



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2014 - 0000786 del 05/03/2014

Pratica N:

Ref. Ambiente:



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

E.prot DVA - 2014 - 0005913 del 05/03/2014

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: I.D. VIP 2530 trasmissione parere n. 1450 CTVA del 28 febbraio 2014. Verifica di assoggettabilità alla VIA porto di Termini Imerese, progetti relativi ai lavori di completamento molo foraneo di sopraflutto e lavori di completamento molo di sottoflutto, proponente Autorità Portuale di Palermo.

Ai sensi dell' art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 28 febbraio 2014.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2014-0058.DOC

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta di N° 10 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 04-03-2014

51
Handwritten initials and marks

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Parere n. 1450 del 28 febbraio 2014

Handwritten marks on the left side

Handwritten notes and initials on the right side

Progetto:	Verifica di Assoggettabilità VIA Porto di Termini Imerese, progetti relativi ai lavori di completamento molo foraneo di sopraflutto e lavori di completamento molo di sottoflutto
Proponente:	Autorità Portuale di Palermo

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla VIA, ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., presentata dall'Autorità Portuale di Palermo con nota prot. 6655/13 del 19 luglio 2013, acquisita agli atti dalla Direzione Generale con prot. DVA-2013-18073 in data 31 luglio 2013, relativa ai progetti "Porto di Termini Imerese - Lavori di completamento molo foraneo di sopraflutto; Lavori di completamento molo di sottoflutto";

VISTE le note integrative dell'Autorità Portuale di Palermo, acquisite con prot. DVA-2013-21077 in data 17 settembre 2013, prot. DVA-2013-21178 in data 18 settembre 2013, prot. DVA-2013-21281 in data 18 settembre 2013, prot. DVA-2013-23069 in data 9 ottobre 2013 e prot. DVA-2013-23150 in data 10 ottobre 2013;

VISTA la documentazione trasmessa dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot. DVA-2013-21546 del 20 settembre 2013, acquisita al prot. CTVA-2013-3287 del 23 settembre 2013 (anticipo documentazione), e con nota prot. DVA-2013-23499 del 15 ottobre 2013, acquisita al prot. CTVA-2013-3642 del 15 ottobre 2013;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248" e in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, Legge n. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" e in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del D.P.R. del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, Legge n. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" e in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/2007 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 2 luglio 2008;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, prot. GAB/DEC/112/2011 del 19 luglio 2011;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di verifica di assoggettabilità alla VIA e al conseguente deposito della documentazione per la pubblica consultazione è avvenuta in data 10 agosto 2013 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Parte II n. 94;

PRESO ATTO che il deposito della documentazione per la pubblica consultazione presso il Comune di Termini Imerese è avvenuto in data 6 agosto 2013;

VISTA la documentazione ricevuta, che si compone dei seguenti elaborati:

- progetti definitivi delle opere e relativi studi di impatto ambientale, forniti dall'Autorità Portuale di

Palermo e acquisiti in data 14 giugno 2012 al prot. DVA-2012-14458;

- documentazione integrativa prodotta a seguito della riunione del 21 novembre 2013 con il Gruppo Istruttore, fornita spontaneamente dall'Autorità Portuale di Palermo e acquisita in data 11 dicembre 2013 al prot. DVA-2013-28912;

VISTA la nota prot. 6987/13 del 1° agosto 2013, acquisita al prot. DVA-2013-21077 in data 17 settembre 2013, con la quale il Proponente, a parziale rettifica dell'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA relativa ai progetti sopra riportati, finanziati ai sensi dell'art. 111, "Rilancio produttivo del settore industriale", L.R.S. n.11/2010, ha specificato che:

- con decreto del Ministero dei Trasporti del 23 luglio 2007 la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Palermo è stata estesa al Porto di Termini Imerese, che pertanto oggi è di competenza statale;
- il porto di Termini Imerese rientra nelle tipologie di opere elencate nell'Allegato II alla Parte Seconda del D. Lgs. n. 152/2006;

PRESO ATTO che non risultano essere pervenute osservazioni da parte di soggetti pubblici e/o privati interessati, espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.;

PRESO ATTO che risulta essere pervenuto il parere rilasciato con prot. 76923 in data 3 ottobre 2013 dalla Direzione Ambiente ed Energia della Provincia Regionale di Palermo, in merito alla compatibilità ambientale dei progetti;

PRESO ATTO che:

- i progetti presentati dal Proponente prevedono il completamento delle opere di sopraflutto e di sottoflutto del Porto di Termini Imerese;
- gli interventi proposti tendono alla riqualificazione dell'infrastruttura esistente e alla realizzazione della configurazione portuale prevista dal Piano Regolatore del Porto, §
- obiettivo del Proponente, attraverso gli interventi di completamento dei moli, è migliorare le condizioni di uso e di agibilità del porto;
- il Proponente non prevede aumenti di traffico nell'infrastruttura per dette opere;
- le opere di progetto potranno fornire un contributo alla messa in sicurezza dell'intero bacino portuale, che allo stato attuale soffre di agitazione residua interna, dovuta alle mareggiate, per l'incompletezza delle opere foranee;

PRESO ATTO che per il Piano Regolatore del Porto di Termini Imerese (PRP 2004) è stata attivata la procedura regionale di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), a seguito della risposta dell'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente - Servizio 2 VAS-VIA (prot. 83104 del 10 novembre 2009) a un quesito posto dall'Autorità Portuale di Palermo circa l'assoggettabilità del PRP alla procedura di VAS (prot. 4534 U/09 TECN del 12 giugno 2009). La prima fase si è svolta a seguito di incontri preliminari tra suddetto Servizio 2 VAS-VIA e il Proponente, in base ai quali è stato elaborato il Rapporto Preliminare. Il documento, redatto sulla base degli elaborati del PRP approvato con Decreto del Dirigente Generale del Dipartimento Regionale Urbanistica della Regione Siciliana in data 5 aprile 2004, è stato inviato ai Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCMA) allo scopo di raccogliere contributi e osservazioni per la definizione dei contenuti e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel successivo Rapporto Ambientale. Con nota prot. 4563 del 26 gennaio 2010 il Servizio 2 VAS-VIA del Dipartimento Regionale Territorio e Ambiente ha dato inizio alla fase di consultazione sul Rapporto Preliminare. Le osservazioni pervenute sono state valutate e considerate nella stesura del Rapporto Ambientale: nel complesso, esse hanno confermato l'adeguatezza dell'approccio metodologico di valutazione ambientale e hanno riguardato l'indicazione delle componenti ambientali da considerare nell'analisi di contesto, i documenti programmatici e di pianificazione con i quali il Piano interagisce, l'individuazione di alcuni impatti ambientali specifici, gli

scenari alternativi, le misure di mitigazione e il sistema di monitoraggio. In particolare, nell'ambito della progettazione del sistema di monitoraggio del Piano, sono stati selezionati gli indicatori idonei a monitorare l'evoluzione del contesto ambientale, nonché gli effetti ambientali del Piano e il suo livello di attuazione. Il Rapporto Ambientale e la Sintesi Non Tecnica, unitamente al Piano Regolatore Portuale, sono stati messi a disposizione dei SCMA e del pubblico, depositati presso gli uffici dell'Autorità Portuale di Palermo e del Servizio 2 VAS-VIA e pubblicati sul web. Entro i termini di legge non sono pervenute osservazioni. Successivamente, l'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente, con D.D.G. n. 593 del 9 agosto 2013, ha espresso parere motivato favorevole richiamando l'Autorità Portuale di Palermo al rispetto di alcune disposizioni;

PRESO ATTO che con nota prot. 7854/13 dell'11 settembre 2013, acquisita al prot. DVA-2013-21178 in data 18 settembre 2013, il Proponente ha trasmesso copia del suddetto Decreto del Dirigente Generale del Dipartimento Regionale dell'Ambiente n. 593 del 9 agosto 2013, relativo alla VAS del Piano Regolatore Portuale (PRP) del Comune di Termini Imerese, riferendo, nel merito, che "si sta provvedendo agli adempimenti prescritti negli articoli del citato decreto VAS";

