



GIUNTA REGIONALE

DIREZIONE AFFARI DELLA PRESIDENZA, POLITICHE LEGISLATIVE E
COMUNITARIE, PROGRAMMAZIONE, PARCHI, TERRITORIO, VALUTAZIONI
AMBIENTALI, ENERGIA

COMITATO DI COORDINAMENTO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE

Giudizio n° 1577 del 07/09/2010

Prot n° 201009406 del 12/07/2010

Ditta proponente Circolo Nautico di Vasto spa

Oggetto dell'intervento Realizzazione del porto turistico in località Fossi Lebba di Vasto

Comune dell'intervento VASTO Località VASTO

Tipo procedimento VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE ai sensi del D.P.C.M. 377/81 con annessa VALUTAZIONE DI INCIDENZA ai sensi del D.P.R. 357/97 (e successive modifiche e integrazioni)

Tipologia progettuale

Presenti (in seconda convocazione)

Direttore Area Territorio arch. Sorgi - Presidente

Dirigente Servizio Beni Ambientali arch. Pisano

Dirigente Servizio Urbanistica e pianificazione arch. D'Ascanio

Dirigente Conserv Natura

Dirigente Attività Estrattive:

Segr. Gen. Autorità Bacino

Direttore ARTA

geol. Ferrandino (delegato)

Dirigente Servizio Gestione Rifiuti

dott. Gerardini

Dirigente delegato della Provincia.

Il presente atto, composto di n. ...0... fogli e di n. ...9... facciate è conforme all'esemplare depositato agli atti.

UFFICIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
IL RESPONSABILE
(Ing. Serafino Martini)

Esperto in materia ambientale arch. Chiavaroli

Esperto in materia ambientale ing. De Santis

arch. Ciaramellano

Relazione istruttoria

Istruttore dr. Centore

Progetto: Realizzazione di un porto turistico in località' fosso Lebba nel comune di vasto (CH)
Ditta Comune di Vasto

Sintesi della Valutazione di Incidenza





GIUNTA REGIONALE



L'ambiente in cui è sito l'intervento è rappresentato da una pianura artificiale, ex cava, posta al rilievo di Punta Penna (30 m.s.l.m.), in direzione Sud, più in basso di circa 25 metri. L'agglomerato consortile, si trova subito a sud della Riserva Naturale Regionale Guidata "Punta Aderci" coincidente con l'area SIC e subito a nord del tratto di costa sempre ricompresa nell'area SIC ma che già si presenta allo stato attuale con un importante grado di antropizzazione dettata dalla presenza di insediamenti turistici e residenziali.

Se consideriamo che attualmente la popolazione diportistica è ubicata all'interno del porto commerciale, nel bacino nord-ovest, con carenze strutturali e di attenuazioni ambientali, quali potrebbero essere i servizi presenti in un porto turistico attrezzato, (bunkeraggio, aspirazione liquami, raccolta oli esausti, RSU, ossigenazione acque, ecc.) possiamo affermare che l'intervento può contribuire a mitigare i carichi ambientali esistenti. In riferimento poi alle attività industriali presenti nelle aree industriali adiacenti, aventi tutte caratteristiche di stabilimenti industriali con problematiche ambientali specifiche, essendo il nostro intervento non classificabile quale stabilimento industriale e non avendo emissioni specifiche, si ritiene che NON vi possa essere un effetto sommatoria.

VALUTAZIONI SULL'HABITAT E SPECIE DI INTERESSE COMUNITARIO

La zona interessata dall'intervento, ovviamente potrebbe sembrare la più interessante sotto il profilo naturalistico, vista la presenza del Lebba. Tuttavia, nel corso di ripetuti sopralluoghi sul sito della foce del fosso Lebba e dell'incolto ad esso adiacente lungo la costa, non è emersa la presenza degli elementi naturalistici (habitat, specie floristiche e faunistiche) censiti ufficialmente nel SIC.

L'intervento è ubicato proprio in corrispondenza della strozzatura che la sottile fascia costiera subisce in direzione Sud-Nord incontrando il rilievo di Punta Penna. Infatti, l'ampiezza media si riduce da 80 a 20 metri. La fascia si interrompe definitivamente incontrando la radice del molo Est del porto di Vasto, che rappresenta il vero elemento di interruzione della connessione ecologica, almeno per quanto riguarda l'ambiente strettamente litoraneo.

La continuità ecologica dell'area, è pesantemente compromessa dal porto e dalla zona industriale. Se quanto sopra rappresenta lo stato attuale dell'area, è possibile affermare che tale situazione risulterà modificata dalla realizzazione del porto turistico che con le sue scogliere in pietra calcarea migliorerà la connessione dell'ambiente marino integrando la parete in pietra di punta della Penna con punta dell'Opera, e con la restante costa posta a sud dell'intervento, realizzando anche un bacino di ossigenazione naturale per le acque provenienti dall'impianto di depurazione che si sversano a mare tramite il fosso Lebba.

