

Associazione civica *Porta Nuova* – Vasto
via Osidia, 2 66054 Vasto (CH)
www.portanuovavasto.altervista.org
portanuovavasto@gmail.com

REGIONE ABRUZZO
TASK FORCE DELL'AUTORITÀ AMBIENTALE,
Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie,
Programmazione, Parchi, Territorio,
Valutazioni Ambientali, Energia
Palazzo I. Silone,
via Leonardo Da Vinci, 6
67100 L'Aquila

p.c.: **MINISTERO DELL'AMBIENTE**
Direzione Generale per la Protezione della Natura
Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma

ASSESSORE ALL'AMBIENTE DELLA REGIONE ABRUZZO
Mauro Di Dalmazio
Viale Bovio, 425 - 65100 Pescara

Oggetto: OSSERVAZIONI relative alla Proposta di Piano Regolatore Portuale – Bacino Portuale di Punta Penna di Vasto e la Proposta di Rapporto Ambientale e Sintesi Non Tecnica (VAS) (BURA ord. 18/02/2011)

Trasmettiamo le osservazioni relative alle Proposte in oggetto.

Vasto, il 18 aprile 2011

Michele Celenza
Presidente dell' Associazione civica *Porta Nuova* – Vasto

Michele Celenza
Via Osidia, 2
66054 Vasto (CH)
☎ 0873.60587
cell. 328.55.17.274
michelecelenza@gmail.com

OSSERVAZIONI relative alla Proposta di Piano Regolatore Portuale – Bacino Portuale di Punta Penna di Vasto e la Proposta di Rapporto Ambientale e Sintesi Non Tecnica (VAS) (BURA ord. 18/02/2011)

Nelle seguenti osservazioni si argomenta la richiesta di **rigetto** del progetto in esame, che prevede il raddoppio del porto esistente, secondo un insieme di motivazioni suddivisibili in tre capitoli:

- a) Il palese contrasto con la programmazione sovraordinata;
- b) L'impatto ambientale;
- c) Le previsioni di traffico marittimo.

a) Il palese contrasto con la programmazione sovraordinata.

La Legge n. 84/1994, art. 5, comma 2°, sancisce: *“Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti”*.

A questo proposito, le *“Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali”* (giugno 2004), a cura del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, aggiungono: *“L'intesa tra il soggetto preposto all'adozione dell'atto di pianificazione portuale ed il Comune è finalizzata a porre in coerenza le previsioni del PRP in formazione con la pianificazione urbanistica comunale, provinciale e regionale [...] Nel caso di difformità tra i due strumenti, [ciò] comporta la necessità di apportare modifiche alla proposta di PRP e/o ad adottare le conseguenti varianti ai PRG vigenti”*.

Pare a chi scrive che il progetto in questione sia disattenda del tutto tanto la programmazione nazionale che quella regionale e provinciale.

a1. Il contrasto con la programmazione nazionale. Il Parco nazionale.

È ben nota l'avvenuta istituzione, ad opera della legge nazionale (art. 8, L. 23/03/01, n. 93), sull'intera fascia costiera da Ortona a S. Salvo, del *Parco Nazionale della Costa Teatina*. Altrettanto noto è che, dopo un decennio di inerzia e di ritardi, un emendamento al cosiddetto decreto Milleproroghe 2011 (D. L. 29 Dicembre 2010 n. 225, convertito con la Legge 10/2011) dispone l'istituzione del Parco entro il termine perentorio del 30 settembre 2011. Lo stesso emendamento individua le ragioni dell'intervento nella necessità di tutela ambientale, di tutela del paesaggio e di protezione dai rischi idrogeologici; e dispone, in caso di mancato rispetto del termine, la nomina di un commissario *ad acta*, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da emanare entro i trenta giorni dalla scadenza del termine stesso. Viene altresì stanziata la somma di 500 milioni di euro. E' incontrovertibile che il progetto di ampliamento del porto (si prevede praticamente il suo raddoppio) contrasta con tutte le esigenze poste alla base del provvedimento statale citato: comprometterà pesantemente il paesaggio, aumenterà gli impatti sull'ambiente, metterà a rischio i delicati equilibri idrogeologici per gli sbarramenti in mare che andranno inevitabilmente a modificarne il trasporto solido e quindi i processi erosivi e de posizionali.