VISTO il parere n. 64 del 20 giugno 2008, con cui la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ha espresso parere positivo all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto delle "Opere di difesa e contenimento del Porto di Termini Imerese", proposto dal Consorzio A.S.I. (Area Sviluppo Industriale) Palermo, con riferimento al primo lotto esclusivamente per il progetto di contenimento dei piazzali di movimentazione merci retrostanti le banchine operative I e II, che riguarda la sigillatura dei giunti tra i cassoni costituenti il muro di sponda della banchina di riva, e al secondo lotto per il progetto relativo ai lavori di messa in sicurezza delle opere di difesa, che riguarda esclusivamente il rifiorimento della mantellata finalizzato alla messa in sicurezza della diga foranea e del piazzale adiacente, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente e nel rispetto di alcune prescrizioni;

CONSIDERATO che, per quanto concerne il **quadro di riferimento programmatico**:

ai fini dell'inquadramento dei progetti nell'ambito della pianificazione territoriale e di settore, il Proponente ha considerato i seguenti strumenti prescrittivi e di indirizzo:

- livello nazionale:
 - Piano Generale dei Trasporti;
- livello sovra-comunale:
 - Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità;
 - Piano Paesistico Territoriale Regionale;
 - Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico;
 - Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto;
 - Piano Territoriale Provinciale;
- livello comunale:
 - Piano Regolatore Generale;

- Piano Regolatore dell'Area di Sviluppo Industriale;
- Piano Regolatore Portuale;
- Piano Comunale di Protezione Civile;
- Piano Generale del Traffico Urbano;

gli interventi in oggetto sulle opere foranee sono stati promossi dall'Autorità Portuale di Palermo nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro per il "rilancio produttivo dell'area industriale di Termini Imerese". L'accordo, firmato il 27 ottobre 2012 da Regione Siciliana, Anas, Provincia di Palermo e Autorità Portuale, prevede un investimento di 150 milioni di euro da destinare a progetti relativi al completamento del porto, alla realizzazione dell'interporto, alla definizione dell'impianto di distribuzione del gas metano nell'agglomerato industriale di Termini, al potenziamento e miglioramento della rete di illuminazione e all'installazione di fibre ottiche;

nell'area interessata dagli interventi non sono presenti aree naturali protette o di rilevanza naturalistica tutelate da atti normativi. Al fine di fornire un quadro completo sull'ambiente circostante ed escludere effetti negativi determinati dagli interventi proposti sugli ecosistemi esistenti, nel territorio del Comune di Termini Imerese sono stati individuati il SIC ITA020033, denominato "Monte San Calogero", il SIC ITA020043, denominato "Monte Rosamarina e Cozzo Famò" e più internamente il SIC ITA020039, denominato "Monte Cane, Pizzo Selva a mare, Monte Trigna";

VALUTATO che, per quanto concerne il **quadro di riferimento programmatico**:

gli interventi previsti non risultano in contrasto con le prescrizioni degli strumenti della pianificazione del territorio e di settore, in quanto si inseriscono in un contesto portuale già esistente, fortemente antropizzato e occupato da manufatti che risultano conformi alle opere di progetto;

tra gli strumenti di programmazione esaminati, assume particolare importanza il Piano Regolatore Portuale (PRP). La riqualificazione e il prolungamento del molo di sopraflutto e il completamento del molo di sottoflutto del Porto di Termini Imerese risultano compatibili con quanto previsto nel Piano Regolatore Portuale, approvato dalla Regione Siciliana con Decreto Dirigenziale dell'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente (ARTA) n. 367 in data 5 aprile 2004;

le opere foranee in completamento ripropongono, ottimizzandoli, gli interventi già previsti nel precedente PRP del 1982. I progetti presentati darebbero attuazione alla fase zero del Piano Regolatore Portuale, nella quale è ritenuto prioritario il completamento delle opere di difesa del porto. Il Proponente evidenzia che tutte le funzioni esistenti saranno lasciate nell'attuale collocazione. Peraltro si osserva che, per il raggiungimento degli obiettivi fissati, il nuovo PRP definisce una diversa organizzazione spaziale con nuove destinazioni d'uso all'interno del perimetro di competenza;

CONSIDERATO che, per quanto concerne il **quadro di riferimento progettuale**:

il progetto prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- *lavori di completamento del molo foraneo di sopraflutto del porto di Termini Imerese, che comprendono i seguenti interventi:*

- prolungamento della diga foranea di sopraflutto, di lunghezza complessiva misurata lungo l'asse pari a 250 m (dalla progressiva 1205,00 m alla 1455,00 m), con giacitura divergente rispetto all'esistente verso Sud-Est di un angolo pari a 25°50'8";
 - costruito con una tipica sezione di opera a gettata stratificata con mantellata in massi artificiali cubici da 40 e da 60 t, per mantenere la continuità con la sezione dell'opera esistente;
 - rifiorimento della mantellata della diga foranea (dalla progressiva 0,00 m alla 1205,00 m) con massi artificiali cubici da 40 t, per la ricostituzione dell'integrità della sagoma di sezione dell'opera esistente ai fini di un deciso miglioramento delle performance idrauliche e statiche della struttura, e risagomatura del massiccio e del muro paraonde;
 - ripristino della banchina della diga foranea, tramite la regolarizzazione della quota di banchina, la sigillatura dei giunti tra i cassoni esistenti e il riempimento di eventuali vuoti e cavità presenti nella colmata a tergo dei cassoni;
 - realizzazione del martello terminale della banchina della diga foranea, costituito da una struttura tipo "cofferdam", tramite l'impiego di palancole composite, mutuamente tirantate, composte da profilati metallici con sezione ad "H" alternati a palancole metalliche con classica forma a "Z";
- *lavori di completamento del molo di sottoflutto del porto di Termini Imerese, che comprendono i seguenti interventi:*
 - prolungamento della diga foranea di sottoflutto, per 430 m, realizzato con cassoni cellulari, palancole metalliche con profili combinati HZ e HHZ, mantellata soffolta in corrispondenza della testata costituita da massi artificiali;
 - realizzazione di un piazzale commerciale con colmata costituita da materiale dragato, delimitata da un muro di sponda in conglomerato cementizio dalla progressiva 0 alla 260 m e da un'opera a gettata con mantellata in massi artificiali dalla progressiva 260 alla 570 m;
 - rettifica della banchina turistica, di sviluppo complessivo pari a 245 m, delimitata da un muro di sponda definito in pila di massi e dotato di celle antiriflettenti;
 - impianti (di illuminazione, elettrico, torri faro e smaltimento acque meteoriche);

VALUTATO che, per quanto concerne il **quadro di riferimento progettuale**:

il Proponente ha affidato la caratterizzazione fisica, chimica ed ecotossicologica dei sedimenti marini dei fondali prelevati nell'ambito dei lavori al DiSTeM (Dipartimento di Scienze della Terra e del Mare) dell'Università degli Studi di Palermo, che ha redatto una relazione propedeutica per la stesura del progetto esecutivo dei lavori di dragaggio del suddetto porto.

il PRP è articolato in 7 diversi ambiti omogenei, all'interno dei quali sono identificate le destinazioni d'uso delle aree e le funzioni principali e secondarie ivi ammesse; il progetto in esame non interessa e non interferisce con le modifiche degli ambiti omogenei e con le destinazioni d'uso previste dal nuovo PRP;

nella documentazione integrativa volontaria (v. cap. 4, *Traffici portuali*, della relativa relazione) il Proponente ha illustrato la serie dei dati dei traffici portuali dal 1999 al 2012, dall'esame dei quali risulta un generale aumento fino all'anno 2011, sia nelle merci sia nei passeggeri, e una deflessione nell'anno 2012, dovuta alla crisi economica e alla chiusura dello stabilimento FIAT. Si osserva che le opere di progetto sono finanziate ai sensi dell'art. 111, "Rilancio produttivo del settore industriale", L.R.S. n.11/2010, con finanziamenti messi a disposizione dalla Regione Siciliana, Assessorato alle Attività Produttive, in forza dell'Accordo di programma del 27/10/2011 per lo sviluppo industriale dell'area di Termini Imerese. Pertanto gli interventi di progetto si inseriscono anche nell'opera di infrastrutturazione in atto per creare le condizioni necessarie alla localizzazione industriale prefissata negli obiettivi di sviluppo;

