

DEC/VIA/4904



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTO il D.D. n. 2396 del 27 febbraio 1996, con cui si esprimeva parere interlocutorio negativo;

VISTA la nuova domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per la realizzazione del prolungamento dell'esistente molo di Levante del Porto di Pesaro e la costruzione di un molo di ponente da realizzarsi in Comune di Pesaro (PS), presentata dal Ministero dei lavori pubblici Ufficio Genio Civile Opere Marittime, con sede in Ancona, in data 2 aprile 1999;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dallo stesso Ministero dei lavori pubblici Ufficio Genio Civile Opere Marittime in data 4 giugno e 8 giugno 1999;

VISTA la nota n. PS 44/UPA-VCA/8 della Regione Marche del 2 dicembre 1999, pervenuta il 15 dicembre 1999, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni;

VISTA la nota n. ST/413/22555 del Ministero per i beni e le attività culturali del 17 settembre 1999, pervenuta in data 30 settembre 1999, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

VISTO il parere n. 336 formulato in data 2 dicembre 1999 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dal Ministero dei lavori pubblici Ufficio Genio Civile Opere Marittime, con sede in Ancona;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante la realizzazione del prolungamento dell'esistente molo di Levante del Porto di Pesaro per 220 m e la costruzione di un molo di Ponente

Handwritten signatures and initials.

lungo 240 m. Per la esecuzione di tali lavori è prevista la demolizione dell'attuale molo di Levante per 100 m al fine di rendere agevoli le manovre di ingresso dei natanti per accedere sia alla darsena che al porto;

- la realizzazione di tali opere è derivata dalla necessità di proteggere l'imboccatura del canale di accesso al porto che nell'odierna configurazione rende difficoltose le manovre di entrata e di uscita e provoca, durante le mareggiate, disagi alle imbarcazioni ormeggiate in banchina a causa del moto ondoso che, proveniente dall'imboccatura, attraverso il canale, giunge fin dentro il bacino portuale;
- il porto di Pesaro ha sostenuto complessivamente un traffico pari a 136/179/211 navi rispettivamente negli anni 1995/96/97, con un incremento di 55,15% tra l'anno '95 e il '97, cui corrisponde una stazza netta di T.S. 129.118/148.846/168.816, con incremento di +30,75% tra l'anno '95 e il '97;

considerato che:

- con l'attivazione della nuova darsena si prefigurano i seguenti scenari di sviluppo:

a breve termine:

- un notevole aumento dei traffici di merci solide, in linea con l'incremento del traffico ottenuto nel biennio 1995/97, fino a prevedere un incremento di oltre il 100%;
- uno sviluppo di azioni a livello organizzativo per attrarre al porto di Pesaro sempre maggiori flussi di traffico in merci tradizionali sciolte;
- la istituzione di regolari linee marittime roll on-roll off;
- non si prevede che l'opera produca incrementi del traffico energetico;
- sarà conseguita una maggior sicurezza dal Cantiere Navale di Pesaro, sia nel lavoro di allestimento in banchina dopo il varo, in quanto lo specchio d'acqua sarà più tranquillo grazie al nuovo bacino di espansione, sia rispetto al traffico nel canale grazie all'accorciamento dello stesso a 170 m;
- sarà acquisita maggior sicurezza nei rientri in porto con maltempo alle unità da diporto. Infatti, con rilevanti movimenti ondosi, il rientro attraverso il canale attuale è improponibile a causa della ridotta profondità, (-3,50 m.), che nei cavi d'onda fa battere le chiglie delle unità veliche sul fondale. Inoltre, i frangenti provocati dal medesimo basso fondale, sollevando la poppa, traversano le imbarcazioni mandandole ad investire la banchina. Tale possibilità induce i potenziali utenti a dirottare verso altri porti;
- sarà raggiunto maggior soddisfacimento nelle indicazioni programmatiche di settore che assumono quali priorità strategiche l'ottimizzazione degli scambi ed il riequilibrio del trasporto interno attraverso il potenziamento della modalità marittima del cabotaggio rispetto a quella stradale e ferroviaria, più onerose in termini di costi economici, di impatti sociali ed ambientali;

a lungo termine:

