



Registro protocollo Regione Abruzzo

Archivio	Codice Registro	Tipo Documento	Progressivo Annuo	Data Protocollo	Trasmissione	Mittente/Destinatari	Annullato
PROTOCOLLO UNICO RA	RP001	Posta in arrivo	0254576/18	17/09/2018		Mittente: AUGUSTODESANCTIS@PEC.NET	
<hr/>							
Oggetto:	OSSERVAZIONI PORTO PESCARA						
Impronta:	EACE0D4C010F915E0C075D31832551D2F2207153471EA14EF03CA59643F8478B						



STAZIONE
ORNITOLOGICA
ABRUZZESE

O.N.L.U.S.

C.F. 93022850692

Sede: c/o Museo De Leone, Riserva Naturale Regionale Lago di Penne, 65010 Penne

Sede operativa : via A. De Nino 3, 65100 Pescara

Pescara, 16/09/2018

INVIATA VIA PEC

Regione Abruzzo - servizio VIA

OGGETTO: porto di Pescara - progetto masterplan Molo Nord - osservazioni sulla procedura e sulle difformità rispetto al Piano Regolatore Portuale - attuazione parere VIA 2745/2016

In relazione all'intervento in oggetto, si osserva quanto segue con particolare riferimento alla procedura, riservandoci ulteriori interventi qualora la Regione Abruzzo intenda continuare a porre in essere quelle che, a nostro avviso, sono palesi violazioni delle norme di legge relative alla competenza e all'iter amministrativo da seguire. Ne approfittiamo per evidenziare alcune problematiche relative al precedente giudizio VIA 2745 concernente l'apertura della diga foranea e la realizzazione di una barriera soffolta.

Competenza nazionale con V.I.A. diretta

Per l'ennesima volta si cerca di eludere una procedura di V.I.A. obbligatoria pensando di realizzare per pezzi il nuovo porto previsto dal Piano Regolatore Portuale vigente dal 2016 attraverso una semplice Verifica di Assoggettabilità di carattere regionale, nonostante la competenza sia chiaramente nazionale del Ministero dell'Ambiente e la procedura sia una V.I.A. diretta e non certo una V.A..

Abbiamo già sollevato la questione per il precedente intervento (taglio diga e barriera soffolta), passato invece in V.A. regionale e non in V.I.A. nazionale con il risibile escamotage di considerare l'intervento proposto non come la realizzazione di un porto (o di una porzione di esso) ma per un'iniziativa volta al miglioramento del mare.

La stessa operazione si sta evidentemente provando addirittura per la realizzazione di uno dei due nuovi moli (anche se in realtà vi è uno scostamento tra titolo e contenuti dello Studio preliminare in cui si parla estensivamente della realizzazione di entrambi i moli e anche di una darsena pescherecci di emergenza!).

In ogni caso è lo stesso redattore dello Studio che precisa che la competenza è nazionale con V.I.A. diretta.

predisposizione delle informazioni e dei dati di cui ai punti da 1 a 3 si tiene conto, se del caso, dei criteri contenuti nell'allegato V. 5. Lo Studio Preliminare Ambientale tiene conto, se del caso, dei risultati disponibili di altre pertinenti valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base alle normative europee, nazionali e regionali e può contenere una descrizione delle caratteristiche del progetto e/o delle misure previste per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi.».

La modifica degli Allegati tecnici del D.Lgs. 152/06 ha sancito la competenza statale nell'esame ed autorizzazione VIA dei progetti di cui all'Allegato II alla parte seconda del decreto ed in particolare per i progetti inerenti i porti con specchi d'acqua superiori a 10 ettari o con moli superiori a 500 metri. In relazione agli interventi previsti che prevedono comunque l'attuazione iniziale del Piano Regolatore Portuale l'iter di approvazione resta di pertinenza statale.

