



*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-2014-0002432 del 09/07/2014

Pratica N:

Prof. Mittente:

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

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede

OGGETTO: I.D. VIP 2306 trasmissione parere n. 1539 CTVA del 4 luglio 2014. Verifica di assoggettabilità alla VIA porto di Trapani. Progetto per la variazione delle Concessioni demaniali n. 16 e 17 anno 2008 e n. 6 anno 2009. Richiesta di nuova concessione (specchio d'acqua) e sistemazione della banchina con darsena e pontile galleggiante a favore del cantiere navale, proponente DA.RO.MAR.CI. snc

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 4 luglio 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_2014-0177.DOC

Mi.
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° 12..... fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 09-07-2014.....

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

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

* * *

Parere n. 1530 del 04 luglio 2014

<p>Progetto</p>	<p><i>Verifica di Assoggettabilità VIA</i></p> <p>Porto di Trapani. Progetto per la variazione delle Concessioni demaniali n. 16 e 17 anno 2008 e n. 6 anno 2009. Richiesta di nuova concessione (specchio d'acqua) e sistemazione della banchina con darsena e pontile galleggiante a favore del cantiere navale</p>
<p>Proponente</p>	<p>DA.RO.MAR.CI. S.n.c.</p>

X
 Fc
 A
 S
 B
 S
 V
 W
 E
 P
 M
 H
 N

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA PER L'IMPATTO AMBIENTALE – VIA e VAS

VISTA la nota prot. DVA-2013-11971 del 24/05/2013, acquisita al prot. CTVA-2013-1872 del 29/05/2013 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) comunica la procedibilità dell'istanza di verifica di assoggettabilità relativa al progetto: "Porto di Trapani. Progetto per la variazione delle Concessioni demaniali n. 16 e 17 anno 2008 e n. 6 anno 2009. Richiesta di nuova concessione (specchio d'acqua) e sistemazione della banchina con darsena e pontile galleggiante a favore del cantiere navale" presentato dalla società DA.RO.MAR.CI. S.n.c. (d'ora in avanti Proponente)

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. recante "Norme in materia ambientale"

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" ed in particolare l'art. 9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione)

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 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" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed 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/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS

VISTO i Decreti 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 e s.m.i.

VISTA l'istanza di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. presentata dal Proponente e acquisita al prot. DVA-2013-08524 del 10/01/2013

VISTA la nota DVA-2013-09913 del 30/04/2013, acquisita al prot. CTVA-2013-1519 del 03/05/2013, con la quale la Direzione, nell'anticipare la documentazione tecnica alla Commissione, richiedeva al Proponente il perfezionamento della documentazione amministrativa trasmessa

VISTA la nota con cui la Società Proponente ha risposto alla richiesta di perfezionamento atti allegando la documentazione ai fini dell'avvio dell'istanza di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

VISTA la nota del 23/09/2013, acquisita al prot. DVA-2013-22067 del 27/09/2013, con cui il proponente chiede una sospensione del procedimento amministrativo di 60 giorni al fine di fornire della documentazione integrativa

VISTA la nota del 07/03/2014, acquisita al prot. n. DVA-2014-06424 del 10/03/2014 con cui la Società Proponente fornisce della documentazione integrativa volontaria

VISTA la documentazione esaminata acquisita al prot. n. DVA-2013-08524 del 10/01/2013, che consiste in:

- Relazione tecnica
- Studio preliminare ambientale
- Valutazione d'incidenza ambientale

VISTA la documentazione integrativa prodotta, acquisita ai prot. n. DVA-2014-06424 del 10/03/2014

VISTA l'ulteriore nota di chiarimenti acquisita al prot. DVA-2014-18132 del 10/06/2014 contenente una relazione integrativa allo studio preliminare ambientale

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del D.Lgs. 152/ 2006 e s.m.i. è avvenuta in data 11/05/2013 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 55

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. è avvenuta in data 05/04/2013 sull'albo pretorio del comune di Trapani

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. è avvenuta in data 30/04/2013 sull'albo pretorio del comune di Trapani (errata corrige)

PRESO ATTO che non risultano essere pervenute osservazioni ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

PREMESSO CHE:

- L'intervento oggetto della presente analisi si sviluppa all'interno di un lotto ricadente in un'area di competenza del Demanio Marittimo, sito nel Comune di Trapani; esso confina a Nord con la Via Avv. G. Palmeri, ad Est e a Ovest con aree di competenza del Demanio Marittimo, ed a sud con la linea di battigia.
- Nel lotto di terreno insistono 5 corpi di fabbrica oggetto di Concessioni già in possesso Proponente, ad uso attività artigianale (cantiere navale). I fabbricati realizzati in muratura portante in conci di tufo, e l'area scoperta di pertinenza, nell'insieme costituiscono l'intero cantiere navale
- L'area ricade in prossimità dell'area caratterizzata dalla presenza di saline. Le saline hanno subito nel tempo una rivalutazione culturale ed ambientale, culminata nel 1995 con l'istituzione della "Riserva delle Saline di Trapani e Paceco" (SIC ITA010007), inoltre più a Sud si estende l'area "Stagnone di Marsala e Saline - Area marina e terrestre" (ZPS ITA010028)
- L'intervento si colloca inoltre esternamente all'IBA (Important Bird Area) n. 158 "Stagnone di Marsala e Saline di Trapani"
- Intorno all'area il sito è caratterizzato dalla presenza di opere di urbanizzazione primaria e da un notevole degrado dal punto di vista ambientale ed urbanistico, in esso coesistono insediamenti produttivi ed infrastrutture di vario genere
- La zona presenta una morfologia piuttosto pianeggiante con acclività generalizzata non superiore all'1% e con quote topografiche molto modeste; l'intera area ricade all'interno della vasta spianata che si estende dalle pendici a Sud del Monte San Giuliano (Erice) interessando gran parte della zona costiera che si estende tra Trapani e Marsala

CONSIDERATO CHE il P.R.P. vigente risale al 1962 e come tale non ha avuto alcuna verifica dal punto di vista ambientale e quindi le opere in progetto devono essere sottoposte a verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico

CONSIDERATO CHE

- Piano Regolatore Portuale
 - Le opere in progetto rientrano tra quelle previste dal Piano Regolatore del Porto di Trapani vigente, approvato con Voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. n.1214 del 26/07/1962. In data 17/10/2001, prot. n. 11317, è stato redatto un progetto di aggiornamento del vigente Piano Regolatore Portuale, adottato formalmente, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 della Legge n. 84/1994, dall'Autorità Marittima con provvedimento in data 28/01/2002, d'intesa con il Comune di Trapani (Delibera c.c. n. 75 del 6/11/2001). Il progetto di variante dello strumento urbanistico del porto è stato

sottoposto ad esame e parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. che con voto dell'Assemblea Generale reso nell'adunanza del 14 giugno 2002, ha espresso il proprio parere favorevole. L'aggiornamento del vigente P.R.P., mirato alla razionalizzazione delle aree e specchi acquei interni già disponibili attraverso la previsione di limitate nuove banchine, sporgenti e piazzali operativi in ossequio alle tendenze evolutive dei traffici commerciali, lascia pressoché invariata la configurazione dei moli foranei rispetto alla precedente ed ancora vigente pianificazione portuale. Le norme del Piano, dando attuazione alle indicazioni del PRP del 1962, consentono la realizzazione di opere a mare quali banchine, pontili, dispositivi di ormeggio, scali di alaggio, darsene e travel lift

- Il Proponente è già titolare di n. 3 Concessioni Demaniali Marittime, ed esattamente:
 - Concessione n. 16 del 17/11/2008, riguardante uno specchio d'acqua esteso per 750,00 mq, ottenuta dalla Capitaneria di Porto di Trapani, allo scopo di destinarlo all'ormeggio temporaneo di unità navali in attesa di completare i lavori e le prove in mare
 - Concessione n. 17 del 19/11/2008, riguardante un'area scoperta con manufatti adibiti a cantiere estesa per 4.176,08 mq, ottenuta dalla Capitaneria di Porto di Trapani, allo scopo di mantenervi un cantiere navale
 - Concessione n. 6 del 18/03/2009, riguardante un'area scoperta estesa per 221,00 mq, ottenuta dalla Capitaneria di Porto di Trapani, allo scopo di ampliare il proprio cantiere navale
- L'area interessata dall'intervento progettuale, si estende su un'area di pertinenza del Demanio Marittimo e presente al N.C.E.U. del Comune di Trapani al Foglio n. 304, part.lla n. 144, 211, 212, 213, 214, 216, e 223
- Allo stato di fatto sull'area oggetto dell'intervento sono presenti n. 5 fabbricati, indicati con le lettere I, II, III, IV a e IV b: essi insistono tutti sull'area oggetto della concessione demaniale n. 17 del 19/11/2008, estesa per 4.176,08 mq
- Regime Vincolistico
 - L'area di intervento è interessata dalla Parte III, Titolo Primo del D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 e s.m.i. che all'art. 142, definisce come beni paesaggistici: "i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sul mare" (art. 142 comma 1, lettera a). In merito alle caratteristiche paesaggistiche si è già espresso l'organo preposto (Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani)
 - L'interferenza del territorio interessato dal progetto e le aree sottoposte a vincolo paesaggistico, riguarda i decreti dell'Assessorato Regionale BB.CC.AA. e P.I. 2167 del 7 ottobre 1978 (il vincolo interessa il centro storico di Trapani, La Colombaia e le altre isole, le Saline Sanova, Giacomazzo, Galia, Calcara, Morana, Alfano Bella, Ronciglio, Chiusa, Platamone) e 6193 del 14 giugno 1993 (ampliamento del vincolo alle altre saline)
 - L'opera in oggetto risulta compatibile con il vincolo sopracitato in quanto tutta l'area è interessata da strutture portuali simili che coesistono da diversi anni con altre strutture antropiche vincolate. Le interferenze che si possono ingenerare riguardano solo la fase di cantiere. Nel rispetto dei vincoli si prevede comunque in progetto interventi atti a mitigare gli effetti sull'ambiente e sul paesaggio, tanto da minimizzare eventuali impatti sulle componenti interessate
 - Con nota prot. n. 551 del 24/01/2012 la Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani, in merito all'intervento in esame, nel proprio parere afferma: *"Questa Soprintendenza, fatte salve tutte le vigenti norme in materia urbanistico - edilizie e la liceità dell'esistente, senza pregiudizio per i diritti dei terzi, in esito alla*

nota sopra distinta, AUTORIZZA l'esecuzione delle opere di cui all'accluso progetto, ai sensi dell'art.146 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, in quanto compatibili rispetto ai valori paesaggistici, alle seguenti condizioni... omissis..."

- Nell'intorno dall'area di intervento sono individuabili le seguenti aree naturali protette che, comunque, non la interessano direttamente: Sito di Interesse Comunitario (SIC ITA010007): "Saline di Trapani" e Zone a Protezione Speciale (ZPS ITA010028): "Stagnone di Marsala e Saline di Trapani - Area Marina terrestre". L'area di intervento è esterna alle suddette zone e non interferisce con le relative misure di protezione
- La Società Proponente è altresì in possesso delle seguenti autorizzazioni relative al progetto in esame:
 - Prot. 863 del 25/01/2012: autorizzazione da parte dell'Agenzia delle Dogane – Ufficio delle Dogane di Trapani "a realizzare le opere relative alla planimetria e alla relazione tecnica allegate che costituiscono parte integrante della presente autorizzazione"
 - Parere favorevole della Guardia di Finanza – Compagnia di Trapani, Sezione Operativa
 - Parere tecnico preliminare favorevole, con prescrizioni, alla realizzazione degli interventi espresso dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato interregionale delle opere Pubbliche – Sicilia e Calabria – Ufficio 4° Opere Marittime per la Sicilia (prot. 24327 del 27/09/2011)
 - Prot. 2200 del 18/11/2011: parere favorevole dell'Azienda Sanitaria Provinciale di Trapani
 - Prot. 004 del 18/09/2012: Autorizzazione, con prescrizioni, della Capitaneria di Porto di Trapani alla realizzazione delle opere che in particolare afferma "La Società " DA.RO.MAR.Cl. snc " di CINTURA Salvatore Andrea & C. con sede legale a Trapani nella via Avv. G. Palmeri n.26 C.F. 00292970811 ad eseguire all'interno dell'area già in concessione ubicata in ambito portuale di Trapani, i lavori di adeguamento funzionale del cantiere navale consistenti in risanamento conservativo dei manufatti esistenti, rifacimento degli impianti elettrico, idrico e fognario, realizzazione di un impianto di depurazione delle acque di prima pioggia , sistemazione del piano di calpestio, realizzazione di un nuovo fabbricato e demolizione, ricostruzione ed ampliamento di un edificio esistente, come da progetto (escluse le opere da realizzare a mare) approvato dal Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Sicilia - Calabria Ufficio 4° Opere Marittime per la Sicilia con la nota n. 2461 del 02/02/2012 che allegato alla presente ne fa parte integrante. La presente autorizzazione è subordinata all'osservanza delle seguenti prescrizioni ... omissis"

VALUTATO CHE

- La documentazione prodotta ha analizzato gli strumenti di Programmazione e Pianificazione territoriale e settoriale vigenti, non rilevando incoerenze tra il progetto e tali strumenti
- L'intervento risulta conforme a quanto prescritto nel Piano Regolatore Generale del Porto di Trapani
- Emerge una piena rispondenza dell'attività nautica e di rimessaggio con la vocazione territoriale dell'area stabilita dalla pianificazione vigente
- L'intervento mira a potenziare le strutture a disposizione della società per un migliore e più proficuo inserimento sul mercato, in linea con la programmazione dell'area

- Il progetto è conforme alla pianificazione regionale e comunale e costituisce una razionalizzazione e un modesto ampliamento dell'attività di rimessaggio già esistente

Per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

CONSIDERATO CHE il progetto prevede la variazione delle Concessioni demaniali n.16 del 17/11/2008, n.17 del 19/11/2008 n.6 del 18/03/2009, la richiesta di una nuova Concessione (riguardante uno specchio d'acqua adiacente a quanto già concesso, per un'area di 543,55 mq, lungo una fascia lunga quanto l'intero limite della battigia attuale dell'area già concessa e larga 15,00 m), la sistemazione della banchina con darsena e pontile galleggiante a favore del cantiere navale sito nel Comune di Trapani, nelle Via G. Palmeri (ai sensi degli artt. 24 e 36 del Codice della Navigazione); l'intero specchio d'acqua sarà destinato all'ormeggio ed all'alaggio di unità navali, a tal fine, realizzata la nuova banchina (arretrata di circa 15 m rispetto all'attuale, così come previsto nel P.R.G. del porto di Trapani) verrà collocato un nuovo pontile del tutto simile a quelli già esistenti in prossimità del cantiere, per una lunghezza di 15,00 m ed una larghezza di 2,20 m con servizi annessi (impianto idrico ed elettrico)

- Inoltre sono previsti:
 - lo scavo del fondale sottomarino fino al raggiungimento di quota - 3,00 mt. al fine di agevolare l'ormeggio di natanti di diverso pescaggio
 - la sistemazione dell'area esterna la quale prevede in primo luogo, la sistemazione del piano di calpestio, tramite il rifacimento delle pendenze, per un corretto smaltimento delle acque di prima pioggia. Queste saranno convogliate da piani inclinati con pendenze del 2%, attraverso delle grate entro dei canali interrati che immettono in una vasca di accumulo collegata ad apposito depuratore
 - la sistemazione del suolo nella quale è compresa anche la razionalizzazione della linea di costa tramite la realizzazione della banchina secondo quanto previsto dal P.R.G. del porto di Trapani
 - la realizzazione lungo la banchina di una darsena di dimensioni 7,00 m x 15,00 m ubicata così come indicato negli elaborati grafici
- Gli interventi sopra descritti riguardano le seguenti superfici e volumetrie (relative sia alle aree del cantiere navale a terra che quelle prospicienti lo stesso sul fronte mare):
 - Specchio acqueo 1.401,23 mq
 - Area a terra 4.930,16 mq
 - Area a terra coperta 1.014,44 mq
 - Area a terra scoperta 3.915,72 mq
 - Area occupata da opere di difficile rimozione 1.014,44 mq
 - Computo volumetrico complessivo delle opere da realizzare 6.051,28 mc
 - Volumi superiori a quota +2,70: 3.312,292 mc
 - Volumi fino a quota +2,70: 2.738,988 mc
- Riferendosi alle planimetrie che riportano le opere a mare da eseguirsi in tale contesto, i volumi di terra che verranno movimentati, risultano essere i seguenti:
 - Scavo a terra 251,88 mc
 - Scavo a mare 1.565,45 mc
 - Rinterro a terra 221,67 mc
 - Rinterro a mare 64,83 mc
- Il cantiere che svolge l'attività di recupero, rimessaggio e la riparazione di imbarcazioni ha la necessità di dotarsi di una struttura di dimensioni maggiori di quelle attuali, per potere

provvedere all'alaggio di imbarcazioni più grandi di quelle che attualmente può ospitare. L'obiettivo principale del presente intervento è di risolvere esigenze specifiche, ed apportare delle modifiche all'attuale configurazione per assicurare una maggiore operatività della ditta