INTERFERENZE SULLE COMPONENTI BIOTICHE

Nel corso di diversi sopralluoghi effettuati nell'area e, in particolare, all'interno della porzione di SIC interessato dall'intervento, non sono mai state rinvenute tracce della presenza delle specie animali e vegetali acquatiche censite nel SIC, né tantomeno degli habitat. Le uniche eccezioni si riferiscono all'habitat 6220 "Percorsi substepnici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea", che potrebbe denotare alcune similitudini con l'incolto posto ad ovest dell'area di intervento. La principale interferenza sul biota in fase di cantiere è rappresentata da rumori ed emissioni polverulente prodotti dai lavori di realizzazione delle massicciate con pietra calcarea proveniente da cave e di movimentazione di terreno e materiali. Per quanto riguarda la fase a

regime, non si ritiene di poter individuare disturbi significativi a carico del biota.

Per quanto riguarda, infine, gli scenari di incidente, soltanto lo sversamento di gasolio dai serbatoi di bunkeraggio potrebbe riflettersi sul ambiente marino. In ogni caso, date le caratteristiche fisiche della sostanza (bassa densità che ne favorisce il galleggiamento, la scarsissima solubilità in acqua, che ne facilita il recupero) e le misure di sicurezza poste in essere all'interno del porto di Vasto per altri impianti e le misure che si adotteranno all'interno del bacino del porto turistico, si ritiene che la presenza di gasolio non comporti rischi diretti per le specie faunistiche presenti nel SIC, né per i loro habitat. Di seguito si fornisce una descrizione degli habitat e delle specie floristiche e faunistiche presenti nell'area interessata dal progetto, con indicazione degli eventuali effetti dell'intervento.

TIPI DI HABITAT PRESENTI NEL SITO E RELATIVA VALUTAZIONE DELL'INTERVENTO

La situazione relativa agli habitat presenti all'interno del SIC può essere riepilogata affermando che l'82% della superficie del SIC è coperta da habitat prevalentemente costieri, tipici delle dune mediterranee. Soltanto l'habitat 1240 "Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con Limonium spp. endemici" viene considerato nel formulario standard del SIC pienamente rappresentativo e ben conservato. Pertanto, da questa prima analisi si può dedurre che le attività in progetto, ubicate in un punto marginale del SIC, non costituiscono una minaccia per gli habitat. segue l'elenco degli habitat e delle specie elencate per il SIC dove per nessuno degli elementi menzionati si ritiene possano esservi impatti dovuti all'intervento.

FASE DI CANTIERE

tutte le opere foranee, molo sopraflutto, molo sottoflutto, pennello di protezione, saranno eseguite via terra

[Handwritten mark]



GIUNTA REGIONALE



utilizzando idonei mezzi d'opera per il posizionamento dei materiali inerti. In particolare per la mantellata esterna potranno essere utilizzati, qualora necessario, mezzi marittimi. Nella fase di realizzazione dei due moli non sono previste opere di scavo né in acqua né fuori acqua. E' importante rilevare che durante l'intera fase di realizzazione del Porto Turistico, non si avrà alcuna limitazione agli attuali usi della viabilità e delle aree circostanti. L'accesso all'area di cantiere sarà realizzata direttamente da un unico ingresso sul lato ovest utilizzando la Via Osca.

AREE DI CANTIERE

In merito alle aree ed all'accesso di cantiere è stata individuata la zona con meno interferenze con i lavori da realizzarsi. L'accesso al cantiere (sia in entrata che in uscita) è stato posizionato su via Osca da dove provengono i mezzi di approvvigionamento e dove è prevista la realizzazione dello impianto di pesatura. Per evitare possibili interferenze tra i mezzi in entrata ed in uscita è prevista un'area di sosta (attrezzata con impianti di lavaggio ruote autocarri).

VALUTAZIONE DEI DISAGI DERIVANTI DALLE LAVORAZIONI PER LA REALIZZAZIONE DEI MOLI.

Come visto in precedenza, le prime lavorazioni riguarderanno sostanzialmente l'allestimento del cantiere e la realizzazione delle opere marittime foranee. Si evidenziano, in questa prima fase, i seguenti disagi derivanti dal traffico veicolare di accesso al cantiere (in termini di aumento del rumore, di aggravio del traffico, di polveri e di usura della viabilità di accesso), dal rumore derivante dallo sversamento dei materiali lapidei in mare e dalle attività di cantiere. Questi ultimi vengono considerati trascurabili perché riguardano aree esterne al centro abitato e pertanto non verranno approfonditi oltre. Si ricorda che questa tipologia di opere comporterà l'utilizzo di pale meccaniche, di camion per il trasporto degli inerti e per la fornitura dei materiali, betoniere per l'approvvigionamento del calcestruzzo, gru fisse e mobili, nonché alcune macchine di utilizzo corrente quali seghe a disco, piegatrici ed altri utensili di normale uso. L'incidenza di queste

lavorazioni in termini di rumore, di traffico generato e di produzione di polveri avrà un andamento decrescente dall'apertura dei singoli cantieri alla chiusura degli stessi, anzi le maggiori movimentazioni di merci, nonché la contemporaneità di lavorazioni si potrà verificare con maggiore frequenza solo in questa fase. In termini di rumore e vibrazioni saranno adottati tutti quegli accorgimenti per ridurre l'entità e la durata nel tempo.

