



Città di Pescara
Medaglia d'oro al Merito Civile

Dipartimento Attività Tecniche, Energetiche ed Ambientali
Il Direttore Ing. Amedeo D'Aurelio



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA – 2013 – 0009428 del 23/04/2013

Prot. Gen. 56136 (DipATEA Num. _____)

Pescara li, 12.04.2013

RACCOMANDATA A/R

Spett.le Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Oggetto: Procedura V.I.A. Sealine e campo boe per lo scaricamento di gasolio e benzina da navi petroliere al largo del porto di Pescara. Trasmissione osservazione ai sensi dell'art.24 del Dlgs 152/2006 e ss. mm. e ii.

Con la presente si trasmette la relazione istruttoria predisposta dai nostri uffici tecnici che costituisce formale osservazione al progetto in epigrafe, resa ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs 152/2006 e ss. mm. e ii..

Considerato l'impatto previsto dell'opera sulla nostra Città, naturalmente votata al turismo balneare e alle attività di pesca, si raccomanda una particolare cura nel considerare il nostro contributo.

Cordiali Saluti

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO
Attività Tecniche, Energetiche ed Ambientali
Ing. Amedeo D'Aurelio

Amedeo D'Aurelio





Città di Pescara

Medaglia d'oro al Merito Civile

Dipartimento Attività Tecniche, Energetiche ed Ambientali
Il Direttore Ing. Amedeo D'Aurelio

Oggetto: Procedura V.I.A. Progetto di una realizzazione di un Sealine e di un campo boe per lo scaricamento di gasolio e benzina da navi petroliere al largo del porto di Pescara. Proponente: Abruzzo Costiero srl

Osservazione resa ai sensi dell'art. 24 del Dlgs. 152/2006 e ss. mm. e ii.

La società Abruzzo Costiero srl è un'unione fra l'operatore commerciale Sabatino Di Properzio, proprietario della società a responsabilità limitata omonima, e il Gruppo API, il quale detiene circa il 30% delle quote e si avvale del collegamento col porto di Pescara per la commercializzazione dei prodotti petroliferi provenienti da Falconara Marittima.

Il deposito di oli minerali di proprietà di Abruzzo Costiero srl nasce nel 1998 ed è situato nella zona industriale di Pescara, a circa 7 km dalla zona portuale, nell'area golenale del Fiume Pescara in sponda sud.

Le navi petroliere che giungono al porto di Pescara per scaricare i prodotti petroliferi presso il deposito sono la Niker, proveniente dal deposito API a Falconara, e la motocisterna Tigullio, entrambe della compagnia genovese SMTV. Il rifornimento del deposito avviene tradizionalmente tramite l'ormeggio delle navi al porto di Pescara e il successivo pompaggio dei prodotti petroliferi attraverso tre oleodotti, perlopiù interrati in area golenale, verso il punto di stoccaggio. L'ormeggio e scarico delle navi petroliere è situato nella zona commerciale del porto, sulle due banchine di levante. Lo stoccaggio è assicurato da 12 serbatoi suddivisi per tipologia di prodotto: benzina, gasolio per motori, gasolio agricolo e gasolio per il riscaldamento. Il deposito Abruzzo Costiero movimentava prodotti petroliferi per una media totale annua di circa 380.000 tonnellate, rifornendo in Marche, Umbria, Abruzzo, Lazio e Campania.

Il cabotaggio delle navi petroliere nel corso degli anni si è ridotto fino ad azzerarsi, a causa dell'interrimento dell'alveo del Fiume, aggravatosi nell'ultimo anno. Gli ultimi ingressi di navi in porto, seppur alleggerite in rada, risalgono al marzo 2012. Da allora il traffico marittimo di prodotti petroliferi è sospeso e veicolato interamente verso il traffico terrestre.

Il progetto proposto dalla Abruzzo Costiero srl prevede la costruzione di un sealine e campo boe per il collegamento di navi petroliere agli oleodotti esistenti che trasportano poi i prodotti petroliferi fino al deposito posto lungofiume.

