



GIUNTA REGIONALE

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

Giudizio n° 3007 del 21/02/2019

Prot n° 2018246090 del 06/09/2018

Ditta proponente AZIENDA REGIONALE ATTIVITA' PRODUTTIVE (A.R.A.P.)

Oggetto INTERVENTO MASTERPLAN ABRUZZO (PSRA 07) DEVIAZIONE DEL PORTO CANALE DI PESCARA.

Comune dell'intervento PESCARA **Località** PORTO DI PESCARA

Tipo procedimento

Tipologia progettuale

Presenti (in seconda convocazione)

Direttore Generale

Dirigente Servizio Valutazione Ambientale ing. D. Longhi (Presidente delegato)

Dirigente Servizio Governo del Territorio arch. B. Celupica

Dirigente Politica energetica, Qualità dell'aria dott. D. Ciamponi (delegato)

Dirigente Servizio Risorse del Territorio

Dirigente Servizio Gestione e Qualità delle Acque dott.ssa S. Di Giuseppe

Dirigente Servizio OO.MM a Acque Marine

Segretario Gen. Autorità Bacino

Direttore ARTA dott.ssa Di Croce (delegata)

Dirigente Servizio Rifiuti: dott. F. Gerardini

Dirigente Servizio Sanità Vet. Ingiene e Sicurezza Alimenti

Dirigente Genio Civile AQ-TE

Dirigente Genio Civile CH-PE

Esperti esterni in materia ambientale

avv. M. Pellegrini

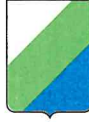
dott. M. Colonna

Relazione istruttoria

Istruttore ing. Galeotti

vedasi allegato

Preso atto della documentazione tecnica trasmessa dalla ditta AZIENDA REGIONALE ATTIVITA' PRODUTTIVE (A.R.A.P.)



per l'intervento avente per oggetto:

INTERVENTO MASTERPLAN ABRUZZO (PSRA 07) DEVIAZIONE DEL PORTO CANALE DI PESCARA.

da realizzarsi nel Comune di PESCARA

IL COMITATO CCR-VIA

Sentite le dichiarazioni in audizione, di cui alla documentazione allegata al presente verbale a farne parte integrante e sostanziale, del Presidente dell'ARAP, geometra Leombroni .

Visto che le quattro tipologie di opera considerate sono costituite da: una palancolata, un pennello di foce, una scogliera di raccordo ed un'altra di radicamento che rappresentano una estensione della diga soffolta e del pannello di protezione della diga foranea quale innalzamento e allargamento, al fine di impedire il travaso delle acque fluviali verso il litorale nord di Pescara ed al fine di ridurre gli impatti inquinanti ed il trasporto solido del fiume.

Sentite le dichiarazioni rese dall'ARTA nel corso della discussione: "gli elementi valutati non consentono di escludere il rischio che le opere possano determinare un aumento della sedimentazione a nord-ovest ed un aumento del fenomeno erosivo a sud-est e, quindi, di inquadrare pienamente l'opera come opera di difesa della costa".

Considerato che, nell'insieme, tali opere non possono essere ritenute ancora un "molo guardiano", come definito nel PRP, e che sono quindi configurabili nel punto 8, lett. t) dell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006.

Il CCR-VIA, dopo ampia discussione e prendendo atto delle dichiarazioni rese in audizione,

ESPRIME IL SEGUENTE PARERE

le opere devono essere assoggettate a V.A. regionale, in quanto catalogabili nel punto 8, lett. t) dell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, ed in tale ambito si procederà alla valutazione tecnica delle considerazioni espresse dall'ARTA Abruzzo in esito ai possibili effetti ambientali.

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

I presenti si esprimono a maggioranza

ing. D. Longhi (Presidente delegato)

arch. B. Celupica

dott. D. Ciamponi (delegato)

dott.ssa S. Di Giuseppe

dott. F. Gerardini

dott.ssa Di Croce (delegata)

avv. M. Pellegrini

dott. M. Colonna



dott.ssa M. Taranta

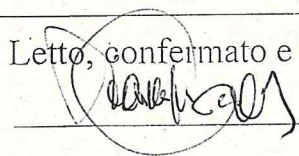

(segretario verbalizzante)

Dichiarazioni rese in audizione, allegate al verbale del Giudizio n. 3007 del 21 FEB. 2019
del Comitato di Coordinamento Regionale per la Valutazione d'Impatto Ambientale.

Innanzi al Comitato di Coordinamento Regionale per la Valutazione d'Impatto Ambientale, in qualità di PRESIDENTE AZIENDA REGIONALE ATTIVITA' PRODUTTIVE, nella riunione del predetto CCR-VIA è presente alle ore 14:00 del giorno 21.02.2019 il Sig. LEOMBRONI Gianfranco nato a identificato a mezzo del documento rilasciato il da, che dichiara quanto segue:

" INSEGNANDO ES DE LA REDAZIONE NELLE DUE TIPOLOGIE PREVISTE NELL'ALLEGATO IV DELLA LEGGE II DEL D. LGS. 152/2006 E PRECISAMENTE :-
- punto 4 lettera M: per contiere destinate e correlate all' erogazione e lavori manutenzione volti a modificare la coste mediante la coordinata di dirig. posti ed altri lavori di difesa dell' idraul.
- punto 4 lettera F: modifiche o estensioni di progetti di cui all' allegato IV o all' allegato IV già autorizzati relativo in fase di realizzazione de formazione dei procedi di servizi pubblici nell' ambito (gestione o attività non includa si all' allegato IV "
Per quanto di me si tratta il gruppo di lo spese verrà avvenuto all' IVA del 22% "

Letto, confermato e sottoscritto.





Dipartimento Governo del Territorio e Politiche Ambientali
Servizio Valutazioni Ambientali

Istruttoria Tecnica:

Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. – V.A.

Progetto:

**ARAP - INTERVENTO MASTERPLAN ABRUZZO (PSRA 07) DEVIAZIONE
DEL PORTO CANALE DI PESCARA**

Oggetto

Titolo dell'intervento:	INTERVENTO MASTERPLAN ABRUZZO (PSRA 07) DEVIAZIONE DEL PORTO CANALE DI PESCARA
Descrizione del progetto:	Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, approvato con delibera n. 210 del 29/08/2018 dal C.d.A. dell'ARAP, prevede che con il finanziamento del Masterplan Abruzzo (PSRA/07), pari a € 15.000.000,00, venga realizzata una parte del nuovo molo Nord e completato il pennello di foce, in perfetta aderenza al Piano Regolatore Portuale vigente.
Azienda Proponente:	A.R.A.P.
Procedimento	Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. – V.A.

Localizzazione del progetto

Comune:	PESCARA
Provincia:	Pescara
Località:	Porto di Pescara
Altri Comuni interessati:	Nessuno
Numero foglio catastale:	27
Particella catastale:	325

Referenti della Direzione

Titolare istruttoria:

Ing. Erika Galeotti





Istruttoria Tecnica:

Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. – V.A.

Progetto:

ARAP - INTERVENTO MASTERPLAN ABRUZZO (PSRA 07) DEVIAZIONE
DEL PORTO CANALE DI PESCARA

SEZIONE I ANAGRAFICA DEL PROGETTO

1. Responsabile Azienda Proponente

Cognome e nome	Leombroni Giampiero
e-mail	info@arapabruzzo.it
PEC	arapabruzzo@pec.it

2. Estensore dello studio

Nome studio professionista	Dott. Nicola Caporale
Cognome e nome	Nicola Caporale
Albo Professionale e num. iscrizione	Ordine nazionale dei Biologi n. 79119
Telefono	3472618599
e-mail	nicolink@yahoo.it
PEC	nicola.caporale@biologo.onb.it

3. Iter Amministrativo

Acquisizione in atti domanda	Prot. n. 246090 /18 del 06/09//2018
Oneri istruttori versati	50,00 €
Precedenti pareri CCR_VIA	Giudizio n. 2960 del 21/09/2018
Riattivazione	Prot. n.293546 del 24/10/2018

4. Osservazioni

Stazione Ornitologica Abruzzese	Prot.n.254576/18 del 17/09/2018
---------------------------------	---------------------------------

5. Elenco Elaborati

Publicati sul sito - Sezione "Elaborati VA" (avvio della procedura)	Altro Integrazioni
<ul style="list-style-type: none">- Studio di Prefattibilità Ambientale- Progetto di Fattibilità tecnico ed economica: <p>MP.I-200 RELAZIONI E DOCUMENTI MP.I-201 Relazione illustrativa tecnica MP.I-202 Relazione archeologica preventiva MP.I-203 Progetto di caratterizzazione dei sedimenti MP.I-204 Studio meteomarinario MP.I-205 Penetrazione del moto ondoso MP.I-206 Relazione idraulica MP.I-207 Rapporto di indagini geognostiche, geotecniche e sismiche MP.I-208 Prime indicazioni sicurezza MP.I-209 Calcolo sommario di spesa MP.I-210 Quadro economico MP.I-211 Cronoprogramma MP.I-212 Documento di sintesi MP.I-213 Studio di prefattibilità ambientale MP.I-300 DISEGNI ED ELABORATI GRAFICI MP.I-301 Corografia su base IGM MP.I-302 Inquadramento su Carta Tecnica Regionale MP.I-303 Inquadramento su Ortofoto 2010 MP.I-304 Carta nautica ed esposizione ondametria MP.I-305 Piano Regolatore Portuale 2008 MP.I-306 Planimetria delle fasi per la deviazione del Porto canale MP.I-307 Planimetria delle interferenze MP.I-308 Planimetria dello stato di fatto MP.I-309 Planimetria opere "Fase 2" finanziamento Masterplan MP.I-310 Sezioni tipo e particolari costruttivi MP.I-311 Planimetria piano di caratterizzazione</p>	Integrazione 1: Integrazione procedura V.A. deviazione porto di Pescara





Premessa

Il presente progetto viene sottoposto all'attenzione dei membri del Comitato di Coordinamento per la V.I.A. **sulla base di quanto stabilito nella riunione tenutasi a Pescara il 22/06/2018, avente ad oggetto "Porto di Pescara: Attuazione del Piano Regolazione Portuale – Realizzazione dei nuovi moli guardiani – atti propedeutici all'acquisizione del parere di V.I.A."**

Nel verbale della riunione, Prot. n. RA/193336 del 06/07/2018, che si allega alla presente istruttoria, si legge che l'ing. Longhi *"precisa che, in qualità di Dirigente competente, appena perverrà la richiesta di parere VIA la iscriverà tempestivamente per la discussione relativamente all'ammissibilità, successivamente sarà necessario rispettare i tempi per la trasparenza del D.lgs. 152/2006 (45gg)."*

In data 06/09/2018, nostro prot. 246090, l'ARAP ha avviato presso il nostro Servizio istanza di Assoggettabilità a V.I.A. per il seguente intervento: *"Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, approvato con delibera n. 210 del 29/08/2018 dal C.d.A. dell'ARAP il progetto prevede che con il finanziamento del Masterplan Abruzzo (PSRA/07), pari a € 15.000.000,00, venga realizzata una parte del nuovo molo Nord e completato il pennello di foce, in perfetta aderenza al Piano Regolatore Portuale vigente."*

La Ditta ha inquadrato le opere come rientranti:

- Nella tipologia elencata nell'Allegato IV alla parte Seconda del D.Lgs. 152/06, al punto 7, lettera n) ed in applicazione del D.M. 30/03/2015, denominata: *opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare;*
- Nella tipologia elencata nell'Allegato IV alla parte Seconda del D.Lgs. 152/06, al punto 8, lettera t: *modifiche ostensioni 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'intervento in oggetto è stato sottoposto all'attenzione dei membri del CCR-VIA nella seduta del 21/09/2018 per valutarne l'ammissibilità e la correttezza della tipologia di opere in cui la Ditta ha inquadrato l'intervento.

Il CCR-VIA, nella seduta del 21/09/2018, sentita la relazione istruttoria predisposta dall'ufficio e ascoltata la lettura testuale dell'osservazione del Presidente della Stazione Ornitologica Abruzzese, acquisita agli atti con numero protocollo n. 254576 del 14/09/2018, ha espresso il seguente parere n. 2960:

"ai fini della definizione della procedura di cui alla parte II del D.Lgs. n.152/06 si invita la ditta proponente a precisare se l'intervento ricada all'interno delle previsioni di cui all'allegato IV alla parte II del D.Lgs. 152/06 (paragrafo 7 punto n) e a integrare la documentazione trasmessa con elaborati che attestino tale coerenza"

L'Arap in data 24/10/2018, ha comunicato allo Scrivente Servizio l'avvenuta pubblicazione di quanto richiesto dal CCR-VIA, sullo Sportello Regionale Ambientale, e in data 04.12.2018 le integrazioni prodotte dalla ditta sono state nuovamente sottoposte al Comitato di Coordinamento Regionale per la V.I.A.. Il Comitato nel merito ha espresso il seguente giudizio n. 2982 del 04/12/2018:



“Ai fini della ammissibilità dell'istanza ai sensi dell'art. 19, di cui alla Parte II del D.Lgs n. 152/06, si rileva quanto segue:

la relazione integrativa, richiesta con precedente parere n. 2960 del 21/09/2018, appare nuovamente contraddittoria laddove il tecnico firmatario, pur dichiarando di inquadrare le opere da realizzare nelle tipologie progettuali dell'Allegato IV della Parte II del D.Lgs. 152/06, afferma che la natura delle opere nella sua globalità potrebbe trovare allocazione nella declaratoria di cui al punto 2, lettera b) o lettera f) dell'Allegato II bis del D.Lgs.n. 152/06.

Da più parti si legge, inoltre, che il progetto prevede che con il finanziamento Masterplan "venga realizzata una parte del molo Nord e completato il pennello di foce, in perfetta aderenza al P.R.P. vigente".

Infine, come si evince dal quadro economico allegato all'istanza, l'IVA sulle opere è stata calcolata nella misura dello 0% riferibile unicamente alle opere portuali di cui al richiamato punto 2 lettere b) ed f), mentre la realizzazione delle opere di cui al pt. 7 lettera n) dell'Allegato IV prevede l'applicazione dell'IVA al 22%.

Per le ragioni su esposte si chiede di voler fornire ulteriori chiarimenti ai fini della definizione delle procedure di valutazione di impatto ambientale, posto che, ove confermata la riconducibilità delle opere alla declaratoria di cui all'allegato II bis, bisognerà attivare le procedure di competenza statale.”

In data 19/12/2018 l'A.R.A.P. ha comunicato di aver inserito le integrazioni relative al suddetto parere sullo sportello regionale ambientale.

Le integrazioni trasmesse, a firma del consulente ambientale della Ditta, si riportano di seguito, integralmente.

Ai fini della definizione della procedura si forniscono i seguenti ulteriori chiarimenti:

1) Il Progetto presentato, finanziato nell'ambito Masterplan per un importo complessivo di €15.000.000,00, si riferisce esclusivamente alle opere, come descritto nelle relazioni progettuali, di prosecuzione ed estensioni di progetti già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione di cui al punto 8) lettera t del D.Lgs. n. 152/06.

Le opere sono in effetti inquadrabili quali prosecuzioni delle autorizzazioni del Comitato Via n.2745, del 20.12.2016, e n.2746 del 20.12.2016. Le stesse sono state autorizzate come opere che intervenivano per favorire l'allontanamento di acque inquinate del fiume Pescara e l'insabbiamento delle aree portuali da parte del fiume unitamente a produrre effetti di difesa del mare.