1.1. Contenuti dello Studio preliminare Ambientale

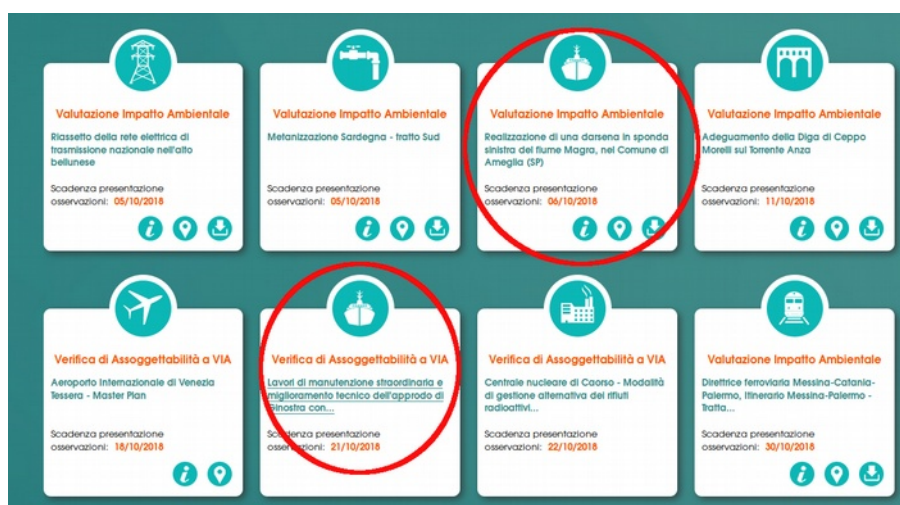
Il presente Studio, si articola nei seguenti punti di indagine in riferimento al progetto:

- 1) Caratteristiche tecniche del progetto:
 - a) studi, analisi ed valutazioni generali
 - b) localizzazione, inquadramento territoriale e analisi dello stato attuale
 - c) il porto e le opere portuali attualmente presenti sul litorale
 - d) elementi critici e tendenze evolutive

7

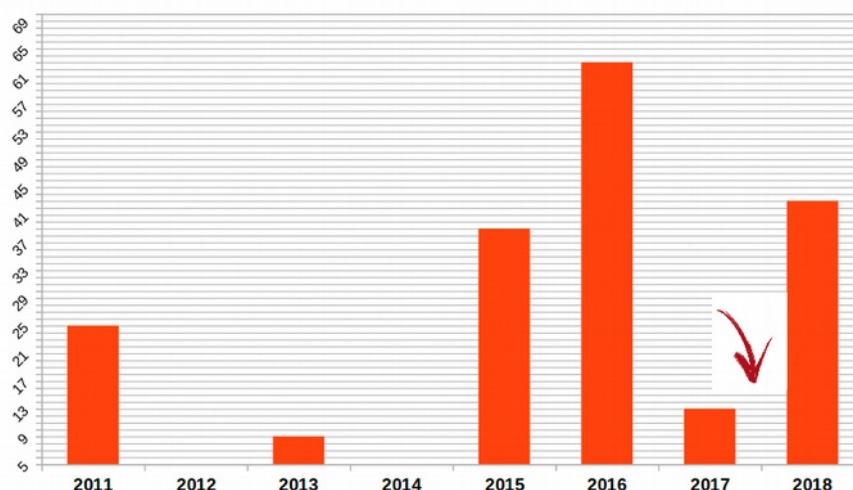
Facciamo notare che la stessa delibera regionale di approvazione del Piano Regolatore Portuale ricordava che le opere previste dal Piano dovessero essere assoggettate a V.I.A. per gli interventi puntuali.

Se si consulta in questo momento il sito del Ministero dell'Ambiente, vi sono ben due progetti in procedura nazionale a testimonianza che il Comitato VIA regionale sta assumendo su di sè competenze (e relative responsabilità) che non avrebbe in base alla legge visto che il punto 11 dell'allegato II "Progetti di competenza statale" del D.lgs.152/2006 così recita "Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, nonché porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse".



In merito, dovendo considerare l'associazione scrivente di procedere ad un'opportuna segnalazione alla Commissione Europea, facciamo altresì notare che l'apertura della Diga Foranea, passata come detto per un intervento di miglioramento ambientale (si veda verbale 2745 del 20/12/2016), non pare neanche aver raggiunto tale scopo. Il grafico seguente mostra la % di superamento dei limiti di legge per la balneabilità sul totale dei controlli effettuati da ARTA per il tratto di Via Balilla, immediatamente a nord del molo nord. Si noterà che il 2018, primo anno con prelievi svolti con l'apertura della diga foranea (freccia), risulta essere il secondo anno della serie per superamenti!

% di non conformità su tratto "Zona antistante via Balilla"



Difformità con il Piano Regolatore Portuale 2016

Negli elaborati vi sono ben due difformità sostanziali rispetto a previsto dal Piano Regolatore Portuale approvato nel 2016.

Restringimento del porto canale

La prima è la ridicola ed esilarante questione del restringimento del Porto Canale a 55 o 44 metri invece di 60 metri come previsto al Piano Regolatore, in presenza di un marchiano errore rispetto alla presenza dell'interferenza con il Ponte del mare, realizzato nel 2008-2009. Poichè il Piano Regolatore Portuale è stato approvato nel novembre 2016, con le ultime relazioni depositate nel 2015, non essendo questo porto il Pireo o il porto di Trieste, ci sentiamo di affermare che, come minimo, vi sia stata una superficialità che mal depone sull'efficacia dell'assetto definitivo dato al Piano Regolatore Portuale.