Gli interventi in progetto consistono in:

Opere a mare:

- realizzazione di un campo boe costituito da 5 boe galleggianti ubicate a circa 2 km di distanza dal braccio maestro di levante;
- realizzazione di un sealine interrato sotto la superficie del mare di collegamento agli oleodotti esistenti;
- interventi di adeguamento impiantistico, quali installazione di una nuova pompa di riserva al sistema di pompaggio dell'acqua di spazzamento e le relative tubazioni di collegamento, installazioni di segnali del passaggio pig in posizione idonee;

Interventi di adeguamento al deposito:

- installazione di un nuovo serbatoio dell'acqua di spazzamento da 262 mc (diametro 6,1 metri - altezza 10 metri) e dei relativi collegamenti;





Città di Pescara

Medaglia d'oro al Merito Civile

Dipartimento Attività Tecniche Energetiche ed Ambientali
Il Direttore Ing. Amedeo D'Aurelio

- installazione di un nuovo serbatoio dell'acqua di prima pioggia da 130 mc (diametro 4,8 metri - altezza 8 metri) e dei relativi collegamenti.

Per tale progetto è stata aperta la **procedura di V.I.A.** presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Il Proponente ha provveduto a rendere pubblica la fase di consultazione e partecipazione con avviso sui giornali del 14 febbraio 2013 e l'intero progetto è scaricabile alla pagina del sito ufficiale del Ministero http://www.va.minambiente.it/Ricerca/DettaglioProgetto.aspx?ID_Progetto=466.

Ai sensi dell'art. 24, comma 4 del Dlgs 152/2006 e ss. mm. e ii. (Codice dell'Ambiente) **il 14 aprile 2013** scadono i termini per la presentazione delle osservazioni presso gli uffici dell'Autorità Competente, individuata nella Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare; pertanto il Consiglio Comunale della Città di Pescara è chiamato a fornire il proprio contributo per la valutazione di un progetto a forte impatto sulla città.

Il proponente si è avvalso della consulenza tecnica dello studio ICARO srl, con sede legale ed uffici in Cortona (AR).

Per un esame dettagliato della proposta progettuale e per la descrizione delle fasi di scarico delle navi petroliere fino allo stoccaggio nei depositi si rinvia necessariamente agli elaborati e tavole progettuali pubblicati alla pagina web ministeriale richiamata. Dalla lettura del progetto derivano le criticità individuate che più avanti vengono illustrate.

Le motivazioni del progetto, a detta del proponente, (da Studio di Impatto Ambientale - Sezione III - Quadro di riferimento Progettuale, pag. 5 e seg.) *si poggiano su considerazioni sia di tipo funzionale che di tipo ambientale ed economico. Infatti gli interventi sono finalizzati ad eliminare il traffico navale all'interno del porto di Pescara, derivante dalle attività di movimentazione dei prodotti petroliferi, ed ottimizzando al contempo anche le altre attività commerciali grazie alla decisione di spostare tali attività al di fuori del porto... La delocalizzazione del punto di attracco a largo permette di aumentare il carico trasportabile in ciascuna nave e quindi, a parità di carico annuale da accumulare in deposito, di ridurre il numero di navi e quindi il traffico marittimo con numerosi vantaggi di costo e di impatto ambientale...*

Il progetto

- *permette di allontanare l'area di attracco, e quindi il traffico delle navi, dal centro abitato e dal porto*
- *permette di allontanare dal centro abitato le emissioni di inquinanti e di rumore*
- *consente di evitare il ricorso all'ausilio di strutture portuali fisse e all'ausilio di particolari assistenze fornite dall'Autorità Portuale; nella situazione attuale le modalità di entrata nel porto e l'ormeggio in banchina, data la ristrettezza degli spazi e la possibile contemporanea presenza di altre navi richiedono invece l'assistenza di rimorchiatori, ormeggiatori e pilota del porto; nell'assetto futuro l'assistenza dell'Autorità Portuale sarà necessaria esclusivamente nelle fasi di ormeggio*
- *per quanto riguarda la sicurezza antincendio e la gestione di eventuali situazioni di emergenza, la delocalizzazione all'esterno del porto consente di ottenere condizioni di maggiore sicurezza*
- *consente di agevolare le condizioni di attracco e quindi di incrementare la capacità di stoccaggio delle navi permettendo lo scarico a navi petrolifere di dimensioni maggiori.*



Lettera DIP B 94





Città di Pescara

Medaglia d'oro al Merito Civile

Dipartimento Attività Tecniche, Energetiche ed Ambientali
Il Direttore Ing. Amedeo D'Aurelio

L'ubicazione del campo boe e la lunghezza del sealine sono stati validati dalla capitaneria di Porto di Pescara con Prot. n. 14966 All. 1 del 09.02.2010 (Allegato III.5).