Nello specifico si tratta di:

- **completamento del pennello di foce, da realizzarsi in prosecuzione a quello in corso di realizzazione;** il pennello viene realizzato secondo la classica tipologia a scogliera protetta da una mantellata di massi artificiali tipo tetrapodi con una pendenza 3/2. Il pennello poggia su fondali variabili da -8.5 m a -10.5 m s.l.m.. I tetrapodi sono sostenuti al piede da un'unghia di massi naturali 7-10 t, la cui quota di sommità è -6.50 m s.l.m.. Questo intervento si sovrappone e completa le opere in esecuzione da parte del Provveditorato alle Opere pubbliche.
- **realizzazione della scogliera di raccordo tra il molo Nord e la diga distaccata;** la scogliera nel suo insieme è di tipo classico, ossia ha un nucleo costituito in parte da tout-venant e in parte dalla sommersa in corso di realizzazione da parte del Provveditorato, strati filtro con massi 0.3/0.7 t e 100-500 kg, una mantellata di protezione di pezzatura 3-7 t lato fiume Pescara e 1-3 t lato mare, con una sovrastruttura di c.a. con quota di sommità +2.50 m s.l.m. Per poter





raggiungere il fondale di progetto, previsto per il nuovo corso del fiume Pescara (-6.00 m s.l.m.) e per poter garantire dei cedimenti limitati nel tempo, si prevede il dragaggio del fondale sia in corrispondenza della cunetta di imbasamento dell'unghia al piede (-7.00 m s.l.m.) e sia del restante corpo diga (-3.50 m s.l.m.). Dalla recente campagna geologica è emerso che tali sedimenti, per una potenza di almeno 5,0 m, sono costituiti da sabbie limose inconsistenti o poco consistenti che si ipotizza possano essere utilizzate per il terrapieno del molo Nord. Questo intervento si sovrappone alle opere già in gran parte realizzate dal Provveditorato alle Opere pubbliche.

- **la realizzazione di un tratto del molo guardiano Nord per circa 300 m a partire dalla fine della scogliera di accordo;** il molo è realizzato con una doppia fila di palancole metalliche, infisse ad una distanza tra loro di circa 20,00 m, secondo la tipologia cosiddetta a "cofferdam" ed unite in sommità da un tirante di acciaio. Questo intervento si sovrappone alla barriera sommersa in opera già in gran parte realizzata dal Provveditorato alle Opere Pubbliche.
- **la realizzazione del raccordo tra il tratto della diga nord e l'arenile;** il raccordo verrà realizzato anch'esso a scogliera, utilizzando in parte il materiale della scogliera sommersa e in parte Tout-venant, protetto con una mantellata di massi 300-700 kg. Anche questa lavorazione si sovrappone parzialmente all'opera già del tutto realizzata dal Provveditorato alle Opere pubbliche.

2) Il richiamo all'aderenza delle opere previste nel presente progetto al P.R.P in vigore è apparso doveroso in quanto evidenzia l'assoluta legittimità amministrativa delle stesse.

3) Il regime IVA indicato nel quadro economico è riferito ad una prima fase progettuale (progetto di fattibilità tecnica ed economica). La quantificazione analitica di dettaglio sarà effettuata nelle successive fasi progettuali ai sensi della vigente normativa.

La ditta proponente ha pertanto ritenuto di inquadrare le opere da realizzare nelle due tipologie previste dall'Allegato IV della Parte II del D.Lgs. 152/06 (Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza delle Regioni e delle Province Autonome di Trento e di Bolzano) e precisamente:

- punto 7, lettera n: "opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare";
- 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)".



BREVE DESCRIZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO

La presente istruttoria riassume quanto riportato negli elaborati, redatti dai tecnici incaricati, e pubblicati nello Sportello Regionale Ambientale.

Gli obiettivi del progetto di fattibilità tecnico-economico presentato sono costituiti dalla attuazione di un primo stralcio di opere rivolte a realizzare una sottofase della deviazione del tratto terminale del F. Pescara secondo quanto previsto dal PRP 2008.

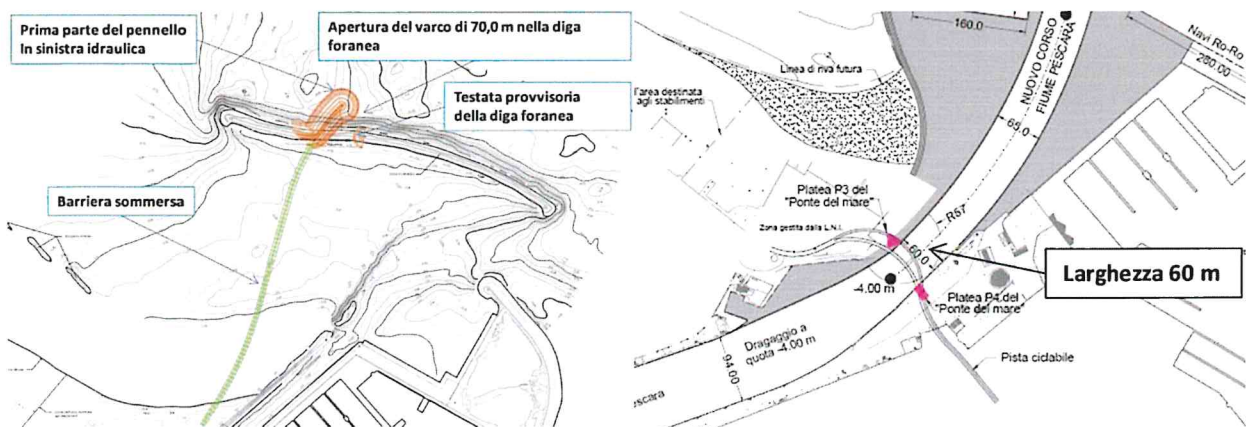
In particolare, le opere oggetto di progettazione, consistono in:

- pennello a mare di protezione della nuova foce fluviale posto in sinistra fluviale;
- parziale esecuzione del nuovo Molo Nord (in funzione della capienza economica).

Il progetto presentato non prevede l'ampliamento dell'apertura della diga foranea, che il tecnico ritiene possa essere effettuato solo in concomitanza con l'esecuzione del molo guardiano sud. Il tecnico chiarisce che le opere previste nel progetto, sopra elencate, sono pienamente conformi al P.R.P. 2008.

La progettazione delle suddette opere ha tenuto conto delle seguenti interferenze:

- interventi di anticipazione delle opere del PRP 2008 in corso di attuazione da parte del Provveditorato Interregionale per LE OO.PP. del Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna consistenti nella realizzazione:
 - di una barriera sommersa posta a mare e posizionata planimetricamente nella zona in cui ricadrà la nuova sponda sinistra fluviale del tratto deviato del F. Pescara secondo quanto previsto dal PRP 2008;
 - di una apertura della diga foranea di ampiezza pari a circa 70,0 m e di un primo tratto del pennello posto a mare oltre la diga foranea così come previsto dal PRP 2008 per la protezione della nuova foce fluviale.
- presenza di ulteriori interferenze in termini di destinazione d'uso e funzionalità portuale.
- presenza del Ponte del Mare.



Nel progetto si evince che il finanziamento assentito non è sufficiente a raggiungere l'obiettivo finale relativo alla realizzazione del porto canale (Fig. 5.1), nella nuova configurazione di PRP, pertanto la configurazione finale del progetto in oggetto è da intendersi "intermedia" rispetto al progetto complessivo.

L'importo complessivo degli interventi necessari e sufficienti alla deviazione del porto canale, riportati nella planimetria sottostante, è stato stimato in circa € 60.350.000,00, pertanto il finanziamento Masterplan (15 M€ - perfezionato) ed il finanziamento di cui alla Delibera CIPE n° 12

del 28 febbraio 2018 (16 M€ - in corso di perfezionamento) risultano insufficienti a raggiungere l'obiettivo.