VIABILITÀ

Sarà necessario fare una analisi del traffico indotto dai lavori e verificare l'incidenza sia sulla viabilità che sulla rumorosità. Il massimo concentrazione di mezzi pesanti si avrà proprio in questa prima fase relativa alla costruzione delle opere foranee. Il trasporto in loco dei suddetti materiali verrà effettuato a mezzo di trasporto gommato, con ausilio di autocarri idoneamente protetti (con teloni di protezione nel caso di trasporto dei materiali fini) in modo di ridurre al minimo il disperdimento di polveri e materiali lungo il percorso tra le cave e l'area portuale. In media avremo quindi un transito di 20 viaggi/giorno, pari a circa 2 viaggi all'ora ovvero un viaggio ogni 30 minuti. Tali intervalli sono compatibili con il traffico veicolare. Nelle zone interessate dal transito il livello acustico non subisce modifiche sostanziali. In sintesi il traffico veicolare subirà un incremento di mezzi pesanti soprattutto nei primi dieci dodici mesi delle lavorazioni, durante i quali, soprattutto nei periodi estivi saranno limitate quelle attività lavorative che potranno creare maggiori disservizi alle attività turistiche e di balneazione. In tali periodi saranno quindi limitati anche i viaggi di mezzi pesanti.

FORMAZIONE DI POLVERI E PROCEDURE LAVAGGIO AUTOMEZZI

Dal punto di vista di impatto nell'aria l'unico elemento di rilievo, sebbene anch'esso temporaneo, è quello della formazione di polveri e relativa trasmissione in atmosfera ed il rilascio di terra e fango lungo il percorso. Tale fenomeno può derivare dal trasporto degli inerti con i mezzi gommati dalla cava al cantiere e viceversa. Si possono inoltre concretizzare altre situazioni derivanti da operazioni lavorative in posto che possono comportare la produzione di polveri, trattasi ad esempio quelle connesse alle demolizioni di parti di roccia esistenti. Per quanto concerne il rilascio di polveri, ed il trasporto di inerti, è stato previsto che in fase di carico in cava il materiale venga preventivamente bagnato ed il mezzo dovrà sostare prima della partenza un congruo tempo al fine di far scolare l'eventuale quantità di acqua accumulata in eccesso. I mezzi durante il trasporto dei materiali fini saranno coperti con teloni. All'uscita dalla cava sono installati impianti di lavaggio delle ruote degli automezzi che evitano lo spargimento di materiale durante il percorso. Durante la fase di realizzazione delle opere in terra sarà installato all'interno del cantiere, prima dell'inizio dei lavori, in prossimità dell'accesso un impianto di lavaggio ruote in modo da evitare che i mezzi in uscita possano spargere lungo le strade residui di terra e fango. Sarà utilizzata acqua di mare ed eventuali dispersioni di grassi ed olii saranno raccolti da apposite griglie e pozzetti disoleatori ed i cui depositi saranno di volta in volta smaltiti con le procedure di legge. Qualora accidentalmente si dovessero verificare dispersioni lungo le strade l'impresa esecutrice sarà obbligata alla ripulitura e lavaggio del manto stradale. Inoltre durante i periodi di maggiore



GIUNTA REGIONALE



sicciatà si provvederà alla bagnatura delle superficie in terra delle piste in modo da eliminare immissioni di polvere nell'atmosfera durante il passaggio dei mezzi di trasporto e dei mezzi d'opera.

TEMPI DI REALIZZAZIONE

Nelle fasi di realizzazione delle opere, ed in modo speciale nella prima fase, 5-6 mesi per la realizzazione delle massicciate, è opportuno porre in essere ogni accorgimento per limitare le emissioni sonore e di polveri. A tal fine, sarebbe utile avviare i lavori subito dopo l'estate, utilizzando un periodo dell'anno certamente meno trafficato e meno secco, raccomandando di provvedere all'abbattimento delle polveri con l'inumidimento artificiale dei luoghi di esecuzione dei lavori.

DESCRIZIONE DELLE MISURE DI MITIGAZIONE

Nelle fasi di realizzazione delle opere previste nel progetto è opportuno porre in essere ogni accorgimento per limitare le emissioni sonore e le polveri. A tal fine, sarebbe utile avviare i lavori subito dopo l'estate, utilizzando un periodo dell'anno in cui le specie e gli habitat sono meno vulnerabili poiché i cicli riproduttivi sono ormai conclusi. Per quanto riguarda le polveri si raccomanda di provvedere al loro abbattimento mediante getti d'acqua e, in generale, inumidendo i luoghi di lavori particolarmente problematici al riguardo.

Una ulteriore e utile azione di mitigazione potrebbe consistere nella piantumazione di un filare di essenze arboree sempreverdi autoctone al confine fra il porto turistico ed il promontorio lato stabilimento della Fox. L'intervento avrebbe il duplice positivo ruolo di incrementare le connessioni ecologiche anche sul versante Ovest dell'intervento nonché di attenuarne la presenza dalla strada di Punta Penna, via Osca, punto privilegiato d'osservazione dell'intera zona, con un significativo miglioramento del paesaggio.

Nella fase a regime non si ritiene necessario prevedere particolari misure di mitigazione, poiché le normali attività dei diportisti non comporteranno ulteriori interferenze, tranne quelle già descritte e per le quali si è intervenuti direttamente in fase progettuale, sul SIC IT7140108 "PUNTA ADERCI - PUNTA DELLA PENNA".