...a causa dei problemi di navigazione all'interno del porto, il proseguimento di tali attività (stoccaggio presso i depositi esistenti n.d.a.) è stato possibile solo attraverso la ricezione dei prodotti petroliferi via terra. Tale soluzione ha però ridotto notevolmente la capacità di esercizio del deposito ed ha provocato ripercussioni ed impatti inevitabili sulle infrastrutture viarie terrestri, difficilmente sostenibili a lungo termine.

Inoltre la delocalizzazione del sistema di attracco navi all'esterno del porto consente di ottenere, rispetto alla situazione attuale, un sensibile miglioramento sia in termini di prestazioni ambientali che di sicurezza operativa.

L'analisi della proposta progettuale ha consentito di rilevare aspetti di interesse collettivo che devono essere valutati compiutamente dall'assemblea consigliare. Per semplicità espositiva si distingueranno di seguito le criticità relative alle opere di adeguamento del deposito a terra separatamente dalle opere previsionali a mare.

Criticità relative agli interventi di adeguamento al deposito:

Le opere previste, compresi i due nuovi serbatoi, sono localizzati all'interno dell'area golenale del Fiume Pescara. La superficie golenale è per definizione quella compresa all'interno degli argini del fiume, naturali o artificiali, interessati dalla laminazione di acqua in caso di esondazione ordinaria e straordinaria. In tale porzione vige il regime di inedificabilità posto con **RD 523/1904**. Inoltre:

- i depositi ricadono in "Zona P3/3 - Zona a Pericolosità Geologica Elevata - Area ad urbanizzazione sconsigliata (Carta della Pericolosità Geologica Comunale - Tavola D, all.4 al P.R.G. vigente)";
- sono compresi tra le aree considerate a Pericolo Idraulico Molto Elevato (P4) dal Piano Stralcio Difesa Alluvioni regionale (PSDA)
- sono sottoposti al dettato vincolistico dell'art.80 - Tutela delle coste - della Legge Urbanistica Regionale n. 18 del 12 aprile 1983 e ss. mm. e ii..

Si riportano di seguito estratti dei testi normativi che si ritengono maggiormente significativi ed applicabili nel caso in esame:

1) **REGIO DECRETO 25 luglio 1904, n. 523**

TESTO UNICO DELLE DISPOSIZIONI DI LEGGE INTORNO ALLE OPERE IDRAULICHE DELLE DIVERSE CATEGORIE. (Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 7 ottobre 1904)

Omissis

CAPO VII

POLIZIA DELLE ACQUE PUBBLICHE.

Art. 93.

Nessuno può fare opere nell'alveo dei fiumi, torrenti, rivi, scolatori pubblici e canali di proprietà demaniale, cioè nello spazio compreso fra le sponde fisse dei medesimi, senza il permesso dell'autorità amministrativa.





Città di Pescara

Medaglia d'oro al Merito Civile

Dipartimento Attività Tecnico Energetiche ed Ambientali
Il Direttore Ing. Amedeo D'Aurelio

Formano parte degli alvei i rami o canali, o diversivi dei fiumi, torrenti, rivi e scolatori pubblici, ancorché in alcuni tempi dell'anno rimangano asciutti.

Omissis

Art. 96.

Sono lavori ed atti vietati in modo assoluto sulle acque pubbliche, loro alvei, sponde e difese i seguenti

Omissis

f) le piantagioni di alberi e siepi, **le fabbriche**, gli scavi e il movimento del terreno **a distanza del piede degli argini** e loro accessori come sopra, minore di quella stabilita dalle discipline vigenti nelle diverse località, ed in mancanza di tale disciplina a distanze minore di metri quattro per le piantagioni e gli smovimento del terreno e **di metri dieci per le fabbriche e per gli scavi**;

- 2) **PIANO STRALCIO DIFESA ALLUVIONI (PSDA)**. Adottato con Deliberazione di Giunta regionale n. 1386 del 29 dicembre 2004 pubblicata su B.U.R.A. n. 8 del 4 febbraio 2005; approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 94/5 del 29 gennaio 2008 pubblicata su B.U.R.A. n. 12 speciale del 1 febbraio 2008

Omissis

Articolo 7 - Norme comuni per le aree di pericolosità idraulica P4, P3, P2 e P1.

1. Tutti i nuovi interventi, opere ed attività ammissibili nelle aree di pericolosità idraulica molto elevata, elevata e media sono realizzati o iniziati subordinatamente alla presentazione dello studio di compatibilità idraulica di cui all'articolo 8, se richiesto dalle presenti norme.
2. Anche in applicazione dei paragrafi 3.1.a) e 3.1.b) del D.P.C.M. 29.9.1998, nelle aree di pericolosità idraulica sono consentiti esclusivamente gli interventi individuati dalle disposizioni degli articoli da 17 a 23, con inammissibilità di tutti gli altri, nel rispetto delle condizioni stabilite dallo studio di compatibilità idraulica ove richiesto. I divieti elencati negli articoli da 17 a 23 sono ribaditi soltanto a scopo esemplificativo, salvo quanto indicato all'articolo 19, comma 3.
3. **Allo scopo di impedire l'aumento delle situazioni di pericolosità nelle aree di pericolosità idraulica perimetrate dal PSDA tutti i nuovi interventi, opere, attività previsti dallo stesso PSDA ovvero assentiti dopo la sua approvazione devono essere comunque tali da:**
 - a. **non compromettere la riduzione delle cause di pericolosità, né la sistemazione idraulica a regime;**
 - b. **conservare o mantenere le condizioni di funzionalità dei corsi d'acqua, facilitare il normale deflusso delle acque ed il deflusso delle piene;**
 - c. **non aumentare il rischio idraulico;**
 - d. **non ridurre significativamente le capacità di laminazione o invasamento nelle aree interessate;**
 - e. **favorire quando possibile la formazione di nuove aree inondabili e di nuove aree permeabili;**
 - f. **salvaguardare la naturalità e la biodiversità degli alvei.**
4. Gli interventi elencati nel presente Titolo II adottano normalmente le tecniche di realizzazione a basso impatto ambientale.
5. In caso di eventuali contrasti tra gli obiettivi degli interventi consentiti dalle presenti norme prevalgono quelli connessi alla sicurezza idraulica.

...omissis...

CAPO II

POLITICHE SETTORIALI PER LA PREVENZIONE DEI PERICOLI IDRAULICI E DEI DANNI POTENZIALI NELLE AREE DELIMITATE DAL PSDA

Articolo 9 – fasce fluviali di tutela integrale nelle aree di pericolosità idraulica del PSDA

1. *omissis*;



Città di Pescara

Medaglia d'oro al Merito Civile

Dipartimento Attività Tecnico, Energetico ed Ambientale
Il Direttore Ing. Amedeo D'Aurelio

