

REGIONE ABRUZZO
DPC002 - Dipartimento Territorio Ambiente -
Servizio Valutazioni Ambientali
dpc002@regione.abruzzo.it

e p.c. REGIONE ABRUZZO
DPE018 - Dipartimento Infrastrutture e Trasporti -
Servizio Infrastrutture

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile
e la qualità dello Sviluppo (CreSS)
Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale
cress@pec.minambiente.it

MINISTERO DELLA CULTURA
Segretariato Regionale per l'Abruzzo
mbac-sr-abr@mailcert.beniculturali.it

MINISTERO DELLA CULTURA
Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le
Province di Pescara e Chieti
mbac-sabap-abr@mailcert.beniculturali.it
mbac-sabap-ch-pe@mailcert.beniculturali.it

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
segreteria@pec.porto.ancona.it

AUTORITA' DI BACINO DISTRETTUALE
DELL'APPENNINO CENTRALE
protocollo@pec.autoritadistrettoac.it

COMANDO REGIONE CARABINIERI FORESTALE
ABRUZZO E MOLISE
tch38778@pec.carabinieri.it

ASL2 LANCIANO-VASTO-CHIETI
Servizio di Epidemiologia Igiene e Sanità Pubblica
info@pec.asl2abruzzo.it

PROVINCIA DI CHIETI - SETTORE 2
Pianificazione Territoriale - Ambiente
protocollo@pec.provincia.chieti.it

RISERVA NATURALE RIPARI DI GIOBBE
RISERVA NATURALE PUNTA DELL'ACQUABELLA
riserve@comuneortona.ch.it

DIPARTIMENTO TERRITORIO – AMBIENTE
DPC024 - Servizio Gestione e Qualità delle Acque
dpc024@regione.abruzzo.it
DIPARTIMENTO TERRITORIO – AMBIENTE DPC025 -
Servizio Politica Energetica e Risorse Del Territorio
dpc025@regione.abruzzo.it

DIPARTIMENTO TERRITORIO – AMBIENTE
DPC026 – Servizio Gestione Rifiuti e Bonifiche
dpc026@regione.abruzzo.it

DPC032 – Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio
dpc032@regione.abruzzo.it

DIPARTIMENTO AGRICOLTURA DPD021 –
Servizio Foreste e Parchi
dpd021@regione.abruzzo.it

DIPARTIMENTO AGRICOLTURA
DPD022 – Servizio Sviluppo Locale ed Economia Ittica
dpd022@regione.abruzzo.it

DIPARTIMENTO AGRICOLTURA
DPD023 – Servizio Supporto Specialistico all'Agricoltura
dpd023@regione.abruzzo.it

DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE-TRASPORTI
DPE012 – Servizio Opere Marittime
dpe012@regione.abruzzo.it

DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE-TRASPORTI
DPE013 – Servizio Difesa del Suolo
dpe013@regione.abruzzo.it

DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE-TRASPORTI
DPE017 – Servizio Genio Civile
dpe017@regione.abruzzo.it

DIPARTIMENTO SANITA'
DPF010 - Servizio Prevenzione Sanitaria, Medicina Territoriale
dpf010@regione.abruzzo.it

COMUNE DI ORTONA (CH)
protocollo@pec.comuneortona.ch.it

Oggetto: Trasmissione della documentazione tecnica per l'avvio della procedura di consultazione (fase di scoping) di VAS del Piano Regolatore Portuale di Ortona (CH). Codice Pratica DPE018/305. Procedura di VAS del Piano Regolatore Portuale di Ortona (CH). Invio Parere.

Con riferimento alla richiesta in oggetto nella Relazione Tecnica allegata si esprimono le considerazioni sul Documento esaminato.

Si chiede cortesemente di far conoscere a questa Agenzia le successive determinazioni di Codesta Amministrazione in merito al procedimento.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

Il Direttore Tecnico
Dott. Massimo Giusti
firmato digitalmente

Verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica

Rapporto Preliminare Ambientale del Piano Regolatore Portuale di Ortona (art. 13 D.Lgs 152/2006 s.m.i.)

