autorizzanti l'esecuzione delle opere in ambito portuale;

5. **di dare atto** che ove presenti interventi da realizzarsi da parte di soggetti privati, in ambito portuale, gli stessi sono assoggettabili al versamento, da parte del concessionario del bene

- demaniale, del contributo di costruzione di cui all'art. 16 del DPR n. 380/2001, fatti salvi i casi di riduzione o esonero dal versamento previsti dall'art. 17 dello stesso DPR;
6. **di dare atto** della deliberazione n. 759 del 21.12.2009, di approvazione del Programma Attuativo Regionale FAS 2007-2013, versione settembre 2011, nel cui ambito alla linea di azione III.2.2.a, Intervento I "Potenziamento, razionalizzazione e messa in rete dell'insieme dei nodi aeroportuali e portuali con riferimento alla movimentazione passeggeri e alla logistica merci" è previsto il progetto "Potenziamento ed escavazione del porto di Vasto" (costo dell'intervento M€1,87 finanziato con risorse del FSC) e con soggetto attuatore il Comune di Vasto;
  7. **di dare atto** che l'assunzione del presente provvedimento non comporta ulteriori oneri a carico del Bilancio Regionale;
  8. **di autorizzare** il Servizio "Opere Marittime ed Acque Marine" della Direzione LL.PP., Ciclo Idrico Integrato e Difesa del Suolo e della Costa, Protezione Civile, nonché il Servizio "Infrastrutture Viarie, Intermodalità e Logistica" della Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica a curare e svolgere ogni ulteriore adempimento, attività e compito, nei limiti delle competenze e funzioni in capo a ognuno, discendente dal presente provvedimento;
  9. **di evidenziare** la necessità che delle allegate n. quattro copie complete del nuovo PRP del Porto di Vasto, ad avvenuta approvazione dello stesso, n. tre di esse vadano restituite al competente Servizio della Direzione Trasporti - Servizio Infrastrutture Viarie, Intermodalità e Logistica per il conseguente inoltro ai seguenti Enti:
    - una copia per l'Autorità Marittima - Ufficio Circondariale di Vasto;
    - una copia per il Comune della Città di Vasto;
    - una copia per gli atti del Servizio Infrastrutture viarie, Intermodalità e Logistica;
  10. **di evidenziare** che nelle successive fasi di vigenza del nuovo Piano Regolatore del Porto di Punta Penna di Vasto, l'Autorità marittima - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio Circondariale Marittimo Vasto e il Comune della Città di Vasto, nei limiti ognuno delle attribuite competenze e funzioni, dal vigente ordinamento, dovranno garantire il rispetto delle prescrizioni, raccomandazioni, osservazioni e suggerimenti contenuti negli atti complessivi del citato Piano Regolatore Portuale ed in particolare, come previste:
    - nella Determinazione direttoriale n. 17 dell'8.05.2012, della Direzione regionale Trasporti, concernente parere sulla VAS;
    - nel Parere prot. n. 104/12 dell'Adunanza del 19.06.2013, del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
  11. **di disporre**, ai fini di completa informazione e conoscenza alla generalità dei cittadini la pubblicazione del presente atto di pianificazione, e relativi allegati, sul B.U.R.A.;
  12. **di precisare** che il Piano Regolatore del Porto di Punta Penna di Vasto diviene efficace ed entra in vigore con la pubblicazione del presente provvedimento consiliare.

*Seguono allegati*



Comune di VASTO

Provincia di Chieti

Copia Deliberazione del Consiglio Comunale

N. 104 del Reg.	OGGETTO: LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI - PIANO REGIONALE 2007- PROPOSTA CO.A.SOV - AUTORITA' CAPOFILA UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI VASTO - PROVVEDIMENTI.
Data: 06-11-2007	

L'anno Duemilasette, il giorno Sei del mese di Novembre alle ore 15:00 nell'aula Consigliare "Giuseppe Vennitti" del Comune suddetto. Alla 1^ convocazione in sessione straordinaria, che è stata partecipata ai Signori Consiglieri a norma di legge, risultano all'appello nominale:

CONSIGLIERI	Presenti	Assenti	CONSIGLIERI	Presenti	Assenti
1. OLIVIERI MARIO FIORENTINO	P		16. VICOLI MAURIZIO	P	
2. PICCOLOTTI FRANCESCO	P		17. D'ADAMO NICOLA	P	
3. RUSSI ANTONIO	P		18. MARRA MARCO	P	
4. MONTEMURRO MASSIMILIANO	P		19. SMARGIASSI FABIO		A
5. LA VERGHETTA ALESSANDRO	P		20. SABATINI CORRADO FRANCO	P	
6. NAPOLITANO GIUSEPPE		A	21. QUAGLIARELLA GIOVANNI	P	
7. ALINOVIC RICCARDO		A	22. TAGLIENTE GIUSEPPE		A
8. GENTILE LUCIANO	P		23. RUSSO LORENZO		A
9. ALOE' GIOVANNI	P		24. CIANCAGLINI DARIO		A
10. GIANGIACOMO FABIO	P		25. MARCOVECCHIO MANUELE		A
11. DI SANTO ANTONIO	P		26. MARCELLO LUIGI	P	
12. LEMBO SIMONE	P		27. NOTARANGELO MICHELE		A
13. D'ADAMO NICOLA	P		28. GIANGIACOMO GUIDO		A
14. ULISSE MARISA ANNUNZIATA	P		29. SORIA NICOLA		A
15. FORTE GIUSEPPE	P		30. D'ADAMO FRANCESCO PAOLO		A

Presenti n. 19

Assenti n. 11

presente il Sindaco LAPENNA LUCIANO ANTONIO.

Risultano altresì presenti, in qualità di assessori non facenti parte del Consiglio, i Sigg: CERULLI ROCCO, TIBERIO NICOLA, MARCHESANI LINA, SPATORE VINCENZO, SURIANI ANNA, MOLINO DOMENICO, DEL PRETE NICOLA, D'ADAMO FRANCESCO PAOLO, MENNA ELIANA

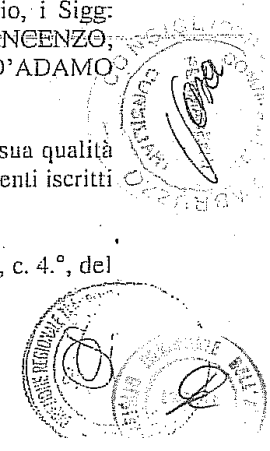
Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il Sig. FORTE GIUSEPPE nella sua qualità di Presidente del Consiglio, dichiara aperta la seduta per la trattazione degli argomenti iscritti all'ord.g.

Partecipa con funzioni consultive, referenti, di assistenza e verbalizzazione (art. 97, c. 4°, del T.U. n. 267/2000) il Segretario Generale dr.ssa ROSA PIAZZA

ALLEGATO come parte integrante alla deliberazione n. 1008/911 30 DIC. 2013

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA  
(Dr.ssa Rosa Piazza)

HPA



## IL CONSIGLIO COMUNALE

Visto l'Accordo di Programma Quadro per interventi di completamento dei porti siglato in data 10.12.2003 dal Ministero dell'Economia e delle Finanze unitamente al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e dalla Regione Abruzzo.

Preso atto del fatto che la copertura finanziaria degli interventi previsti è assicurata dalle deliberazioni CIPE n.142/1999, n.84/2000, n.138/2000 e n.36/2002.

Considerato che tale Accordo di Programma prevede, tra gli altri, gli studi e le attività necessarie alla "redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale e del relativo studio d'impatto ambientale - Prog.DT/06", con finanziamento pari ad € 200.000,00 e che per gli stessi è stato individuato quale Ente attuatore il Consorzio Industriale.

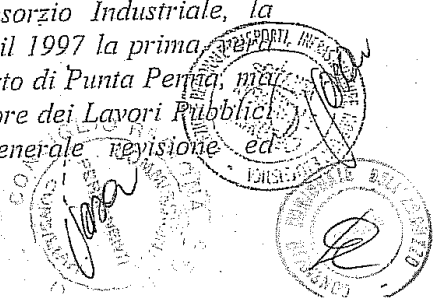
Considerato inoltre che con L.R. n.113 del 23.11.1999 sono state disposte norme per la redazione di uno studio di settore per la gestione delle infrastrutture destinate all'intermodalità con relativo contributo straordinario di € 129.114,22, in favore del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese per la redazione di nuovi studi di fattibilità o progetti relativi al Porto di Vasto.

Vista la convenzione sottoscritta tra il Consorzio Industriale e la Regione Abruzzo, agli atti.

Vista la deliberazione commissariale n.306 del 30.11.2004 avente ad oggetto l'affidamento delle prestazioni per servizi di ingegneria ed architettura necessarie alla redazione della proposta di nuovo Piano Regolatore Portuale in favore del raggruppamento temporaneo di Società di Professionisti composto dalla Modimar S.r.l. (Capogruppo), dalla Medif S.r.l. e dalla Tecnoconsud S.r.l.

Considerato che il vigente P.R.P., approvato nel lontano 1969 con D.M. n.7758, è stato oggetto di ripetuti interventi di variante finalizzati non tanto all'adeguamento del sistema portuale alle mutate esigenze dei traffici marittimi ma, soprattutto, a porre rimedio ai limiti ed alla pericolosità della originaria configurazione portuale.

Considerato inoltre che, su iniziativa del Consorzio Industriale, la Società Proger aveva redatto negli anni tra il 1995 ed il 1997 la prima rivisitazione complessiva dell'assetto urbanistico del Porto di Punta Penice, ma che, con Voto n.501 del 14.11.2007, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici aveva ampiamente osservato, imponendone una generale revisione ed adeguamento.



Dato atto del fatto che i professionisti incaricati hanno operato di concerto con il Consorzio Industriale, con il locale Ufficio Circondariale Marittimo e con l'Amministrazione comunale della Città del Vasto, predisponendo, di volta in volta, atti progettuali di sintesi delle varie esigenze loro prospettate, nel rispetto di quanto previsto nello Studio di fattibilità della Regione Abruzzo, nel Documento preliminare alla progettazione predisposto dal Consorzio nonché nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti.

Visti gli elaborati progettuali presentati dalla Modimar S.r.l. al CO.A.SIV e degli allegati da parte dell'Ufficio Circondariale Marittimo presentati in data 5.10.2007;

Rilevato:

- che la procedura di variante del Piano Portuale prevede, tra l'altro, l'approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici la valutazione di impatto ambientale e approvazione regionale;

- che la previsione portuale ricade in area adiacente a quella del P.R.T. del Consorzio Industriale del Vastese;

Vista la delibera n.285 del 1.10.2007 del Consiglio di Amministrazione del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese,

Ritenuti, per quanto di competenza, gli elaborati progettuali compatibili e condivisibili, avendo accolto le raccomandazioni espresse da questo Ente;

Rilevato il non contrasto con il P.R.G. comunale, poiché le aree interessate sono regolate dal P.R.T. consortile, nonché la compatibilità con le infrastrutture e previsioni urbanistiche locali.

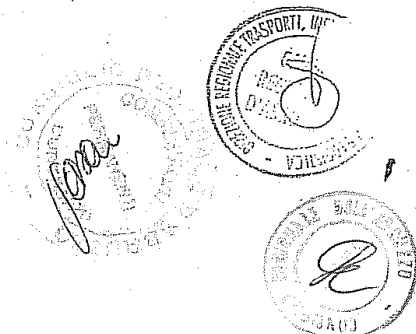
Dopo l'ampia discussione che si è sviluppata con gli interventi dei vari Consiglieri, riportata nel verbale allegato;

Preso atto della proposta integrativa avanzata del Sindaco nel corso del dibattito consiliare, allegata al presente atto sotto la lettera A).

Acquisito il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente atto espresso dal Responsabile del Settore urbanistico, ai sensi e per gli effetti dell'art.49 del T.U.E. L. n.267/2000;

Visti:

- il D.Lgs. 113/79 e s.m.i.
- il D.P.R. n.554/99
- la L.R. n.56/94
- la L.R. n.89/94





Con voti favorevoli 24 e contrari 1 (Smargiassi), espressi dai presenti per alzata di mano;

DELIBERA

Di esprimere condivisione rispetto alla proposta di variazione del Piano Regolatore Portuale meglio descritta in premessa.

Procede, quindi, alla votazione della integrazione proposta dal Sindaco.

Pertanto, con successiva separata votazione espressa dai presenti per alzata di mano che dà il seguente risultato, proclamato dal Presidente: voti favorevoli 22, contrari 1 (Russo) ed astenuti 3 (Sabatini, Russi e Giangiacomo G.);

DELIBERA

Che la conferenza dei capi gruppo possa seguire l'iter di approvazione del progetto con impegno per il settore di competenza a voler trasmettere tutti gli atti e le convocazioni di incontri alla stessa conferenza ed impegna altresì il Sindaco ad una assemblea pubblica, concordata con i capi gruppo, sul porto, da tenersi con i relatori, entro e non oltre il 31 dicembre 2007.

=====

Si dà atto che:

- al momento della prima votazione erano presenti il Sindaco e n.24 Consiglieri per essere assenti Russi, Napoletano, Alinovi, Marra, Tagliente e Ciancaglini.
- Al momento della seconda votazione erano presenti il Sindaco e n.25 Consiglieri per essere assenti Napoletano, D'Adamo Nicolangelo, Marra, Tagliente e Ciancaglini.





# MUNICIPIO DELLA CITTA' DEL VASTO

Provincia di Chieti

Piazza Barbacani, 2 - Telefono 0873/3091

Vasto, 06.11.07

## Il Consiglio Comunale

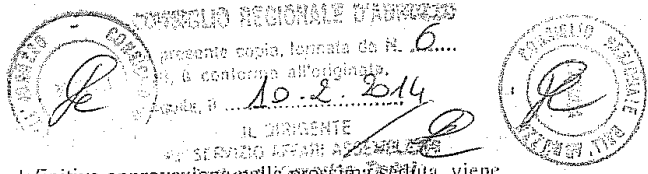
premesso

- che il Consiglio Comunale in data odierna ha discusso gli atti progettuali predisposti dai professionisti incaricati del Consorzio Industriale e che hanno operato nella redazione del progetto, di concerto con il Consorzio Industriale stesso, con l'ufficio Circondariale Marittimo e con l'Amministrazione Comunale di Vasto;
- Che lo studio è stato realizzato nel rispetto della normativa regionale e del Q.R.R.;
- Che, dopo ampia discussione, il Consiglio Comunale ha espresso condivisione rispetto alla proposta presentata;
- Che è emersa dalla discussione la volontà, espressa da più consiglieri, di seguire l'iter di approvazione con i passaggi relativi a livello sovracomunale;
- Che da più parti è stata anche manifestata la volontà a rendere partecipe la cittadinanza

tanto premesso .

il Consiglio Comunale delibera che, la conferenza dei capigruppo possa seguire l'iter di approvazione del progetto con impegno per il settore di competenza a voler trasmettere tutti gli atti e le convocazioni di incontri della stessa conferenza e impegna altresì il Sindaco ad una assemblea pubblica, <sup>condotta</sup> ~~condotta~~ con i capigruppo, sul porto, da tenersi anche con i relatori, entro e non oltre il 31 dicembre 2007.





Il presente verbale, salva l'ulteriore lettura e sua definitiva approvazione nella prossima seduta, viene sottoscritto come segue:

**IL Presidente del Consiglio**  
f.to **FORTE GIUSEPPE**

**IL Segretario Generale**  
f.to **PIAZZA ROSA**

Il sottoscritto, visti gli atti d'ufficio,

**ATTESTA**

- che la presente deliberazione:
  - è stata affissa all'albo pretorio comunale il giorno 27-11-2007 per rimanervi per quindici giorni consecutivi (art. 124, c.1°, del TU. 18.08.2000, n. 267);
  - E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE Dalla Residenza Comunale, li 27-11-2007

Timbro

**Il Responsabile del Servizio**  
**F.TO DEL BORRELLO CARMELA**

Il sottoscritto, visti gli atti d'ufficio,

**ATTESTA**

- che la presente deliberazione:
  - E' divenuta esecutiva il giorno 07-12-2007
  - E' stata affissa all'albo pretorio comunale, come prescritto dall'art. 124, c. 1, del T.U. n. 267/2000, per quindici giorni consecutivi dal 27-11-2007 al 12-12-2007.

È stata ripubblicata per 30 giorni consecutivi, mediante affissione all'Albo Pretorio, dal al \_\_\_\_\_, ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. n. 267/2000.

Dalla Residenza Comunale, li 06-02-2008

**Il Responsabile del Servizio**  
**F.TO DEL BORRELLO CARMELA**

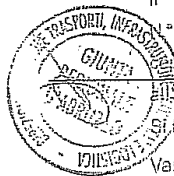
E' copia conforme all'originale da servire per uso amministrativo.

Dalla Residenza Comunale, il

**COMUNE DI VASTO**

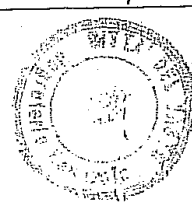
Timbro

**Il Responsabile del Servizio**



Il sottoscritto a norma dell'art. 13 del D.P.R. n. 448/2000, attesta che la presente **stralcio** di delibera di n° **6** è conforme all'originale esistente agli atti d'ufficio. **ann. v.g.**  
Vasto, il **22 NOV 2012**

*[Handwritten signature]*



*[Handwritten signature]*



66054 VASTO 23/11/2012  
P.D.C. C° 1°cl. Np ZAZA Antonio  
Tel. 0873/310340 - Fax 0873/310322  
E-mail: [ucvasto@mit.gov.it](mailto:ucvasto@mit.gov.it)  
Pec: [cp-vasto@pec.mit.gov.it](mailto:cp-vasto@pec.mit.gov.it)

Al MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E  
DEI TRASPORTI  
CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI  
PUBBLICI  
III SEZIONE  
Via Nomentana, N° 2  
00161 - ROMA -

Sezione: Tec/Amm.va/Op.va – Ufficio: Tecnica  
Indirizzo telegrafico: CIRCOMARE VASTO  
Prot.n° 02.04.11/11368 - Allegati 10

**Argomento:** Trasmissione Piano Regolatore Portuale del Porto di Vasto –  
Richiesta parere di competenza.

### RACCOMANDATA A MANO

(Spazio riservato a  
protocolli, visti e  
decretazioni)

In ottemperanza a quanto previsto dall'art. 5 della Legge 84/94 si trasmette, in allegato, ai fini dell'emanazione del parere di competenza, la sottonotata documentazione relativa al Piano Regolatore Portuale del Porto di Vasto adottato con Decreto N° 18/2012 in data 12.11.2012 da questo Comando:

- Piano Regolatore Portuale 2007;
- Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (Rapporto Preliminare di screening – Rapporto Preliminare di Scoping);
- Rapporto Ambientale;
- Sintesi non tecnica del rapporto ambientale;
- Valutazione di incidenza;
- N° 3 copie autentiche del parere motivato n. DE/17 del 08.05.2012 espresso dalla Regione Abruzzo – Giunta Regionale – Direzione Infrastrutture, Trasporti, Mobilità e Logistica sulla Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale del Porto di Vasto;
- N° 3 copie autentiche della Deliberazione del Consiglio Comunale di Vasto n° 104 del 06.11.2007 inerente l'espressa condivisione del nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Vasto;
- N° 3 copie autentiche del Decreto N° 18/2012 in data 12.11.2012 di questo Comando inerente l'approvazione del Piano Regolatore Portuale del Porto di Vasto.

MINUTA



26 NOV. 2012

*[Handwritten signature]*

IL COMANDANTE  
T.V. (CP) *[Handwritten signature]* GIULIANO D'URSO



## DECRETO N° 18 / 2012

Il Tenente di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Vasto

**VISTO:** l'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994 n°84, in particolare il comma 3, nel quale è previsto che, nei porti ove non è istituita l'Autorità Portuale il Piano regolatore è adottato dall'Autorità Marittima, previa intesa con il Comune o i Comuni interessati;

**CONSIDERATA:** la vigente classificazione del porto di Vasto (2^ categoria - III classe) e quindi porto di rilevanza economica regionale ed interregionale, nelle more della revisione dei criteri di classificazione in attuazione della legge 84/94;

**VISTA:** la Circolare n.M\_TRA/DINFR/4520 in data 17 aprile 2008 del Ministero dei Trasporti - Direzione Generale dei Porti avente oggetto "Riparto di competenze Stato-Regioni. Conferimento di funzioni nei porti, del demanio marittimo e nel mare territoriale. Revisione del D.P.C.M. 21 dicembre 1995";

**CONSIDERATO:** altresì che il Porto di Vasto non è incluso tra i porti ove, ai sensi dell'art.6 della L.84/94 è istituita l'Autorità Portuale;

**VISTA:** la Circolare n° 48 del 18 aprile 2012 del Ministero dei Trasporti - Direzione Generale dei Porti avente oggetto "Competenza Piani Regolatori Portuali"

**VISTA:** la propria nota prot. n° 01.04.11/4541 in data 09 maggio 2012 con la quale è stata inviata alla Regione Abruzzo - Direzione Trasporti e Infrastrutture - Mobilità - Logistica - Servizio - Infrastrutture - varie intermodalità e Logistica - Ufficio Porti e Aeroporti - la circolare sopramenzionata che individua le Autorità competenti per l'adozione del piano regolatore portuale;

**TENUTO CONTO:** della nota n°RA/145577 in data 22 giugno 2012 con la quale Regione Abruzzo - Direzione Trasporti e Infrastrutture Mobilità Logistica - Servizio Infrastrutture varie intermodalità e Logistica - Ufficio Porti e Aeroporti riferiva che nelle more delle apposite determinazioni (legislative ed amministrative) delle regioni e fin tanto che queste non esercitano i loro poteri in materia, sembrerebbe logico ritenere che

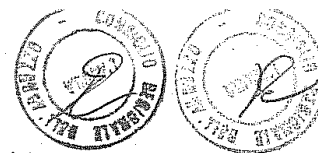
ALLEGATO come parte integrante alla deliberazione n. 1008/2013 del 13 DIC. 2013

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

(Porto di Vasto) Beriani

AP D





possano continuare ad applicarsi le previgenti disposizioni statali ed in particolare che l'adozione del PRP possa restare in capo all'autorità marittima;

**VISTA:**

la propria nota prot. n° 7416 in data 24 luglio 2012 con la quale nel richiedere alla Direzione Generale dei Porti ulteriori elementi chiarificatori in merito alle competenze nell'adozione del Piano regolatore in questione lo scrivente, al fine di non allungare il procedimento amministrativo, proponeva di poter procedere ai successivi passaggi per l'adozione del piano in parola;

**VISTA:**

la Circolare n° M\_IT/PORTI/11371 del 06 settembre 2012 del Ministero dei Trasporti – Direzione Generale dei Porti avente oggetto "Competenza Piani Regolatori Portuali" nella quale viene chiarito come, nelle more che le Regioni non intervengano con propri provvedimenti sulle materie ad esse demandate, sia possibile trovare soluzioni operative che vedano l'Autorità Marittima protagonista formale dell'atto di adozione;

**VISTA:**

la nota nr. RA/0236517/DEB del 25 ottobre 2012 con la quale la Regione invita l'Autorità Marittima a procedere secondo quanto riportato nella predetta Circolare n° M\_IT/PORTI/11371 del 06 settembre 2012 all'adozione del Piano Regolatore Portuale ed al successivo inoltro dello stesso al Consiglio Superiore dei lavori Pubblici per il prescritto parere di competenza;

**VISTA:**

la propria nota prot. n° 7489 in data 05 ottobre 2007 con la quale è stata inviata al Comune di Vasto la documentazione progettuale del nuovo Piano Regolatore del Porto di Punta Penna al fine di esprimere il parere con apposita delibera comunale;

**VISTA:**

la Deliberazione del Consiglio Comunale n°104 del 6 novembre 2007 inerente l'espressa condivisione del nuovo piano regolatore del Porto di Punta Penna;

**VISTA:**

la Deliberazione del Consiglio di Amministrazione del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese n°303 del 22 settembre 2008 con la quale è stato espresso parere favorevole al progetto "Nuovo piano regolatore portuale del porto di Vasto-PRP";

**PRESO ATTO:**

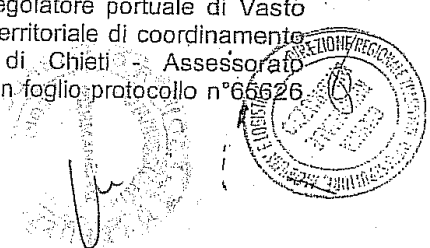
del verbale della conferenza di servizi del 23 settembre 2008 indetta da questo Ufficio Circondariale Marittimo al fine di acquisire pareri/nulla osta degli Enti pubblici competenti in materia, propedeutici al prosieguo dell'iter di adozione del piano regolatore;

**VISTO:**

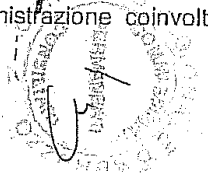
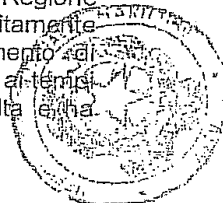
il parere favorevole espresso dal Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, Abruzzo e la Sardegna - Ufficio Opere Marittime trasmesso con nota n°29756/3446 in data 16 settembre 2009;

**VISTA:**

l'attestazione di compatibilità del piano regolatore portuale di Vasto con gli indirizzi e i contenuti del piano territoriale di coordinamento provinciale trasmesso dalla Provincia di Chieti - Assessorato Urbanistica e Pianificazione territoriale con foglio protocollo n°66626 in data 23 settembre 2008;

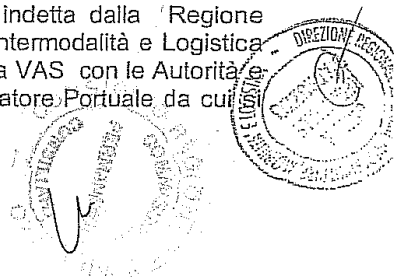
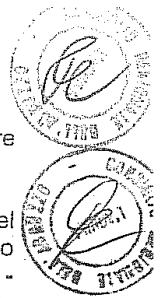


- VISTO:** il parere espresso dal Comando Provinciale dei V.V.F. con foglio protocollo 14322 in data 18 settembre 2008;
- VISTO:** il dispaccio prot. n° DSA-2009-0010936 in data 05 maggio 2009 del competente Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale contenente precisazioni in merito alle valutazioni ambientali del piano;
- PRESO ATTO:** del verbale della conferenza di servizi del 07 maggio 2009 indetta da questo Ufficio Circondariale Marittimo al fine esaminare il progetto del nuovo PRP del Porto di Punta Penna di Vasto nel corso della quale previa esplicitazione del progetto tutti gli Enti intervenuti hanno espresso/depositato il loro nulla osta/parere favorevole all'adozione del piano regolatore ed al termine del quale si avviava la procedura VAS a cura della Regione Abruzzo in linea con le previsioni delineate nel predetto dispaccio del Ministero dell'Ambiente;
- VISTO:** il parere favorevole espresso dall'Azienda Sanitaria Locale-Dipartimento Prevenzione con foglio protocollo n.6 in data 06 maggio 2009;
- VISTO:** il parere favorevole, con prescrizioni, espresso dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Abruzzo – Chieti con dispaccio protocollo MBAC-SBA-ABR/3713 in data 04 giugno 2009
- RITENUTA:** acquisita pertanto l'intesa tra Autorità Marittima (Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto) e Comune interessato (Comune di Vasto) in ossequio al disposto dell'art. 5, comma 3 della legge 84/94;
- VISTO:** il proprio foglio prot. n°01.04.11/7650 in data 08 luglio 2009 con il quale si richiedeva alla Regione Abruzzo di voler far conoscere l'ufficio regionale competente cui trasmettere la necessaria documentazione per procedere alla suddetta valutazione ambientale strategica ed al contempo si inviava copia del Rapporto Ambientale preliminare redatto dalla Modimar S.r.l., società incaricata del progetto,
- VISTA:** la nota prot. n°14036/09 in data 4 agosto 2009 della Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia della Regione Abruzzo relativa alle competenze nella procedura VAS;
- VISTO:** il dispaccio prot. n° DSA-2009-0023749 in data 10 settembre 2009 del Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale nel quale veniva indicata la Regione quale organo competente all'approvazione della procedura VAS del Piano Regolatore, ai sensi dell'art.7 comma 2 della D.lgs 4/2008;
- VISTO:** il verbale di riunione del 29 ottobre 2009 della Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia della Regione Abruzzo durante la quale la Task Force Ambientale appositamente convocata ha definito le modalità attuative del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica con particolare riferimento ai termini ed ai compiti di ciascuna Pubblica Amministrazione coinvolta e ha



esaminato il Rapporto Preliminare di Screening del Piano Regolatore Portuale del bacino di Punta Penna di Vasto :

- VISTA :** la determina Direttoriale n.DA 101 del 25 novembre 2009 "Avvio del Procedimento di valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Regolatore del Porto di Punta Penna" della Regione Abruzzo - Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi,Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo n. 67 Ordinario del 30.12.2009;
- VISTO:** il verbale di riunione del 25 febbraio 2010 della Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi,Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia della Regione Abruzzo dove sono state verificate le osservazioni pervenute in fase di "scoping" nell'ambito del procedimento di VAS al fine di terminare la fase relativa al Rapporto Ambientale;
- VISTO:** il proprio foglio prot. n°01.04.11/12047 in data 21 dicembre 2010 con il quale questo Ufficio Circondariale Marittimo trasmetteva alla Regione Abruzzo, Provincia di Chieti, Comune di Vasto una copia cartacea del Rapporto Ambientale (comprensiva della Valutazione di Incidenza Ecologica) e della sintesi non tecnica, al fine della successiva divulgazione agli Enti Interessati;
- VISTA :** la determina Direttoriale n.DA/1 del 13 gennaio 2011 "Avviso di deposito, ai fini degli artt.13 e 14 del D.Leg.vo 152/2006 e s.m.i., della proposta di Piano Regolatore Portuale – Bacino portuale di Punta Penna di Vasto e della proposta di Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica (VAS) ;
- VISTO:** il bollettino Ordinario n. 13 del 18 febbraio 2011 della Regione Abruzzo (BURA) attraverso il quale sono state divulgate la sopraccitata determina, la proposta di Rapporto ambientale, la proposta di Piano Regolatore Portuale e sintesi non tecnica (VAS) al fine della libera consultazione al pubblico sino alla data del 20 aprile 2011;
- VISTO:** il verbale di riunione del 24 maggio 2011 tra i rappresentanti delle Autorità competenti facenti parte del procedimento di VAS nel quale sono state verificate e controdedotte le varie valutazioni e proposte pervenute al termine delle consultazioni della Proposta di Rapporto Ambientale;
- VISTO:** il verbale di riunione del 2 settembre 2011 relativa alla sottoscrizione ~~della versione finale della Proposta di Rapporto Ambientale nell'ambito del procedimento di VAS ;~~
- VISTO:** il dispaccio DVA-2011-0025176 del 05/10/2011 relativo alla procedura di VIA/VAS;
- VISTA:** la conferenza di servizi del 27 aprile 2012 indetta dalla Regione Abruzzo Direzione Infrastrutture Trasporti e Intermodalità e Logistica per formalizzare la conclusione della procedura VAS con le Autorità e gli enti coinvolti nel processo del Piano Regolatore Portuale da cui





evince di ritenere chiuse le varie fasi e di procedere all'emissione del parere motivato di VAS;

**VISTA:** la determina Direttoriale n.17 dell'08 maggio 2012 della Regione Abruzzo – Direzione Infrastrutture, Mobilità e Logistica nella quale a conclusione della procedura VAS viene esposto il parere favorevole motivato ai sensi dell'art. 15 del D.lgs 152/06 e ss.mm.ii sulla compatibilità ambientale del Piano Regolatore Portuale di Vasto.

**VISTE:** le normative in materia di "maritime security" e le valutazioni/pianificazioni di sicurezza in vigore per il porto di Vasto;

**RITENUTO:** pertanto, acquisita l'intesa con l'Amministrazione comunale di Vasto e alla luce dei risultati delle summenzionate conferenze di servizi e dei pareri comunque acquisiti, di poter procedere con la successiva fase di adozione del P.R.P. e con la conseguente trasmissione dello stesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per il parere di competenza;

**VISTI:** gli atti di ufficio;

### DECRETA

Dalla data odierna è adottato il Piano Regolatore del Porto di Vasto (CH) costituito dai sotto elencati elaborati sui quali è stata raggiunta l'intesa tra Comune ed ottenuto il nulla osta/parere favorevoli degli Enti competenti, allegati al presente Decreto perché ne formino parte integrante :

#### ELABORATI DESCRITTIVI:

F.1 - Relazione Generale

F.2 - Norme di Attuazione

Allegati

A.1 - Studio dell'Operatività Portuale

A.2 - Analisi dei Traffici Portuali e Previsioni di Sviluppo

A.3 - Studio Meteomarino

A.4 - Studio della Penetrazione del Moto Ondoso all'interno del porto

A.5 - Analisi Costi – Benefici

A.6 – Sicurezza dell'Ambito Portuale. Rapporto Preliminare

A.7 – Studio di navigabilità e agibilità portuale

#### ELABORATI GRAFICI:

Fase conoscitiva

FC 1 - Stato Attuale. Scala 1:2500

FC 2 - Strumenti Urbanistici e di Pianificazione Vigenti. Scale varie

FC 3 - Vecchio PRP e relative fasi attuative. Stato attuale e PRP proposto nel 1997.

~~Scale varie~~

Fase propositiva

FP 1 - Planimetria di Piano Regolatore Portuale. Scala 1:2500

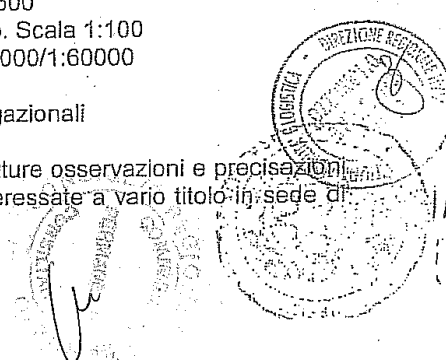
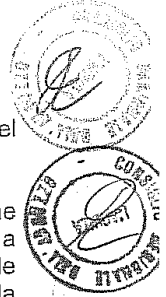
FP 2 - Tipologie Opere Marittime di Protezione e Ormeaggio. Scala 1:100

FP 3 - Collegamenti Primari Stradali e Ferroviari. Scala 1:5000/1:60000

FP 4 - Articolazione Temporale del Piano. Scala 1:5000

FP 5 - Stato attuale e Planimetria di progetto. Aspetti Navigazionali

Sono fatte salve ed impregiudicate le eventuali future osservazioni e precisazioni che dovessero essere formulate dalle Amministrazioni interessate a vario titolo in sede di realizzazione dei lavori oggetto di pianificazione.