Inoltre la legge (Art. 6, 4° comma, L. 394/91) considera operanti, *“dall'istituzione della singola area protetta sino all'approvazione del relativo regolamento”*, le tutele specifiche previste per i territori interessati: *“nei parchi sono vietate le attività e le opere che possono compromettere la salvaguardia del paesaggio e degli ambienti naturali tutelati”* (Art. 11, 3° comma). È vero che il Parco non è stato ancora istituito, ma un'elementare considerazione di buon senso dovrebbe bastare, a pochi mesi dalla sua istituzione, quantomeno a sospendere l'iter del Piano.

Perché, a prescindere dai prevedibili effetti deleteri che il raddoppio del porto avrà sull'integrità della costa e dell'ambiente naturale circostante (effetti dei quali parleremo in seguito più dettagliatamente), a mostrare la reciproca incompatibilità tra il Parco Nazionale e un'opera di quelle dimensioni dovrebbe bastare il semplice buon senso.

a2. Il contrasto con la programmazione regionale

a2.1. Lo studio di Fattibilità.

La Regione Abruzzo, con delibera di Giunta Regionale n. 353 del 16 Maggio 2003¹ ha stabilito che, in assenza di specifici strumenti di programmazione regionale, “atto di riferimento per la futura allocazione di risorse che si renderanno disponibili nell’ambito dell’Intesa Istituzionale di Programma e relativi APQ, nonché per la programmazione di nuove infrastrutture portuali ovvero di completamento di quelle esistenti” è lo “Studio di Fattibilità per la razionalizzazione ed il potenziamento del sistema portuale regionale”, finanziato con delibera CIPE 106/99. Nello studio si afferma che, nel medio-breve termine, la Regione deve puntare allo sviluppo e al potenziamento sostanziale di un solo porto regionale, quello di Ortona (che è comunque tuttora il maggior porto della regione): “Ortona risulta la sede più appropriata per uno sviluppo portuale, di dimensione contenuta, che si inserisca nel tratto di costa che intercorre tra Ancona e i porti pugliesi al servizio di uno sviluppo industriale regionale ormai significativo anche su scala nazionale”². Il porto di Ortona, distante soli 23 miglia da quello di Vasto, è il maggior porto della regione (quasi il doppio rispetto a Vasto per movimento merci³), ed è anche l’unico porto regionale che rientri nel Programma di Infrastrutture Strategiche previsto dal DPEF 2010-13. In quest’ambito attualmente è oggetto di importanti lavori di ampliamento in corso, finanziati per 96 milioni dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

a2.2. Il PRIT.

In coerenza con le previsioni dello *Studio di Fattibilità*, il *Piano Regionale Integrato dei Trasporti* (PRIT), l’altro principale atto di programmazione settoriale regionale non solo non ha previsto, ma anzi ha escluso espressamente, allo stato, l’opportunità di un ampliamento del porto di Vasto. A proposito di quest’ultimo il PRIT così si esprime: “Rilevato che le attuali banchine risultano sottoutilizzate per il traffico commerciale, appare realisticamente più praticabile uno sviluppo portuale teso alla valorizzazione e recupero delle potenzialità ancora inesprese a patto che vengano superate le criticità oggi esistenti [...]. Sarebbe opportuno quindi intervenire per l’allargamento della banchina di riva, la sistemazione della viabilità interna all’area portuale [...]”⁴, etc. Questi lavori, come vedremo tra breve, sono effettivamente stati finanziati.

a2.3. L’APQ.

La Regione Abruzzo, il 10/12/2003, ha stipulato con il Ministero dell’Economia e delle Finanze e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Accordo di Programma Quadro (APQ) finalizzato alla introduzione e potenziamento del sistema dei porti abruzzesi all’interno del sistema marittimo, turistico e commerciale, del Mediterraneo. Anche in quel contesto (come si riconosce nello stesso *Rapporto Ambientale*, parte III, capp. 8 e 9, pag. 493) viene indicata Ortona come “la sede più appropriata per uno sviluppo portuale” della regione.

a2.4. Il Master Plan-Autostrade del Mare

“Tale scelta”, si legge subito dopo alla stessa pagina 493, “è stata elaborata precedentemente a strumenti quali il Master Plan-Autostrade del Mare e a studi appropriati attraverso i quali, solo successivamente, è stato possibile evidenziare l’importanza del Porto di Vasto”. Accantoniamo in questa sede gli “studi appropriati”, non meglio specificati, per occuparci invece, brevemente, del Master Plan. Il *Master Plan* regionale “Autostrade del Mare”, redatto ai sensi del protocollo

¹ Richiamata, tra l’altro, dalla delibera di Giunta Regionale n. 1320 del 27 Novembre 2006 recante la presa d’atto del *Master Plan “Autostrade del Mare”*, su cui torneremo

² *Report n° 4 – Bozza preliminare del PRIT – Fattibilità-*, a cura della Regione Abruzzo- 15 Aprile 2005, pag. 163.

