



GIUNTA REGIONALE

**CCR-VIA -- COMITATO DI COORDINAMENTO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE**

**Giudizio n° 3765 del 25/10/2022**

**Prot. n° 22/0307450 del 19/08/2022**

**Ditta Proponente:** Servizio Opere Marittime DPE012 Regionale

**Oggetto:** Porto di Giulianova - Completamento del prolungamento del molo nord tra le progressive 325,00 m. e 412,00 m

**Comuni di Intervento:** Giulianova

**Tipo procedimento:** Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.

**Presenti** (in seconda convocazione)

**Direttore Dipartimento Territorio – Ambiente (Presidente)** dott. Dario Ciamponi (Presidente Delegato)

**Dirigente Servizio Valutazioni Ambientali** -

**Dirigente Servizio Gestione e Qualità delle Acque** dott. Giancaterino Giammaria (delegato)

**Dirigente Servizio Politica Energetica e Risorse del Territorio - Pescara** ing. Armando Lombardi (delegato)

**Dirigente Servizio Gestione Rifiuti e Bonifiche - Pescara** dott. Gabriele Costantini (delegato)

**Dirigente Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio** ASSENTE

**Dirigente Servizio Foreste e Parchi - L'Aquila** dott.ssa Serena Ciabò (delegata)

**Dirigente Servizio Opere Marittime** ASSENTE

**Dirigente Servizio Genio Civile competente per territorio**

**Teramo** arch. Elena Pucci (delegata)

**Dirigente del Servizio difesa del suolo - L'Aquila** dott. Luciano del Sordo (delegato)

**Dirigente Servizio Sanità Veterinaria e Sicurezza degli Alimenti** dott. Paolo Torlontano (delegato)

**Direttore dell'A.R.T.A** dott.ssa Giovanna Mancinelli

**Esperti in materia Ambientale**

**Relazione Istruttoria** Titolare Istruttoria:  
Gruppo Istruttore:

ing. Erika Galeotti  
dott. Pierluigi Centore

Si veda istruttoria allegata





GIUNTA REGIONALE

Preso atto della documentazione presentata dal Servizio Opere Marittime DPE012 Regionale in relazione all'intervento "Porto di Giulianova - Completamento del prolungamento del molo nord tra le progressive 325,00 m. e 412,00 m" acquisita al prot. n. 0307450 del 19 agosto 2022;

## IL COMITATO CCR-VIA

Sentita la relazione istruttoria;

Sentito in audizione l'ing. Marcello D'Alberto dirigente del Servizio Opere Marittime DPE012 Regionale e l'ing. Alessandro Guadagnuolo di cui alla richiesta di audizione acquisita al prot. n. 458190 del 25 ottobre 2022;

Preso atto della documentazione progettuale integrativa presentata con l'istanza in oggetto;

Preso atto della Determinazione Dirigenziale della Provincia di Teramo n. 1416 del 18/10/2022, acquisita in atti al n. 449942 del 24/10/2022;

Preso atto del Parere della Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per L'Aquila e Teramo, acquisito in atti al n. 450516 del 24.10.2022;

Considerato che l'immersione in mare di materiali inerti è regolamentata dall'art. 109 del D.Lgs.152/2006 e che in particolare il comma 3 prevede che *"l'immersione in mare dei materiali di cui al comma 1, lettera b) - inerti, materiali geologici inorganici .. - è soggetta ad autorizzazione regionale, con esclusione dei nuovi manufatti soggetti alla valutazione di impatto ambientale"*.

Ritenuto che in sede di CdS Autorizzativa dovranno essere definiti i contenuti e la modalità di attuazione del Piano di monitoraggio presentato dal Proponente;

Avendo rilevato che vi sono incongruenze nello SPA rispetto al progetto preliminare circa il fatto che i lavori non prevedono escavazioni, ma nel documento *"Gestione delle materie"* si parla di produzione di terre e rocce da scavo, e, ancora, nello SPA si dichiara che dai lavori non si produrranno rifiuti ma, sempre nel documento *"Gestione delle materie"*, si fa riferimento alla individuazione di una discarica per il collocamento dei rifiuti;

Acquisita agli atti al prot. n. 045978 del 25 ottobre 2022 la dichiarazione, allegata al presente giudizio, trasmessa dal Servizio DPE012 nella quale:

1. viene indicato il cronoprogramma dei lavori che deve tenere conto di quanto indicato nello SPA in relazione alla tutela delle specie di fauna e flora;
2. si chiarisce che non vi sarà attività di scavo, di demolizione e di movimentazione di sedimenti;

## ESPRIME IL SEGUENTE GIUDIZIO

## FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VIA





*Ai sensi dell'articolo 3, ultimo comma, della Legge n. 241 del 7 agosto 1990 e ss.mm.ii. è ammesso il ricorso nei modi di legge contro il presente provvedimento alternativamente al T.A.R. competente o al Capo dello Stato rispettivamente entro 60 (sessanta) giorni ed entro 120 (centoventi) giorni dalla data di ricevimento del presente atto o dalla piena conoscenza dello stesso*

*dott. Dario Ciamponi (Presidente delegato)*

*FIRMATO DIGITALMENTE*

*dott. Giancaterino Giammaria (delegato)*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*

*ing. Armando Lombardi (delegato)*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*

*dott. Gabriele Costantini (delegato)*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*

*dott.ssa Serena Ciabò (delegata)*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*

*arch. Elena Pucci (delegata)*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*

*dott. Luciano Del Sordo (delegato)*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*

*dott. Paolo Torlontano (delegato)*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*

*dott.ssa Giovanna Mancinelli*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*

*La Segretaria Verbalizzante*

*Ing. Silvia Ronconi*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*





**Dipartimento Territorio - Ambiente**  
**Servizio Valutazioni Ambientali**

<b>Istruttoria Tecnica</b>	Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. – V.A. art. 19 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.
<b>Progetto</b>	PORTO DI GIULIANOVA - COMPLETAMENTO DEL PROLUNGAMENTO DEL MOLO NORD TRA LE PROGRESSIVE 325,00 m. E 412,00 m.

### Oggetto

<b>Titolo dell'intervento:</b>	PORTO DI GIULIANOVA - COMPLETAMENTO DEL PROLUNGAMENTO DEL MOLO NORD TRA LE PROGRESSIVE 325,00 m. E 412,00 m
<b>Proponente:</b>	Servizio Opere Marittime DPE012 Regione Abruzzo
<b>Procedimento:</b>	Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. – V.A. art. 19 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

### Localizzazione del progetto

Comune:	Giulianova
Provincia:	Teramo
Località	Area Portuale di Giulianova
Altri Comuni interessati:	
Numero foglio catastale:	34
Particella catastale:	1

### Contenuti istruttoria

Per semplicità di lettura la presente istruttoria è suddivisa nelle seguenti sezioni:

- Anagrafica del progetto
- Premessa
- Parte 1: Localizzazione del progetto
- Parte 2: Caratteristiche del progetto
- Parte 3: Tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale

### Referenti del Servizio

**Titolare istruttoria:**  
Gruppo istruttorio:

Ing. Erika Galeotti

Dott. Pierluigi Centore





**Dipartimento Territorio - Ambiente**  
**Servizio Valutazioni Ambientali**

**Istruttoria Tecnica**

Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. – V.A. art. 19 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

**Progetto**

**PORTO DI GIULIANOVA - COMPLETAMENTO DEL PROLUNGAMENTO DEL MOLO NORD TRA LE PROGRESSIVE 325,00 m. E 412,00 m.**

## ANAGRAFICA DEL PROGETTO

### Responsabile Azienda Proponente

Cognome e nome	D'Alberto Marcello
Pec	<a href="mailto:dpe012@pec.regione.abruzzo.it">dpe012@pec.regione.abruzzo.it</a>

### Estensore dello studio

Nome Azienda e/o studio professionista:	I.G.&P. Ingegneri Guadagnuolo & Partners s.r.l.
Cognome e nome referente	Luigi Guadagnuolo
Pec	<a href="mailto:igep@arubapec.it">igep@arubapec.it</a>

### Iter Amministrativo

Acquisizione in atti domanda	Prot.n. 22/307450 del 19/08/2022
Oneri istruttori versati	50,00 €
Comunicazione enti e avvio procedura	Prot.n. 0338739/22 del 19/09/2022

### Osservazioni e comunicazioni

Nei termini di pubblicazione (30 giorni dall'avvio della procedura) non sono pervenute le osservazioni.