Il Piano Regolatore Portuale allegato sarà trasmesso, ai sensi della legge 28 gennaio 1994 n.84 al Consiglio Superiore dei lavori Pubblici per l'acquisizione del parere di competenza.

Al ricevimento del predetto parere, o allo spiere del termine prescritto dalla citata legge, lo stesso sarà rimesso alla Regione Abruzzo per gli atti di competenza propedeutici alla approvazione definitiva.

Si richiede al Comune di Vasto ed al Consorzio per l'area di sviluppo industriale del Vastese di voler pubblicare il presente decreto sui rispettivi siti istituzionali.

Il presente decreto sarà notificato agli Enti interessati e inserito nella raccolta Ufficiale di questo Ufficio Circondariale Marittimo unitamente ai predetti allegati e pubblicato sul sito <http://www.guardiacostiera.it/vasto>.

Vasto, li 12 NOV. 2012



IL COMANDANTE  
T.V. (CR) **Giuliano D'URSO**

UFFICIO REGIONALE D'AGENZIA

in presente copia, formata da N. 6

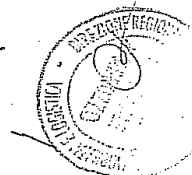
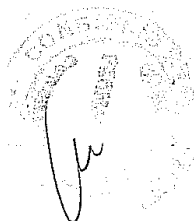
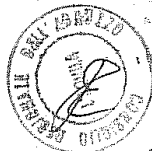
pag. e conforme all'originale.

Aquila, li 10.2.2014

IL DIRIGENTE

DEL SERVIZIO AFFARI ASSEMBLARI

(Cognome e Nome) Antonio Tosti



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE

IL COMANDANTE  
T.V. (P) *Luigi D'URSO*

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
**UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI VASTO**

Via Penna Lucà, 27 - Loc. Punta Penna - 66054 - VASTO (CH) - Telefono 0873/310340 - Fax 0873/310322  
E - mail: [ucvasto@mit.gov.it](mailto:ucvasto@mit.gov.it) / U.R.L.: [www.vasto.guardiacostiera.it](http://www.vasto.guardiacostiera.it)

## DECRETO N° 18/2012

Il Tenente di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Vasto

- VISTO:** l'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994 n°84, in particolare il comma 3, nel quale è previsto che, nei porti ove non è istituita l'Autorità Portuale il Piano regolatore è adottato dall'Autorità Marittima, previa intesa con il Comune o i Comuni interessati;
- CONSIDERATA:** la vigente classificazione del porto di Vasto (2^ categoria - III classe) e quindi porto di rilevanza economica regionale ed interregionale, nelle more della revisione dei criteri di classificazione in attuazione della legge 84/94;
- VISTA:** la Circolare n.M\_TRA/DINFR/4520 in data 17 aprile 2008 del Ministero dei Trasporti - Direzione Generale dei Porti avente oggetto "Riparto di competenze Stato-Regioni. Conferimento di funzioni nei porti, del demanio marittimo e nel mare territoriale. Revisione del D.P.C.M. 21 dicembre 1995";
- CONSIDERATO:** altresì che il Porto di Vasto non è incluso tra i porti ove, ai sensi dell'art.6 della L.84/94 è istituita l'Autorità Portuale;
- VISTA:** la Circolare n° 48 del 18 aprile 2012 del Ministero dei Trasporti - Direzione Generale dei Porti avente oggetto "Competenza Piani Regolatori Portuali"
- VISTA:** la propria nota prot. n° 01.04.11/4541 in data 09 maggio 2012 con la quale è stata inviata alla Regione Abruzzo - Direzione Trasporti e Infrastrutture - Mobilità - Logistica - Servizio - Infrastrutture - varie intermodalità e Logistica - Ufficio Porti e Aeroporti - la circolare sopramenzionata che individua le Autorità competenti per l'adozione del piano regolatore portuale;

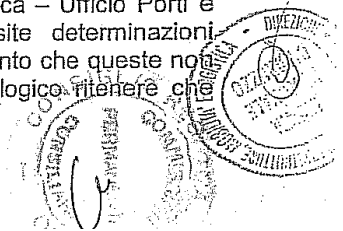
**TENUTO CONTO:** della nota n°RA/145577 in data 22 giugno 2012 con la quale Regione Abruzzo - Direzione Trasporti e Infrastrutture Mobilità Logistica - Servizio Infrastrutture varie intermodalità e Logistica - Ufficio Porti e Aeroporti riferiva che nelle more delle apposite determinazioni (legislative ed amministrative) delle regioni e fin tanto che queste non esercitano i loro poteri in materia, sembrerebbe logico ritenere che

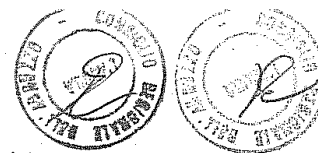
ALLEGATO come parte integrante alla deliberazione n. 1008/2013 del 30 DIC. 2013

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA  
(Porto di Vasto - Baricani)

*Luigi D'URSO*

AR D





possano continuare ad applicarsi le previgenti disposizioni statali ed in particolare che l'adozione del PRP possa restare in capo all'autorità marittima;

**VISTA:**

la propria nota prot. n° 7416 in data 24 luglio 2012 con la quale nel richiedere alla Direzione Generale dei Porti ulteriori elementi chiarificatori in merito alle competenze nell'adozione del Piano regolatore in questione lo scrivente, al fine di non allungare il procedimento amministrativo, proponeva di poter procedere ai successivi passaggi per l'adozione del piano in parola;

**VISTA:**

la Circolare n° M\_IT/PORTI/11371 del 06 settembre 2012 del Ministero dei Trasporti – Direzione Generale dei Porti avente oggetto "Competenza Piani Regolatori Portuali" nella quale viene chiarito come, nelle more che le Regioni non intervengano con propri provvedimenti sulle materie ad esse demandate, sia possibile trovare soluzioni operative che vedano l'Autorità Marittima protagonista formale dell'atto di adozione;

**VISTA:**

la nota nr. RA/0236517/DEB del 25 ottobre 2012 con la quale la Regione invita l'Autorità Marittima a procedere secondo quanto riportato nella predetta Circolare n° M\_IT/PORTI/11371 del 06 settembre 2012 all'adozione del Piano Regolatore Portuale ed al successivo inoltro dello stesso al Consiglio Superiore dei lavori Pubblici per il prescritto parere di competenza;

**VISTA:**

la propria nota prot. n° 7489 in data 05 ottobre 2007 con la quale è stata inviata al Comune di Vasto la documentazione progettuale del nuovo Piano Regolatore del Porto di Punta Penna al fine di esprimere il parere con apposita delibera comunale;

**VISTA:**

la Deliberazione del Consiglio Comunale n°104 del 6 novembre 2007 inerente l'espressa condivisione del nuovo piano regolatore del Porto di Punta Penna;

**VISTA:**

la Deliberazione del Consiglio di Amministrazione del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese n°303 del 22 settembre 2008 con la quale è stato espresso parere favorevole al progetto "Nuovo piano regolatore portuale del porto di Vasto-PRP";

**PRESO ATTO:**

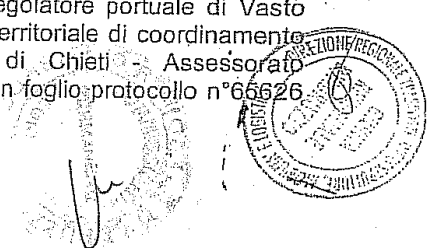
del verbale della conferenza di servizi del 23 settembre 2008 indetta da questo Ufficio Circondariale Marittimo al fine di acquisire pareri/nulla osta degli Enti pubblici competenti in materia, propedeutici al prosieguo dell'iter di adozione del piano regolatore;

**VISTO:**

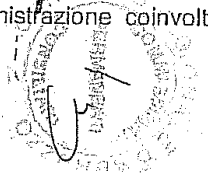
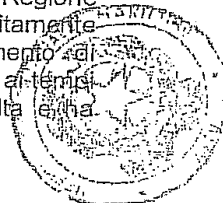
il parere favorevole espresso dal Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, Abruzzo e la Sardegna - Ufficio Opere Marittime trasmesso con nota n°29756/3446 in data 16 settembre 2009;

**VISTA:**

l'attestazione di compatibilità del piano regolatore portuale di Vasto con gli indirizzi e i contenuti del piano territoriale di coordinamento provinciale trasmesso dalla Provincia di Chieti - Assessorato Urbanistica e Pianificazione territoriale con foglio protocollo n°66626 in data 23 settembre 2008;

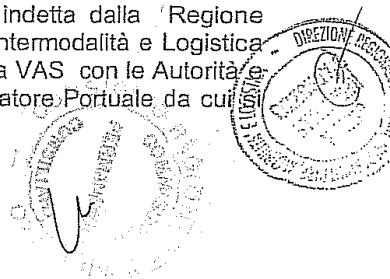
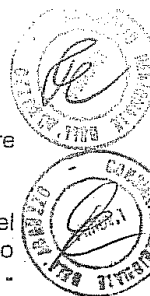


- VISTO:** il parere espresso dal Comando Provinciale dei V.V.F. con foglio protocollo 14322 in data 18 settembre 2008;
- VISTO:** il dispaccio prot. n° DSA-2009-0010936 in data 05 maggio 2009 del competente Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale contenente precisazioni in merito alle valutazioni ambientali del piano;
- PRESO ATTO:** del verbale della conferenza di servizi del 07 maggio 2009 indetta da questo Ufficio Circondariale Marittimo al fine esaminare il progetto del nuovo PRP del Porto di Punta Penna di Vasto nel corso della quale previa esplicitazione del progetto tutti gli Enti intervenuti hanno espresso/depositato il loro nulla osta/parere favorevole all'adozione del piano regolatore ed al termine del quale si avviava la procedura VAS a cura della Regione Abruzzo in linea con le previsioni delineate nel predetto dispaccio del Ministero dell'Ambiente;
- VISTO:** il parere favorevole espresso dall'Azienda Sanitaria Locale-Dipartimento Prevenzione con foglio protocollo n.6 in data 06 maggio 2009;
- VISTO:** il parere favorevole, con prescrizioni, espresso dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Abruzzo – Chieti con dispaccio protocollo MBAC-SBA-ABR/3713 in data 04 giugno 2009
- RITENUTA:** acquisita pertanto l'intesa tra Autorità Marittima (Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto) e Comune interessato (Comune di Vasto) in ossequio al disposto dell'art. 5, comma 3 della legge 84/94;
- VISTO:** il proprio foglio prot. n°01.04.11/7650 in data 08 luglio 2009 con il quale si richiedeva alla Regione Abruzzo di voler far conoscere l'ufficio regionale competente cui trasmettere la necessaria documentazione per procedere alla suddetta valutazione ambientale strategica ed al contempo si inviava copia del Rapporto Ambientale preliminare redatto dalla Modimar S.r.l., società incaricata del progetto,
- VISTA:** la nota prot. n°14036/09 in data 4 agosto 2009 della Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia della Regione Abruzzo relativa alle competenze nella procedura VAS;
- VISTO:** il dispaccio prot. n° DSA-2009-0023749 in data 10 settembre 2009 del Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale nel quale veniva indicata la Regione quale organo competente all'approvazione della procedura VAS del Piano Regolatore, ai sensi dell'art.7 comma 2 della D.lgs 4/2008;
- VISTO:** il verbale di riunione del 29 ottobre 2009 della Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia della Regione Abruzzo durante la quale la Task Force Ambientale appositamente convocata ha definito le modalità attuative del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica con particolare riferimento ai termini ed ai compiti di ciascuna Pubblica Amministrazione coinvolta e ha



esaminato il Rapporto Preliminare di Screening del Piano Regolatore Portuale del bacino di Punta Penna di Vasto :

- VISTA :** la determina Direttoriale n.DA 101 del 25 novembre 2009 "Avvio del Procedimento di valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Regolatore del Porto di Punta Penna" della Regione Abruzzo - Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi,Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo n. 67 Ordinario del 30.12.2009;
- VISTO:** il verbale di riunione del 25 febbraio 2010 della Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi,Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia della Regione Abruzzo dove sono state verificate le osservazioni pervenute in fase di "scoping" nell'ambito del procedimento di VAS al fine di terminare la fase relativa al Rapporto Ambientale;
- VISTO:** il proprio foglio prot. n°01.04.11/12047 in data 21 dicembre 2010 con il quale questo Ufficio Circondariale Marittimo trasmetteva alla Regione Abruzzo, Provincia di Chieti, Comune di Vasto una copia cartacea del Rapporto Ambientale (comprensiva della Valutazione di Incidenza Ecologica) e della sintesi non tecnica, al fine della successiva divulgazione agli Enti Interessati;
- VISTA :** la determina Direttoriale n.DA/1 del 13 gennaio 2011 "Avviso di deposito, ai fini degli artt.13 e 14 del D.Leg.vo 152/2006 e s.m.i., della proposta di Piano Regolatore Portuale – Bacino portuale di Punta Penna di Vasto e della proposta di Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica (VAS) ;
- VISTO:** il bollettino Ordinario n. 13 del 18 febbraio 2011 della Regione Abruzzo (BURA) attraverso il quale sono state divulgate la sopraccitata determina, la proposta di Rapporto ambientale, la proposta di Piano Regolatore Portuale e sintesi non tecnica (VAS) al fine della libera consultazione al pubblico sino alla data del 20 aprile 2011;
- VISTO:** il verbale di riunione del 24 maggio 2011 tra i rappresentanti delle Autorità competenti facenti parte del procedimento di VAS nel quale sono state verificate e controdedotte le varie valutazioni e proposte pervenute al termine delle consultazioni della Proposta di Rapporto Ambientale;
- VISTO:** il verbale di riunione del 2 settembre 2011 relativa alla sottoscrizione della versione finale della Proposta di Rapporto Ambientale nell'ambito del procedimento di VAS ;
- VISTO:** il dispaccio DVA-2011-0025176 del 05/10/2011 relativo alla procedura di VIA/VAS;
- VISTA:** la conferenza di servizi del 27 aprile 2012 indetta dalla Regione Abruzzo Direzione Infrastrutture Trasporti e Intermodalità e Logistica per formalizzare la conclusione della procedura VAS con le Autorità e gli enti coinvolti nel processo del Piano Regolatore Portuale da cui



evince di ritenere chiuse le varie fasi e di procedere all'emissione del parere motivato di VAS;

**VISTA:** la determina Direttoriale n.17 dell'08 maggio 2012 della Regione Abruzzo – Direzione Infrastrutture, Mobilità e Logistica nella quale a conclusione della procedura VAS viene esposto il parere favorevole motivato ai sensi dell'art. 15 del D.lgs 152/06 e ss.mm.ii sulla compatibilità ambientale del Piano Regolatore Portuale di Vasto.

**VISTE:** le normative in materia di "maritime security" e le valutazioni/pianificazioni di sicurezza in vigore per il porto di Vasto;

**RITENUTO:** pertanto, acquisita l'intesa con l'Amministrazione comunale di Vasto e alla luce dei risultati delle summenzionate conferenze di servizi e dei pareri comunque acquisiti, di poter procedere con la successiva fase di adozione del P.R.P. e con la conseguente trasmissione dello stesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per il parere di competenza;

**VISTI:** gli atti di ufficio;

### DECRETA

Dalla data odierna è adottato il Piano Regolatore del Porto di Vasto (CH) costituito dai sotto elencati elaborati sui quali è stata raggiunta l'intesa tra Comune ed ottenuto il nulla osta/parere favorevoli degli Enti competenti, allegati al presente Decreto perché ne formino parte integrante :

#### ELABORATI DESCRITTIVI:

F.1 - Relazione Generale

F.2 - Norme di Attuazione

Allegati

A.1 - Studio dell'Operatività Portuale

A.2 - Analisi dei Traffici Portuali e Previsioni di Sviluppo

A.3 - Studio Meteomarinario

A.4 - Studio della Penetrazione del Moto Ondoso all'interno del porto

A.5 - Analisi Costi – Benefici

A.6 – Sicurezza dell'Ambito Portuale. Rapporto Preliminare

A.7 – Studio di navigabilità e agibilità portuale

#### ELABORATI GRAFICI:

Fase conoscitiva

FC 1 - Stato Attuale. Scala 1:2500

FC 2 - Strumenti Urbanistici e di Pianificazione Vigenti. Scale varie

FC 3 - Vecchio PRP e relative fasi attuative. Stato attuale e PRP proposto nel 1997.

~~Scale varie~~

Fase propositiva

FP 1 - Planimetria di Piano Regolatore Portuale. Scala 1:2500

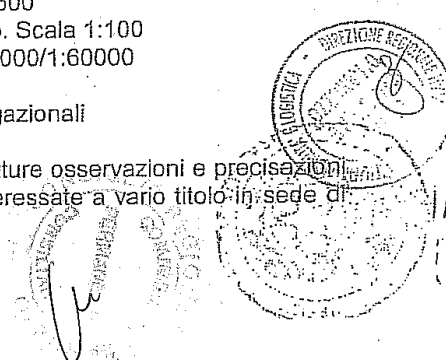
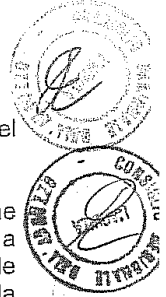
FP 2 - Tipologie Opere Marittime di Protezione e Ormeaggio. Scala 1:100

FP 3 - Collegamenti Primari Stradali e Ferroviari. Scala 1:5000/1:60000

FP 4 - Articolazione Temporale del Piano. Scala 1:5000

FP 5 - Stato attuale e Planimetria di progetto. Aspetti Navigazionali

Sono fatte salve ed impregiudicate le eventuali future osservazioni e precisazioni che dovessero essere formulate dalle Amministrazioni interessate a vario titolo in sede di realizzazione dei lavori oggetto di pianificazione.





Il Piano Regolatore Portuale allegato sarà trasmesso, ai sensi della legge 28 gennaio 1994 n.84 al Consiglio Superiore dei lavori Pubblici per l'acquisizione del parere di competenza.

Al ricevimento del predetto parere, o allo spiere del termine prescritto dalla citata legge, lo stesso sarà rimesso alla Regione Abruzzo per gli atti di competenza propedeutici alla approvazione definitiva.

Si richiede al Comune di Vasto ed al Consorzio per l'area di sviluppo industriale del Vastese di voler pubblicare il presente decreto sui rispettivi siti istituzionali.

Il presente decreto sarà notificato agli Enti interessati e inserito nella raccolta Ufficiale di questo Ufficio Circondariale Marittimo unitamente ai predetti allegati e pubblicato sul sito <http://www.guardiacostiera.it/vasto>.

Vasto, li 12 NOV. 2012



IL COMANDANTE  
T.V. (CR) **Giuliano D'URSO**

*[Handwritten signature]*

COMPENDIO REGIONALE D'AGENZIE

in presente copia, formata da N. *6*

pag. e conforme all'originale.

Agosto, li *10.2.2014*

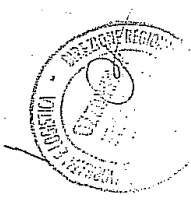
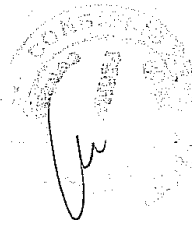
IL DIRIGENTE

DEL SERVIZIO AFFARI ASSEMBLARI

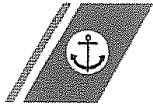
*[Small illegible text]*



*[Handwritten signature]*







UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO

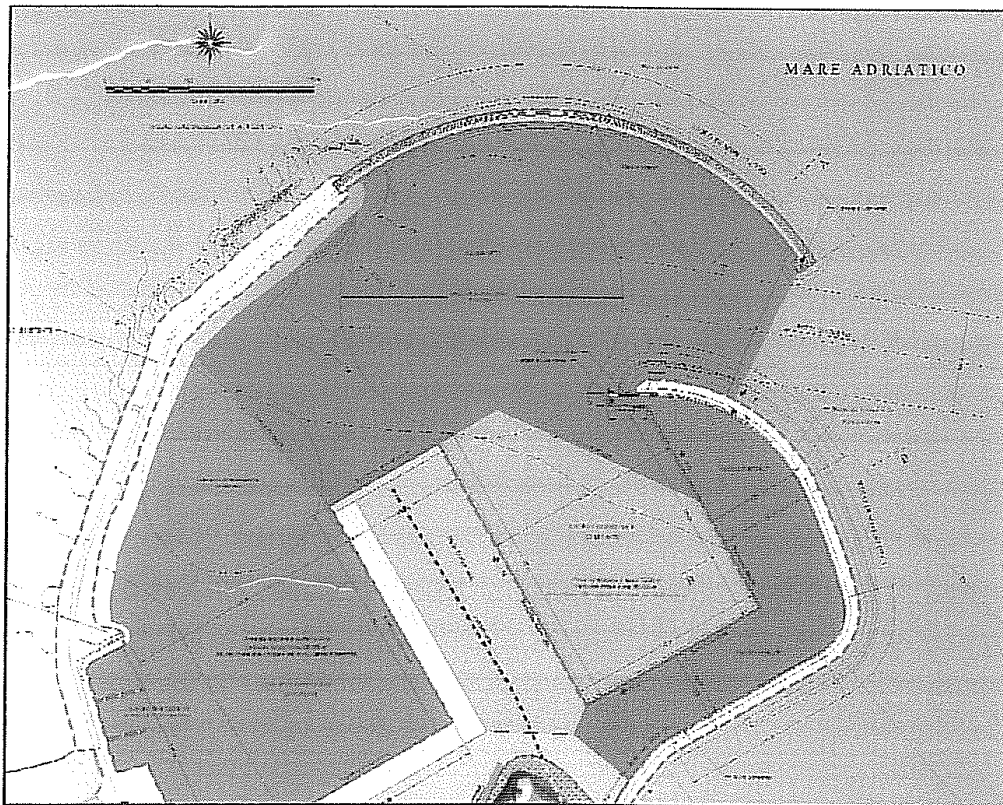
COMUNE DI VASTO  
 DIREZIONE DEI LAVORI PUBBLICI  
 N. 104  
 19.02.2013

*[Signature]*



COMUNE DI VASTO

# PIANO REGOLATORE PORTUALE PORTO DI VASTO



## DOCUMENTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

COPIA 3 DI 5



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE

IL COMANDANTE  
T.V. GIOVANNI D'URSO

Il Porto di Vasto<sup>1</sup>, ai sensi dell'art 4 della legge n. 84/94, è classificato di II categoria, classe III ed ai sensi dell'art 1 della Legge Regionale 31 luglio 1996 n. 62 ha la funzione di Porto Regionale.

Nell'ambito della stesura del nuovo Piano Regolatore Portuale (nel seguito brevemente indicato come PRP-2007) sono state sintetizzate e classificate in modo sistematico ed oggettivo<sup>2</sup> non solo le attuali potenzialità e deficienze del sistema portuale ma soprattutto le tendenze evolutive in atto (sia in termini di sviluppo sia di recessione) nonché le possibili aspettative future.

Nella procedura di valutazione ambientale strategica in particolare sono stati analiticamente ed approfonditamente analizzati tutti gli aspetti inerenti la sostenibilità e la necessità dello sviluppo del porto di Vasto, senza trascurare gli ambiti di influenza sia su scala nazionale che regionale, il sistema degli scambi e le direttrici di sviluppo.

Il porto di Vasto, unico porto regionale dotato di attrezzature adeguate per la movimentazione meccanica delle merci rinfuse, con ampia superficie di piazzali rispetto al contesto regionale, con un servizio RO/RO in fase di sviluppo e potenziamento, con un contesto imprenditoriale diffuso ed attivo con istanze di potenziamento da parte dell'industrie locale, unitamente alla presenza di alti fondali naturali in prossimità dell'imboccatura portuale, svolge oggi una pluralità di funzioni legate al traffico industriale e commerciale (con il trasporto di rinfuse solide e liquide, in particolare legname, coils, fertilizzanti, olii vegetali e gasolio) oltre alle attività legate alla pesca ed alla nautica da diporto.

Il porto di Punta Penna anche grazie alla posizione geografica favorevole rispetto al sistema dei traffici nell'Adriatico è comunque legato in maniera indissolubile ad un bacino d'utenza, anche interregionale, a partire dalla stessa provincia di Chieti contraddistinta da una forte imprenditorialità diffusa.

Il bacino portuale si trova in una posizione geografica strategica, al centro di un distretto industriale metalmeccanico e chimico tra i più importanti del nostro Paese con realtà industriali quali Sevel, Pinkington ed Honda con un indotto complessivo di circa 15.000 dipendenti.

Tale dato va ancor più valorizzato se si prende in considerazione il Polo di Innovazione Automotive, approvato in riferimento all'Avviso della Regione Abruzzo del 31 luglio 2010, il cui

---

<sup>1</sup> Detto anche porto di Punta Penna dalla toponomastica del promontorio roccioso, al piede del quale è radicato l'attuale molo di levante che costituisce la diga foranea di sottoflutto, sul quale si erge l'omonimo faro (codice identificativo n. 3856) che con i suoi 70 metri di altezza (84 m s.l.m.) è secondo in Italia solo alla "Lanterna di Genova" e con una portata di 25 miglia nautiche costituisce il "punto notevole" più importante per la costa del medio Adriatico che si estende da Ancona a Bari.

<sup>2</sup> A tal scopo nella redazione del PRP si è stato applicato il metodo della "SWOT-Analysis" che consente un'oggettiva analisi e classificazione dei vari elementi attinenti il sistema portuale in funzione delle seguenti tematiche di indagine: Strengths - punti di forza, Weaknesses - punti di debolezza, Opportunities - opportunità, Threats - rischi/ minacce.

soggetto gestore è la Società Innovazione Automotive e Metalmeccanica. Tale polo cura l'organizzazione, la definizione, l'implementazione e la gestione di progetti, compreso quelli miranti al rafforzamento e/o completamento di reti di imprese, anche tramite contributi pubblici. In tale contesto il fatturato di riferimento è di circa 6 mld di euro, che rappresenta il 50% del valore delle esportazioni di tutta la Regione Abruzzo e gli addetti sono 25000 di cui l'80% in Provincia di Chieti. (allegato 4)

Nonostante le note problematiche legate alla difficile situazione economica internazionale i traffici legati al porto di Vasto pur riportando un leggero calo in termini di numero di accosti e di merce movimentata hanno mantenuto un trend positivo in termini di stazza delle navi che hanno scalato il porto.

Anche alla luce di tali considerazioni la struttura marittima di Punta Penna risulta determinante per gli interessi della Regione Abruzzo anche in relazione alla vicinanza e facilità di collegamento con la Autostrada Pescara-Roma e la strada statale Adriatica. Si ritiene infatti che le opportunità di sviluppo del porto di Vasto siano essenzialmente legate:

- all'inserimento nel sistema del Corridoio Adriatico e più in generale con le Reti di trasporto Trans-Europee, anche in sinergia con l'Autoporto di San Salvo, e come scalo marittimo internazionale di riferimento anche per la Regione Molise;
- all'interfaccia con Lazio, Campania e Toscana come nodo marittimo per il trasferimento merci ed il traffico passeggeri tra il bacino del Tirreno (Civitavecchia, Napoli e Salerno) quelli del versante orientale dell'Adriatico (Split, Ploce, Dubrovnik e Bar);
- ruolo importante per l'economia locale con particolare riferimento alle attività delle limitrofe aree industriali e ripercussioni anche in termini di indotto.

Anche limitando l'analisi alle sole potenzialità offerte dal territorio che afferisce direttamente al porto di Vasto (agglomerati industriali di Vasto, San Salvo e Val di Sangro) l'attuazione del programma di sviluppo del Porto di Vasto secondo le previsioni del PRP-2007 costituirebbe un sicuro volano per l'attivazione e la crescita di sinergie ed integrazioni finalizzate a migliorare e valorizzare le funzionalità e le competitività delle realtà imprenditoriali locali con benefici anche in termini di incremento dell'occupazione a scala regionale.

Premesso quanto sopra ed in tale ottica la Regione Abruzzo non ha mai smesso di investire sulla struttura portuale di Punta Penna disponendo nel tempo programmi di potenziamento e sviluppo finalizzati a rafforzare e valorizzare l'ambito portuale di Vasto. La relazione redatta dalla regione Abruzzo (Allegato 1) infatti definisce accuratamente il quadro strategico dei nodi logistici nella Regione Abruzzo riconoscendo puntualmente all'infrastruttura portuale regionale di Vasto la dominante funzionale "commerciale". La Regione precisa come nel Master Plan della "Rete

Autostrade del Mare" (RAM S.p.A.), sia individuata l'ulteriore vocazione, per il porto di Vasto, di "Casello del Mare" per servizi di Tipo Ro - Ro, in ragione della presenza di un'ampia banchina di riva e del recente adeguamento tecnico funzionale della banchina di ponente di cui al finanziamento del citato APQ 14. Infine sempre nella medesima relazione la Regione precisa che nel programma PAR-FAS 2007-2013, di cui alla Delibera CIPE n. 79/2011, è previsto nell'ambito della linea III.2.2° concernente "*completamento e rafforzamento del sistema logistico di mobilità regionale per favorire lo sviluppo economico territoriale in riferimento alla movimentazione passeggeri e merci*" l'intervento 1. concernente "*potenziamento razionalizzazione e messa in rete dell'insieme dei nodi aeroportuali e portuali con riferimento alla movimentazione passeggeri e della logistica delle merci*" che dispone per il nodo logistico Porto di Vasto l'utilizzo di risorse per € 1.870.000,00 per opere interne al bacino portuale e opere di dragaggio. In tale ambito con DGR n. 612, del 24/09/2012, la Giunta regionale ha disposto la ripartizione delle somme di cui al citato PAR-FAS sul cap. 182000, UPB 06.02.001, annualità 2013-2016, comprendenti anche l'indicata somma di € 1.870.000,0 per il Porto di Vasto.

In merito invece agli interventi già posti in essere appare opportuno ricordare che il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese (di seguito brevemente indicato come CoASIV), su mandato della Regione Abruzzo, ha curato l'attuazione delle schede DT-05 e DT-06 allegate all'Accordo di Programma Quadro (n.14/03, di seguito brevemente indicato come APQ, stipulato tra la Regione ed i Ministeri dell'Economia e delle Finanze e quello delle Infrastrutture) finalizzato alla introduzione e potenziamento del sistema dei porti abruzzesi all'interno del sistema marittimo, turistico e commerciale, del Mediterraneo.

Queste schede tecniche discendono in particolare dallo Studio di Fattibilità per il potenziamento del sistema portuale regionale (redatto dalla Regione Abruzzo a fronte della Delib. CIPE 70/1998) che nel caso specifico del porto di Punta Penna ha individuato come fabbisogni prioritari la redazione del nuovo PRP ed il contestuale adeguamento delle infrastrutture portuali e di collegamento alle moderne esigenze operative dei traffici marittimi nel rispetto dei requisiti di sicurezza degli ambienti di lavoro.

Nell'ambito dei predetti interventi, posti in essere nel caso specifico del Porto di Vasto dal Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese (di seguito brevemente indicato come CoASIV), l'importo complessivo stanziato è stato di 8.474.400,00 euro (copertura finanziaria da delibera CIPE 138/2000).

Con il progetto esecutivo approvato, per un importo dei lavori pari a € 6.368.422,52, sono stati effettuati i seguenti interventi terminati a luglio 2012 e per le quali è in corso il collaudo finale:

- riqualificazione del molo di Levante con ampliamento lato mare dell'attuale molo di

circa 40 m. Tali lavori marittimi condotti lungo la diga sottoflutto hanno consentito di fatto un incremento di circa 10.000 m<sup>2</sup> delle superfici portuali a terra assicurando la disponibilità di ampi spazi a tergo della banchina di levante che, oltre a ridurre i rischi associati ai fenomeni di tracimazione del moto ondoso, consentono una maggiore razionalizzazione e potenziamento delle attività portuali;

- potenziamento della “strada provinciale di Punta Penna”, d’accesso al porto con provenienza dalla S.S.16 “Adriatica”, e la realizzazione di una rotatoria alla confluenza di quest’ultima comunale con la Strada comunale “Porto di Vasto – Vasto” ( incluse le dotazioni impiantistiche correlate);

Questi interventi hanno già fornito riscontri oggettivi sulla validità della strategia di potenziamento ed adeguamento finanziata dalla Regione Abruzzo. I primi tangibili benefici si sono avuti con l’entrata in esercizio dei lavori stradali che hanno migliorato, soprattutto in termini di sicurezza stradale, le condizioni del traffico veicolare afferente al sistema portuale. Relativamente ai lavori marittimi di ampliamento del molo di levante già nel corso dei lavori si è avuto modo di riscontrare i benefici attesi in termini di messa in sicurezza del piazzale di banchina dai fenomeni di tracimazione del moto ondoso. Nell’ambito degli interventi già finanziati, il COASIV prevede inoltre di realizzare una serie di opere volte al miglioramento della sicurezza sul lavoro nelle aree portuali per le operazioni di sbarco o carico del pescato e nelle aree di transito circostante ad esso: sistemazione dell’illuminazione del nuovo piazzale con tre Torri faro, miglioramento della viabilità nel piazzale con barriere tipo mini new jersey, fornitura e posa in opera di un impianto di videosorveglianza nell’area delle banchine e dell’area di transito riservato alla pesca.

Nell’ambito delle agevolazioni per iniziative infrastrutturali – rimodulazione Patto Territoriale “Comprensorio Trigno-Sinello”, come riferito dal Ministero dello Sviluppo Economico alla Società Consortile Trigno-Sinello A.R.L., per il porto di Vasto è previsto un finanziamento di circa € 1,3 milioni. La rimodulazione dei finanziamenti afferenti al Patto “Trigno-Sinello” offre l’opportunità di dare concreto avvio all’attuazione, nell’ambito del sistema portuale, di opere ed interventi infrastrutturali e di servizio determinanti per promuovere, in tempi brevi, il miglioramento delle attività portuali con ricadute positive anche immediate sul tessuto economico-produttivo dell’intero contesto territoriale. Questi interventi infrastrutturali, seppure contenuti in ragione delle limitate somme disponibili, consentono di dare continuità al processo di potenziamento e sviluppo del porto di Vasto (avviato con l’APQ 14/03) costituendo una concreta premessa per l’attrazione di nuovi finanziamenti (pubblici e privati) necessari per l’attuazione, nel medio e lungo termine, di tutti gli interventi contemplati dal PRP-2007.