- L'intervento avrà un'estensione molto limitata, in un'area ubicata all'interno del porto, totalmente occupata da strutture e da opere simili a quella che si intende realizzare; inoltre la stessa non interferirà minimamente con aree di pregio ambientale e monumentale poiché trattasi di un elemento tipologico ampiamente previsto all'interno del P.R.P. del Porto di Trapani
- Il progetto prevede il rispetto delle prescrizioni previste dalla legislazione e normativa vigente in materia di igiene e sicurezza
- Il dettaglio degli interventi può essere osservato nella seguente figura:



- In relazione alle alternative di localizzazione non ci sono altre zone limitrofe per insediamenti di questo tipo che, pertanto, dovrebbero essere localizzate in aree sensibili. Le opere a mare sono conformi alle attività di cantieristica esistente e riqualificano il fronte mare esistente. La localizzazione prescelta offre i seguenti vantaggi tecnico-ambientali:
 - Posizionamento all'interno di un sistema portuale consolidato (tra due banchine esistenti)
 - Posizionamento entro una rete di servizi portuali ed industriali
 - Facile accesso via mare e via terra
 - Agevole inserimento rispetto alla viabilità del comparto senza la necessità di dover creare strade di accesso
 - Posizionamento riparato rispetto alle mareggiate
 - Inserimento in un punto senza particolari criticità ambientali
- La società ha preso in considerazione l'alternativa zero, ossia la scelta di mantenere l'attuale

struttura, ma le condizioni operative in essere non rispondono alle esigenze tecniche di sicurezza e di sostenibilità ambientale dell'attività cantieristica, oltre che partendo da valutazioni economiche e di mercato nel settore di riferimento, tale scelta escluderebbe il proponente da una sostanziale parte di mercato, che alla luce dell'andamento del settore nautico, orientato verso un aumento delle dimensioni e dei tonnellaggi delle imbarcazioni, rappresenterebbe una notevole perdita per gli operatori che non si adeguassero a tale evoluzione

in merito alle caratteristiche del progetto:

- In relazione agli interventi sui fabbricati esistenti: Tutti i fabbricati esistenti saranno interessati da una serie di interventi edilizi classificabili come interventi di risanamento e restauro conservativo che vengono di seguito elencati:
 - Demolizione dei solai esistenti e rimozione delle opere in ferro quali travi, mensole ed elementi strutturali simili
 - Formazione di solai piani orizzontali, realizzati a struttura mista in cemento armato e laterizi o blocchi in conglomerato leggero aventi funzione statica in collaborazione con il conglomerato, o in travetti di conglomerato cementizio semplice o precompresso e laterizi, o blocchi di conglomerato leggero, calcolato per un sovraccarico utile netto di 2.500 N/mq, avente le caratteristiche prescritte dalle vigenti norme di legge, eseguito con elementi in tutto o in parte confezionati fuori opera e successivamente posti in opera, con la caldana in conglomerato cementizio con Rck 25 N/mm² dello spessore minimo di 4 cm e non superiore a 6 cm, previa realizzazione di nuovi cordoli ove questi fossero inadeguati
 - Stesura di intonaco civile del tipo Li Vigni dello spessore complessivo non superiore a 2,5 cm, costituito da un primo strato di rinzaffo e da un secondo strato sestiato e traversato con malta bastarda e strato di finitura dato su superfici già intonacate;
 - Dismissione di tutti gli infissi e sostituzione degli stessi
 - Modifica delle luci o apertura di nuovi vani su murature portanti previa realizzazione di adeguata architrave realizzata con travi IPE accoppiate
 - Chiusura di vani tramite la realizzazione di tratti di muratura portante realizzata in conci di tufo e malta bastarda
 - Realizzazione di tramezzatura interna in segati di tufo e malta bastarda

In relazione agli interventi sulla banchina:

- A bordo banchina verrà realizzata una paratia progettata per una profondità di 14 metri, così da permettere in futuro un eventuale escavazione del fondale fino alla profondità di 8 m (come da prescrizione del parere tecnico preliminare favorevole espresso dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato interregionale delle opere Pubbliche – Sicilia e Calabria – Ufficio 4° Opere Marittime per la Sicilia - prot. 24327 del 27/09/2011)
- Dette paratie saranno di norma realizzate mediante pali di calcestruzzo armato eseguiti in opera accostati fra loro e collegati in sommità da una piastra in calcestruzzo armato. Nel caso specifico, particolare cura sarà posta nell'accostamento dei pali fra loro e nel mantenere la verticalità dei pali stessi. La preparazione dei fori destinati ad accogliere gli impasti sarà effettuata senza alcuna asportazione di terreno mediante l'infissione delle tubo-forma, secondo le migliori norme tecniche d'uso della fattispecie
- Ultimata l'infissione del tubo-forma si procederà anzitutto alla formazione del bulbo di base in conglomerato cementizio mediante energico costipamento dell'impasto e successivamente alla confezione del fusto, sempre con conglomerato cementizio energeticamente costipato
- Il costipamento del getto sarà effettuato con i procedimenti specifici per il tipo di palo adottato, procedimenti che, comunque, dovranno essere preventivamente concordati con la

Direzione dei lavori

- Il conglomerato cementizio impiegato sarà del tipo prescritto negli elaborati progettuali e dovrà risultare esente da porosità od altri difetti. Il cemento sarà pozzolanico o d'altoforno. L'introduzione del conglomerato nel tubo-forma dovrà avvenire in modo tale da ottenere un getto omogeneo e compatto, senza discontinuità o segregazione; l'estrazione del tuboforma, dovrà essere effettuata gradualmente, seguendo man mano la immissione ed il costipamento del conglomerato cementizio ed adottando comunque tutti gli accorgimenti necessari per evitare che si creino distacchi, discontinuità od inclusioni di materiali estranei del corpo del palo. Durante il getto dovrà essere tassativamente evitata l'introduzione di acqua all'interno del tubo, e si farà attenzione che il conglomerato cementizio non venga trascinato durante l'estrazione del tuboforma; si avrà cura in particolare che l'estremità inferiore di detto tubo rimanga sempre almeno 100 cm sotto il livello raggiunto dal conglomerato
- I pali, muniti di armatura metallica, i sistemi di getto e di costipamento dovranno essere, in ogni caso, tali da non danneggiare l'armatura né alterarne la posizione rispetto ai disegni di progetto
- Le gabbie d'armatura dovranno essere verificate, prima della posa in opera, dalla Direzione dei lavori. Il copriferro sarà di almeno 5 cm. La profondità massima raggiunta da ogni palo sarà verificata prima del getto dalla Direzione dei lavori e riportata su apposito registro giornaliero. La Direzione dei lavori effettuerà inoltre gli opportuni riscontri sul volume del conglomerato cementizio impiegato, che dovrà sempre risultare superiore al volume calcolato sul diametro esterno del tubo-forma usato per l'esecuzione del palo. Lungo la banchina sarà realizzata una darsena di dimensioni 15,00 m x 7,00 m circa

In relazione alle opere a mare:

- L'intero specchio d'acqua sarà destinato all'ormeggio e all'alaggio di unità navali
- Tra gli interventi del progetto la realizzazione di una nuova banchina e il posizionamento di un nuovo pontile del tutto simile a quelli già esistenti in prossimità del cantiere, con servizi annessi (impianto idrico ed elettrico). Inoltre sono previsti:
 - lo scavo del fondale sottomarino fino al raggiungimento di quota -3,00 m al fine di agevolare l'ormeggio di natanti di diverso pescaggio
 - la sistemazione dell'area esterna la quale prevede in primo luogo, la sistemazione del piano di calpestio, tramite il rifacimento delle pendenze, per un corretto smaltimento delle acque di prima pioggia. Queste saranno convogliate da piani inclinati con pendenze del 2%, attraverso delle grate entro dei canali interrati che immettono in una vasca di accumulo collegata ad apposito depuratore
 - la sistemazione del suolo nella quale è compresa anche la razionalizzazione della linea di costa tramite la realizzazione della banchina secondo quanto previsto dal P.R.G. del porto di Trapani
 - la realizzazione lungo la banchina di una darsena di dimensioni 7,00 m x 15,00 m circa, ubicata così come indicato negli elaborati grafici

VALUTATO che il progetto di dragaggio presentato e oggetto del presente parere non prevede l'immissione in mare dei sedimenti dragati

In relazione all'impianto di depurazione delle acque reflue:

- Acque bianche
 - le acque bianche, necessitano di un trattamento prima di essere convogliate nella rete fognaria comunale. La sistemazione delle pendenze al suolo tramite piani inclinati con pendenza del 2%, permetterà il deflusso delle stesse in appositi canali a cielo aperto dotati di griglie larghe 50 cm.

- Il piazzale, ha una superficie di quasi 5.000 mq; ipotizzando come situazione critica una intensità di precipitazione di 200 l/s x ha, tipica delle piogge di breve durata, si otterrà una portata delle acque meteoriche di dilavamento di 100 l/s (360 mc/h). Tali acque, limitatamente alle precipitazioni iniziali, saranno essenzialmente inquinate di fanghiglia ed eventuali tracce di olio presenti sul piazzale, metalli, sostanze organiche, ecc...
- Stante alla natura delle sostanze inquinanti presenti nelle acque meteoriche di dilavamento del piazzale, il trattamento di tali acque sarà basato sul seguente schema:
 - a) separazione ed accumulo delle acque di prima pioggia, così come definite dalle vigenti normative in materia;
 - b) scarico tal quale delle acque meteoriche risultanti dalle successive precipitazioni (acque di seconda pioggia) nel corpo recettore terminale;
 - c) trattamento di dissabbiatura e disoleazione delle acque di prima pioggia e scarico dell'acqua trattata nel corpo recettore di cui sopra.
- Operando secondo tale schema di trattamento, lo scarico inquinante delle acque meteoriche di dilavamento gravante sul corpo recettore verrà ridotto significativamente in quanto:
 - le acque di seconda pioggia, scaricate tal quali nel corpo recettore, sono per loro stessa natura esenti da contaminanti in quanto defluenti su di una superficie già dilavata dalla pioggia precedente;
 - le acque di prima pioggia vengono scaricate nel corpo recettore a valle di un trattamento di depurazione costituito da disoleazione e trattamento chimico/fisico secondo le esigenze che si manifesteranno e verranno precisate nel progetto esecutivo. L'impianto deve essere in grado, fra l'altro, di ridurre il contenuto dell'olio residuo nell'acqua trattata entro il limite di 5mg/l come richiesto dalle normative vigenti in materia
- Le acque raccolte, tramite apposito impianto di risalita, giungeranno ad una vasca di accumulo con capacità di circa 30 mc collegata all'impianto di depurazione, che permetterà il trattamento delle acque di prima pioggia prima di essere immesse nella rete idrica comunale
- Le operazioni di lavaggio verranno effettuate tramite idropulitrice, senza l'impiego di detersivi. Per tali operazioni si stima una portata d'acqua di circa 1 mc/giorno. Le acque esauste di lavaggio saranno costituite da sospensioni solide pesanti e leggere rimovibili per sola gravità (sedimentazione e flottazione)
- Le acque esauste di lavaggio, verranno convogliate in un pozzetto in calcestruzzo di 3 mc, dove sarà installata una griglia fissa a cestello estraibile in acciaio inox AISI 316, con passaggio libero da 3 cm, avente la funzione di trattenere i corpi solidi grossolani
- Nel pozzetto verrà installata una pompa sommersa a girante arretrata, che invierà il liquame su una griglia fine, avente fori da 1mm, a cestello estraibile, posta all'interno di un contenitore polimerico di circa 200 litri, con funzione di disoleatore statico
- Da tale contenitore, il refluo verrà inviato ad una vasca in PE di circa 400 lt., dotata di un sensore di livello. Raggiunto il livello prefissato, il sensore provocherà il fermo della pompa di sollevamento e l'avvio di una soffiante (0,25 kW) che, mediante una coppia di diffusori tubolari di quarzo sinterizzato, produrrà l'efficace agitazione del refluo. Nel contempo, una pompa dosatrice a membrana aggiungerà una determinata quantità di solfato di alluminio, cioè un flocculante inorganico capace di aggregare i solidi dispersi presenti nel liquame.
- La pompa dosatrice preleverà il flocculante da un tino polimerico da 100 litri.
- Dopo un tempo prefissato, la pompa dosatrice e la soffiante si spegneranno, mentre verrà

avviata una pompa centrifuga, che invierà il refluo a due filtri posti in serie: il primo, costituito da un filtro a letto misto, in grado di trattenere tutti i solidi presenti nel refluo; il secondo, costituito da un filtro a carbone attivo, in grado di trattenere metalli disciolti e i solventi organici. Dopo tali trattamenti depurativi il refluo, previo passaggio attraverso un conta litri, potrà essere immesso in fognatura.

- L'impianto sopra descritto verrà montato su un telaio rigido in carpenteria metallica (skid) e sarà poggiato su una base in cls, dalle dimensioni di circa 3,0 x 2,0 x 0,15 m, e permette il rispetto dei limiti massimi ammessi dal D.Lgs. 152/06, per lo scarico delle acque reflue depurate in fognatura. Le acque di scarico addotte all'impianto di trattamento potranno essere quindi costituite sia dalle acque meteoriche di dilavamento della superficie sia dalle acque di lavaggio, escludendo la contemporaneità
- Acque nere
 - Le acque nere proverranno dagli scarichi dei servizi presenti nell'edificio "I", esse non subiranno trattamenti, essendo reflui civili, e verranno condotte tramite apposite tubazioni di raccordo dotate di adeguati pozzetti di ispezione 40 x 40 cm, alla rete fognaria comunale

in merito alla produzione di rifiuti

- Si prevede lo smaltimento dei rifiuti provenienti dalle attività cantieristiche secondo quanto previsto dal D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni

In relazione all'uso delle risorse naturali

- L'approvvigionamento idrico sarà assicurato al termine dei lavori tramite allaccio alla rete idrica ubicata lungo la strada prospiciente il lotto che rifornirà la cisterna in progetto
- Anche per i lavori di cantiere che necessitano di acqua, sarà utilizzata quella fornita dal servizio comunale
- Per i lavori non sarà necessaria l'apertura di nuove cave per il materiale da utilizzare. È previsto ove possibile, il recupero di materiale lapideo proveniente dagli scavi, preventivamente scelto e selezionato, potrà essere utilizzato per recinzioni o altro
- Non si prevede alcun utilizzo di altre risorse naturali ad eccezione della sola occupazione del suolo pari a 4.759,79 mq sia nella fase di cantiere che in quella di regime

in merito agli studi specialistici e agli approfondimenti effettuati

- L'analisi delle azioni meteo marine ha esaminato i diagrammi anemometrici relativi al porto di Trapani rilevando che i venti dominanti e più frequenti sono quelli dei quadranti (N-N-W e W-N-W)
- L'area costiera è ordinatamente interessata da una modesta circolazione d'acqua, indotta soprattutto dall'azione dei venti del II e del IV quadrante. Le maree sono di modesta entità (15-20 cm). Su questo regime di bassa circolazione influisce anche il denso posidonieto presente sul fondo marino
- L'eliofania, parametro meteorologico che misura la durata media del soleggiamento, dimostra che la radiazione integrata sui mesi è crescente in modo abbastanza uniforme. Questi valori sono in linea con la media decennale 1995-2004 sulla parte meridionale dell'Isola, mentre sono inferiori alla media sulla parte centro-settentrionale. La media delle misure esistenti di eliofania è pari 7 h e 25 min. al giorno, superiore di 1 h e 2 min. alla media climatologica nazionale
- I valori medi mensili, ricavati dalla stazione termo - pluviometrica di Trapani, individuano in gennaio e febbraio i mesi più freddi, con temperature minime pari a 9,1 °C. Le temperature massime vengono, invece, raggiunte nel mese di agosto e sono pari a 29,5 °C. Le temperature medie annue si assestano sui 18,3 °C. Per quanto riguarda le temperature medie stagionali,

esse presentano valori minimi in inverno (9,5 °C) e massimi in estate (28,6 °C)