### Elenco Elaborati

Publicati sul sito - Sezione "Elaborati VA"	Publicati sul sito, Sezione "Integrazioni"
PORTO GIULIANOVA_prol-Molo-Nord-PROG-DEF STUDIO-IMPATTO-AMBIENTALE	22533_2_R_ETA_07_0



## **PREMESSA**

Il Servizio Opere Marittime DPE012, in data 19/08/2022 (prot.n. 0307450/22) ha fatto istanza di procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., per il progetto *“Porto di Giulianova – interventi di messa in sicurezza dell’attuale imboccatura portuale – I Stralcio funzionale – Prolungamento Molo NORD TRA LE PROGRESSIVE 325,00 m. E 412,00 m”*.

Ai fini dell'inquadramento della proposta progettuale nella tipologia di opere di competenza regionale, ai sensi dell'Allegato IV alla Parte II del D. Lgs 152/06 e ss.mm.ii., punto 8, lettera t) *“modifiche o estensioni di progetti di cui all'Allegato III o all'Allegato IV già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'Allegato III)”*, l'ammissibilità della suddetta istanza è stata sottoposta al Comitato di Coordinamento Regionale per la Valutazione di Impatto Ambientale che ha espresso il seguente Giudizio n. 3720: *“Le opere sono assoggettate a VA regionale, in quanto catalogabili nel punto 8, lett. t dell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii”*

Di seguito, il Servizio scrivente, con nota n. 320210 del 02/09/2022, in qualità di organo tecnico competente in materia di VIA (art. 6 D.G.R. 119/2002 e ss.mm.ii.), ha comunicato al proponente la necessità di presentare *uno Studio Preliminare Ambientale redatto in conformità a quanto contenuto nell'allegato IV-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.. e che sia tale da permettere all'Autorità Competente di valutare, sulla base dei criteri di cui all'allegato V alla parte seconda dello stesso decreto, se l'intervento possa avere impatti ambientali significativi.*

A seguito di quanto sopra, il Servizio Opere Marittime DPE012 con nota n. 335969 del 16/09/2022 ha comunicato l'avvenuta pubblicazione sullo SRA della documentazione richiesta.

Con nota acquisita in atti al n. 349155 del 27/09/2022, il Servizio proponente, *“dato atto che l'intervento in oggetto trova copertura finanziaria nell'ambito del Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014/2020 (Asse Tematico E) che pone come termine perentorio per il raggiungimento dell'OGV la data del 31/12/2022”*, ha segnalato *“l'importanza e l'urgenza di procedere con assoluta speditezza alla conclusione della procedura di Valutazione Ambientale e pertanto si chiede a questo Spett.le Ufficio di inserire l'intervento in oggetto all'ordine del giorno del CCRVIA nella prima data utile successiva al 16/10/2022”*.

Con nota acquisita in atti al n. 449942 del 24/10/2022, la Provincia di Teramo ha espresso il parere di non assoggettabilità a Via per l'intervento in oggetto.

L'intervento oggetto della presente istanza è relativo alle opere di completamento del Molo Nord, già in parte realizzato per una lunghezza complessiva di ml 325,00. Le opere di completamento del Molo Nord riguardano il prolungamento dello stesso molo dalla progressiva 325,00 m alla progressiva 412,00 m, per una lunghezza dell'intervento in progetto di 87 m.

La presente istruttoria riassume i contenuti degli elaborati consultati e visionati ai fini dell'istruttoria, redatti e firmati dai tecnici incaricati. Per quanto non espressamente riportato nella presente istruttoria si rimanda agli elaborati tecnici di progetto, pubblicati sullo SRA.

## PARTE 1 LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

### 1. Localizzazione

Il progetto in esame riguarda l'ambito portuale di Giulianova, tra le foci dei fiumi Tordino e Salinello. L'area in cui ricade l'intervento progettato rientra nella "traversia" delle manovre di ingresso ed uscita delle imbarcazioni che utilizzano il porto di Giulianova ed è quindi preclusa dall'insediamento di altre attività e/o usi antropici. Inoltre non è ricompresa in alcun piano di utilizzazione e/o tutela del territorio.



### 2. Piano Regolatore Portuale

Il proponente dichiara che l'intervento proposto risulta conforme al Piano Regolatore Portuale di Giulianova.

### 3. Piano Regionale Paesistico

L'area di intervento è esterna ai limiti di vincolo del PRP.

### 4. Aree protette

L'area di intervento dista oltre 4 chilometri dalla più vicina area naturale protetta, (Riserva naturale del Borsacchio).

### 5. PRG

In mancanza di un piano di programmazione settoriale, il PRG vigente del comune di Giulianova, ha incluso nella propria programmazione anche l'area di pertinenza dell'ambito portuale, che si estende fino a 10 m a nord del molo Nord e fino a 250 m a Sud del molo meridionale, e che i piani territoriali gerarchicamente superiori, adottati successivamente abbiano seguito la stessa linea. Tuttavia l'area portuale, comprese le fasce di rispetto, è di pertinenza dell'autorità portuale ed è disciplinata attraverso il PRP.



## PARTE II CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

### *Finalità del progetto di completamento del Molo Nord e analisi dello stato di fatto (I stralcio funzionale Molo Nord).*

Il Porto di Giulianova è stato già interessato dalla realizzazione della prima parte del Molo Nord, per una lunghezza di 325,00 m, su una lunghezza complessiva di 412,00 m. Le ragioni previste nel Piano Regolatore Portuale che hanno portato alla previsione e alla realizzazione della protezione del porto, sono di seguito sintetizzate (ante realizzazione del I stralcio del Molo Nord):

- le opere di protezione non configurano attualmente un bacino sicuro;
- i problemi di natura idraulico-marittima riguardano la tendenza all'insabbiamento dell'imboccatura portuale e l'elevata penetrazione del moto ondoso, in particolare durante gli eventi provenienti dal primo quadrante (Nord-Est);
- l'Ente Porto ha evidenziato la limitata efficacia nel tempo dei dragaggi in quanto l'approfondimento dei fondali viene velocemente annullato dalla sedimentazione di nuovo materiale movimentato dal moto ondoso frangente, proveniente da Nord. La sedimentazione di tale materiale è sicuramente facilitata dall'effetto "trappola" causato dall'attuale erroneo orientamento dell'imboccatura portuale, risultato di uno sviluppo del porto che è avvenuto senza una programmazione organica, ma rispondendo di volta in volta a problemi contingenti. L'insabbiamento, oltre a limitare il pescaggio massimo delle imbarcazioni che possono utilizzare il porto, determina, in concomitanza al verificarsi di condizioni meteorologiche sfavorevoli, un serio pericolo per la sicurezza sia delle imbarcazioni che compiono manovre di ingresso e uscita dal porto sia di quelle ormeggiate all'interno.