- 2 **All'interno dei perimetri dei centri urbani resta sempre vietata l'edificazione entro una fascia di dieci metri dal piede esterno degli argini dei corsi d'acqua;... omissis**
 - 5 Anche in applicazione dell'art. 41 del Decreto Legislativo 11 maggio 1999 n. 152 le fasce fluviali di tutela oltre alla finalità di controllo delle edificazioni hanno anche la finalità di:
 - a) conservare al massimo grado possibile la naturalità dei corsi d'acqua interessati;
 - b) incrementare la sicurezza idraulica;
 - c) garantire aree di libero accesso per il migliore svolgimento dei servizi di manutenzione idraulica, polizia idraulica, servizio di piena e di protezione civile;
 - d) mantenere per quanto possibile la vegetazione spontanea ed in particolare quella utile per consolidare gli argini ed i terreni circostanti
 - 6 Nelle fasce fluviali di tutela sono inibiti i tagli di vegetazione riparia naturale e tutte le nuove opere capaci di modificare lo stato dei luoghi ad eccezione:
 - a) della manutenzione idraulica finalizzata alla funzionalità del corso d'acqua;
 - b) degli interventi indifferibili ed urgenti per eliminare o ridurre i rischi idraulici;
 - c) degli interventi per la salvaguardia dell'incolumità pubblica;
 - d) delle infrastrutture consentite dalle presenti norme nelle aree a diversa pericolosità idraulica.
 - 7 *omissis;*
 - 8 Continuano ad applicarsi nel territorio della Regione Abruzzo, e quindi nelle aree di pericolosità idraulica, le disposizioni di maggior tutela dei piani territoriali provinciali e dei piani di settore recanti istituzione e disciplina di fasce di rispetto dei corsi d'acqua e di parchi fluviali:
- 3) **LEGGE REGIONALE N. 18 DEL 12 APRILE 1983 e ss.mm. e ii. Norme per la Conservazione, Tutela, Trasformazione del Territorio della Regione Abruzzo**
Omissis
art. 80 – Tutela delle coste
...omissis...
6) all'interno del perimetro del centro urbano l'edificazione è interdetta entro una fascia di 10 m. dagli argini dei corsi d'acqua
- 4) **N.T.A. DEL P.R.G. VIGENTE DELLA CITTÀ DI PESCARA**
Ricordando che le aree golenali sono considerate "Zona P3/3 - Zona a Pericolosità Geologica Elevata – Area ad urbanizzazione sconsigliata (Carta della Pericolosità Geologica Comunale - Tavola D, all.4 al P.R.G. vigente)", le N.T. di Attuazione allegate al P.R.G. vigente della Città di Pescara, così recitano all'art.69, comma 5:
"La classe P3 comprende tutte le aree in cui le condizioni geologiche - geomorfologiche - idrogeologiche al contorno rendono tali zone non indicate a supportare ulteriori carichi antropici edificatori e per le quali si prevede la inedificabilità. In tali aree sono consentiti:
- a) interventi volti al consolidamento strutturale delle opere esistenti e al miglioramento delle condizioni generali di stabilità areale
 - b) gli interventi di cui alle lettere a), b) e c) dell'art.9 delle presenti N.T.A.
 - c) gli interventi di regimentazione delle acque superficiali e/o di infiltrazione nel sottosuolo sono consentiti solo se finalizzati ad un comprovato e necessario miglioramento delle condizioni di sicurezza generale. I progetti e le verifiche idrauliche concernenti gli interventi di cui alla presente lettera, localizzati nelle aree classificate P3/3 -Fiume Pescara- saranno sottoposti al parere dell'Autorità di Controllo competente".

Considerazioni sui vincoli idraulici





Città di Pescara

Medaglia d'oro al Merito Civile

Dipartimento Attività Tecniche, Energetiche ed Ambientali
Il Direttore Ing. Amedeo D'Aurelio

Visto il quadro normativo richiamato non pare ammissibile la realizzazione di nuovi serbatoi. Non sono compatibili in queste aree né la ristrutturazione, né alcun tipo di intervento che comporti un aumento del carico urbanistico esistente o uno dei fattori che concorrono a peggiorare il livello della pericolosità o rischio idraulico. **In ogni caso l'organo competente al rilascio del parere di cui al RD n.523/1904 è il Servizio Genio Civile Regionale - sede di Pescara, il quale si esprime anche acquisendo il parere tecnico rilasciato dall'Autorità di Bacino regionale sullo Studio di Compatibilità Idraulico, se dovuto (art. 8 delle N.T.A. del PSDA). Sempre il Genio Civile Regionale - sede di Pescara - è l'organo competente al rilascio del parere di compatibilità idraulica per una eventuale variante urbanistica o di nuovi strumenti urbanistici di livello attuativo (art. 11 delle N.T.A. del PSDA) e sulla compatibilità geomorfologica, da acquisire ai sensi dell'art. 89 del DPR 380/2001, ex art. 13 della legge antisismica 64/1974 e alla legge regionale 11 agosto 2011, n. 28 e ss. mm. e ii., prima dell'adozione di eventuali strumenti urbanistici particolareggiati e loro varianti, dell'approvazione di lottizzazioni convenzionate e loro varianti, o prima dell'adozione di varianti parziali.**

APPARE QUINDI INDIFFERIBILE IL COINVOLGIMENTO IN QUESTA FASE ISTRUTTORIA DELLA V.I.A. DEL GENIO CIVILE REGIONALE SEDE DI PESCARA CHE DEVE APPORRE IL VISTO DI COMPATIBILITA' IDRAULICA AI SENSI DEL RD 523/1904 E DEL PSDA.