- L'analisi delle precipitazioni mostra un generale, seppure irregolare, aumento dei valori all'aumentare dell'altitudine. Le precipitazioni massime passano dai 60 mm di Trapani (dicembre) ai 59 mm di Birgi Nuovo (ottobre e dicembre), ai 92 mm della stazione Diga Rubino (dicembre), ai 65 mm di Borgo Fazio (Dicembre), agli 89 mm della stazione Fastaia (dicembre). Per tutte le stazioni luglio è il mese meno piovoso
- La determinazione delle caratteristiche del moto ondoso incidente sulle opere si è basata su una ricerca bibliografica preliminare sui precedenti studi di settore. L'esame dei precedenti studi effettuati nei pressi del porto di Trapani ha evidenziato un'altezza pari a 7,49 m ed un periodo di 10,88 se sono associate alla direzione di provenienza di 292,50° N. L'altezza d'onda più alta sotto-costa per un tempo di ritorno di trent'anni si presenta invece con un valore di 5,07 m e un'incidenza di 279,14° N proveniente al largo da 292,50° N. In seguito è stata eseguita la verifica dello stato di agitazione negli specchi liquidi interni, tenendo conto della diversa natura delle opere interne, individuando quelle aventi caratteristiche tali da assorbire in parte l'urto delle onde incidenti, a cui sono stati associati coefficienti di riflessione compresi tra 0,30 e 0,60 e quelle a parete verticale per cui si sono adottati, invece, coefficienti di riflessione compresi tra 0,80 e 0,90. La verifica dello stato di agitazione ondosa negli specchi liquidi portuali è stata condotta per la configurazione riguardante lo stato attuale e per la configurazione progettuale. Le verifiche di carattere idraulico – marittimo, statistiche e geotecniche condotte sulle opere a gettata (scogliera) poste sotto l'impalcato a giorno, per il contenimento dell'azione ondosa residua, hanno consentito di ottenere un preliminare dimensionamento delle stesse, basato sulle effettive caratteristiche ondose incidenti e geo-meccaniche del fondale

VALUTATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- Trattasi di un adeguamento tecnico funzionale di modesta entità su una struttura portuale preesistente, ricadente su un litorale già antropizzato e utilizzato per insediamenti industriali
- La realizzazione del progetto consentirà di effettuare un importante passo verso il miglioramento della qualità dei servizi forniti
- Per quanto riguarda il traffico indotto dalle attività di cantiere, questo non incide in maniera rilevante sul traffico complessivo della zona industriale, anche in considerazione della consistenza dell'intervento e del tempo stimato per l'esecuzione delle opere, valutato in soli 26 giorni lavorativi; non si rilevano incrementi significativi del traffico indotto in fase di esercizio a seguito delle modifiche apportate dal progetto
- La realizzazione del progetto consentirà il pretrattamento degli scarichi, il recupero conservativo degli edifici, nonché interventi di risparmio energetico legati all'acquisto di nuovi macchinari
- Il progetto si presenta completo nella descrizione degli elementi strutturali
- Tutto il materiale scavato, ai fini di stabilirne l'eventuale riutilizzo, dovrà essere opportunamente caratterizzato ai sensi della normativa vigente. A tal fine si rimanda al quadro prescrittivo del presente parere

Per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e la valutazione degli impatti:

CONSIDERATO CHE

- La documentazione presentata ha analizzato le componenti ambientali con riferimento al sito specifico di progetto, specificando che nella fase di esercizio gli impatti attesi hanno una natura identica a quella delle attività attuali. La vocazione del sito non è modificata dal modesto incremento delle strutture; la sola modifica introdotta riguarda il tonnellaggio e le dimensioni delle imbarcazioni che potranno accedere al cantiere a seguito della realizzazione

del progetto. Pertanto, non è ravvisabile alcun significativo aumento dell'entità, della portata o della natura degli impatti nella fase di esercizio

Atmosfera

- La stima degli impatti per la fase del cantiere ha rilevato fenomeni di inquinamento atmosferico di durata limitata nel tempo e circoscritti come area di influenza che non potrebbero causare disagi significativi, legati soprattutto alla movimentazione dei mezzi di trasporto di materiale ed apparecchiature da e per il sito di costruzione
- Si prevede l'adozione di interventi di mitigazione come l'umidificazione periodica delle aree non pavimentate attraversate dai mezzi, la copertura degli scarrabili e la riduzione della velocità di transito dei mezzi;
- Per quanto concerne l'inquinamento atmosferico dal traffico indotto alle attività di cantiere si rileva che l'area esterna è attraversata da un cospicuo numero di mezzi e la presenza del cantiere, limitata peraltro ad un intervallo temporale estremamente breve non può incidere in maniera significativa
- Non si rileva un incremento degli impatti in atmosfera per la fase di esercizio

Ambiente idrico

- L'area sottesa dalla zona in esame, non è interessata da corpi idrici significativi
- Il fondale marino, all'esterno dell'imboccatura del porto, è costituito da una base di rocce granitiche e metamorfiche ricoperte, per uno spessore variabile, da sedimento sabbioso grossolano. Data la conformazione rocciosa, la scarsa presenza di sabbia e soprattutto la protezione rispetto alle onde provenienti dal mare aperto, il moto ondoso non è in grado di innescare fenomeni di trasporto litoraneo. Pertanto la circolazione delle acque non subirà modifiche da un intervento progettuale di dimensioni esigue, come quelle di progetto
- nell'ambito del banchinamento il progetto prevede inoltre l'installazione di un impianto di raccolta delle acque di prima pioggia che eviterà, in fase di esercizio, fenomeni di inquinamento del mare

Suolo e sottosuolo e aspetti antropici

- Tutta l'area limitrofa a quella interessata dall'intervento in progetto è classificata come area portuale ed è caratterizzata da un intenso sfruttamento antropico che ha progressivamente e profondamente modificato l'originario ambiente tipicamente mediterraneo della costa; l'ambito di realizzazione è, infatti, interno all'area portuale di Trapani
- La componente geologica e morfologica è stata oggetto di una specifica indagine, a supporto del presente studio, teso a fornire utili indicazioni riguardanti gli aspetti geomorfologici, idrogeologici e geolitologici delle zone emerse e sommerse, interessate dal progetto e nel territorio circostante al sito di stretto interesse. Oltre alle osservazioni dirette, sono stati utilizzati i risultati delle perforazioni e delle indagini effettuate (dati contenuti nella relazione geologica e geotecnica a supporto del progetto esecutivo), affiancando ai relativi dati quelli derivanti da studi già eseguiti in zona
- L'area oggetto di studio rappresenta il segmento più occidentale della catena siciliana, costituita da una successione di unità tettoniche impilate, con vergenza generalmente meridionale a partire dal Tortoniano medio. In quest'area affiorano successioni silico-clastiche e carbonatiche sedimentate nel cosiddetto "bacino di Trapani", durante l'intervallo Oligocene-Miocene. Tali successioni poggiano in discordanza su un substrato costituito da terreni carbonatici e silico-carbonatici riferiti a diversi domini paleogeografici (Panormide, Imerese e Trapanese). Dalle indagini effettuate in merito a tutto lo specchio acqueo interessato dall'intervento, si può ricostruire la successione sedimentaria presente nell'area:

- Limi fangosi grigi: depositi di origine prevalentemente lacustre caratterizzati da discontinuità in affioramento