Autorità Procedente (A.P.): Regione Abruzzo - Dipartimento Infrastrutture e Trasporti - Servizio Infrastrutture

*Autorità Competente (A.C.): Regione Abruzzo - Dipartimento Territorio Ambiente -
Servizio Valutazioni Ambientali*

RELAZIONE TECNICA

Con riferimento alla procedura in oggetto (art.13 D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.), l'Autorità Competente (A.C.) ha trasmesso il Rapporto Preliminare Ambientale (DS: Documento di Scoping) ricevuto dal protocollo ARTA con n. 50693/2021 del 19/10/2021, inerente la valutazione ambientale strategica del Piano Regolatore Portuale (PRP) del Comune di Ortona e delle scelte progettuali ivi contenute.

Il Porto esistente si colloca a ridosso del promontorio sul quale sorge la città di Ortona, separati tra loro dal sistema di infrastrutture di trasporto, in particolare dalla viabilità di accesso al porto e dalla linea ferroviaria. Situato in posizione strategica rispetto alle zone industriali e produttive del centro Italia, attualmente rappresenta il principale scalo commerciale polifunzionale della Regione Abruzzo, specializzato negli ultimi decenni nella gestione del traffico rinfusiero, general cargo e project cargo.

La struttura esistente è connessa all'autostrada A14 (direttrice nord-sud-Adriatica Ancona/Pescara/Bari), distante circa 6 km, e all'Autostrada A25 (direttrice est- ovest). Dal punto di vista dei collegamenti ferroviari, il porto ha una rete di binari interna ed è direttamente collegato alla stazione ferroviaria di Ortona sulla linea Adriatica (direttrice nord-sud) da cui parte un tronco che penetra nel porto e si raccorda ad alcuni binari disposti sulla banchina.

L'Ambito Territoriale interessato direttamente dall'attuazione del PRP in esame è la fascia litoranea del Comune di Ortona ricadente nell'ambito della Costa teatina; in essa si concretizzano le relazioni funzionali a scala intermedia, le relazioni e gli effetti ambientali.

Nel DS si dichiara che, fatta eccezione per il tratto posto lungo il margine nord-ovest del promontorio di Ortona, che si sviluppa per circa 1 km dal Faro sino a località Peticcia, tutta la restante parte del sito di interesse non intercetta aree di valore del territorio dal punto di vista naturalistico-ambientale; a nord dell'infrastruttura portuale si evidenzia comunque la presenza della Riserva Naturale Regionale di Ripari di Giobbe mentre a sud la riserva naturale Regionale Punta dell'Acquabella. In questo contesto a scala regionale l'unica area protetta, che ricade in ambito marino, è l'Area Marina Protetta Torre del Cerrano sito "Natura 2000" anche sito SIC IT7120215, distante ca 32 km a Nord dal porto di Ortona.

Relativamente alla carta del Rischio Idrogeologico, nel DS non si segnalano particolari aree di criticità né aree di degrado e abbandono.

La Figura 6.16 riportata nel DS evidenzia la Carta dei Vincoli disposti dalle leggi e derivanti dalla L. 1497/39 (Vincolo Paesaggistico), dai vincoli di tipo areale e puntuale, dalla L. 431/85 (Legge Galasso) relativa al rispetto dei fiumi, dei boschi, aree e zone archeologiche, e dalla definizione del sistema delle Aree Protette – Parchi, Riserve, Siti di Interesse Comunitario e Zone a Protezione Speciale.

Fra gli obiettivi del PRP descritti nel DS si evidenzia la volontà di valorizzare ed ottimizzare le strutture portuali esistenti in coerenza con la pianificazione e programmazione europea (corridoio adriatico), nazionale (autostrade del mare), regionale (QRR) e provinciale (PTCP) anche per mezzo della realizzazione di grandi infrastrutture esterne alla zona portuale ma con essa funzionalmente connesse. Per l'attuazione del piano si prevede di attivare processi di co-pianificazione tra Comune e gli enti territorialmente interessati, anche con il contributo di soggetti privati, al fine di ottimizzare le risorse economiche e professionali e l'integrazione con l'area urbana retrostante e più in generale con il territorio regionale.

Il Piano proposto intende rimodulare e riorganizzare gli spazi portuali prevedendo una nuova viabilità di accesso e di servizi con interventi che riguarderanno anche gli ambiti urbani extra portuali di seguito indicati:



- A - Lido Saraceni ed area dismessa ex fornaci.
- B – Via Cervana.
- C - Area ferroviaria (stazione e binari FFSS e Sangritana).
- D - Zona Faro-dogana interessata dal nuovo accesso al porto a nord
- E - Collina tra la città ed il mare (Colle Saraceno, Colle del Castello, Colle Costantinopoli):

Gli Obiettivi specifici illustrati nel Piano sono i seguenti:

- Completamento della imboccatura portuale per risolvere i problemi di insabbiamento ed agitazione portuale interna;
- Incremento degli spazi a terra per lo sviluppo dei traffici commerciali;
- Razionalizzazione e conservazione delle altre attività portuali, oltre a quella commerciale, migliorandone la funzionalità e sostenibilità ambientale;
- Delocalizzazione dei traffici liquidi (petroliferi e/o chimici) in una zona isolata ed idonea per le esigenze di prevenzione e sicurezza da rischi di incidenti rilevanti;
- Realizzazione di una continuità funzionale a terra tra la banchina di riva e la banchina nord;
- Separazione e gestione razionale delle differenti attività portuali in modo da scongiurare pericolose interferenze e aumentare gli standard di sicurezza;
- Miglioramento della viabilità interna portuale e dei collegamenti di "ultimo miglio" con le infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario nazionali;
- Spostamento del collegamento dei traffici commerciali su gomma verso la rete stradale nazionale con un nuovo asse a nord-ovest.

Per quanto riguarda l'Elemento Tempo, cui riferire l'ambito di influenza del PRP in esame, nel DS si prende in considerazione la durata di 10 anni per l'attuazione delle infrastrutture marittime e di collegamento terrestre ed ulteriori 10 anni prima di una nuova programmazione di interventi sostanziali, per un totale di 20 anni. Le fasi successive al completamento dei lavori saranno comunque oggetto di attività di monitoraggio.

Quanto proposto è stato confrontato con il PRG vigente, che classifica la zona di intervento come F2 "Porto commerciale industriale", anche in relazione alle aree confinanti e limitrofe al sito portuale per le quali lo stesso prevede le seguenti tipologie di classificazione urbanistica: area F1 "Parco Urbano", area F3 "Parco Ferroviario FF.SS Sangritana", area F7 "Attrezzature per il Turismo", area FM10 "zona Faro Rione Marina". La pianificazione proposta concorre a promuovere la presenza di "corridoi ecologici" e di un "parco territoriale" in attuazione del Piano Paesaggistico Regionale.

Le azioni del PRP sono state confrontate anche con il Piano del Demanio Marittimo Comunale (PDMC) in cui viene analizzato il ruolo sovra-locale del sistema delle risorse naturalistiche ed ambientali esistenti nel territorio costiero di Ortona assoggettate ad un particolare regime di valorizzazione e salvaguardia (1. Zona dei Ripari di Giobbe; 2. Zona di Torre Mucchia; 3. Zona di Acquabella; 4. Zona del Parco delle Dune).

Fra gli altri Piani ordinati presi in considerazione nell'analisi di coerenza troviamo il PRS (Piano Regionale di Sviluppo), il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), il Piano del Demanio Marittimo Regionale (PDMR), il Piano Paesaggistico Regionale ed il PSDA.

Al Cap. 9 del DS si descrive la proposta di un Programma di monitoraggio suddiviso in tre punti:

1. monitoraggio attraverso il controllo di un set limitato e sintetico di indicatori che dia conto dell'efficacia di attuazione del PRP e del raggiungimento degli obiettivi in esso previsti;
2. monitoraggio degli effetti ambientali derivanti dall'attuazione del piano attraverso un sistema di indicatori quantitativi che vadano ad integrare le banche dati già esistenti e continuamente aggiornate dalle agenzie ambientali;

3. relazioni periodiche di monitoraggio in cui si indicano tempi e modi per la redazione e la pubblicizzazione delle risultanze.

Nel capitolo si specificano le potenziali fonti da cui reperire le informazioni ma non i valori di riferimento e gli obiettivi di qualità per cui si rimanda a futuri studi di impatto ambientale.

Nei paragrafi che seguono viene proposto il sistema di indicatori per le diverse matrici ambientali considerate, differenziati fra la fase di esercizio e quella di cantiere, nelle differenti aree di indagine così definite:

- Aree di cantiere
- Area all'interno del porto
- Area esterna al porto
- Monitoraggio nell'uso della risorsa idrica
- Monitoraggio della dinamica costiera
- Monitoraggio del patrimonio culturale

Nel DS si propone una cadenza triennale per le Relazioni periodiche, con eventuali aggiornamenti annuali, che dovranno indicativamente contenere quanto segue:

- descrizione dell'effettiva attuazione del PRP rispetto alle strategie, obiettivi e azioni del piano indicate nel Rapporto Ambientale;
- indicazione del rispetto o delle modifiche necessarie alle fasi attuative di PRP ipotizzate e descritte nel piano stesso;
- andamento degli effetti ambientali derivanti dall'attuazione del PRP, redatta utilizzando lo schema di indicatori proposto, eventualmente modificato/integrato con adeguate motivazioni a seguito di quanto emerso negli studi preliminari alla progettazione o secondo le indicazioni degli Studi di Impatto Ambientale delle opere;
- sintesi delle attività e degli esiti dei monitoraggi svolti da altri soggetti istituzionali in relazione alle tematiche ambientali nell'area portuale; verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale;
- verifica dello stato di applicazione delle misure di mitigazione e compensazione individuate;
- andamento degli effetti socio-economici del sistema in relazione allo stato di attuazione del piano;
- proposta di eventuali azioni correttive di adeguamento del piano alle reali dinamiche di evoluzione del territorio, da tenere in conto nel caso di modifiche del piano stesso;
- descrizione di eventuali difficoltà incontrate nella redazione della relazione di monitoraggio. - sintesi riassuntiva degli indicatori.

Nel DS si esplicita che la lista degli Indicatori proposta e le modalità di monitoraggio descritte potranno essere completate e/o modificate nel successivo Rapporto Ambientale.

Valutazioni e Conclusioni

Il Documento di Scoping (DS) rappresenta una fase preliminare rispetto alla redazione compiuta del successivo Rapporto Ambientale (RA); ciò nondimeno ha la finalità di definire i riferimenti concettuali ed operativi della proposta attraverso la descrizione e lo sviluppo dei seguenti punti:

- Obiettivi strategici generali di sostenibilità;
- Ambiti di influenza del Piano ed orizzonte temporale;
- Analisi preliminare di contesto degli indicatori;
- Individuazione delle aree sensibili e degli elementi di criticità;
- Presumibili impatti del Piano;
- Descrizione del metodo di valutazione.

Nel Documento trasmesso sono descritte tutte le fasi sopra citate, ma per alcuni aspetti il livello di dettaglio e la quantità delle informazioni non descrivono in maniera completa sia lo stato dell'arte che quello degli impatti del Piano sull'ambiente né le possibili mitigazioni.

In relazione all'Analisi preliminare di contesto si ritiene che quanto descritto dovrebbe essere completato attraverso l'utilizzo di modelli previsionali relativamente all'impatto acustico, alla diffusione dell'inquinamento atmosferico, al trasporto solido marino-costiero, al rischio di eventuali sversamenti incidentali in mare di sostanze inquinanti, all'impatto paesaggistico e al traffico indotto a terra di veicoli e automezzi.

In relazione al confronto di coerenza esterno con il PAI (Piano di Assetto Idrogeologico), il DS esaminato non illustra in che modo il Piano proposto intervenga sulle aree di rischio, né si riscontra la presenza di specifici obiettivi che prendano in considerazione tali aspetti, da contemplare necessariamente nel successivo Rapporto Ambientale.