In ogni caso occorre valutare anche il livello di rischio idraulico tenendo in considerazione le opere esistenti, con serbatoi della capacità complessiva di liquidi infiammabili e inquinanti (gasoli e benzina) pari a 27.476 mc oltre a 1.236 mc di acqua di spiazzamento (inquinante). L'eventuale realizzazione di ulteriori serbatoi deve prevedere la possibilità di realizzare opere di messa in sicurezza idraulica con alto fattore di sicurezza e senza pregiudicare la capacità di laminazione esistente. Occorre impedire potenziali sversamenti dovuti a urti con materiale (alberi, detriti etc.) trasportato dal fiume Pescara in caso di piena. In definitiva occorre rendere l'area di stoccaggio conforme al dettato normativo del PSDA, strumento di pianificazione inesistente al momento della realizzazione dell'impianto.

Criticità relative agli interventi in mare:

L'impatto più evidente previsto è lo stazionamento al largo del porto di Pescara, a circa 2800 metri dalla costa, **di petroliere da 15.000 tonnellate DWT** (Dead Weight Tonnage: fornisce complessivamente il peso del carico, del carburante, dell'acqua, dell'equipaggio, dei passeggeri, delle provviste - sostanzialmente è il peso di tutto ciò che può essere imbarcato dalla nave), **di lunghezza massima pari a 168,2 metri e larghezza massima pari a 25 metri.**

I Proponenti hanno fornito un intero elaborato progettuale (Allegato III.3 - Analisi dei malfunzionamenti - allo Studio di impatto Ambientale - Quadro di riferimento Progettuale) dedicato allo studio di probabili malfunzionamenti e dell'individuazione degli scenari di danno atteso, oltre agli accorgimenti volti a fronteggiarli. Si analizzano scenari di danno incidentale delle seguenti tipologie:

- **Poolfire:** incendio di una pozza di liquido infiammabile al suolo
- **JetFire:** incendio di un getto gassoso turbolento infiammabile effluente da un componente impiantistico in pressione
- **FlashFire:** incendio in massa di una nube di vapore infiammabile con effetto non esplosivo.
- **UVCE:** Unconfined Vapour Cloud Explosion - Esplosione non confinata di una nube di vapore infiammabile
- **Dispersione:** rilascio di sostanze tossiche o pericolose per l'ambiente o infiammabili non seguito da incendio



Città di Pescara

Medaglia d'oro al Merito Civile

Dipartimento Attività Tecniche, Energetiche ed Ambientali
Il Direttore Ing. Amedeo D'Aurelio

La probabilità che avvenga un innesco del danno immediato è proporzionale alla portata di rilascio (misurabile in kg di prodotto/secondo), mentre la probabilità di innesco del danno ritardato è proporzionale all'entità del rilascio (misurabile in kg di prodotto). In caso di innesco ritardato l'effetto può essere una UVCE o un FlashFire.

Per tutte le simulazioni di danno incidentale prodotte nello studio vengono considerate due condizioni al contorno molto importanti: **la portata di efflusso e la durata del rilascio - da esse dipende l'entità del danno.**

La portata di efflusso stimata è elevatissima, pari a 150 kg/sec (540 t/h), poiché tali sono le pressioni del fluido in gioco generate da una petroliera di queste dimensioni

In tutte le simulazioni viene ritenuta plausibile una durata della perdita pari a soli 60 SECONDI, per una fuoriuscita di prodotto pari quindi a $150 \times 60 = 9000 \text{ kg}$ (9 ton)

Con queste due ipotesi al contorno le dimensioni dei danni (lesioni irreversibili) ritenute plausibilmente possibili sono:

- **Poolfire**: dal punto di rilascio di benzina (centro della pozza) **81 metri**
- **JetFire**: ritenuto non plausibile
- **FlashFire**: dal punto di rilascio lungo l'asse longitudinale della nube di benzina **237 metri** per condizioni meteo sfavorevoli
- **UVCE**: ritenuto non plausibile

per quanto riguarda **la dispersione**:

di benzina in condizioni estive viene stimato un quantitativo **disperso e evaporato di circa il 91%** e un quantitativo **spiaggiato di circa il 9%** al termine della decima ora dalla perdita

di benzina in condizioni invernali viene stimato un quantitativo **disperso e evaporato di circa il 92,5%**, un quantitativo **spiaggiato nullo** e un quantitativo **che rimane pari al 7,5%** al termine della quindicesima ora dalla perdita

di gasolio in condizioni estive viene stimato un quantitativo **disperso e evaporato di circa il 26%** e un quantitativo **spiaggiato di circa il 74%** al termine della quindicesima ora dalla perdita

di gasolio in condizioni invernali viene stimato un quantitativo **disperso e evaporato di circa il 24,3%**, un quantitativo **spiaggiato nullo** e un quantitativo **che rimane pari al 75,6%** al termine della quattordicesima ora dalla perdita