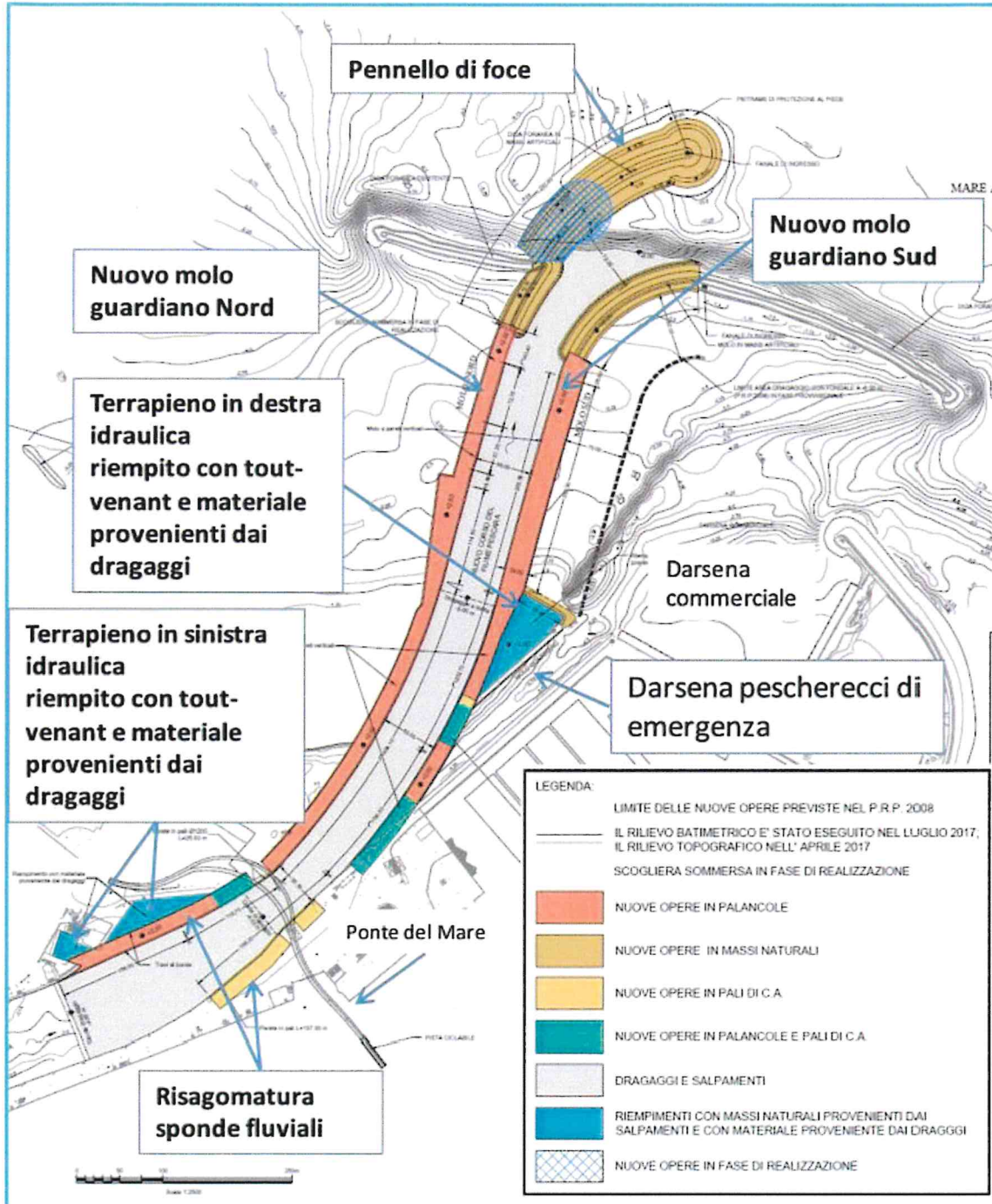


FIGURA 5-1 - PLANIMETRIA DELLE OPERE IN PROGETTO

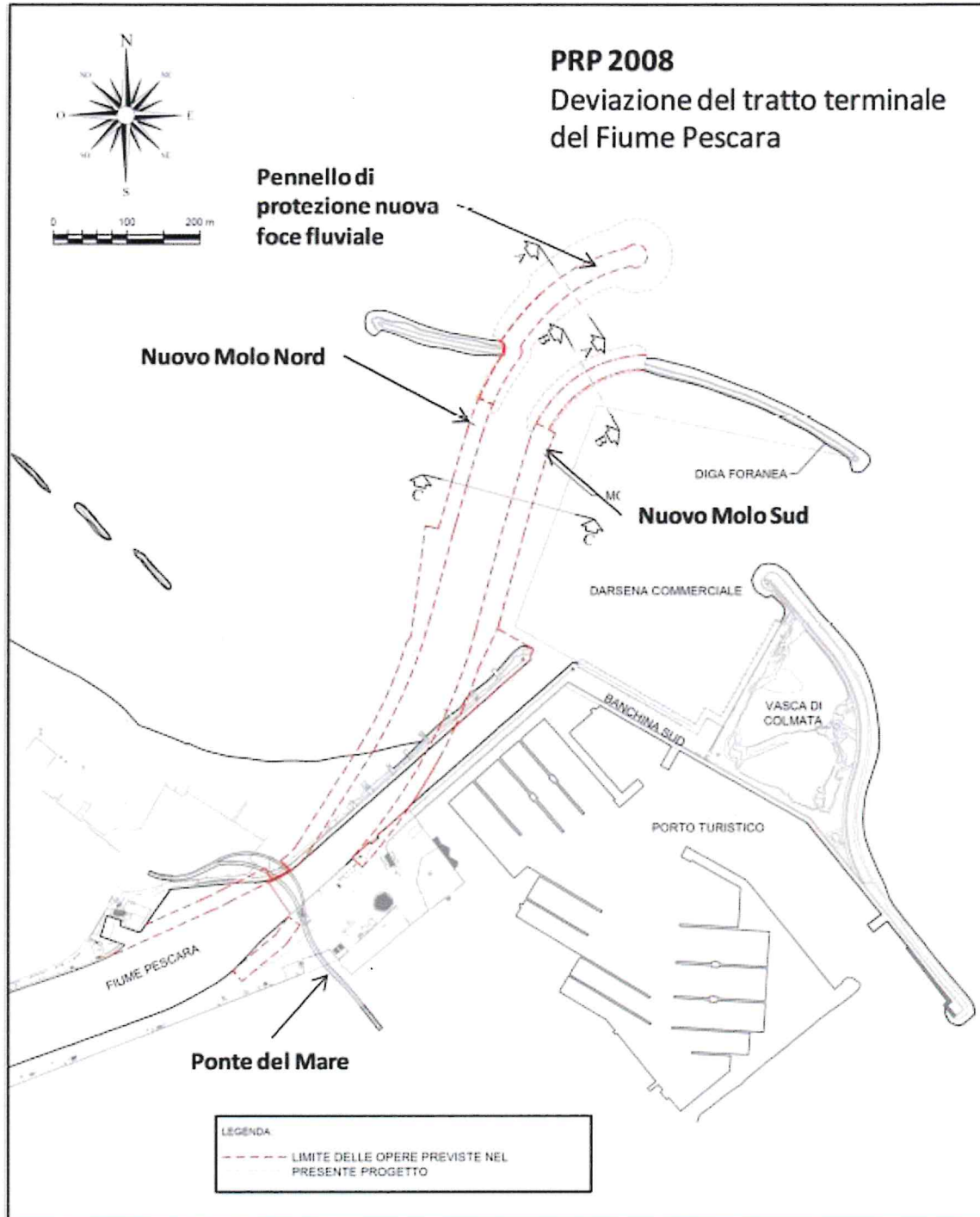


FIGURA 4-1 - OPERE PREVISTE DAL DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE IN ATTUAZIONE DEL PRP 2008



Planimetria di progetto – opere Fase 2 Finanziamento Masterplan

La progettazione preliminare della presente fase prevede:

- il completamento del pennello di foce, da realizzarsi in prosecuzione a quello in corso di realizzazione;** Il pennello viene realizzato secondo la classica tipologia a scogliera protetta da una mantellata di massi artificiali tipo tetrapodi con una pendenza 3/2. Il pennello poggia su fondali variabili da -8.5 m a -10.5 m s.l.m. I tetrapodi sono sostenuti al piede da un'unghia di massi naturali 7-10 t, la cui quota di sommità è -6.50 m s.l.m.;
- la realizzazione della scogliera di raccordo tra il molo Nord e la diga distaccata;** la scogliera nel suo insieme è di tipo classico, ossia ha un nucleo costituito in parte da Tout-venant e in parte dalla sommersa in corso di realizzazione da parte del Provveditorato, strati filtro con massi 0.3/0.7 t e 100-500 kg, una mantellata di protezione di pezzatura 3-7 t lato fiume Pescara e 1-3 t lato mare, con una sovrastruttura di c.a. con quota di sommità +2.50 m s.l.m. Per poter raggiungere il fondale di progetto, previsto per il nuovo corso del fiume Pescara (-6.00 m s.l.m.) e per poter garantire dei cedimenti limitati nel tempo, si prevede il dragaggio del fondale sia in corrispondenza della cunetta di imbasamento dell'unghia al piede (-7.00 m s.l.m.) e sia del restante corpo diga (-3.50 m s.l.m.). Dalla recente campagna geologica è emerso che tali sedimenti per una potenza di almeno 5,0 m sono costituiti da sabbie limose inconsistenti o poco consistenti che si ipotizza possano essere utilizzate per il terrapieno del molo Nord.
- la realizzazione di un tratto del molo guardiano Nord per circa 300 m a partire dalla fine della scogliera di raccordo;** il molo è realizzato con una doppia fila di palancole metalliche, infisse ad una distanza tra loro di circa 20.00 m, secondo la tipologia cosiddetta a "cofferdam" ed unite in sommità da un tirante di acciaio. Le palancole sono state dimensionate secondo le nuove norme tecniche 2018, ipotizzando una serie di successioni di fasi realizzative dell'intero porto (si parte dalla fase di costruzione dell'opera e si arriva a quella finale con il dragaggio a quota -6.00 m s.l.m. per poi



continuare in eventuale approfondimento di 1.0 m per escavazione del fiume). Nel predimesionamento si è tenuto conto della diminuzione dello spessore della palancola a causa della corrosione per un tempo di vita di 50-100 anni. Nella zona immediatamente retrostante le palancole, verrà posto del Tout-venant o del materiale proveniente dal salpamento di parte della scogliera sommersa, garantendo in sommità (+0.50 m s.l.m.) lo spazio necessario per il passaggio di mezzi di cantiere e successivamente verrà realizzata la trave di coronamento. Nella zona centrale verrà collocato il materiale proveniente dai dragaggi se ritenuto ambientalmente idoneo a norma di legge. Il dragaggio dei sedimenti e la loro successiva collocazione in opera dovranno essere eseguiti con una benna di tipo ambientale, in modo da garantire la presenza di una limitata quantità d'acqua durante lo scarico. Un opportuno manufatto consentirà inoltre lo scarico e la regolazione delle acque in esubero, durante la fase di conferimento dei sedimenti e nel rispetto dei parametri minimi ambientali richiesti (ad es. torbidità massima allo scarico, ecc). Considerato che i sedimenti sono di tipo sabbia-limosa, occorrerà prevedere alcuni accorgimenti per accelerare gli assestamenti dello strato, ad esempio opportuni sistemi di precarica. Una volta che gli assestamenti sono terminati, si potrà procedere alla posa del tout – venant di sommità ed alla realizzazione della pavimentazione flessibile.

4. La **realizzazione del raccordo tra il tratto della diga nord e la spiaggia**; il raccordo verrà realizzato anch'esso a scogliera, utilizzando in parte il materiale della scogliera sommersa e in parte Tout-venant, protetto con una mantellata di massi 300-700 kg.

Nello studio si legge, inoltre, che il presente progetto prevede, come previsto dal PRP 2008, di eliminare lo scalo di alaggio posto in sinistra idraulica a monte del Ponte sul Mare per destinarlo a terrapieno. Qualora si ritenesse opportuno mantenere lo scalo di alaggio in attesa della realizzazione della darsena pescherecci, non si ravvisano problemi particolari al suo mantenimento. Questa modifica potrebbe essere apportata in sede di Progetto Definitivo delle opere di deviazione del fiume Pescara.

Il completamento del pennello di foce ha la funzione di:

- indirizzare verso Est i materiali in sospensione trasportati dalle acque fluviali;
- proteggere efficacemente il canale dall'ingresso del moto ondoso proveniente dal primo quadrante (fra Nord ed Est);
- eliminare quasi completamente i fenomeni di frangimento (totale o parziale) all'imboccatura portuale.

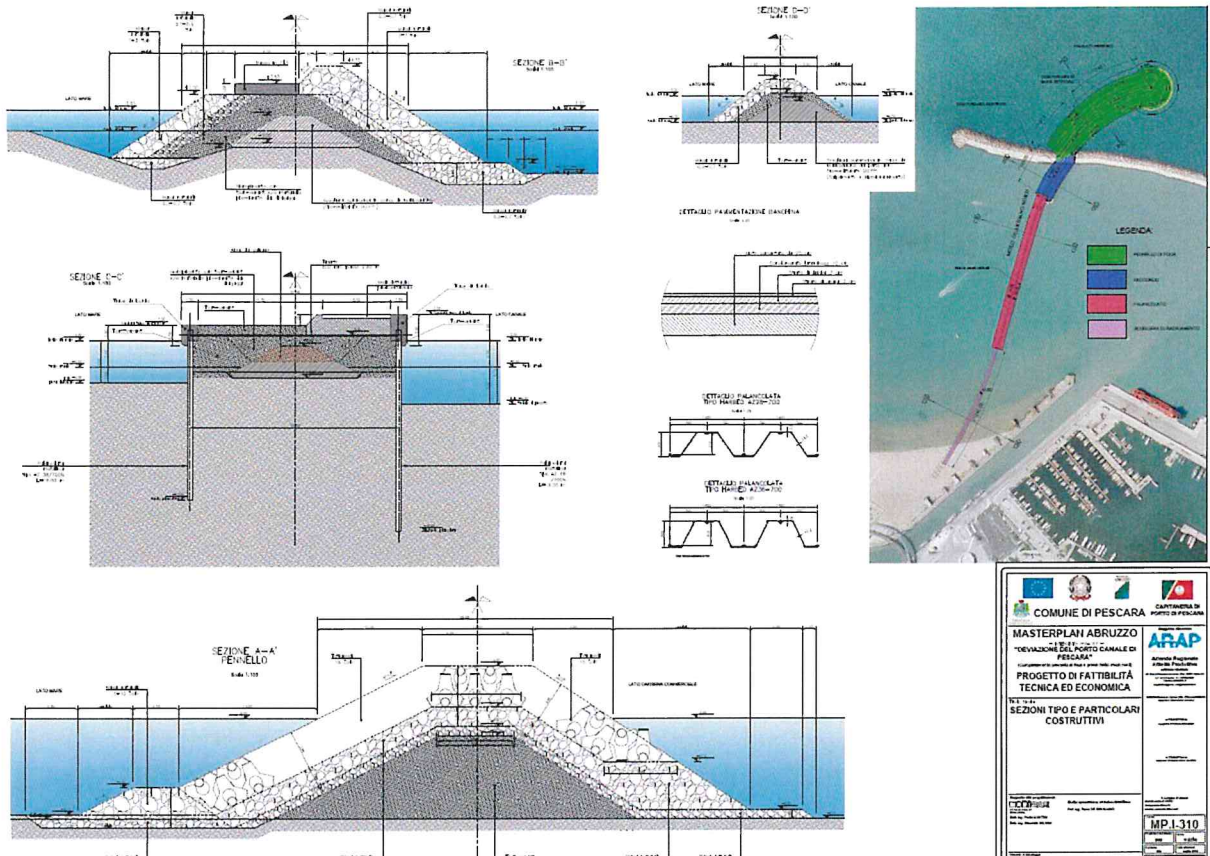
Il pennello sarà realizzato con la tradizionale tipologia a scogliera, in particolare la nuova opera proseguirà quella già in fase di realizzazione da parte del Provveditorato delle OO.PP, con alcune modifiche per il nuovo tratto dovute ai maggiori fondali di imbasamento, secondo le indicazioni del PRP 2008.

Il tratto del molo guardiano Nord per circa 300 m a partire dalla fine della scogliera di raccordo deve soddisfare almeno i seguenti requisiti:

- ridurre la permeabilità trasversale per separare le acque del Pescara da quelle portuali (darsena pesca e darsena commerciale);
- garantire al piede dell'opera delle profondità minime (come previste nelle tavole progettuali) necessarie al transito delle piene;
- garantire la stabilità delle opere anche in caso di escavazioni del fiume in occasione delle piene;
- garantire una continuità del fronte banchina al fine di evitare discontinuità idrauliche, e al fine di evitare possibili escavazioni o depositi localizzati;
- utilizzare per quanto possibile il materiale proveniente dai dragaggi per realizzare il nuovo percorso fluviale;
- costi ridotti per la manutenzione del fiume;



A tale fine è stata studiata una doppia paratia di acciaio (palancole) o di pali collegate in sommità con tiranti di acciaio, la scogliera sommersa in corso di realizzazione ad opera del Provveditorato verrà contenuta all'interno del "cofferdam" che costituirà il nuovo molo guardiano Nord.



CONTENUTI DELLA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA

Individuazione della Procedura Ambientale

Il tecnico incaricato dalla Ditta dichiara di inquadrare le opere da realizzare nelle due tipologie progettuali previste dall'Allegato IV della Parte II del D.Lgs. 152/06:

- **punto 7, lettera n:** opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare;
- **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). Inoltre il tecnico afferma quanto ad una più ampia lettura la natura delle opere potrebbe

Inoltre il tecnico afferma quanto segue:

“Ad una più ampia lettura ex art.22 del D.Lgs. N. 152/06 novellato dal D.Lgs. 104/17 (Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza statale) la natura delle opere nella sua globalità potrebbero trovare allocazione nella declaratoria di cui al punto 2, lettera b) porti e impianti portuali marittimi fluviali e lacuali.”





compresi i porti con funzione peschereccia, vie navigabili o alla **lettera f)** porti con funzione turistica o da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri”.

Opere previste nel presente progetto

Dal documento “Studio di fattibilità tecnica” del progetto dal titolo “Deviazione del Porto canale di Pescara”, si riporta che le opere necessarie alla completa deviazione del fiume prevedono un impegno di spesa di circa 60 milioni e consistono in:

1. due nuovi moli guardiani (Nord e Sud) disposti con giacitura curvilinea a forma di S;
2. un pennello di foce posto in sinistra idraulica del canale deviato;
3. un terrapieno posto in destra idraulica destinato ad accogliere “tout venant” e materiale proveniente dai dragaggi;
4. un terrapieno posto in sinistra idraulica destinato ad accogliere “tout venant” e materiale proveniente dai dragaggi;
5. dragaggio del nuovo tracciato fluviale fino a raggiungere le quote di progetto;
6. protezione del fondale necessarie per contenere i fenomeni di escavazione del nuovo alveo fluviale durante le piene;
7. demolizione del tratto di sponda sinistra dell'attuale canale di accesso al porto intercettato dai due nuovi moli guardiani;
8. risagomatura delle sponde in sinistra e in destra idraulica poste a monte del ponte sul mare.

Il tecnico afferma che *“tali opere si inseriscono temporalmente a seguire rispetto a quelle in avanzata fase realizzata da parte del provveditorato Interregionale OO.PP. del Lazio, Abruzzo, Sardegna e precisamente:*

- una barriera sommersa posta a mare e posizionata planimetricamente nella zona in cui ricadrà la nuova sponda sinistra fluviale del tratto deviato del fiume Pescara
- una apertura della diga foranea di ampiezza pari a circa 70 m e di un primo tratto del pennello posto a mare oltre la diga foranea per la protezione della nuova foce fluviale

Nel documento integrativo viene riportato che allo stato attuale la situazione economico finanziaria risulta la seguente:

Stima dei Costi Complessivi alla realizzazione della deviazione del corso fluviale

Fase	Finanziamento	Stato del fin.to	Importo lavori	Totale
II	Masterplan PSRA/07	Perfezionato	€ 12.587.319,50	€ 15.000.000,00
III	CIPE n° 14 del 28/02/2018	Da perfezionare	€ 13.280.000,00	€ 16.000.000,00
IV	Da reperire	-----	€ 24.360.500,00	€ 29.350.000,00

Per quanto attiene al progetto presentato il tecnico afferma che:

“in dipendenza dal finanziamento disponibile di 15 milioni di euro ci si limiterà’ (secondo quanto previsto nella fase II delle fasi realizzative) ad alcune prime e parziali opere di deviazione fluviale che comunque si ritengono necessarie ed urgenti per apportare miglioramenti alla situazione attuale (apertura varco della diga foranea, barriera sommersa).



In particolare, il tecnico dichiara che *“con la copertura finanziaria ad oggi certamente disponibile (15 milioni di euro –masterplan: PSRA/07) si provvederà a realizzare quanto segue:*

1. **il completamento del pennello di foce, da realizzarsi in prosecuzione a quello in corso di realizzazione;** Il pennello viene realizzato la classica tipologia a scogliera protetta da una mantellata di massi artificiali tipo tetrapodi con una pendenza 372. Il pennello poggia sui fondali variabili da -8,5 a 10,5 m s.l.m. I tetrapodi sono sostenuti al piede da un'unghia di massi naturali 7-10 t, la cui quota di sommità è -6,5 s.l.m.

In merito a questa opera il tecnico conclude che questo intervento si sovrappone e completa le opere in esecuzione da parte del provveditorato alle opere pubbliche.

2. **La realizzazione della scogliera di raccordo tra il molo Nord e la diga distaccata;** la scogliera nel suo insieme è di tipo classico, ossia ha un nucleo costituito in parte tout-venat e in parte della sommersa in corso di realizzazione da parte del Provveditorato, strati filtro con massi 0.3/0.7 t e 100-500 kg una mantellata di protezione di pezzatura 3-7 t lato fiume Pescara e 1-3 t lato mare, con una sovrastruttura di c.a. con quota di sommità +2.5 m s.l.m. Per poter raggiungere il fondale di progetto, previsto per il nuovo corso del fiume Pescara (-6 m s.l.m.-) e per poter garantire dei cedimenti limitati nel tempo, si prevede il dragaggio del fondale sia in corrispondenza sulla cunetta di imbascamento dell'unghia al piede (-7 m s.l.m.) e sia del restante coro diga (-3.50 m s.l.m.). Dalla recente campagna geologica è emerso che tali sedimenti, per una potenza di almeno 5,0 m, sono costituiti da sabbie limose inconsistenti o poco consistenti che ipotizza possano essere utilizzate per il terrapieno del molo Nord.

In merito a questa opera il tecnico conclude che questo intervento si sovrappone alle opere già in gran parte realizzata dal provveditorato alle Opere pubbliche.

3. **La realizzazione di un tratto del molo guardiano Nord per circa 300 m a partire dalla fine della scogliera di raccordo;** il molo è realizzato con una doppia fila di palancole metalliche, infisse ad una distanza tra loro di circa 20 m, secondo la tipologia cosiddetta a cofferdam ed unite in sommità da un tirante di acciaio.

In merito a questa opera il tecnico conclude che questo intervento si sovrappone alla barriera sommersa in opera già in gran parte realizzata dal Provveditorato alle Opere pubbliche.

4. **La realizzazione del raccordo tra il tratto della diga nord e l'arenile;** il raccordo verrà realizzato anch'esso a scogliera, utilizzando in parte il materiale della scogliera sommersa e in parte tout-venant, protetto con una mantellata di massi 300-700 kg.

