

AVVISO AL PUBBLICO



ARAP - Azienda Regionale delle Attività Produttive

PRESENTAZIONE DELL'ISTANZA PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

L'ARAP, Azienda Regionale delle Attività Produttive della Regione Abruzzo, con sede legale in CEPAGATTI (PE), alla Via Nazionale SS 602 km 51+355 s.n.c.

comunica

di aver presentato in data 06/08/2024 al Ministero della transizione ecologica ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.152/2006, istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto:

- DEVIAZIONE DEL PORTO CANALE DI PESCARA (CUP D24B16000260001) e COMPLETAMENTO DEI NUOVI MOLI GUARDIANI (CUP D21C18000210001): **FASE A - REALIZZAZIONE DEL MOLO NORD**
- **FASE B:** INTERVENTI DI DEVIAZIONE DEL PORTO CANALE (CUP J24E21001210006)";
- **FASE C:** INTERVENTI DI COMPLETAMENTO" (programmazione Regione Abruzzo 2021-2027)

compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, lettera 11) denominato "*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*".

La tipologia di procedura autorizzativa necessaria ai fini della realizzazione del progetto è la Valutazione di Impatto Ambientale e l'Autorità Competente al rilascio è il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

Il progetto è localizzato in Abruzzo, nella città di Pescara e prevede la realizzazione di nuove opere finalizzate a deviare il porto canale di Pescara in conformità a quanto previsto nella FASE 1 di attuazione del Piano Regolatore Portuale di Pescara.

In base ai finanziamenti disponibili il progetto sarà realizzato in tre fasi costruttive denominate FASE A, FASE B e FASE C.

Nella prima FASE A è prevista la realizzazione del nuovo Molo Guardiano Nord per una lunghezza di circa 700 metri, con paramento esterno della banchina realizzato con paratia di acciaio combinata pali-palancole. Il tratto finale di circa 80 metri sarà realizzato con celle antiriflettenti per l'assorbimento delle onde, e prevede anche la realizzazione di una vasca di colmata denominata VASCA C non impermeabilizzata.

Nella seconda FASE B è prevista la realizzazione del nuovo Molo Guardiano Sud e la realizzazione di una vasca di colmata impermeabilizzata, denominata VASCA A, dove saranno conferiti i sedimenti provenienti dal dragaggio del primo tratto della nuova foce del fiume Pescara.

Il nuovo Molo Sud ha una lunghezza di circa 430 metri, con paramento esterno della banchina realizzato con paratia di acciaio combinata pali-palancole.

La vasca di colmata A consente di gestire i sedimenti provenienti dal dragaggio del nuovo alveo nell'ambito dello stesso porto, in modo economicamente ed ambientalmente sostenibile, ed è funzionale alla realizzazione dei piazzali e delle banchine della darsena commerciale prevista nel piano regolatore portuale di Pescara.

La vasca è delimitata dal nuovo molo Sud e da argini in tout venant sul lato della futura darsena commerciale.

Nell'ultima FASE C è prevista la realizzazione di tutte le restanti opere necessarie per la deviazione del porto canale, che consistono in:

- completamento dell'apertura della esistente diga foranea per ulteriori circa 50 metri, mediante salpamento della scogliera esistente;
- realizzazione della vasca di colmata impermeabilizzata denominata VASCA B dove saranno conferiti i sedimenti provenienti dal dragaggio del secondo tratto del nuovo alveo del fiume Pescara. Come la vasca A prevista nella FASE B, anche la Vasca B permette di gestire in ambito portuale i sedimenti provenienti dal dragaggio del nuovo alveo, in modo economicamente ed ambientalmente sostenibile, ed è funzionale alla realizzazione dei piazzali e delle banchine della darsena commerciale prevista nel piano regolatore portuale di Pescara;
- la realizzazione della scogliera di raccordo del nuovo Molo Sud con la diga foranea per circa 70 metri;
- il consolidamento delle banchine esistenti in corrispondenza delle fondazioni del Ponte del Mare;
- le opere di raccordo dei nuovi Moli Nord e Sud con l'esistente Molo Nord;
- la demolizione del tratto di molo nord esistente con apertura dello sbocco a mare del nuovo alveo fluviale;
- la realizzazione della nuova sponda destra del fiume Pescara all'interno dell'alveo esistente per completare la deviazione del fiume;
- la realizzazione dell'argine della vecchia foce dismessa con prolungamento delle banchine della darsena commerciale;
- la realizzazione della vasca di colmata impermeabilizzata denominata VASCA D, ubicata nel tratto di alveo fluviale abbandonato dove il PRP prevede la realizzazione di piazzali, dove saranno conferiti i sedimenti provenienti dal dragaggio dall'approfondimento dell'esistente alveo fluviale. Come le vasche A e B, la vasca D permette di gestire in ambito portuale i sedimenti provenienti dal dragaggio di approfondimento dell'alveo esistente in modo economicamente ed ambientalmente sostenibile, ed è funzionale alla realizzazione dei piazzali e delle banchine della darsena commerciale prevista nel piano regolatore portuale di Pescara;
- l'approfondimento dell'alveo fluviale in prossimità del Ponte del Mare, necessario per assicurare l'efficienza della nuova sezione idraulica del fiume Pescara, con conferimento dei sedimenti nella vasca D;
- la realizzazione delle opere di protezione del nuovo fondo alveo a partire dalla sezione idraulica posta circa 60 m a monte del Ponte del Mare e per circa 120 metri a valle del ponte del Mare;
- le opere finali di completamento.