- Sabbie limose giallastre: mediamente plastiche, passano in eteropia di facies a Limi sabbiosi grigi e Marne argillose giallastre
- Limi addensati: molto consistenti, con spessore variabile fino ad un massimo di 7m
- Argille grigio-azzurre: a struttura brecciata, dure e compatte, di colore grigio-azzurro, che localmente presentano passaggi ateropici, ad argille grigio-verdastre
- I terreni presenti nel sito costituiscono una successione di strati moderatamente permeabili su terreni impermeabili. Si tratta di sabbie limose e limi sabbiosi, dello spessore complessivo di 4 – 28 m, che ricoprono le sottostanti argille. Le caratteristiche idrogeologiche di tali terreni denunciano un coefficiente di permeabilità stimato in 10-8 cm/sec per le argille, e di 10-4 cm/sec per i limi sabbiosi e le sabbie limose. Pertanto, nell'area investigata, non si riscontra la presenza di acquiferi, anche a causa delle particolari condizioni climatiche caratterizzate da forte insolazione (17,9°C la temperatura media annua), piogge distribuite soprattutto nel periodo autunnale e in quello invernale, e quasi assenti d'estate (appena 440 mm annui a Trapani), venti frequenti e intensi (con prevalenza dello scirocco in estate e della tramontana in inverno)
- La realizzazione dell'intervento genera una lieve modifica della linea di costa, di impatto irrilevante, data la natura dell'area che ha una vocazione marcatamente industriale e in particolare dedicata al settore dei servizi per la nautica; la documentazione contiene alcune simulazioni fotografiche, che mostrano la situazione attuale e quella a conclusione di lavori, rilevando l'assenza di modifiche rilevanti
- In considerazione della tipologia di intervento scelto e del fatto che non si prevedono percolazioni nel suolo, la stabilità e la natura dei suoli si ritiene preservata dall'intervento in progetto
- In data 02/12/2013 sono stati eseguiti dei campionamenti dei fondali marini mirati a fornire una caratterizzazione preventiva ai fini dello smaltimento e/o recupero. Dalle risultanze di detta caratterizzazione emerge che il *"il rifiuto che verrà prodotto dai lavori di ampliamento della banchina sarà un rifiuto non pericoloso con codice CER 17 05 04 fanghi di dragaggio diversi da quelli di cui alla voce 17 05 03"*

Rumore e vibrazioni

- La Legge Quadro n. 447 del 26 ottobre 1995 e le *"Linee guida per la classificazione in zone acustiche del territorio dei comuni della Regione Siciliana"* del 11/09/2007 in tema di controllo dei livelli di rumorosità, prevedono che vengano redatti piani di classificazione acustica, i quali attribuiscono ad ogni porzione del territorio comunale i limiti per l'inquinamento acustico ritenuti compatibili con la tipologia degli insediamenti e le condizioni di effettiva fruizione della zona considerata. Il Comune di Trapani, non si è ancora dotato di un Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale. Non esistendo una zonizzazione del territorio, pertanto si applicano i limiti di cui all'art. 6 comma 1 del D.P.C.M. 1 marzo 1991
- L'ubicazione del sito in area industriale rende difficilmente percepibili le eventuali modifiche al clima acustico indotte dalla presenza del cantiere. Si prevede il rispetto delle misure in materia di sicurezza e salute dei lavoratori, previste dal D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81, con una puntuale misurazione delle emissioni acustiche prodotte da macchinari e dalle attrezzature utilizzati
- Per quanto riguarda il rumore prodotto in fase di realizzazione, è stato stimato che pur verificandosi un incremento di rumore, esso rimane entro i parametri di legge e comunque al di sotto delle soglie di disturbo critico per l'ambiente, la fauna e le attività umane
- Per la fase di esercizio non si prevedono variazioni dei livelli sonori rispetto alla situazione attuale che possano generare impatti aggiuntivi causati dall'incremento del rumore di fondo già attualmente presente; non si prevedono impatti dovuti all'aumento delle vibrazioni

durante la fase di esercizio

Paesaggio e beni culturali

- La percezione visiva dal lato mare rimarrà sostanzialmente inalterata anche dopo l'intervento, visto l'incremento dimensionale ridotto; il sistema di contesto da tale punto di vista risulta stabile, ovvero in grado di assorbire l'incremento della attività antropiche previste, mantenendo inalterato il proprio livello di funzionalità ecologica e sostenibilità ambientale
- Sono state realizzate simulazioni foto realistiche ai fini della verifica della potenziale incidenza degli interventi proposti sullo stato del contesto paesaggistico dell'area
- Dall'esame delle fotografie rappresentative del sito si evince un contesto antropizzato nel quale la darsena ben si inserisce senza perturbarne le caratteristiche. La visuale del paesaggio è inoltre condizionata dal flusso continuo da e verso il porto di navi e altri natanti di varia dimensione
- La Società ha ottenuto il parere favorevole all'intervento da parte della Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani

Assetto territoriale e socio-economico

- In linea generale, la realizzazione dell'opera apporterà una riqualificazione della dotazione di servizi dell'area portuale che attiverà una risposta positiva da parte dell'economia locale

Interferenza SIC e ZPS

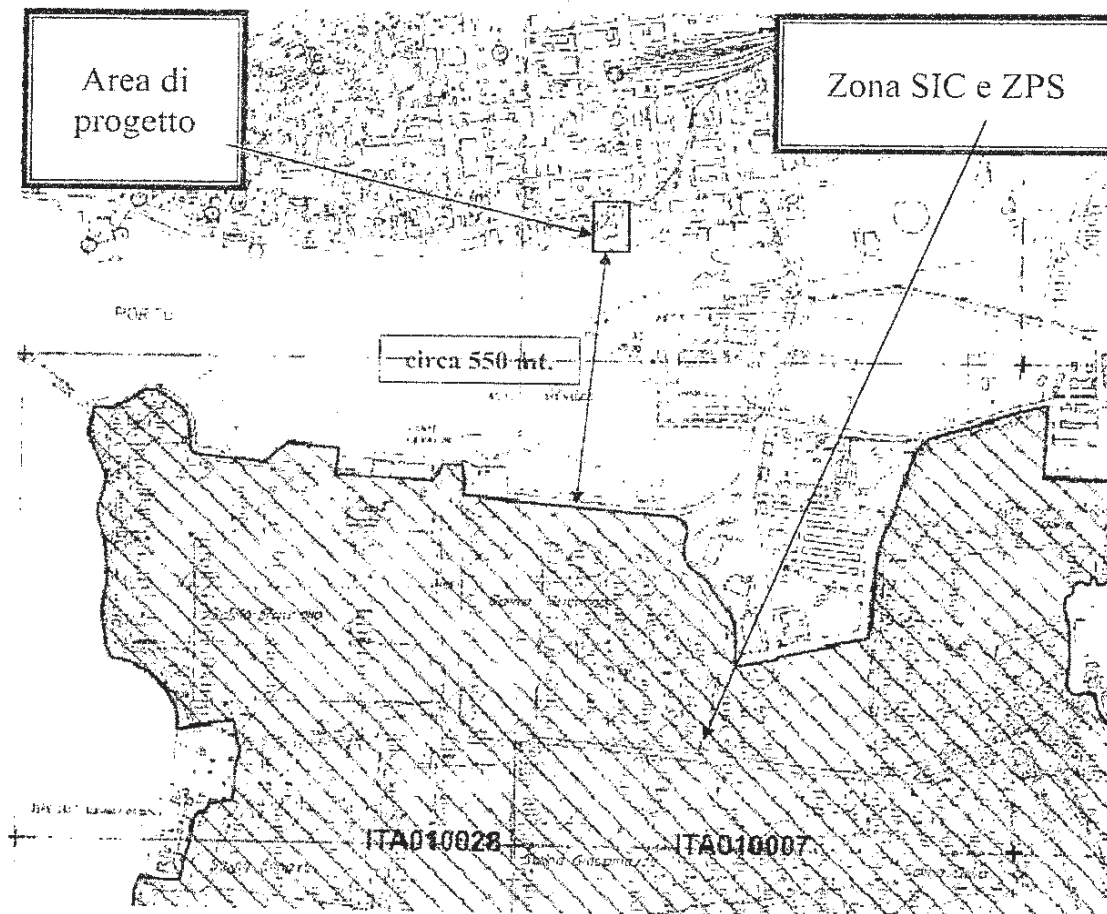
- Nell'intorno dall'area di intervento sono individuabili le seguenti aree naturali protette: Sito di Interesse Comunitario (SIC ITA010007): "Saline di Trapani" e Zone a Protezione Speciale (ZPS ITA010028): "Stagnone di Marsala e Saline di Trapani - Area Marina terrestre" tuttavia l'area di intervento è situata a una distanza di circa 500 metri e non interferisce con le suddette aree protette
- Nell'area oggetto di studio preliminare ambientale non è stata rilevata né la presenza di specie di particolare pregio naturalistico né quella di alcuno degli habitat tutelati di cui ai formulari Natura 2000 del SIC ITA010007 e della ZPS ITA010028, pertanto la realizzazione del manufatto in oggetto non determina interferenze né sulle componenti floristiche e faunistiche indicate nei formulari Natura 2000 relativi al sito, né quantomeno sugli habitat
- Per quanto riguarda la fauna, da uno studio puntuale si evidenzia che nell'area oggetto di studio attualmente la fauna a causa della sottrazione, frammentazione ed alterazione di habitat determinata dalle attività antropiche e dall'uso specifico del territorio, risulta praticamente assente
- L'intervento ricade all'interno di un lotto edificato privo di flora e vegetazione