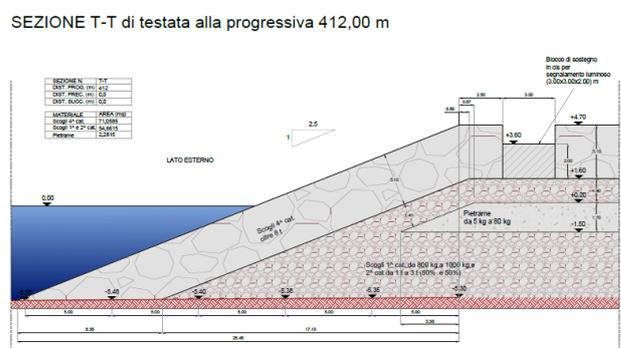
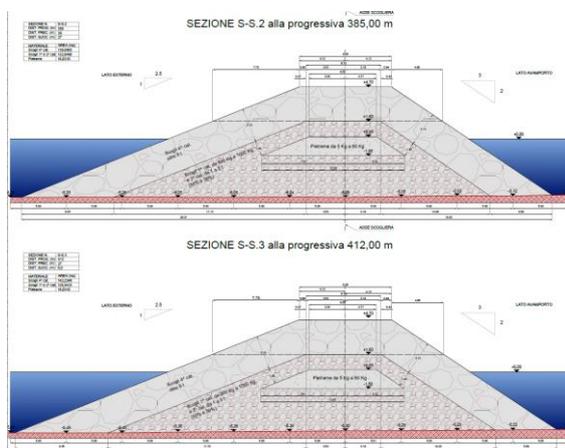
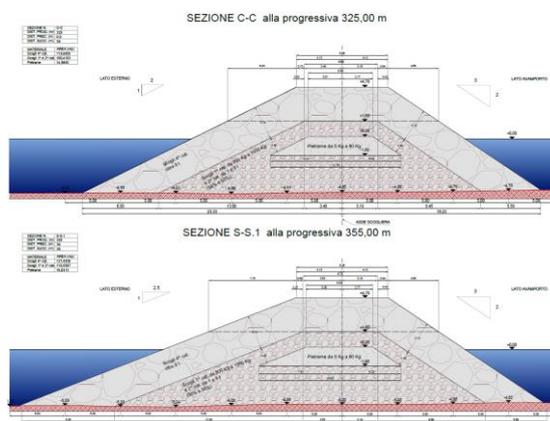
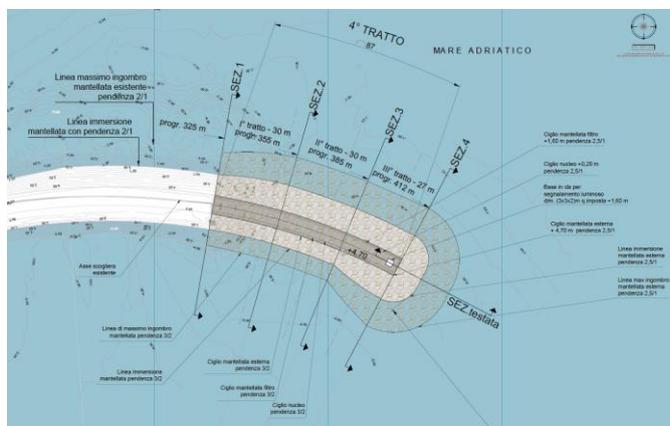
Nel Progetto definitivo del I° Stralcio funzionale, è stata prevista la realizzazione del prolungamento del molo Nord per un primo tratto esteso 325,00 m (rispetto allo sviluppo totale di 412,00 m previsto dal PRP), con tracciato in asse disposto lungo un arco di circonferenza con raggio 273,23 m, corrente in fondali compresi tra - 3 m (progressiva 0) e - 4,30 m (progressiva 325,00 m), con struttura dell'intero corpo di scogliera.

### *Dimensioni e caratteristiche del progetto (completamento Molo Nord).*

La soluzione progettuale del presente *Progetto definitivo* del I° Stralcio funzionale - 4° tratto, è stata definita sulla base delle risultanze dell'analisi preliminare per l'aggiornamento dello studio del clima meteomarinico del paraggio di Giulianova (avente a base gli approfonditi studi di settore effettuati per la redazione del PRP, al fine di individuare il posizionamento ottimale delle opere foranee previste e di verificarne la capacità di attenuazione del residuo moto ondoso nella sua propagazione verso l'interno del nuovo bacino portuale. Il presente Progetto definitivo ha, quindi, per oggetto il **completamento del prolungamento del molo Nord, per lo sviluppo residuo di 87,00 m, con tracciato in asse sempre disposto lungo un arco di circonferenza con raggio 273,23 m, dalla progressiva 325,00 m alla progressiva 412,00 m, fino al raggiungimento dello sviluppo totale di 412,00 m previsto dal PRP**, che insiste su fondali compresi tra - 4,85 m (progressiva 325,00 m) e - 5,50 m (progressiva 412,00 m).

I lavori potranno essere effettuati con mezzi operanti via terra. Tuttavia, poiché, per effetto delle maggiori profondità dei fondali su cui si sviluppa il tratto di completamento e delle conseguenti variazioni dell'altezza d'onda di progetto al piede dell'opera, si è reso necessario variare la pendenza della mantellata esterna da 2/1 a 2,5/1, al fine di rispettare ancora le prescrizioni del CTA, richiedenti per le mantellate esterne l'impiego di massi naturali (aventi un limite nel peso degli elementi maggiori) in luogo di massi artificiali. La variazione della pendenza della mantellata esterna da 2/1 a 2,5/1 comporta un ulteriore aumento della distanza del piede e di parte della mantellata esterna dall'asse della scogliera, rendendo non più possibile la collocazione in opera dei relativi elementi lapidei con escavatore operante da terra, sulla berma del nucleo. Nel presente Progetto definitivo del I° Stralcio funzionale - 4° tratto si è, quindi, prevista, per l'intera estensione della mantellata esterna con pendenza 2,5/1 (dalla progressiva 325,00 m alla progressiva 412,00 m e rosone di

testata), la collocazione in opera con impiego di mezzi marittimi degli elementi lapidei costituenti la sola parte della mantellata esterna più distante dall'asse scogliera, ovvero la parte compresa tra la sua base e la quota + 0,50 m.



La sezione d'insieme S-S della scogliera, prevista dal presente progetto per il tratto residuo di 87,00 m (dalla progressiva 335,00 m alla progressiva 412,00 m, previo raccordo con la sezione C-C tra le progressive 325,00 m e 335,00m), risulta composta come segue:

- direttamente poggiante sul fondale sabbioso è stata previsto un nucleo composto da scogli di 1<sup>a</sup> categoria del peso da 800 Kg a 1000 Kg e da scogli di 2<sup>a</sup> categoria del peso da 1 t a 3 t, nella proporzione del 50% + 50%, con berma alla quota + 1,60 m larga 6,59 m, con pendenza della scarpata esterna 2,5/1 e della scarpata interna 3/2;
- nella parte superiore del nucleo, al di sopra della quota - 1,50, l'insieme degli scogli di 1<sup>a</sup> e di 2<sup>a</sup> categoria è sostituito da pietrame del peso da 5 Kg a 90 Kg, con berma alla quota + 0,20 m larga 5,84 m;
- La mantellata esterna è prevista con scogli di 4<sup>a</sup> categoria del peso oltre 8 t, con pendenza 2,5/1, spessore 3,10 m, berma alla quota + 4,70 m larga 8,26 m, e prosegue, con le stesse caratteristiche, ma con pendenza 3/2, a formare anche la mantellata interna.

La sezione d'insieme T-T della testata, prevista dal presente progetto alla progressiva 412,00 m in fondale di - 5,50 m, conserva le stesse caratteristiche dimensionali e di composizione del nucleo e della parte esterna della sezione S-S, corrente fino alla progressiva 412,00 m, che viene raccordata al tratto frontale della scogliera con due quarti di cono.





### *Utilizzazione di risorse naturali*

Per quanto riguarda i materiali occorrenti per la realizzazione dell'opera si tratta esclusivamente di materiale lapideo naturale proveniente da preesistenti cave estrattive afferenti all'industria del marmo e dei calcestruzzi. Del materiale inerte proveniente dalle cave e posto in opera tal quale; circa il 35% è lo scapolame di cava occorrente per la formazione del nucleo mentre per il restante quantitativo si tratta di pietrame e massi che compongono gli strati filtro e le mantellate lungo il paramento interno e nel tratto di radicamento a terra della diga.