Relativamente alla valutazione degli impatti sulle componenti interessate occorre premettere che la realizzazione della "Deviazione del Porto Canale di Pescara" ha l'obiettivo di limitare fortemente gli attuali problemi di sedimentazione nelle aree portuali e ridurre l'influenza del pennacchio fluviale sulle coste adiacenti ed i conseguenti problemi di inquinamento.

Gli impatti sono stati analizzati per tutte le FASI di progetto seppur risultino concentrati nella FASE B e C in cui si verificano le operazioni di dragaggio e di realizzazione e riempimento delle vasche di colmata.

Si riportano in breve le conclusioni dei singoli studi svolti così come rappresentate nella descrizione delle principali componenti ambientali interessate, ossia quelle azioni per le quali è stata prevista una misura di mitigazione.

Per i potenziali impatti riguardo la Popolazione e Salute umana i risultati relativamente alle componenti rumore ed atmosfera, il cui inquinamento è la principale causa di danni per tale componente, ed altresì la localizzazione e l'esiguo numero di ricettori prossimi all'area di Porto Canale, permettono di concludere che il progetto in esame non sarà causa di alterazioni tali da essere fonte di problemi alla salute pubblica.

Per quanto concerne la componente Biodiversità sono state individuate le possibili interferenze con la componente vegetazionale, faunistica e degli ecosistemi terrestri e marini. I potenziali impatti riguardano le specie floristiche, faunistiche e gli habitat presenti nell'area ubicata nella parte terminale del Molo Nord a ridosso del Circolo Navale e nella parte prossimale agli ultimi trabocchi che sarà interessata nella FASE C dal suo completamento. Attualmente sull'intera area della spiaggia non rimangono che pochi aspetti di naturalità vegetale o floristici a causa della riduzione della fascia sabbiosa e l'opera di ripulitura degli arenili ed anche per le frequenti attività di ripascimento degli stessi. Dalla valutazione floristica, l'area oggetto dell'intervento non presenta specie di particolare interesse ad eccezione del *Limonium virgatum*. Per le specie di particolare interesse che verranno rimosse (FASE C) sono state previste misure di salvaguardia per poterle opportunamente ricollocare in aree preventivamente concordate ed indicate al momento dell'esecuzione dei lavori. L'area inoltre è un'area attenzionata dal WWF per la nidificazione del Fratino euroasiatico (*Charadrius alexandrinus*), tutelato dalla Direttiva 79/409 CEE "Uccelli". Sebbene gli episodi di nidificazione siano assenti da anni si individuano spesso tracce indicanti una frequentazione dell'area. A seguito dell'incontro/sopralluogo svoltosi con il WWF nell'aprile 2024 si è discusso in merito alle possibili attività di mitigazione del disturbo concordando di tenere in attenzione i periodi riproduttivi per le specie nidificanti, e prevedendo misure idonee di salvaguardia della nidificazione qualora dovesse essere accertata la presenza del fratino. Il disturbo per la fauna aviaria che in particolare utilizza la diga foranea, si stima sarà temporaneo e limitato alla sola fase cantieristica. Per quanto riguarda l'ecosistema marino nell'area in progetto, sia sotto costa sia nell'area al largo non sono presenti e non erano presenti popolamenti di *Posidonia Oceanica* anche riferiti al periodo temporale dell'ultimo secolo e le specie che popolano la zona sono per lo più ubiquitarie e ad ampia diffusione, adattate a vivere in aree modificate dall'uomo, per cui si ritiene non si verificheranno sostanziali alterazioni rispetto alle caratteristiche degli habitat frequentati. L'attività da attenzionare è quella del dragaggio, in particolar modo per l'aumento della torbidità. Mitigazioni sono state previste con l'uso di draghe meccaniche e di "panne galleggianti".