CONCLUSIONI

La realizzazione della parte infrastrutturale dei moli di sopra e sotto flutto, resta la fase di maggior impatto, dovuta soprattutto all'incremento del traffico terrestre per il trasporto dei materiali provenienti dalle cave e dei calcestruzzi per la realizzazione dei muri paraonde e della viabilità provenienti dagli impianti di betonaggio. Tuttavia visti i flussi di traffico ordinari della viabilità coinvolta e soprattutto vista la localizzazione dell'intervento, che di fatto si colloca in area prettamente industriale, tutte le fonti di inquinamento sopra analizzate, (aria, acqua, suolo, rumore, vibrazioni e traffico) possono definirsi di livello trascurabile.

RIFIUTI DI BORDO

Descrizione dei rifiuti di bordo e dei probabili effetti inquinanti

Anche se nel nostro caso l'ubicazione della marina ricade in area fortemente degradata, la realizzazione di strutture portuali turistiche avviene solitamente in zone ad alta frequentazione e di grande attrazione turistica. Ciò impone una particolare attenzione, da parte del progettista prima e del gestore poi, nel limitare le occasioni di concentrazione e produzione di agenti inquinanti all'interno del porto.

L'utente di un porto turistico è inoltre particolarmente sensibile all'aspetto esteriore dell'infrastruttura, all'igiene vivificante ed al complesso di regole che possono essere racchiuse nel concetto di "rispetto per l'ambiente". Nella realizzazione di una marina pertanto è necessario tenere conto di questi vincoli con interventi mirati a minimizzare e compensare eventuali impatti delle strutture e della loro gestione sull'ambiente. Tornando agli approdi destinati al diporto i maggiori problemi da affrontare e risolvere sono celati nella discarica e/o rilascio di prodotti inquinati dalle imbarcazioni stesse (acque nere, detersivi, carburanti, batterie ed oli esausti, vernici antivegetative) e provenienti anche dalle aree circostanti il bacino di ormeggio, quali gli scarichi delle fognature e delle acque di lavaggio dei piazzali.

L'effetto di questi agenti inquinanti, oltre ad essere sgradevole, costituisce un danno grave per l'ambiente circostante.

Produzione di rifiuti di tipo urbano

Questo genere di rifiuti, sia solidi che liquidi, produce un inquinamento microbiologico (batteri fecali patogeni e non) e meccanico estetico (legno, cordami, plastica, ecc.). in ambedue i casi sono possibili interventi di protezione, ma in ogni caso è necessario conoscere le caratteristiche degli inquinanti e quantificarne in linea di massima la concentrazione e la pericolosità.

Caratteristiche dei rifiuti liquidi

Le acque reflue che possono essere causa di inquinamento di un bacino portuale turistico hanno due origini: le imbarcazioni stesse o le installazioni ed i piazzali circostanti il porto.

A

M

[Handwritten signature]

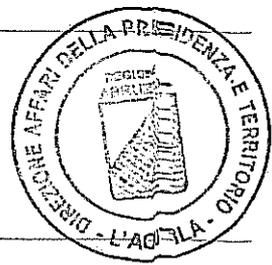
[Handwritten signature]

C

FP

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Nel primo caso il tipo di inquinamento è legato allo scarico in acqua di liquami e di acque di lavaggio provenienti dalle cucine, dai bagni e dalle sentine delle imbarcazioni.

Approssimativamente si può valutare in circa 40 litri/persona/giorno il volume d'acqua di scarico prodotto da un individuo che soggiorni sull'imbarcazione all'ormeggio. Infatti rispetto ai 150-200 l/giorno/persona scaricati in una residenza estiva sulla terraferma, si deve tenere conto del tipo di impianto idraulico delle imbarcazioni (di modeste caratteristiche) e della possibilità, sempre preferita dal diportista, di utilizzare i servizi centralizzati, wc e docce, offerti dal marina.

Questo quantitativo sversato nelle acque del bacino di ormeggio da tutti i residenti del porto comporta un inquinamento progressivo delle acque portuali intollerabile.

I liquami prodotti sono da considerare altamente inquinanti con una concentrazione di solidi sospesi pari a 1940 mg/l, una domanda biochimica di ossigeno (BOD) pari a 1960 mg/l ed un COD di 5210 mg/l. Il PH = 7,6 indica una certa basicità dell'acqua e la concentrazione di 10 coliformi fecali per 100 ml di soluzione rende probabile la presenza di batteri patogeni ad alta virulenza.

drastiche. Lo sversamento nel bacino delle acque provenienti dai piazzali, laddove non vi siano lavorazioni speciali, ma soltanto il parcheggio e/o transito di autovetture e persone, è tollerato con alcune restrizioni per le sole acque di prima pioggia.

Caratteristiche dei rifiuti solidi

A questa categoria appartengono quei rifiuti assimilabili ai Rifiuti Solidi Urbani (R.S.U.) non tossici prodotti nell'area portuale in modo prevalente dall'attività delle imbarcazioni, di origine interna.

Pur ammettendo che il diportista si serva del sistema di collettamento dei rifiuti normalmente presente sul porto (cassonetti, bidoni, portarifiuti, ecc.) rimane una certa quantità di materiali che cadono in mare per effetto del vento (carta, sacchetti di plastica, oggetti diversi, ecc.) o che penetrano dal mare aperto attraverso l'imboccatura.