### *Produzione di rifiuti*

Il tecnico afferma che l'intervento in esame non presenta elementi potenzialmente in grado di produrre rifiuti in misura rilevante anche operando secondo i moderni approcci del Life Cycle Assessment (LCA) che sconfinano oltre l'ordinario ciclo di vita di un prodotto antropico (fasi di realizzazione e di utilizzo) investigandone gli impatti ambientali inerenti possibili scenari o di smantellamento e/o riconversione dello stesso prodotto. Nel caso in esame si tratta di una diga foranea portuale, per la quale, come per il I Stralcio funzionale del Molo Nord già realizzato, il tecnico non ravvisa particolari scenari di produzione dei rifiuti di tipo speciale e/o urbano fatta eccezione per il limitato periodo di realizzazione dell'opera in cui le attività di cantiere se condotte in difformità alle vigenti normative sulla produzione e gestione di rifiuti (con particolare riferimento al recente regolamento sulle "terre e rocce da scavo" di cui al DPR 120/2017) nonché sulla salute ed igiene delle aree di lavoro (con particolare riferimento ai regolamenti sulla manutenzione ed uso dei mezzi d'opera) possono comportare la dispersione incontrollata di sostanze inquinanti con conseguenze negative anche significative tenuto conto della particolare ubicazione del cantiere a stretto contatto con l'ambiente marino. Durante la fase di esercizio l'opera in esame potrebbe divenire un ricettore di sostanze inquinanti trasportate dalle correnti marine e dalle onde ma il problema ha piena analogia con quanto già allo stato attuale deve essere attuato dal gestore del porto per la corretta manutenzione e salvaguardia ambientale delle opere foranee presenti. Per quanto riguarda l'eventuale fase di smantellamento e/o riqualificazione dell'opera è ormai prassi consolidata nel campo dell'ingegneria marittima e costiera reimpiegare gli elementi lapidei di una scogliera (previa attività di caratterizzazione per la verifica del rispetto dei requisiti ambientali e comunque in attuazione del citato regolamento che disciplina l'utilizzazione delle terre e rocce da scavo ivi compresi i materiali provenienti da operazioni di escavazione e/o dragaggio portuale) per la composizione di nuove opere a gettata.

### *Inquinamento e disturbi ambientali*

L'opera progettata, di fatto classificata nel settore dell'ingegneria marittima come "opera morta" perché non direttamente adibita ad attività di ormeggio e/o traffico portuale, non è sede di attività antropiche che potrebbero costituire fonte di inquinamento e/o disturbo ambientale. Fatta eccezione per la fase di esecuzione dell'opera, peraltro di breve durata e comunque contraddistinta dall'impiego di materiali e con tecniche esecutive del tutto simili a quelle ordinariamente impiegate per l'esecuzione di opere marittime ricadenti anche all'interno di particolari zone di valore antropico e/o di pregio ambientale, il tecnico ritiene che l'opera in questione non possa essere fonte di inquinamento e/o disturbi ambientali rilevanti anche perché sostanzialmente costituisce il prolungamento dell'attuale diga nord del porto. Anzi sulla base degli studi specialistici condotti nell'ambito dello SIA del PRP, il tecnico dichiara che la suddetta opera oltre ad integrarsi pienamente per gli aspetti di impatto visivo e paesaggistico con l'attuale infrastruttura portuale è in grado di ridurre in qualche misura gli effetti negativi dell'attuale conformazione sui processi di morfodinamica litoranea attenuando i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura a beneficio del bilancio solido litoraneo delle spiagge limitrofe. Il tecnico afferma comunque che nella sola fase di esecuzione dell'opera possono ravvisarsi scenari di inquinamento e disturbo ambientale (in termini di emissioni di rumori e polveri con ripercussioni sull'aria, acqua e suolo) che però possono essere facilmente minimizzati e compensati con accorgimenti e prescrizioni cui si è soliti fare ricorso nel campo dei lavori marittimi.

### *Rischio di incidenti rilevanti*

Il tecnico dichiara che la realizzazione dell'opera progettata e tanto meno la sua fase di esercizio non comportano il trasporto e la manipolazione e/o la presenza di sostanze pericolose tali da essere associati a



scenari di rischio di incidenti rilevanti. Anche nel caso di un collasso strutturale dell'opera durante la sua fase di esercizio per la tipologia e natura dei materiali che la compongono non comporterebbe il rischio di rilascio di sostanze nocive nell'ambiente. Inoltre il tecnico afferma che nelle fasi di esecuzione dell'opera, le moderne tecnologie esecutive con particolare riferimento ai materiali e mezzi d'opera impiegati, non lasciano prevedere particolari scenari di rischio di incidenti rilevanti.

### **Componenti ambientali interessate con riferimento alle zone di “attenzione” costiere e a forte densità demografica**

Il tecnico ha provveduto a descrivere all'interno del SPA (cui si rimanda), lo stato attuale delle seguenti matrici:

- atmosfera,
- acque superficiali,
- acque costiere,
- idrodinamica locale,
- suolo e sottosuolo,
- sistema spiaggia e fondali antistanti,
- evoluzione della linea della costa;
- flora e fauna dell'ambiente marino;
- rumore e vibrazioni.



### PARTE III

## TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE

### Premessa

E' stata condotta un'analisi degli impatti potenzialmente significativi sulle componenti ambientali, paesaggistiche e storico-culturali, che si potrebbero registrare sin dalla realizzazione dell'opera e manifestarsi o evolvere ulteriormente nella successiva fase di esercizio. Il tecnico propone, a tal riguardo, l'aggregazione dei singoli impatti imputabili all'intervento in esame sui seguenti fattori ambientali:

- **impatto visivo** dell'opera sia da terra sia da mare: perturbazione della visione dal basso (alterazione del panorama naturale goduto dalla costa e dal mare) e dall'alto (alterazione del panorama dagli eventuali rilievi circostanti);
- **impatto sulla popolazione biologica dei fondali, sulla flora marina, sul suolo, sull'acqua, sull'aria, sui fattori climatici, sui beni materiali, compreso il patrimonio architettonico e archeologico, sul paesaggio, nonché sull'interazione tra i fattori suindicati;**
- **interferenza sulla dinamica litoranea dell'intera area costiera** dell'unità fisiografica e conseguenti ripercussioni negative con le spiagge limitrofe;
- **interferenza con i regimi di circolazione idrica costiera**, con riferimento alla qualità delle acque nelle aree soggette a eventuali fenomeni di ristagno. Relativamente alle azioni di cantiere occorrerà tenere presente il D.Lgs. 81/2008.

#### 1. Impatto visivo dell'intervento

Il tecnico dichiara che, da un punto di vista visivo le opere, in fase di esercizio, non alterano in modo significativo il panorama percepibile dalla spiaggia e dal mare "mimetizzandosi" di fatto con la sky-line delle opere foranee già presenti. Anche dai rilievi collinari circostanti ed in particolare dal belvedere dell'abitato storico di Giulianova che si affaccia direttamente sul porto omonimo, la nuova opera foranea rimane sostanzialmente allineata rispetto alle vie di fuga prospettiche delle attuali opere foranee completandone ed integrandone una maggiore armonia e simmetria d'insieme come evidenziato dalle simulazioni prospettiche effettuate nell'ambito del PRP. L'impatto visivo più evidente è quindi limitato alle operazioni di cantiere anche se il transito e la manovra dei mezzi d'opera di fatto avviene dall'interno dell'area portuale procedendo lato mare dal gomito dell'attuale molo nord e quindi percepibile visivamente solo dall'alto o dalla passeggiata nord del lungomare. In qualsiasi caso le attività di cantiere potranno essere sospese nella stagione estiva anche per prevenire altri elementi di impatto (rumore, emissioni di polveri, torbidità dell'acqua marina).

#### 2. Impatto sulla popolazione biologica dei fondali, sulla flora marina.

Il tecnico dichiara che la natura dell'opera da realizzare è tale da non comportare in fase di esercizio alcuna immissione nell'ambiente marino di sostanze inquinanti (solide e/o liquide) nonché concentrazione di scarichi idrici (assenza di reti di raccolta e conferimento delle acque meteoriche). In fase di cantiere invece la principale fonte di inquinamento delle acque marine potrebbe essere costituita dalla dispersione accidentale di idrocarburi e oli connessi alle attività dei mezzi di cantiere. Dette emissioni, ancorché accidentali devono essere limitate verificando periodicamente la manutenzione e le certificazioni dei mezzi utilizzati in cantiere.