Fondale marino e biocenosi

- Il perimetro dell'intervento progettuale inquadrandolo dettagliatamente in un ambito distante oltre 550,00mL, sia dall'istituzione della "Riserva delle Saline di Trapani e Paceco" (SIC ITA 010007), sia dall'area "Stagnone di Marsala e Saline — Area marina e Terrestre" (ZPS ITA 010028), deducendo che tutti i lavori proposti nel progetto in esame, non potranno mai interferire con le suddette zone protette. così come si evince dalla prossima figura
- L'area in esame confina con l'habitat prioritario "Lagune costiere" (codice 1150) che si mostra in ottimo stato di conservazione secondo quanto riportato nello stesso formulano, oltretutto non è stata riscontrata la presenza di habitat posti sotto tutela nel formulano Natura 2000 relativamente al SIC ITAO 10007 e al ZPS ITAO 10028, né la presenza di specie di particolare pregio naturalistico; di conseguenza la realizzazione del progetto non recherà interferenze di natura diretta e indiretta sulle componenti floristiche e faunistiche e nemmeno sugli habitat individuati all'interno della Rete Natura 2000 relativi al sito
- Il tratto di fondale interessato dall'intervento, presenta la tipica morfologia di spiaggia

sommersa con profondità massima nell'ordine di 15 m in corrispondenza del molo di sopraflutto

- È presente un esteso posidonieto, collocato nell'area a monte dell'imboccatura del Porto di Trapani a protezione della costa, favorendo i fenomeni di sedimentazione e impedendo quelli erosivi. Pertanto l'area d'intervento di cui si sottopone l'esame è esente da qualunque forma di Posidonia, la cui presenza si ravvisa ad una distanza considerevole e fuori dall'area portuale



VALUTATO che la Valutazione di Incidenza, contenuta nello Studio preliminare ambientale, si è conclusa con la fase di screening, escludendo incidenze significative e irreversibili sugli habitat e le specie presenti (o potenzialmente presenti) nei Siti Natura 2000 presi in esame nonché interferenze incompatibili con le finalità di gestione e di conservazione dei valori naturali tutelati; in particolare le aree "Riserva delle Saline di Trapani e Paceco" (SIC ITA 010007) e l'area "Stagnone di Marsala e Saline — Area marina e Terrestre" (ZPS ITA 010028) sono distanti dall'area dei lavori

CONSIDERATO che, per quanto attiene gli interventi di mitigazione, il Proponente intende:

- durante il periodo siccitoso compreso tra la fine della primavera e l'inizio dell'autunno, le strade di servizio e le aree di manovra e di stoccaggio del materiale e dei macchinari, verranno mantenute umide provvedendo ad innaffiare almeno due volte al giorno (nelle ore più calde e/o più ventose) per evitare un'eccessiva diffusione delle polveri
- le attività nocive (rumore dei mezzi meccanici, sollevamento delle polveri e diffusione di particolato grossolano nelle zone adiacenti al cantiere) dovranno essere limitate al massimo,

in termini di tempi e di spazio

- I rifiuti ed i materiali di risulta provenienti dalle attività di cantiere, ivi comprese le opere di scavo, dovranno essere movimentati e smaltiti nel rispetto della normativa vigente e salvaguardando l'integrità delle aree sottoposte a tutela. Inoltre i vari rifiuti dovranno essere regolarmente prelevati, nei modi e nei tempi più idonei per evitarne la dispersione nell'ambiente anche per azione degli agenti atmosferici
- Immediatamente dopo la fine dei lavori, i luoghi saranno ripristinati, eliminando dall'area qualsiasi tipo di rifiuto derivato dall'attività di cantiere
- Pianificazione e realizzazione di un progetto di monitoraggio vegetazionale in mare, relativo alla Posidonia oceanica esterna alla diga foranea del Porto;

VALUTATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e le misure di mitigazione degli impatti:

- Non si rilevano impatti significativi aggiuntivi nella fase di esercizio rispetto alla situazione attuale, in quanto la sola modifica introdotta dal progetto riguarda il numero, il tonnellaggio e le dimensioni delle imbarcazioni che potranno accedere al cantiere a seguito della realizzazione del progetto
- Le limitate dimensioni dell'intervento escludono effetti significativi a scala ampia sulla dinamica costiera e sulla tendenza evolutiva della linea di costa
- Gli impatti provocati dal traffico indotto dalle attività di trasporto dei materiali si ritengono trascurabili in quanto temporanei e puntuali
- Data l'ubicazione del cantiere, non si prevedono impatti significativi dovuti alle vibrazioni, anche in considerazione della temporaneità delle attività di cantiere e la mancanza di recettori potenziali sensibili nelle aree limitrofe
- Non si prevedono interazioni o impatti rispetto alle sensibilità ambientali dei SIC e ZPS presenti nell'area vasta, in considerazione delle limitate dimensioni dell'intervento e della distanza dalle zone perimetrate di tali aree protette
- Le azioni previste dal progetto nella fase di cantiere sono di portata limitata, sia dal punto di vista quantitativo (limitata estensione e dimensionamento delle strutture), che temporale (limitata durata dei lavori); le azioni presenti in fase di esercizio inoltre sono già in gran parte presenti e non incideranno sull'assetto ambientale dell'area, soprattutto considerando l'elevato traffico marittimo già presente, soprattutto in estate
- Si ritengono tuttavia opportune misure di sicurezza per rischi di inquinamento ambientale durante la realizzazione delle opere, come versamento di oli dai macchinari, sconfinamenti ecc
- Per quanto riguarda gli interventi mitigativi proposti si ritiene utile dal punto di vista ambientale una loro corretta implementazione e si rimanda pertanto al quadro prescrittivo del presente parere;

VALUTATO CHE

- Si tratta della realizzazione di un'opera di ammodernamento tecnico funzionale di ridotta consistenza, la cui configurazione planimetrica non si discosta in maniera significativa dalla situazione attuale
- 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, il cui ambito è circoscritto all'area portuale secondo la destinazione d'uso a suo tempo prevista dal vigente P.R.P. del 1962 per attività cantieristica
- 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

- Si valutano positivamente le misure di mitigazione proposte dallo studio preliminare ambientale
- L'intervento non si ritiene in grado di incidere in maniera significativa sul contesto territoriale del progetto, sia con riferimento alle imbarcazioni sia con riferimento al traffico indotto; non si rilevano incrementi significativi dei volumi di traffico indotto nella viabilità della zona
- Gli unici impatti prevedibili determinati dalle opere e ricadenti sul contesto circostante riguardano quelli di cantiere. Tuttavia si tratta di impatti non significativi che potranno essere gestiti con iniziative mitigatrici opportune e accorgimenti facilmente attuabili. Ciò anche tenendo conto che l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale, in area industriale, e si presenta limitato a fronte dell'estensione dell'area stessa. In ogni caso si tratta di impatti transitori che termineranno con l'ultimazione dei lavori
- Al fine di prevenire l'insorgere di qualsiasi tipo di impatto sulle matrici ambientali si ritiene opportuno che le successive fasi progettuali vengano esaminate dalla Regione Siciliana e dall'ARPA Sicilia ai fini della verifica dell'adozione delle tecnologie a minor impatto e in tal senso si rimanda al quadro prescrittivo del presente parere

CONSIDERATO E VALUTATO che la Società Proponente dovrà ottenere tutti i pareri, nulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere in argomento e dovrà ottemperare tutte le prescrizioni contenute nei vari pareri autorizzativi necessari per la realizzazione del progetto in esame (sia per le autorizzazioni già ottenute che per le rimanenti) fermo restando le determinazioni che potranno essere assunte in sede di adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale

VALUTATO che dall'esame della documentazione presentata dal proponente le opere di cui trattasi, riconducibili a mero adeguamento tecnico funzionale, risultano in coerenza con le indicazioni del P.R.P. del 1962

VALUTATO conclusivamente che gli interventi in esame non hanno impatti significativi e negativi sulle matrici ambientali considerate, trattandosi di un'opera di ammodernamento tecnico funzionale di ridotta consistenza, la cui configurazione planimetrica non si discosta in maniera significativa dalla situazione attuale