CONSIDERATO che, per quanto concerne il **quadro di riferimento ambientale:**

Atmosfera

al fine di caratterizzare lo stato attuale della qualità dell'aria il Proponente ha fatto riferimento ai dati relativi alle due campagne di monitoraggio condotte dall'ARPA Sicilia nel periodo compreso tra il 30 aprile e l'8 giugno 2009 e tra il 25 novembre ed il 18 dicembre 2009. Le elaborazioni effettuate dall'ARPA Sicilia sui dati raccolti dalla postazione mobile di monitoraggio relativamente ai principali inquinanti associati alle attività portuali e oggetto di simulazioni modellistiche (monossido di carbonio (CO), biossido di azoto (NO₂), ossidi di azoto (NO_x) e particolato (PM₁₀ e PM_{2,5})) evidenziano che durante la prima campagna di monitoraggio, sono stati registrati n. 6 superamenti del valore limite giornaliero per la protezione della salute umana di PM₁₀, pari a 50 µg/m³ da non superare 35 volte per anno civile (D. M. n. 60/2002). Durante la seconda campagna di monitoraggio sono stati registrati n. 2 superamenti del valore limite di PM₁₀, uno dei quali è stato provocato da un evento naturale;

Ambiente idrico

l'ambiente marino allo stato attuale risulta fortemente influenzato dalle opere portuali esistenti. Per la definizione della qualità delle acque costiere del golfo di Termini Imerese il Proponente ha fatto riferimento alla caratterizzazione chimico fisica e biologica delle acque marine effettuata dall'ARPA Sicilia su incarico dell'Autorità Portuale di Palermo, nell'ambito della procedura di VAS del Piano Regolatore Portuale;

Suolo e sottosuolo

la realizzazione delle opere di progetto richiede il reperimento di materiali naturali: è previsto l'uso di misto di cava e pietrame per la realizzazione del nucleo e dello scanno di bonifica, scogli di prima categoria e di terza categoria per la formazione degli strati di transizione e scogli di quarta categoria per la protezione al piede della mantellata. La realizzazione dei progetti sarà accompagnata da operazioni di trasporto, di carico e scarico dei materiali provenienti dalle cave. In particolare, le cave più vicine al sito di intervento individuate dal Proponente sono quelle di Giardinello di Termini Imerese e Consona di Bagheria;

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

dalla lettura della Carta delle biocenosi marine si evince che nella zona prossima al porto di Termini Imerese non sono presenti praterie di *Posidonia oceanica*. Nella zona subito ad ovest del porto i fondali in prossimità della costa sono costituiti da sabbie, ghiaie e ciottoli litorali; più al largo, invece, sono presenti biocenosi delle sabbie fini ben classate. In corrispondenza della batimetrica -10 m è presente la prateria a *Cymodocea nodosa*. Analoga situazione si riscontra nella zona ad est del porto di Termini Imerese;

Rumore

Porto di Termini Imerese -
Lavori di completamento molo foraneo di sopraflutto;
Lavori di completamento molo di sottoflutto

il Comune di Termini Imerese non ha ancora effettuato la zonizzazione acustica del territorio prevista dalla Legge n. 447/95 e dalle linee guida pubblicate dalla Regione Sicilia, tuttavia ha avviato la redazione del Piano di Zonizzazione Acustica. Al fine di caratterizzare il clima acustico attuale il Proponente ha fatto riferimento al "Rapporto Ambientale" della VAS del Piano Regolatore del porto di Termini Imerese: nell'ambito di tale procedura, infatti, è stata effettuata una campagna di monitoraggio fonometrico e i risultati dei monitoraggi effettuati e delle mappature redatte indicano che, allo stato attuale, il rumore prodotto dalle sorgenti portuali di Termini Imerese non influisce sul clima acustico delle zone abitative adiacenti;

Salute pubblica

l'impatto generato da impianti portuali sulla salute pubblica si manifesta soprattutto in termini di disagio o patologie dovute principalmente alle emissioni di inquinanti atmosferici e alle emissioni sonore. Si ritiene che la realizzazione degli interventi di progetto non determini effetti significativi né cambiamenti sostanziali rispetto alle condizioni attuali relative alla salute umana;

Paesaggio

al fine di caratterizzare l'area oggetto di intervento sotto l'aspetto archeologico, storico-artistico e demografico il Proponente ha fatto riferimento allo Studio Archeologico allegato al Rapporto Ambientale nell'ambito della procedura di VAS del PRP di Termini Imerese. Nessuno dei beni archeologici ad oggi individuati ricade nelle vicinanze dell'area interessata dagli interventi, ad eccezione della grotta con deposito preistorico denominata Riparo del Castello (Bene n.62), ubicata a circa 100 m di distanza dal sito di progetto e pertanto non suscettibile di impatto. Non è possibile escludere con certezza la presenza di evidenze di beni culturali nell'area di intervento sia a terra sia in mare e quindi si profila la necessità di svolgere indagini conoscitive dirette preventive prima della realizzazione delle opere previste;

il Piano Regolatore Generale del Comune di Termini Imerese, approvato con decreto dell'Assessore Regionale al Territorio e all'Ambiente n. 76/DRU del 23 febbraio 2001, modificato con D.D.G. assessoriale n. 785 del 24 luglio 2009, individua le emergenze storiche presenti nel territorio comunale. In particolare, il vincolo archeologico (Legge n. 1089/39) interessa prevalentemente tutto l'antico centro abitato e i luoghi degli insediamenti storici e preistorici; ogni intervento edificatorio è subordinato al preventivo parere della competente Soprintendenza. Alcune emergenze archeologiche, quali l'area di Himera, sono inoltre sottoposte a vincolo paesaggistico (Legge n. 1497/39 e Legge n. 431/85) che si estende su un'area molto vasta del territorio comunale;

VALUTATO che, per quanto concerne il **quadro di riferimento ambientale**:

Atmosfera

nella fase di cantiere si possono riscontrare produzioni di polveri che causano un lieve peggioramento locale e temporaneo della qualità dell'aria durante le operazioni di trasporto del materiale da costruzione. Tale impatto potrà essere trascurabile, poiché per limitare la dispersione delle polveri nell'atmosfera il Proponente prevede l'adozione di accorgimenti di mitigazione, quali l'asfaltatura dei percorsi di cantiere, la bagnatura delle piste, il lavaggio delle gomme degli automezzi e la copertura con teli dei camion che trasportano materiale fine;

Ambiente idrico

nella fase di cantiere, come misura di mitigazione al fine di limitare gli effetti sull'acqua e sull'ambiente marino costiero, si evidenzia la necessità di prevedere l'uso di draghe in grado di limitare la turbolenza e di

minimizzare i tempi di esecuzione delle attività di escavazione dei fondali per la formazione degli scanni di imbasamento, nonché la sistemazione di panne galleggianti nella parte interessata dalle lavorazioni. Anche lo scarico in mare di pietrame e la posa di scogli possono generare fenomeni di torbidità, tuttavia si ritiene che le misure di mitigazione previste dal Proponente, come il lavaggio del materiale da utilizzare e l'uso di panne galleggianti, possano ridurre al minimo il problema;

nella fase di esercizio l'impatto relativo alla maggiore protezione dello specchio acqueo può essere considerato debolmente negativo. Si ritiene che la riduzione della circolazione idrica a seguito degli interventi di completamento delle opere di difesa non induca variazioni significative sulla qualità delle acque: infatti, il tempo di ricambio subirebbe un lieve incremento rispetto alla configurazione attuale;

Suolo e sottosuolo

nella fase di cantiere il materiale necessario per la costruzione dell'opera comporterà la coltivazione di cave terrestri che, se opportunamente controllate e non troppo distanti dal sito di intervento, non determineranno impatti negativi sull'ambiente; in ogni caso si dovrà prevedere l'approvvigionamento da cave già esistenti e legalmente autorizzate;