- maggior disponibilità di spazio per le funzioni da diporto e del turismo nel vecchio porto, che consentirà di non consumare altro territorio;
- raggiungimento degli obiettivi della direttiva programmatica dell'Amministrazione Comunale per l'assetto del territorio, intesa a conferire la funzione esclusivamente commerciale e industriale marittima al cuneo di territorio esistente tra i due specchi acquei del Foglia e quello del porto, mentre le zone a sud ed a nord di tali specchi, assumeranno valenza esclusivamente turistica e residenziale;

MMW
GSLAR



Il Ministro dell'Ambiente

valutato che:

- l'opera è coerente con gli strumenti programmatori comunali, regionali, nazionali e comunitari;
- il progetto ha avuto parere favorevole da parte di tutte le amministrazioni e delle istituzioni competenti;
- la realizzazione della variante può migliorare l'accesso al porto consentendo un aumento dei traffici di merci solide;
- si perviene ad una migliore e più organica distribuzione delle attività residenziali, ricreative, cantieristiche e trasportistiche, attualmente gestite in promiscuità nell'ambito portuale;
- i principali impatti in fase di cantiere riguardano la movimentazione di sedimenti, lo scarico a mare dei materiali di risulta con conseguente aumento di torbidità delle acque, le emissioni di rumore e polveri in atmosfera, l'inquinamento acustico ed il traffico di camion e mezzi di cantiere;
- per limitare le conseguenze delle attività di cui sopra possono essere previste una serie di azioni atte a ridurre le conseguenze e gli effetti, azioni che possono essere concordate tra la Regione ed il Proponente;
- i principali impatti in fase di gestione possono riguardare la possibile interferenza con il trasporto solido costiero e conseguentemente la possibilità che si verifichino, anche in area vasta, modifiche alla linea di costa; le alterazioni delle caratteristiche di qualità delle acque all'interno del bacino portuale a seguito di possibili apporti dovuti al Foglia; l'aumento del traffico veicolare a seguito dell'incremento dei traffici;
- gli studi e le simulazioni eseguite in fase di elaborazione dello Studio di impatto ambientale mostrano come tali impatti possano essere considerati trascurabili;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota della Regione Marche del 2 dicembre 1999, pervenuta il 15 dicembre 1999, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *di eseguire un pascimento con eventuale successivo ripascimento al piede della falesia dopo le scogliere frangiflutto poste a nord-ovest del porto di Pesaro in quanto dal 1836 la spicchia emersa e sommersa è soggetta a forti erosioni dell'arenile e gli interventi proposti potrebbero accelerare i fenomeni erosivi;*
- *si suggerisce che venga redatto uno studio-progetto di pascimento esecutivo contestualmente al Progetto esecutivo del Porto. Per tale studio-progetto si forniscono le seguenti indicazioni:*
 - *il pascimento potrà essere costituito da pietre di arenaria di dimensioni diametro medio 10-20 cm geologicamente compatibili alle arenarie affioranti sulla falesia stessa simulando così un franamento naturale della falesia per una lunghezza di circa 1 km a N-W dalla fine dell'ultima scogliera frangiflutto sotto il Monte S. Bartolo. Le pietre di arenaria garantiranno un rallentamento del trasporto solido longitudinale verso nord-ovest dei sedimenti più sottili;*
 - *alle arenarie potranno essere mescolati sedimenti granulometricamente e geologicamente simili a quelli provenienti dalla foce del Foglia costituiti preferibilmente da sole ghiaie e sabbie grossolane. In tal modo i sedimenti del pascimento avranno un buon angolo di attrito interno permettendo così una chiusura in breve spazio della scarpata sottomarina in prossimità della battigia. Il tutto dovrebbe garantire un ultimo frangimento in prossimità della battigia in*

MW
OFB
R

cascata che dissiperà la sua energia creando sovrappressioni interstiziali ed inducendo movimenti dei sedimenti sulla spiaggia, erodendo così limitatamente il piede della falesia riducendo quindi di molto l'innescò di frane. Si stima il volume complessivo del pascimento in 30.000-50.000 m³;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/413/22555 del 17 settembre 1999, pervenuto in data 30 settembre 1999, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *nel merito la Soprintendenza Archeologica per le Marche-Ancona, con nota prot. n. 8817 del 5 luglio 1999, qui pervenuta in data 7 luglio 1999 prot. n. ST/408/16771, ha ribadito quanto già espresso con nota n. 3937 del 1 aprile 1996 ritenendo che l'autorizzazione ai lavori debba essere condizionata all'effettuazione di saggi di scavo e ricognizioni in corso d'opera da parte di archeologi subacquei di fiducia della Soprintendenza e a carico della committenza;*
- *il piano di detti controlli dovrà essere concordato con la Soprintendenza Archeologica, che potrà chiedere modifiche al progetto qualora si verificassero rinvenimenti di interesse archeologico;*
- *la data dell'inizio di lavori dovrà essere comunicata con un congruo anticipo;*
- *inoltre, la Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici per le Marche-Ancona con nota n. 10702 del 22 luglio 1999, qui pervenuta in data 29 luglio 1999 prot. n. ST/408/18659, per quanto di specifica competenza, tenuto conto che il P.P.A.R. non pone alcuna prescrizione per la realizzazione dell'intervento in questione, non ha nulla da opporre alla realizzazione dell'opera;*

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla realizzazione del prolungamento dell'esistente molo di Levante del Porto di Pesaro e la costruzione di un molo di ponente, da realizzarsi in Comune di Pesaro (PS) **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) dovrà essere predisposto un piano di attività di cantiere che individui i tempi ed i modi di esecuzione delle opere al fine di:
- contenere le emissioni di polvere in atmosfera e del rumore;
 - riutilizzare il massimo quantitativo del materiale di dragaggio e del materiale derivante dalle demolizioni dei tratti di molo esistenti;
 - contenere la torbidità delle acque con particolare riferimento alla stagione turistico balneare;
 - gestire il traffico veicolare in modo da ridurre le conseguenze negative per i residenti;

MW
FB AD



Il Ministro dell'Ambiente

- b) dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio delle caratteristiche di qualità delle acque, in zone significative all'interno ed all'esterno del porto, volto a verificare la validità degli strumenti previsionali adottati ed al fine di poter disporre, nel caso vi siano scostamenti tra previsione e realtà, di un'adeguata base conoscitiva per poter progettare necessari interventi;
- c) dovrà essere predisposto un piano che preveda lo smaltimento dei materiali di risulta e di dragaggio in aree idonee (marine o terrestri) sulla base delle caratteristiche granulometriche e chimico-fisiche dei materiali stessi. Tali piani dovranno essere concordati con le strutture preposte al controllo per stabilire una adeguata caratterizzazione degli inquinanti, idonei sistemi di trattamento e smaltimento, approvata individuazione delle aree ove effettuare lo smaltimento sulla base delle disposizioni di cui al D.M. 24 gennaio 1996;
- d) dovranno essere ottemperate le prescrizioni della Regione Marche e del Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

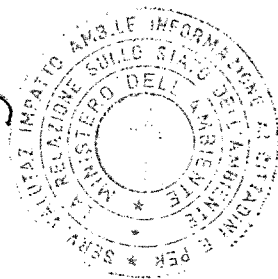
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato al Ministero dei lavori pubblici Ufficio Genio Civile Opere Marittime di Ancona, Capitaneria di Porto di Pesaro, al Ministero dei lavori pubblici Direzione Generale Opere Marittime, al Ministero dei trasporti e della navigazione Direzione Generale Demanio e Porti, al Comune di Pesaro ed alla Regione Marche, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 24 MAG. 2000

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



La presente copia fotostatica composta
di N. ... 3 ... fogli è conforme al
suo originale
Roma, li ... 26/05/2000