L'effetto di torbidità delle acque dovuto alle operazioni di versamento dei materiali lapidei utilizzati per la formazione dell'opera a gettata, più in particolare, alla dispersione, a causa del moto ondoso e delle correnti, delle frazioni più sottili del materiale di ricarica, oltre che temporaneo, in quanto legato alla sola fase costruttiva peraltro interdotta nel periodo estivo, andrà ad influenzare solo il contesto della biocenosi marina più prossima all'area d'intervento comunque in un limitato periodo di tempo con effetti comunque inferiori (per estensione nel tempo e nello spazio) rispetto ai fenomeni di torbidità associati alle mareggiate e/o agli eventi di piena dei corsi d'acqua limitrofi al porto. L'insieme degli studi specialistici condotti nell'ambito del PRP indica in modo oggettivo che in fase di esercizio la presenza della nuova diga foranea non comporterà alcuna variazione negativa sulla qualità delle acque costiere. La tipologia strutturale dell'opera secondo la classi conformazione "a gettata" oltre a ricalcare le stesse tipologie delle attuali opere foranee ben si inserisce nel contesto ambientale introducendo di fatto un nuovo elemento da colonizzare da



parte della flora e fauna marina e costiera a discapito dell'occupazione di una fascia del fondale marino corrispondente al piano di posa dell'opera che però viene ampiamente compensato dalla nuova superficie utile dei paramenti laterali della scogliera. Ovviamente le tipologie delle biocenosi marine che vengono favorite sono quelle tipiche della "facies" del fondale roccioso a discapito di quello sabbioso.

Il tecnico quindi afferma che, nel suo complesso l'impatto imputabile all'opera progettata sulla qualità delle acque essendo di tipo transitorio e comunque senza effetti significativi sulla popolazione dei fondali potrebbe considerarsi, contenuto, temporaneo e reversibile.

### **3. Suolo**

Per quanto riguarda la componente ambientale suolo, essendo il cantiere contenuto all'interno dell'esistente ambito territoriale e protendendosi in mare per la formazione della nuova diga nord il tecnico non rileva elementi di impatto significativo limitatamente all'area di intervento. Per contro l'impatto più significativo generato sulla componente suolo riguarda ovviamente l'ambito territoriale relativo alle cave di approvvigionamento del materiale lapideo. I quantitativi di materiale occorrenti per la formazione dell'opera a gettata rientrano però entro gli ordinari ratei di produzione delle cave già esistenti quindi, in fase di cantiere, l'impatto sulla componente ambientale suolo può essere considerato contenuto, temporaneo e reversibile. In fase di esercizio invece il tecnico ritiene che complessivamente l'impatto sulla componente suolo possa considerarsi praticamente nullo visto che la realizzazione dell'intervento non costituisce elemento di disturbo morfologico ma anzi limita i fenomeni di dispersione litoranea dei sedimenti a beneficio quindi di una potenziale stabilizzazione delle limitrofe spiagge emerse.

### **4. Atmosfera**

Il tecnico afferma che durante la fase di esercizio le emissioni in atmosfera, conseguenti alla costruzione della nuova diga nord, saranno nulle. Durante la fase di cantiere si avranno invece emissioni di inquinanti dovute ai mezzi meccanici necessari alla realizzazione dell'intervento (NOX, SO<sub>2</sub>, CO, Incombusti). In particolare, dal punto di vista delle sorgenti inquinanti, si prevede l'utilizzo in prevalenza di pale meccaniche e terne operatrici per la movimentazione e messa in opera del materiale. Considerato però il periodo di tempo limitato nel quale opereranno i suddetti mezzi d'opera il tecnico ritiene comunque trascurabile l'incremento di carico inquinante rispetto alla situazione attuale. Si prevedono inoltre produzioni di polveri esclusivamente nella fase di cantiere dovute alle operazioni di trasporto e posa in opera del materiale lapideo. Il disturbo arrecato alla componente ambientale atmosfera sarà dunque, oltre che piccolo, limitato alla sola fase di cantiere. Per tale motivo il tecnico ritiene ragionevole affermare che nel complesso in fase di cantiere l'impatto sull'atmosfera sarà contenuto, temporaneo e reversibile.

### **5. Rumore**

Solitamente il livello di rumore generato da macchinari ed attrezzature di cantiere varia sensibilmente in base al tipo di attrezzature impiegate e, nell'ambito delle stesse tipologie di macchinari in funzione dei modelli, delle condizioni delle apparecchiature stesse nonché delle modalità esecutive. La produzione di rumore e vibrazioni è connessa, nel caso in esame, all'utilizzo degli automezzi adibiti alle forniture del materiale lapideo e dei calcestruzzi nonché alle pale meccaniche per la movimentazione e posa in opera del materiale. Va comunque sottolineato che l'aumento dei livelli di pressione sonora e la produzione di vibrazioni sono connessi esclusivamente alla fase di cantiere che si espleta nelle sole ore diurne e che comunque si colloca all'esterno dell'attuale diga nord del porto e quindi ad una distanza di oltre 400 m dal lungomare, e cesseranno del tutto al completarsi dei lavori. La temporaneità dell'impatto sonoro rende il disagio provocato dalle operazioni di cantiere di entità trascurabile, tanto da poter sostenere che non vi sono da rilevare condizioni di criticità ambientale dal punto di vista dell'inquinamento acustico.

Il tecnico conclude quindi che l'impatto sulle componenti ambientali in esame, tenendo anche in conto delle tecniche di mitigazione che saranno descritte nel seguito, può considerarsi, quindi, piccolo temporaneo e reversibile.

### **6. Qualità delle acque**

Le diverse fasi di realizzazione dell'intervento potranno causare un impatto temporaneo relativamente alla qualità delle acque che si manifesterà, sostanzialmente, con un incremento locale della torbidità e una mobilitazione dei sedimenti. Tali variazioni comporteranno un impatto biologico sicuramente negativo, ma temporaneo; a parere del tecnico la flora e la fauna tipiche del paraggio potranno infatti ristabilirsi senza problemi dopo la deposizione del materiale messo in sospensione nella fase di realizzazione. Lo stesso



tecnico conclude quindi che sia per quanto concerne l'aspetto faunistico che floristico, la temporanea mutazione della qualità delle acque non causerà effetti significativi sulle componenti biotiche. Per tutto quanto sopra esposto, l'impatto generato sulle componenti biotiche in fase di esercizio è da considerarsi positivo e permanente. Come situazione limite, si potrebbe segnalare un'interferenza sulle specie floristiche e faunistiche nel limitatissimo periodo di tempo corrispondente alla durata dei lavori dovuta al peggioramento momentaneo della qualità dell'acqua, alla produzione di rumori e di emissioni inquinanti e polveri che potrebbero depositarsi sulle piante condizionandone i cicli biologici. Non si fa fatica ad accettare, comunque, l'impatto generato come piccolo (rispetto alla scala), temporaneo e reversibile.

### 7. Connessioni ecologiche

Infine riguardo l'interferenza sulle connessioni ecologiche l'ipotesi progettuale definitiva prevede opere che non comportano frammentazione di habitat non interferendo con la contiguità delle unità ambientali fatta eccezione per la fascia di fondale necessariamente occupata dal piano di posa dell'opera a gettata.

Il tecnico ritiene che l'intervento non comporterà alcuna produzione di rifiuti né in fase di esercizio né in fase di cantiere. **Le lavorazioni in progetto non comportano, infatti, né escavazioni né demolizioni.** Gli eventuali rifiuti prodotti saranno legati unicamente alla presenza del personale impiegato per l'esecuzione dei lavori, quantità questa sicuramente trascurabile ed ascrivibile alla tipologia dei rifiuti solidi urbani che comunque rientra all'interno del ciclo di raccolta e smaltimento del porto di Giulianova.

### 8. Paesaggio

Dal punto di vista estetico-percettivo, l'intervento non comporta lo stravolgimento del significato dei luoghi né tanto meno l'occlusione del paesaggio. I materiali utilizzati per la realizzazione della nuova diga sono del tutto analoghi a quelli che compongono le attuali opere foranee del porto, compreso il I Stralcio del Molo Nord già realizzato. Di conseguenza il tecnico ritiene possibile concludere che nel suo complesso l'aspetto paesaggistico dell'opera avrà un impatto comunque contenuto che ben si integra e mimetizza con l'attuale percezione visiva delle attuali opere foranee del porto.