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

nella fase di cantiere la realizzazione delle opere di allungamento dei moli sopraflutto e sottoflutto del porto di Termini Imerese comporterà un'alterazione dell'attuale popolamento biologico, a carico dei prati a *Cymodocea nodosa* ivi esistenti. Tale effetto è quasi nullo per il molo sopraflutto, dove la copertura vegetale è scarsa e a *patches* isolate, mentre presso il molo sottoflutto l'impatto previsto è maggiore, sebbene le opere di progetto interessino soltanto marginalmente e per poche centinaia di metri quadrati la prateria. Inoltre il notevole quantitativo di sostanza organica presente nei sedimenti della zona di sottoflutto è un aspetto da non sottovalutare in prospettiva dei lavori di dragaggio: la sospensione di materiali colloidali e ricchi di sostanza organica ha infatti un effetto nocivo sulle biocenosi circostanti, anche se dall'esame delle analisi chimiche i sedimenti non risulterebbero inquinati da sostanze tossiche e pericolose per la salute umana. Pertanto, in fase di dragaggio si evidenzia la necessità di porre la massima attenzione alla diffusione del particolato fine, predisponendo apposite panne verticali, in modo da minimizzare l'effetto sull'ambiente circostante;

Rumore

nella fase di cantiere si ritiene che la limitazione delle lavorazioni in prestabilite fasce orarie, la predisposizione di schermature mobili e un sistema di monitoraggio acustico siano in grado di mitigare l'incremento della pressione sonora;

nella fase di esercizio sarà indispensabile attuare misure di controllo dell'inquinamento acustico mediante idonei monitoraggi, e, se necessario, adottare misure di prevenzione indirizzate principalmente alla riorganizzazione della viabilità di accesso al porto;

Salute pubblica

nella fase di cantiere il maggiore impatto negativo è determinato principalmente dalla realizzazione del prolungamento del molo di sopraflutto e del molo di sottoflutto, che prevedono l'impiego di mezzi caratterizzati da maggiori emissioni sia in termini di inquinanti atmosferici sia di rumore: si tratterebbe, comunque, di impatti che hanno un'estensione puntuale e una persistenza temporale limitata all'orario del cantiere;

nella fase di esercizio la natura dell'opera e il mantenimento previsto dell'attuale flusso di traffico marittimo escludono la possibilità di peggioramenti della qualità dell'aria e del clima acustico dei luoghi a seguito degli

interventi di progetto. Inoltre, grazie alla realizzazione della nuova struttura portuale si possono prevedere impatti positivi determinati dal raggiungimento di più elevati standard di sicurezza nei confronti dei natanti e dalla riqualificazione dell'area oggetto di intervento;

Paesaggio

nella fase di cantiere le costruzioni prefabbricate di servizio dovranno avere una tipologia tale da inserirsi nel territorio e limitare al massimo l'impatto visivo. Al termine dei lavori, inoltre, si procederà alla rimozione completa di qualsiasi opera temporanea, conferendo, se necessario, il materiale di risulta in discarica, al fine di ripristinare lo stato attuale dei luoghi;

nella fase di esercizio, l'impatto visivo è ritenuto trascurabile, in quanto saranno adottate tipologie costruttive che ben si integrano con il contesto e con le strutture esistenti. Il Proponente ha provveduto ad elaborare uno studio di inserimento paesaggistico;

VISTA la **documentazione integrativa** fornita spontaneamente dal Proponente, acquisita in data *11 dicembre 2013* al prot. DVA-2013-28912;

PRESO ATTO che nella suddetta documentazione integrativa il Proponente fornisce **risposte e chiarimenti** alle evidenze emerse in sede di riunione con il Gruppo Istruttore in data *21 novembre 2013*;

CONSIDERATO che le disposizioni espresse con D.D.G. n. 593 del 9 agosto 2013 dall'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente nell'ambito del parere motivato favorevole non hanno comportato modifiche nel Piano Regolatore Portuale né nel relativo Rapporto Ambientale;

VALUTATO che, tuttavia, come evidenziato nella Dichiarazione di sintesi del PRG (v. documentazione integrativa facoltativa), l'art. 2 del citato D.D.G. recita testualmente: *"relativamente alla strategia di Piano, si ritiene che tra le alternative proposte per la distribuzione interna degli spazi del bacino portuale la soluzione da valutare, tra quelle indicate nel rapporto ambientale, sia l'alternativa "E", nella quale la distribuzione delle aree è maggiormente coerente con la strategia prevista dalla pianificazione"*;

CONSIDERATO che nei progetti presentati si evidenzia che "è facilmente riscontrabile che le opere foranee in completamento sostanzialmente ripropongono, ottimizzandole, le opere foranee già previste nel precedente PRP del 1982";

VALUTATO che, tuttavia, la documentazione integrativa volontaria ha fornito una tavola di confronto grafico relativa al molo di sottoflutto, dalla quale risultano le differenze tra la previsione formulata per suddetta opera nel PRP del 1982 (linea tratteggiata) e quella del vigente PRP del 2004 (linea continua);

CONSIDERATO che la costruzione della diga di sottoflutto secondo le previsioni del PRP del 2004 comporta la realizzazione di un piazzale delimitato dalla realizzanda diga e dall'esistente banchina turistica;

VALUTATO che la documentazione integrativa volontaria (v. cap. 3, *Realizzazione del piazzale*, della relativa relazione) rappresenta che con la scelta di realizzare l'intera diga di sottoflutto in luogo della sola parte terminale si è ritenuto di evitare maggiori oneri per l'Amministrazione, dovuti ad una scansione temporale degli interventi che avrebbero potuto provocare la loro duplicazione e/o successive demolizioni. Si evidenzia che limitare la progettazione al solo prolungamento avrebbe comportato comunque la necessità di realizzare un tratto di raccordo con la diga esistente e di dover successivamente provvedere alla demolizione

dello stesso nella fase di realizzazione del tratto iniziale della diga di sottoflutto, come prevista dal PRP in vigore. La previsione di realizzare l'intera diga di sottoflutto nei termini previsti negli interventi in esame si è resa necessaria anche al fine di disporre di un'area quale colmata per i materiali provenienti dai dragaggi e dalle demolizioni per la realizzazione della diga: tale scelta progettuale ha determinato sia un risparmio in termini di costi dell'intervento, sia un minore impatto ambientale. Il previsto confinamento di tale colmata con una pavimentazione definitiva, in luogo di un confinamento provvisorio, risulta conseguente alla citata priorità di evitare la duplicazione di interventi con conseguenti maggiori oneri per l'Amministrazione Pubblica;

CONSIDERATO che gli studi prodotti dal Proponente permettono di ritenere compatibile la realizzazione di nuove opere con il regime della dinamica dei litorali in prossimità del sito di Termini Imerese e di escludere, quindi, qualsiasi interferenza negativa degli interventi con la linea di costa;

VALUTATO che, come si evince dalle simulazioni condotte, la configurazione di progetto non modifica i gradienti di trasporto solido esistenti ed è in grado di ridurre l'entità dei fenomeni di insabbiamento in prossimità della nuova testata del molo di sopraflutto rispetto a quanto riscontrato nelle condizioni attuali;

CONSIDERATO che le nuove opere di sottoflutto, ricadendo in una zona a basso dinamismo, non intervengono sul regime del trasporto solido locale. La nuova configurazione portuale, anzi, è tale da ridurre le variazioni di fondale in prossimità della radice del molo di sottoflutto, presso la foce del torrente Barratina. La conformazione planimetrica del molo di sottoflutto è stata progettata in modo da non interferire con la foce del torrente;

VALUTATO che, tuttavia, il Proponente ha ritenuto necessario simulare l'idrodinamica alla foce del Barratina nella configurazione di progetto. L'analisi idrodinamica condotta mostra che la presenza del corso d'acqua non implica notevoli variazioni del campo delle correnti. È pertanto da escludere che gli interventi proposti siano in grado di peggiorare l'idraulica alla foce;

CONSIDERATO che il PRP 2004 prevede la demolizione del piccolo molo ("pennello") che ripara la parte Sud-Ovest del porto, attualmente adibita a diporto, pesca e cantieri: infatti "dovrà infine essere eliminato quel piccolo molo - peraltro strutturalmente incompleto - che attualmente chiude il bacino minore, in quanto totalmente inutilizzabile, anzi collidente con la nuova configurazione del porto" (PRP 2004);

