

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

### Giudizio n.2960 del 21-09-2018

Richiesta chiarimenti per

### Progetto Masterplan Abruzzo (PSRA07) "Deviazione del Porto canale di Pescara."

Il Comitato CCR-VIA esprime il seguente parere:

"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."

### Precisazioni:

#### 1) Premessa sulla individuazione della Procedura Ambientale

La ditta proponente ha 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 estinzione non inclusa nell'Allegato III)".*

Ad una più ampia lettura ex art. 22 del D.Lgs. N. 152/06 Allegato II-bis, come novellato dal D.Lgs. n.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 e 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."*

#### 2) Opere previste dal presente progetto

Il progetto reca il titolo di "Deviazione del Porto canale di Pescara".

Con l'elaborato progettuale redatto (Studio di fattibilità Tecnico Economica) si è pertanto provveduto all' inquadramento di dettaglio delle opere all'interno del P.R.P. ed alla quantificazione in prima stima delle risorse economiche necessarie per la **completa deviazione** del Porto canale. Tale stima conduce ad un necessario

impegno di risorse economiche di circa 60 milioni di euro. Le opere necessarie per la realizzazione della completa deviazione del fiume 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. protezioni 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.

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

Tali opere si inseriscono temporalmente a seguire rispetto a quelle in avanzata fase realizzativa da parte del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Lazio, Abruzzo e 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 70,0 m e di un primo tratto del pennello posto a mare oltre la diga foranea per la protezione della nuova foce fluviale .

Per quanto attiene al **progetto presentato**, in dipendenza del 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).

Pertanto, come ben si evince dal progetto presentato, con la copertura finanziaria ad oggi certamente disponibile (€15.000.000,00 – 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 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.
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 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.
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 20,00 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.
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. Anche questa lavorazione si sovrappone parzialmente alla opera già del tutto realizzata dal Provveditorato alle Opere pubbliche.

Appare quindi evidente come tutte le opere che si andranno a realizzare con l'attuale progetto **costituiscono estensioni di progetti autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione.**

A tal proposito si richiamano le autorizzazioni ambientali alla esecuzione dei due progetti elaborati dal Provveditorato alle Opere Pubbliche del Ministero dei Trasporti rilasciate in via definitiva dalla Regione Abruzzo con il provvedimento del Comitato di Coordinamento VIA n.2745 del 20.12.2016 e n.2746 del 20.12.2016 rispettivamente per realizzazione della barriera sommersa e dell'apertura della diga foranea alle quali in specifico si fa riferimento.

E' bene ricordare che, nell'ambito della procedura di Assoggettabilità Ambientale e di esclusione dalla procedura Via il Comitato di Coordinamento Regionale per l'impatto Ambientale CCR.VIA, ha individuato sia per la realizzazione della barriera sommersa che per l'apertura della diga foranea numerose prescrizioni in particolare di tipo ambientale che costituiscono già una valutazione di riferimento precauzionale e di mitigazione ambientale rispetto alle opere da realizzare. Appare utile, anche ai fini dell'attuale progetto, elencare le disposizioni prescrittive del CCRA dei due progetti:

**Per l'apertura della diga foranea:**

*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, perchè possano essere rese pubbliche ai sensi del

Pagina 2

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.

## Per la realizzazione della **barriera sommersa**:

### *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 fraterno, 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 prospicienti la area di cantiere, da concordare con il Comune di Pescara;
10. Valutare l'opportunità di arretrare ulteriormente l'inghissamento 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.

### **3) Definizione della procedura**

Si vuole evidenziare come la nuova normativa introdotta con il D.Lgs. n. 104/2017, che inserisce nell'Allegato II-bis della Parte II del D.Lgs.152/06 i progetti inerenti i porti (comma 2 – lettere b ed f,) faccia riferimento non a procedure di VIA ma di Assoggettabilità Ambientale, anche se di tipo statale.

Si ritiene, altresì, che anche il richiamo a quanto indicato all'allegato IV - 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”* abbia notevole attinenza con le opere progettate. In particolare la costruzione di parte del molo nord e soprattutto del pennello di foce, come evidenziato nel progetto presentato, potrà garantire la protezione dell'attuale litorale limitrofo al Porto (Nord-Ovest) che con l'apertura del varco si trova evidentemente esposto agli eventi ondososi di bora/tramontana.

In conclusione, per tutto quanto sopra enunciato, 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 estinzione non inclusa nell'Allegato III)”;*

siano applicabili alle opere cantierabili dell'attuale progetto che costituiscono solo una parte delle opere necessarie (previste dal P.R.P.) alla completa deviazione del porto canale del fiume Pescara.

**Si vuole inoltre precisare che:**

**1-**Le successive fasi di realizzazione della deviazione del porto canale del fiume Pescara (Fase III e Fase 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 richiudersi 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 attentamente 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.

### **Precisazioni rispetto alle Osservazioni presentate dall' Onlus Stazione Ornitologica Abruzzese.**

- 1) I riferimenti all'Allegato II e alla procedura V.I.A. statale non sono corretti:**
  - a) la procedura di riferimento statale è quella prevista dall'Allegato II bis inserito nell'art.22 del D. Lgs. 104/17 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 e 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.*
  
- 2) Il mancato raggiungimento di miglioramento ambientale delle acque di balneazione**

Per quanto riguarda il miglioramento della qualità delle acque di balneazione del litorale pescarese a nord del molo nord del fiume Pescara e quelle antistanti via Balilla e via Galileo, occorre tenere in conto che nel corso del 2018 risultano una elevata numerosità di sfiori 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 situata in località Madonnina.

Occorre poi 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).

- 3) La previsione di una darsena pescherecci di emergenza è semplicemente la previsione di realizzazione temporanea ed intermedia del primo tratto di banchina in attuazione del P.R.P., 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.

Pescara, 22.10.2018

**Il Consulente Ambientale  
(dott. Nicola Caporale)**