Relativamente alla componente Atmosfera e clima le principali problematiche indotte dalla fase di realizzazione delle opere riguardano essenzialmente la produzione di polveri che si manifesta sia nelle aree di cantiere a terra ed a mare e l'incremento di traffico veicolare dei mezzi di cantiere. Si prevede un esiguo traffico veicolare indotto in fase di cantiere, e dunque non si prevedono impatti di carattere significativo correlati alle emissioni dei mezzi operativi. Si ricorda inoltre che l'intero materiale dragato non sarà trasportato via terra, ma verrà convogliato o nelle vasche di colmata in previsione o nel sito di immersione a mare. Le criticità generate dall'attività del cantiere a mare sono riconducibili all'incremento delle emissioni in atmosfera conseguenti ai gas di scarico delle imbarcazioni legate all'attività di dragaggio (emissioni dal motore del macchinario di dragaggio posizionato sulla chiatta (benna meccanica) ed emissioni da motore dell'imbarcazione di dragaggio. Con lo scopo di contenere le emissioni delle polveri nelle aree di cantiere e di viabilità dei mezzi utilizzati verranno applicate diversi interventi, sia nelle aree di attività e dai motori dei mezzi di cantiere, sia per quanto riguarda il trasporto degli inerti e per limitare il sollevamento delle polveri. Pertanto, nelle fasi di costruzione dovranno essere impiegati mezzi d'opera dotati di motori a ridotto volume di emissioni inquinanti, con una puntuale ed accorta manutenzione, mentre, per la produzione di polveri indotta dalle lavorazioni e dalla movimentazione dei mezzi saranno adottate alcune cautele atte a contenere tale fenomeno.

I possibili impatti sulla componente Ambiente Idrico sono stati affrontati in maniera distinta tra ambiente idrico superficiale e sotterraneo e marino.

Le trasformazioni antropiche previste dall'intervento nella fase di cantiere, si ritiene non siano in grado di determinare apprezzabile modifica alla componente acque superficiali e sotterranee grazie alle opportune mitigazioni proposte nella gestione del cantiere. In fase di esercizio il progetto è in grado di produrre effetti positivi poiché in grado di contrastare la diffusione e dispersione a mare degli inquinanti e dei sedimenti finì trasportati dalla corrente fluviale. In merito all'ambiente marino costiero un possibile aspetto per il quale porre attenzione e per il quale sono previste mitigazioni riguarda l'eventuale dispersione accidentale in acqua di sedimenti durante la fase esecutiva dei lavori: mediante la disposizione di panne galleggianti, l'eventuale sversamento accidentale di materiale sciolto può essere conterminato in tempi abbastanza rapidi. In fase di esercizio si avranno impatti positivi poiché la nuova configurazione con la foce spostata oltre la diga fluviale apporta un rilevante miglioramento sia in termini di qualità delle acque costiere sia in termini di qualità dei sedimenti.

Per quanto riguarda la componente relativa al Suolo e Sottosuolo l'aspetto su cui porre attenzione è quello della contaminazione, riconducibile sia all'apporto di materiali di dragaggio nelle casse di colmata esistenti, sia allo sversamento accidentale di sostanze contaminanti a terra. Per il primo fattore, grazie alla caratterizzazione chimica ed ecotossicologica dei sedimenti marini, è stato previsto che il materiale con valori potenzialmente dannosi rispetto ai limiti di legge sarà collocato nelle casse di colmata impermeabilizzate; per il secondo fattore, si raccomanda l'adozione di buone pratiche al fine di evitare sversamenti a terra, come ad esempio, l'utilizzo di mezzi idonei per il rifornimento di gasolio delle macchine operatrici, oppure l'utilizzo di materiale idoneo a contenere, fermare e riassorbire almeno parzialmente l'eventuale sversamento. Non è prevista occupazione di suolo in quanto le vasche di colmata verranno effettuate in ambito marino comportando, al contrario, un aumento di suolo utilizzabile a seguito della chiusura dell'esaurimento delle vasche. In merito all'approvvigionamento dei quantitativi dei materiali previsti non si prevede l'apertura di nuove cave ma il ricorso a cave esistenti ed autorizzate.