L'inquinamento prodotto in generale da questo tipo di materiali è solitamente meccanico e danneggia l'estetica complessiva del marina oltre a costituire un pericolo per gli apparati di aspirazione dell'acqua di mare (raffreddamento ad acqua) dei motori marini.

Inquinamento di tipo industriale

Oltre ai rifiuti civili, il cui principale danno è di tipo microbiologico, altri tipi di inquinamento chimico minacciano le acque di un porto turistico e di conseguenza le aree turistiche vicine. Nel nostro caso unica fonte di inquinamento industriale potrebbe essere data dalla presenza dell'area destinata a cantieristica. Per questo essa è stata posizionata internamente rispetto allo specchio acqueo riducendo al minimo il rischio di una interferenza diretta tra i piazzali del cantiere ed il mare. Essendo inoltre il Porto in adiacenza ad un agglomerato industriale potrà utilizzare tutti i servizi già esistenti per eliminare anche la minima parte di rischio derivante dal cantiere.

Idrocarburi

Sono rappresentati da benzina, gasolio e olio motore sversati accidentalmente in mare o nelle sentine delle imbarcazioni e da queste in mare. Zone di particolare concentrazione di questo tipo di inquinamento sono l'impianto di bunkeraggio ed il cantiere navale. Gli idrocarburi leggeri (benzina e gasolio) formano un film esteso sulla superficie idrica del bacino ed oltre a sporcare le carene delle imbarcazioni fuoriescono dall'imboccatura e lordano le spiagge limitrofe. Gli oli esausti, più pesanti dell'acqua di mare, si depositano sul fondale e formano, con gli altri idrocarburi ossidati, una melma colloidale di colore nerastro particolarmente ricca di sostanze nocive.

Detersivi e additivi chimici diversi

Il lavaggio della coperta delle imbarcazioni con detersivi speciali procura un inquinamento da fosfati il cui accumulo nel lungo periodo comporta eutrofizzazione ed aumento della domanda di ossigeno nelle acque interne del porto. Stesso effetto ha lo scarico in mare delle acque interne del porto. Stesso effetto ha lo scarico in mare delle acque di sentina trattate e non con prodotti sgrassanti o detersivi. Additivi chimici diversi quali gli ossidanti per il WC o altri elementi quali i metalli pesanti (es. lo zinco che entra in soluzione acquosa dagli anodi sacrificali posti a protezione dalla corrosione delle parti metalliche delle carene) contribuiscono ad accumulare una carica inquinante invisibile ma letale per la vita acquatica all'interno e, progressivamente, all'esterno del porto.

Rimedi da attuare per la risoluzione del problema dei rifiuti di bordo in conformità al D. Lgs 22 febbraio 1997 n. 22 e s.m.i. (Decreto Ronchi)

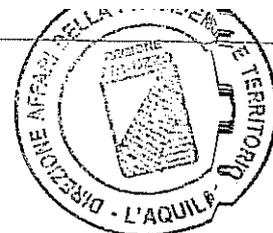
Presso che alla base della corretta gestione ambientale di un porto turistico è il regolamento interno di cui lo stesso si è dotata di seguito si evidenziano alcune regole fondamentali che saranno alla base della gestione del porto.

Raccolta ed eliminazione dei rifiuti solidi

Per la raccolta ed il successivo allontanamento a discarica dei rifiuti solidi prodotti dalle attività di bordo è previsto il



GIUNTA REGIONALE



concentramento ad opera degli stessi utenti in appositi cassonetti distribuiti lungo l'area portuale con capacità di 15 - 2 m3 ogni 50-60 imbarcazioni. La localizzazione dei recipienti terrà conto dei possibili cattivi odori e della distanza dalle imbarcazioni (max 250 m). Per ogni sito prescelto sarà costruito uno "schermo" visivo ed olfattivo (siepe di alloro, muro in pietra facciavista) per limitare l'impatto dei cassonetti e rendere più gradevole il paesaggio. Il sistema di prelievo dei rifiuti dai recipienti sarà meccanizzato con adatti camion, meglio se collegato al servizio di nettezza urbana municipale. L'area portuale, con particolare riguardo alle zone commerciali o di transito pedonale, sarà inoltre dotata di cestini portarifiuti da 40-50 litri di volume ciascuno. Per l'eliminazione dei rifiuti solidi galleggianti nel bacino saranno turni di pulizia degli specchi acquei con personale del marina munito di natante e retino. Per i rifiuti tossici e nocivi (batterie esauste, oli usati, ecc.) saranno posizionate lungo le banchine contenitori speciali per l'accumulo, vuotati quindicinalmente o mensilmente da ditte autorizzate al prelievo e riciclaggio di questo genere di inquinanti. Per gli oli usati sono previsti serbatoi in vetroresina da 1-2 m3 ciascuno, mentre per le batterie sono impiegati contenitori con sportello di chiusura di 1 m3 di capacità, rigorosamente di acciaio inox. Ogni coppia di contenitori può servire 200-250 imbarcazioni al massimo e non distare più di 500 metri dal posto barca più lontano.

Raccolta ed eliminazione dei rifiuti liquidi

A questa categoria appartengono gli scarichi delle sentine delle imbarcazioni, le fognature dei servizi igienici e commerciali del porto e le acque meteoriche provenienti dai piazzali di viabilità e sosta.