A mero titolo di esempio, non basterà certo cavarsela con la relazione idrologica allegata, che comunque fa emergere altri costi non preventivati (sia nella versione a 55 metri, per l'innalzamento di circa 15 cm del livello idraulico da fronteggiare per evitare l'alluvione di Pescara, sia nella versione a 44 metri, per la necessità di dragare a 5 metri di profondità e non a 4 per decenni). Infatti facciamo notare che, a mero titolo di esempio, tutti gli studi relativi al trasporto solido dovranno essere rivisti.

Si formerà ancora la barra prevista in foce? Sarà della stessa entità? O minore? O maggiore? Qui sotto una delle simulazioni prodotte da BetaStudio nel 2015 con il Porto Canale di 60 metri di larghezza.

Studi morfologici associati alla dinamica litoranea

BETA Studio srl

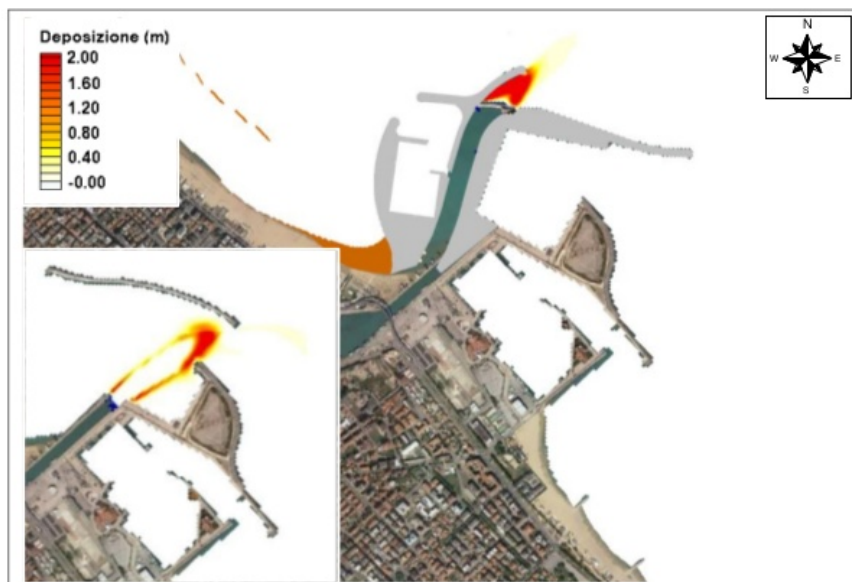


Figura 4.106 – TEST 6P – Levante 1 g/anno con piena $Tr = 25$ anni – deposizione sedimenti del F. Pescara con D_{50} pari a 0.25 mm