VALUTATO che, nell'ambito del progetto di completamento del molo di sottoflutto, il Proponente ha fornito una planimetria di raffronto tra opere previste dal PRP 2004 e opere di progetto. Si osserva che l'intervento di demolizione del pennello non è contemplato tra i lavori di completamento in esame: in prossimità del citato piccolo molo, infatti, le planimetrie di progetto fornite dal Proponente individuano semplicemente alcuni pali di acciaio che dovranno essere tagliati, ma il pennello resta nella configurazione post-operam. La documentazione integrativa volontaria (v. cap. 2, *Localizzazione delle funzioni portuali*, della relativa relazione) indica che le opere di progetto costituiscono interventi finalizzati a migliorare la difesa e la sicurezza del porto, pertanto in questa fase si prevede di mantenere la funzione commerciale nel bacino compreso tra molo trapezoidale e diga foranea, mentre la funzione turistica è conservata in radice alla diga di sottoflutto. In particolare, il Proponente evidenzia che nelle previsioni di progetto non vi è una continuità funzionale tra l'esistente banchina di sottoflutto e il nuovo piazzale, ma un'articolazione su due livelli separati dall'esistente muro paraonde: la banchina del sottoflutto resta all'attuale quota, mentre l'opera prevista in progetto sarà a +2,00 m. Il Proponente ha pertanto deciso di non procedere alla demolizione del pennello che delimita tale area, come invece previsto nel PRP vigente. Lo stesso Proponente ha evidenziato

che tale decisione è stata concordata a seguito di valutazioni congiunte, ma informali, con il Comandante dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Termini Imerese, in quanto, in difetto dell'attuazione del PRP, il pennello in questione ridossa il bacino portuale asservito al diporto;

CONSIDERATO che la documentazione integrativa volontaria evidenzia che l'attuazione del PRP di Termini Imerese è prevista per fasi, previo completamento delle opere di difesa del porto (v. cap. 2, *Localizzazione delle funzioni portuali*, della relativa relazione): il completamento dei moli non costituisce attuazione del piano, ma soltanto una fase propedeutica e necessaria per la redazione dei successivi progetti di attuazione. Il Proponente richiama la pag. 22 della Relazione al PRP:

“[...] Le fasi di realizzazione del Piano. È molto probabile che il complesso di interventi previsti dal Piano possa essere finanziato e realizzato solo per fasi successive, e in ogni caso i lavori dovranno essere articolati in maniera da consentire - durante la loro esecuzione - il proseguimento (e possibilmente il graduale potenziamento) delle funzioni e delle attività portuali. L'articolazione dei lavori dovrà naturalmente consentire anche tempi ragionevoli per la ricollocazione nei rispettivi ambiti delle funzioni che il Piano prevede si attestino in aree diverse da quelle attualmente utilizzate, usufruendo delle nuove opere man mano che queste saranno state realizzate ed attrezzate. Da ultimo è da notare che l'attivazione di alcuni interventi (ad esempio il terminal crociere) dovrà essere programmata a seguito delle verifiche e delle intese [...]. A titolo esemplificativo sono state studiate due possibili sequenze di realizzazione delle opere marittime principali [...]; altre soluzioni sono certamente possibili e la effettiva strategia di attuazione del Piano non potrà che essere programmata dall'Ente gestore in funzione delle concrete esigenze e priorità, tenendo conto delle risorse disponibili, nel rispetto dei requisiti sopra indicati. Delle due sequenze, una (ipotesi A) è più orientata ad anticipare lo sviluppo del porto commerciale, l'altra (ipotesi B) quello del porto turistico; in entrambe le soluzioni si è ritenuto prioritario completare le opere di difesa del porto.”

Con riferimento alle Norme tecniche di attuazione del PRP, il Proponente ricorda i seguenti articoli:

“4. Articolazione del Piano. Il PRP è articolato in 7 diversi ambiti omogenei, che sono chiamati semplicemente “ambiti”, all'interno dei quali vengono identificate le destinazioni d'uso delle aree e le funzioni - principali e secondarie - ivi ammesse; gli ambiti previsti sono: AMBITO 1 DEL PORTO COMMERCIALE, AMBITO 2 DELLE CROCIERE, AMBITO 3 DEL PORTO TURISTICO, AMBITO 4 DELLA CANTIERISTICA E DELLA PESCA, AMBITO 5 DEL NUOVO SPAZIO URBANO, AMBITO 6 DEL RECUPERO EDILIZIO, AMBITO 7 DELLA BALNEAZIONE. Hanno una diversa identità, trasversale rispetto agli ambiti, le INFRASTRUTTURE e fra queste, in particolare, le OPERE DI DIFESA”.

“6. Attuazione del Piano e progetti preliminari. Il PRP si attua esclusivamente mediante progetti preliminari estesi ad un intero ambito [...]; il progetto preliminare dovrà approfondire gli aspetti funzionali, strutturali ed infrastrutturali ambientali e paesaggistici dell'ambito e, ove necessario, essere preceduto dal progetto generale delle opere di difesa e dai progetti di carattere settoriale indicati nelle presenti norme. I progetti preliminari dovranno tenere conto delle fasi transitorie di realizzazione del porto [...]”;

VALUTATO che gli interventi previsti nel presente progetto attingono alla chiusura del porto con la realizzazione delle opere foranee, senza che questo costituisca attuazione del nuovo PRP, ma semplicemente una fase propedeutica. Non sono previste modifiche rispetto alla situazione attuale e non si dispongono variazioni alla localizzazione delle funzioni portuali: la realizzazione degli interventi previsti, pertanto, non potrà modificare in sé il traffico del porto, ma garantirà una maggiore sicurezza;

VISTO il parere espresso dalla **Provincia Regionale di Palermo**, prot. 76923 del 3 ottobre 2013 della Direzione Ambiente ed Energia, nel quale, in riferimento alle opere di progetto, il Direttore dell'Area:

"[...] esprime

PARERE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

nel rispetto delle seguenti condizioni:

- rispetto della normativa sull'inquinamento acustico e dei limiti imposti dal D.P.R. 01/03/1991, L. 26/10/1995 n. 447 e D.P.C.M. 14/11/1997;
- rispetto della normativa sull'inquinamento atmosferico e dei limiti imposti dalla L. 13/07/1966 n. 615, D.P.C.M. 28/03/1983 e D.L.vo 152 del 03/04/2006 parte V;
- il materiale dragato dal fondo e i materiali provenienti dalle demolizioni, se ritenuti idonei, dovranno essere riutilizzati dello stesso cantiere per il ripascimento del fondale marino, mentre la eventuale parte eccedente dovrà essere trasportata a pubblica discarica autorizzata e nel rispetto del D.L.vo del 03/04/2006 n. 152, parte IV "Norme in materia di gestione dei rifiuti e di bonifica dei siti inquinati";
- adottare tutte le misure di mitigazione necessarie per il ripristino dell'ecosistema marino dell'area interessata dai lavori, in accordo con la direttiva Habitat 92/43/CEE della Comunità Europea del 21/05/1992;
- durante i lavori di definizione del piazzale commerciale, della banchina turistica e dell'impianto di smaltimento delle acque meteoriche bisognerà adottare tutte le misure necessarie ad evitare l'inquinamento marino e nel rispetto di quanto previsto dalla normativa sugli scarichi e dal D.L.vo n. 152 del 03/04/2006 - Parte III - Titolo III - Cap. III;

acquisizione dell'autorizzazione della Capitaneria di Porto di Termini Imerese e degli Enti competenti per territorio [...];

VISTO il parere espresso dalla Regione Siciliana in riferimento alla VAS del Piano Regolatore Portuale di Termini Imerese, con D.D.G. n. 593 del 9 agosto 2013, nel quale il Dirigente Generale del Dipartimento Regionale dell'Ambiente:

[...] **CONSIDERATO** che gli obiettivi delineati dal Piano Regolatore Portuale in esame sono:

- lo spostamento a Sud del porto commerciale allo scopo di allontanarlo dal centro abitato, dalla spiaggia e di collocarlo sulla direttrice della zona industriale e del casello autostradale di Buonfornello;
- la formazione di un "polo nautico" a Nord, in prossimità della spiaggia e dell'accesso dal centro abitato, privilegiando la via delle Terme come collegamento con il centro storico. Il suddetto polo comprende servizi alle barche e alle persone, riparazioni e manutenzioni, marina, charter, traghetti, alberghi, stazione marittima;
- la predisposizione di un terminal crociere organizzato su uno sporgente che, dividendo in due parti il grande bacino esistente, separa lo specchio acqueo destinato al porto commerciale da quello destinato al porto turistico;
- una nuova configurazione degli specchi acquee e delle opere di difesa con l'obiettivo di rendere fra loro compatibili l'accessibilità, la manovrabilità, gli accosti, l'agitazione interna, e di rendere possibile la convivenza dei diversi tipi di traffico, quali commerciale, turistico, peschereccio, passeggeri;
- liberazione dall'attività commerciale del porto dal waterfront urbano antistante e sottostante il centro storico.