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

ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VIA

del progetto "Porto di Trapani. Progetto per la variazione delle Concessioni demaniali n. 16 e 17 anno 2008 e n. 6 anno 2009. Richiesta di nuova concessione (specchio d'acqua) e sistemazione della banchina con darsena e pontile galleggiante a favore del cantiere navale"

a condizione che si osservino le seguenti prescrizioni:

Prima dell'inizio dei lavori:

1. Il Proponente dovrà comunicare alla Regione Siciliana e alla Capitaneria di Porto la data dell'inizio dei lavori, nonché il crono programma degli interventi
2. Il progetto esecutivo del sistema di trattamento delle acque di prima pioggia, che dovrà prevedere non solo una fase di disoleazione e dissabbiatore ma anche un processo chimico-fisico (congiuntamente alle acque di lavaggio) dovrà essere approvato dalla Regione Siciliana prima dell'inizio dei lavori

3. Il progetto esecutivo dei lavori per la banchina ed il nuovo pontile, che dovrà descrivere anche le caratteristiche dei mezzi nautici e terrestri utilizzati per il dragaggio e le modalità di movimentazione dei sedimenti, dovrà essere sottoposto alla Regione Siciliana ai fini della verifica dell'adozione delle tecnologie a minor impatto ambientale
4. Per il riutilizzo in situ del materiale di scavo a terra, il Proponente dovrà concordare con ARPA Sicilia un piano di caratterizzazione ai fini dell'eventuale riutilizzo ai sensi della legislazione vigente ed in particolare ai sensi dell'art. 41bis del D.L. 69/2013 come conv. e s.m. ed i.
5. In relazione al dragaggio dei sedimenti:
 - a) Prima delle attività di dragaggio e con riferimento al progetto esecutivo, dovrà essere effettuata la caratterizzazione dei fondali, ad integrazione di quanto già effettuato, seguendo le procedure previste dal Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini realizzato da APAT e ICRAM (oggi ISPRA) nel 2006
 - b) In relazione all'idoneità fisico-chimico-biologica ed ecotossicologica dei sedimenti dragati, dovranno essere stabilite in accordo con la Regione Siciliana le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi, secondo quanto previsto dallo stesso manuale APAT e ICRAM -2006 e dall'Allegato 5 della Parte IV, Titolo V, del D.Lgs. n. 152/2006. Il riutilizzo dei sedimenti al di fuori delle ipotesi disciplinate dall'articolo 109 del D.Lgs. 152/2006 è soggetto alla disciplina del DM 161/2012 e deve essere preventivamente autorizzato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
6. In ogni caso dovranno essere previste idonee conterminazioni con panne galleggianti a gonnola antistanti la banchina dei lavori al fine di prevenire possibili sversamenti a mare di materiale inquinante e risospensioni nella colonna d'acqua
7. Il progetto per il monitoraggio delle fanerogame marine, cui fa riferimento il proponente come misura di mitigazione, dovrà essere sottoposto all'ARPA Sicilia prima dell'inizio dei lavori, ai fini dell'approvazione da parte dell'Agenzia. In particolare:
 - a) Il monitoraggio dovrà svolgersi durante le attività di cantiere e dovrà essere stabilito, in accordo con l'ARPA Sicilia, un valore soglia di torbidità nelle sonde multiparametriche posizionate all'esterno del Porto, nelle vicinanze degli ecosistemi sensibili limitrofi di Posidonia oceanica e di Cymodocea nodosa indicate nella cartografia, che deve essere comunque assicurato durante l'esecuzione dei dragaggi, anche attraverso misure di mitigazione
 - b) Le specie da monitorare e le modalità del loro monitoraggio dovranno essere concordate con ARPA Sicilia
 - c) Il piano di monitoraggio dovrà altresì contenere le indicazioni per l'eventuale ripiantumazione di specie vegetali interferite nel corso dei lavori, attivando, in caso di necessità, le misure di mitigazione ed, eventualmente, un piano di reimpianto di specie non infestate da *Caulerpa racemosa*, se impattate
 - d) Entro un anno dalla fine dei lavori il Proponente dovrà trasmettere al MATTM una relazione sullo stato di attuazione del monitoraggio, sulla necessità di interventi di ripiantumazione e, in tal caso, sulle modalità operative dell'intervento, con relazione preventiva di approvazione da parte dell'ARPA Sicilia

Durante lo svolgimento dei lavori:

8. Dovrà essere effettuato un monitoraggio continuo delle acque di scolo degli eventuali depositi temporanei dei sedimenti nelle aree di cantiere, durante le attività di dragaggio, e dovranno essere gestiti come rifiuti le acque che evidenziano superamenti dei limiti di legge; ai fini di una migliore gestione delle attività, prima dell'inizio delle relative attività di dragaggio dovrà essere prodotto un apposito progetto di canalizzazione delle acque con elaborati planimetrici che indicano anche i punti di scarico; fatte salve le autorizzazioni necessarie per lo scarico, il progetto dovrà essere presentato al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare prima dell'inizio delle attività, con relazione di ottemperanza elaborata dalla Regione; lo scarico a mare delle acque reflue derivanti

- dalla sedimentazione dei materiali dragati dovrà rispettare i limiti di emissione dei parametri previsti dalla tabella 3 dell'Allegato 5 della parte terza (scarico in acque superficiali) del D.Lgs. n. 152/2006
9. Durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata, e esposta nelle premesse
 10. In particolare dovranno essere adottate misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (versamenti, rotture di tubazioni ed altro) e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale
 11. Prima della messa in esercizio dell'opera devono essere installati e resi funzionanti gli impianti di trattamento delle acque delle banchine previste dal progetto
 12. Per il conferimento a discarica dei rifiuti, dovrà essere predisposto un accurato progetto per il trasporto dei suddetti materiali che minimizzi i percorsi e i relativi possibili impatti sull'ambiente, da trasmettere in ottemperanza alla Regione Siciliana

L'ottemperanza di tutte le prescrizioni dovrà essere verificata congiuntamente, ove non diversamente specificato, dalla Regione Siciliana e dalla Capitaneria di Porto di Trapani.

Gli oneri per l'ottemperanza delle prescrizioni sopra indicate sono a completo carico del Proponente.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

ASSENTE

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)

ASSENTE

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

.....
[Handwritten signature]
.....

Ing. Silvio Bosetti

ASSENTE

Ing. Stefano Calzolari

.....
[Handwritten signature]
.....

Ing. Antonio Castelgrande

.....
[Handwritten signature]
.....

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

.....
[Handwritten signature]
.....

Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

.....
[Handwritten signature]
.....

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

.....
[Handwritten signature]
.....

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

.....
[Handwritten signature]
.....

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

.....
[Handwritten signature]
.....

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

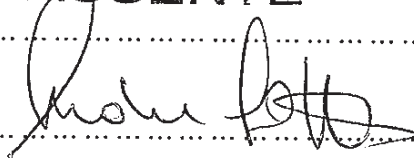
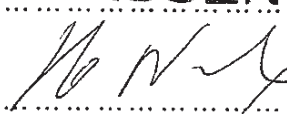
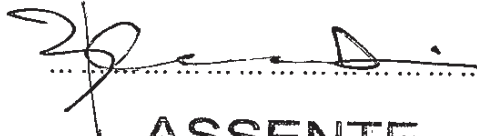
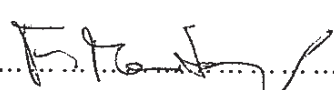
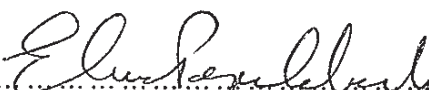
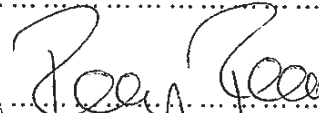

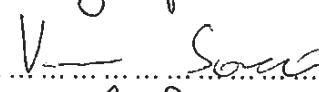
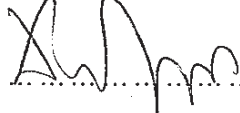
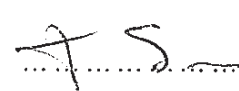
ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

.....

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

Prof. Antonio Grimaldi	ASSENTE
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

.....

Arch. Francesca Soro

.....

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

.....

Ing. Roberto Viviani

.....

Francesca Soro
Francesco Carmelo Vazzana
R. Viviani