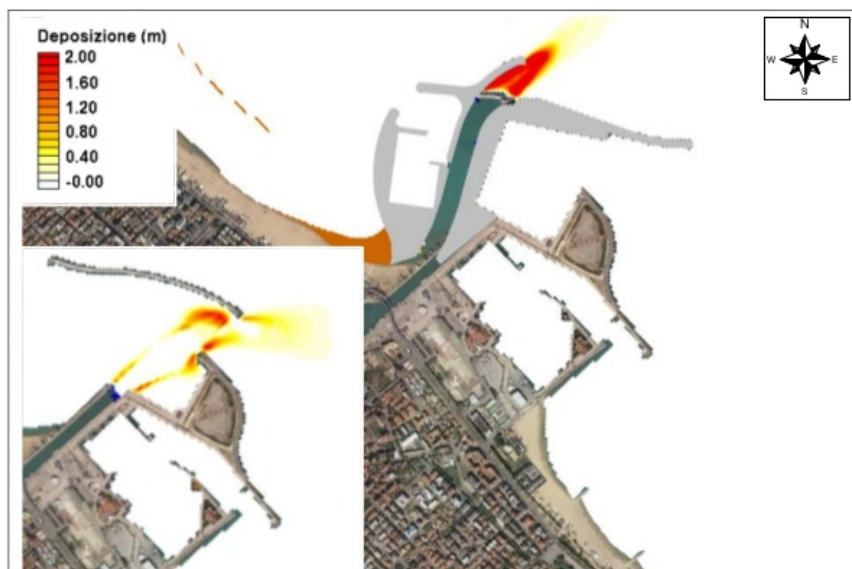


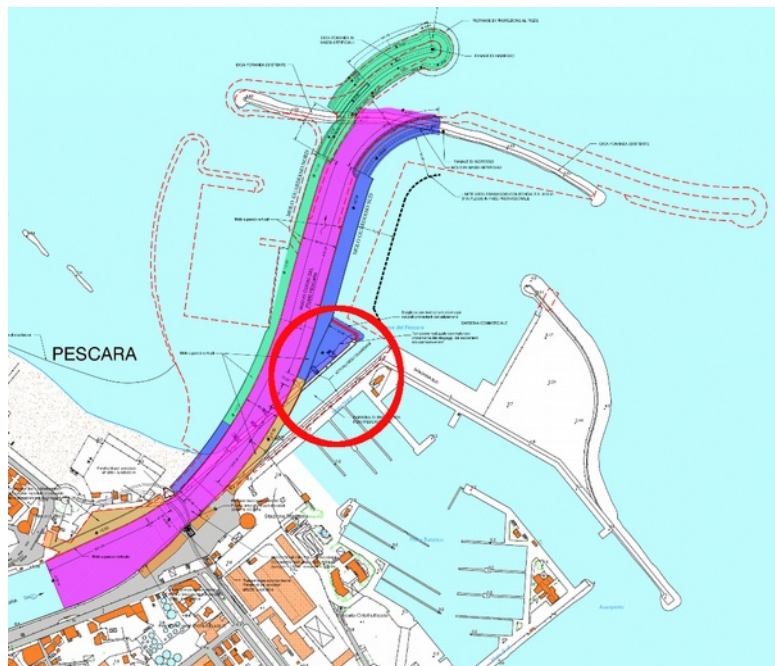
Figura 4.107 – TEST 6AP – Levante 1 g/anno con piena $Tr = 25$ anni – deposizione sedimenti del F. Pescara con D_{50} pari a 0.05 mm

Introduzione di una darsena pescherecci di emergenza

Pur non facendo parte, almeno teoricamente, delle opere previste in questa fase da realizzarsi con i 15 milioni di euro del Masterplan, negli elaborati compare stranamente una nuova darsena pescherecci che non era prevista nel Piano Regolatore Portuale (mettiamo a confronto gli elaborati del PRP e della proposta oggi in esame qui sotto).

Coma mai compare questa variante? Chi l'ha inserita e progettata? Maliziosamente potremmo iniziare ad immaginare che ci sia stata una presa di coscienza rispetto all'inadeguatezza della "soluzione" del PRP con il posizionamento di una darsena a nord, oggetto di pesanti contestazioni? Oppure che, dovendo funzionare "*in attesa della realizzazione della darsena pescherecci nord*", ci si sia accorti che con la deviazione del fiume ci saranno enormi problemi di navigazione nel canale anche per la formazione della barra preconizzata da BetaStudio che evidentemente non ha ricevuto la doverosa attenzione in quanto con il PRP2016 i pescherecci dovrebbero ormeggiare fuori dal porto canale?

Infatti le motivazioni riportate a pag.56 dello studio ("*Questa darsena potrà essere utilizzata dai pescherecci che durante le mareggiate più violente e/o in occasione di piene fluviali eccezionali non riuscissero ad utilizzare la nuova imboccatura del porto canale*") appaiono particolarmente deboli in quanto non sono supportate da alcuna valutazione tecnica (anche rispetto all'effetto sulla darsena commerciale) e, anzi, appaiono smentire proprio le risultanze degli studi che hanno portato ad immaginare la deviazione del porto canale (a parte la questione della sedimentazione, stranamente non citata tra gli elementi di opportunità per realizzare questa variante del PRP a neanche 2 anni dalla sua approvazione).



In ogni caso si tratta in entrambi i casi di varianti sostanziali al Piano Regolatore Portuale e, pertanto, necessitano di una riedizione della Valutazione Ambientale Strategica del Piano.

Conclusioni

In considerazione delle criticità sopra richiamate, ribadendo che è nostra ferma intenzione rivolgerci sia alla Commissione Europea per l'elusione della V.I.A. sia alla Magistratura, per le opportune valutazioni circa la legittimità degli atti su questo porto, sia alla Magistratura contabile per eventuali danni o sperperi collegati a queste opere, riteniamo che la Regione Abruzzo debba immediatamente annullare qualsiasi procedura valutativa, suggerendo al proponente di riattivarla secondo quanto previsto dalla legge.

Cordiali saluti,

Augusto De Sanctis - Presidente Stazione Ornitologica Abruzzese ONLUS