³ Dati 2010: porto di Ortona 1 milione 67 mila tonnellate; porto di Vasto 551 mila.

⁴ Regione Abruzzo, *Piano Regionale Integrato dei Trasporti - Il Trasporto Marittimo* (2004), pag. 2.

d'Intesa tra la Regione Abruzzo e Rete Autostrade Mediterranee (RAM) del 27 Marzo 2006, prevede, per il porto di Vasto, degli investimenti. Sono: l'ingresso separato all'approdo turistico, la realizzazione di opere di recupero della banchina di riva, il completamento dell'ampliamento lato mare della banchina di levante, per un importo totale di 7 milioni 800mila euro. Con questi investimenti, vi si legge alle pp. 131-132, il porto di Vasto è perfettamente in grado di svolgere il suo ruolo. *“Le autostrade del mare non hanno fino a questo momento trovato spazio in Abruzzo [...] soprattutto a causa della difficile situazione della portualità. Da questo punto di vista, tuttavia, i recenti investimenti programmati e in via di realizzazione aumentano notevolmente il potenziale dei due porti commerciali e rendono in particolare il porto di Vasto, con i suoi 65.000 mq di piazzali, competitivo e in grado di ospitare un collegamento ro-ro per tutto l'arco dell'anno.”* La scelta del raddoppio del porto non trova giustificazione plausibile neppure in questo caso.

a.3. Il contrasto con la programmazione provinciale.

Dello stesso tenore di quelle contenute nel PRIT, e anzi quasi letteralmente identiche, le osservazioni contenute nella *Relazione Generale del Piano Territoriale delle Attività Produttive (PTAP)*: *“Rilevato che le attuali banchine risultano sottoutilizzate dal punto di vista del traffico commerciale, appare oggi realisticamente più praticabile uno sviluppo portuale teso alla valorizzazione e recupero delle potenzialità ancora inesprese attraverso opere d'adeguamento delle banchine, dei piazzali operativi prospicienti le banchine, di maggiori spazi operativi a terra e di collegamenti stradali/ferroviari efficienti con il retroterra [...]”* (pag. 144).

Un fatto curioso: il PTAP fu adottato all'unanimità dal Consiglio Provinciale nel marzo 2006, quando l'attuale sindaco di Vasto, Lapenna, era ancora assessore provinciale. Si presume che egli ne condividesse il testo, e con lui tutti i partiti presenti in Consiglio Provinciale. Ma oggi hanno evidentemente cambiato idea.

b) L'impatto ambientale.

b.1. Il traffico veicolare.

Dovrebbe essere ovvio che il ruolo di un porto di dimensioni quali quelle previste dal PRP, un porto che sia il casello di un'*autostrada del mare*, capace di ospitare navi cosiddette *roll-on/roll-off (ro-ro)*, navi progettate per imbarcare carichi su ruote e in particolare merci su gomma, dovrebbe essere quello di attrarre traffico pesante. TIR provenienti da mezza Italia (negli auspici dei proponenti il progetto⁵), che metteranno a durissima prova la viabilità esistente (se è vero che, come afferma la delibera approvata in Consiglio Comunale, non se ne prevede un ampliamento), ma soprattutto TIR che produrranno una quantità di emissioni probabilmente non compatibili con le aree protette confinanti con il porto, aggravate anche per il forte dislivello da superare che comporta in salita dover procedere lentamente con marce ridotte e motori ad elevato numero di giri (e conseguente inquinamento atmosferico ed acustico), e in discesa l'uso del freno-motore, notoriamente assai rumoroso. Invece, nel Rapporto Ambientale (cap. V, pag. 138) si legge che *“non si prevedono incrementi significativi del traffico veicolare, in quanto la realizzazione del collegamento ferroviario consentirà di limitare l'utilizzo del trasporto su gomma”*. Come se l'ipotetico collegamento ferroviario –la cui compatibilità con il PRG, il PPR, il PAI, i vincoli archeologici, è ancora tutta da verificare - si potesse sostituire al traffico su gomma, invece che rappresentarne un complemento.

⁵ “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 tra Tirreno e Adriatico”: *Relazione Generale*, pag. 21.

b.2. L'impatto sulla costa a Sud.

E' noto che sulla costa abruzzese –come più in generale in Adriatico- la direzione di gran lunga principale delle correnti litoranee è da Nord-Ovest verso Sud-Est. Le correnti presentano insomma un andamento antiorario. Sono note altresì le conseguenze sulla morfologia della fascia costiera che possono essere indotte da un rapido mutamento nel regime delle correnti litoranee qual è quello prodotto dalla costruzione di un molo: *“Lunghi sbarramenti perpendicolari o subperpendicolari alla battigia possono modificare i lineamenti costieri, provocando sensibili avanzamenti delle spiagge sopraflutto (cioè quelle che precedono lo sbarramento rispetto alle prevalenti correnti longitudinali) [nel nostro caso a Nord-Ovest, NdR], ma evidenti arretramenti delle spiagge sottoflutto (quelle che seguono lo sbarramento) [nel nostro caso a Sud-Est]”*⁶. E' quello che per l'appunto a Vasto è accaduto.

Il porto di Vasto fu inaugurato nel 1959. La spiaggetta di Punta Penna (a Nord-Ovest del porto) si formò negli anni sessanta proprio a seguito della costruzione della diga foranea. Meno noto, meno veloce, ma altrettanto inesorabile –e molto probabilmente correlato al primo- è il fenomeno erosivo che, dalla metà degli anni settanta –secondo uno studio del Dipartimento di Geografia dell'Università di Padova⁷- prese ad interessare la costa a Sud del porto. Si trattava però ancora –secondo le parole dello stesso studio- di un *“leggero arretramento”*.

In seguito, negli anni dal 1989 al 1992, fu realizzato un prolungamento della diga foranea per 270 metri in direzione Nord-Est. Il progetto, esaminato ed approvato dalla III Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, *“non presentava”* –secondo quanto si legge nel PTAP⁸- *“problemi di impatto con la morfologia della costa”*.

Sarà. Sta di fatto che nel corso degli anni novanta il quadro dell'erosione costiera nel tratto di costa da Punta Penna a Vasto Marina muta progressivamente in peggio. Tant'è che tra le opere di difesa della costa ritenute dalla Regione Abruzzo *“particolarmente urgenti”*⁹, e pertanto attualmente già in esecuzione, figura un intervento che interessa, per la prima volta, il territorio di Vasto. L'intervento, finanziato con fondi CIPE per un primo importo di 800mila euro (ma la spesa complessiva ammonterà ad euro 1milione 800mila), prevede la posa di *opere rigide a scogliera (debolmente sommerse)* e il *ripascimento nel “tratto di costa prospiciente il villaggio Ciancaglini [tra 1 e 2 km a Sud di Punta Penna, tra Punta dell'Opera e Punta Vignola, NdR] per uno sviluppo longitudinale complessivo di circa 0,5 km”*¹⁰. La *Relazione Generale* appena citata (2004) descrive *“un meccanismo di arretramento della falesia, con distacchi recenti di blocchi rocciosi e disgregazione delle formazioni meno cementate”*¹¹. Non si tratta di un fenomeno unico. All'incirca nella stessa zona, in località *Costa Turchina* (circa 800 metri a Sud della foce del torrente *Lebba*), la Guardia Costiera rilevava l'anno dopo *“un evidente fenomeno erosivo [...] pregiudizievole per la pubblica e privata incolumità”*¹². *“A Vasto”* –si leggeva su *Il Centro* del Febbraio 2006- *“il mare ha ingoiato la spiaggetta antistante il monumento alla Bagnante. All'inizio sembrava un normale fenomeno stagionale di alta marea. Col passare del tempo, però, appare evidente che il problema è tutt'altro che transitorio. Diversi metri di spiaggia sono stati rosicchiati anche fra località San Nicola e Casarza”*¹³.

⁶ Paolo Audisio, Giuseppe Muscio, Sandro Pignatti, *“Problemi di conservazione e gestione”*, in *Quaderni Habitat 4: Dune e spiagge sabbiose*, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, pag. 6.

⁷ G. Giorgi, A. Girardi, F. Marabini, G. Secco, M. Zunica, *“Metodologie d'indagine sull'erosione costiera: il caso Abruzzo e Molise”* Università di Padova, *Quaderni del Dipartimento di Geografia*, n° 8, 1987. Lo studio prende in esame il periodo 1954-1980. Prima del '75 lo stato del litorale a Sud del porto è definito *“stazionario”*.

⁸ Provincia di Chieti – Consorzi per le Aree di Sviluppo Industriale, *Piano Territoriale per le Attività Produttive – Relazione Generale*, Marzo 2006, pag. 145.

⁹ Dichiarazioni dell'allora assessore Desiati, ASCA-ASTRA, 13 Gennaio 2005.

¹⁰ Regione Abruzzo, *“Piano organico per il rischio delle aree vulnerabili – Rafforzamento dei dispositivi di difesa costiera – Progetto esecutivo – A – Relazione generale”*, 2004.

¹¹ *Ib*, pag. 50.

¹² Contestualmente l'ordinanza ne vietava l'accesso: Ufficio Circondariale Marittimo - Guardia Costiera – Vasto, Ordinanza n. 10/2005.

¹³ *Il Centro*, 9.2.'06.

Un fenomeno erosivo non irrilevante è dunque già presente, e da un pezzo, sulla costa vastese a Sud del porto. Ma se il progetto raddoppio del porto di Vasto dovesse realizzarsi, la situazione della costa a Sud potrebbe peggiorare, e anche di molto.

Per il *Rapporto Ambientale*, al contrario, il raddoppio del porto avrebbe addirittura un effetto protettivo: *“La costa a sud del molo di sottoflutto è rocciosa ed è caratterizzata dalla presenza della comunità del Crithmo – Limonietum, della quale fanno parte specie di pregio e rare tra cui Limonium virgatum. L’erosione in atto della costa nel tratto indicato potrebbe, a lungo termine, avere effetti negativi sull’habitat in questione. La presenza delle opere foranee previste dal PRP, invece, tenderebbe ad attenuare la naturale dinamica erosiva in atto e quindi a limitare nel tempo gli effetti negativi sull’habitat”* (RA, II, 5, 247).

Tornano a mente le parole del CNR (Giugno 2006): *“In tutte le regioni [italiane] l’erosione trova le sue cause principali nel deficit sedimentario dovuto alla costruzione di sbarramenti che impediscono l’afflusso al mare, nel dragaggio di sabbia e ghiaia dagli alvei fluviali, e nella costruzione di porti e strutture aggettanti che bloccano il flusso sedimentario lungo la riva”*¹⁴.

E soprattutto quelle della Commissione Europea che, in uno studio specifico¹⁵, definisce alto (*high*) l’impatto erosivo delle infrastrutture portuali. E aggiunge: *“fatta eccezione per le autorità portuali, i mutamenti geo-morfologici lungo le coste non ricevono l’attenzione che meriterebbero da parte dei promotori dei progetti suscettibili di avere un impatto”*¹⁶.

b.3. Il vincolo archeologico.

La carta dei vincoli non è aggiornata, in quanto si fa riferimento al PRP del 1990 (RA, Tav. 2): nel frattempo (1997) è stato posto nella zona un vincolo archeologico diretto ed indiretto, di cui non v’è cenno nel progetto.

c) Le previsioni di traffico marittimo

Il dimensionamento proposto dovrebbe realisticamente essere basato su dati attuali e previsionali relativi all’effettivo fabbisogno di servizi portuali, inquadrati anche all’interno del contesto regionale e nazionale. A ciò è dedicato un intero Allegato (l’allegato 2) - *Analisi dei traffici portuali e previsioni di sviluppo*.

Sulla scorta di una tabella recante il traffico totale di merci e passeggeri dal 1994 (perché solo dal 1994?), e che si arresta al 2006 (più una stima –errata- per il 2007) vi si formula per estrapolazione la seguente previsione di traffico: *“È possibile prevedere, nel medio periodo, un quantitativo di merce complessivamente movimentata che sfiora le 800.000 tonnellate di cui meno di 600.000 sono quelle sbarcate. Nel 2020, le movimentazioni totali ammontano ad oltre 1.150.000t di cui poco più di 200.000 vengono imbarcate”* (pag. 38).

Ma questi dati mostrano solo che effettivamente è stata tratta un’estrpolazione; non che essa sia, per qualche ragione, affidabile. Nulla è detto circa le tendenze economiche del territorio che il porto andrà a servire (soprattutto dopo la crisi del 2008), che dovrebbero essere alla base di un

¹⁴ Consiglio Nazionale delle Ricerche, *Coste italiane a rischio erosione*, comunicato stampa 65/2006.

¹⁵ European Commission -Directorate General Environment- *“A guide to coastal erosion management practices in Europe: lessons learned”*, January 2004, pag. 7.

¹⁶ Da notare che la Commissione Europea, nello studio già citato, mette in guardia rispetto a una diffusa sottovalutazione della questione anche nelle valutazioni di impatto ambientale (VIA): *“The lack of consideration for coastal sediment transport processes in EIA procedures is undeniably emphasised by the poor level of sensitisation of project developers and EIA practitioners. Denial or underestimation of the impacts of human interference in the coastal zone, which possibly intensify the coastal erosion problems, results in a less effective approach [...] A number of EUROSION advisory board members have recommended that existing EIA guidelines edited by the European Commission provide a higher visibility and a practical understanding of coastal sediment transport processes”*: European Commission -Directorate General Environment- *“A guide to coastal erosion management practices in Europe: lessons learned”*, January 2004, pag. 8.

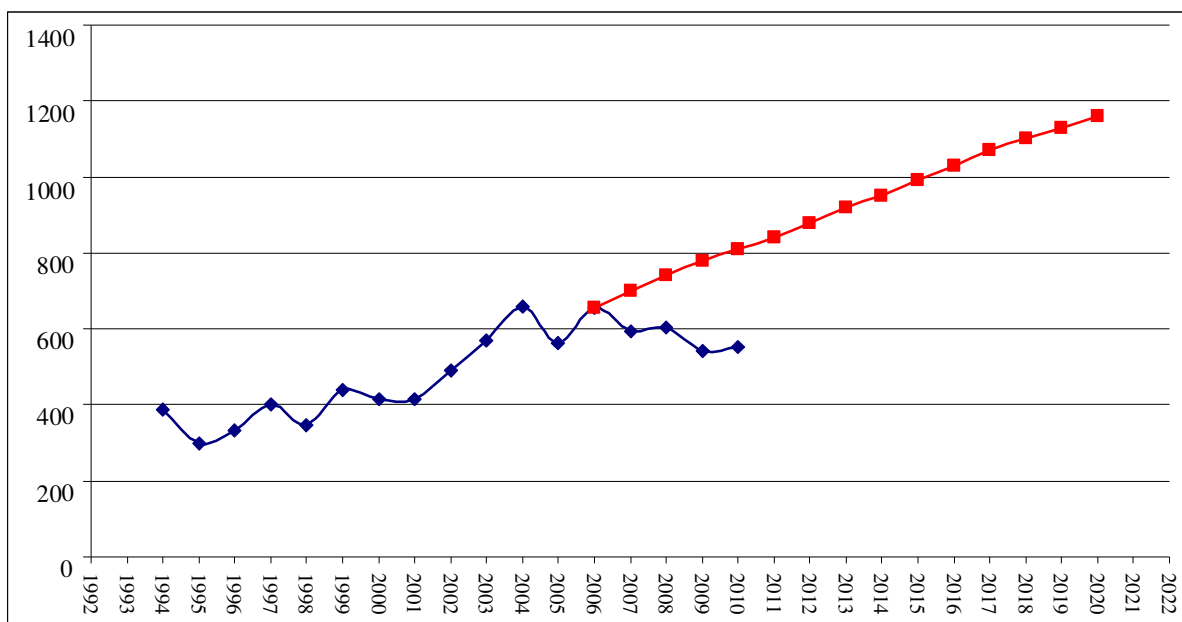
progetto di raddoppio di questa entità; quanta parte delle merci destinate all'industria locale passi attualmente per il porto di Vasto, e quanta si prevede ne passerà in futuro. Sono assenti gli scenari alternativi, che in una previsione a lungo periodo dovrebbero essere previsti, con relative stime di accadimento.

Ammettiamo, tuttavia, per un momento che le previsioni del COASIV siano affidabili. Sono attendibili i dati da cui esse sono tratte? Avanziamo 5 osservazioni.

1. lo stesso redattore della *Relazione* ammette genericamente *possibili imprecisioni* nei dati *relativi al periodo tra il 1998 ed il 2006*. Di più non è dato di sapere.
2. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, rigettando nel Novembre del 1997 una precedente proposta di ampliamento del porto di Vasto trovò, a proposito dei dati che allora furono adottati, che fosse *“indispensabile controllarne l’attendibilità [...] distinguendo puntualmente la movimentazione delle merci tra prodotti liquidi e non”*. Una distinzione che neppure questa volta è stata attuata.
3. Ciò sembra tanto più importante in quanto sia la *Fox Petroli* che la *Puccioni*, imprese alle quali si indirizza la maggior parte del traffico di merci liquide che giungono nel porto, dispongono di condotte in grado di veicolarle direttamente dalla banchina fino allo stabilimento. Ciò potrebbe ridurre di molto i tempi di permanenza delle navi. Questa circostanza è stata taciuta nella *Relazione Generale*.
4. Nel 2005 il porto di Vasto è stato interessato dall’arrivo di materiale per la costruzione della centrale turbogas di Termoli; nel 2006 e nel 2007 dall’arrivo di materiale per quella di Gissi. Si tratta di trasporti del tutto eccezionali (per lo meno ce lo auguriamo), e non dovrebbero essere computati. Anche questa circostanza è stata taciuta nella *Relazione Generale*.
5. Ci sono infine degli errori francamente sconcertanti. Nella *Relazione Generale*, a pag 17, Al paragrafo 3.3.1, a commento della tabella, si afferma: *“L’analisi dei flussi storici dei traffici portuali registrati nell’ultimo decennio per il porto di Vasto [...] indica un incremento medio annuo delle merci movimentate di circa 80.000 t nella sua globalità tra sbarchi ed imbarchi”*. Anche un bambino capisce che *“un incremento medio annuo di 80.000 tonnellate”* in un *decennio* fa un incremento finale di 800mila tonnellate; mentre il *totale* delle merci sbarcate è (stima per il 2007) di 700mila... Di fatto, nel decennio l’incremento medio è stato di 35mila tonnellate annue. Se invece del decennio avessimo considerato l’arco temporale massimo disponibile sulla tabella (14 anni) avremmo trovato un incremento medio non di 35mila, ma di 22mila tonnellate. Se poi avessimo considerato, per esempio, il 1990 (quando i traffici arrivarono ad un volume di 2milioni 500mila tonnellate circa) avremmo trovato addirittura un notevolissimo decremento¹⁷.

Non c’è neppure bisogno di tanti argomenti per convincersi che le previsioni di traffico, sulle quali si fonda in buona parte il raddoppio proposto dal nuovo PRP, sono irrealistiche di molto. In figura (nella pagina seguente) l’andamento dei volumi (in migliaia di tonnellate) movimentati nel porto di Vasto negli anni 1994 – 2010. Si vede benissimo come la distanza tra previsioni e dati effettivi sia notevole, e, soprattutto, crescente. Attualmente i dati reali sono del 32% al di sotto di quelli previsti.

¹⁷ I dati provengono dalla *Relazione* acclusa al *Report n° 4 – Bozza preliminare del PRIT – Fattibilità-* –a cura della Regione Abruzzo- di cui alla nota 1.



Andamento dei volumi (in migliaia di tonnellate) movimentati nel porto di Vasto. Anni 1994 – 2010. In rosso le previsioni, in blu i dati effettivi.

d) Conclusioni.

I rilievi appena esposti non appaiono emendabili. Chiediamo pertanto il rigetto del progetto in esame per i seguenti motivi:

- il palese contrasto con la programmazione sovraordinata;
- il non aver preso in considerazione la “opzione zero”, vale a dire tutte le alternative esistenti e concrete per evitare la realizzazione di un’opera di dimensioni esagerate, tanto costosa quanto incerta nella sua necessità e densa di rischi per l’ambiente ed il paesaggio;
- il non aver preso in considerazione gli aggiustamenti *qualitativi* (banchine, servizi etc) individuati finora come unici interventi necessari per porto di Vasto;
- i notevolissimi impatti sull’ambiente –diretti e indiretti- singoli e cumulativi che comporta;
- l’errore manifesto nelle previsioni di previsioni di traffico.

Vasto, il 18 aprile 2011

Michele Celenza
Presidente dell’ Associazione civica *Porta Nuova* – Vasto