Ad integrazione e completamento di quanto già proposto nel DS, si ritiene inoltre opportuno che il Rapporto Ambientale contenga:

- dati sulle attività industriali/commerciali e/o comunque terziarie esistenti;
- analisi ed individuazione del reticolo idrografico;
- localizzazione delle eventuali aree di servizio per la raccolta differenziata dei rifiuti urbani e degli inerti (Art. 23, comma 12, L.R. n. 45 del 19.12.2007). Occorrerebbe stimare in dettaglio i rifiuti prodotti, prevederne la classificazione, i quantitativi, il “management” (riduzione, raccolta differenziata, recupero, smaltimento); analisi e localizzazione delle eventuali isole ecologiche;
- proposta di un piano di risparmio energetico che rispetti i temi della sostenibilità: si ritiene infatti che quanto esaminato nel DS sia carente nella descrizione degli aspetti energetici (utilizzo di fonti di energia e rinnovabili, autoproduzione, efficienza energetica e risparmio energetico);
- Verifica di coerenza con il Piano di Classificazione Acustica comunale;
- Analisi della situazione attuale e futura relativa allo Stato di Qualità dell'Aria: in che modo gli interventi in progetto influiscono sulla situazione attuale;
- Ricognizione della situazione impiantistica a livello di depurazione delle acque: verifica dello stato attuale e di progetto. Sarebbe auspicabile che l'approvvigionamento idrico fosse previsto duale, con reti differenziate tra acque potabili ed acque per usi “industriali” e per i servizi igienici. Il Progetto dovrà prevedere la descrizione del tipo di trattamento depurativo delle acque nere e di quelle di prima pioggia secondo il D. Lgs 152/06 e s.m.i. e la LR 31/10. Va presa in considerazione inoltre la possibilità di recupero e di riutilizzo delle acque piovane di seconda pioggia.
- Analisi, descrizione e localizzazione di eventuali “detrattori ambientali” (aree dimesse e/o comunque non più utilizzate e che necessitano di opere di bonifica e/o di ripristino dello stato ex ante).

Per quanto concerne gli Obiettivi strategici generali di sostenibilità, si ritiene che nella successiva fase procedurale debba essere approfondito, con previsione realistica, quanto segue:

- la funzione del porto rispetto alle tendenze economiche del territorio;
- il numero di navi previste per l'attracco in relazione a dette tendenze;
- la classe delle stesse, numero, durata e modalità delle operazioni di carico/scarico (indicando il fabbisogno di condotte, nastri trasportatori, mezzi meccanici e di tutte le eventuali altre opere connesse);
- un bilancio di materia delle merci in ingresso ed in uscita dal porto, indicando i materiali (e relativi quantitativi) e il conseguente traffico indotto di automezzi pesanti;
- relativamente ai consumi energetici, confronto tra le diverse opzioni trasportistiche, stradale e navale, stima del risparmio energetico e delle rispettive riduzioni di emissioni di CO₂ conseguite con il trasporto marittimo;
- scenari alternativi, che in una previsione a lungo periodo dovrebbero essere previsti, con relative stime di accadimento;
- stato dell'attuale efficienza del porto con gli attuali volumi;
- limite di saturazione del porto, nella sua configurazione attuale e/o in seguito a interventi migliorativi, per garantire un buon livello di efficienza;
- studi sulle correnti, sulle idrografie e batimetrie, situazioni ex ante e modellistiche previsionali sui depositi della dinamica costiera locale, in grado di stimare la localizzazione nelle aree a nord (Punta Ferruccio, Lido Riccio) e a sud (punta Acquabella, punta Turchino, punta Cavalluccio) fino a punta Aderci.

Con riferimento al Rapporto Ambientale da produrre si ricorda infine che lo stesso dovrà essere compilato secondo quanto specificato dall'Allegato VI alla parte II del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. (“Contenuti del rapporto ambientale di cui all’art. 13”).

Il Direttore Tecnico
Dott. Massimo Giusti
firmato digitalmente