CONSIDERATO che da un'analisi della documentazione relativa al piano "de quo", il Servizio 1 VAS - VIA del Dipartimento Regionale Ambiente ritiene necessario rappresentare alcune osservazioni riguardo la strategia di Piano. In particolare il mutuo rapporto esistente tra i vasi esercizi navali (commerciale, turistico, diportistico) sembra essere penalizzante per l'ambito commerciale, principale ragion d'essere dell'attività portuale e ciò nella considerazione che a breve distanza dalle aree portuali risiede una delle principali aree industriali regionali, all'interno della quale, a breve, sorgerà l'interporto di cui lo scalo portuale costituisce uno dei naturali sbocchi. Parimenti è da considerare la relativa vicinanza con il porto di Palermo nel quale l'Autorità Portuale ha ritenuto, nella sua programmazione, di concentrare le attività turistiche passeggeri e crocieristi che. Analoga considerazione deve essere fatta in relazione alle superfici destinate alle attività diportistiche, vista la prossimità dei porti turistici di Cefalù e Palermo.

CONSIDERATO che in virtù delle superiori considerazioni il Servizio 1 VAS - VIA del Dipartimento Regionale Ambiente ritiene di dover raccomandare degli ulteriori approfondimenti sulla composizione delle aree all'interno del bacino portuale, auspicando un incremento delle aree destinate alle attività commerciali

ed un contestuale approfondimento dei relativi fondali onde consentire l'attracco di unità mercantili di grande tonnellaggio, oggi impossibilitate ad attraccate nel Mediterraneo.

CONSIDERATO che riguardo ai moli foranei, la forte modifica richiesta per il molo di sottoflutto risulta essere, a parere del Servizio 1 VAS - VIA del Dipartimento Regionale Ambiente, funzionale al duplice obiettivo di assicurare una maggiore protezione al bacino portuale, per gli eventi meteo-marini provenienti dai quadranti meridionali, nonché di incrementare, al contempo, le aree del bacino portuale consentendo più facili evoluzioni delle unità navali di maggiori dimensioni;

RITENUTO di poter esprimere il parere motivato ai sensi dell'art. 15, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

FATTI SALVI i vincoli e gli obblighi derivanti da ogni altra disposizione di legge e senza pregiudizio di eventuali diritti di terzi;

DECRETA

Art. 1) Le premesse fanno parte integrante del presente Decreto;

Art. 2) Di poter esprimere, ai sensi dell'art. 15, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., parere motivato favorevole alla proposta di "Piano Regolatore Portuale" del Comune di Termini Imerese, richiamando l'Autorità Portuale di Palermo, quale Autorità Procedente, al rispetto delle seguenti disposizioni:

- per le tematiche ambientali, evidenziate nel rapporto ambientale, si raccomanda un ulteriore approfondimento, al fine di consentire una migliore mitigazione degli impatti ed adeguare la coerenza del Piano ad altri strumenti di pianificazione sovraordinati:

Ambiente e salute: riguardo all'emissione di inquinanti compromettenti la qualità dell'aria, derivanti dall'emissione di sostanze gassose originate dalle attività portuali, il Piano Regolatore Portuale non può prescindere dagli indirizzi dettati dal Piano Regionale di coordinamento per la tutela della qualità ambiente, a cui si rimanda per i contenuti, quale strumento di pianificazione ordinaria del quale è necessario seguire le direttive generali;

Energia: analogamente a quanto sopra descritto, si ritiene che, per il settore energetico, il Piano Regolatore Portuale non può prescindere dalle direttive emanate dal Piano Energetico Regionale e, pertanto, in un'ottica di utilizzo della risorsa energia rinnovabile, deve adeguarsi al fine di contenere l'utilizzo della risorsa non rinnovabile;

Turismo: la realizzazione di un'area a tergo della banchina Sebastiano Veniero, da destinare a servizi turistici ed attrezzature per la balneazione con la previsione di realizzare giochi d'acqua ed una spiaggia, necessita di una coerenza pianificatoria col Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo comunale a cui si rimanda per le direttive.

- relativamente alla strategia di Piano, si ritiene che tra le alternative proposte per la distribuzione interna degli spazi del bacino portuale la soluzione da valutare, tra quelle indicate nel rapporto ambientale, sia l'alternativa "E", nella quale la distribuzione delle aree è maggiormente coerente con la strategia prevista dalla pianificazione;
- riguardo alle misure previste per il monitoraggio ambientale si fa memoria che gli indicatori utilizzati a tal fine devono essere puntuali e misurabili e pertanto si invita, prima della fase di attuazione del Piano a revisionare gli indicatori definiti per le seguenti componenti ambientali: fauna flora e biodiversità, suolo e rischi naturali, acqua ed ambiente marino e costiero.

Art. 3) Successivamente all'acquisizione della "Decisione" sulla "proposta di Piano" (ex art. 16 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.), dovrà essere redatto un "piano di monitoraggio ambientale" secondo le disposizioni di cui all'art. 18 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., in collaborazione con il Servizio 1 VAS - VIA del Dipartimento Regionale Ambiente e l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente - Sicilia.

Art. 4) L'Autorità Portuale di Palermo, acquisita la decisione finale, dovrà pubblicare la stessa nella GURS con l'indicazione della sede ove si possa prendere visione del "Piano" adottato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria. Sono inoltre rese pubbliche, anche attraverso la pubblicazione sui siti web delle "autorità competente" e "autorità procedente":

- a) il presente D.D.G.;
- b) una "dichiarazione di sintesi" in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel "Piano" e come si è tenuto conto del "rapporto ambientale" e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il "Piano" adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;
- c) le "misure adottate in merito al monitoraggio" di cui all'art. 18 del D.L. 152/06 e s.m.i..

Art. 5) Le eventuali varianti parziali alla "proposta di Piano" dovranno essere sottoposte alla "verifica di assoggettabilità" alla "valutazione ambientale strategica" secondo le disposizioni dell'art. 12, comma 5 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

Art. 6) Eventuali interventi della "proposta di Piano" riconducibili a quelli contenuti dagli allegati II, III, IV del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. dovranno essere sottoposti al processo di valutazione di impatto ambientale e, se del caso, al processo di valutazione di incidenza.

Art. 7) Il presente D.D.G. è rilasciato ai soli fini del processo di valutazione ambientale strategica della "proposta di Piano" e solo per le previsioni indicate negli elaborati presentati. Eventuali modifiche alla "proposta di Piano" dovranno essere preventivamente comunicate al Servizio 1 VAS - VIA del Dipartimento Regionale Ambiente, affinché Questo valuti la necessità o meno di avviare una nuova procedura di valutazione ambientale strategica;

Art. 9) Sono fatti salvi i vincoli e gli obblighi derivanti da ogni altra disposizione di legge, compresa Questa stessa Amministrazione, e senza pregiudizio di eventuali diritti di terzi. L'Autorità Portuale di Palermo è onerata di acquisire ogni altra autorizzazione o concessione, parere o nulla osta previsti dalla vigente normativa, necessari all'iter di approvazione della "proposta di Piano".