E' altresì da precisare che la soluzione progettuale proposta avrà effetti positivi sulle attività socio-economiche del territorio. La realizzazione dell'intervento permetterà di migliorare le attuali le condizioni di sicurezza alla navigazione con indiscussi benefici sociali ed economici non solo per il "cluster" marittimo direttamente afferente al porto di Giulianova ma per tutta la "filiera" delle attività commerciali ad esso correlabile.

Inoltre, ai fini della verifica degli impatti dell'intervento, il proponente ha allegato i seguenti studi:

1. **Relazione geologica**, nella quale il tecnico dichiara che *"La presente relazione riporta le risultanze della Relazione Geologica, redatta dal dott. Donatella Pingitore, per il Progetto Preliminare degli "Interventi di messa in sicurezza dell'attuale imboccatura portuale" del porto di Giulianova (TE). Le verifiche effettuate durante l'elaborazione di tale relazione sono già state assunte per la redazione del Progetto Definitivo degli "Interventi di messa in sicurezza dell'attuale imboccatura portuale" del porto di Giulianova (TE). Per la Progettazione Definitiva degli "Interventi di messa in sicurezza dell'attuale imboccatura portuale - IV tratto" sono state mantenute le medesime risultanze"*;
2. **Relazione geotecnica** per la quale il tecnico afferma che: *"La presente relazione geotecnica riguarda le indagini, la caratterizzazione e modellazione geotecnica del "volume significativo" per l'opera in esame e valuta l'interazione opera/terreno ai fini del dimensionamento delle relative fondazioni. La presente relazione è stata redatta nell'ambito della progettazione definitiva degli interventi previsti per la messa in sicurezza dell'imboccatura del porto di Giulianova, sulla base dei dati risultati dalle prove di campagna e di laboratorio riportate nella relazione geologica"*;
3. **Relazione idrologica e idraulica**, nella quale il tecnico dichiara che: *"Con la presente relazione si intendono illustrare le metodologie propedeutiche alla caratterizzazione idrologica e idraulica che determinerebbero i deflussi superficiali nell'area portuale di Giulianova, in quanto il progetto definitivo non comprende interventi di regimazione e smaltimento delle acque di pioggia. Inoltre, la presente relazione accenna alla qualità dell'acqua all'interno del porto"*;

4. **Relazione paesaggistica**, nella quale il tecnico conclude che: “*Gli impatti prodotti, oltre che di modestissima entità, sono da ritenersi temporanei e reversibili, essendo legati esclusivamente alla fase di cantiere. Per le motivazioni esposte, si ha ragione di ritenere il presente progetto compatibile sotto il profilo paesaggistico-ambientale, non modificando in modo significativo lo stato dei luoghi e avendo su questi un effetto complessivamente positivo*”;
5. **Relazione sulla gestione delle materie**, della quale si riporta un sunto.

Il tecnico indica in zero i mc di materiali rimossi e riutilizzati per la realizzazione del primo stralcio funzionale. Data la necessità per la realizzazione dell’opera in progetto dell’utilizzo di notevoli quantità di massi naturali, che verranno approvvigionati da idonee cave di produzione, si è reso necessario approfondire le tipologie e quantità di tali materiali. Nello specifico:

MATERIALE DA CAVA (I° stralcio funzionale - Completamento)	
MATERIALE	VOLUME (mc)
Pietrame (5 kg ÷ 80 kg)	3.514,07
Scogli di 1^ categoria (800 kg ÷ 1000 kg)	14.753,35
Scogli di 2^ categoria (1000 kg ÷ 3000 kg)	14.752,58
Scogli di 4^ categoria (oltre 7000 kg)	35.749,56

#### Le modalità di deposito

Le differenti caratteristiche dei materiali determinano diverse caratteristiche delle aree all’interno delle quali essi dovranno essere stoccati. In tutti i casi le aree di stoccaggio, dimensionate in maniera diversa in funzione dei quantitativi di materiali da accumulare, verranno realizzate in modo da contenere al minimo gli impatti sulle matrici ambientali, con specifico riferimento alla tutela delle acque superficiali e sotterranee ed alla dispersione delle polveri. All’interno delle singole aree il terreno dovrà essere stoccato in cumuli separati, distinti per natura e provenienza del materiale, con altezza massima derivante dall’angolo di riposo del materiale in condizioni sature, tenendo conto degli spazi necessari per operare in sicurezza nelle attività di deposito e prelievo del materiale. All’interno delle aree identificate si dovrà aver cura di predisporre, in modo separato e con chiara segnalazione di identificazione:

- depositi di accumulo dei materiali da scavo da sottoporre ad analisi, ovvero aree in cui verranno depositate le terre e rocce da scavo in attesa della determinazione delle caratteristiche di qualità ai fini della loro riutilizzazione;
- depositi di accumulo dei materiali da riutilizzare, ovvero aree in cui verranno stoccate, per un successivo riutilizzo, le terre e rocce da scavo già caratterizzate e che non vengono immediatamente reimpiegate;
- depositi temporanei di rifiuti non pericolosi, ovvero aree in cui vengono accumulati i rifiuti identificati come non pericolosi prima di procedere al loro smaltimento e/o recupero;
- depositi temporanei di rifiuti pericolosi, ovvero aree in cui vengono accumulati i rifiuti identificati come pericolosi prima di procedere al loro smaltimento e/o recupero;
- al fine di garantire la massima tutela nelle aree destinate ai rifiuti: i tempi di deposito per le singole tipologie di materiali non dovranno superare quanto stabilito dalla normativa attualmente vigente;
- le diverse tipologie di rifiuti dovranno essere mantenute separate tra loro.

Allo stesso modo, nelle aree destinate alle terre e rocce da scavo:

- dovranno essere adottate tutte le misure idonee a ridurre al minimo i disturbi e i rischi causati dalla produzione di polveri;
- dovranno essere poste chiare segnalazioni al fine di identificare chiaramente, evitandone la commistione, le varie tipologie di materiali.



Nel Progetto Esecutivo non sono previsti interventi di demolizione o scavo.

*Impianto di conferimento e cave di approvvigionamento materiali individuati*

La movimentazione dei materiali avverrà esclusivamente con mezzi e ditte autorizzate a tale funzione mentre al fine di consentire la tracciabilità dei materiali eventualmente scavati sarà redatta la prescritta documentazione che consentirà anche nel tempo di individuare l'intera filiera percorsa dal materiale.

L'impianto di conferimento dei materiali derivanti da eventuali scavi e di demolizioni è stato individuato nelle vicinanze dell'area di cantiere, sita in Roseto degli Abruzzi in loc. "Cologno di Spiaggia" (TE). Si precisa che tale discarica non può contenere quantitativi elevati di materiale da rifiuto.

In Progetto Esecutivo non sono stati previsti interventi di demolizioni.

La distanza dell'impianto dal cantiere in oggetto è di circa 4 km. Esso è indicativo ma non vincolante.

Come esposto in precedenza i lavori di realizzazione dell'opera in progetto prevedono l'utilizzo di grandi quantità di massi in pietra naturale. Tali materiali saranno approvvigionati da cave presenti entro i 100 km dall'area di cantiere al fine di ridurre i costi ed il trasporto. Per tanto al fine non esaustivo né prescrittivo si evidenzia la presenza di cave di produzione di idoneo materiale nelle località:

- Valle castellana (TE), località San Vito ad una distanza di circa 59 km;
- Acqua santa terme (AP), ad una distanza di circa 65 km.
- Apricena (FG), ad una distanza di circa 200 km.

**6. Relazione sulle interferenze** della quale si riporta un sunto.

Nella presente relazione il tecnico riporta le indicazioni necessarie per la risoluzione delle interferenze presenti nelle aree in cui si dovranno eseguire i lavori di costruzione del prolungamento del molo Nord nel porto di Giulianova. Le interferenze a cui normalmente si fa riferimento in fase di progettazione sono quelle tecnologiche, ma anche quelle rappresentate da manufatti esistenti (quali opere d'arte, aree soggette a particolari vincoli, ecc.) presenti nelle aree di lavoro e sul sedime degli interventi previsti in progetto.

L'individuazione delle interferenze eseguita in questa fase progettuale è stata effettuata sulla base delle informazioni cartografiche geomorfologiche del litorale oggetto di intervento.