Dalla simulazione fornita dal Proponente risulta quindi plausibile uno **spiaggiamento** (l'idrocarburo raggiunge la costa), **in condizioni estive** (equivalente a condizioni **primaverili** con venti prevalenti da NE) **sia per la benzina (circa il 10%) che per il gasolio (circa il 70%)**.

Da tutte le simulazioni emerge che lo spiaggiamento e la dispersione muovono in direzione Sud, coinvolgendo quindi oltre che le spiagge del Comune di Pescara, anche quelle di Francavilla al Mare (CH).

La stima del danno presuppone un malfunzionamento operativo durante la fase di scarico della petroliera, risolto in un solo minuto. Con questa semplicistica e ottimistica previsione verrebbe comunque spiaggiato un quantitativo pari a $9000 \text{ kg} \times 0,7$ (70% in condizioni primaverili-estive) = **6.300 kg di gasolio, sufficiente a creare un importante danno**



Lettera DIP B 94



Piazza Italia – 65121 Pescara – Fax: 085/4283790 - tel: 085/4283730

P.E.C.: protocollo@pec.comune.pescara.it



Città di Pescara

Medaglia d'oro al Merito Civile

Dipartimento Attività Tecniche, Energetiche ed Ambientali
Il Direttore Ing. Amedeo D'Aurelio

ambientale con seri risvolti sulla stagione balneare dei comuni di Pescara e Francavilla al Mare e all'industria della pesca, già duramente colpita a causa delle problematiche indotte dall'interramento del fiume.

Il proponente non può influire su possibili incidenti causati da collisioni fra navi, avarie e malfunzionamenti a bordo delle petroliere. Per tali evenienze è doveroso considerare un ripristino del danno molto superiore ai 60 secondi previsti, considerati i quantitativi di prodotto trasportato dalle petroliere e tenuto conto delle elevate portate di efflusso (si ricorda 540.000 kg/ora): il danno ambientale sarebbe incalcolabile, con conseguente azzeramento delle industrie del turismo e della pesca alle quali è votata la Città di Pescara (e almeno Francavilla al Mare).

Non sono inoltre da trascurare gli effetti indotti al turismo balneare dalla semplice presenza di petroliere di fronte alla spiaggia, né i limiti alla libera navigazione di pescherecci e imbarcazioni minori, specie in caso di mare grosso.

Il sealine di progetto attraversa completamente l'imbocco del porto RO-RO, RO-PAX e Passeggeri previsto dal nuovo Piano Regolatore Portuale (vedi Tav. 4D-262-013G). Pur essendo prevista una protezione con tubo camicia all'altezza della zona di influenza del nuovo braccio di diga, il sealine potrebbe essere incidentalmente tranciato dalle navi in transito o da eventuali macchine operatrici in fase di dragaggio. Anche con l'assetto attuale della diga foranea le operazioni di dragaggio potrebbero interessare il tracciato del sealine e quindi aumentare il rischio di incidente. L'attuazione del P.R. Portuale o di sue eventuali varianti, nonché le ordinarie fasi di dragaggio non possono comunque subire incrementi nelle spese di finanza pubblica per conformarle e renderle compatibili con un'opera di esclusivo interesse privato.

Visto il coinvolgimento delle spiagge dei comuni posti a sud di Pescara in probabili eventi di spiaggiamento dovuti a malfunzionamenti, si ritiene opportuno coinvolgere nella procedura valutativa del progetto di V.I.A. gli organi preposti della Provincia di Chieti e almeno della Città di Francavilla al Mare.

Per tutto quanto sopra si esprime parere negativo alla fattibilità del progetto.

Pescara, 12 aprile 2013

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO

Attività Tecniche, Energetiche ed Ambientali

Ing. Amedeo D'Aurelio