In merito a questa opera il tecnico conclude che anche questa lavorazione si sovrappone parzialmente alla opera già del tutto realizzata dal Provveditorato alle Opere pubbliche.

A valle di tale elenco il tecnico dichiara che *“le opere che si andranno a realizzare con l'attuale progetto costituiscono estensioni di progetto autorizzati, realizzati o on fase di autorizzazione”* facendo riferimento specifico alla realizzazione della barriera sommersa e all'apertura della diga foranea. Quest'ultimi interventi sono stati autorizzati dal CCR-VIA rispettivamente con giudizio n. 2745 e n.2746 del 20.12.2016. In entrambi i casi il CCR-VIA ha espresso parere di non assoggettabilità a VIA con prescrizioni, che si riportano integralmente.

Per la diga foranea GIUDIZIO 2745

“Sentita la relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio

Interviene il dott. Luciano De Sordo, responsabile dell'Ufficio Piano e Programmi dell'Autorità di Bacino che dichiara che nota trasmessa prot. 119541 del 14.12.2016 è un parere favorevole di compatibilità idraulica in caso di concomitanza di eccessivo moto ondoso e piena del fiume.espresso sia per l'apertura della diga foranea che per la realizzazione della barriera soffolta.



Intervengono in rappresentanza del M5S i sig.ri Massimo Di Renzo e Fabio Stella, i quali rilevano che i due progetti sono stati presentati con due distinti progetti, che però sono propedeutici all'intero porto e quindi da sottoporre a VIA nazionale. Trattasi inoltre di progetti già appaltati senza una preventiva valutazione ambientale. Inoltre rilevano che le due opere potrebbero essere pericolose nelle fase transitoria prima della realizzazione dell'intera area portuale. Infine riferiscono che confrontando il avori con il PRP rilevano vi sono delle differenze sulla larghezza dell'apertura con la necessità di riformulare gli studi

Questo Comitato, dato atto che:

- così come puntualizzato dal proponente nella precedente seduta del 07.12.2016, trattasi di intervento rientrante tra le categorie di opere previste nell'allegato IV alla parte seconda del Dlgs 152/2006 punto 7 lett n);*
- l'intervento previsto risulta non in contrasto con il nuovo Piano Regolatore Portuale;*
- del parere favorevole espresso dall'Autorità di Bacino;*

FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA V.I.A. CON LE SEGUENTI PRESCRIZIONI

- 1. Stante le motivazioni sottese all'intervento, peraltro come ribadite in sede di audizione in data 07/12/2016, limitare a 70 m l'apertura della diga (in conformità al progetto già appaltato) rinviando i successivi lavori di apertura in attuazione alle previsioni di cui al Piano Regolatore Portuale, ad idonee procedure ai sensi dell'Allegato II° del Dlgs 152/2006;*
- 2. Nel cronoprogramma degli interventi, la tempistica di realizzazione delle opere dovrà essere definita al fine di minimizzare gli effetti di disturbo sulla componente bentonica e sull'avifauna, escludendo comunque i periodi riproduttivi dell'avifauna e del periodo di balneazione;*
- 3. Garantire ogni iniziativa per evitare effetti negativi sulla viabilità e sul traffico nelle zone prospicenti la aree di cantiere, da concordare con il Comune di Pescara;*
- 4. Escludere l'uso di cariche esplosive micro ritardate per le fasi di demolizione del muro di coronamento presente sulla diga foranea e della diga stessa;*
- 5. I macchinari impiegati nell'esecuzione delle opere dovranno essere dotati di dispositivi di attenuazione del rumore, nel rispetto della normativa vigente; dovranno comunque essere minimizzati gli impatti indotti da rumore e vibrazioni;*
- 6. Escludere ogni attività di dragaggio, limitando quindi l'intervento a solo movimentazione sommersa, per la quale occorre acquisire specifica autorizzazione da parte Servizio Rifiuti ai sensi dell'art. 109 del Dlgs 152/2006 e D.M. 173/2016*
- 7. Mettere in atto ogni precauzione per evitare il rilascio accidentale di materiali e sostanze potenzialmente inquinanti e la loro diffusione in mare; contenere al minimo indispensabile gli spazi destinati al cantiere e allo stoccaggio temporaneo dei materiali movimentati;*
- 8. In fase di progettazione esecutiva deve essere predisposto un piano di monitoraggio ambientale (ante operam, corso d'opera e post operam) delle diverse matrici ambientali interessate dall'opera da concordare con ARTA, che dovrà essere trasmesso al Servizio Valutazioni Ambientale per la pubblicazione sullo Sportello Regionale Ambiente ai sensi del comma 2. dell'articolo 28 del D.L. 152/2006;*
- 9. Invio allo Sportello Regionale Ambiente delle risultanze dei sopralluoghi e dei monitoraggi, corredate da tutte le certificazioni, dagli esiti delle prove e delle analisi chimico fisiche, perché possano essere rese pubbliche ai sensi del comma 2 dell'articolo 28 del D.L. 152/2006;*





10. Al termine dei lavori, le aree di cantiere dovranno essere completamente liberate e dovrà essere ripristinato l'originario stato dei luoghi;

11. Acquisire, ove necessario, l'autorizzazione paesaggistica ex Dlgs 42/2004.

I presenti si esprimono all'unanimità"

Per la realizzazione della barriera sommersa Giudizio 2746

"Sentita la relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio

Interviene il dott. Luciano De Sordo, responsabile dell'Ufficio Piano e Programmi dell'Autorità di Bacino che dichiara che nota trasmessa prot. 119541 del 14.12.2016 è un parere favorevole di compatibilità idraulica in caso di concomitanza di eccessivo moto ondoso e piena del fiume. espresso sia per l'apertura della diga foranea che per la realizzazione della barriera soffolta.

Intervengono in rappresentanza del M5S i sig.ri Massimo Di Renzo e Fabio Stella, i quali rilevano che i due progetti sono stati presentati con due distinti progetti, che però sono propedeutici all'intero porto e quindi da sottoporre a VIA nazionale. Trattasi inoltre di progetti già appaltati senza una preventiva valutazione ambientale. Inoltre rilevano che le due opere potrebbero essere pericolose nelle fase transitoria prima della realizzazione dell'intera area portuale. Infine riferiscono che confrontando il avori con il PRP rilevano vi sono delle differenze sulla larghezza dell'apertura con la necessità di riformulare gli studi

Questo Comitato, dato atto che:

- così come puntualizzato dal proponente nella precedente seduta del 07.12.2016, trattasi di intervento rientrante tra le categorie di opere previste nell'allegato IV alla parte seconda del Dlgs 152/2006 punto 7 lett n);

- l'intervento previsto risulta non in contrasto con il nuovo Piano Regolatore Portuale;

- del parere favorevole espresso dall'Autorità di Bacino;

FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA V.I.A. CON LE SEGUENTI PRESCRIZIONI

1. *Al fine di proteggere dalle attività di cantiere le aree di battigia interessate da vegetazione dunale, specie psammobile e l'area di nidificazione del fratino, le stesse dovranno essere adeguatamente delimitate di concerto con il WWF ed il Comune di Pescara;*

2. *Durante la realizzazione della barriera soffolta e le operazioni di movimentazione dei sedimenti, l'area marina interessata dai lavori dovrà essere presidiata da barriere anti torbidità, atti a limitare la diffusione verso le acque limitrofe del materiale più fine messo in sospensione (es. panne galleggianti); al fine di contenere la dispersione dei sedimenti e il possibile rilascio di contaminanti ad essi legati, valutare l'utilizzo di una tipologia di benna chiusa;*

3. *Per la movimentazione sommersa ed il dragaggio acquisire specifica autorizzazione da parte del Servizio Rifiuti ai sensi dell'art. 109 del Dlgs 152/2006 e D.M. 173/2016;*

4. *Per le attività di dragaggio dovrà essere ridotto al minimo il fenomeno di dispersione di polveri dai cumuli di sedimenti depositati (evitando le giornate ventose e prevedendo sistemi di bagnatura);*

5. *In ogni caso le aree di deposito temporaneo dei sedimenti dragati (escludendo tassativamente il loro posizionamento sull'arenile) dovranno essere opportunamente impermeabilizzate ed i cumuli dovranno essere*



coperti con materiali impermeabili al fine di ridurre gli apporti delle acque meteoriche; le acque di scolo dovranno comunque essere gestite nel rispetto del Dlgs 152/2006;

6. *Le attività di ripascimento da effettuare con il materiale dragato dovranno essere soggette ad autonome procedure autorizzative;*

7. *I siti individuati per lo stoccaggio dei materiali provenienti dalle cave (escludendo tassativamente il loro posizionamento sull'arenile), dovranno essere provvisti di idonei sistemi di abbattimento delle polveri; il materiale dovrà essere trasportato su camion coperti o telonati;*

8. *Nel cronoprogramma degli interventi, la tempistica di realizzazione delle opere dovrà essere definita al fine di minimizzare gli effetti di disturbo sulla componente bentonica e sull'avifauna, escludendo comunque i periodi riproduttivi dell'avifauna e del periodo di balneazione;*

9. *Garantire ogni iniziativa per evitare effetti negativi sulla viabilità e sul traffico nelle zone prospicenti la aree di cantiere, da concordare con il Comune di Pescara;*

10. *Valutare l'opportunità di arretrare ulteriormente l'inghisamento a terra (oltre i 30 mt previsti) al fine di ridurre al minimo il disturbo dell'arenile;*

11. *In fase di progettazione esecutiva deve essere predisposto un piano di monitoraggio ambientale (ante operam, corso d'opera e post operam) delle diverse matrici ambientali interessate dall'opera da concordare con ARTA, che dovrà essere trasmesso al Servizio Valutazione Ambientale per la pubblicazione sullo Sportello Regionale Ambiente ai sensi del comma 2 dell'articolo 28 del D.L. 152/2006;*

12. *Prima dell'inizio lavori, richiedere l'autorizzazione Paesaggistica (in quanto zona vincolata ex lege dal Dlgs 42/2004) in quanto non è stata esclusa la visibilità della diga in caso di bassa marea;*

13. *Il tracciato della diga soffolta non dovrà essere in contrasto al nuovo Piano Portuale;*

14. *Invio allo Sportello Regionale Ambiente delle risultanze dei sopralluoghi e dei monitoraggi, corredate da tutte le certificazioni, dagli esiti delle prove e delle analisi chimico fisiche, perché possano essere rese pubbliche ai sensi del comma 2 dell'articolo 28 del D.L. 152/2006;*

15. *Al termine dei lavori, le aree di cantiere dovranno essere completamente liberate e dovrà essere ripristinato l'originario stato dei luoghi.*

I presenti si esprimono all'unanimità".

Definizione della procedura.

Per i motivi sopra esposti il tecnico conclude come segue:

"...si ritiene che i richiamati riferimenti alle due tipologie previste dall'Allegato IV della Parte II del D.Lgs. 152/06 e precisamente:

- **punto 7, lettera n:** *opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare;*
- **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).*

siano applicabili alle opere cantierabili dell'attuale progetto che costituiscono solo un parte delle opere necessarie (previste nel PRP) alla completa deviazione del porto canale del fiume Pescara.



Inoltre il tecnico precisa che:

1. *Le successive fasi di realizzazione della deviazione del porto canale del fiume Pescara (fase II e IV) e le altre opere complessive saranno sottoposte a procedure di Verifica di Assoggettabilità Ambientale (V.A) a livello statale, trattandosi di opere a connotazione chiaramente portuale:*
 - **III Fase** *completamento del molo nord fino all'interferenza con il Ponte del Mare , esecuzione opere di protezione delle fondazioni della platea P3 del Ponte , parziale esecuzione del molo guardiano sud. Particolare attenzione dovrà essere posta per la progettazione del molo sud valutando l'opportunità di avviarne la realizzazione a partire da una sezione a ridosso dell'attuale molo nord (senza interferire con i trabocchi) ed evitando di rinchiudersi sulla diga foranea per scongiurare l'occlusione del varco operato dal provveditorato OO.PP.;*
 - **IV Fase** *In questa fase sono da intendersi ricompresi tutti i restanti interventi per i quali , al momento, non risultano coperture economiche che comunque la Regione Abruzzo dovrà programmare per consentire il concreto raggiungimento dell'obiettivo primario di deviazione del porto canale. Tali opere riguardano il completamento del molo sud, la realizzazione della prima parte dei dragaggi relativi alla zona compresa tra il molo sud e quello nord, la demolizione del tratto nord dell'attuale molo guardiano intercettato dai due nuovi moli guardiani ed il raccordo curvilineo tra il vecchio ed il nuovo molo sud con completamento dei dragaggi.*
2. *Per le stesse opere previste nelle fasi III e IV si dovranno risolvere le specifiche problematiche tecniche relative al ponte sul Mare ed al restringimento dell'alveo fluviale rispetto alle previsioni del piano regolatore portuale, tali circostanze andranno lentamente calibrate nell'ambito delle previsioni di P.R.P, non potendosi escludere ad oggi, eventuali varianti di Piano regolatore portuale ed aggiornamento di procedura di Valutazione ambientale Strategica.*

Controdeduzioni all'osservazione della S.O.A n. prot 254576.

Il tecnico incaricato controdeduce alle osservazioni ricevute dalla Onlus SOA:

In merito “competenza nazionale con V.I.A. diretta” il tecnico afferma che i riferimenti all'allegato II e alla VIA statale non sono corretti” e che la procedura di riferimento statale è quella prevista dall'allegato II bis inserito nell'art.22 del D.Lgs. 104/2017 e i riferimenti sono da ricercarsi alla voce “Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza statale:

- **Punto 2 lettera b)** *porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti con funzione peschereccia, vie navigabili*
- **Punto 2 lettera f)** *porti con funzione turistica o da diporto , quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri.*

In merito al mancato raggiungimento del miglioramento ambientale delle acque di balneazione del litorale pescarese a nord del molo nord del fiume Pescara e quelle antistanti via Balilla e via Galileo, il tecnico afferma che occorre tenere in conto che nel corso del 2018 risultano una elevata numerosità di sfioro degli impianti di sollevamento situati sulle golene nord e sud del fiume Pescara. Tutto ciò certamente non contribuisce al miglioramento delle acque di balneazione del litorale nord di Pescara. Il risanamento del fiume Pescara e delle sue acque richiedono interventi anche sul ricorso alle aperture degli sfioratoi di piena a cominciare da quello situato in località Madonnina. Occorre far notare che con la parziale apertura della diga foranea e la realizzazione della barriera sommersa l'effetto di deviazione delle acque verso l'esterno della diga che non può chiaramente essere confrontato con il risultato che si avrà con la realizzazione delle ulteriori opere previste (convogliamento diretto delle acque del fiume oltre la barriera foranea).



**Dipartimento Governo del Territorio e Politiche Ambientali
Servizio Valutazioni Ambientali**

Istruttoria Tecnica:

Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. – V.A.

Progetto:

**ARAP - INTERVENTO MASTERPLAN ABRUZZO (PSRA 07) DEVIAZIONE
DEL PORTO CANALE DI PESCARA**

Infine relativamente alla “introduzione di una darsena pescherecci di emergenza” è semplicemente la previsione di realizzazione temporanea ed intermedia del primo tratto di banchina in attuazione del PRP, che andrà verificata e valutata nelle successive fasi progettuali compatibilmente con le attuali disponibilità economiche a base del progetto. Qualora si ravvisasse la utilità /necessità di tale realizzazione saranno attivate le procedure amministrative relative.

Referenti della Direzione

Titolare istruttoria:

Ing. Erika Galeotti