Sentine e servizi di bordo

Lo scarico in porto sarà tassativamente vietato. Tale divieto, fondamentale per conservare acque pulite nel bacino di ormeggio, non è purtroppo sempre rispettato. Per reprimere e stemperare gli effetti di questo malcostume saranno previsti i seguenti interventi:

- Multe sostanziose a chi non rispetta il divieto.
- Installare impianti di ricircolo forzato delle acque che, aspirando acqua pulita dall'esterno del porto, contribuiscano a ricambiare con frequenza le acque interne stagnanti. Questo tipo di impianti saranno realizzati con mescolatori a pale ad esse orizzontale di diametro 0,8-1,0 m, immersi in pozzetti collegati a loro volta al mare ed al bacino interno con tubazioni di calcestruzzo di pari diametro. Il flusso idrico deve risultare sufficientemente distribuito in tutte le zone del bacino ed orientato verso l'esterno dell'imboccatura portuale (ovvero in prefissati punti di raccolta dove sia stata prevista l'aspirazione e l'allontanamento delle acque interne). La portata di questo genere di circolatori sarà variabile a seconda della potenza installata (15-20 kW), del tirante d'acqua e della sezione della tubazione. Il ricambio totale delle acque del porto deve avvenire in circa 5 giorni. Il periodo di funzionamento dell'impianto, da tarare in funzione delle condizioni di inquinamento del bacino, della stagione e della temperatura dell'acqua, può essere governato da un normale interruttore temporizzato.
- Saranno installate nei punti ad acque più ferme aeratori che, aspirando aria, la nebulizzano sul fondo del bacino contribuendo ad arricchire le acque di ossigeno con conseguente limitazione dei fenomeni di anossia. Anche in questo caso è possibile tarare il funzionamento dell'aeratore con un interruttore temporizzato.
- Saranno previsti in banchina uno o più punti di scarico delle acque di sentina con sistema di prelievo sotto vuoto (pump-out) ed avviamento agli impianti di depurazione cittadino o locale. Tale sistema è soprattutto valido per le imbarcazioni che hanno serbatoi di ritenuta dei liquami imposti per legge negli USA e tra non molto si spera anche in Europa, dove comunque sono già molto utilizzati.

Fognature urbane

I liquami provenienti dai servizi igienici centralizzati e da altre strutture portuali sono avviati anche con il pompaggio alla rete fognante municipale ed all'impianto di depurazione consortile esistente di Punta Penna.

Acque di pioggia (acque bianche)

Lo scarico di questi reflui è generalmente tollerato, ad esclusione delle aree da adibire alle strutture cantieristiche localizzate nell'ambito portuale. Data l'alta percentuale di prodotti tossici trattati nell'ambito del cantiere di manutenzione (vernici, oli, vernici antivegetative, ecc.) sarà realizzata fossa di raccolta e scrematura con l'allontanamento al depuratore delle acque di lavaggio e di prima pioggia provenienti dai piazzali.

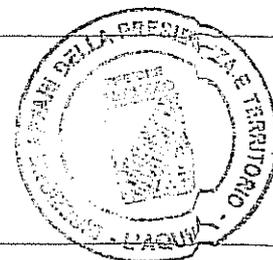
OSSIGENAZIONE DELLE ACQUE

Sistemi di ricambio e di ossigenazione delle acque interne
la necessità di ridurre il disturbo del moto ondoso all'interno dei bacini destinati al diporto porta al restringimento dell'imboccatura e ad un conseguente ridotto ricambio delle acque. Effetti indesiderati di questa esigenza sono rappresentati dalla concentrazione di sostanze inquinanti, dalla riduzione del tasso di ossigeno disciolto nelle acque e da un dannoso innalzamento della temperatura delle acque. Nell'Adriatico occorre invece favorire sia naturalmente

1 Xli



GIUNTA REGIONALE



che artificialmente la circolazione delle acque, utilizzando una o più delle seguenti soluzioni:

- a) Forma planimetrica del porto che favorisca lo scorrimento delle acque e limiti al minimo le zone di stagnazione;
- b) Collegamento idraulico del bacino di ormeggio al mare aperto a mezzo di tubazioni di calcestruzzo armato del diametro variabile fra 0,8 e 1,2 m localizzate in corrispondenza dei punti più ridossati del bacino e lontani dall'imboccatura. Il numero di queste tubazioni potrà variare fra 4 e 8 unità. Il funzionamento avverrà principalmente a seguito dell'oscillazione del livello idrico dovuto al moto ondoso esterno al porto. In particolari situazioni questo flusso di acqua dall'esterno del porto potrà essere scarso, specie nel periodo estivo, e sarà favorito con l'applicazione di diffusori a pale inseriti nelle tubazioni che aumentano artificialmente il flusso (fino a 5000-8000 m³/h) e contribuiscono al completo ricambio delle acque in tempi ridotti (12-48 ore).
- c) Saranno localizzati nelle zone particolarmente ridossate, con gli angoli acuti fra panchine di ossigenatori che pompano dalla superficie libera sul fondale aria in bolle di piccolo diametro, favorendo l'assunzione dell'ossigeno rimescolando con moti verticali ed orizzontali l'acqua circostante con aumento della percentuale di ossigeno disciolto nelle acque. Questi impianti saranno alimentati con motori elettrici subacquei costruiti per resistere all'ambiente aggressivo marino. Tali soluzioni consentono una adeguata ossigenazione delle acque interne e data la permeabilità del tipo di barriera utilizzata, anche delle acque esterne al bacino portuale, questo impedirà la possibile formazione di alghe nitrofile e più in generale consente un forte abbattimento dell'apporto di inquinanti derivanti dalle acque del Lebba.