VALUTATO IN CONCLUSIONE che:

- il PRP del 1982, approvato dall'Assessore Regionale per il Territorio e l'Ambiente (ARTA) con D.A. n. 1082 del 13 ottobre 1982, è antecedente delle norme sulla valutazione d'impatto ambientale ed è stato considerato valido fino al suo aggiornamento, ai sensi dell'articolo 27, comma 3 della legge 28 gennaio 1994, n. 84; il PRP del 2004 è stato approvato dalla Regione Siciliana con Decreto Dirigenziale ARTA, Dipartimento Regionale Urbanistica, n. 367 del 5 aprile 2004, secondo la normativa regionale, essendo il porto di Termini Imerese di competenza regionale; successivamente, a seguito del passaggio della gestione del Porto all'Autorità Portuale di Palermo, è stata svolta la procedura della VAS sulla proposta di "Piano Regolatore Portuale", di cui al parere favorevole motivato espresso con D.D.G. n. 593 del 9 agosto 2013; non è stata ancora assunta la decisione finale sulla VAS da parte della Regione; il PRP del porto di Termini Imerese non è stato sottoposto ad una procedura di VIA;
- le opere del porto di Termini Imerese, nella loro configurazione attuale, sono il risultato di interventi successivi e diversi, che si sono sviluppati principalmente negli anni '80 e che si sono protratti fino ai nostri giorni senza giungere a completamento;
- le opere foranee di cui alla presente istanza, in completamento alle strutture portuali esistenti, ripropongono, ottimizzandoli, interventi già previsti nel PRP del 1982 e sono conformi al PRP del 2004;
- le opere hanno un'autonomia funzionale e progettuale e quindi possono essere esaminate autonomamente nel quadro del PRG vigente;
- in particolare, le opere in progetto sono propedeutiche all'attuazione del nuovo PRP del 2004 del porto di Termini Imerese e hanno lo scopo di garantire la sicurezza degli accosti e degli ormeggi nel porto. Pertanto, le opere in progetto non si ritengono in grado di incidere in maniera significativa sul contesto territoriale di riferimento, sia come traffico marittimo sia come traffico indotto; non si rilevano incrementi significativi dei volumi di traffico indotto nella viabilità della zona;
- l'attuazione del nuovo PRP del 2004 avviene principalmente attraverso la riorganizzazione delle attività portuali, lo spostamento del Porto turistico e la costruzione delle nuove banchine interne al Porto; tali attività, non comprese nella presente istanza, potranno avere effetti significativi sulla ricettività del porto e sulla gestione delle attività portuali e del traffico indotto e dovranno essere esaminate attraverso un'apposita valutazione d'impatto ambientale;
- complessivamente la proposta progettuale risulta adatta al carattere dei luoghi, tale da non

produrre danni al funzionamento territoriale e da non abbassare la qualità paesaggistica esistente;

- da quanto dedotto dall'analisi della documentazione, si può escludere che a seguito della realizzazione del progetto vi saranno impatti permanenti che possano accrescere i valori preesistenti, e che si possano generare nuovi impatti significativi dalla realizzazione dei lavori alle componenti ambientali e alla salute pubblica;
- gli unici impatti prevedibili determinati dalle opere e ricadenti sul contesto circostante riguardano quelli di cantiere; tuttavia si tratta di impatti non significativi e transitori, che termineranno con l'ultimazione dei lavori e potranno essere gestiti con iniziative mitigatrici opportune e accorgimenti facilmente attuabili;
- il Proponente ha provveduto a illustrare le alternative di progetto esaminate, gli interventi per la mitigazione degli impatti nonché i contenuti e gli obiettivi del monitoraggio ambientale: si valutano positivamente le misure di mitigazione proposte dal progetto;
- la realizzazione delle opere di progetto può determinare un importante e irreversibile impatto positivo per la socio-economia del Comune di Termini Imerese attraverso la creazione di lavoro, servizi e attrezzature per la collettività;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

parere positivo

all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto "Porto di Termini Imerese - Lavori di completamento molo foraneo di sopraflutto; Lavori di completamento molo di sottoflutto", presentato dall'Autorità Portuale di Palermo, fatti salvi i pareri, nulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere, anche in ordine a vincoli paesaggistici,

a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

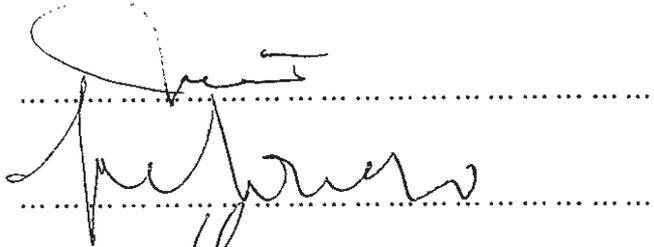
1. con riferimento alla componente ambientale rumore, il monitoraggio previsto dal progetto per il periodo di cantiere deve essere concordato con l'ARPA Sicilia e deve essere con oneri a carico dell'Autorità Portuale e deve riguardare sia i recettori più prossimi alle attività di cantiere sia quelli presso la viabilità principale utilizzata per il trasporto dei materiali, allo scopo di adottare le opportune mitigazioni, in caso di superamenti, sia attraverso l'utilizzo di schermature mobili presso il luogo dello svolgimento delle attività sia attraverso la riorganizzazione della viabilità di accesso ai cantieri; la verifica di ottemperanza sarà a carico dell'ARPA Sicilia;
2. prima dell'inizio dei lavori dovranno essere effettuate indagini geognostiche e geotecniche nell'area interessata dai lavori che dovranno essere sottoposte a verifica da parte del R.U.P. dell'Autorità Portuale;
3. prima dell'inizio dei lavori dovranno essere effettuate indagini per la localizzazione e bonifica delle aree mediante ricerca profonda di eventuali ordigni esplosivi, eseguite da tecnici specializzati, che dovranno essere sottoposte a verifica da parte del R.U.P. dell'Autorità Portuale;
4. ai fini della movimentazione dei sedimenti marini per la realizzazione dello scanno di imbasamento delle opere dovrà essere effettuata una campagna di caratterizzazione chimico-fisica (DM-gennaio 1996) dei fondali interessati dalla realizzazione dell'opera e dovrà essere acquisita l'autorizzazione da parte della Regione Siciliana; l'utilizzo dei sedimenti dovrà rispettare le modalità di prelievo e

sezionamento ed analisi previste dal "Manuale per la Movimentazioni dei Sedimenti Marini" redatto dall'Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare (ICRAM) e dall'APAT (2007);

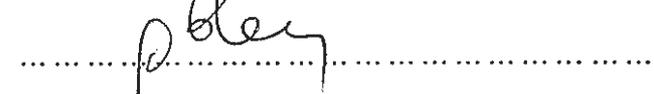
5. durante tutto il corso dei lavori, lo specchio d'acqua interessato dai lavori deve essere "conterminato" mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne, al fine di limitare l'intorpidimento della colonna d'acqua; la verifica di ottemperanza sarà a carico della Capitaneria di Porto;
6. dovranno essere smaltiti in discarica autorizzata come rifiuti, previa caratterizzazione ed identificazione del codice di smaltimento, i materiali non riciclati o recuperati ai sensi della direttiva 2008/98/CE e dell'articolo 181 del D.Lgs. n. 152/2006; a tal fine, prima dell'inizio dei relativi lavori, dovrà essere concordato con ARPA Sicilia il progetto di cantierizzazione con le modalità della caratterizzazione, deposito provvisorio e procedimento di recupero dei materiali da demolizione. ai fini della possibilità di riutilizzo di tali materiali, come previsto dal progetto, e dell'esclusione di danni per la salute e per l'ambiente.; la verifica di ottemperanza sarà a carico dell'ARPA Sicilia;
7. prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere concordato con l'ARPA Sicilia e attuato, con oneri a carico dell'Autorità Portuale, un piano di monitoraggio dell'ecosistema marino, ante operam, in corso d'opera e post operam per due anni di operatività dei moli dopo la fine lavori, attraverso rilevamenti in situ e caratterizzazioni fisiche, chimiche e tossicologiche, e anche attraverso 2 stazioni equipaggiate con torbidimetro e correntometro da posizionare in accordo con l'ARPA Sicilia all'esterno del Porto, con particolare riferimento alle presenze limitrofe indicate nelle cartografie di *Cymodocea nodosa*, attivando le misure di mitigazione ed, eventualmente, un piano di reimpianto di specie, se impattate; tale programma dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati con sistema informativo Web-Gis per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni. I risultati del monitoraggio e le eventuali misure di mitigazione o compensazione devono essere presentati al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
8. allo scopo di poter verificare ed escludere eventuali incidenze del prolungamento dei moli sul litorale adiacente, occorre effettuare un monitoraggio, con oneri a carico dell'Autorità Portuale, ante operam, in corso d'opera e per almeno 5 anni consecutivi dal completamento delle opere, sull'evoluzione delle dinamiche idromarine, il trasporto solido, le caratteristiche topografiche, batimetriche e sedimentologiche, secondo i tempi e la localizzazione delle stazioni da individuare in accordo con l'ARPA Sicilia. Gli esiti del monitoraggio, come validati dall'ARPAS, dovranno essere verificati annualmente da parte del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare;
9. prima della fine dei lavori, dovrà essere individuata, in accordo con l'ARPA Sicilia, una stazione di monitoraggio per la verifica annuale della profondità dei fondali dell'ingresso al Porto, allo scopo di valutare, in accordo con l'ARPA Sicilia, gli opportuni provvedimenti da assumere per la manutenzione della profondità dei fondali in prossimità dell'imboccatura ed all'interno dello specchio d'acqua protetto e anche con riferimento alla foce del torrente Barratina; la verifica di ottemperanza sarà a carico della Capitaneria del Porto;
10. prima della messa in esercizio della nuova banchina come banchina commerciale deve essere installato e reso funzionante l'impianto di trattamento delle acque reflue previsto dal progetto, il cui progetto definitivo deve essere presentato al MATTM per la verifica di ottemperanza;
11. la finitura esterna delle opere e la colorazione delle nuove strutture devono conformarsi a quelli esistenti, fatte salve eventuali prescrizioni da parte della Soprintendenza ai Beni Architettonici Paesaggistici competente; dovrà essere verificato, preventivamente, l'interesse archeologico da parte della Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici competente.