Ad ulteriore conferma dell'importanza del porto di Vasto nell'attuale economia abruzzese risulta fondamentale evidenziare i positivi risvolti legati al nuovo traffico container che ha avuto inizio nel mese di febbraio u.s. grazie all'accordo Confindustria, TMT (Trieste Marine Terminal), Frittelli Maritime Group e Agenzia Marittima Vastese. La TMT, dopo una accurata analisi del mercato, supportato dall'interessamento della Maersk Line, leader mondiale del trasporto container via mare (allegato 7 e 8), ha accettato di inviare le navi, che fanno riferimento al porto hub di Trieste, fino a Vasto, che costituisce quindi il porto più a sud del suo sistema trasportistico dell'Adriatico composto da Venezia, Ravenna e Ancona. Tutto ciò con la prospettiva di allargare ulteriormente la rete degli approdi con Ploce, in Croazia, porto ritenuto fondamentale nell'Adriatico perché crocevia del Corridoio 5 intermodale dei trasporti individuato dalla Unione europea verso l'Est.

In occasione dell'avvio di tale traffico di container in sede di Confindustria i referenti delle principali realtà industriali hanno confermato la necessità di investire sul Porto di Vasto e sottolineato come tale infrastruttura possa rivelarsi strategicamente fondamentale per fornire una risposta concreta alla attuale crisi economica consentendo infatti risparmi molto elevati sia in termini di costi unitari di trasporto ma anche di tempo con speciale riferimento alle tratte di lunga percorrenza (allegati 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8).

Le grandi realtà industriali presenti in zona, oramai quasi tutte internazionalizzate, prima fra tutte Sevel, Pilkington e Honda <sup>3</sup>, ribadiscono che il potenziamento del porto di Vasto previsto dal PRP, contemplando investimenti anche in termini di raccordi ferroviari e/o stradali al fine di rafforzare la sua funzione specifica di nodo di interscambio tra i sistemi di trasporto terrestre e trasporto marittimo, consentirebbe di ridurre l'attuale gap logistico, soprattutto per i traffici internazionali, a discapito della concorrenzialità di mercato a causa della maggiore lievitazione dei costi e dei tempi di consegna dei prodotti.

La disponibilità di un nuovo strumento di pianificazione portuale che si allinea con le esigenze di sviluppo e potenziamento della logistica del territorio costituisce una risorsa preziosa che incide sul sistema economico senza considerare che, come traspare chiaramente dalla documentazione allegata, il meccanismo dei costi minimi rischia di far uscire dal mercato molte imprese delle aree industriali di Vasto, del Tringno, del Sinello e del Sangro fino ad oggi competitive e crea inoltre una asimmetria concorrenziale tra vettori marittimi italiani ed esteri con un imminente rischio di inevitabili delocalizzazioni delle predette imprese in realtà straniere.

---

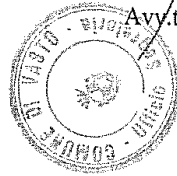
<sup>3</sup> Lo stabilimento SEVeL (Società Europea Veicoli Leggeri) in Val di Sangro, nato dalla joint venture tra Fiat e PSA Peugeot Citroën, è il più grande impianto europeo per la produzione di veicoli commerciali leggeri; lo stabilimento Pilkington di Saf Salvo è il più grande impianto in Italia per la produzione del vetro per auto ed edilizia; per lo stabilimento Honda di Ateusa dal 2013 la Casa madre ha avviato un piano di ristrutturazione per diventare il principale polo produttivo Honda per le due ruote in Europa.

Premesso quanto sopra risulta evidente che non si possa più prescindere dallo sviluppo del Porto di Vasto ed in tal senso, per la realizzazione di infrastrutture portuali risulta necessario poter contare su un indispensabile strumento urbanistico approvato, il Piano Regolatore Portuale, al fine di poter adeguatamente utilizzare i finanziamenti per lo sviluppo portuale regionale.

Per quanto sopra l'Amministrazione Comunale, nella persona del Sindaco, assicura l'impegno anche attraverso formali richieste da indirizzare al Governo non appena insediatosi ed alla Regione Abruzzo, a continuare a ricercare, alla luce delle disperate condizioni economiche generali, in campo comunitario, nazionale, regionale, privato possibili canali di finanziamento. In particolare in forza delle suesposte motivazioni e dell'inserimento del Porto di Vasto nel Corridoio 5 bis, verrà richiesto tra l'altro al Governo di inserire il Porto di Vasto nelle linee strategiche del Programma Operativo Nazionale (PON) Trasporti e senza dubbio nei flussi finanziari della rete denominata Trans-European Networks - Transport (TEN-T), al fine di realizzare le previsioni programmatiche del PRP.



IL COMANDANTE  
T.M. (CP) Giuliana D'URSO



IL SINDACO DELLA CITTÀ DEL VASTO  
Avv.to Luciano Lapenna





Allegato 1

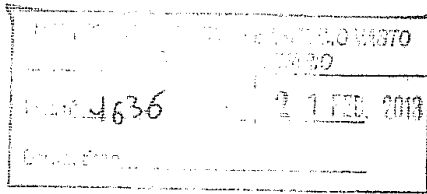


GIUNTA REGIONALE

DIREZIONE TRASPORTI, INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ E LOGISTICA  
Servizio Infrastrutture Viarie, Intermodalità e Logistica  
Ufficio porti e Aeroporti

Prot.n. RA/CDSO424

Pescara li, 27 FEB. 2013



Ministero dell'Infrastrutture dei Trasporti  
Ufficio Circondariale Marittimo - Vasto  
Sezione Tecnica Amministrativa  
Via Pennaluce, 27  
66054 VASTO (CH)

TEC  
Mh

**OGGETTO:** Vs. nota prot. n° 02.03.56/317 del 14.01.2013

In relazione all'iter procedurale per il piano regolatore portuale del Porto di Punta Penna in Vasto nell'attuale fase di adozione e al vaglio del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici, si trasmette come richiesto e convenuto in ambito dell'incontro dello scorso gennaio c.a., l'unito documento.

Distinti saluti.

Il Responsabile dell'Ufficio  
(D.ssa Antonella Visca)

Il Dirigente  
(Ing. Vincenzo Battaglia)



GIUNTA REGIONALE

*DIREZIONE TRASPORTI, INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ E LOGISTICA  
Servizio Infrastrutture Viarie, Intermodalità e Logistica*

### QUADRO STRATEGICO DEI NODI LOGISTICI NELLA REGIONE ABRUZZO

La implementazione di nodi logistici riveste, nel quadro prospettico della Regione Abruzzo, una duplice valenza: quella legata al territorio di riferimento, quali strutture di supporto al sistema economico e produttivo Regionale e alle interrelazioni di questo con le principali regioni circostanti e quella legata alla prospettiva di sviluppo complessiva dei traffici regionali per il ruolo nuovo che la Regione si candida ad assumere nel panorama dei traffici europei.

In questo contesto, il potenziamento delle trasversali del Corridoio Adriatico verso l'interno delle regioni del Centro Italia e la dorsale Tirrenica, assumono una diversa e più solida prospettiva con le avviate politiche infrastrutturali e trasportistiche della Regione tese a porre i sistemi portuali e interportuali adriatici in connessione con quelli del Tirreno.

L'interconnessione dei porti, supportata da adeguate strutture per l'intermodalità fornirebbe alle trasversali uno scenario di sviluppo di maggiore ampiezza.

Insieme alle direttrici longitudinali di trasporto (Corridoi Adriatico e Tirrenico) che privilegiano i collegamenti tra Nord e Sud, vanno connotate le direttrici trasversali estendendole, mediante i porti e le infrastrutture intermodali di supporto, da un lato verso l'Europa Balcanica e dall'altra verso l'Europa meridionale (in particolare Spagna e Portogallo) consentendo così al sistema trasportistico regionale di connettersi stabilmente a quello europeo, con il conseguente incremento delle possibilità di scambio, di imprenditoria e di sviluppo economico.

Nel contempo la connessione dei porti del Mediterraneo Occidentale (Valencia, Barcellona, Civitavecchia, Napoli, Salerno) con quelli del Medio Adriatico (Pescara, Ortona, Vasto, Ploce, Bar, Durazzo, Sarajevo, Budapest) porterebbe a un sistema intermodale complesso in grado non solo di immettersi nei mercati dei Corridoi longitudinali ma di prefigurare una grande direttrice trasversale di livello transeuropeo.

La direttrice assumerebbe la connotazione di un ponte tra i porti utilizzando le regioni dell'Italia centrale. Un sistema mare, terra, mare in cui i porti sono chiamati a svolgere un ruolo strategico di nodi di scambio e di direzione e gli interporti a garantire il pieno scambio fra sistemi locali e sovranazionali permettendo alle connesse reti ferroviarie e di infrastrutture stradali di assumere un ruolo crescente nella movimentazione delle merci su terra.

Attraverso specifiche valutazioni logistiche (tempi di trasferimento, costi, efficienza dei servizi e delle reti) si può facilmente documentare l'utilità (economica e ambientale) della direttrice trasversale che ridurrebbe sensibilmente i trasporti su gomma in favore di quelli ferroviari e via mare. La direttrice si collocherebbe tra il Corridoio n. 5 e n. 8 svolgendo un ruolo di supporto e di integrazione.

Relativamente alla domanda, una indagine sullo scambio commerciale tra le regioni balcaniche, quelle dell'Italia centrale e, sul versante più occidentale, la Spagna e il Portogallo,

metterebbe immediatamente in luce la dimensione economica e trasportistica delle regioni transfrontaliere interessate, prima fra tutte, per la naturale posizione, l'Abruzzo.

Il potenziamento delle trasversali del Corridoio Adriatico verso il Corridoio Tirrenico e la riorganizzazione e modernizzazione della portualità abruzzese fa assumere ai territori attraversati un ruolo determinante, non solo sul piano trasportistico, ma anche sul piano economico e sociale (distretti industriali, riqualificazione urbana delle aree limitrofe ai porti, rivitalizzazione delle aree interne). In tale prospettiva, con adeguati interventi di infrastrutturazione dei sistemi portuali, di potenziamento delle reti ferroviarie, di completamento delle strutture intermodali e di completamento delle reti stradali, l'Abruzzo si appresta ad assumere un ruolo strategico nei collegamenti Est-Ovest, divenendo, per la presenza nella regione costiera di infrastrutture portuali/interportuali/aeroportuali, una piattaforma logistica di interesse nazionale e internazionale.

Passando poi dal contesto europeo a quello nazionale e regionale abruzzese si osserva come dall'analisi dell'offerta dei servizi del trasporto marittimo emerge una panoramica, che restituisce i tratti salienti della dotazione portuale nazionale e dell'incidenza del fattore geografico nella distribuzione dei porti lungo le coste della penisola.

Così nell'Italia meridionale ed insulare si conta un numero di porti doppio rispetto a quello registrabile nel Centro-Nord, con una capacità di movimentazione caratterizzato da un numero indice per la superficie dei piazzali intorno a 107,8 contro il 95,6 del Centro-Nord, con un deficit significativo per la dotazione di magazzini (infatti il Mezzogiorno non riesce a coprire la quinta parte dell'efficacia capacitativa che viene registrata nel Centro-Nord).

Per contro in Abruzzo si registra un "indicatore sintetico" pari a 26,8, appena poco più della quarta parte della media dell'Italia, Quindi necessità di crescita importante per i nodi portuali.

Tra le regioni del Mezzogiorno, poi, la Sardegna detiene il primato assoluto per quanto concerne il numero di porti, di accosti e magazzini, con solo la Calabria che riesce a contrastare tale supremazia isolana, vantando una maggiore dotazione di piazzali. La regione meno efficiente risulta la Basilicata unitamente al Molise per scarsa capacità di stoccaggio merci.

In generale nel mentre risulta la portualità meridionale essere caratterizzata da numerose infrastrutture di piccole dimensioni che esprimono la loro funzionalità soprattutto nel traffico passeggeri., restano tuttavia inespresse o poco espresse le potenzialità offerte dalla posizione geografica nel traffico merci.

Dal sistema portuale abruzzese, attraverso le diversificate specializzazioni nei differenti comparti, seppur in via di definizione, emergono elementi che anche se caratterizzanti i porti non ne condizionano univocamente l'uso. In particolare nel mentre per il movimento merci le vocazioni muovono verso gli scali meridionali di Ortona e Punta Penna di Vasto, il ruolo del porto di Giulianova sembra più ancorato ad attività pescherecce e il porto di Pescara, lontano da logiche monosettoriali, orientato a plurispecializzazioni nei settori passeggero e diporto nautico. A partire dalle previsioni del Quadro di Riferimento Regionale (del 2000), le dominanti funzionali che vengono riconosciute per ciascun porto, seppur in maniera indicativa, sono sinteticamente ripartibili secondo uno schema che associa possibili usi a porti o raggruppamenti di porti, senza tuttavia cadere in rigide logiche di monosettorialità. In tal senso, infatti, risulta.



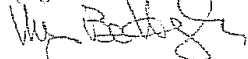
3. connotazione di una posizione centrale rispetto alla direttrice adriatica ed al previsto potenziamento della direttrice tirreno - adriatica.

Per detto ambito portuale di Vasto e al fine di valorizzazione dello stesso, la regione Abruzzo ha, nel tempo, diversamente disposto programmi di potenziamento e sviluppo, così sintetizzabili:

- utilizzo dello strumento dell'Intesa Istituzionale di Programma, attuata attraverso la sottoscrizione (in data 10.12.2003) di apposito Accordo di Programma Quadro (APQ14) "Stato - Regione", per il potenziamento del sistema dei porti abruzzesi e in particolare, nella fattispecie de qua, per il potenziamento del Porto di Vasto, con un impiego di risorse per complessivi € 8.274.000,00 per:
  - il completamento della banchina di riva, molo di ponente;
  - adeguamento della viabilità di accesso a suo tempo avviata con le disposte risorse del programma comunitario POP Abruzzo 94-96. In particolare potenziamento della "strada comunale di Punta Penna", d'accesso al porto con provenienza dalla SS. 16 "Adriatica", e la realizzazione di una rotatoria alla confluenza di quest'ultima con la strada Provinciale "Porto di Vasto - Vasto";
  - e con ulteriori € 200.000,00 quale contributo per la redazione del Piano Regolatore Portuale di cui all'attuale fase di approvazione dello stesso.
- individuazione nel Master Plan della "Rete Autostrade del Mare" (RAM S.p.A.), dell'ulteriore vocazione, per il porto di Vasto, di "Casello del Mare" per servizi di Tipo Ro - Ro, in ragione della presenza di un'ampia banchina di riva e dell'ampliamento a mare della banchina di levante di cui al finanziamento del citato APQ 14;
- programma PAR-FAS 2007-2013, di cui alla Delibera CIPE n. 79/2011, ove prevede nell'ambito della linea III.2.2° concernente "completamento e rafforzamento del sistema logistico di mobilità regionale per favorire lo sviluppo economico territoriale in riferimento alla movimentazione passeggeri e merci" l'intervento 1. concernente "potenziamento razionalizzazione e messa in rete dell'insieme dei nodi aeroportuali e portuali con riferimento alla movimentazione passeggeri e della logistica delle merci" che dispone per il nodo logistico Porto di Vasto l'utilizzo di risorse per € 1.870.000,00 per opere interne al bacino portuale e opere di dragaggio.. In tale ambito con DGR n. 612, del 24/09/2012, la Giunta regionale ha disposto la ripartizione delle somme di cui al citato PAR-FAS sul cap. 182000, UPB 06.02.001, annualità 2013-2016, comprendenti anche l'indicata somma di € 1.870.000,0 per il Porto di Vasto.

Pescara li, 20 FEB. 2013

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO  
(Ing. Vincenzo BATTAGLIA)



IL DIRETTORE REGIONALE  
(AVA CARLA MINNETTI)





CONFINDUSTRIA CHIETI

Allegato 2

Gent.mo  
 Sig. SINDACO COMUNE di VASTO  
 Avv. Luciano Lapenna  
 P.zza Barbacani, 1  
 66054 Vasto (CH)  
[sindaco.lapenna@comune.vasto.ch.it](mailto:sindaco.lapenna@comune.vasto.ch.it)

e p.c.

Gent.mo  
 Presidente Consiglio Comunale di Vasto  
 Dr Giuseppe Forte  
[segretario.generale@comune.vasto.ch.it](mailto:segretario.generale@comune.vasto.ch.it)

Chieti, 8 febbraio 2013  
 Prot.n. 213/13/DIR/FC-mm

**Oggetto: Lettera manifestazione interesse**

Spett.le Amministrazione, in relazione all'approvazione definitiva del PRP dello scalo marittimo di Vasto, siamo a manifestare la più ampia soddisfazione per la chiusura dell'Inter amministrativo.

Nell'esprimere vivo apprezzamento per il programma di sviluppo, la nostra Associazione guarda con interesse alla possibilità di poter contare, nel prossimo futuro, di un'infrastruttura all'avanguardia con i tempi e in grado di soddisfare le esigenze di collegamento logistico del nostro territorio.

La speranza è che l'Amministrazione Pubblica tutta trovi la forza di promuovere il programma di intervento necessario a qualificare il porto di Vasto.

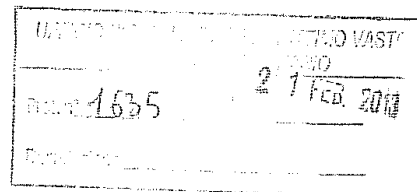
Con viva cordialità.

*tel  
 1635*

Il Presidente  
 Ing. Paolo Primavera

*Paolo Primavera*

Associazione degli Industriali della Provincia  
 66100 Chieti Lungoforte Torretta, 1  
 Tel. 0872 451700 Fax 0872 450000  
 e-mail: [info@assindustriali.ch.it](mailto:info@assindustriali.ch.it)  
 66100 Vasto (CH) Fax 0872 450000  
 e-mail: [info@assindustriali.ch.it](mailto:info@assindustriali.ch.it)  
 e-mail: [info@assindustriali.ch.it](mailto:info@assindustriali.ch.it)  
 e-mail: [info@assindustriali.ch.it](mailto:info@assindustriali.ch.it)





San Salvo, 12 Febbraio 2013

Egreg. Sig. Sindaco di Vasto.

Nelle more dell'importante dibattito in corso in merito allo sviluppo delle attività portuali che potrebbero concretizzarsi sull'area di Punta Penna, con la presente voglio significarVi un chiaro interesse del gruppo NSG a tale iniziativa, Gruppo che, come Lei sa, insiste nell'area industriale di San Salvo con il più grande stabilimento al mondo per la produzione di vetri per auto ed edilizia, dando occupazione a circa 2.500 addetti.

Il tema del gap logistico della nostra Società, che insiste sul mercato estero per quasi l'80% del suo volume d'affari, è uno dei più cruciali, e sempre più tale gap sarà decisivo per la competitività dei nostri prodotti nel settore dell'Automotive ma anche per quello dei vetri per il settore dell'Edilizia.

La possibilità di avere l'alternativa del trasporto navale diventa oggi ancor più importante, stante il perdurare di alti costi energetici per la logistica su strada e soprattutto per lo sviluppo di interesse, anche delle case automobilistiche, ad investire nelle aree della ex Jugoslavia, che per motivi geografici noti a tutti, sarebbero facilmente raggiungibili via mare.

E' bastato verificare con le sole prime iniziative in atto da parte di operatori portuali per l'istituzione di navi traghetto per il trasporto merci quanto sia quantomeno possibile studiare alcuni flussi logistici che consentano l'abbattimento dei costi di trasporto: è altresì ovvio che per attrarre servizi di questo tipo bisogna migliorare tutte le strutture portuali, siano esse finalizzate ad adeguare in maniera efficiente le operazioni portuali di carico e scarico, siano esse progettate per incrementare le capacità di pescaggio al fine di garantire l'approdo a navi di dimensioni adeguate, nonché, comunque ed in generale, a predisporre quanto serve per attrarre operatori del settore interessati ad offrire trasporti e logistica via mare.

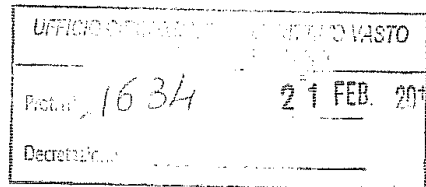
La bontà di un potenziamento del porto di Vasto, peraltro, non vale solo a guardare con migliori possibilità ai mercati dell'intera costa balcanica, ma a tutto l'Est Europa, area oggi in forte espansione ed in controtendenza rispetto ai mercati tradizionali di riferimento dell'Europa Occidentale inesorabilmente destinati a diminuire produzioni e (forse) anche consumi.

E' appena il caso di ricordare che, in aggiunta a servizi diretti, si potranno offrire anche modalità intermodali di passaggio, per poi raggiungere tutte le località che insistono oltre l'area balcanica e, perché no, di usufruire eventualmente anche dello sbocco portuale di Vasto come tappa intermedia del corridoio che va dalla penisola Iberica verso Est, flusso dove siamo presenti come Gruppo NSG, in particolare sui mercati dell'Automotive.

Pertanto l'incoraggiamento è a proseguire nella direzione che porta ad uno sviluppo dell'area portuale del Vastese, che, sono peraltro convinto, possa dare interesse non solo alle aree industriali del Trigno, di Vasto, del Sinello e del Sangro, ma anche per l'intera Regione Abruzzo ed oltre.

Cordiali saluti

Graziano Marcovecchio  
Presidente CDA Pilkington Italia Spa

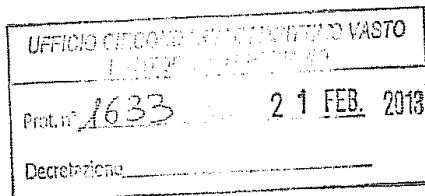




Allegato 4

**INNOVAZIONE AUTOMOTIVE E METALMECCANICA  
Soc. Cons. a r.l.**

Santa Maria Imbaro, Prot. 28 del 13 febbraio 2013



Gent.mo  
Sig. SINDACO COMUNE di VASTO  
Avv. Luciano Lapenna  
P.zza Barbacani, 1  
66054 Vasto (CH)

e p.c. Gent.mo

Presidente Consiglio Comunale di Vasto  
Dr Giuseppe Forte

**Oggetto: Lettera manifestazione interesse**

Spett.le Amministrazione, in relazione all'approvazione definitiva del PRP dello scalo marittimo di Vasto, siamo a manifestare la più ampia soddisfazione per la chiusura dell'Inter amministrativo.

Nell'esprimere vivo apprezzamento per il programma di sviluppo, la nostra Azienda guarda con interesse alla possibilità di poter contare, nel prossimo futuro, di un'infrastruttura all'avanguardia con i tempi e in grado di soddisfare le esigenze di collegamento logistico del nostro territorio.

Si ricorda che la nostra Società è il **Soggetto gestore del Polo di Innovazione Automotive**, approvato in riferimento all'Avviso della Regione Abruzzo del 31 luglio 2010, e cura l'organizzazione, la definizione, l'implementazione e la gestione di progetti, compreso quelli miranti al rafforzamento e/o completamento di reti di impresa, anche tramite contributi pubblici. Il numero dei soci è superiore a 100 con circa 79 imprese specificatamente Automotive (tra cui FIAT, HONDA e CISI, Denso, Pilkington, IMM, TECNOMATIC) localizzate in Abruzzo e altre Regioni. L'Automotive registra, in Provincia di Chieti, un coefficiente di specializzazione di oltre 5 volte la media italiana che rappresenta il valore più alto a livello nazionale e produce oltre il 50% delle esportazioni totali della Regione Abruzzo.

Il fatturato di riferimento è di circa 6 mld di euro anno, che rappresenta il 50% del valore delle esportazioni di tutta la Regione Abruzzo, e gli addetti sono 25.000 di cui l'80% in Provincia di Chieti.

Come a tutti noto il sistema si caratterizza per la presenza di Grandi Imprese operanti sia nel mercato dei prodotti finiti che dei componenti leader nel settore; gli stabilimenti abruzzesi non hanno, generalmente, sezioni di ricerca e sviluppo. Con la globalizzazione ed il ridursi della durata del ciclo di vita dei prodotti, aumenta l'esposizione alla competizione di altri territori; esiste il rischio possibile di delocalizzazione per problemi legati alla produttività del sistema.

Collegate direttamente alle grandi imprese automotive ci sono diverse Piccole e Medie Imprese che costituiscono una filiera molto integrata e interdependente. Le PMI sono, però, di ridotta dimensione e non hanno risorse umane e strutturali per fare ricerca poiché non hanno, singolarmente, massa critica; l'alto livello di complessità tecnologica e produttiva richiesta pongono importanti interrogativi alle PMI della filiera manifatturiera abruzzese.

Soc. Cons. INNOVAZIONE AUTOMOTIVE E METALMECCANICA Soc. Cons. a r.l.

VIA S. GIUSEPPE, 10 - 66054 VASTO (CH) - TEL. 0872/410101

WWW.IAM-ITALY.COM

INNOVAZIONE AUTOMOTIVE E METALMECCANICA Soc. Cons. a r.l.

INNOVAZIONE AUTOMOTIVE E METALMECCANICA Soc. Cons. a r.l.





**ASSOCIAZIONE INDUSTRIE DEL VASTESE**

[sdwww.assovasto.it](http://sdwww.assovasto.it) - [info@assovasto.it](mailto:info@assovasto.it)

*Allegato 5*

UFFICIO CIRCOLO BARRICELLI MARITTIMO VASTO	
UFFICIO CIRCOLO BARRICELLI MARITTIMO VASTO	
Prot. n° <u>1632</u>	21 FEB. 2013
Decretazione _____	

e p.c.

Gent.mo  
Sig. SINDACO COMUNE di VASTO  
Avv. Luciano Lapenna  
P.zza Barbacani, 1  
66054 Vasto (CH)

Gent.mo  
Presidente Consiglio Comunale di Vasto  
Dr Giuseppe Forte

Vasto, 12/02/2013

**Oggetto:** Lettera manifestazione interesse

Spett.le Amministrazione, in relazione all'approvazione definitiva del PRP dello Scalo Marittimo di Vasto, siamo a manifestare la più ampia soddisfazione per la chiusura dell' iter amministrativo.

La nostra Associazione che rappresenta da circa 25 anni un centinaio di Aziende del Comprensorio Vastese ha ritenuto e ritiene di fondamentale importanza per lo sviluppo del territorio il potenziamento del Porto di Vasto.

Tale infrastruttura è determinante per favorire la crescita e la competitività delle Imprese Industriali che Vi operano molte delle quali sono oggi costrette a servirsi di altri scali o di altri sistemi di trasporto per la spedizione ed il ricevimento delle proprie merci.

Tutto ciò comporta una notevole lievitazione dei costi ed un allungamento dei tempi di consegna.

Il potenziamento del Porto di Vasto favorirebbe un ampliamento dei traffici e costituirebbe il giusto completamento agli investimenti già fatti in passato.

**ASSOCIAZIONE INDUSTRIE DEL VASTESE**

L'avvio inoltre in questi giorni di un servizio di Navi Portacontainer ha accresciuto le manifestazioni di interesse per l'utilizzo di detto bacino portuale e lo sviluppo di questa ulteriore modalità di spedizione rende non più rinviabile il processo di potenziamento del Porto previsto dal Piano Regolatore sopra richiamato.

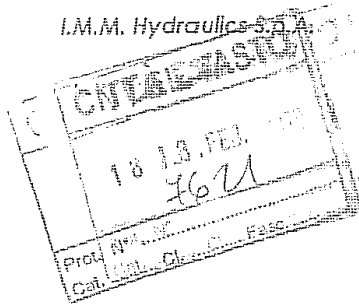
Con viva cordialità

IL PRESIDENTE

*Allegato 7*

**I.M.M.**

I.M.M. Hydraulics S.p.A.



e p.c.

Gent.mo  
 Sig. SINDACO COMUNE di VASTO  
 Avv. Luciano Lapenna  
 P.zza Barbacani, 1  
 66054 Vasto (CH)

Gent.mo  
 Presidente Consiglio Comunale di Vasto  
 Dr Giuseppe Forte

Chieti, 7 febbraio 2013  
 Prot.n.

**Oggetto: Lettera manifestazione interesse**

Spett.le Amministrazione, in relazione all'approvazione definitiva del PRP dello scalo marittimo di Vasto, siamo a manifestare la più ampia soddisfazione per la chiusura dell'iter amministrativo.

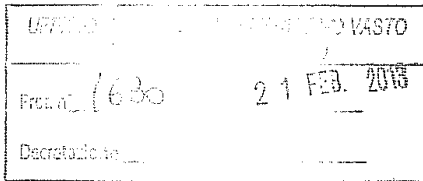
Nell'esprimere vivo apprezzamento per il programma di sviluppo, la nostra Azienda guarda con interesse alla possibilità di poter contare, nel prossimo futuro, di un'infrastruttura all'avanguardia con i tempi e in grado di soddisfare le esigenze di collegamento logistico del nostro territorio.

La speranza è che l'Amministrazione Pubblica tutta trovi la forza di promuovere il programma di intervento necessario a qualificare il porto di Vasto.

Con viva cordialità.

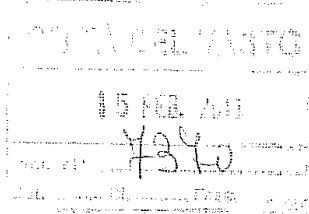
**Il Legale Rappresentante**

I.M.M. Hydraulics Spa  
 Via I.M.M. 552  
 66054 Vasto (CH) - Italy  
 Tel. +39 0872 839225  
 P.IVA n. 01427010697



**M Puccioni** s.p.a.  
Gruppo FINDI S.p.A.

66054 Vasto (Chieti)  
Via Disca, 89 - Porto di Vasto  
Telefono 0873.31.21 r.a.  
Fax: 0873.31.22.22 - 0873.31.22.99  
www.puccioni.it



Gent.mo  
Sig. SINDACO COMUNE di VASTO  
Avv. Luciano Lapenna  
Piazza Barbacani, 1  
66054 Vasto - CH

e p.c. Gent.mo  
Presidente Consiglio Comunale di Vasto  
Dr. Giuseppe Forte

Vasto, 13 febbraio 2013

**Oggetto: Lettera manifestazione interesse**

Spettabile Amministrazione, in relazione all'approvazione definitiva del PRP dello Scalo Marittimo di Vasto, siamo a manifestare la più ampia soddisfazione per la chiusura dell'Iter Amministrativo.

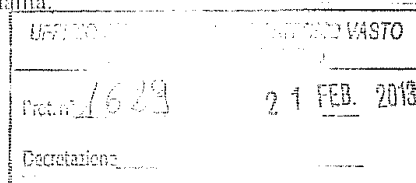
Tale infrastruttura è determinante per favorire la crescita e la competitività delle Imprese Industriali che vi operano, molte delle quali sono oggi costrette a servirsi di altri scali o di altri sistemi di trasporto per la spedizione ed il ricevimento delle proprie merci.

Tutto ciò comporta una notevole lievitazione dei costi ed un allungamento dei tempi di consegna.

Il potenziamento del Porto di Vasto favorirebbe un ampliamento dei traffici e costituirebbe il giusto completamento agli investimenti già fatti in passato.

L'avvio, inoltre, in questi giorni di un servizio di Navi Portacontainer ha accresciuto le manifestazioni di interesse per l'utilizzo di detto bacino portuale, e lo sviluppo di questa ulteriore modalità di spedizione rende non più rinviabile il processo di potenziamento del Porto previsto dal piano Regolatore sopra richiamato.

Con viva cordialità.



MARIO PUCCIONI  
Amministratore Delegato

Allegato 4

**ILMET** s.r.l.

Industria Lavorazione Metalli

66050 SAN SALVO (Chieti) - Zona Industriale - Tel. 0873.343107 - 549345 - Fax 0873.549602  
 Capitale Sociale € 93.000,00 - Reg. Soc. Tribunale di Vasto n. 1935 - C.C.I.A.A. di Chieti n. 93096 - Partita I.V.A. 01518180698  
 http://www.ilmet-srl.com + e-mail: info@ilmet-srl.com

Gent.mo

Sig. SINDACO COMUNE di VASTO

Avv. Luciano Lapenna  
 P.zza Barbacani, 1  
 66054 Vasto (CH)

e p.c.

Gent.mo

Presidente Consiglio Comunale di Vasto  
 Dr Giuseppe Forte

San Salvo, 8 febbraio 2013

**Oggetto: Lettera manifestazione interesse**

Spett.le Amministrazione, in relazione all'approvazione definitiva del PRP dello scalo marittimo di Vasto, siamo a manifestare la più ampia soddisfazione per la chiusura dell'iter amministrativo.

Nell'esprimere vivo apprezzamento per il programma di sviluppo, la nostra Azienda guarda con interesse alla possibilità di poter contare, nel prossimo futuro, di un'infrastruttura all'avanguardia con i tempi e in grado di soddisfare le esigenze di collegamento logistico del nostro territorio.

La speranza è che l'Amministrazione Pubblica tutta trovi la forza di promuovere il programma di intervento necessario a qualificare il porto di Vasto.


Con viva cordialità.

UFFICIO COMUNALE VASTO	ILMET s.r.l.
Prot. n° 1628	21 FEB. 2013
Decretazione	

CITTA' DEL VASTO
100
Prot. n° 1628



A. Ugoletto 10

 <p>REGIONE ABRUZZO Rassegna stampa</p>	<p>Il Messaggero ABRUZZO</p>	<p>Data: 12/02/2013 Pag. Chieti 2</p>
--	----------------------------------	---

## Punta Penna si collega con Trieste

### VASTO

La nuova vita del porto di Punta Penna a Vasto. Comincerà dopo domani, giovedì, quando alla banchina di riva approderà una nave portacontainer proveniente dallo scalo di Trieste. La prima del collegamento diretto tra Vasto e il porto giuliano che farà di Punta Penna il casello abruzzese delle cosiddette autostrade del mare. Alle 10.30 del 14 febbraio la nave della Maerks Line imbarcherà moto dello stabilimento Honda della Val di Sangro, ma anche parabrezza per auto e motorini d'avviamento appena usciti dalle fabbriche Pilkington e Penso di Fiana Sant'Angelo a San Salvo. A benedire l'operazione, in corso Mazzini, con lo stato maggiore degli industriali abruzzesi (a

fare gli onori di casa Paolo Primavera, numero uno di Confindustria Chieti) c'erano il sindaco, Luciano Lapenna, il presidente della Camera di Commercio, Silvio Di Lorenzo, il comandante del Circomare, il tenente di vascello Giuliano D'Urso e Alberto Rossi, presidente della Frittelli Maritime Group che, in concreto, gestirà il traffico.

### «MOMENTO STORICO»

«Un'opportunità preziosa nel mercato globale - l'ha definita Primavera - un momento storico per cambiare marcia nella logistica industriale, in chiave marcatamente ambientale. E non solo». Il presidente provinciale di Confindustria, infatti, ha aggiunto: «Il trasporto via mare consentirà alle aziende del territorio di realizzare significativi risparmi, dati certi de-


sunti dai grafici dei nostri analisti. Ci guadagnerà non solo l'ambiente, dunque, con meno tir sulle strade, ma anche il tessuto produttivo locale».

### PORTO D'ECCELLENZA

Il filo diretto con il porto di Trieste, insomma, segna un punto a favore dello scalo di Punta Penna, sicuro (come ha rimarcato il comandante D'Urso) e oggetto di recenti, robusti investimenti. Per Di Lorenzo l'operazione s'inquadra nella più generale messa in rete del campus dell'automotive in Val di Sangro e dell'aeroporto di Pescara. Gongola Lapenna: per il sindaco è la dimostrazione del nuovo ruolo del porto nel panorama regionale e nazionale. Prossimo obiettivo: Floce.

Gianni Quagliariella

© SERVIZIO COMUNICAZIONE

 <p>REGIONE ABRUZZO Rassegna stampa</p>	<p>il Centro</p>	<p>Data: 12/02/2013 Pag. 6 - Regione</p>
--	------------------	--

### TRASPORTI >>> LA PRIMA NAVE

di Andrea Mori

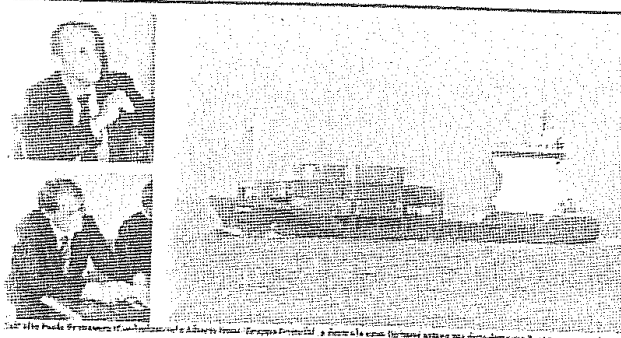
di Vasto

Il porto di Vasto entra nel network dei container con il sostegno delle aziende Operatori e multinazionali in prima fila. Un passaggio epocale per l'Abruzzo.

Il porto di Vasto, in provincia di Chieti, è stato scelto per diventare il primo porto container dell'Abruzzo. La notizia è stata annunciata dal presidente della Regione Abruzzo, Gabriele Cagliari, durante una visita al porto di Vasto.

Il porto di Vasto è uno dei porti più importanti della regione e ha una lunga tradizione di attività portuale. La decisione di diventare un porto container è un passo importante per lo sviluppo economico della regione.

Il porto di Vasto è uno dei porti più importanti della regione e ha una lunga tradizione di attività portuale. La decisione di diventare un porto container è un passo importante per lo sviluppo economico della regione.



La nave Paolo Stronzone di compagnia di Alberto Tomba. Gruppo Ferrovie e Ferrovie come l'ultimo anno per il container di Vasto

## Export, si cambia subito giovedì la prima nave

### Il porto di Vasto entra nel network dei container con il sostegno delle aziende Operatori e multinazionali in prima fila. Un passaggio epocale per l'Abruzzo

#### E alla stessa c'è anche il progetto passeggeri-merce di Ortona

Il porto di Vasto è uno dei porti più importanti della regione e ha una lunga tradizione di attività portuale. La decisione di diventare un porto container è un passo importante per lo sviluppo economico della regione.

Il porto di Vasto è uno dei porti più importanti della regione e ha una lunga tradizione di attività portuale. La decisione di diventare un porto container è un passo importante per lo sviluppo economico della regione.

### CA INVESTIMENTI Il risvolto ambientale e la stazione ferroviaria



Il presidente dell'Ente

Il presidente dell'Ente...  
Il presidente dell'Ente...  
Il presidente dell'Ente...

RIFAGLIO STAMPA AD USO ESCLUSIVO DEL DESTINATARIO - VIETATA LA RIPRODUZIONE





Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Ufficio Circondariale Marittimo Vasto

Sezione: Tec/Amm.va/Op.va – Ufficio: Tecnica

Indirizzo telegrafico: CIRCOMARE VASTO

Prot.n° 02.04.11/\_\_\_\_\_ - Allegati \_\_1\_\_

66054 VASTO

P.D.C. C° 1°cl. Np ZAZA Antonio  
Tel. 0873/310340 - Fax 0873/310322  
E-mail: [ucvasto@mit.gov.it](mailto:ucvasto@mit.gov.it)  
Pec: [cp-vasto@pec.mit.gov.it](mailto:cp-vasto@pec.mit.gov.it)

Al MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E  
DEI TRASPORTI  
CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI  
PUBBLICI  
III SEZIONE  
Via Nomentana, n° 2  
00161 – ROMA –

E,p.c. COMUNE  
66054 VASTO

**Argomento:** Trasmissione documento di fattibilità tecnico - economica  
Piano Regolatore Portuale del Porto di Vasto.

**RACCOMANDATA A/R**

(Spazio riservato a  
protocolli, visti e  
decretazioni)

Riferimento: dispaccio n° 11278 in data 30 novembre 2012.

In esito a quanto richiesto con il dispaccio in riferimento si invia,  
in allegato, in triplice copia, il documento di fattibilità tecnico-economica  
redatto congiuntamente al Sindaco del Comune di Vasto.

Si rimane a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti a  
riguardo.

IL COMANDANTE  
T.V. (CP) Giuliano D'URSO



Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Ufficio Circondariale Marittimo Vasto  
-----  
Sezione: Tec/Amm.va/Op.va – Ufficio: Tecnica  
Indirizzo telegrafico: CIRCOMARE VASTO  
Prot.n° 02.04.11/ \_\_\_\_\_ - Allegati \_\_1\_\_

66054 VASTO

P.D.C. C° 1°cl. Np ZAZA Antonio  
Tel. 0873/310340 - Fax 0873/310322  
E-mail: [ucvasto@mit.gov.it](mailto:ucvasto@mit.gov.it)  
Pec: [cp-vasto@pec.mit.gov.it](mailto:cp-vasto@pec.mit.gov.it)

AI MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E  
DEI TRASPORTI  
CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI  
PUBBLICI  
III SEZIONE  
Via Nomentana, n° 2  
00161 – ROMA –

E,p.c. COMUNE  
66054 VASTO

**Argomento:** Trasmissione documento di fattibilità tecnico - economica  
Piano Regolatore Portuale del Porto di Vasto.

**RACCOMANDATA A/R**

(Spazio riservato a  
protocolli, visti e  
decretazioni)

Riferimento: dispaccio n°11278 in data 30 novembre 2012.

In esito a quanto richiesto con il dispaccio in riferimento si invia,  
in allegato, in triplice copia, il documento di fattibilità tecnico-economica  
redatto congiuntamente al Sindaco del Comune di Vasto.

Si rimane a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti a  
riguardo.

IL COMANDANTE  
T.V. (CP) Giuliano D'URSO



Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Ufficio Circondariale Marittimo Vasto

-----  
Sezione: Tec/Amm.va/Op.va – Ufficio: Tecnica

Indirizzo telegrafico: CIRCOMARE VASTO

Prot.n° 02.04.11/ \_\_\_\_\_ - Allegati \_\_1\_\_

66054 VASTO

P.D.C. C° 1°cl. Np ZAZA Antonio  
Tel. 0873/310340 - Fax 0873/310322  
E-mail: [ucvasto@mit.gov.it](mailto:ucvasto@mit.gov.it)  
Pec: [cp-vasto@pec.mit.gov.it](mailto:cp-vasto@pec.mit.gov.it)

AI MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E  
DEI TRASPORTI  
CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI  
PUBBLICI  
III SEZIONE  
Via Nomentana, n° 2  
00161 – ROMA –

E,p.c. COMUNE  
66054 VASTO

**Argomento:** Trasmissione documento di fattibilità tecnico - economica  
Piano Regolatore Portuale del Porto di Vasto.

**RACCOMANDATA A/R**

(Spazio riservato a  
protocolli, visti e  
decretazioni)


Riferimento: dispaccio n°11278 in data 30 novembre 2012.

In esito a quanto richiesto con il dispaccio in riferimento si invia,  
in allegato, in triplice copia, il documento di fattibilità tecnico-economica  
redatto congiuntamente al Sindaco del Comune di Vasto.

Si rimane a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti a  
riguardo.

IL COMANDANTE  
T.V. (CP) Giuliano D'URSO



 <p>REGIONE ABRUZZO Rassegna stampa</p>	<p><b>Il Messaggero</b> <b>ABRUZZO</b></p>	<p>Data: 15/02/2013 Pag. Chieti 2</p>
--	--	---

## Via al servizio di navi portacontainer

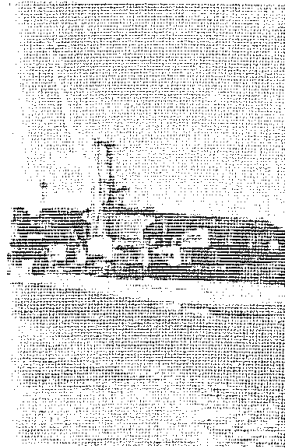
### VASTO

Emozione, speranza, ma anche un pizzico d'orgoglio. Si respirava aria nuova, tra armatori e operatori del porto di Punta Penna dove, per il viaggio zero, è arrivata la nave portacontainer Dirhami, della compagnia danese Maersk Line. È il mercantile che d'ora in avanti, ogni mercoledì e «per un periodo di prova di tre mesi», ha specificato Enrico Cau a nome della società navale, scenderà il porto vastese per imbarcare furgoni, moto e fertilizzanti, per poi trasportarli a Trieste, l'hub dell'Adriatico. Da qui le merci prodotte tra San Salvo, Vasto e la Val di Sangro, partiranno poi a bordo delle grandi navi oceaniche alla volta delle rispettive destinazioni, nel Medio come nell'Estremo Oriente, ma anche verso

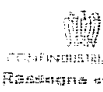
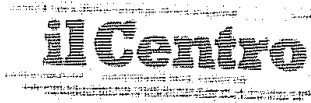
l'America. A curare il collegamento che cambia volto allo scalo è la Trieste Marine Terminal, che ieri ha mandato il suo delegato, Marco Zoglia, a benedire la linea: «Grazie a questo collegamento - ha detto - le industrie del territorio potranno evitare, d'ora in poi, i lunghi e dispendiosi trasferimenti di materie prime e prodotti finiti, su gomma, verso i porti di Salerno, Napoli e Gioia Tauro. Da Punta Penna sarà più semplice gestire il trasporto e dare allo stesso tempo una mano all'ambiente». Un ruolo decisivo per il battesimo della linea l'ha avuto l'ufficio doganale di Vasto. Con il comandante del porto, Giuliano D'Urso, il sindaco, il presidente della Provincia e i consiglieri regionali, erano molti gli imprenditori che hanno salutato l'evento.

Gianni Quagliarella

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nave container

 <p>REGIONE ABRUZZO Rassegna stampa</p>		<p>Data: 18/02/2013 Pag. Vasto 1</p>
--	---	--

### PORTO » IL FUTURO DI PUNTA PENNA

di VASTO

Vasto è pronta a Punta Penna per accogliere i container dal momento che i maggiori del settore portuale si stanno verificando prima di dare la via definitiva al porto di Punta Penna, e il sindaco, Luciano Lisciani, e il presidente della Provincia, Luciano Marittini, Giuliano D'Urso, hanno presenziato nel mattiniero tavolo che sarà consegnato ai funzionari. Dopo cinque anni di finalissime discussioni l'operazione è stata messa in cantiere e si è avviata la fase di realizzazione. Intanto l'industria si è verificata ad essere costante da quando il porto è stato dichiarato in funzione. La soddisfazione più grande per il presidente Paolo Primavera è stata la presenza in porto di diverse imprese molisane e pugliesi interessate alle operazioni di importazione e esportazione. A una settimana dall'avvio dei collegamenti con Trieste aziende molisane e pugliesi interessate ai trasporti



La presentazione del servizio di trasporto con l'hub navale di Punta Penna, presieduto da Confindustria

## Navi portacontainer decine di richieste per traffici marittimi

A una settimana dall'avvio dei collegamenti con Trieste aziende molisane e pugliesi interessate ai trasporti

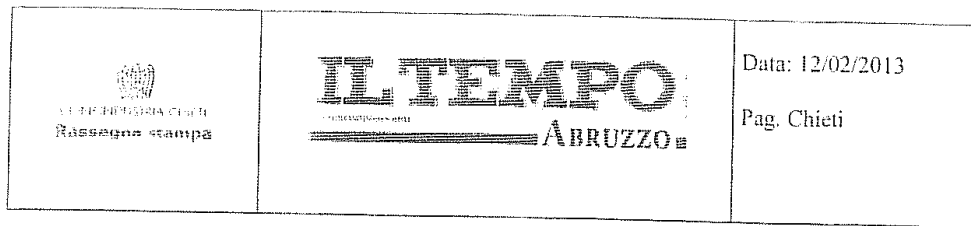
Il servizio di trasporto con l'hub navale di Punta Penna è stato presentato ai funzionari del porto di Trieste. Il sindaco, Luciano Lisciani, e il presidente della Provincia, Giuliano D'Urso, hanno presenziato nel mattiniero tavolo che sarà consegnato ai funzionari. Dopo cinque anni di finalissime discussioni l'operazione è stata messa in cantiere e si è avviata la fase di realizzazione. Intanto l'industria si è verificata ad essere costante da quando il porto è stato dichiarato in funzione. La soddisfazione più grande per il presidente Paolo Primavera è stata la presenza in porto di diverse imprese molisane e pugliesi interessate alle operazioni di importazione e esportazione. A una settimana dall'avvio dei collegamenti con Trieste aziende molisane e pugliesi interessate ai trasporti

### Controlli in mare contro la pesca abusiva

Un gruppo di vigilianti ha effettuato controlli in mare contro la pesca abusiva. Gli agenti hanno sequestrato diverse reti e hanno sequestrato anche alcune navi. Gli agenti hanno sequestrato anche alcune navi.

Un gruppo di vigilianti ha effettuato controlli in mare contro la pesca abusiva. Gli agenti hanno sequestrato diverse reti e hanno sequestrato anche alcune navi. Gli agenti hanno sequestrato anche alcune navi.

Un gruppo di vigilianti ha effettuato controlli in mare contro la pesca abusiva. Gli agenti hanno sequestrato diverse reti e hanno sequestrato anche alcune navi. Gli agenti hanno sequestrato anche alcune navi.



**Punta Penna** Da giovedì lo scalo di Vasto sarà collegato con Trieste a vantaggio delle imprese

## Le navi portacontainer entrano in porto

**VASTO** Quella di giovedì 14 febbraio sarà una giornata storica non solo per il porto di Vasto, ma anche per le aziende abruzzesi. Infatti, giovedì mattina, alle 10.30, nel bacino portuale di Punta Penna avverrà una vera e propria rivoluzione con l'avvio del sistema di trasporto merci tramite navi portacontainer. L'iniziativa permetterà di collegare il porto di Vasto, che diventerà lo scalo di raccolta per il meridione, con l'hub port di Trieste. Il collegamento marittimo avrà un notevole valore ambientale, perché razionalizzerà e ridurrà sensibilmente l'attuale trasporto su gomma. Saranno inoltre ridotti i costi di traspor-

### Terminale del Sud

#### La città aragonese

#### diventa riferimento per il Meridione

to per le aziende operanti in Abruzzo e Molise ( ndr, è stato calcolato che ogni azienda risparmierebbe almeno 600 euro su ogni container, che potranno così recuperare in termini di concorrenzialità rispetto ad aziende operanti in altri ambienti geografici. Le navi che faranno scalo a Vasto raggiungeranno poi Trieste, dove i container verranno trasbordati su navi "madre", che hanno una

portata di circa 18 mila container, pronte a fare rotta verso tutte le località del mondo. Ad illustrare quella che, da più parti, è stata definita una opportunità preziosa nel mercato globale sono stati ieri il presidente di Confindustria Chieti, Paolo Primavera, il comandante dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto, Giuliano D'Urso, il presidente della Camera di Commercio di Chieti, Silvio Di Lorenzo, il sindaco di Vasto, Luciano Lapenna, e il presidente della Fratelli Marittime Group (che si occuperà del coordinamento delle operazioni), Alberto Rossi. A dare la dimensione dell'operazione è stato il presi-

### Risparmio notevole

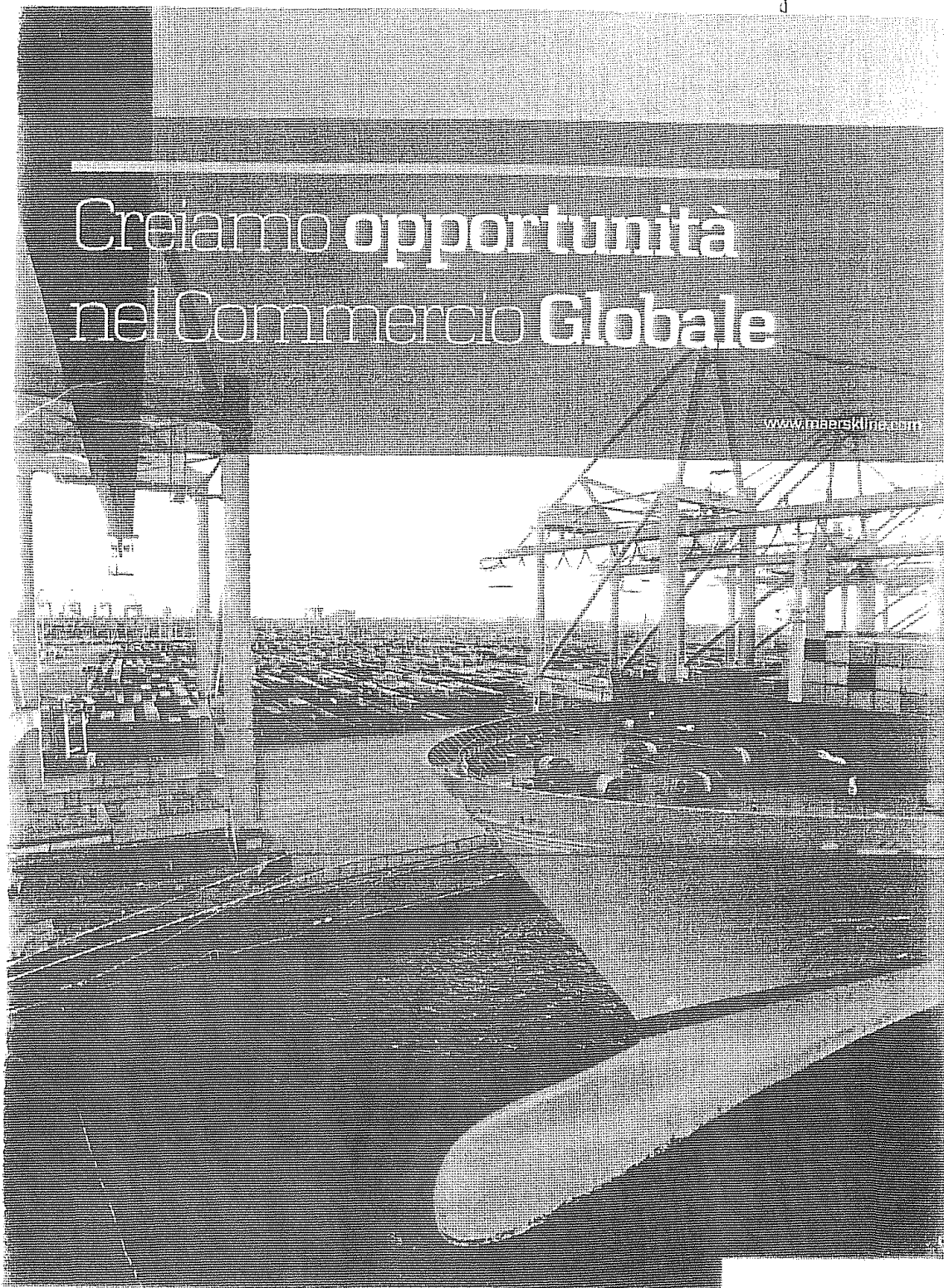
#### È stato calcolato

#### su ogni modulo un minor costo di circa 600 euro

dente della Camera di Commercio, Silvio Di Lorenzo: «Faccio l'esempio della Honda. Per far arrivare un container da Shanghai vogliono circa 900 dollari. Il container oggi arriva a Giotta Tauro e poi, per farlo giungere fino ad Ateusa, ci vogliono più di mille euro. Ora si abatterà questo costo, con evidenti vantaggi per le nostre aziende».

Fa.Co.

Allegato 11



# Creiamo opportunità nel Commercio Globale

[www.maerskline.com](http://www.maerskline.com)

MAERSK  
LINE



# Apriamo nuove strade

Con Maersk Line parte il collegamento via mare fra Vasto e Trieste.

A partire da febbraio 2013, Maersk Line apre il collegamento settimanale fra Vasto e il suo hinterland e il porto di Trieste, da cui l'offerta della nostra compagnia apre un mondo di opzioni con cui le vostre spedizioni possono raggiungere tutti le principali destinazioni.



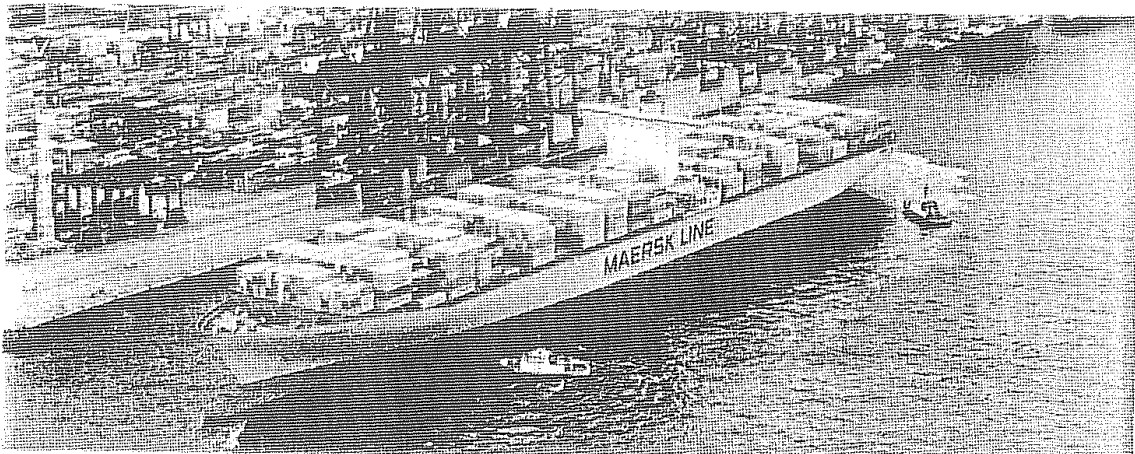
## METTIAMO I CLIENTI AL PRIMO POSTO

Il mercato globale richiede soluzioni innovative e che vadano incontro alle esigenze dei clienti. In quanto parte di un gruppo multinazionale, Maersk Line può offrire ai propri clienti l'accesso a un ampio network di servizi e la più vasta copertura geografica.

## LE NOSTRE COMPETENZE AL VOSTRO SERVIZIO

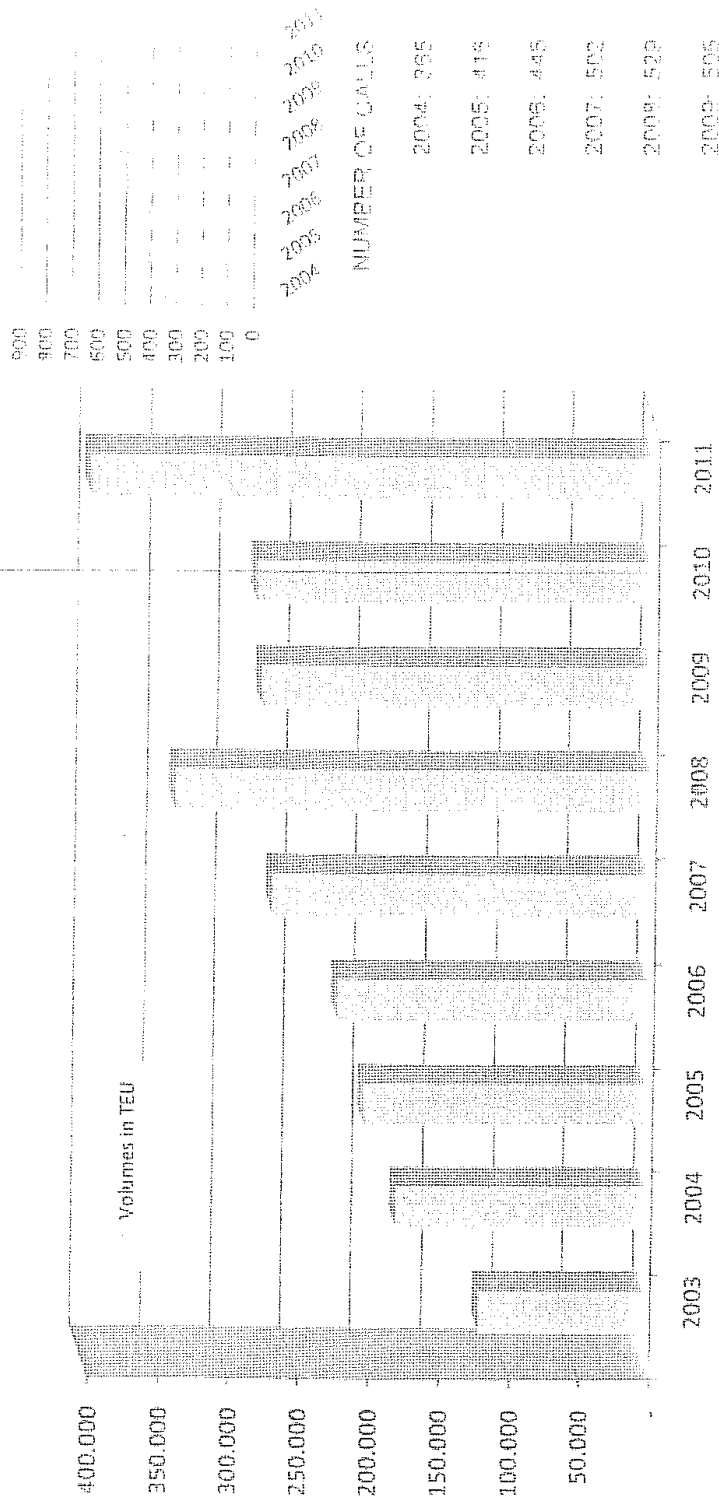
La strategia di Maersk Line si fonda su tre pilastri: l'affidabilità dei servizi (*Reliability*), la facilità di accesso agli strumenti di customer service (*Ease of Doing Business*), la sostenibilità ambientale (*Environmental Sustainability*).

Operiamo in questo campo con l'obiettivo di fornire ai nostri clienti un prodotto capace di sostenere, migliorare e creare valore, accrescendo l'efficienza dei flussi logistici dei caricatori e dei ricevitori.





# TMT TRAFFIC TREND 2003-2011



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TEUS	118.142	177.672	201.290	220.661	257.854	338.299	277.245	281.629	393.195
Diff. year on year		50,4%	13,3%	9,6%	21,4%	26,3%	-18,0%	1,5%	39,6%

# THE INFRASTRUCTURE

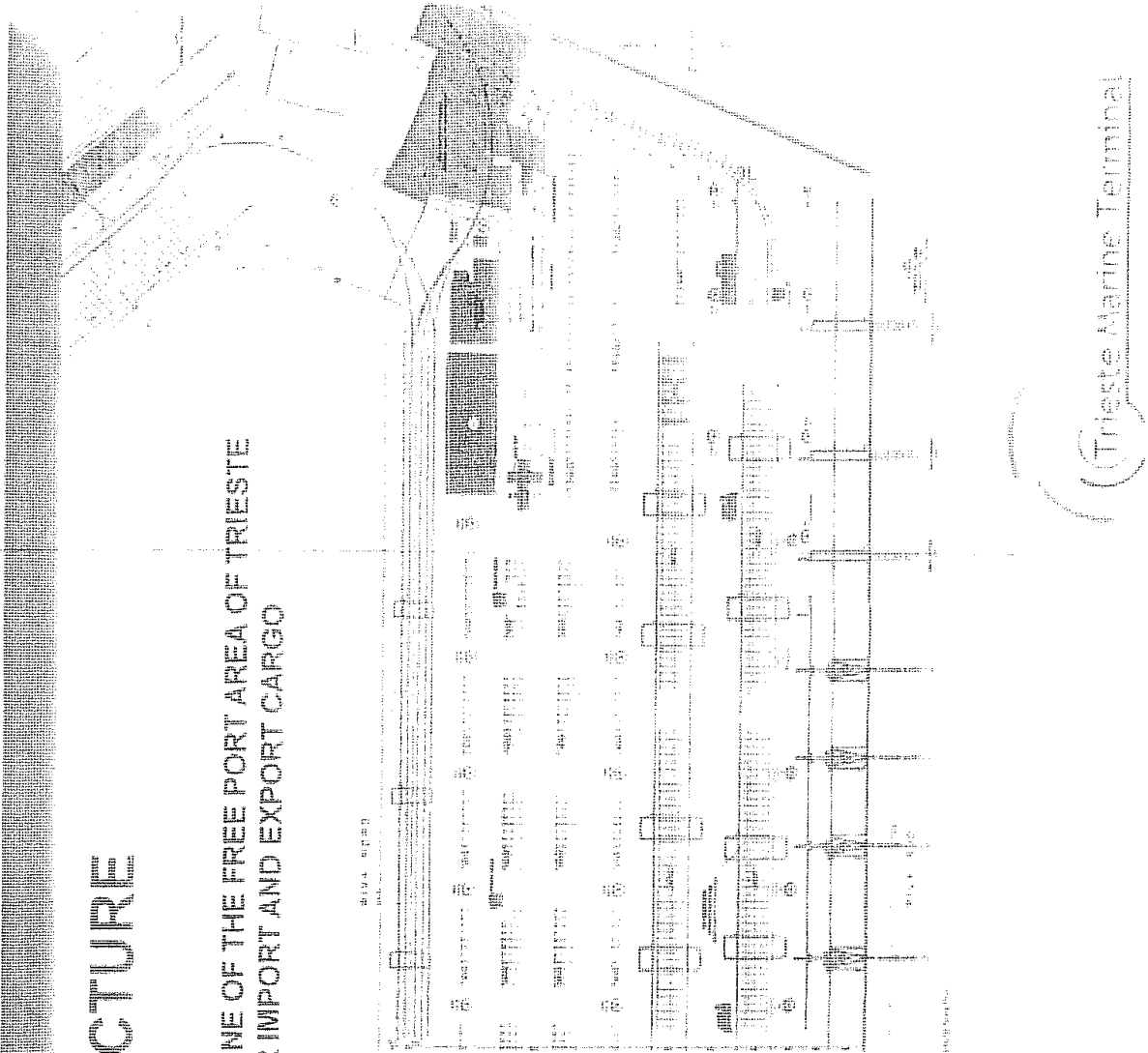
THE TERMINAL IS LOCATED IN ONE OF THE FREE PORT AREA OF TRIESTE WITH SPECIAL CONDITIONS FOR IMPORT AND EXPORT CARGO

OVER 50 MNL € PRIVATE AND PUBLIC INVESTMENTS IN INFRASTRUCTURES AND EQUIPMENT IN THE LAST 8 YEARS

THE BIGGEST CONTAINER TERMINAL IN THE ADRIATIC SEA WITH A 50% ADDITIONAL CAPACITY STILL TO EXPLOIT

THE DEEPEST NATURAL DRAFT IN THE MEDITERRANEAN TO OPERATE ALSO AS TRANSHIPMENT HUB PORT

A BRAND NEW RAIL PARK WITH HIGH CAPACITY INSIDE THE TERMINAL



(Trieste Marine Terminal)

# DIRECT CALLS FROM/ TO MED

IMPORT FROM		ESPORTO	
ALEXANDRIA	EVERGREEN, SEAGO LINE, MSC, ZIM	ALEXANDRIA	EVERGREEN, SEAGO LINE, MSC, ZIM
ASHDOD	MSC, SEAGO LINE, ZIM	ASHDOD	MSC, SEAGO LINE, ZIM
BEIRUT	EVERGREEN	BEIRUT	EVERGREEN
GEMLIK	MSC, SEAGO LINE	BANIETTA	CMA CGM, SEAGO LINE
GEZBE	MSC, SEAGO LINE	GEMLIK	MSC, SEAGO LINE
HAIFA	MSC, SEAGO LINE, ZIM	GEZBE	MSC, SEAGO LINE
ISKENDERUNI	MSC, SEAGO LINE	HAIFA	MSC, SEAGO LINE, ZIM
ISTANBUL	MSC, SEAGO LINE	ISKENDERUNI	MSC, SEAGO LINE
IZMIR	MSC, SEAGO LINE	ISTANBUL	MSC, SEAGO LINE
MALTA	ALL LINE WITH X PRESS	IZMIR	MSC, SEAGO LINE
MERSIN	MSC, SEAGO LINE	MALTA	ALL LINE WITH X PRESS
PIREUS	EVERGREEN, MSC, SEAGO LINE	MERSIN	MSC
PORT SAID	CMA CGM, SEAGO LINE	PIREUS	MAERSK
		PORT SAID	CMA CGM, SEAGO LINE

Trieste Marine Terminal





# THE TMT SHUTTLE TO/FROM VENICE AND ANCONA 2014

ACTIVE SINCE 2004

A RELIABLE, WELL-KNOWN TOOL FOR THE SHIPPING LINES WORKING IN THE ADRIATIC

6 SHIPPING LINES SERVED

112 VOYAGES TO/FROM VENICE AND ANCONA IN 2011

32.000 TEU TRANSPORTED IN 2011

# THE NEW CONNECTION TO VASTO: THE TARGET

TO PROVIDE THE LOCAL IMPORTERS AND EXPORTERS WITH A NEW TOOL TO  
SHIP AND RECEIVE THEIR GOODS 'CLOSE TO HOME'

TO PROVIDE THE SHIPPING LINES CALLING TRIESTE WITH AN ADDITIONAL  
TOOL TO EXPLOIT A NEW COMMERCIAL AREA IN THE ADRIATIC

TO ENLARGE THE SCOPE OF OUR SHUTTLE FEEDER NETWORK TO CONFIRM  
TRIESTE AS POSSIBLE HUB FOR THE WHOLE ADRIATIC SEA





# THE CONNECTION TO VASTO: POSSIBLE ROUTING

Trieste

Venice

Ancona

Vasto

TRIESTE - Tuesday

VENICE - Wednesday

TRIESTE - Wednesday

ANCONA - Thursday

VASTO - Friday

TRIESTE - Sunday

Trieste Marine Terminal

## WHY THE CONNECTION WITH VASTO

A production area with a significant potential of both import and export cargo

A revolutionary transport solution for the local market

A clear environmental benefit

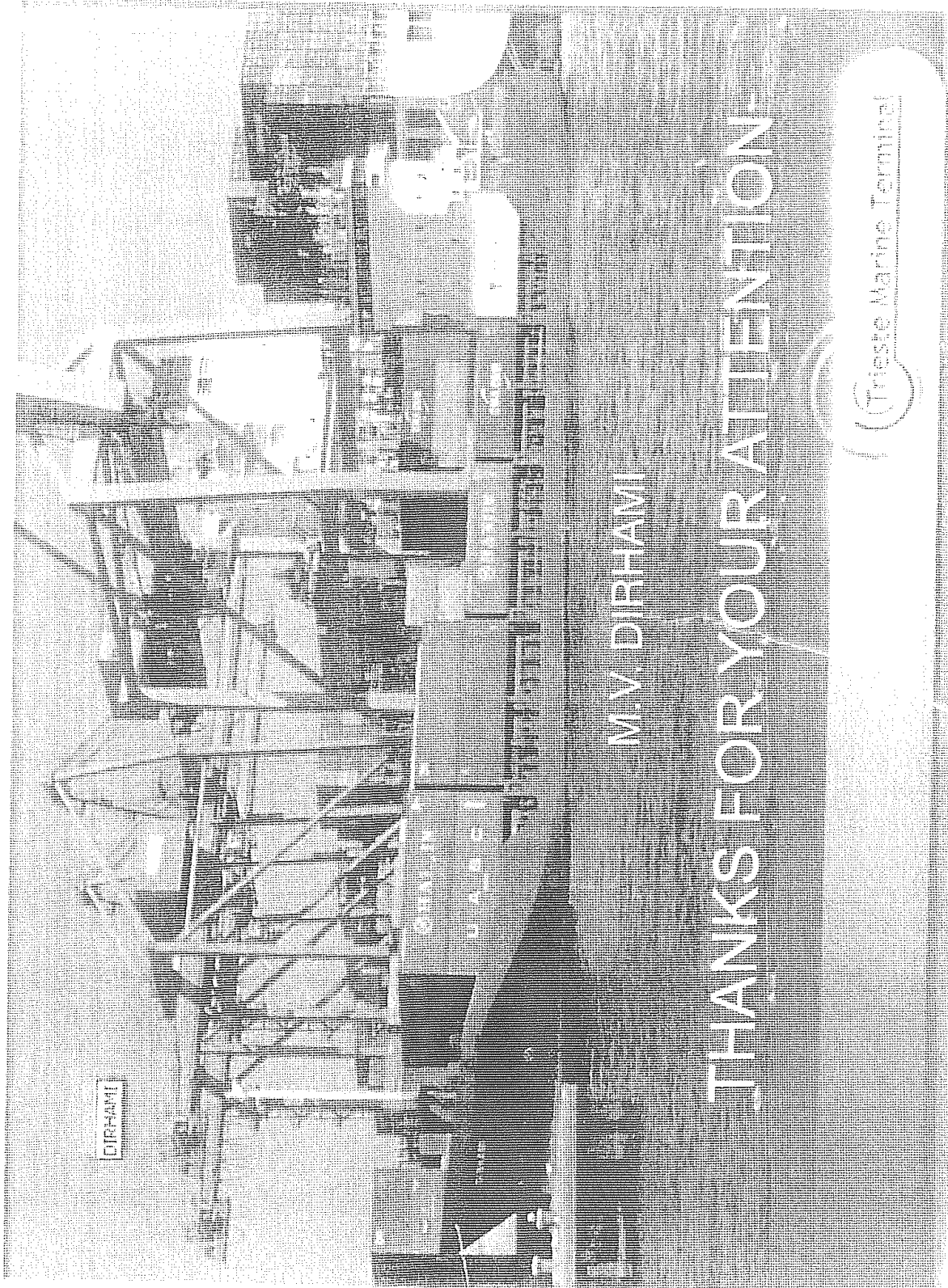
An additional "natural" catching area for the Direct Adriatic services

Feeder schedule tailor made based on the mother vessels calls at TMT

All the transport and transhipment operations under TMT control

An interesting potential saving in costs

Trieste Marine Terminal



M.V. DIPHAMI

THANKS FOR YOUR ATTENTION!

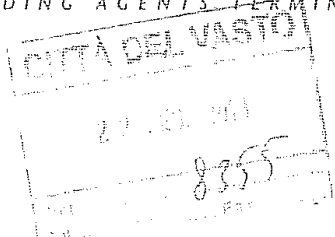


Allegato 13



STEAMSHIP AND FORWARDING AGENTS TERMINAL OPERATORS BROKERS

FRI TEL LI MARITIME GROUP S.P.A.
60121 ANCONA - Lungomare Varvitelli, 18
Capitale Sociale € 2.550.000 I.v. - REA AN 104524
Iscr. Reg. Impr. An, C.F. e P. IVA 01023760422
Telex 051 94076217 FMGR G (via U.K.)
info@frittellimaritime.it - www.frittellimaritime.it



Al sig. Sindaco del Comune di Vasto
Al Presidente del Consiglio Comunale di Vasto

Piazza Barbacani 1
66054 Vasto (CH)

Oggetto: Manifestazione d'interesse.

In relazione alla notizia relativa alla prossima approvazione del Piano Regolatore Portuale dello Scalo Marittimo di Vasto si ritiene opportuno segnalare alle SS.VV. quanto sia importante tale strumento urbanistico per lo sviluppo dei traffici portuali.

La scrivente Società con sede principale ad Ancona opera da circa 30 anni anche a Vasto come agenzia marittima e casa di spedizioni e ha investito nel tempo in strutture e risorse umane per l'acquisizione di traffici da e per il porto di Vasto.

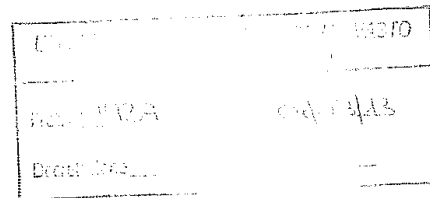
Il completamento dell'iter procedurale del Piano consente di avere uno strumento di assetto e sviluppo delle opere portuali indispensabile per accedere ai finanziamenti statali e regionali che consentano la realizzazione delle opere in esso previste.

Solo attraverso l'ampliamento dell'infrastruttura prevista nel detto Piano sarà possibile accogliere nel porto di Vasto le navi di nuova generazione con pescaggi maggiori e spazi di deposito temporaneo delle merci e soprattutto dei containers, alla luce anche dell'avvio della nuova linea feeder, che vede presente nel porto di Vasto uno dei principali carrier mondiali.

Con viva cordialità.
Ancona, 15 febbraio 2013.

FRI TEL LI MARITIME GROUP SPA

[Handwritten signature]



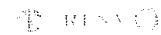
Divisione Partiggeggi
Via M. L. 23, 60121 Ancona
Tel. 051 940762

Divisione Frittelli
Via M. L. 23, 60121 Ancona
Tel. 051 940762

Divisione Amministrativa
Via M. L. 23, 60121 Ancona
Tel. 051 940762

Sede Operativa Vasto
Via M. L. 23, 60121 Ancona
Tel. 051 940762

Sede Operativa Ravenna
Via M. L. 23, 60121 Ancona
Tel. 051 940762







*Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*

*Fossa Ionione*

*Adunanza del 19.06.2013*

*N. del Protocollo 104/12*



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE

IL COMANDANTE  
T.V. IGIA *Antonio D'URSO*

**OGGETTO: Nuovo Piano Regolatore Portuale di Vasto (CH).**

**LA SEZIONE**

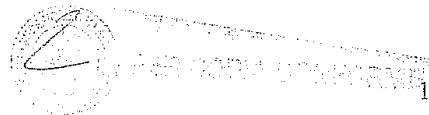
VISTA la nota n. 02.04.11/11368 di prot. del 23 Novembre 2012. con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ufficio Circondariale marittimo Vasto - ha trasmesso, per esame e parere, la proposta di Piano Regolatore Portuale in oggetto;

VISTA la nota n. 02.04.11/1961 di prot. del 1. Marzo 2013 con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ufficio Circondariale marittimo Vasto, ha trasmesso elaborati integrativi ;

ESAMINATI gli atti;

UDITA la Commissione Relatrice (FABRIZI, FERRANTE, IEVOLELLA, AVV. ARENA , GRISOLIA, DA DEPPPO, DE MARINIS, STURA, F. ARENA, FIADINI, BORZI, POLIZZY, RUSSO, DENTALE, TOMASICCHIO, CANTISANI)

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE  
*[Signature]*





UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. [Signature]  
D'URSO

Con nota 23.11.2012 n.02.04.11/11368 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto è stata trasmessa la documentazione inerente il Piano Regolatore Portuale di Vasto, per esame e parere, comprensiva della seguente documentazione :

- Piano regolatore del 2007
- Procedura di Valutazione Ambientale Strategica
- Rapporto ambientale
- Valutazione di incidenza
- Parere della Regione Abruzzo sulla VAS dell'8.5.2012
- Deliberazione del Consiglio Comunale di Vasto del 6.11.2007
- Decreto del Comandante dell'Ufficio circondariale marittimo di vasto del 12.11.2012 di approvazione del piano regolatore

Con nota del 30.11.2012 il Presidente della III Sezione del Consiglio Superiore dei LLPP ha chiesto di acquisire un documento di fattibilità tecnico-economica del piano che attestasse la necessità di sviluppo delle opere portuali in relazione alle condizioni produttive della zona e le possibili fonti di finanziamento che possono essere attivate

Con nota 1.3.2013 acquisita l'8.3.2012 dell'uff. circ. marittimo di Vasto è stato acquisito il documento richiesto.

Il porto di Vasto risulta di 2 categoria, III classe, di rilevanza regionale ed interregionale

Si riporta di seguito, al fine di una illustrazione esauriente dell'inquadramento storico, delle metodologie adottate e della descrizione delle caratteristiche del Piano, il contenuto della Relazione Generale a firma del prof. Ing. Alberto Noli, Capo progetto del Raggruppamento affidatario delle attività per la redazione del PRP di Vasto, MODIMAR Srl, Med.I.F. srl e Tecnoconsud srl e dell'ing. Nicola BERNABEO, Responsabile del

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE  
[Signature]



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO 2



Procedimento per conto del Consorzio di Porti Industriali del Vastese, committente del Piano.

VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMITANTE  
T.V. (C.F. 0204016086) D'URSO

\*\*\*\*\*

La Regione Abruzzo, il 10/12/2003, ha stipulato con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Accordo di Programma Quadro (di seguito brevemente indicato come APQ-14) finalizzato alla introduzione e potenziamento del sistema dei porti abruzzesi all'interno del sistema marittimo, turistico e commerciale, del Mediterraneo.

Come indicato nell'Allegato 1 (Relazione Tecnica) dell'APQ-14, tenuto conto del quadro programmatico di riferimento su scala regionale, nazionale e comunitaria, è stata individuata una serie di interventi di completamento del sistema portuale regionale tra i quali sono comprese due proposte (schede di attuazione DT-05 e DT-06 riportate nell'Allegato 2 dell'APQ) dedicate al porto commerciali di Vasto (porto di Punta Penna) per un importo complessivo di 8.474.400 euro (provenienti dai fondi della Delibera CIPE 36/2002).

I suddetti interventi discendono da diverse attività di pianificazione e studi specialistici promossi dalla Regione Abruzzo sulla base di quanto proposto dal Quadro di Riferimento Regionale (QRR adottato il 28/02/1995). Tra questi lo Studio di Fattibilità per il potenziamento del sistema portuale regionale (Delib. CIPE 70/1998) che nel caso specifico del porto di Vasto ha individuato come fabbisogni prioritari l'adeguamento delle banchine operative ed il potenziamento delle attuali infrastrutture di collegamento (stradali e ferroviarie).

In questo contesto si evidenzia che qualsiasi intervento finanziato dall'APQ per il potenziamento del porto di Vasto non può prescindere da quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale. Quello vigente, approvato con D.M. n.7758 il 6/12/1969, è stato oggetto di più varianti finalizzate non tanto ad adeguare il sistema portuale alle mutate esigenze e sviluppi tecnologici dei traffici marittimi ma soprattutto per porre rimedio ad evidenti limitazioni dell'originale configurazione portuale tramite lavori ed interventi di completamento e/o riqualificazione delle opere preesistenti. In particolare, tenuto conto delle problematiche di sicurezza per le operazioni portuali (esposizione dell'imboccatura portuale alle mareggiate da nord ed eccessiva agitazione

IL SEGREARIO REGIONALE  
L. P. (C.F. 0204016086)





UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CE) EMANO D'URSO

ondosa residua lungo le banchine di ormeggio; fenomeni di tracimazione delle dighe foranee) che di fatto impongono anche allo stato attuale una drastica modifica dell'assetto planimetrico delle dighe foranee del porto, negli ultimi decenni si è cercato di risolvere per quanto possibile le problematiche stesse con interventi finalizzati a completare le opere foranee previste dal PRP originario, anche con adeguamenti funzionali della conformazione planoaltimetrica delle suddette opere. L'ultima variante del PRP di Vasto, approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (voto n. 163 del 23/03/1988), ha riguardato sostanzialmente il prolungamento della diga foranea di ponente ed il banchinamento del lato sud della darsena con celle antirisacca. I relativi lavori, terminati nel 1994, hanno di fatto completato le opere da eseguire in attuazione del vigente PRP.

Il Nuovo Piano Regolatore Portuale redatto dalla PROGER (1995-1997) su incarico del Co.A.S.I.V. è stato sottoposto al parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. dalla Direzione Generale delle OO.MM. (nota 1916 del 6/10/1997). Con voto n. 501 (del 14/11/1997) il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha espresso una serie di considerazioni che impongono una sostanziale revisione del suddetto PRP.

Ne consegue che, mancando di fatto un Piano Regolatore Portuale del porto di Vasto, allo stato attuale la realizzazione nel breve termine di eventuali nuove infrastrutture portuali è vincolata alla preventiva verifica di congruità delle stesse nei confronti dei seguenti vincoli:

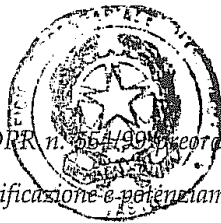
- non devono costituire una modifica sostanziale al Piano Regolatore Portuale Vigente ma un mero adeguamento tecnico-funzionale;
- non devono essere difformi o contrastare con le previsioni di sviluppo del porto, in particolare non devono introdurre elementi di "soggezione" nelle attività di aggiornamento del Piano Regolatore Portuale.

A tal scopo il Co.A.S.I.V., in qualità di soggetto attuatore delle citate schede DT-05 e DT-06 dell'APQ, ha affidato all'ATI: Modimar (capogruppo) Medif e Tecnoconsud (mandanti) gli incarichi per:

- prestazioni professionali di natura urbanistica inerenti la revisione e l'aggiornamento del nuovo piano regolatore del porto di Vasto;



IL SEGRETARIO / DIREZIONE  
[Signature]



UFFICIO REGIONALE INTERVASTO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL CAPODANTE  
T.V. 10691 G. MASO D'URSO

- prestazioni ex art 50 del DPR n. 354/1997 coordinate alla progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva dei lavori di riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture portuali.

Sulla base di quanto indicato nel Documento Preliminare alle Attività di Progettazione redatto dal Responsabile Unico del Procedimento, l'obiettivo prioritario prefissato è quello di procedere alla revisione ed aggiornamento del Nuovo PRP sulla base delle osservazioni e richieste formulate dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nel citato voto n. 501. Le indicazioni e prescrizioni che derivano da questo documento, unitamente agli obiettivi prefissati dalla Regione Abruzzo sulla base dello Studio di Fattibilità (SdF) per il potenziamento del sistema portuale regionale e del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), sono ovviamente finalizzati a massimizzare le opportunità di crescita del sistema portuale nel pieno rispetto ed integrazione con tutti gli elementi ambientali, economici, infrastrutturali, istituzionali e sociali coinvolti.

Nel contempo questo strumento di pianificazione dovrà costituire un utile elemento di riferimento per una politica consensuale di sviluppo che le diverse amministrazioni (Stato, Regione, Provincia, Comuni, Capitaneria di Porto e Co.A.S.I.V.) possono promuovere ed attuare, congiuntamente ai portatori di interesse, al fine di garantire con le giuste sinergie un programma di sviluppo globale di tutta l'area.

## 2 Metodologia adottata per la revisione ed aggiornamento del nuovo Piano Regolatore Portuale

L'approccio progettuale seguito dal gruppo di lavoro si è articolato nelle seguenti fasi operative:

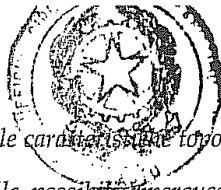
⊙ fase conoscitiva finalizzata oltre che al recepimento del Piano Regolatore Portuale redatto dalla Proger (dal 1995 al 1997) e del relativo voto n. 501 espresso dal Consiglio Superiore dei LL. PP. soprattutto all'individuazione sia dei dati esistenti sia degli obiettivi e dei vincoli progettuali di riferimento;

IL SEGRETARIO REGIONALE  
G. MASO D'URSO



IL CAPODANTE  
G. MASO D'URSO





VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMPONENTE  
T.V. (CP) G. M. D'URSO

tutte le condizioni al contorno, cioè delle caratteristiche morfologiche, batimetriche e geotecniche, dei fattori meteomarinari ed idrologici, delle possibili ripercussioni sui litorali adiacenti, dello stato attuale e futuro dei collegamenti stradali e ferroviari.

### 3 Quadro conoscitivo di riferimento

#### 3.1 Quadro Programmatico di riferimento

Il Quadro di Riferimento Regionale (Q.R.R.) previsto dall'articolo 3 della L.R. 27.04.95 n.70, adottato dal Consiglio Regionale dell'Abruzzo il 28.02.1995, propone la realizzazione di una rete di trasporti intermodali, avente come nodi principali gli interporti ed i porti, per diramarsi poi sull'intero spazio regionale mediante singoli vettori e attrezzature specifiche ad essi destinate.

L'ipotesi di sviluppo del sistema portuale abruzzese tiene conto del carattere transfrontaliero della regione, la cui linea di costa può essere interpretata come un'interfaccia "marittimo - litoranea" con l'aerea mediterranea centro-orientale (la penisola Balcanica e l'Africa settentrionale), piuttosto che come una convenzionale linea di confine.

Il Q.R.R. definisce inoltre l'obiettivo specifico di potenziare e razionalizzare tutte le infrastrutture di accesso e di scambio da lunga distanza ed in tale ambito attribuisce al Porto di Vasto la funzione di scalo commerciale.

L'obiettivo deve consistere nella valorizzazione delle potenzialità dei singoli scali nell'ambito di spazi gravitazionali sempre più integrati, all'interno dei quali la funzione programmatoria regionale e l'iniziativa delle imprese private realizzino gli interventi necessari per massimizzare l'efficienza del ciclo di trasporto, evitando duplicazioni nella divisione del lavoro e cogliendo le interdipendenze con il tessuto socio-economico locale.

Il concetto di sistema portuale implica una stretta integrazione funzionale tra i diversi scali marittimi, ognuno dei quali deve tendere alla specializzazione in determinati comparti.

Mentre, per il movimento merci, fermo restando che la portualità commerciale deve intendersi nel più ampio contesto del sistema nazionale, e in particolare adriatico, le vocazioni





UFFICIO CIRCONDANZIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CPI) Giuliano DI ARSO

sembrano indicare l'idoneità degli scali menzionati di Ortona e Vasto (Punta Penna), sia per le opere esistenti, ovvero in fase di progettazione e attuazione, sia in quanto su di essi gravitano le aree industriali maggiormente suscettibili di esprimere domanda di servizi portuali.

L'ipotesi di destinare i porti di Ortona e Vasto ad attività commerciali si fonda sulla constatazione di fatto che sono gli unici, per attrezzature presenti, dimensioni e disponibilità di aree nel retroterra, in grado di svolgere attività commerciali significative anche in considerazione delle oggettive possibilità di riqualificazione ed ampliamento delle attuali infrastrutture portuali.

Inoltre tali porti sono dotati di Piani Regolatori, seppure in fase di revisione, la cui parziale attuazione (nel caso specifico del porto di Vasto da parte del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Vastese mentre per il porto di Ortona è lo stesso Comune che sta curando gli interventi di riqualificazione e potenziamento) in qualche misura ha consentito di migliorarne l'efficienza.

La Regione Abruzzo ha inoltre promosso e cofinanziato (ai sensi della Delibera CIPE n. 70 del 9 luglio 1998) uno Studio di Fattibilità (in avanti SdF) per la razionalizzazione ed il potenziamento del sistema portuale regionale che ha ottenuto il certificato di coerenza ex D. CIPE n. 11/2003 e quello di utilità ai sensi della legge n. 144/99.

La rilevanza assunta dallo studio de quo è testimoniata dalla D.G.R. n.353 del 16.05.2003 con la quale l'Organo di governo regionale ha stabilito che detto elaborato costituisce ex Legge n.144/99, in assenza di specifici strumenti di programmazione regionale, atto di riferimento per l'allocazione di risorse disponibili nell'ambito dell'intesa Istituzionale di Programma e relativi APQ, nonché per la programmazione di nuove infrastrutture portuali ovvero di completamento di quelli esistenti.

### 3.2 Analisi dell'attuale sistema portuale

Il Porto di Vasto, ai sensi dell'art 4 della legge n. 84/94, è classificato come porto di II categoria, classe III ed ai sensi dell'art 1 della Legge Regionale 31 luglio 1996 n. 62 ha la funzione di Porto Regionale.

Per una prima analisi del sistema portuale di Vasto si è fatto riferimento in particolare ai dati desunti dallo Studio di Fattibilità per il potenziamento del sistema portuale regionale condotto dalla Regione Abruzzo (Direzione Trasporti e Mobilità).

IL SEGRETARIO DELLA 3^ SEZIONE  
(Aut. Leg. Minori)



IL COMANDANTE



VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CP) *Guido D'URSO*

### 3.2.1 Le origini e l'attuale assetto della configurazione portuale

La collocazione geografica del Porto di Vasto, posto all'estremità settentrionale di Punta della Penna e cioè distante oltre 5 km dal contesto storico dell'abitato di Vasto, è legata alla particolare orografia della costa e dei fondali originari (mediamente superiori ai 3 m) dell'insenatura naturale compresa tra i promontori di P.ta della Lotta a nord-ovest e P.ta della Penna a sud-est.

L'idea di realizzare un porto a ridosso di P.ta della Penna è da attribuire all'ingegnere francese Luigi Dau che nel 1840 la sottopose al governo borbonico; l'effettivo riconoscimento come insediamento portuale del ridosso naturale di "Seno della Lotta" si ebbe ai primi anni del secolo scorso (la categoria per la difesa militare e IIa categoria, IVa classe per gli aspetti commerciali come sancito dal R.D. 328/1907); le prime opere ad esso attinenti vennero finanziate nel 1908 (venne data priorità alla costruzione del faro posto sulla sommità del promontorio di P.ta della Penna). I primi lavori di costruzione delle opere marittime (in senso stretto) vennero appaltati nel 1910 e prevedevano (sulla base del progetto redatto nel 1906 dall'Ing. Lo Gatto su incarico del Comune di Vasto, fig. 1) la realizzazione di una scogliera lunga circa 350 m, banchinata per 250 m sul lato interno, orientata a 315 °N al fine di assicurare un migliore ridosso per gli specchi liquidi dell'insenatura naturale dalle mareggiate di scirocco e levante. I lavori non furono mai portati a termine, inizialmente per difficoltà di carattere costruttivo e successivamente passarono in secondo piano a causa della I Guerra Mondiale.

Nel 1921 il porto di Vasto fu declassato dalla Ia categoria rimanendo assegnato alla IVa classe della IIa categoria. Venuto a mancare l'interesse militare, oltre a non dare seguito ai lavori di completamento delle opere a mare non venne attuato alcun tipo di manutenzione delle opere esistenti (molo, banchina e retrostante piazzale) che pertanto rimasero pressoché abbandonate andando progressivamente in rovina.

Solo alla fine del 1939 (voto n.866 del 14/12/1939 dell'Ufficio del Genio Civile di Chieti) fu approvato il Piano Regolatore del Porto di Vasto (fig. 2) contraddistinto da un molo principale, il cui assetto planimetrico è del tutto simile all'attuale "molo di levante" (orientato a 330° N e lungo circa 450 m) e da un molo secondario (di ponente) radicato a P.ta della Lotta. Quest'ultimo molo, finalizzato a proteggere lo specchio portuale dalle mareggiate del IV quadrante, era contraddistinto





UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CP) GIOVANNI D'URSO

da un primo tratto orientato a  $243^{\circ}$  N per uno sviluppo di circa 155 m e da un secondo tratto (l'attuale "molo mandracchio") lungo circa 100 m e orientato a  $60^{\circ}$  N. Completava la conformazione portuale un pennello (l'attuale "molo martello") lungo circa 120 m ed orientato a  $240^{\circ}$  N radicato al molo di levante al fine di delimitare una banchina interna lunga circa 335 m e proteggerla dal moto ondoso proveniente dal IV quadrante. Il progetto esecutivo di queste opere (redatto dall'Ing. G. Strangoli) fu approvato nel 1944 e pertanto solo una piccola parte delle opere fu realizzata a causa del conflitto mondiale. Proprio a seguito delle azioni belliche dell'ultima guerra (minamenti) i residui delle opere a mare (molo e piazzale) realizzate sino ad allora subirono gravissimi danni (fig. 3).

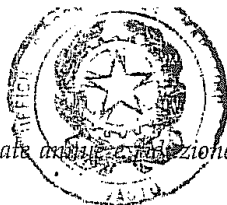
Nell'immediato dopoguerra, con Decreto del Capo provvisorio dello Stato del 7/02/1947 n.54, il porto fu riclassificato nella I categoria e vennero subito iniziati e portati a termine i lavori di ricostruzione di tutte le opere preesistenti (molo di levante e relativa banchina). L'approdo rimase comunque inattivo perché non offriva sufficiente sicurezza all'ormeggio e pertanto all'inizio degli anni cinquanta iniziarono i lavori per la realizzazione delle opere foranee di cui al progetto esecutivo del 1944.

Il persistere di problematiche connesse ai fenomeni di insabbiamento e l'eccessiva agitazione ondosa all'interno dello specchio portuale, causata prevalentemente dal moto ondoso proveniente dal IV e I quadrante, portarono all'approvazione di una variante dell'originario PRP (voto 1674 del 7/09/1961) che prevedeva (fig. 4), tra i vari interventi, il prolungamento del molo di ponente con andamento curvilineo per uno sviluppo di circa 230 m al fine di raggiungere in corrispondenza della testata fondali pari a 9,5 m s.l.m. e delimitare una nuova imboccatura portuale larga circa 145 m con asse mediano di ingresso orientato a nord.

Tra il 1964 e 1967 il Prof. G. Ferro, incaricato di redigere il nuovo piano regolatore, propose alcune configurazioni planimetriche contraddistinte (fig. 5) da un lungo molo di sopraflutto da radicare a terra a nord-ovest di Punta della Lotta e con andamento tale da "involuppare" il porto attuale spostando drasticamente l'imboccatura a sud di Punta della Penna con orientamento verso il II quadrante. Il progetto del nuovo PRP fu esaminato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. 3a Sezione, che con voto n. 413 del 27/3/1969 espresse parere favorevole, salvo un ridimensionamento generale e l'imposizione di alcune prescrizioni (ad es. riduzione del

IL SEGRETARIO  
G. STRANGOLI





UFFICIO CENTRALE DELLE BANCHE COMMERCIALI  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMITANTE  
T.V. (C) GIULIO DURSO

movimento merci ad 1 milione di tonnellate e riduzione delle banchine commerciali a 700 m).

Il suddetto Piano Regolatore Portuale approvato con D.M. n.7758 del 6/12/1969 venne successivamente ridimensionato ed aggiornato da varianti negli anni '80 (fig. 6) che il Consiglio Superiore dei LL.PP. non ritenne meritevoli di approvazione (voto n.389 del 21/11/1984) suggerendo di procedere ad una più attenta verifica tecnica ed economica del PRP vigente.

Il perdurare dei fenomeni di insabbiamento del porto e soprattutto i notevoli rischi per le imbarcazioni all'ormeggio ed i conseguenti danni alle strutture delle banchine, unitamente al fatto che nessuna delle nuove opere previste dal PRP vigente era stata realizzata, portarono nel 1988 l'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Ancona alla stesura di un progetto esecutivo di variante del PRP vigente che sostanzialmente prevedeva:

- il prolungamento del molo di sopraflutto (ponente) per m 200 in direzione circa 63° N;
- il banchinamento del lato Sud (banchina di riva) della darsena con celle antirisacca nonché altre opere di sistemazione degli spazi a terra.

Tale soluzione ottenne il parere favorevole del Consiglio Superiore LL.PP. (voto n. 163 del 23/3/1988) con la prescrizione di effettuare preventivamente: prove su modello fisico per la valutazione dell'agitazione interna; studi di navigabilità; indagini geognostiche relative ai terreni di fondazione delle nuove opere. Nel contempo tra le considerazioni contenute nel citato voto veniva sancito che, essendo le nuove opere in difformità rispetto al PRP approvato nel 1969 quest'ultimo non era più valido identificandosi il nuovo PRP di fatto con lo stesso progetto esecutivo del 1988 sottoposto al parere del Consiglio Superiore.

Le indagini condotte nel rispetto delle prescrizioni sopra citate portarono alla redazione di una variante della soluzione di progetto consistente nel prolungamento della diga foranea di 270 m in direzione 47° Nord raggiungendo così fondali pari a 15,0 m s.l.m.; i relativi lavori iniziati nel 1989 e portati a termine nel 1992 configurarono l'attuale assetto planimetrico delle opere foranee del porto.

I notevoli inconvenienti provocati dalle mareggiate invernali alle dighe foranee del porto, connessi oltre che alle azioni dirette anche all'elevato grado di agitazione interna, che ingenera

IL RESPONSABILE DELLA SEZIONE  
G. Durso



UFFICIO CENTRALE DELLE BANCHE COMMERCIALI





VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CP) GIULIO D'URSO

danni alle strutture di banchina, ai natanti ed agli elementi di ormeggio (bitte e parabordi), hanno messo in evidenza l'elevato livello di rischio per le maestranze addette alle attività portuali.

Queste problematiche di sicurezza e funzionalità operativa del porto di Vasto, unitamente alla mancanza di uno strumento di pianificazione che consenta, sulla base delle previsioni degli sviluppi del traffico commerciale marittimo, di adeguare per tempo le infrastrutture portuali (ad es. attraverso l'ampliamento delle attuali banchine e/o l'approfondimento dei fondali) rendono ancora più evidente e prioritaria la necessità di un nuovo PRP al fine di assicurare un corretto sviluppo dei traffici portuali.

Recentemente il Co.A.S.I.V. ha promosso ed attuato per stralci esecutivi una serie di interventi di ampliamento e ristrutturazione delle opere portuali, consistenti in:

- sistemazione della strada di accesso al porto;
- rifiorimento delle scogliere foranee;
- sistemazione delle banchine portuali e degli impianti di servizio.

Il nuovo PRP redatto, tra il 1995 ed il 1997, dalla PROGER su incarico del Co.A.S.I.V. (fig. 8) è stato sottoposto al parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. dalla Direzione Generale delle OO.MM. (nota 1916 del 6/10/1997). Con voto n. 501 (del 14/11/1997) il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha espresso una serie di considerazioni che di fatto impongono una sostanziale revisione del Piano Regolatore Portuale presentato nel 1997.

In definitiva, attualmente il porto di Vasto non solo è privo di un Piano Regolatore Portuale vigente, progettato e/o aggiornato secondo i moderni criteri di gestione e pianificazione dei sistemi portuali, ma soprattutto presenta un assetto d'insieme concepito e pianificato negli anni cinquanta, cioè da oltre dieci lustri, quando erano diverse le esigenze e le finalità dei traffici marittimi portuali. Inoltre, l'attuale configurazione portuale è il risultato di una serie di interventi per la realizzazione delle opere marittime e delle altre infrastrutture portuali (compresa la viabilità) condotti spesso per rispondere nel breve termine ad esigenze di messa in sicurezza ed operatività portuale senza rispettare alcun criterio di pianificazione d'insieme finalizzato allo sviluppo nel medio e lungo termine dell'ambito portuale.

M. SEBASTIÃO DELLA BASILICONE  
(Com. di Fregene Marina)



IL COMANDANTE  
T.V. (CP) GIULIO D'URSO



VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL CAPOCOMANDANTE  
T.V. CIRILLO  
V. D'URSO

L'attuale conformazione planimetrica del porto è contraddistinta dalle dighe frangiflutti radicate a terra; quella di ponente in corrispondenza di Punta della Lotta e quella di levante in corrispondenza di Punta della Penna. La diga sottoflutto detta Molo di Levante, lunga circa 550 m ha andamento rettilineo con asse longitudinale orientato a circa 330 °N; la diga sopraflutto detta Molo di Ponente ha un andamento pseudo-curvilineo con uno sviluppo complessivo di circa 780 m; l'imboccatura portuale delimitata dalle testate di estremità delle due dighe ha una larghezza di circa 250 m con asse mediano orientato a levante.

A circa 110 m dall'estremità della diga sottoflutto, sul lato interno di questa, è disposto ortogonalmente il Molo Martello lungo circa 125 m; lungo la diga sopraflutto, in asse con il molo martello è disposto il Molo Mandracchio lungo circa 100 m; questi due moli separano la darsena portuale dall'avamposto delimitando un'imboccatura di ingresso larga circa 125 m. La darsena interna, di forma pseudo-quadrata, è completamente banchinata anche se con distinte tipologie strutturali a seguito dei lavori realizzati nel corso degli ultimi decenni.

Le principali caratteristiche tecniche del porto sono:

- superficie dello specchio acqueo pari a circa 198.000 m<sup>2</sup> di cui 121.000 m<sup>2</sup> di bacino portuale e 77.000 m<sup>2</sup> di avamposto;
- profondità massima dei fondali pari a circa -13,0 m s.l.m. all'imboccatura del porto;
- profondità media dei fondali nella darsena interna pari a circa -7,0 m s.l.m. con tiranti minimi di -6,0 m e massimi pari a -8,00 m. s.l.m.;
- superficie a terra pari a circa 76.000 m<sup>2</sup>;
- sviluppo complessivo delle banchine operative pari a circa 1000 metri.

### 3.2.2 Gli attuali usi delle banchine e dei piazzali portuali

Come indicato nell'allegato tecnico dello Studio di Fattibilità per il potenziamento del sistema portuale regionale, il porto di Vasto svolge oggi una pluralità di funzioni: il traffico industriale e commerciale (con il trasporto di merci secche alla rinfusa e liquide, in particolare legname, coils, fertilizzanti, olii vegetali e gasolio); le attività legate alla pesca; la nautica da diporto.