Il tecnico ritiene utile sottolineare che l'opera da realizzare verrà sviluppata interamente in mare, per cui la presenza di interferenze dovute a sottoservizi ed a manufatti o opere d'arte è da ritenere poco probabile sia negli specchi acquei in cui insite l'opera che sulle spiagge adiacenti.

Le interferenze tecnologiche riscontrabili nella fase di realizzazione di un'opera di ingegneria civile (generalmente opere a rete) possono essere ricondotte a tre tipologie principali:

- interferenze aeree: fanno parte di questo gruppo tutte le linee elettriche ad alta tensione, parte delle linee elettriche a media e bassa tensione, l'illuminazione pubblica e parte delle linee telefoniste;
- interferenze superficiali: appartengono a questo gruppo le linee ferroviarie, i fiumi, i canali naturali ed artificiali ed i fossi irrigui a cielo aperto;
- interferenze interrato: appartengono a questo gruppo le fognature, gli acquedotti, le condotte di irrigazione a pressione, i gasdotti, parte delle linee elettriche a media e bassa tensione e parte delle linee telefoniche.

Il tecnico afferma e conclude che, in considerazione dello sviluppo del progetto completamente in mare, nella zona di intervento non si riscontrano i tracciati di sottoservizi a rete esistenti.

**Individuazione di misure di compensazione e mitigazione ambientale**

Anche se la compatibilità con l'ambiente delle soluzioni progettuali è stato uno degli obiettivi principali del progetto definitivo, il tecnico ritiene comunque doveroso indicare, quali possono essere le misure di mitigazione da adottare allo scopo di ridurre al minimo l'eventuale impatto generato sul sistema ambientale.



**Dipartimento Territorio - Ambiente**  
**Servizio Valutazioni Ambientali**

**Istruttoria Tecnica**

**Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. – V.A. art. 19 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.**

**Progetto**

**PORTO DI GIULIANOVA - COMPLETAMENTO DEL PROLUNGAMENTO DEL MOLO NORD TRA LE PROGRESSIVE 325,00 m. E 412,00 m.**

Al fine di mitigare il disturbo sulle componenti biotiche generato dalla produzione di rumori associati alle distinte attività di cantiere, si può optare per un’opportuna programmazione di queste. In particolare, le interferenze generate potranno essere ridotte adottando un piano di sviluppo del cantiere che, tenendo conto delle scadenze del programma esecutivo dei lavori, individui le migliori scelte tecniche. Ciò può essere ottenuto accoppiando le fasi lavorative più rumorose riducendo in questo modo la durata della perturbazione senza aumentare di molto il livello di pressione sonora indotto (inferiore alla somma dei livelli di pressioni generati dalle singole fasi). I mezzi meccanici utilizzati nelle operazioni di cantiere dovranno inoltre essere soggetti ad una adeguata manutenzione e possedere le dovute certificazioni, in modo da limitare ulteriormente la produzione di rumori e vibrazioni. Per quanto riguarda i materiali lapidei utilizzati saranno comunque naturali e perfettamente compatibili con l’ambiente del tutto simili a quelli che costituiscono le attuali opere a gettata del porto. Particolare attenzione dovrà, inoltre, essere posta alla scelta del periodo di esecuzione dei lavori: le opere dovranno essere realizzate in un periodo dell’anno in cui il disturbo arrecato possa considerarsi minimo evitando quindi le stagioni delle migrazioni e di riproduzione degli uccelli. A tale riguardo si può adottare, al fine di ridurre il più possibile l’impatto sulle componenti faunistiche, un programma dei lavori che faccia avvenire le operazioni di prelievo di fornitura e posa in opera del materiale lapideo il più possibile lontano dal periodo di migrazione e di riproduzione degli uccelli.

Di seguito la sintesi degli impatti attesi nelle fasi di realizzazione e di esercizio dell’presentata dal tecnico:

Fasi dell’intervento	Componenti e fattori ambientali	Effetti potenziali
Fasi di cantiere	Atmosfera	Alterazione temporanea della qualità dell’aria a causa di emissioni di polveri e gas inquinanti da parte dei mezzi d’opera. Produzioni di polveri, dovute alle operazioni di fornitura e posa in opera del materiale lapideo.
	Ambiente idrico	Alterazione temporanea della qualità delle acque a seguito di momentaneo intorbidimento e del versamenti di inquinanti derivanti dai mezzi utilizzati per le lavorazioni
	Suolo e sottosuolo	Limitata occupazione delle aree di cantiere. Utilizzo di cave preesistenti
	Flora e fauna	Danno per produzione di polveri
	Habitat	Disturbi momentanei
	Rumori e vibrazioni	Disturbo derivante dalla movimentazione di mezzi e dalle lavorazioni
	Paesaggio	Alterazione temporanea del contesto paesaggistico
Rifiuti	Aumento temporaneo della produzione di rifiuti dovuto agli operai	
Fasi di esercizio	Atmosfera	Non sono previsti effetti negativi
	Ambiente idrico	Non sono previsti effetti negativi
	Suolo e sottosuolo	Non sono previsti effetti negativi
	Flora e fauna	Effetti positivi con formazione nuovo habitat
	Habitat	Effetti positivi con formazione nuovo habitat
	Rumori e vibrazioni	Non è previsto alcun incremento rispetto alla situazione attuale
	Paesaggio	Si realizza di un assetto più simmetrico ed armonioso delle opere foranee senza alcuna modifica al significato dei luoghi.
	Rifiuti	Non è previsto alcun incremento di rifiuti

Il tecnico inoltre afferma che sarà opportuno eseguire opportuni controlli e monitoraggi su una serie di indicatori in modo da poter verificare l’eventuale verificarsi di impatti sulle varie componenti ambientali. I parametri che necessitano di monitoraggio sono illustrati nella seguente tabella:





**Dipartimento Territorio - Ambiente**  
**Servizio Valutazioni Ambientali**

**Istruttoria Tecnica**

**Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. – V.A. art. 19 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.**

**Progetto**

**PORTO DI GIULIANOVA - COMPLETAMENTO DEL PROLUNGAMENTO DEL MOLO NORD TRA LE PROGRESSIVE 325,00 m. E 412,00 m.**

COMPONENTE AMBIENTALE	PARAMETRI DI CONTROLLO
ATMOSFERA	Qualità dell'aria: emissioni gassose ed emissioni di polveri
RUMORE	Livello Equivalente Ponderato A ( $L_{Aeq}$ )
ACQUE INTERNE AL PORTO	Qualità delle Acque
ACQUE COSTIERE ESTERNE	Qualità delle Acque e parametri di balneazione
FONDALI E LINEA DI COSTA	Rilievi batimetrici e topografici
ECOSISTEMI MARINI	Monitoraggio delle biocenosi bentoniche

Inoltre il tecnico afferma che durante le attività di cantiere dovranno essere messe in atto misure precauzionali che in parte si riconducono ad aspetti di impatto ambientale: tali misure faranno parte specifica del Piano di Sicurezza e Coordinamento redatto in precedenza all'appalto dei lavori. E' in tale sede che verranno previste azioni di «attenzione» nell'esecuzione delle opere per garantire la sicurezza dell'attività lavorativa: le azioni citate, in alcuni casi si traducono in misure che, oltre a salvaguardare aspetti della sicurezza del lavoro, limitano anche l'impatto ambientale.

Alcune di queste misure possono essere previste fin da ora:

- recinzione dei cantieri in fase esecuzione dell'opera e alcune parti di queste recinzioni possono essere realizzate con pannelli antirumore fonoassorbenti o fonoriflettenti, con la funzione quindi di limitare la propagazione del rumore;
- aree di cantiere dotate di bagni. La misura, indispensabile per gli addetti ai lavori, per quanto attiene l'494/96 si tradurrà in scarichi domestici, allacciati alla pubblica fognatura e in tutti i casi idonei e in conformità alle normative ambientali comunali vigenti;
- macchinari, stoccaggi provvisori di combustibile liquido, ed impianti elettrici rispondenti alle normativa sulla sicurezza (DPR 547/55, Direttiva macchine, Norme CEI, Norme di sicurezza antincendio, ...) consentiranno da un lato lo svolgimento dei lavori in sicurezza, e dall'altro la maggiore probabilità di evitare inquinamenti accidentali.