INCREMENTO DELLE PRESENZE ED INCIDENZE SULL'AMBIENTE E SULL'HABITAT

La realizzazione del Porto Turistico, certamente attiverà un incremento delle attività diportistiche della zona, ma si vuole precisare che detto incremento, in considerazione delle attuali attività diportistiche esistenti all'interno del bacino del porto commerciale, tutte destinate a trasferirsi all'interno del nuovo porto turistico, non sarà così significativo in termini di impatto ambientale. Certamente, come già ribadito, di contro si avrà una gestione maggiormente controllata delle attività nautiche che al contrario della attuale situazione, potranno e dovranno avvalersi di tutti i servizi ambientali previsti all'interno del nuovo bacino che se da un lato determinerà un incremento delle presenze, dall'altro eserciterà un maggior controllo e conseguentemente un maggiore e migliore contenimento degli elementi inquinanti, non incidendo, in fase di esercizio sull'ambiente e sull'habitat.

PROBLEMATICA DELLE VERNICI ANTIVEGETATIVE

Secondo quanto previsto dal Decreto Legislativo 25 febbraio 2000 n. 174 sono considerati biocidi i principi attivi dei preparati contenenti uno o più principi attivi necessari per distruggere, eliminare, rendere innocui, impedire l'azione o esercitare altro effetto di controllo, attraverso l'uso di mezzi chimici o biologici, su qualsiasi organismo nocivo per la salute umana o animale e per combattere gli organismi che danneggiano i prodotti naturali o fabbricati.

Il settore della nautica viene coinvolto nei prodotti:

- 1) Molluschicidi,
- 2) Antivegetativi.

La normativa prevede la presentazione di un dossier del principio attivo e in seguito all'approvazione di questo dossier anche un fascicolo tecnico del prodotto finito contenente diversi dati scientifici, il quale verrà esaminato dalle Autorità competenti le quali rilasceranno l'autorizzazione all'immissione in commercio. Nel caso il dossier del principio attivo o del prodotto non venga presentato oppure non sia accettato dalle Autorità, i formulati finali non potranno essere venduti. Il 1° giugno 2007 è entrato in vigore il Regolamento CE n. 1907/2006 (denominato REACH), concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche, che riguarda, a vario titolo, tutti i settori che utilizzano dei "chemicals" ovvero: produttori, importatori, formulatori ed utilizzatori a valle di sostanze e preparati chimici indipendentemente dal fatto che siano pericolosi. Nel regolamento portuale sarà espressamente previsto il rispetto di detta ultima normativa Comunitaria.

A seguito del giudizio n. 1197 del 03/02/2009 espresso dal Comitato per la VIA la ditta con nota n. 7779 del 02/04/2009 ha presentato le integrazioni richieste. La pratica portata all'attenzione del comitato VIA è stata rinviata (giudizio n. 1270 del 18/06/2009) richiedendo ulteriori chiarimenti ed integrazioni. La ditta ha fatto pervenire quanto richiesto con nota n. 18001 del 09/10/2009. Successivamente a seguito di colloqui intercorsi con i responsabili degli uffici regionali è stata fatta richiesta di sospensione di valutazione della pratica allo sportello unico per le attività produttive (nota n. 4692 del 19/03/2010) per permettere alla ditta stessa di completare la redazione delle integrazioni richieste ed in particolare la realizzazione di uno studio specifico della vegetazione presente sul SIC e sui relativi rischi di impatto.

Con nota n. 9406 del 12/07/2010 Il Circolo Nautico Porto di Vasto spa ha fatto quindi le integrazioni richieste.

In queste in particolare si sottolinea che l'area è stata individuata come di elevato valore naturalistico grazie alla presenza di scogliere assai rare sulla costa abruzzese; il SIC soprattutto nella sua parte meridionale risulta fortemente



GIUNTA REGIONALE



vulnerabile a causa di infrastrutture, eccessiva viabilità e ruderizzazione della flora. Questo ha comportato che le fitocenosi e le specie vegetali siano residuali ed in pericolo di scomparsa.

Sono stati fatti rilievi fitosociologici i quali hanno individuato tre fasce principali parallele alla linea di costa ed un rilievo fatto nella zona ripariale lungo il torrente Lebba. Queste analisi hanno permesso di verificare che non è presente alcun individuo di Limonium virgatum né di altre specie endemiche, anche se non se ne esclude la presenza nelle aree più inaccessibili della falesia.

Alla luce dell'analisi floristica e cartografica si può affermare che dallo studio condotto sulle cenosi è emersa l'assenza delle associazioni riferibili alla comunità vegetazionale psammofila ed alle comunità umide retrodunali; quindi gli habitat 1210, 2110, 2120, 2230, 1410. Le altre comunità di pregio (1240 e 6220) sono presenti in forma frammentata e con una composizione floristica banalizzata. Sono presenti alcune specie di interesse riferibili all'habitat 1240 (Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee di Limonium spp ed endemiche) che dovrebbero essere oggetto di particolari misure di gestione. Per quanto riguarda le cenosi che colonizzano le scarpate più interne è emersa la presenza di una vegetazione molto complessa dove elementi annuali si accompagnano ad altri perenni. Tale vegetazione potrebbe essere riferibile all'habitat 6220 prioritario sebbene in forma ruderalizzata e con struttura floristica eterogenea. E' stata inoltre verificata la potenzialità dell'habitat 5330 (Arbusteti termo mediterranei e pre-desertici) presenti a mosaico con il 6220.

In conclusione gli habitat indicati in Direttiva (1240, 6220, 5330) si presentano molto degradati e potrebbero rappresentare solo con opportuni investimenti dal punto di vista naturalistico ed ambientale, elementi potenziali di sviluppo e ripresa.

Per quanto riguarda le altre questioni, cui era stato richiesto di fornire ulteriori elementi a chiarimento si dichiara che:

- l'intervento in oggetto può contribuire a mitigare i carichi ambientali esistenti e che l'effetto sommatorio è trascurabile. L'intervento proposto realizza un trascurabile frazionamento del SIC ma essendo presente una discontinuità dovuta all'agglomerato industriale di Punta Penna, la sua collocazione in adiacenza ed in parte all'interno del SIC stesso, può essere letto come ricomposizione non solo urbanistica ma anche ambientale e naturalistica tra un'area industriale e duna a vocazione turistica;
- la continuità ecologica dell'area è pesantemente compromessa dal porto e dalla zona industriale. Pertanto è possibile affermare che questa situazione sarà modificata dalla realizzazione del progetto che con le sue scogliere in pietra calcarea migliorerà la connessione dell'ambiente marino integrando la parete in pietra di Punta della Penna con Punta dell'Opera e con la restante costa posta a sud dell'intervento realizzando anche un bacino di ossigenazione naturale per le acque derivanti dall'impianto di depurazione che arrivano tramite il fosso Lebba;
- si ritiene che le attività in progetto, ubicate in un punto marginale del SIC non costituiscano minaccia per gli habitat
- sono discussi anche: i tempi di realizzazione, le misure di mitigazione per l'abbattimento delle polveri in fase di cantiere, l'incidenza (trascurabile) dell'aumento delle presenze sugli habitat e specie.

Considerazioni sull'Istruttoria

Lo studio di carattere floristico oltre alle valutazioni sui lavori necessari per la realizzazione del progetto sottolinea che i pochi lembi di habitat di interesse comunitario presenti non subiranno incidenza di sorta a causa degli interventi.

Si fa notare che gli stessi redattori di tale studio indicano come l'area è stata individuata come di elevato valore naturalistico grazie alla presenza di scogliere assai rare sulla costa abruzzese; il SIC soprattutto nella sua parte meridionale risulta fortemente vulnerabile a causa di infrastrutture, eccessiva viabilità e ruderizzazione della flora. Questo ha comportato che le fitocenosi e le specie vegetali siano residuali ed in pericolo di scomparsa.

E' immaginabile che la realizzazione del Porto turistico, contrariamente a quanto dichiarato non porti un miglioramento della connessione dell'ambiente marino integrando la parete in pietra di Punta della Penna con Punta dell'Opera e con la restante costa posta a sud dell'intervento realizzando anche un bacino di ossigenazione naturale per le acque derivanti dall'impianto di depurazione che arrivano tramite il fosso Lebba, ma costituisca ulteriore fonte di pressione tale da marginalizzare ancor più le poche biocenosi "naturali" rimaste.

Si sottolinea ancora che le fitocenosi e le specie vegetali sono residuali ed in pericolo di scomparsa. Il sito ha perciò un elevato valore ambientale per la rarità delle specie e degli habitat e costituisce un riferimento didattico per lo studio di comunità costiere abruzzesi".

Osservazioni pervenute

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.



GIUNTA REGIONALE

Preso atto della documentazione tecnica trasmessa dalla ditta Circolo Nautico di Vasto spa per l'intervento avente per oggetto:

Realizzazione del porto turistico in località Fossi Lebba di Vasto da realizzarsi nel Comune di VASTO

IL COMITATO CCR-VIA

Sentita la relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio Interviene il sig. Sergio Ferro, presidente della Coop Circolo Nautico Vasto, che auspica l'approvazione del progetto

ESPRIME PARERE

NON FAVOREVOLE PER LE MOTIVAZIONI SEGUENTI

Le aree interessate dall'intervento incidono per estensione in modo significativo sull'intero SIC compromettendone le stesse motivazioni che ne hanno comportato la sua individuazione.

Tutto ciò, peraltro, emerge anche dalla relazione integrativa per lo studio sulla valutazione di incidenza prodotto dalla ditta.

I presenti si esprimono all'unanimità

arch. Sorgi - Presidente

arch. Pisano

arch. D'Ascanio

dott. Gerardini

geol. Ferrandino (delegato)

arch. Chiavaroli

ing. De Santis

arch. Ciaramellano

De Iulis

(segretario verbalizzante)



Il presente atto è definitivo e nei confronti dello stesso è ammesso ricorso giurisdizionale al TAR entro il termine di 60 gg o il ricorso straordinario al capo dello Stato entro il termine di 120 gg. Il giudizio viene reso fatti salvi i diritti di terzi e l'accertamento della proprietà o disponibilità dell'area o immobili a cura del soggetto deputato.