Relativamente alla componente Paesaggio e archeologia, l'area di intervento ricade all'interno dell'ambito portuale, un'area fortemente artificializzata nella quale non sono stati riscontrati elementi di particolare interesse paesaggistico o appartenenti al patrimonio culturale potenzialmente interferiti dalle attività previste. Da un punto di vista percettivo, il porto è un elemento ben radicato nel quadro scenico e nel contesto paesaggistico in esame e non si rilevano potenziali impatti relativi alla componente paesaggio. Con la realizzazione delle opere (in FASE B e FASE C) risultano interferenti 9 trabocchi attualmente presenti sul Molo Nord. La costa pescarese non rientra nel "Progetto Speciale Territoriale della Costa dei Trabocchi" ed in questa fase è stato previsto che, prima dell'avvio dei lavori di FASE B, le concessioni demaniali dovranno essere revocate e le costruzioni interferenti dovranno essere preliminarmente rimosse. Sulla base degli attuali cronoprogrammi, l'inizio dei lavori della FASE B è previsto quando la costruzione del Molo Nord della FASE A sarà ultimata, per cui le Autorità competenti potranno prendere in considerazione la possibilità di un ricollocamento in via provvisoria dei trabocchi sul Nuovo Molo Nord. L'impatto del progetto sull'archeologia è stimato inesistente non essendo accertata nell'area la presenza di tracce di tipo archeologico. In prossimità dell'area portuale non si riscontrano vincoli monumentali, di cui alla Parte Seconda – Beni Culturali– del D.Lgs. n. 42/2004 e ss. mm. e ii. "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137".

Per gli impatti sulla componente Rumore e vibrazioni, è stato osservato che le lavorazioni previste per la realizzazione delle opere (moli-casse di colmata-dragaggi) avverranno prevalentemente da mare ed a distanze significative rispetto alla presenza di ricettori. Le sorgenti più significative saranno legate ai mezzi operativi, quali motobette per il trasporto dei materiali e motopontoni con gru per il posizionamento che opereranno in ambito portuale e non durante la stagione balneare in modo da ridurre nel periodo di massimo afflusso qualsiasi disturbo e solo nel periodo diurno. In fase di esercizio non è previsto alcun incremento di traffico marittimo o aumento delle attività che già quotidianamente sono presenti.

Per quanto concerne i Campi Elettromagnetici, la produzione di CEM in fase di costruzione è determinata prevalentemente dall'impiego di punti di allacciamento esistenti all'interno del sedime portuale e gruppi elettrogeni mobili. Complessivamente l'impatto della fase di cantiere e può essere considerato trascurabile per la popolazione sia in relazione al luogo di origine dei CEM sia alla magnitudo delle sorgenti. Non si rilevano potenziali impatti in fase di esercizio.

Analizzando i potenziali impatti per la componente Gestione delle materie, non sono state evidenziate interferenze rilevanti; tuttavia, è stato proposto di effettuare una pianificazione del cantiere secondo criteri di sostenibilità ambientale e attenta gestione dei rifiuti e sono state fornite specifiche modalità nella gestione delle terre e rocce da scavo in attesa di riutilizzo, in base alle Linee Guida dei cantieri elaborate da ISPRA.

(Paragrafo da compilare se pertinente)

Il progetto può avere impatti transfrontalieri sui seguenti Stati _____ e pertanto è soggetto alle procedure di cui all'art.32 D.Lgs.152/2006.

(Paragrafo da compilare se pertinente)

Ai sensi dell'art.10, comma 3 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale comprende la valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R. 357/1997 in quanto il progetto interferisce con _____

(indicare la tipologia di area afferente alla Rete Natura 2000: SIC, ZSC, ZPS, e la relativa denominazione completa di codice identificativo; ripetere le informazioni nel caso di più aree interferite)

(Paragrafo da compilare se pertinente)

Il progetto è soggetto a procedura di sicurezza per il controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose di cui al D.Lgs.105/2015.

La documentazione è disponibile per la pubblica consultazione sul Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS-VIA-AIA <https://va.mite.gov.it/> del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Ai sensi dell'art.24 comma 3 del D.Lgs.152/2006 entro il termine di 60 (sessanta) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare in forma scritta proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, indirizzandoli al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, Direzione Generale Valutazioni Ambientali, via C. Colombo 44, 00147 Roma.

L'invio delle osservazioni può essere effettuato attraverso l'applicativo web per la presentazione on-line delle osservazioni per le Procedure di VAS, VIA e AIA, accessibile dal Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni ambientali al link <https://va.mite.gov.it/it-IT/ps/Procedure/InvioOsservazioni> e anche mediante posta elettronica certificata al seguente indirizzo: va@pec.mite.gov.it.

Il legale rappresentante
Giuseppe Savini

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)¹

¹ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.