Dal punto di vista dell'entità dei traffici, grazie ad una gestione più razionale delle banchine, si è ormai arrestata la tendenza decrescente che aveva contraddistinto il porto di Vasto a

IL SUPERINTENDENTE DELLA SEZIONE  
MAREMARE



UFFICIO CIRCONDANZIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (C.F. 01/01/1958) D'URSO

partire dal 1990 sino al 2000. Prescindendo dai traffici relativi al petrolio greggio estratto in mare aperto dalla vicina piattaforma Rospomare, l'analisi dei traffici portuali dal 1999 al 2006 indica una netta ripresa delle merci "sbarcate" (nel 2004 si sono superate le 550.000 t sostanzialmente riconfermato nel 2006 con un trend in crescita di oltre 60.000 t/anno dal 2000) cui associare le merci "imbarcate" che seppure contraddistinte da una minore fluttuazione negli anni rimangono comunque al di sotto della soglia di 150.000 t. Per quanto riguarda il traffico passeggeri negli ultimi anni si è registrato un incremento dell'ordine di 1.500 unità/anno superando nel 2004 la soglia dei 7.000 passeggeri (imbarcati/sbarcati) ma registrando negli anni seguenti una drastica riduzione.

Gli spazi retrostanti le banchine sono utilizzati per lo svolgimento diretto delle attività portuali (spazi di movimentazione delle merci, depositi a cielo aperto), e per le attività di organizzazione e di gestione del porto (sedi direzionali e amministrative).

All'interno del porto vi sono anche aree e banchine destinate alle attività della pesca e a quelle turistiche: si tratta di settori attualmente di una certa importanza e consistenza. L'attività diportistica viene svolta dal Circolo Nautico che ha in concessione, nello specchio acqueo a sud del molo Mandracchio, due pontili lunghi rispettivamente 40 e 60 metri radicati lungo la banchina ovest e un tratto in banchina di 220 m; i servizi in banchina forniti sono il rifornimento dell'acqua e l'assistenza all'ormeggio.

La flotta peschereccia è attualmente localizzata lungo la banchina del molo di levante; consta di circa 30 motopescherecci di 15 metri di lunghezza. Molti dei pescherecci presenti non appartengono direttamente al compartimento marittimo di Vasto ma provengono da altre regioni come la Puglia e anche la Sicilia.

Nelle tabelle seguenti sono state sintetizzate, procedendo in senso orario secondo una suddivisione "geografica" da levante verso ponente, le caratteristiche dei singoli accosti in termini di denominazione e destinazione d'uso, lunghezza del fronte di ormeggio, pescaggio dei fondali ed estensione dei piazzali retrostanti la banchina.

Complessivamente gli accosti hanno uno sviluppo di 1.230 metri di cui solo 465 metri dedicati ai soli traffici commerciali; le aree retrostanti le banchine hanno una superficie complessiva

IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE  
(A. S. S. S. S. S.)



IL SEGRETARIO DELLA SEZIONE

14



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (C) M. D'URSO

di circa 40.375 m<sup>2</sup>, di cui circa 32.000 m<sup>2</sup> per spazi destinati all'attività di movimentazione delle merci e depositi a cielo aperto.

Per le attività della pesca è destinato uno sviluppo complessivo di 350 m di banchina con pertinenze delle aree retrostanti per una superficie totale di circa 7.400 m<sup>2</sup> cui si aggiunge ovviamente l'edificio del mercato ittico posto nell'area portuale a tergo della banchina di riva.

*Accosti di levante:*

*Denominazione*

<i>degli accosti</i>	<i>Lunghezza accosto (m)</i>	<i>Fondale</i>	<i>Destinazione delle banchine</i>
<i>(m s.l.m.)</i>	<i>Aree di banchina (m<sup>2</sup>)</i>		
<i>Molo Martello</i>	100 -6,00	2.400	<i>pesca</i>
<i>Banchina di levante</i>	250 -6,00	5.000	<i>pesca</i>

*Accosti di mezzogiorno:*

*Denominazione*

<i>degli accosti</i>	<i>Lunghezza accosto (m)</i>	<i>Fondale</i>	<i>Destinazione delle banchine</i>
<i>(m s.l.m.)</i>	<i>Aree di banchina (m<sup>2</sup>)</i>		
<i>Banchina di riva</i>	300 -6,00/-7,00	28.500	<i>merci varie, rinfuse</i>

*Accosti di ponente:*

*Denominazione*

<i>degli accosti</i>	<i>Lunghezza accosto (m)</i>	<i>Fondale</i>	<i>Destinazione delle banchine</i>
<i>(m s.l.m.)</i>	<i>Aree di banchina (m<sup>2</sup>)</i>		
<i>Banchina di ponente</i>	180 -8,00/-6,00	3.500	<i>liquide</i>
<i>Pontili galleggianti</i>	200 -3,00	-	<i>diporto</i>
<i>Molo Mandracchio</i>	220 -3,00	975	<i>diporto</i>

L'analisi delle caratteristiche delle attuali infrastrutture condotta nell'ambito dello Studio di fattibilità ha posto in evidenza le seguenti problematiche prioritarie:

IL SINDACO DELLA CITTÀ DI VASTO



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO VASTO



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOFIATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CP) Silvano D'URSO

- scarsi spazi a terra contigui alle banchine per la movimentazione delle merci;
- promiscuità degli usi delle banchine del porto.

Queste problematiche sono particolarmente evidenti per le banchine di levante e di ponente. Per la banchina di levante vi è l'aggravante della particolare esposizione ai fenomeni di tracimazione del moto ondoso in occasione delle mareggiate provenienti da levante e scirocco. Per la banchina di ponente il fronte di falesia retrostante e le limitrofe aree di ormeggio dedicate alla nautica da diporto rendono pressoché impossibile qualsiasi intervento finalizzato all'ampliamento dell'accosto.

### 3.3 Il trasporto marittimo

Il porto di Punta Penna allo stato attuale non può vantare peculiarità dei traffici commerciali a scala internazionale anche se per collocazione geografica potrebbe fornire un contributo significativo non solo nell'ambito del "Corridoio Adriatico", come si evince dalla bozza del Master Plan Autostrade del Mare – Regione Abruzzo, ma anche come porto di riferimento per realizzare il collegamento tra il Corridoio V – Ramo C (tratta Ploče - Sarajevo - Osijek – Budapest) e la linea trans-mediterranea Barcellona-Civitavecchia. Anche sulla base dell'analisi degli attuali traffici portuali che contraddistinguono il Porto di Vasto si evince che questo ha un ruolo di spicco al pari del porto di Ortona per la gestione dei traffici commerciali marittimi delle aree industriali non solo della Regione Abruzzo ma anche delle limitrofe regioni Molise e Puglia.

#### 3.3.1 Le attuali condizioni e previsioni di traffico.

L'analisi dei flussi storici dei traffici portuali registrati nell'ultimo decennio per il porto di Vasto (fonte Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto) anche se sconta possibili imprecisioni dovute al reperimento di alcune informazioni relative al periodo tra il 1998 ed il 2006, indica un incremento medio annuo delle merci movimentate di circa 80.000 t nella sua globalità tra sbarchi ed imbarchi. Come evidenziato dalla tabella e dal grafico seguenti, il flusso totale del traffico merci, a partire dal 2003, si è attestato sopra le 550.000 t/anno di cui mediamente almeno l'80% è costituito dagli sbarchi.

AL SEGRETARIO DELLA SEZIONE  




UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO



UFFICIO CIRCONDARIALE MARI TTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CF) *[Signature]* D'URSO

ANNO	NAVI ARRIVATE	MERCI (Tonnellate)	PASSEGGERI					
N	TSN	SBARCHI	IMBARCHI	TOTALE	SBARCHI			
IMBARCHI	TOTALE							
1994	258	355.330	381.665	6.476	388.141	6.456	4.804	11.260
1995	170	234.287	292.422	5.797	298.219		2.727	2.727
1996	192	154.788	328.334	5.646	333.980	4.258	4.259	8.517
1997	267	285.598	392.869	9.415	402.283	3.022	3.028	6.050
1998	nc	nc	335.433	10.582	346.015	nc	nc	nc
1999	nc	nc	305.083	134.331	439.414	nc	nc	nc
2000	nc	nc	375.888	38.472	414.360	nc	nc	nc
2001	nc	nc	450.984	34.627	414.360	nc	nc	nc
2002	204	0	481.868	9.150	491.018	2.025	2.177	4.202
2003	261	0	506.255	64.455	570.710	3.137	3.392	6.529
2004	366	0	564.943	94.609	659.552	3.535	3.569	7.104
2005			457.851	105.224	563.075	1.425	1.475	2.900
2006			519.383	135.468	654.851	2.264	2.315	4.579
Gen.-Magg. 2007			109					
2007 (calcolato)			262	589.070	111.247		700.317	

fonte Regione Abruzzo e dati Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto

Limitandosi ad una prima stima previsionale basata su questi dati statistici e quindi prescindendo dai possibili incrementi che potrebbero derivare dai flussi di mercato, inevitabilmente connessi allo sviluppo dei corridoi paneuropei multimodali di trasporto, è possibile prevedere il seguente scenario di sviluppo del traffico commerciale:

IL SEGRETARIO DELLA REGIONE  
(Prof. *[Signature]*)



*[Signature]*



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COORDINANTE  
T.V. (CP) GIULIO D'URSO

- nel breve periodo (entro i prossimi 5 anni), un quantitativo di merce complessivamente movimentata che raggiungerà le 800.000 t di cui circa 600.000 t rappresenteranno gli sbarchi;
- estendendo questa estrapolazione degli attuali flussi dei traffici nel medio periodo (entro i prossimi 10 anni) il flusso dei traffici commerciali dovrebbe superare 1.100.000 t/anno, con un raddoppio degli attuali valori medi annuali.

### 3.3.2 Le previsioni di traffico in rapporto alle linee internazionali.

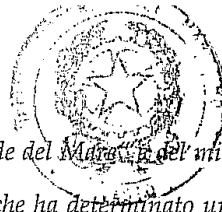
Lo sviluppo dell'economia mondiale, trascinato dalla crescita dei mercati asiatici, ha portato nel 2005 ad una crescita del commercio mondiale del 6%; in lieve flessione rispetto ai valori raggiunti nei due anni precedenti. Anche il commercio marittimo ha registrato un incremento positivo (del 4%) con un ritmo inferiore rispetto all'anno precedente. Nell'Unione Europea il 70% del commercio estero (il 90% se si tiene conto della distanza percorsa, ovvero considerando le tonnellate miglia), continua ad utilizzare la via marittima. Prendendo in considerazione gli anni dal 2002 al 2004, l'Italia si è collocata sempre al secondo posto per quantità di merce trasportata, dopo il Regno Unito (558 milioni di tonnellate nel 2002, 556 milioni di tonnellate nel 2003 e 573 milioni di tonnellate nel 2004) e prima dei Paesi Bassi (413 milioni di tonnellate nel 2002, 410 milioni di tonnellate nel 2003 e 440 milioni di tonnellate nel 2004). In particolare i dati Istat indicano che nel corso dell'anno 2004 il traffico complessivo delle merci transitate nei porti italiani ammonta a circa 485 milioni di tonnellate, con un incremento dell'1,7 per cento rispetto ai 477 milioni di tonnellate registrate l'anno precedente. Tale dinamica segna un indebolimento della crescita rispetto agli incrementi del 3,0 per cento e del 4,2 per cento registrati rispettivamente nel 2002 e nel 2003.

Questi dati non fanno altro che confermare l'importante ruolo del trasporto marittimo in Italia. Grazie alla sua posizione geografica, l'Italia svolge un ruolo strategico nei collegamenti all'interno del Mediterraneo. Questa modalità di trasporto nell'ultimo decennio ha fatto registrare un incremento del 18%, con il 58% dei traffici commerciali italiani con l'estero che avviene via mare mentre, sul fronte interno, il comparto ha fatto registrare un'ulteriore crescita in virtù dello

REGIONE ABRUZZO  
Giulio D'Urso



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO VASTO



UFFICIO CIRCONDANZIALE IDENTIFICAZIONE  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COORDINANTE  
T.V. (P.F.) D'URSO

sviluppo delle cosiddette "Autostrade del Mare" del minor costo dello stesso trasporto marittimo rispetto a quello su strada, fattore che ha determinato un progressivo riequilibrarsi della disparità modale fra le due tipologie di logistica (Unioncamera).

La potenzialità di sviluppo dell'area adriatica risulta evidente attraverso un'analisi degli scambi commerciali a livello regionale; l'area adriatica ricopre il 34% degli scambi. L'incidenza dell'area adriatica rispetto al movimento di merci realizzato a livello nazionale risulta nel 2004 diminuito rispetto al dato del 36% registrato nel 2002. Questo risultato deriva da un incremento positivo del movimento complessivo di merci registrato nell'area adriatica (del 6,6%) ma inferiore all'incremento nazionale del 12,5% realizzato nello stesso arco di tempo.

Movimento complessivo merci- 2002/2004

	2002	2004	Var. %
Abruzzo	2183	2320	6,3
Molise313	288		-8,0
Adriatico	163237	174029	6,6
Italia	457959	514984	12,5

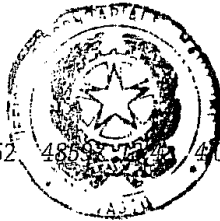
Fonte: Istat 2007

Movimento merci per regioni - 2002/2004

	2002		2004		Totale %			Scambi			Imbarchi	
	Scambi	Imbarchi	Scambi	Imbarchi	%	%	%	Scambi	Imbarchi	%	%	
<b>Totale %</b>	<b>%</b>	<b>%</b>										
Abruzzo	2021	162	2183	154	0,6	0,1	0,5	2166	154	2320	0,6	0,1
Calabria	13861	12953	26814	30755	4,3	9,6	5,9	16034	14721	30755	4,7	11,6
Campania	12031	7026	19057	48658	3,7	5,2	4,2	12027	6630	48658	3,6	5,2
Emilia Romagna	20850	3098	23948	25843	6,5	2,3	5,2	22974	2869	25843	6,8	2,3







UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO

~~CONFEZIONE~~ ~~DELL'ORIGINALE~~

IL COMANDANTE  
T.V. ~~CFU~~ ~~GIUGLIANO D'URSO~~

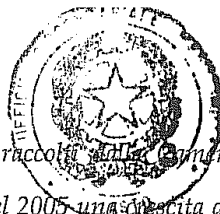
Friuli Venezia G.	43235	5362	485	40	10,6	42857	4332	47189	12,7			
	3,4	9,2										
Lazio	12134	1851	13985	3,8	1,4	3,1	12283	2314	14597	3,6	1,8	2,8
Liguria	54250	16101	70351	16,8	11,9	15,4	55819	17544	73363	16,5	13,9	
	14,2											
Marche	7891	2636	10527	2,4	2,0	2,3	7117	2512	9629	2,1	2,0	
	1,9											
Molise6	307	313	0,0	0,2	0,1	30	258	288	0,0	0,2	0,1	
Puglia	32294	15429	47723	10,0	11,4	10,4	36982	19663	56645	10,9	15,5	
	11,0											
Sardegna	26710	18002	44712	8,3	13,3	9,8	31352	21992	53344	9,3	17,4	
	10,4											
Sicilia	47690	35831	83521	14,8	26,5	18,2	47855	19199	87054	14,1	15,2	16,9
Toscana	23127	10737	33864	7,2	7,9	7,4	22820	9776	32596	6,7	7,7	
	6,3											
Veneto	25696	4250	29946	8,0	3,1	6,5	28018	4097	32115	8,3	3,2	
	6,2											
Altro	1029	1389	2418	0,3	1,0	0,5	39	549	588	0,0	0,4	0,1
Adriatico	131993		31244	163237			41%	23%	36%	140144		
	33885	174029		41%	29%	34%						
Italia	322825		135134	457959			100,0	100,0	100,0	338373		
	126610	514984		100,0	100,0	100,0						

Fonte: Istat 2007

Ampliando la ricerca ai principali scali che si affacciano nel bacino Adriatico-Ionio: Trieste, Venezia Ravenna, Ancona, Bari Brindisi e Taranto per l'Italia; Koper per la Slovenia; Rijeka, Spalato, Zara, Ploce e Dubrovnik per la Croazia; Durazzo per l'Albania; Bar per Serbia-Montenegro; Igoumenitsa e Patrasso per la Grecia, le merci complessivamente movimentate sono 207 milioni di tonnellate a cui bisogna aggiungere i movimenti dei porti minori di Chioggia,

IL SOGGERTO  
  
 DIREZIONE  
 UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO

  
 DIREZIONE  
 UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. CRUCIATA D'URSO

Monfalcone, ecc. Rispetto ai dati raccolti dalla Camera di Commercio di Ancona risulta che nell'area adriatica si è registrata nel 2005 una crescita del 2,1%, inferiore rispetto all'incremento del 7% fatto registrare nel 2004 e comunque legato fortemente al crescente ruolo di Taranto come importante polo di smistamento del mercato delle rinfuse.

I traffici appaiono concentrati al Nord e al Sud dell'area: il 49% del traffico è concentrato nei porti dell'alto Adriatico; mentre Taranto, da solo, raccoglie il 31% dei traffici.

Con circa 48 milioni di tonnellate di merci, il porto di Trieste resta il principale porto dell'area per movimenti complessivi, ormai raggiunto da Taranto (47 milioni di tonnellate), leader assoluto nel mercato delle rinfuse solide e dei container.

Attraverso un'analisi più dettagliata dedicata ai container, si rileva che nel 2005 il traffico container nell'area Adriatica ha raggiunto 1,7 milioni di teus (+4,7% rispetto all'anno precedente). La crescita, sebbene contenuta, segue un quinquennio di grande sviluppo. A livello di singoli scali, molte riflessioni sono in linea con quanto già sottolineato per il movimento merci complessivo. Nel 2005 risulta evidente la sofferenza di tutti i porti adriatici italiani, con perdite più o meno contenute, mentre tutti gli scali del bacino non italiani hanno fatto registrare crescite a due cifre; come i porti di Koper e Rijeka.

In tale contesto i porti italiani dell'area Adriatica si confrontano sia a livello nazionale che internazionale con una situazione di crescita inferiore alle proprie potenzialità di sviluppo.

A tal riguardo, come chiaramente evidenziato nel Master Plan "Autostrade del Mare", redatto sulla base del Protocollo d'intesa (marzo 2006) tra Regione e Rete Autostrade Mediterranee S.p.A. (RAM): "In questo quadro strategico, la Regione Abruzzo assume un ruolo nodale all'interno dello spazio euro-mediterraneo, facendo leva non solo sulle proprie risorse ma anche e soprattutto sulle potenzialità produttive dei paesi emergenti, rispetto alle quali la regione si pone come principale elemento di catalizzazione e valorizzazione attraverso le proprie competenze".

Il suddetto piano regionale di sviluppo ha evidenziato come la Regione Abruzzo attraverso l'attuazione di interventi di potenziamento e aggiornamento del sistema portuale regionale può rafforzare la sua posizione su scala europea e nazionale puntando ad un ruolo primario sul raccordo

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. VIGLIANO D'URSO

tra Tirreno e Adriatico e creando di fatto il Corridoio per il trasporto merci su gomma, integrando il sistema dei trasporti regionali con i grandi assi di comunicazione nazionali e internazionali.

In effetti, la Regione Abruzzo ha da tempo individuato, tra le sue priorità programmatiche, la realizzazione e messa in opera di strutture intermodali dedicate alle merci (Interporto d'Abruzzo, Centro merci della Marsica, autoporti di S. Salvo e Roseto, potenziamento dei porti di Vasto, Ortona, Pescara e dell'aeroporto d'Abruzzo). Previsioni confermate dal Documento Strategico redatto nell'ambito del Quadro di Riferimento Strategico Nazionale (QSN), nel quale si insiste sulla necessità di realizzare sia infrastrutture necessarie al miglioramento dell'accessibilità fisica, sia nodi

logistici al servizio del mercato interno e dei due bacini del Mediterraneo e dei Balcani.

La priorità strategica in materia di infrastrutture portuali che emerge dal Master Plan Abruzzo sottolinea come ciò che ancora oggi penalizza la crescita dei porti abruzzesi è la promiscuità delle loro funzioni. Da questo contesto si afferma ancora di più l'esigenza di rafforzare e valorizzare le specifiche potenzialità del sistema logistico regionale nel suo complesso.

In particolare il porto di Vasto per le sue caratteristiche e potenzialità è stato individuato come terminal della RAM, per lo "sviluppo di un asse longitudinale capace di saldare i mercati dell'Italia centrale al sistema portuale adriatico - settentrionale. In questo senso Vasto può porsi non solo al servizio del bacino di utenza regionale, ma catalizzare i traffici di Lazio, Molise, Campania e alta Puglia aventi come destinazione il sistema portuale veneto e friulano. Le distanze chilometriche del "tutto-strada" sembrano suggerire l'esistenza di uno spazio di mercato per un collegamento di Autostrada del Mare capace di drenare traffico pesante che attualmente gravita lungo la direttrice stradale adriatica. Allo stesso modo, Vasto sembra in grado di sostenere le relazioni con i mercati regionali più meridionali e in particolare con la sponda sud del Mediterraneo. Tali relazioni si sviluppano lungo un asse longitudinale che è naturale prosecuzione della direttrice adriatica, all'interno della quale Vasto può giocare un ruolo di nodo di scambio centrale".

#### 3.4 Il trasporto terrestre

IL SINDACO DELLA REGIONE

*[Handwritten signature]*



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO



VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL CONGIUNTE  
T.V. (C.F. 00000000000) D'URSO

### 3.4.1 Le connessioni con il sistema infrastrutturale nazionale

Il porto di Vasto è sufficientemente accessibile dalla rete di trasporto stradale essendo prioritariamente interconnesso con l'autostrada A14 (Adriatica Ancona-Pescara-Bari) attraverso il casello di Vasto Nord (Casalbordino), distante circa 7 km, raggiungibile tramite la SS16 attualmente interessata da interventi di riqualificazione e potenziamento che si integrano con quelli della SP170 contemplati anche dai lavori in fase di progettazione esecutiva da parte del Co.A.S.I.V. nell'ambito del finanziamento CIPE 138/2000. Per quanto riguarda la linea di trasporto ferroviaria, seppure lo scalo ferroviario della linea nazionale adriatica Pescara-Bari delle FF.S. disti meno di 1,0 km dalle banchine portuali e da detto scalo si diparte anche una linea di collegamento a servizio della limitrofa area industriale che di fatto si spinge sino a meno di 150 m dalla darsena portuale la particolare orografia del luogo non ha reso di semplice attuazione la realizzazione di una linea di collegamento diretto con il porto.

Il porto di Vasto dista circa 18 km dall'Autoporto di San Salvo, ormai in fase di completamento definitivo, che rappresenta una preziosa piattaforma logistica di riferimento per favorire e completare i flussi dei traffici portuali con i mercati nazionali ed internazionali.

Inoltre nell'ambito del piano regionale dei trasporti è previsto il collegamento ferroviario dell'autoporto con il porto di Vasto e l'area industriale di Vasto-San Salvo.

### 3.4.2 Le infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario del porto

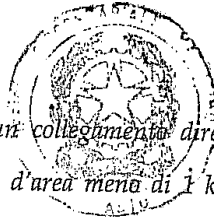
La particolare orografia della fascia costiera ove ricade il porto di Vasto, insediatosi nell'originaria insenatura naturale compresa tra i promontori di Punta della Penna e Punta della Lotta, condiziona sensibilmente i collegamenti terrestri (stradale e ferroviario).

La strada di accesso al porto si sviluppa per circa 400 m con una pendenza di circa il 4% risalendo lungo il margine settentrionale del fronte di falesia del promontorio di Punta della Penna, dalla quota di circa 2,0 m del varco di accesso all'area portuale sino alla quota di 18,0 m in corrispondenza dello svincolo con la SP170 (Via Osca) che rappresenta l'asse viario principale dell'area industriale retrostante il porto e a sua volta si innesta sulla SS16 in corrispondenza dello scalo ferroviario "Porto di Vasto".

IL COORDINATORE DELLA SEZIONE  
(C.F. 00000000000) D'URSO



IL CONGIUNTE  
(C.F. 00000000000) D'URSO



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL CONVIANTE  
T.V. (C. VENTURA D'URSO)

Allo stato attuale non esiste un collegamento diretto del porto con la rete ferroviaria nazionale sebbene questa disti in linea d'area meno di 1 km dal porto e il binario ferroviario a servizio dell'area industriale retrostante il porto sia a meno di 150 m dal piazzale di riva. D'altra parte l'orografia del sito è tale che un eventuale collegamento ferroviario del porto può essere attuato solo attraverso una galleria con un tracciato che, in ragione del dislivello esistente di almeno 10 m e dei raggi di curvatura minimi, dovrebbe svilupparsi per almeno 800 m.

Al fine di verificare la fattibilità del collegamento ferroviario del porto con l'attuale binario a servizio dell'area industriale retrostante, nella redazione del presente PRP si è valutata la sostenibilità tecnico-economica di un collegamento ferroviario ipotizzando tre possibili tracciati planoaltimetrici tra loro alternativi. In particolare si è riscontrata la possibilità di ridurre il dislivello geodetico tramite la riqualificazione dell'attuale percorso in trincea posto al margine della SP170 (via Osa). Nella successiva fase di progettazione preliminare si dovrà selezionare ed ottimizzare, sulla scorta di apposite indagini di campo e studi specialistici (con particolare riferimento alle caratteristiche geologiche e geotecniche nonché alle possibili presenze archeologiche ed al valore paesaggistico e ambientale), l'effettivo tracciato planoaltimetrico e le distinte tipologie strutturali.

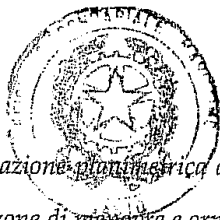
### 3.5 Condizioni di operatività dell'attuale sistema portuale

Per una verifica oggettiva delle condizioni di operatività del porto di Vasto è stato utilizzato un opportuno modello per la microsimulazione ed ottimizzazione di eventi rappresentativi degli scenari di traffico delle attività portuali in grado quindi di rappresentare arrivi, stazionamenti e partenze di ogni singola nave su un orizzonte temporale finito. Questo programma è stato applicato in più fasi; nella prima, descritta nel presente paragrafo, è stata effettuata la preliminare taratura e validazione del modello sulla base delle attuali condizioni infrastrutturali (numero e dimensioni delle banchine, tipologie delle navi servite e caratteristiche dei mezzi di sbarco ed imbarco) stimando il grado di occupazione e di congestione del sistema portuale. I dati ottenuti, raffrontati ai valori standard usuali, hanno fornito una misura oggettiva del livello di attività che attualmente contraddistingue il porto di Vasto.

L. SEGRETARIO DELLA SEZIONE  
(Antonio Luigi Marini)







UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CP) GIULIO D'URSO

Tenuto conto dell'attuale conformazione planimetrica del porto e delle limitazioni imposte dalle limitate profondità dei fondali nelle zone di manovra e ormeggio delle navi commerciali è stata condotta una verifica sulle conseguenti limitazioni delle dimensioni caratteristiche delle navi commerciali che possono accedere ed ormeggiare nel porto di Vasto con i necessari margini di sicurezza di navigazione.

Si riportano brevemente le attuali limitazioni del porto di Vasto per gli aspetti marittimi che di fatto comportano pesanti ripercussioni ai possibili scenari di sviluppo dei traffici portuali

- *Limitazioni dovute alle profondità dei fondali*

Anche ipotizzando interventi di approfondimento degli attuali fondali, comunque sino al valore massimo di  $H = -8.0$  m s.l.m. contemplato dal PRP vigente e condizionato dalle quote di fondazione delle attuali banchine, salvo verificare comunque la piena compatibilità degli altri parametri geometrici (larghezza e lunghezza delle navi da comparare alle dimensioni del canale di accesso e delle aree di manovra) si potrebbe potenzialmente consentire l'accesso al porto ad imbarcazioni mercantili il cui pescaggio  $D$  al massimo è pari a 7,3 m. Ne consegue una limitazione. Ne consegue che comunque l'accesso al porto sarebbe limitato ad imbarcazioni aventi al massimo valori della portata lorda (DWT) compresi tra 7.000 t (per la classe tipologica Bulk Carrier) 8.750 t (per la classe tipologica Bulk Carrier).

- *Limitazioni dovute alla conformazione dell'avamposto di accesso alla darsena interna*

L'attuale avamposto presenta una conformazione e dimensioni d'insieme tali da circoscrivere un ipotetico cerchio di evoluzione avente un diametro al massimo di 170 m che di fatto limita la lunghezza massima LOA delle imbarcazioni a 85 m se vengono assistite da rimorchiatori per ridursi a meno di 60 m in assenza di rimorchiatori di supporto.

Queste limitazioni dell'attuale conformazione del porto di Vasto, che peraltro trovano pieno riscontro con le effettive condizioni ed esperienze nelle operazioni e disposizioni di manovra illustrate dai piloti e dai responsabili dell'Ufficio Circondariale Marittimo, pongono in evidenza che le principali criticità per gli aspetti marittimi sono costituite dalla combinazione dei seguenti elementi:

- le ridotte dimensioni e l'anomala conformazione dell'avamposto;

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
T.V. (CP) GIULIO D'URSO



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
T.V. (CP) GIULIO D'URSO



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (ORIGINALE) D'URSO

- una non adeguata ampiezza dell'imboccatura portuale il cui orientamento peraltro espone di fatto le imbarcazioni che manovrano in asse con il canale di accesso al traverso rispetto alle condizioni meteo marine (vento ed onda) più intense provenienti da nord e sud-est;
- impropria conformazione (per orientamento e larghezza) dell'imboccatura interna che delimita l'accesso alla darsena portuale;
- relativamente alla destinazione d'uso delle banchine di ormeggio l'attuale ubicazione del terminale di attracco per i prodotti liquidi, costituiti prevalentemente da sostanze chimiche e olii vegetali, si colloca lungo la banchina di ponente quindi nella zona più interna della darsena rispetto all'imboccatura portuale con ripercussioni sulle problematiche di navigabilità e agibilità portuale.

Nel suo complesso, tenuto conto della convivenza tra le distinte realtà dei traffici marittimi (alle attività del traffico commerciale si affiancano quelle della nautica da diporto e della pesca) che caratterizzano il porto di Vasto l'attuale conformazione planimetrica riflette scenari di rischio incompatibili con i moderni standard di navigabilità del traffico marittimo.

Ne consegue che risulta prioritario pianificare ed attuare quanto prima un nuovo assetto planimetrico delle opere marittime del porto di Vasto al fine di superare le suddette criticità non solo per adeguare il sistema portuale alle moderne esigenze dei traffici portuali consentendo l'accesso ad imbarcazioni aventi dislocamenti consoni all'incremento dei traffici portuali ma soprattutto per il rispetto dei requisiti minimi di sicurezza alla navigazione e stazionamento all'ormeggio delle imbarcazioni.

#### 4 Strategie, obiettivi e scenari previsionali del nuovo piano

L'obiettivo prioritario perseguito nella redazione del Piano Regolatore Portuale 2007 è stato quello di definire la configurazione portuale più funzionale e completa per le tipologie e le tendenze evolutive dei traffici che potranno interessare il porto di Vasto, operando comunque nel pieno rispetto delle possibili ripercussioni sull'ambiente limitrofo, sia nei confronti della biocenosi marina sia degli effetti sui fenomeni di dinamica costiera.

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO





UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COPIANTE  
T.V. (CP) 10/10/10

Limitatamente agli obiettivi di traffico e funzionalità del sistema portuale è stata rivolta la massima attenzione al miglioramento delle condizioni d'efficienza e di economicità delle operazioni di carico e scarico incrementando le superfici dei piazzali e cercando anche di ottimizzare le destinazioni d'uso delle aree portuali.

Si è voluto inserire fra gli obiettivi dello studio anche quello della portualità turistica e peschereccia, che al giorno d'oggi hanno indubbi riflessi sulle attività del porto commerciale, poiché buona parte del porto esistente è occupato da imbarcazioni da diporto e da pesca, che interferiscono e disturbano notevolmente la manovra delle navi e l'utilizzazione delle banchine. Ambedue i settori inoltre non riescono ad espandersi adeguatamente perché oltre alla carenza di spazi e strutture disponibili lamentano condizioni d'inevitabile convivenza con le attività ed inclinazioni più prettamente commerciali ed industriali del porto.

#### 4.1 SWOT ANALYSIS dell'attuale sistema portuale

Per investigare in maniera sistematica il complesso sistema portuale e le problematiche ad esso connesse è stato applicato il metodo SWOT che prevede l'analisi e classificazione dei vari elementi attinenti il sistema portuale ( ) in funzione delle seguenti peculiarità:

STRENGTHS	punti di forza
WEAKNESS	punti deboli
OPPORTUNITIES	opportunità di sviluppo
THREATS	minacce e rischi di recessione

Con questo approccio sistematico si mira a sintetizzare e classificare le potenzialità e le deficienze attuali del sistema portuale in funzione anche delle tendenze evolutive in atto.

Di seguito si elencano i principali elementi critici del sistema portuale individuati e classificati con il metodo SWOT:

- Punti di forza
- Unico porto regionale dotato di attrezzature adeguate per la movimentazione meccanica delle merci rinfuse
- Superficie di piazzali più ampia rispetto al contesto regionale
- Presenza di un servizio Ro-Ro in fase di sviluppo e potenziamento

*[Firma illeggibile]*



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO



VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (DR. ENRICO D'URSO)

- Tessuto imprenditoriale diffuso ed affidato; istanze di potenziamento da parte dell'industria locale
- Posizione geografica favorevole rispetto al sistema dei traffici nell'Adriatico
- Presenza di un bacino d'utenza come la provincia di Chieti con forte imprenditorialità diffusa
- Relativa vicinanza e facilità di collegamento con la Autostrada Pescara-Roma e l'Adriatica
- Presenza di alti fondali naturali in prossimità dell'imboccatura portuale
- Sistema portuale completamente svincolato dal tessuto urbano e comunque non destinato a subire la pressione di uno sviluppo incontrollato dell'edilizia a ridosso del porto
- Punti deboli
  - Insufficienza di spazi in banchina per la movimentazione il deposito e lo stoccaggio delle merci con conseguente bassa produttività e alto impatto ambientale;
  - Ridotti fondali con problemi di pescaggio per le navi di grande tonnellaggio;
  - Condizioni di difficoltà nelle manovre di ingresso all'imboccatura portuale e all'interno dello stesso porto anche a causa dell'elevata agitazione ondosa
  - Forte risacca all'interno del porto anche in assenza di mareggiate significative, con venti da grecale e/o levante con problemi di stazionamento delle imbarcazioni all'ormeggio
  - Irrazionale ubicazione delle aree di ormeggio e spazi di banchina per l'attività peschereccia e della nautica da diporto con conseguente limitata disponibilità degli spazi a mare e degli spazi a terra per la movimentazione delle merci
  - Sovrapposizioni di funzioni all'interno dell'area portuale (turismo; traffico merci; pesca) con ripercussioni sull'operatività delle attività commerciali e più in generale elevate condizioni di rischio per la sicurezza
  - Assenza di attrezzature idonee per la movimentazione delle merci
  - Inadeguatezza delle infrastrutture di collegamento con la rete nazionale dei trasporti ferroviari e autostradali.

IL SEGRETERIO DELLA REGIONE

(Firma)



IL COMANDANTE

29



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE

IL COMANDANTE  
T.V. (RE) GIULIO D'URSO

- *Opportunità di sviluppo*
- *Inserimento nel sistema del Corridoio Adriatico e più in generale con le Reti di trasporto Trans-Europee anche in sinergia con l'Autoporto di San Salvo*
- *Interfaccia con Lazio, Campania e Toscana per il trasferimento merci ed il traffico passeggeri con i Balcani in genere*
- *Azioni in atto per la creazione di un nuovo porto turistico esterno al porto di Vasto con conseguente possibilità di riutilizzare banchine, attualmente occupate da imbarcazioni da diporto, e soprattutto di eliminare le attuali commistioni*
- *Ruolo importante per l'economia locale con particolare riferimento alle attività della limitrofa area industriale e ripercussioni anche in termini di indotto.*

- *Rischi di recessione*
- *Mancato sviluppo dei volumi di traffico portuale a causa delle esistenti infrastrutture e servizi inadeguate e/o impreparate agli attuali segnali di incremento del traffico con inevitabile dirottamento della "domanda" verso altri porti;*
- *Competitività e sviluppo di altri porti dell'Adriatico centro-meridionale (Ortona, Termoli, Manfredonia)*
- *Perdita di introiti costanti derivanti da una riduzione delle attività portuali con conseguente mancato impiego di "forza lavoro" locale e inevitabili ripercussioni negative sul contesto socio-economico dell'area.*

Tramite questo approccio sistematico si è potuto tracciare un quadro degli elementi (generali e specifici) che influenzano (positivamente o negativamente) l'efficienza del sistema portuale. E' stato inoltre tracciato un quadro degli attuali punti deboli e dei rischi di recessione che con l'azione di piano possono essere rimossi, controllati o comunque gestiti al fine di minimizzarne gli effetti negativi o addirittura convertirli in punti di forza per il sistema portuale.

#### 4.2 Definizione degli obiettivi del Piano Regolatore Portuale

REGIONE ABRUZZO  
UFFICIO REGIONALE  
L. 10/03/2014

UFFICIO REGIONALE  
L. 10/03/2014

UFFICIO REGIONALE  
L. 10/03/2014



VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. DE VITO D'URSO

Al fine di pervenire in modo oggettivo alla definizione della nuova configurazione portuale che riesca a risolvere e/o minimizzare le attuali criticità e deficienze enfatizzando per quanto possibile le potenzialità e peculiarità, si preliminarmente proceduto alla definizione degli obiettivi ritenuti prioritari. A tal scopo sono stati individuati i seguenti obiettivi del Piano Regolatore Portuale e per ciascuno di questi si sono esaminate le problematiche e finalità definendo così le linee guida cui fare riferimento nella successiva fase di selezione ed ottimizzazione delle soluzioni di Piano sostenibili.

- Estensione delle aree portuali
- Opere foranee per la delimitazione e difesa da mare delle aree portuali
- Posizione e orientamento dell'imboccatura portuale
- Conformazione e destinazione d'uso degli specchi portuali interni
- Individuazione delle aree ove realizzare la sede degli enti e società operanti nell'ambito portuale
- Individuazione degli ambiti portuali da adibire alle attività dei pescherecci e della nautica da diporto
- Realizzazione del collegamento ferroviario

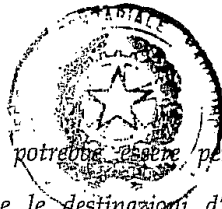
#### ESTENSIONE DELLE AREE PORTUALI

Le previsioni di evoluzione dei traffici portuali forniscono una stima della potenzialità di sviluppo nel breve periodo (2010-2015) compresa tra le 0,6÷0,7 t/anno attuali e 1,0 milioni di t/anno, per attestarsi nel lungo periodo (2015-2020) su di un valore medio di 1,3 milioni di t/anno. Pertanto come traguardo operativo entro i prossimi 10 anni il Porto di Vasto dovrebbe essere in grado di gestire un sicuro raddoppio degli attuali quantitativi dei traffici commerciali superando la soglia di 1.000.000 t/anno. Gli studi di operatività portuale hanno permesso di verificare come per l'esistente sistema portuale incrementi del traffico commerciale superiori al 100 % (cioè oltre la soglia di 1.000.000 t/anno) comporterebbero inevitabili scenari di saturazione tali che, oltre ad azioni di recupero degli attuali fronti di banchina e piazzali nonché potenziamenti ed ottimizzazione degli attuali sistemi di sbarco ed imbarco, sarebbe necessario garantire in tempi brevi comunque il raddoppio delle attuali infrastrutture di banchina e dei piazzali a servizio delle

AL SEGREARIO DELLA SEZIONE  
DEI PORTI



IL COMANDANTE



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (C) *[Signature]* D'URSO

attività commerciali. Questo obiettivo potrebbe essere perseguito anche nel breve termine semplicemente ridefinendo gli ambiti e le destinazioni d'uso dell'area portuale dedicandoli esclusivamente al traffico commerciale. Di fatto però questa soluzione richiederebbe l'inevitabile "sfratto" delle attività della nautica e della pesca che attualmente occupano quasi integralmente la banchina di levante e ponente limitando anche gli usi delle aree a terra e con ripercussioni sulle operazioni di carico e scarico.

A tal riguardo è stata condotta una nuova serie di simulazioni dell'operatività portuale al fine di verificare il numero di banchine m ottimale di cui dovrà essere dotato il sistema portuale in esame per assicurare con l'incremento dei flussi di traffico comunque un grado di occupazione medio della singola banchina economicamente valido limitando i tempi di attesa. Questo criterio di indagine, condotto ipotizzando un numero di banchine variabile da 1 a 4 (corrispondenti ad un numero di accosti nave compreso tra 2 e 8), ha fornito in modo oggettivo un parametro di valutazione dei traffici sostenibili dal sistema porto (definito in termini di numero di navi per anno) per distinti scenari di potenziamento del sistema portuale (definito in numero di accosti nave) ipotizzando di mantenere gli attuali valori medi dei tempi di servizio ed accettando un grado di occupazione (detto anche coefficiente di carico)  $\alpha$  del sistema portuale pari a 0,55 ( ).

In definitiva si è verificata l'opportunità di dotare il Porto di Vasto di un Terminal Commerciale che attraverso la realizzazione di una nuova darsena di ormeggio assicuri la disponibilità di quattro fronti di banchina asserviti ad almeno tre piazzali per la movimentazione e stoccaggio delle merci.

#### OPERE FORANEE PER LA DELIMITAZIONE E DIFESA DA MARE DELLE AREE PORTUALI

Dovendo raddoppiare le infrastrutture portuali (banchine ed aree a terra), per adeguare il sistema portuale alle esigenze di traffico attuali e future, e tenuto conto delle emergenze di carattere ambientale e paesaggistico delle aree limitrofe al porto, nella definizione della nuova configurazione portuale ci si deve necessariamente orientare su soluzioni di ampliamento, verso levante, delle attuali opere foranee del porto. Si è quindi riscontrata e confermata la validità dell'ipotesi di base prevista dalla proposta di PRP presentata nel 1998 dal Co.A.S.I.V. in merito all'inevitabile

Il Comandante  
*[Signature]*  
(Cognome, Nome, Matricola)

*[Signature]*  
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO VASTO



VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. JOSEPH D'URSO

necessità di prolungare il molo di sopraflutto e nel contempo realizzare un nuovo molo di sottoflutto, comunque radicato su quello attuale al fine di limitare al massimo le interferenze con la falesia di Punta Penna.

Nella definizione della conformazione planimetrica d'insieme delle nuove dighe foranee, questa deve essere tale da:

- assicurare un valido "ridosso" degli specchi portuali interni con particolare riferimento alle problematiche di agitazione ondosa residua lungo i fronti di ormeggio;
- rispettare i requisiti di sicurezza per le problematiche di navigazione delle imbarcazioni nelle manovre di ingresso e uscita a partire dal canale di accesso all'imboccatura sino alle darsene interne, anche in condizioni meteomarine avverse;
- risolvere le attuali problematiche di tracimazione delle opere foranee;
- minimizzare le interferenze delle opere portuali con i fenomeni di morfodinamica costiera con particolare riferimento al tratto di litorale sabbioso posto a nord (verso Punta Aderci) e nel contempo evitare concentrazioni dell'energia associata la moto ondoso nel tratto di costa rocciosa posto immediatamente sottoflutto (a sud di Punta della Penna);
- tenere conto per l'opera di radicamento della diga di sottoflutto delle possibili interferenze con lo sbocco a mare del fosso della Lebba.

In sostanza l'ipotesi di ampliamento delle opere foranee deve consentire di modulare il sistema portuale, ed i relativi traffici, in due darsene guadagnando ampi specchi liquidi con vasti fronti di banchina (di lunghezza superiore a 250 m) abbinati a piazzali retrostanti sufficientemente estesi. Inoltre si deve esaminare l'ipotesi di banchinamento sia dell'esistente molo di sottoflutto sul lato di levante (attualmente esposto al moto ondoso) sia del molo sopraflutto almeno per il tratto più prossimo al suo radicamento con la banchina di ponente.

#### ✈ POSIZIONE E ORIENTAMENTO DELL'IMBOCCATURA PORTUALE

Deve garantire il facile accesso delle navi anche in condizioni meteomarine estreme ma nel contempo deve offrire un valido ridosso nei confronti dell'agitazione residua delle aree portuali interne e limitare gli eventuali fenomeni di insabbiamento.

IL SEGREARIO DELLA SEZIONE  
LAD. (L. 10/03/2014)





UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSINTICA DELL'ORIGINALE  
IL CONMIANTE  
T.V. / CP / VASTO / D'URSO

Tra le varie soluzioni da esaminare si deve comunque operare in modo tale che l'imboccatura portuale del nuovo bacino portuale possa essere orientata per quanto possibile verso il largo, migliorando così l'attuale imboccatura la cui conformazione è critica per l'ingresso di navi in condizioni meteo-marine avverse. Attualmente gli eventi di bora, agendo al traverso, tendono a sospingere le navi dall'imboccatura verso bassi fondali e a ridosso del molo di sottoflutto; per contro gli eventi da scirocco-levante rendono complesse le manovre di arresto e rotazione verso la darsena portuale anche all'interno dello stesso avamporto. Nel contempo si deve cercare di ubicare l'imboccatura in una zona di minima distanza dai fondali maggiori per ridurre la lunghezza di eventuali canali di accesso e nel contempo il rischio di insabbiamenti.

Le soluzioni di base da approfondire devono comunque prevedere la presenza di un avamporto (esterno oppure interno rispetto alla posizione delle nuove dighe foranee) al fine di agevolare le condizioni di manovra delle navi.

#### ➤ CONFORMAZIONE E DESTINAZIONE D'USO DEGLI SPECCHI PORTUALI INTERNI

Devono garantire sufficienti aree di manovra offrendo ampi fronti di banchina con adeguate aree a tergo per la movimentazione e stoccaggio delle merci.

Sulla base degli scenari di traffico previsti si deve operare un primo dimensionamento della sufficienza dei fronti di banchina e delle aree di servizio a tergo utilizzando il modello di simulazione dell'operatività portuale già impiegato nelle fasi conoscitive del presente studio.

#### ➤ INDIVIDUAZIONE DELLE AREE OVE REALIZZARE LA SEDE DEGLI ENTI E SOCIETÀ OPERANTI NELL'AMBITO PORTUALE

Tenuto conto dei limitati spazi a terra e soprattutto del vincolo orografico del fronte di falesia che "cintura" l'attuale ambito portuale, lo "scenario" del PRP deve verificare la fattibilità di una riqualificazione dell'attuale "varco portuale" realizzandovi un edificio multifunzionale che presenta il vantaggio di essere baricentrico rispetto all'area portuale ed in asse con la via di collegamento terrestre.

IL DIRETTORE DELLA REGIONE  
(Art. 100, comma 1, lett. a)



IL DIRETTORE DELLA REGIONE  
(Art. 100, comma 1, lett. a)



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COPIANTE  
T.V. (C) 1990 D'URSO

*In qualsiasi caso la scelta dell'area dove realizzare le strutture che dovranno ospitare i servizi vitali per l'attività del porto dovrebbe essere comunque caratterizzata dall'immediata disponibilità e dalla vicinanza al porto escludendo per quanto possibile soluzioni che utilizzino aree poste all'interno della linea doganale anche per evidenti motivi di sicurezza dei soggetti che frequentano gli uffici e/o che operano in porto con riferimento alle disposizioni del Decreto Legislativo 626/94 e al codice ISPS (International Ship and Port facility Security) dell'IMO (International Maritime Organization).*

*Un altro nodo da sciogliere è quello della definitiva "soluzione" dell'edificio del mercato ittico. Nell'ambito delle attività di progettazione condotta dagli scriventi per l'attuazione di interventi prioritari finalizzati alla riqualificazione e potenziamento del sistema portuale si è avuto modo di verificare, sulla base degli elementi oggettivi acquisiti con una specifica indagine conoscitiva sullo stato di salute delle strutture portanti, la necessità di prevedere quanto prima la completa demolizione di questo edificio. Infatti le sue condizioni di degrado strutturale e la sua vetustà, anche per quanto riguarda i nuovi vincoli normativi per il rispetto delle condizioni igieniche e di sicurezza delle maestranze, sono tali da rendere insostenibile da un punto di vista tecnico-economico eventuali scenari di riqualificazione e recupero. Pertanto, tenuto conto della sua impropria ubicazione all'interno nel piazzale di riva che penalizza non solo in termini di superficie utile il piazzale ma anche delle problematiche di accesso all'interno dell'area doganale, si ritiene indispensabile attuare nel breve termine la sua alienazione e demolizione realizzando a compensazione un edificio più consono ed adeguato alle moderne esigenze delle attività e servizi.*

#### INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI PORTUALI DA ADIBIRE ALLE ATTIVITÀ DEI PESCHERECCI E DELLA NAUTICA DA DIPORTO

*Si devono esaminare più configurazioni tenendo conto di diversi vincoli ma assicurando in ogni caso la realizzazione di infrastrutture portuali "dedicate" alla portualità turistica e peschereccia aventi dimensioni adeguate alle richieste ed esigenze sia della nautica da diporto che delle attività della pesca, con un rapporto tra il costo delle nuove opere ed il numero di posti barca appropriato; per quanto possibile la realizzazione e/o riqualificazione delle aree portuali da dedicare alle attività della nautica e della pesca deve rappresentare un elemento di sviluppo socio-economico*

H. TEGONI  
(CAV. ...)

...  
...  
...





UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (C) GIANNI D'URSO

in sinergia con le altre attività antropiche. Tenuto conto che la destinazione d'uso primaria del porto di Vasto è quella di porto commerciale si dovranno ovviamente favorire configurazioni che per quanto possibile riducano gli attuali conflitti e commistioni tra le attività commerciali e quelle della pesca e della nautica da diporto che già attualmente ricoprono un ruolo molto marginale.

#### 5 REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO FERROVIARIO

Si conferma quanto già indicato nei precedenti PRP in merito alla necessità di promuovere il processo di diversificazione dei vettori di traffico terrestre, attualmente esclusivamente su "gomma", assicurando il collegamento ferroviario tra il sistema portuale e la linea ferroviaria nazionale Pescara-Bari ( ). Tenuto conto del potenziamento di questo asse ferroviario in fase di completamento da parte delle Ferrovie di Stato, e di quanto recentemente pianificato con la Regione Abruzzo per l'asse ferroviario Roma-Pescara, con la realizzazione del collegamento ferroviario il Porto di Vasto vedrebbe incrementate le sue potenzialità quale nodo di interscambio commerciale.

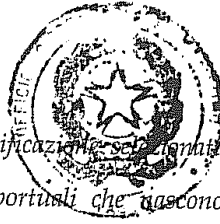
Considerata la presenza della linea ferroviaria a servizio dell'area industriale, che costeggia la strada provinciale passando in linea d'area a meno di 400 m dal varco doganale del porto ma ad una quota di circa 13,0 m, per realizzare il collegamento ferroviario sarebbe sufficiente "allacciarsi" a questa linea. Per contro l'orografia dei luoghi è tale che questo collegamento ferroviario deve "scontare" il dislivello di almeno 10 m rispetto alla quota dei piazzali portuali. Ne consegue che è necessario seguire un percorso planoaltimetrico tale che con tratti in galleria e in trincea assicuri il collegamento secondo "livellette" e "raggi di curvatura" conformi agli standard delle ferrovie.

Per quanto riguarda il tracciato ferroviario all'interno del porto si ritiene che questo debba consistere in un unico asse da disporre comunque in posizione baricentrica rispetto alle banchine adibite ai traffici commerciali.

#### 5 SELEZIONE ED OTTIMIZZAZIONE DELLA CONFIGURAZIONE PORTUALE

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
(C) GIANNI D'URSO

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
(C) GIANNI D'URSO



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (DE) G. D'URSO

Sulla base degli obiettivi di pianificazione selezionati in precedenza si è proceduto nella definizione di possibili configurazioni portuali che nascono dalla combinazione delle possibili soluzioni dei distinti punti critici, attuali e/o futuri, individuati per il sistema portuale in esame.

Si riportano a titolo indicativo alcune delle molteplici soluzioni esaminate, al fine di illustrare l'iter seguito evidenziando quanto complessa ed articolata è stata questa fase in cui si è cercato di operare "ad ampio raggio" sviluppando e analizzando tutte le possibili alternative. Si precisa che in questa fase sono state condotte diverse riunioni presso la sede del Co.A.S.I.V. incontrando i rappresentanti non solo dell'Autorità Marittima ma anche del Comune di Vasto, gli operatori portuali ed i portatori di interesse delle distinte attività che attualmente ricadono all'interno del sistema portuale in esame.

#### 5.1 Analisi delle possibili configurazioni portuali

Nell'intenzione di "svincolare" il traffico commerciale da quello relativo alla nautica da diporto e all'attività peschereccia sono state ricercate soluzioni (figg. 10.a, 10.b e 10.c) che renderebbero fisicamente indipendenti l'imboccatura e gli spazi di manovra delle navi mercantili da quelle imbarcazioni della nautica da diporto e pesca. Si è però riscontrato che la preesistente conformazione portuale e la necessità di limitare le interferenze con il litorale sabbioso posto a ponente che contraddistingue la Riserva Naturale di Punta Aderci, rendono impercorribili soluzioni che prevedono l'apertura di un'imboccatura a ponente per la nautica e la pesca. Per contro un eventuale trasferimento a levante di Punta Penna dell'ambito portuale da dedicare alla nautica ed alla pesca, richiederebbe la realizzazione (al pari di quanto già proposto nel PRP del 1997) di opere marittime (dighe frangiflutti e banchine) su alti fondali (superiori a 10 m s.l.m.) inconsueti per "marine" e porti pescherecci e invece ben più appetibili per la realizzazione di darsene e banchine di ormeggio dedicate ai traffici commerciali. Per questa configurazione portuale (fig. 10.b) resterebbero comunque da risolvere problemi connessi con la viabilità interna portuale e l'interferenza con i vettori terrestri dei traffici commerciali.

Avendo riscontrato l'impossibilità oggettiva di realizzare per il porto di Vasto ambiti portuali nettamente separati tra i traffici commerciali e quelli della nautica e pesca si è cercata la configurazione che assicuri comunque una migliore razionalizzazione dei distinti ambiti portuali

IL SEGRETARIO  
G. D'URSO

IL COMANDANTE  
G. D'URSO



VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CB) GIANNI D'URSO

minimizzando le possibili interferenze e conflitti tra i traffici mercantili e quelli della nautica e pesca.

Volendo assicurare il raddoppio degli specchi portuali attuali per adeguare il porto di Vasto ai flussi dei traffici e dovendo tenere conto nel contempo delle condizioni di esposizione meteomarina del sito in esame nonché dei vincoli di carattere ambientale e paesaggistico l'unico scenario di ampliamento possibile è quello verso levante che si può realizzare con il prolungamento dell'attuale molo di sopraflutto e la realizzazione di un nuovo molo sottoflutto che delimita la nuova darsena portuale.

Tenuto conto dei fondali elevati che contraddistinguono questo ambito, si è cercato di contenere lo sviluppo delle nuove opere foranee comunque entro profondità di -15 m assicurando comunque adeguate larghezze del canale di accesso e dell'imboccatura nonché degli spazi di manovra dell'avamposto (figg. 11, 12 e 13).

Per quanto riguarda la destinazione d'uso dei fronti di banchina e piazzali sono state vagliate entrambe le ipotesi già considerate in precedenza riscontrando come più conveniente la possibilità di mantenere l'attuale ubicazione della nautica da diporto abbinando lungo il restante tratto della banchina di ponente anche l'attività peschereccia. Questa soluzione impone l'allontanamento delle attività connesse ai traffici commerciali (merci liquide) che attualmente gravitano al margine della Riserva Naturale Guidata di Punta Aderci e pertanto consentirà di perseguire i seguenti obiettivi:

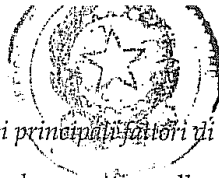
- riqualificazione secondo i moderni standard tecnici dell'area già allo stato attuale destinata alla nautica da diporto;
- costruzione di un rapporto porto/territorio: il porto turistico come "porta" per la fascia litoranea di pregio paesaggistico ed ambientale di Punta Aderci;
- la delocalizzazione delle attività commerciali e la contestuale riqualificazione della banchina di levante per le attività della pesca e turismo (nautica e traghetti passeggeri) costituirà una fascia di graduale passaggio da un area di particolare valore ambientale all'area portuale direttamente interessata dai traffici commerciali marittimi.

IL SEGREARIO REGIONALE

*[Handwritten signature]*



IL SEGREARIO REGIONALE



VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CP) *Giuliano D'URSO*

## 5.2 Analisi di dettaglio dei principali fattori di valutazione

Al fine di procedere in modo oggettivo alla selezione ed ottimizzazione della nuova configurazione portuale si è proceduto ad un'analisi dei principali fattori di valutazione avvalendosi degli strumenti di calcolo e simulazione già impiegati nella fase di analisi delle criticità attuali.

Nei paragrafi seguenti si riporta una sintesi dei risultati ottenuti rimandando agli specifici allegati per le analisi di dettaglio di ciascun studio di settore

### 5.2.1 Verifica delle nuove condizioni di traffico portuale

Le simulazioni delle attuali condizioni di traffico portuale condotte nelle precedenti fasi dello studio hanno evidenziato come l'odierno sistema portuale sia destinato ad essere facilmente saturato a causa del progressivo incremento dei volumi di traffico marittimo anche nel breve termine. Le simulazioni relative agli possibili scenari di potenziamento delle banchine portuali hanno indicato la necessità di assicurare almeno quattro fronti di banchina asserviti da almeno tre piazzali per le operazioni di movimentazione e stoccaggio delle merci.

Si è quindi condotta una terza serie di simulazioni di operatività portuale ipotizzando, nel breve termine, uno scenario di traffico distinto per tipologia di traffico di banchina (Ro-Ro, Merci varie e Rinfuse) i cui dati di input sono sintetizzati nella tabella seguente.

Tipologia traffico	Numero	Accosti	Nav/anno	Ta (ore)	Ts (ore)
Merci Varie	3	72	122	200	
Rinfuse	3	96	91	150	
Ro-Ro, Ro-Pax	1	200	44	24	
<b>Totale</b>	<b>368</b>				

I risultati delle simulazioni condotte indicano che il sistema portuale articolato nelle due darsene è in grado di gestire con valori di carico ottimali le punte di flusso di traffico (esprese in numero di navi commerciali per anno) che invece già allo stato attuale riflettono condizioni di congestione (con inevitabili tempi di attesa in rada delle navi).

Tipo Traffico E [tS] (ore)    Tempo Attesa (ore)    Tempo Totale (ore)    Numero Navi pc

*Giuliano D'URSO*  
Comandante

*Giuliano D'URSO*



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CP) GUARDO D'URSO

A	203.16	1.32	204.47	71	0.558
B	151.73	0.68	152.42	98	0.558
C	25.41	0.42	25.83	200	0.556

Infine, è stata valutata l'operatività del porto per incrementi degli scenari di traffico conformi alle previsioni di sviluppo a medio e lungo termine (2015-2020) calcolando i relativi fattori di carico  $\gamma C$ . Il grafico seguente mostra che anche a seguito di un incremento del 50% dell'attuale numero di navi, distinte per tipologia di traffico, il sistema portuale è in grado di operare con valori del fattore di carico  $\gamma C$  comunque accettabili.

Omissis

#### 5.2.2 Agitazione ondosa all'interno del porto

Un ulteriore elemento di analisi della nuova configurazione portuale è quello del grado di agitazione ondosa residua che si può registrare all'imboccatura e nelle darsene portuali in particolare lungo le banchine di ormeggio.

Per questa attività di studio è stato utilizzato un modello numerico (che integra in modo esatto l'equazione di Helmholtz) per la simulazione dei fenomeni di propagazione del moto ondoso ed il calcolo dei valori dell'altezza d'onda residua negli specchi portuali (imboccatura e darsene interne) tenendo conto dei fenomeni combinati di diffrazione e riflessione ( ).

Il modello numerico ha consentito la verifica oggettiva delle condizioni di agitazione ondosa fornendo ai progettisti un utile parametro oggettivo di valutazione tra le distinte configurazioni portuali ipotizzate. Selezionata la conformazione planimetrica che rappresenta il giusto compromesso tra le condizioni di agitazione ondosa residua senza però penalizzare le condizioni di manovrabilità e accesso in corrispondenza dell'imboccatura portuale, è stata condotta un'ulteriore serie di simulazioni per verificare le condizioni di agitazione ondosa residua che si registreranno nelle distinte fasi di attuazione della configurazione portuale. L'insieme di queste simulazioni costituirà un'utile base di riferimento per i successivi studi di dettaglio da attuare nelle fasi di progettazione delle opere portuali (ad esempio, simulazioni di manovrabilità, condizioni di stazionamento all'ormeggio e relative sollecitazioni su parabordi e bitte).

Il Comandante  
(A. Guarino)



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMPONENTE  
T.V. (CR) GIUSEPPE D'URSO

Per ciascuna configurazione portuale selezionata si è calcolata la "risposta" in termini di agitazione ondosa indotta dagli stati di mare ritenuti più significativi per le finalità operative del porto in esame (sollecitazioni nelle fasi di manovra ed ormeggio delle imbarcazioni). Le caratteristiche del moto ondoso al largo dell'imboccatura portuale sono state preliminarmente derivate dallo studio meteo-marino e sintetizzate in tre direzioni di provenienza (35°, 60° e 75° N) e tre periodi dell'onda (6,0 , 8,0 e 10,0 s) per un totale di nove stati di mare applicati a ciascuna configurazione portuale.

Nel corso delle fasi di selezione ed ottimizzazione della configurazione di Piano Regolatore si è fatto ricorso più volte al modello di agitazione ondosa; complessivamente sono state simulate dieci configurazioni portuali a partire da quella della configurazione attuale, che ha costituito la base di riferimento, e comprese quelle relative alle fasi di attuazione della configurazione di Piano. Per i dettagli si rimanda alla specifica relazione dello studio di settore.

### 5.3 Scelta della configurazione definitiva

La ricerca della configurazione planimetrica definitiva del porto di Vasto (incluso l'eventuale realizzazione di un porto turistico e peschereccio più o meno svincolato dall'attuale struttura portuale) è stata faticosa e contrastata, frutto di numerosi compromessi fra diverse esigenze, non sempre strettamente correlate con la funzionalità del porto.

Senza entrare nel merito di un vero e proprio confronto fra le diverse soluzioni, ci si limita qui ad elencare ed a commentare i fattori principali che hanno orientato nella scelta e che, in un confronto eseguito ad esempio con il metodo della check-list, sposterebbero decisamente la bilancia verso la soluzione definitiva adottata per il nuovo Piano Regolatore Portuale. Per i fattori che non compaiono nella tabella (quali ad esempio la viabilità o la realizzazione dell'edificio polifunzionale in corrispondenza del varco portuale) le considerazioni svolte e le scelte effettuate possono essere applicate indifferentemente a tutte le soluzioni studiate.

#### FATTORI DA CONSIDERARE OSSERVAZIONI

**Influenza sui litorali adiacenti** Non pretendendosi le nuove opere foranee verso la falcata sabbiosa di ponente (alimentata dal trasporto solido proveniente da nord) non si ravvisano condizioni di interferenza con la morfodinamica costiera. Le opere foranee si pretendono invece

Il Dirigente  
Giuseppe D'Urso

Il Dirigente  
Giuseppe D'Urso



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CP) GIULIO D'URSO

verso levante e quindi aumentano le condizioni di ridosso e protezione della falesia di levante di Punta Penna nei confronti delle mareggiate più intense provenienti da nord.

**Navigabilità** Con le modifiche introdotte dalla configurazione proposta rispetto a quella attuale si migliorano le condizioni di accessibilità al porto e di manovrabilità nell'avamposto, sia in ingresso che in uscita.

**Agitazione ondosa all'interno del porto** La nuova conformazione dell'imboccatura e dell'avamposto è tale da ridurre l'attuale grado di agitazione ondosa residua.

**Insabbiamento del porto** L'orientamento delle dighe foranee è tale da confinare validamente i fenomeni di trasporto solido litoraneo limitandone l'attuale tendenza alla dispersione verso il largo. Inoltre la posizione dell'imboccatura su fondali dell'ordine di 15 m riduce ulteriormente i già trascurabili fenomeni di insabbiamento degli specchi portuali interni.

**Portualità turistica e peschereccia** La configurazione proposta consente di delocalizzare e concentrare la nautica e la pesca lungo la banchina di ponente assicurando una migliore integrazione con l'ambiente limitrofo e perseguendo la massima ricettività compatibile con le aree disponibili e con le previsioni di richiesta di posti-barca.

## 6 Il nuovo piano regolatore portuale

### 6.1 Lo scenario di attuazione del nuovo PRP

#### 6.1.1 Descrizione del sistema portuale pianificato

La configurazione portuale selezionata come più "sostenibile", sulla base dei distinti obiettivi prefissati e sulla scorta dei risultati degli studi di dettaglio condotti, viene sinteticamente descritta nel seguito.

a. Prolungamento della diga di sopraflutto per uno sviluppo complessivo di circa 650 m in forma di arco di cerchio al fine di realizzare un adeguato ridosso nei confronti degli stati di mare più intensi provenienti da maestrale e bora.

Il Comandante  
T.V. (CP) GIULIO D'URSO

G



VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (OPV) VITO D'URSO

b. *Realizzazione di una nuova diga di sottoflutto per uno sviluppo complessivo di circa 600 m in forma di L al fine di offrire un valido riparo nei confronti degli stati di mare provenienti da levante e scirocco e nel contempo di delimitare la nuova darsena portuale.*

c. *Nel bacino esistente si è prevista l'eliminazione del molo martello ed il contestuale prolungamento della banchina di levante che sarà destinata al traffico Ro-Ro e Merci Varie trasferendo gli ormeggi dei pescherecci lungo la banchina di ponente. La riqualificazione della banchina di riva (lunga circa 350 m) allargandola e regolarizzandola verso lo specchio portuale consentirà di guadagnare maggiori aree del piazzale retrostante. La banchina di riva per uno sviluppo di circa 230 m sarà destinata ai traffici Ro-Ro e Merci Varie mentre il tratto restante verso la banchina di ponente sarà destinato all'ormeggio dei pescherecci e nel contempo consentirà l'ormeggio dei traghetti per le linee di collegamento turistiche nel periodo estivo. La banchina di ponente potrà essere dedicata alle attività della nautica da diporto e della pesca; a tal riguardo si è previsto di riqualificare il varco e la rampa di accesso già esistenti posti lungo la strada che a ponente porta verso la spiaggia della Riserva Naturale di Punta Aderci. In questo modo le attività della nautica e della pesca si svincolano, almeno per i flussi terrestri, dalle attività dei traffici commerciali e quindi dalle problematiche connesse con le disposizioni internazionali di sicurezza e antiterrorismo. Nel contempo si ridurranno notevolmente le condizioni di conflittualità e sicurezza portuale connesse con la viabilità interna del porto.*

d. *Il nuovo bacino, previsto a levante di quello storico, si ottiene tramite la realizzazione della nuova diga di sottoflutto che radicandosi a quella attuale ne consente la piena riqualificazione come molo principale del porto lungo il quale si svilupperà anche il fascio binari per il collegamento ferroviario. L'estremità di questo molo sarà banchinato per uno sviluppo di 150 m da destinare agli ormeggi di servizio del porto con particolare riferimento alle pilotine e rimorchiatori ed ai natanti della Guardia Costiera. Le banchine della nuova darsena saranno destinate al traffico di merci varie (nuova banchina di ponente per uno sviluppo di 360) e traffico di rinfuse (nuova banchina di levante lunga 260 m e banchina di riva lunga 240 m) con piazzali a tergo sufficientemente ampi (tra 80 e 100 m) per consentire la movimentazione e lo stoccaggio delle merci.*

e. *La riqualificazione degli attuali spazi a terra prevede la demolizione dell'edificio del mercato ittico e la contestuale riqualificazione del complesso di edifici minori posti in*

CAPI...  
(A. Ca. Luigi Auricini)

CAPI...  
43







VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (C) GIUSEPPE D'URSO

ed ambientale dei costoni che coincidono con gli antelli, doganale del porto. Sarà così possibile realizzare una fascia di "transizione" tra l'ambiente esterno e quello portuale.

i. Il collegamento stradale è già oggetto di interventi di riqualificazione e potenziamento di imminente realizzazione e pertanto non si è previsto di introdurre variazioni e/o integrazioni.

j. Relativamente al collegamento ferroviario si è verificata la sua fattibilità secondo tre possibili tracciati planoaltimetrici tra loro alternativi a partire dalla linea che collega già l'area industriale retrostante il porto con la limitrofa stazione di "Porto di Vasto". Si è comunque previsto che il percorso ferroviario all'interno del porto si sviluppi solo lungo il nuovo molo centrale (posto tra la darsena storica e quella nuova di levante).

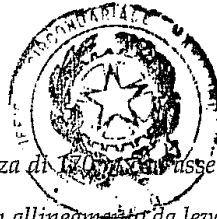
## 6.2 Fattibilità tecnica e costi di attuazione degli interventi specifici

### 6.2.1 Opere marittime

A completamento della descrizione del capitolo precedente si riportano di seguito le dimensioni d'insieme delle opere previste e le tipologie strutturali adottate al fine di poter sviluppare un'analisi di sostenibilità tecnico-economica delle ipotesi di Piano Regolatore. Per un'analisi più esaustiva della nuova configurazione portuale e delle tipologie strutturali adottate per le opere marittime le infrastrutture che la compongono si rimanda comunque agli allegati grafici.

Nell'insieme la configurazione di PRP prevede una completa riqualificazione del sistema portuale guadagnando una nuova darsena a levante dell'attuale molo di sottoflutto.

L'attuale diga di sopraflutto (diga di ponente) viene prolungata per circa 650 m deviando con andamento curvilineo il suo asse longitudinale per disporsi verso sud in parallelamente alla costa realizzando così un ampio avamposto e migliorando le condizioni di ridosso rispetto agli stati di mare da maestrale, bora e in misura minore da levante. Il tratto di prolungamento della diga può essere realizzato secondo la tipologia strutturale a cassoni prevedendone le celle interne forate al fine di migliorare le condizioni di smorzamento del moto ondoso residuo. Anche la soletta di coronamento ed il muro paraonde soprastante potranno essere ottimizzati per attenuare i fenomeni di tracimazione del moto ondoso incidente sull'opera.



UFFICIO CIRCONDARIALE MARINA MARE  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CF) GUIDO D'URSO

L'imboccatura portuale ha una larghezza di 120 m su asse trasversale orientato a 114°N e garantisce un'ampiezza di 120 m per le rotte in allineamento da levante.

La diga di sottoflutto è lunga circa 600 m ed è configurata planimetricamente in forma di L; come tipologia strutturale si è ipotizzato che venga realizzata come opera a gettata in massi naturali con sovrastruttura di coronamento in calcestruzzo comprendente anche il muro paraonde. Sul lato interno dovendo realizzare le banchine di ormeggio della nuova darsena si è prevista la tipologia strutturale in cassoni prefabbricati. La zona compresa tra la scogliera di delimitazione lato mare e la banchina di ormeggio potrà essere realizzata come colmata prevedendo anche l'impiego del materiale proveniente dalle operazioni di dragaggio degli specchi portuali.

Per quanto riguarda le tipologie strutturali per la riqualificazione delle esistenti banchine del porto commerciale, esigenze di carattere funzionale hanno portato a selezionare sempre la tipologia a cassoni per l'ampliamento dell'attuale banchina di riva mentre si è ipotizzato il ricorso alla struttura in palancole metalliche con trave di coronamento in c.a. per il rifodero dell'attuale banchina di levante.

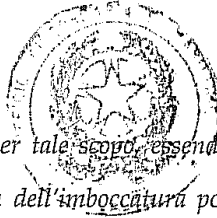
Si è previsto di regolarizzare il fondale del bacino esistente sino alla profondità di -10,0 m mentre parte del nuovo bacino sarà dragato per assicurare un pescaggio minimo di almeno -12,0 m.

Complessivamente il nuovo assetto planimetrico delle opere marittime assicura più ampi spazi di manovra e profondità dei fondali, adeguando così il sistema portuale di Vasto alle esigenze delle dimensioni (LOA, pescaggio, larghezza) tipiche delle moderne flotte commerciali. Inoltre è possibile razionalizzare la destinazione d'uso delle banchine di ormeggio trasferendo gli accosti per le imbarcazioni della pesca lungo l'attuale banchina di ponente al margine degli specchi liquidi destinati alla nautica da diporto. Un primo tratto dell'attuale banchina di riva posta al margine della banchina di ponente può invece ospitare le imbarcazioni relative ad un eventuale linea di collegamento con le isole Tremiti.

Al fine di ridurre eventuali scenari di rischio connessi al traffico delle merci liquide, pur avendo verificato che allo stato attuale il porto di Vasto non è interessato da traffici di prodotti petroliferi, nell'ambito della redazione del P.R.P. è stata valutata l'ipotesi di spostare l'ormeggio delle navi per merci liquide in corrispondenza della nuova banchina di levante.

Il Comandante  
T.V. (CF) GUIDO D'URSO

UFFICIO CIRCONDARIALE MARINA MARE VASTO



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (C) GIANNI D'URSO

La zona prescelta appare consona per tale scopo, essendo isolata anche dalle altre attività commerciali e posizionandosi in vicinanza dell'imboccatura portuale, presenta ampi margini di sicurezza per l'attuazione di interventi di gestione delle emergenze.

Si sottolinea che sulla base della documentazione reperita in merito ai traffici portuali attuali nonché alla previsioni di sviluppo futuro degli stessi, non esistono per il Porto di Punta Penna specifiche attività di traffico marittimo e tanto meno stabilimenti che insistono all'interno dell'ambito portuale e che riguardano, per quantità e tipologia, merci classificabili come "pericolose" secondo la normativa vigente che porterebbero di fatto a considerare il porto di Vasto alla stregua di un porto Industriale e/o petrolifero.

In qualsiasi caso, sulla base anche di quanto evidenziato nel Rapporto Preliminare sulla Sicurezza dell'ambito portuale, allegato al presente PRP-2007 e cui si rimanda per i dettagli, in merito alle vigenti disposizioni normative sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose, si ritiene che la suddetta nuova banchina di levante presenti idonei requisiti per una eventuale "zonizzazione" di traffici industriali e petroliferi classificati come tali dalla normativa vigente.

#### 6.2.2 Attrezzature di banchina, edifici ed impianti di servizio

Per gli argomenti trattati in questo paragrafo ci si deve limitare, nell'ambito di un piano regolatore, ad indicazioni di larga massima. Solo in sede di esercizio del nuovo porto potranno precisarsi alcune necessità ed essere messe a fuoco le vere esigenze dei traffici che verranno incentivati dall'esistenza di nuove e moderne banchine.

Pertanto il Piano deve essere visto, a questo riguardo, come molto elastico e suscettibile di adattamenti anche cospicui.

Per quanto riguarda le attrezzature di banchina, nel porto di Vasto già da almeno un decennio si sono privilegiate le gru gommate con stabilizzatori, che sono risultate molto efficienti per il tipo di merce movimentata assicurando una grande rapidità delle operazioni di carico e scarico. Si condivide pienamente questa scelta e pertanto è da prevedere per il futuro una ulteriore crescita del numero di tali gru. Ovviamente ai mezzi di sollevamento principale si aggiungeranno tutti i mezzi per la movimentazione sui piazzali (fork lift, carrelloni, elevatori assiali, etc.).

*[Handwritten signature]*  
Gianni D'Urso

*[Handwritten signature]*



UFFICIO REGIONALE  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMITANTE  
T.V. (09) GIUSEPPE D'URSO

*Relativamente agli edifici, in questa fase si è previsto di realizzare l'edificio dei Servizi*

*Portuali da collocare in corrispondenza dell'attuale varco portuale e quindi in sostituzione delle strutture esistenti. Detto edificio dovrà anche sostituire e compensare le funzioni del Mercato Ittico che dovrà essere demolito ed alienato in considerazione delle evidenti condizioni di ammaloramento e deterioramento degli stessi elementi strutturali che lo compongono.*

#### 6.2.3 Infrastrutture di mobilità terrestre all'interno del porto

*La mobilità all'interno del porto comprende, per gli automezzi gommati, una serie di strade di circolazione destinate unicamente al transito degli automezzi (strade individuate con apposita segnaletica orizzontale) ed una serie di piazzali destinati in generale contemporaneamente a deposito delle merci ed a transito di automezzi o di mezzi specializzati.*

#### 6.2.4 La struttura di collegamento ferroviario con la linea nazionale

*Si è previsto la realizzazione di una linea di collegamento con l'attuale linea ferroviaria a servizio dell'area industriale retrostante il porto. Tenuto conto della particolare orografia del luogo questo collegamento impone la realizzazione di tratti in trincea ed in galleria per uno sviluppo complessivo di circa 1000 m.*

#### 6.2.5 Stima dei costi degli interventi pianificati

*Sulla base delle tipologie strutturali definite in precedenza sono stati valutati i costi di esecuzione delle distinte opere marittime computando anche gli oneri legati al dragaggio delle aree portuali.*

*Per rendere pienamente esaustivo il quadro economico, anche ai fini della successiva analisi economica-finanziaria, sono state computate anche altre opere infrastrutturali quali gli edifici e le opere di riqualificazione dei percorsi stradali interni ed esterni (con particolare riferimento al percorso in galleria per il collegamento con la rete ferroviaria).*

*Nella tabella seguente è riportato un quadro di riepilogativo dei costi distinguendo le opere a seconda della loro funzione e destinazione d'uso.*

*Nella stima dei costi complessivi oltre ad un incremento del 10% dovuto alle spese generali ed alle spese tecniche di progettazione ed indagini in sito, è stata considerata anche una quota*

IL SEGRETARIO REGIONALE  
(Ing. Maria)





UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI VASTO  
 VASTO  
 E' COPIA FOTOCOPIATA DELL'ORIGINALE  
 IL COPIANTE  
 T.V. (CP) CAMINO D'URSO

Anni di riferimento		Descrizione degli interventi	Costo Interventi (Milioni di euro)	Incidenza Ann. (Milioni di euro)
Inizio	Fine			
2008	2011	Prolungamento del molo di sopraflutto	€ 30.000.000.00	€ 7.500.000.00
2009	2012	Riguilificazione darsena storica	€ 6.000.000.00	€ 1.500.000.00
2010	2013	Nuovo molo di sottoflutto	€ 21.000.000.00	€ 5.250.000.00
2014	2018	Nuova darsena di levante	€ 16.000.000.00	€ 3.200.000.00
2009	2018	Dragaggi, aree di colmata e piazzali	€ 21.000.000.00	€ 2.100.000.00
2010	2013	Collegamento ferroviario	€ 11.000.000.00	€ 2.750.000.00
2008	2016	Edifici Portuali	€ 15.000.000.00	€ 1.666.666.67

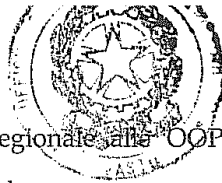
\*\*\*\*\*

Il presente piano Regolatore Portuale è stato adottato dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto con Decreto n.18/2012 del 12.11.2012, nelle cui premesse viene citata la corrispondenza intercorsa con la Regione Abruzzo-Direzione Trasporti e Infrastrutture Mobilità Logistica – Servizio Infrastrutture viarie intermodalità e logistica – Ufficio Porti e Aeroporti e con la Direzione Generali Porti circa la competenza all'adozione del Piano in questione.

Dal contenuto del decreto citato si evince il seguente percorso approvativo.

- Con deliberazione commissariale del Consorzio per l'area di sviluppo del vastese n.306 del 30.11.2004 è stata affidata la redazione della proposta di nuovo PRP al raggruppamento temporaneo di Società di professionisti costituito dalla Modimar Srl, dalla Medif srl e dalla Tecnosud srl.
- Il COASIV, con nota 5.10.2007 n. 7489 ha presentato al Comune di Vasto la documentazione progettuale inerente il nuovo PRP
- Con deliberazione n.104 del 6.11.07 il Consiglio Comunale di Vasto ha espresso la condivisione del nuovo PRP
- Il Consiglio di Amministrazione del COASIV con deliberazione n.303 del 22.9.08 ha espresso parere favorevole al nuovo PRP
- Il 23.9.08 si è tenuta la conferenza dei servizi sul nuovo PRP indetta dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto





VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL CANTINIERE  
T.V. (C) EMILIO D'URSO

- Il Provveditorato interregionale alle OO.PP. per Lazio, Abruzzo e Sardegna - Ufficio Opere Marittime, ha espresso parere favorevole con nota 29756/3446 del 16.9.09
- La Provincia di Chieti ha attestato la compatibilità del PRP con gli indirizzi e i contenuti del piano di coordinamento territoriale con nota 65626 del 23.9.08
- Il Comando Provinciale dei VVFF ha espresso parere con nota 14322 del 18.9.08
- Il 7 maggio 2009 si è tenuta una conferenza dei servizi indetta dall'Ufficio Circondariale Marittimo nel corso della quale tutti gli Enti intervenuti hanno espresso/depositato il loro nulla osta/parere favorevole
- La Regione Abruzzo - Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia ha pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo n.67 Ordinario del 30.12.2009 la Determina Direttoriale n.DA 101 del 25.11.2009 "Avvio del Procedimento di valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Regolatore del Porto di Punta Perna"
- Con determina Direttoriale n.17 dell'8.5.12 la Regione Abruzzo - Direzione Infrastrutture, Mobilità e Logistica, a conclusione della procedura VAS ha espresso parere favorevole motivato ai sensi dell'art.15 del D.lgs 152/06 sulla compatibilità ambientale del PRP di Vasto

#### CONSIDERATO

Come rappresentato nelle premesse che precedono, al fine di definire e verificare in modo oggettivo il nuovo assetto portuale previsto dalla proposta di Piano Regolatore Portuale è stata condotta una analisi critica dell'attuale assetto portuale, con specifico riferimento:

- alle limitazioni dovute alle profondità dei fondali;
- alle limitazioni dovute alla conformazione dell'avamposto di accesso alla darsena interna;

UFFICIO OPERE MARITTIME VASTO

*[Handwritten signature]*



UFFICIO OPERE MARITTIME VASTO

51



- ai collegamenti ferroviari.



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CR) G. D'URSO

A fronte delle criticità derivanti dal presente assetto infrastrutturale e funzionale, l'obiettivo generale perseguito nella redazione della proposta di PRP è stato quello di definire la configurazione portuale ritenuta più funzionale e completa per le tipologie e le tendenze evolutive dei traffici che potranno interessare il porto di Vasto.

A tal scopo sono stati individuati i seguenti obiettivi specifici del Piano Regolatore Portuale e per ciascuno di essi si sono esaminate le problematiche e finalità definendo così i criteri cui fare riferimento nella successiva elaborazione delle scelte strategiche:

- estensione delle aree portuali
- opere foranee per la delimitazione e difesa da mare delle aree portuali
- posizione e orientamento dell'imboccatura portuale
- conformazione e destinazione d'uso degli specchi portuali interni
- individuazione delle aree ove realizzare la sede degli enti e società operanti nell'ambito portuale
- individuazione degli ambiti portuali da adibire alle attività dei pescherecci e della nautica da diporto
- realizzazione del collegamento ferroviario

La redazione della proposta di PRP si è sviluppata, sotto il profilo metodologico e formale, secondo le "Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali", elaborate da una commissione incardinata presso questo Consesso e successivamente emanate con circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

#### Aspetti procedurali

La presente proposta di Piano Regolatore Portuale è stata adottata dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto con Decreto n.18/2012 del 12.11.2012, nelle cui premesse viene citata la corrispondenza intercorsa con la Regione Abruzzo circa la competenza all'adozione del Piano in questione.

IL RESPONSABILE DELL'AMMINISTRAZIONE  
G. D'URSO



IL RESPONSABILE DELL'AMMINISTRAZIONE



UFFICIO CIRCONDARIALE IMPIANTI PORTUALI  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINAL  
IL COMUNICANTE  
T.V. (057) 4511111 D'URSO

Con precedente deliberazione n.104 del 15.04.10 il Consiglio Comunale di Vasto aveva espresso la condivisione del nuovo PRP.

Con determina direttoriale n.17 del 08.05.2012 la Regione Abruzzo - Direzione Infrastrutture, Mobilità e Logistica, a conclusione della procedura VAS ha espresso parere favorevole motivato ai sensi dell'art.15 del D.lgs 152/06 sulla compatibilità ambientale del PRP di Vasto.

#### Aspetti idraulico-marittimi

La larghezza del canale di accesso, dell'imboccatura portuale e l'ampiezza del bacino di evoluzione rappresentano aspetti peculiari della pianificazione portuale, stante l'intimo intreccio di aspetti tecnici tra loro spesso confliggenti:

- accessibilità nautica (sicurezza della navigazione);
- agitazione interna (sicurezza e funzionalità degli ormeggi).

Nel caso in esame, alla luce delle scelte adottate (caratteristiche geometriche e prestazionali della nave di progetto e larghezza della imboccatura portuale) si è dell'avviso che un più efficace punto di compromesso tra le diverse esigenze possa essere individuato mediante l'allargamento della imboccatura portuale, indicativamente traguardando rapporti tra larghezza e  $B_{max}$  (larghezza della nave di progetto) non inferiori a 5.

Ciò potrebbe essere perseguito mediante:

- una parziale sostituzione del tratto a scogliera del molo di sottoflutto (in corrispondenza dell'imboccatura) con un'opera a parete verticale a bassa riflettenza (cassoni cellulari forati);
- un parziale arretramento della testata del molo di sopraflutto mediante una analisi di sensitività legata alla implementazione di un modello matematico di agitazione interna che correli l'ampliamento della imboccatura con il relativo peggioramento delle condizioni di agitazione interna, verificando comunque il non superamento di uno stato limite assegnato per la funzionalità degli ormeggi (altezza d'onda significativa

UFFICIO CIRCONDARIALE IMPIANTI PORTUALI  
VASTO



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINAL  
IL COPIANTE  
T.V. (93/44) D'URSO

max correlata ad una predeterminata probabilità di occorrenza su base statistica annua).

Si prescrive l'implementazione di un simulatore nautico di tipo "real time - full mission", che costituirà lo strumento per la verifica del nuovo punto di equilibrio (in termini di ampiezza della imboccatura portuale) tra le due diverse esigenze sopra menzionate.

Il simulatore potrà concorrere anche alla rimodulazione dell'ampiezza del bacino di evoluzione interno, con correlata potenziale diminuzione della curvatura del molo foraneo di sopraflutto, invero sensibile.

Pertanto, l'eventuale arretramento della testata e la diminuzione della curvatura potranno, nel complesso, riverberare positivi effetti anche in termini di ottimizzazione del rapporto costi/benefici dell'opera (contenimento dei costi per benefici attesi sostanzialmente invariati). Ciò riveste una particolare importanza anche alla luce delle considerazioni che seguono riguardo gli aspetti economico-finanziari.

Infine, non va sottaciuta la necessità di prevedere nel PRP il miglioramento delle caratteristiche funzionali idrauliche e strutturali della parte del molo foraneo di sopraflutto esistente, in relazione anche alle attuali condizioni di tracimabilità sotto eventi estremi.

#### Aspetti funzionali

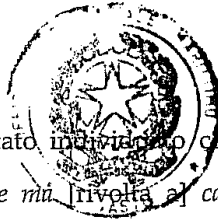
Profili di promiscuità tra le funzioni nei porti esistenti sono, di fatto, una caratteristica relativamente ricorrente nella gestione operativa dell'infrastruttura.

Una rigorosa disciplina della navigazione (e una sua attenta implementazione in fase gestionale) costituisce, in linea generale, la misura ordinaria per contrastare l'insorgenza di condizioni di rischio.

In altri casi, la realizzazione di distinte imboccature portuali è il provvedimento che più efficacemente risolve le criticità derivanti dalla promiscuità dei traffici marittimi.

IL DIRETTORE DELLA REGIONE ABRUZZO  
[Signature]





UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (QP) GIULIO D'URSO

Relazione Generale di Piano – è stato individuato come un'infrastruttura "non solo al servizio del bacino di utenza regionale ma rivolta a catalizzare i traffici di Lazio, Molise, Campania e alta Puglia aventi come destinazione il sistema portuale veneto e friulano. Le distanze chilometriche del tutto-strada sembrano suggerire l'esistenza di uno spazio di mercato per un collegamento di Autostrada del Mare capace di drenare traffico pesante che attualmente gravita lungo la direttrice stradale adriatica. Allo stesso modo, Vasto sembra in grado di sostenere le relazioni con i mercati regionali più meridionali [...] lungo un asse longitudinale che è naturale prosecuzione della direttrice adriatica, all'interno della quale Vasto può giocare un ruolo di nodo di scambio centrale"

A fronte di tali obiettivi, le connessioni con le reti di trasporto terrestre sono essenzialmente costituite dalla viabilità di accesso all'autostrada A14, della quale si evidenzia la relativa vicinanza (7 km) ma anche la limitata funzionalità e sicurezza degli assi viari intermedi (SS16 e SP170), nonché dalla linea ferroviaria che attualmente si colloca in posizione molto prossima al porto, senza però potersi ad esso collegare a causa della particolare conformazione orografica dei luoghi.

Le previsioni di piano, in merito, non contempiono interventi specifici sulle infrastrutture stradali, per le quali si ritiene di poter comunque fruire delle azioni di riqualificazione e potenziamento previste dagli Enti proprietari, mentre invece prospettano la possibilità di realizzare un tronco per la connessione alla linea ferroviaria, costituito da un esteso tratto in trincea e da una galleria di circa 800 – 1000 m. Per la suddetta opera ferroviaria è presente nel Piano una valutazione preliminare di fattibilità, che ha consentito la quantificazione delle risorse economiche necessarie (11 M€), da rendere disponibili sin dalla prima fase di attuazione del piano.

La Sezione, a riguardo, ritiene che il Piano Regolatore possa essere integrato per mezzo di un'analisi trasportistica volta a valutare la sostenibilità del traffico stradale, nelle prospettate previsioni di sviluppo dell'attività portuale. Si ritiene altresì necessario definire la progettazione del collegamento ferroviario, almeno a livello preliminare, sia per verificarne la fattibilità tecnica e le prestazioni funzionali, sia per riscontrare la congruità dell'importo economico indicato per l'esecuzione delle opere, tenuto conto delle dichiarate

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO VASTO  
COMANDANTE  
GIULIO D'URSO



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CP) GIULIO BURSO

difficoltà di carattere geologico e geotecnico che non sono state finora indagate in maniera esaustiva.

In considerazione dell'assoluta necessità di superare le criticità attualmente ascrivibili agli aspetti viari, evidenziata nella stessa documentazione all'esame, si ritiene necessario condizionare l'attuazione delle previsioni di ampliamento e potenziamento dell'infrastruttura portuale, alla preliminare verifica della sostenibilità dei traffici stradali ed alla fattibilità tecnica ed economica dell'intervento relativo al collegamento ferroviario.

#### Aspetti energetici

Tenuto conto del continuo sviluppo e potenziamento delle attività del porto appare opportuno che il piano regolatore prenda in considerazione anche la programmazione delle esigenze energetiche ed in particolare di quelle elettriche.

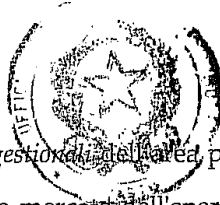
Per realizzare le condizioni necessarie a consentire lo sviluppo delle funzioni previste dal piano regolatore, è necessario valutare l'impatto che le infrastrutture elettriche portuali eserciteranno sulla disponibilità energetica della rete elettrica esistente. A tal fine è essenziale analizzare e valutare i prevedibili fabbisogni di energia a breve e medio termine e le variazioni rispetto allo scenario esistente, in termini di adeguatezza sia delle strutture impiantistiche interne che di quelle della rete di distribuzione pubblica.

Per quanto riguarda il potenziamento infrastrutturale dell'area portuale, occorre valutare e programmare la necessità di adeguamenti e/o ristrutturazioni della distribuzione elettrica primaria e secondaria per conseguire gli obiettivi prefissati. Al fine di razionalizzare e favorire il coordinamento degli interventi per la realizzazione delle opere, nella mappatura delle infrastrutture di alloggiamento dei vari servizi, occorre prevedere con una stima adeguata gli alloggiamenti per elettrodotti in cavo, sia di distribuzione alle varie aree di attività che quelli destinati all'alimentazione dei servizi comuni e di illuminazione, per reti di trasporto e distribuzione per le telecomunicazioni e i cablaggi di servizi particolari, nonché le ubicazioni idonee a cabine elettriche ed a spazi tecnologici adeguati.

Il Comandante  
Giulio Burso



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO



UFFICIO CIRCONDANCIALE REGIONALE  
 VASTO  
 E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINAL  
 IL CONSIGLIERE  
 T.V. (C) PUBBLICAZIONE  
 CORSO

Per quanto riguarda gli *aspetti gestionali* dell'area portuale, non si può prescindere dall'attuale quadro energetico di libero mercato dell'energia elettrica. La utilizzazione di energia elettrica nei vari ambiti è opportuno, quando possibile, sia gestita in modo diretto, o comunque mirato, in una visione integrata e in un tutt'uno con il sistema elettrico a monte. In altri termini l'area portuale nella sua globalità di utenze va considerata come polo di assorbimento elettrico. Gli impianti elettrici, gravitando su di una stessa rete di alimentazione, si configurano come agglomerati di utilizzazione, che come tali possono organizzarsi per il conseguimento di obiettivi di qualità, continuità, risparmio energetico e tariffario.

Un più elevato livello di affidabilità può essere conseguito in quanto nell'ambito di *un polo coordinato di utilizzazione* è possibile strutturare e gestire una rete di distribuzione MT e, attesa la maggiore importanza dell'utenza, appare certamente giustificato che l'intera area possa usufruire già di una alimentazione multipla dalla stessa rete pubblica.

Gli interventi per il *contenimento dei consumi e per una elevata efficienza di utilizzazione* si facilitano se i singoli impianti elettrici utilizzatori di tutta l'area portuale si programmano e coordinano in una unica area di utilizzazione nella quale gli impianti stessi, tra loro interagenti, possono autogestirsi nella loro globalità. Alcuni interventi mirati al ricorso di alimentazioni da fonti rinnovabili presentano una più naturale adozione, se non una incentivazione, nell'ambito di un agglomerato di utilizzazione che non in ogni singolo impianto utilizzatore componente.

In relazione agli aspetti relativi al contenimento dei consumi energetici ed all'ottimizzazione dell'efficienza energetica, tra gli interventi da valutare è certamente la possibilità di pianificare una produzione combinata di energia termica/condizionamento/elettrica, così come configurare gli impianti con strutture flessibili e partizionabili, nonché con sistemi che consentano di prevedere piani di esercizio stagionale/giornaliero con scenari di più assetti di utilizzazione, specificando chiaramente le condizioni dei parametri di influenza che rendono corretto il funzionamento dell'impianto secondo il dato assetto.

REGIONE ABRUZZO  
 DIREZIONE REGIONALE  
 VASTO





UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (CP) [signature] CORSO

#### Aspetti relativi alla sicurezza antincendi

Tra la documentazione tecnica trasmessa dal Consorzio per l'area di sviluppo industriale del Vastese, con particolare riguardo alle problematiche della sicurezza nell'ambito portuale, è stato redatto un elaborato che riguarda la "sicurezza dell'ambito portuale - Rapporto Preliminare".

In detto elaborato viene precisato che per rendere esaustivo il quadro di riferimento sulle problematiche della sicurezza, sono state affrontate, fra l'altro, anche quelle di regolamentazione delle attività portuali nell'ipotesi di scenari di movimentazione e sosta di merci pericolose.

Viene precisato che, in generale, i quantitativi delle merci sbarcate/imbarcate per singola nave sono alquanto modesti, con valori massimi fra i 3.000 e 5.000 t per nave.

Limitando le analisi alle merci pericolose, il porto di Vasto costituisce lo scalo marittimo dello stabilimento Fox-Petroli specializzato nella produzione di biocarburanti, e dell'impianto chimico della Puccioni S.p.A., che produce fertilizzanti.

Pertanto, si afferma in detto documento, che lo scalo di Vasto non è sede di stoccaggio e/o lavorazione di merci classificate pericolose e che in termini di tipologie e quantità delle merci movimentate nelle fasi di carico e scarico delle navi mercantili, non supera i parametri di riferimento di cui alla normativa vigente e che altrimenti imporrebbero la redazione del rapporto integrato di sicurezza portuale (R.I.S.P.).

Peraltro, a tale riguardo, si afferma ancora che non è previsto un sostanziale incremento di traffico di merci pericolose.

In qualsiasi caso, viene precisato ancora, che ove si dovessero registrare sensibili incrementi di tali traffici marittimi, ovvero variazioni in termini di tipologie merceologiche di merci pericolose, l'Autorità marittima dovrà pianificare per tempo le azioni da intraprendere per la gestione in sicurezza di tutte le attività portuali.

La relazione prodotta, si afferma inoltre, vuole costituire l'anello di congiunzione tra la normativa di cui alla legge 84/94 e quella rivolta al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti di cui al Decreto legislativo 334/99.

IL DIRETTORE  
[signature]  
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO VASTO



IL DIRETTORE  
[signature]





VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (C.R.) **GIULIO D'URSO**

Nello stesso elaborato tecnico, viene anche esplicitata la procedura di riferimento per la elaborazione ed approvazione del R.I.S.P., ai sensi del D.M. 293/2001.

Sulla base delle considerazioni esposte, viene comunque precisato che per il porto di Punta Penna di Vasto, classificato come porto commerciale, non è richiesto allo stato il R.I.S.P.

Tanto premesso, viene esposta, nello stesso documento, una bozza di regolamento per la sosta e la movimentazione di merci pericolose.

A tale proposito, viene precisato che possono entrare e circolare, all'interno del porto di Vasto, le merci pericolose destinate all'imbarco, provenienti dallo sbarco e destinate ai depositi situati all'interno del porto, purchè la circolazione all'interno del porto avvenga per il tempo strettamente necessario sia per lo sbarco che per l'imbarco.

Nel precisare che in ogni caso non si consentiranno, nelle aree in concessione, depositi di merci pericolose classificate esplosive (classe 1 IMDG CODE) e/o radioattive (classe 7 IMDG CODE), viene ammessa la possibile movimentazione e/o depositi di merci pericolose appartenenti alle altre classi di rischio secondo le normative vigenti.

Viene anche evidenziata la destinazione d'uso delle nuove aree portuali che il piano individua per la movimentazione di container, senza che vengano, in ogni caso, indicate le modalità di gestione di tali aree per il deposito di container contenenti eventuali merci pericolose, né le infrastrutture e/o impianti di sicurezza antincendi finalizzati alla mitigazione di eventuali scenari incidentali.

Si ritiene, pertanto, che i successivi progetti sottesi dalla proposta di PRP di Vasto debbano essere corredati da elaborati tecnici che riportino gli impianti di protezione attiva e passiva con il relativo quadro normativo di riferimento e le specifiche tecniche di detti impianti.

Detti progetti dovranno essere sottoposti all'approvazione del competente Comando Provinciale dei VV.F., ai sensi delle norme di prevenzione vigenti.

#### Aspetti economico-finanziari

La riforma della legislazione portuale (Legge n° 84/1994) ha significativamente innovato la portata e i contenuti del piano regolatore portuale: da mero strumento di

IL SOCCORSO IN EMERGENZA  
COMANDO PROVINCIALE DEI VV.F. DI VASTO

IL SOCCORSO IN EMERGENZA  
COMANDO PROVINCIALE DEI VV.F. DI VASTO



VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
T.V. (OP) GIULIO D'URSO

programmazione di opere marittime a servizio proprio atto di pianificazione, strumento di governo dei processi di trasformazione del territorio posto all'interno dell'area portuale, con indicazione delle funzioni delle distinte aree portuali e del sistema trasportistico di connessione con le reti terrestri.

Riguardo gli aspetti economici di un PRP di "nuova generazione", la stima dei costi connessi alla realizzazione delle opere civili sottese da un PRP può generare considerazioni sul rapporto tra essi e i benefici attesi a seguito dell'attuazione delle misure previste dal piano, nell'ambito di un generale esame sulla esistenza di profili di fattibilità tecnico-economica. I profili di fattibilità economico-finanziaria, invece, non rappresentano più una caratteristica intrinseca di un PRP, in quanto essi intervengono soltanto nella successiva fase di programmazione degli interventi.

Purtuttavia, resta inalterata la valutazione in linea generale della potenzialità di un piano a generare percorribili strategie di realizzazione delle opere sottese dal PRP medesimo.

Ora, declinando questi principi al caso in esame, appare evidente come le fasi attuative della proposta di PRP si articolino in due distinti momenti:

- la prima fase è necessariamente legata alla esecuzione delle opere foranee di sopraflutto e di sottoflutto. Essa assorbe una aliquota significativa del complessivo investimento. Trattasi di opere c.d. "fredde", non generanti flussi di cassa legati al loro sfruttamento economico;
- la seconda fase è relativa alla realizzazione delle opere interne (banchine e piazzali), definibili come "calde" in quanto potenzialmente suscettibili di attrarre capitale privato all'interno di strategie di investimento correlate ad iniziative di partenariato pubblico privato, alla luce dei flussi di cassa generabili.

La sempre maggiore difficoltà nel reperire dalla mano pubblica la disponibilità finanziaria per l'appalto delle opere di prima fase deve suggerire una estremamente prudente gestione della programmazione degli interventi.

Più precisamente, appare necessario che qualsivoglia politica di investimento pubblico per le opere di prima fase sia indissolubilmente legata a già avviati scenari di

  
Il Comandante  
T.V. (OP) GIULIO D'URSO





UFFICIO CIRCOLARE DEL MARE E DEL  
VASTO  
E' COPIA FOTOSTATICA DELL'ORIGINALE  
IL COMANDANTE  
I.V. (CP) *[Signature]* D'URSO

PPP per le opere interne. Questa considerazione assume, a parere della Sezione, valenza prescrittiva.

Lo scopo è evidente: evitare l'inopinato dispendio di preziose risorse pubbliche in assenza di un quadro di investimenti privati in conto capitale, con il concreto rischio di realizzare opere portuali complessivamente non funzionali.

Tutto ciò premesso è considerato, la Sezione, all'unanimità, è del

#### PARERE

- che la proposta di nuovo piano regolatore del porto di Vasto possa utilmente proseguire l'iter procedimentale di cui all'art.5 della Legge n.84/1994 e ss.mm. e ii. con le prescrizioni, raccomandazioni e suggerimenti di cui alle considerazioni che precedono;
- che l'adempimento alle prescrizioni relative alle modifiche dell'assetto planimetrico delle opere foranee debba essere svolto prima dell'avvio della attività di progettazione degli interventi sottesi dal piano medesimo.

*[Signature]*  
UFFICIO CIRCOLARE DEL MARE E DEL VASTO

*[Signature]*  
UFFICIO CIRCOLARE DEL MARE E DEL VASTO

PALAZZO I. SILONE



**DIREZIONE AFFARI DELLA PRESIDENZA  
POLITICHE LEGISLATIVE E COMUNITARIE, PROGRAMMAZIONE,  
PARCHI, TERRITORIO, AMBIENTE, ENERGIA  
Servizio Verifica Atti del Presidente e della Giunta Regionale,  
Legislativo e Bura  
UFFICIO BURA**

**DIREZIONE - REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE:**

Via Leonardo Da Vinci n. 6  
67100 L'Aquila

centralino: 0862 3631  
Tel. 0862 363264/3206

Sito Internet: <http://bura.regione.abruzzo.it>  
e-mail: [bura@regione.abruzzo.it](mailto:bura@regione.abruzzo.it)  
Pec: [bura@pec.regione.abruzzo.it](mailto:bura@pec.regione.abruzzo.it)