Nell'organizzazione delle risorse necessarie alla realizzazione di un'opera, è poi senza dubbio di fondamentale importanza garantire quanto più possibile un buon livello di sicurezza per l'ambiente e per le popolazioni che abitano le immediate vicinanze.

Data la particolare valenza turistica di Giulianova, sarà di estrema importanza sviluppare una cronologia delle attività in relazione ai flussi turistici ed individuare nel caso, con questa conoscenza, la possibilità di trovare nelle seconde case o nelle pensioni una collocazione temporanea delle maestranze nei periodi di invernali ed autunnali.

La tempistica da adottare per mitigare l'impatto delle attività che hanno una maggiore criticità acustica, viaria e per la salvaguardia della valenza socio-economica del turismo, è data dall'intersezione con la frequentazione turistica. Si traduce quindi in questo specifico cronogramma realizzato con la presenza di turisti nell'anno 2000. In fase di esercizio, come è stato evidenziato nell'analisi degli impatti, un problema che si potrebbe presentare è quello dell'accumulo di inquinanti dentro il porto. A questo proposito una forma di mitigazione, proposta nell'ambito dell'analisi modellistica sulla qualità delle acque interne, è quella dell'immissione di acqua pulita all'interno del porto, mediante pompe poste negli angoli Nord e Sud della banchina di riva, dove la qualità delle acque è peggiore. Per ridurre gli impatti derivanti dalle operazioni di realizzazione del porto si dovrà innanzitutto contenere le emissioni adottando sia macchinari a norma che accorgimenti di buona pratica di cantiere. Perché questo concetto di prevenzione non resti vago sarà necessario inserire nel capitolato d'appalto specifici punti a garanzia che le diverse fasi di realizzazione del Porto di Giulianova siano eseguite con i criteri di minor impatto ambientale possibile.

Il cronogramma delle attività a mare dovrà essere pianificato in modo tale che nei periodi primaverili ed estivi non siano effettuate operazioni che mobilitano gli elementi ed i composti sedimentati che, com'è risaputo sono in grado di incrementare la produzione di alghe planctoniche e provocano eutrofizzazione. Questa precauzione si deve adottare nonostante i dati relativi al monitoraggio delle acque (compiuto dalla





**Dipartimento Territorio - Ambiente**  
**Servizio Valutazioni Ambientali**

**Istruttoria Tecnica**

**Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. – V.A. art. 19 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.**

**Progetto**

**PORTO DI GIULIANOVA - COMPLETAMENTO DEL PROLUNGAMENTO DEL MOLO NORD TRA LE PROGRESSIVE 325,00 m. E 412,00 m.**

regione Abruzzo e dall'ARPA, per valutare il livello di eutrofizzazione del Mare Adriatico) mettano mediamente in evidenza, nei periodi invernali, un grado di trofia superiore a quello primaverile-estivo. Per altro, anche i valori di saturazione dell'ossigeno disciolto, direttamente influenzati dai processi di produzione e decomposizione, mostrino sovrasaturazioni invernali superiori a quelle che di solito si riscontrano nei periodi di maggiore irraggiamento solare. A garanzia di queste esigenze o attenzioni prettamente ambientali è, senza dubbio, utile prevedere una direzione lavori assistita, fin dalla stesura dei capitolati di appalto, dal parere e contributo conoscitivo di un esperto di problematiche ambientali.

Così facendo la diffusione ambientale di elementi e composti potenzialmente inquinanti sarà estremamente contenuta ed inoltre non mancano certo, al giorno d'oggi ulteriori possibilità tecnologiche per la raccolta, la depurazione o lo smaltimento di acque reflue o rifiuti solidi. In questi casi si pensa di operare sempre con la massima sicurezza, adottando misure di circoscrizione delle singole attività a maggiore impatto e limitando al minimo possibile la dispersione e la diffusione dei composti inquinanti. Alla specifica definizione delle attività si andranno a proporre altrettanto specifici interventi di contenimento e recupero sia a mare che in ambiente terrestre. Anche queste procedure di attenzione e di contenimento dovranno essere redatte e seguite nella fase pre-appalto delle opere e, come nel precedente caso della prevenzione, è opportuno affiancare un esperto di problematiche ambientali allo studio tecnico che redigerà la pianificazione dei tempi e metodi nella stesura del progetto esecutivo dell'opera.

### Referenti del Servizio

Titolare istruttoria:

Ing. Erika Galeotti

Gruppo istruttorio:

Dott. Pierluigi Centore

Al RUP  
**Gent.ma Ing. Cristina Astolfi**  
 Dipartimento Infrastrutture,  
 Trasporti DPE012 - Servizio  
 Opere Marittime Via Catullo n.  
 2 - 65127 Pescara PEC:  
[dpe012@pec.regione.abruzzo.it](mailto:dpe012@pec.regione.abruzzo.it)

Bari, 25 ottobre 2022

**Oggetto: Integrazione al progetto definitivo interventi di messa in sicurezza dell'attuale imboccatura portuale – progetto I° stralcio funzionale – prolungamento Molo Nord. [FSC 2014/2020-linea d'azione III.2.2.a – Intervento: “Porto di Giulianova – interventi per la messa in sicurezza dell'attuale imboccatura portuale.” – Risorse: €.3'800'000,00].**

Gent.ma Ing. Astolfi,  
 con la presente trasmetto il cronoprogramma relativo all'intervento indicato in oggetto, integrato secondo quanto emerso nella odierna audizione con il Comitato VIA Regionale.  
 Altresì, dichiaro che, conformemente a quanto previsto nel progetto definitivo trasmesso, non si prevedono attività di scavo, di demolizione e/o di prelevamento di materiale dal fondo. Di seguito si riporta la tabella riepilogativa, relativa all'utilizzo di massi naturali previsti in progetto, che verranno approvvigionati da idonee cave di produzione:

<b>MATERIALE DA CAVA (I° stralcio funzionale - Completamento)</b>	
<b>MATERIALE</b>	<b>VOLUME (mc)</b>
Pietrame (5 kg ÷ 80 kg)	3.514,07
Scogli di 1^ categoria (800 kg ÷ 1000 kg)	14.753,35
Scogli di 2^ categoria (1000 kg ÷ 3000 kg)	14.752,58
Scogli di 4^ categoria (oltre 7000 kg)	35.749,56

Cordialità.

L'AMMINISTRATORE UNICO  
E

DIRETTORE TECNICO

Ing. Luigi Guadagnuolo  
 I.G.&P. - Ingegneri Guadagnuolo & Partners s.r.l.  
 Via Amelia Colavita, 19  
 88046 LAMEZIA TERME (CZ)  
 Partita IVA: 00989880794

I.G.&P. - Ingegneri Guadagnuolo & Partners. S.r.l.  
 società di ingegneria e consulenza tecnico-economica



Al Dirigente del  
Servizio Valutazioni Ambientali  
[dpc002@pec.regione.abruzzo.it](mailto:dpc002@pec.regione.abruzzo.it)  
[dpc002@regione.abruzzo.it](mailto:dpc002@regione.abruzzo.it)

Oggetto: richiesta di partecipazione alla seduta del CCR-VIA.

Il/La sottoscritto/a (Nome e Cognome) MARCELLO D'AMBERIO, nato/a a  
[redacted] il [redacted] identificato tramite documento  
di riconoscimento CI n. [redacted] rilasciato il [redacted]  
da COMUNE [redacted], in qualità di (specificare se in rappresentanza di un Ente, Associazione, privato cittadino,  
ecc...) DIRIGENTE SERVIZIO OPERE MARITTIME

chiede di poter partecipare, *tramite l'invio della presente comunicazione*, alla seduta del CR-  
VIA relativa alla discussione del procedimento di (Verifica di Assoggettabilità, VIA, VIncA) Specificare Intervento

VERIFICA ASSOGETTABILITA' VIA - PORTO DI GULIANA-RAVUS. MOLONORI

in capo alla ditta proponente REGIONE ABRUZZO - NPO12,

che si terrà il giorno 25/10/2022.

DICHIARAZIONE:

Giunta Regionale d'Abruzzo

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---