Tutti gli oneri per l'attuazione dei monitoraggi e delle prescrizioni sopra esposte sono a carico dell'Autorità Portuale di Termini Imerese o posti a carico dell'appaltatore.

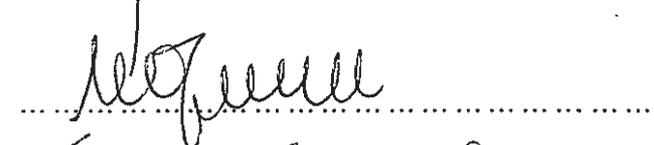
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



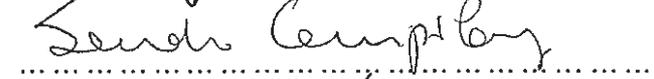
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



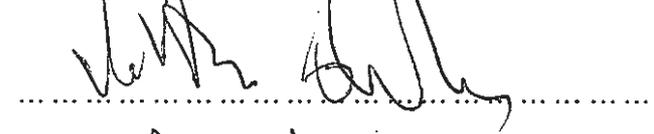
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



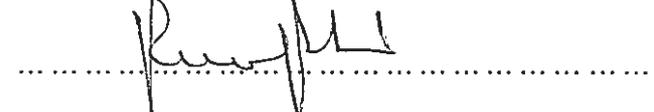
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



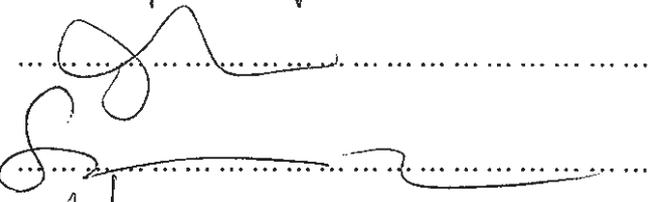
Prof. Saverio Altieri



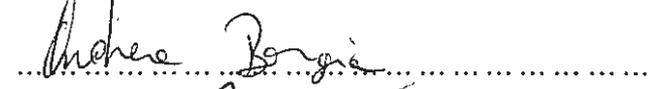
Prof. Vittorio Amadio



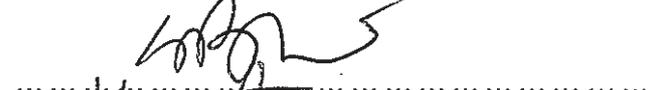
Dott. Renzo Baldoni



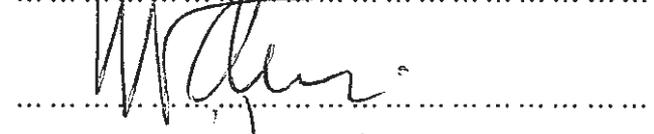
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia



Ing. Silvio Bosetti



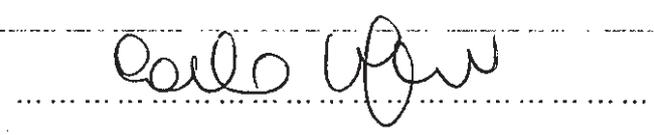
Ing. Stefano Calzolari

ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande

ASSENTE

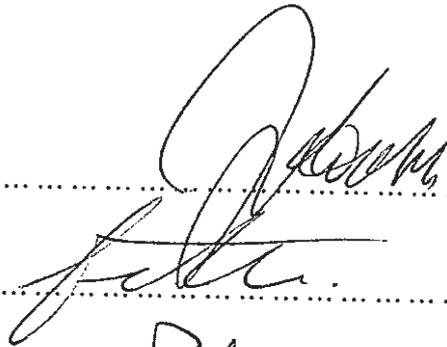
Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

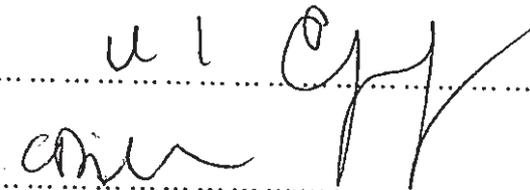
Dott. Siro Corezzi



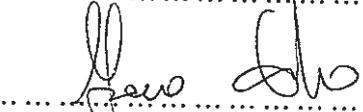
Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno



Cons. Marco De Giorgi



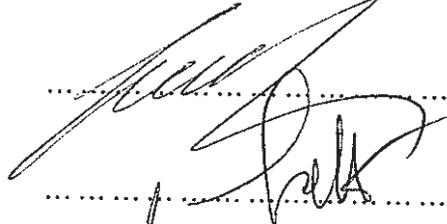
Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto



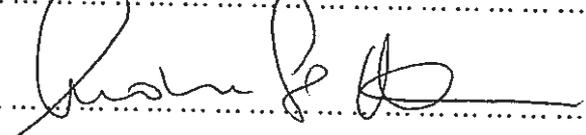
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

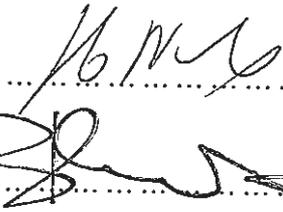
Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

Arch. Sergio Lembo

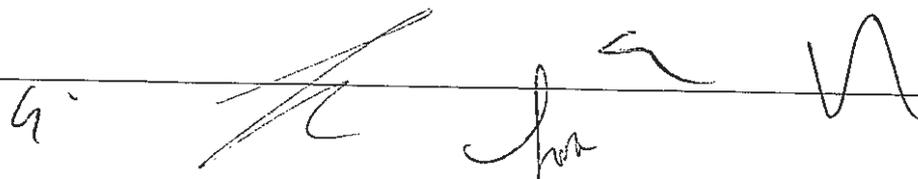


Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

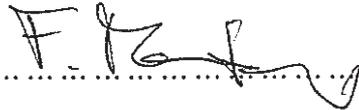
Avv. Michele Mauceri



ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

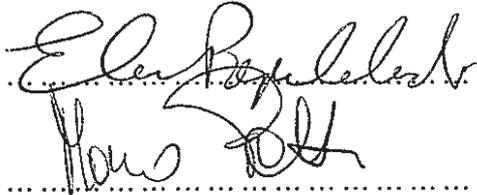
Ing. Francesco Montemagno



ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis



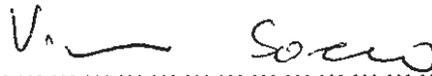
Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

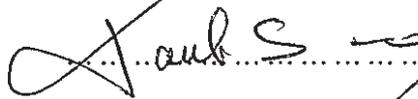
Dott. Vincenzo Ruggiero



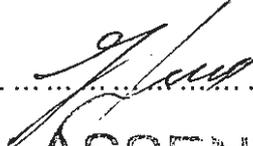
Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno



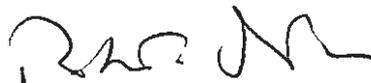
Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani