



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

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



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

prot. CTVA - 2008 - 0004532 del 25/11/2008

25 NOV. 2008



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

E. prot DSA - 2008 - 0035270 del 02/12/2008

All'On. Sig. Ministro
per il tramite
del Sig. Capo Di Gabinetto
SEDE

Alla Direzione Generale
per la Salvaguardia Ambientale
Divisione III
c.a. Dott. Mariano Grillo
SEDE

Pratica N.



Ref. Mittente:

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Ufficio di Gabinetto

prot. GAB - 2008 - 0019644 del 28/11/2008

**OGGETTO: Verifica di Esclusione VIA: Porto di Arenella (Palermo)
Progetto per il completamento funzionale del porto
Trasmissione parere n. 139 del 13 novembre 2008.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza, 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 13 novembre 2008.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.:c.s.



*Alla Direzione
per il rispetto al competente
25/11/2008*

ENTE DEL MARE
Verifica
VIA e VAS
Colombo, 112/a
00147 ROMA
Via Cristoforo Colombo, 112/a



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

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

Parere n. 139 del 13.11.2008

Progetto:	Verifica di Esclusione VIA Porto di Arenella(Palermo) progetto per il completamento funzionale del porto.
Proponente:	Marina Arenella

[Handwritten signatures and notes]

GAB/DEC/150/07

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

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. n. 152 del 2006, come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, delle opere di completamento del molo di sottoflutto del porto di Arenella e dell'approdo, presentata da Marina Arenella s.r.l., in data 11/08/08 acquisita dalla DSA il 27/08/08 con nota prot DSA/2008/23668 e assunta in data 09/09/08 con nota Prot. CTVA/2008/3209

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

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;

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 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;

VISTI 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 prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTA la Relazione Istruttoria che costituisce parte integrante e sostanziale del presente Parere;

VISTA la documentazione esaminata;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006, come modificato dal decreto legislativo n. 4 del 2008, è avvenuta in data 05/08/2008 sulla Gazzetta Ufficiale della repubblica italiana

PRESO ATTO che non risultano essere pervenute osservazioni ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 152 del 2006, come modificato dal decreto legislativo n. 4 del 2008;

PREMESSO che:

- il P.R.P. del Porto dell'Arenella è stato approvato con parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prot. N. 529 del 09.11.1974; le opere ivi previste non sono state completate. Rispetto alla configurazione approvata, in particolare il porto risulta ancora oggi manchevole di un segmento terminale del molo di sopraflutto nonché del molo di sottoflutto ed alcune parti di banchinamento interno;
- con decreto Ministeriale del 6 aprile 1994 la circoscrizione dell'Autorità Portuale di Palermo è stata ampliata a comprendere il Porto dell'Arenella. Attualmente la circoscrizione dell'Autorità Portuale di Palermo è costituita dalle aree demaniali marittime, opere portuali e dagli antistanti spazi acquei compresi nel tratto di costa che va dal porticciolo di S. Erasmo fino al Porto dell'Arenella compreso;
- ad oggi il Porto dell'Arenella è utilizzato per attività peschereccia, turistica e da diporto. L'Autorità Portuale, nell'ambito delle proprie competenze gestionali, ha già affidato in

Porto di Arenella, progetto per il completamento funzionale del porto

concessione parte delle banchine e degli specchi acquei per attività diportistiche;

- la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA riguarda il progetto definitivo delle opere di completamento del molo di sottoflutto del porto, elaborato nell'ambito della richiesta di concessione demaniale, pubblicata su G.U.R.S. n.24 del 16/06/2006, che interessa uno specchio acqueo di 10.900 m², ed una superficie demaniale marittima di 1.042 m²;

CONSIDERATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico
la società Marina Arenella rileva che:

- le opere foranee e di difesa esistenti, ancora incomplete, configurano una struttura portuale di tipo radente con uno specchio acqueo parzialmente protetto di circa 47.000 m²; il porticciolo è costituito con due bacini; l'intervento si colloca nel bacino detto "vecchio", alla testa del piccolo molo di sottoflutto;
- il progetto è conforme al P.R.P. del Porto dell'Arenella, approvato con parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prot. N. 529 del. 09.11.1974; sotto gli aspetti funzionali il PRP vigente citato destina gli specchi acquei ad attività peschereccia e di piccolo cabotaggio;
- la zona oggetto d'intervento risulta sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. n° 490/99, già legge 431/85;
- tutto il territorio circostante all'area d'intervento risulta sottoposto a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs. n° 490/99, già legge 1497/39;
- vicina, ma esterna al perimetro dell'intervento, si rileva un'area di interesse archeologico ai sensi della Legge 1089/39, integrata con nota della Soprintendenza BB CC AA n. 1732 del 9/04/02;
- l'area è sottoposta a vincolo di inedificabilità, in quanto ricadente nella fascia dei 150 m dalla battigia ai sensi dell'art. 2, comma 3, della L.R. n. 15/91;
- l'esame dei vincoli gravanti sul territorio ha evidenziato la presenza del SIC ITA020014 Monte Pellegrino - Rete Natura 2000 ai sensi della direttiva Habitat (92/43/CEE) a circa un km di distanza dall'area di progetto;
- non si riscontrano incongruità con il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, con il "Quadro Conoscitivo con valenza strutturale provinciale del 31/03/2004, propedeutico alla definizione della fase strategica e operativa del Piano Territoriale Provinciale e con il Piano regionale dei Trasporti della Sicilia;

VALUTATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- il progetto è conforme, come configurazione planimetrica, al P.R.P. del Porto dell'Arenella vigente, ma tale PRP è stato approvato in data antecedente all'entrata in vigore della normativa sulla VIA;
- la documentazione presentata non valuta la coerenza con il "Piano Strategico per la nautica da diporto in Sicilia" del 26. 5. 2006, approvato dall'assessorato regionale turismo, che definisce le caratteristiche e i parametri connotativi per i porti turistici della Sicilia, stabilendo in particolare per il Porto dell'Arenella un numero di posti barca pari a 50+200 e una lunghezza massima dei natanti pari a 10+20 m;
- il citato "Piano Strategico per la nautica da diporto in Sicilia" è il piano che prevede le attività diportistiche per il porto di Arenella, modificando le previsioni del PRP del 1974 che destina gli specchi acquei ad attività peschereccia e di piccolo cabotaggio; attualmente il

Porto di Arenella, progetto per il completamento funzionale del porto

3 di 14

DELLA
Cc
dell'

porto è adibito ad attività peschereccia e da diporto;

- la documentazione presentata non contiene l'eventuale nulla osta espresso dal Provveditorato Opere Pubbliche della Sicilia e dal Comune di Palermo, né il nulla osta della Soprintendenza relativo al vincolo paesaggistico di cui al D.Lgs. n° 490/99, già legge 1497/39, e successive modificazioni;
- la Società Marina Arenella deve conformarsi al Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico del porto di Palermo approvato ai sensi del D. Lgs. n.182/2003 in attuazione della Direttiva 200/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui dei carichi in data 18/11/2007 con Decreto n.842 dell'Agenzia Regionale per i Rifiuti e le Acque.

CONSIDERATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- lo scopo del progetto è quello di ampliare l'offerta turistica del porto dell'Arenella a servizio dell'ormeggio di imbarcazioni di piccole e medie dimensioni;
- il progetto è stato armonizzato con gli standard di settore, con particolare riferimento a quelli prodotti dall'Associazione Internazionale di Navigazione (A.I.P.C.N. - P.I.A.N.C.), oggi PIANC.
- gli ormeggi delle imbarcazioni si prevedono sia lungo le banchine delle opere di protezione che con sistema tradizionale (catenaria e corpi morti) a pontili galleggianti, posti lungo le banchine stesse, ipotizzando una flotta tipo di circa 124 imbarcazioni, con una taglia dimensionale da barche di lunghezza minima di 7 m fino ad un massimo di 15 m;
- il progetto prevede il completamento delle opere foranee e di difesa esistenti, attraverso il prolungamento del molo di sottoflutto che, oltre a soddisfare le esigenze della società committente, concorrerà, nel rispetto delle previsioni del vigente Piano Regolatore del Porto dell'Arenella, ad una maggiore protezione del bacino portuale;
- si prevede la realizzazione di un molo a cassoni cellulari su cui radicare i pontili galleggianti, costituito da due bracci di larghezza 6,00 m e di lunghezza rispettivamente di 83,00 m (in direzione S) e di 90,00 m (in direzione SE), che formano l'uno rispetto all'altro un angolo di 130°;
- le colonnine per l'alimentazione idrica ed elettrica delle imbarcazioni saranno realizzate con materiali resistenti alla corrosione ed in conformità alla normativa tecnica vigente in materia di sicurezza;
- si prevede la collocazione di una struttura in acciaio pannellata, posta su basamento di 10 cm con tetto piano, altezza 3 m, per il ristoro e i servizi, e la realizzazione di una terrazza, con una superficie complessiva di 274 m², in quota +2,00m, su struttura metallica, da adibire a solarium, anche per elioterapie e talassoterapie;

in merito alle tipologie costruttive delle opere marittime

- la sezione tipica del progetto prevede il posizionamento di cassoni cellulari in cemento armato, larghi 5,00 m, su un letto di pietrame protetto da scogli di 2^a categoria, direttamente poggiato sul fondale; i cassoni cellulari sono di altezza differente a seconda della profondità del fondale da raggiungere (da -3m fino a -9,5m di profondità) e presentano pareti esterne forate per l'abbattimento del coefficiente di riflessione delle onde, e celle interne riempite con calcestruzzo magro;
- non si prevedono scavi o movimenti di terra;
- si prevede la realizzazione di una sovrastruttura in cemento armato fino alla quota di calpestio prevista di +1,2 sul l.m.m., con un cunicolo di servizio, e di un muro paraonde di altezza 1,50 m, rivestito in pietra calcarea sbozzata;
- il colore dei materiali di rivestimento delle superfici visibili si prevede compatibile con il

in merito alla cantierizzazione

- la tipologia costruttiva di diga a parete verticale adottata minimizza le quantità di materiale necessario da apportare in situ rispetto una scelta di tipo diga a gettata;
- non risulta materiale da conferire in discarica; il materiale proveniente dal salpamento di modesta entità di scogli dalla testa del molo di sottoflutto, pari a 47 m³ verrà riutilizzato per il rifiorimento della mantellata attigua esistente;
- non si prevede un aggravio particolare sul traffico delle vie di accesso al porto per le attività di cantiere, in quanto si prevede la costruzione del molo di sottoflutto con l'uso di cassoni prefabbricati, costruiti in apposito cantiere e trasportati in sito via mare;
- i materiali di bonifica e livellamento del fondale, così come gli scogli di riempimento dei cassoni e di protezione al piede degli stessi perverranno in sito anch'essi via mare;
- il tempo stimato per la realizzazione delle opere è pari a 23 mesi;

in merito alla produzione di rifiuti

- si rileva che in fase di esercizio la produzione di rifiuti consiste principalmente in rifiuti solidi urbani prodotti dalle imbarcazioni ormeggiate e in rifiuti pericolosi, tipici delle aree portuali, come oli esausti, batterie scariche ecc;

in merito agli studi specialistici e agli approfondimenti effettuati

- la documentazione prodotta contiene i seguenti studi specialistici ai fini del dimensionamento del progetto:
 - Studio Climatologico;
 - Studio Idraulico Marittimo;
 - Studio sulla stabilità delle strutture;
 - Calcoli Strutturali;
 - Studio Geotecnico;
- nell'ambito della caratterizzazione climatica del sito, sono stati riportati ed analizzati dati relativi alla temperatura, alla precipitazione, all'umidità relativa, alla nuvolosità, alla visibilità orizzontale e alla pressione al suolo;
- lo "Studio Idraulico Marittimo" fa riferimento ai dati di moto ondoso elaborati dal centro meteorologico inglese United Kingdom Meteorological Office (nel seguito Met. Office) ed i dati della Rete Ondametrica Nazionale della boa di Capo Gallo;
- il settore di traversia di interesse è quello 320°N- 0°N -90°N, che non risulta interessato dal moto ondoso regnante e dominante proviene dal settore 285°-300°N; dal III e dal IV quadrante provengono le mareggiate più frequenti e più forti;
- dall'analisi dei risultati delle simulazioni effettuate si evince che i treni d'onda sottocosta tendono a posizionarsi con direzioni comprese tra 10°N e 90°N; le condizioni più gravose per la fascia di frangimento si hanno per i treni d'onda a largo con direzione d'attacco 60°N e 90°N; le onde provenienti da 30°N e 60°N creano le maggiori agitazioni sottocosta;
- lo studio geologico e geotecnico è basato su dati di letteratura e su sondaggi meccanici effettuati nelle vicinanze a terra. La successione stratigrafica dei terreni interessati dall'intervento si articola in sedimenti costituiti da sabbie e ciottoli sciolti e/o addensati da 0,00 m a 0,50-1,00 di profondità e da calcarenite organogena, di colore giallastro, con livelli a durezza variabile in dipendenza della granulometria e della cementazione con, a varie altezze, livelli sabbiosi e/o sabbio-limosi da 1,00 a 30,00 m di profondità;
- le verifiche di stabilità effettuate, per tutte le combinazioni di carico considerate, si hanno rilevato coefficienti di sicurezza superiori ai valori minimi ammessi dalla vigente normativa;
- i cedimenti che possono interessare l'opera risultano compatibili con i requisiti di funzionalità e di sicurezza;

[Handwritten signatures and initials]

- DELL**
- la società dichiara che dagli Studi Tecnici Specialistici sopra richiamati, in nessun caso si sono ravvedute emergenze o criticità che possano in maniera oggettivamente evidente ostare alle previsioni progettuali attualmente in esame;
 - gli impianti tecnologici previsti dal progetto consistono in impianto idrico; impianto di drenaggio delle acque reflue e di recapito alla fognatura dinamica cittadina, impianto elettrico, delle comunicazioni e dei segnali, impianto illuminotecnico, impianti di salvaguardia ambientale, impianto di segnalamento marittimo, impianto fotovoltaico e impianto minieolico;
 - il progetto fa riferimento all'obbligo di adempiere alle vigenti previsioni normative per l'eliminazione delle barriere architettoniche, con riferimento all'accessibilità del complesso portuale, alle pendenze, larghezze e alle protezioni laterali dei percorsi pedonali;

VALUTATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- il progetto in esame non analizza le attività portuali attuali nell'area di intervento e il numero dei natanti dello stato attuale;
- nell'ambito dello studio di inserimento paesistico, l'analisi del contesto territoriale di inserimento dell'opera rileva una tipologia di traffico "stanziale" e un maggiore impegno della viabilità locale a causa del traffico indotto dalla presenza dell'opera, senza approfondimenti specifici;
- non si prevedono parcheggi vincolati alle attività diportistiche, rilevando che alla richiesta di spazi di sosta può far fronte la previsione da parte del Comune di aree a parcheggio come indicate nel vigente PRG; la mancanza di parcheggi potrebbe mettere in crisi la sostenibilità dell'intervento;
- non sono state prese in considerazione alternative progettuali, in quanto le opere sono previste dal PRP vigente;
- il progetto si presenta completo nella descrizione degli elementi strutturali;
- si condivide la scelta dell'utilizzo dei cassoni cellulari per la realizzazione dell'opera;
- non è chiara la posizione del cantiere che verrà utilizzato per la prefabbricazione dei cassoni cellulari;
- non risultano inequivocabilmente escluse le attività di dragaggio, anche finalizzate alla realizzazione dell'imbasamento dell'opera; in tal caso non è valutato l'impatto di tali attività;
- non è chiara l'opportunità della previsione di pontili galleggianti per l'ormeggio all'esterno del molo di sottoflutto; la funzionalità di tale soluzione, peraltro non contemplata dal PRP vigente, è subordinata al completamento del molo sopraflutto, che non rientra nell'ambito dell'intervento proposto;
- occorre effettuare ulteriori approfondimenti in merito all'agitazione ondosa interna dei bacini portuali, anche in considerazione della mancata realizzazione del completamento del molo di sopraflutto, a garanzia delle imbarcazioni ormeggiate nel bacino interno di ponente;

CONSIDERATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

- lo studio effettuato ritiene interessati dall'intervento in progetto le componenti ambientali atmosfera, ambiente idrico, litosfera, rumore, vibrazioni, biosfera - biocenosi, biosfera - ecosistemi, antroposfera - paesaggio e beni culturali, antroposfera - assetto territoriale e socio-economico;

Atmosfera

- non è stata effettuata una caratterizzazione dello stato attuale della qualità dell'aria, né sono stati prodotti dati sull'eventuale inquinamento atmosferico esistente e sulle sorgenti esistenti di inquinamento atmosferico, ovvero sulle concentrazioni di singoli inquinanti;

Ambiente idrico

- la caratterizzazione dell'ambiente idrico in termini di moto ondoso è stata condotta nell'ambito dello "Studio Idraulico Marittimo";
- non è stata condotta l'analisi della qualità delle acque locali, nonostante siano descritti i dati necessari per la caratterizzazione ordinaria delle acque;

Suolo e sottosuolo

- uno studio di massima effettuato sulla dinamica costiera e sulla tendenza evolutiva della linea di costa non ha rilevato effetti significativi a scala ampia;
- non risultano effettuate analisi sulla qualità dei sedimenti interessati dall'intervento;

Rumore e vibrazioni

- lo studio riporta dati di letteratura sulla rumorosità dei porti, che hanno rilevato livelli di rumore nel periodo diurno che non superano i 70 dBA, e mediamente valori di LAeq registrati in continuo che si mantengono tra i 60 e i 70 dBA; nel periodo di riferimento notturno i risultati hanno mostrato livelli di rumore mediamente pari a 60 dBA con valori che oscillano tra 56,6 e 68,9 dBA;
- non è stata condotta alcuna analisi, nemmeno di carattere qualitativo sulla caratterizzazione acustica della zona di riferimento e su eventuali recettori sensibili esistenti nell'area;

Paesaggio e beni culturali

- lo studio di inserimento paesistico ha verificato la compatibilità paesistica dell'opera al Piano territoriale Paesistico Regionale e il linguaggio formale adottato in relazione al contesto di riferimento, attenendosi alle prescrizioni degli strumenti urbanistici vigenti;
- si rileva la presenza del complesso neo-gotico della tonnara Florio che testimonia il passato ittico della zona;
- si prevede l'utilizzo di materiali e colori compatibili con quelli usati nelle opere circostanti ai fini del rispetto dei caratteri storici e culturali del contesto territoriale, senza tuttavia descriverne gli elementi caratteristici;
- sono state realizzate simulazioni foto realistiche ai fini della verifica della potenziale incidenza degli interventi proposti sullo stato del contesto paesaggistico dell'area;

Flora - Fauna - Ecosistemi

- lo studio evidenzia l'alto valore di biodiversità dell'ambiente costiero della Sicilia ma non sono stati prodotti dati e analisi in merito alla flora e fauna dell'ambiente marino e costiero interessati dall'intervento specifico, nemmeno sono stati descritti gli ecosistemi interessati;
- si rileva la presenza di una prateria di *Posidonia oceanica* estesa su tutta l'area interessata dai lavori;

assetto territoriale e socio-economico

- non risultano prodotte analisi relative all'intervento specifico; in linea generale, la realizzazione della nuova opera foranea, oltre al consolidamento delle infrastrutture portuali esistenti, apporterà un aumento della domanda di beni e servizi che attiverà una risposta positiva da parte dell'economia locale;

VALUTATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

- manca completamente l'analisi delle componenti ambientali interessate dall'opera in progetto e la caratterizzazione della qualità ambientale dell'area di interesse;
- non è stata effettuata la valutazione d'incidenza dell'opera sul SIC ITA020014 Monte Pellegrino, distante circa 1 Km dall'area dell'intervento;

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

- non è stata descritta la consistenza della prateria di *Posidonia oceanica* presente nell'area di intervento;

CONSIDERATO CHE

per quanto riguarda le misure di mitigazione degli impatti nella fase di cantiere:

lo studio fa riferimento alle misure che in generale dovranno essere adottate in fase di costruzione delle opere per la salvaguardia dell'ambiente, come:

- ottimizzazione degli spazi di cantiere, limitazione degli spazi destinati al transito degli automezzi, localizzazione marginale dei macchinari maggiormente inquinanti;
- scelta delle procedure costruttive, con opzione per sistemi che consentano l'utilizzo di macchinari con un basso livello di emissione, utilizzo di tecnologie di prefabbricazione che comportano una minor necessità di approvvigionamento dei materiali e livelli minori di traffico indotto;
- ottimizzazione delle fasi di cantiere al fine di minimizzare i disturbi e le ripercussioni sulle attività commerciali presenti a ridosso ed all'interno della struttura portuale, come:
 - attenta coordinazione delle operazioni, al fine di contenere l'utilizzo dei macchinari e ridurre di conseguenza le emissioni;
 - programma di lavori che considera la possibilità di ridurre o sospendere le operazioni nel periodo di maggiore affluenza turistica, in modo da contenere le azioni di disturbo sui possibili recettori;
 - previsione che le attività di costruzione che arrecano maggior disturbo per le elevate emissioni sonore, come l'uso del battipalo, dell'escavatore e dei mezzi di demolizione, siano svolte fuori dal periodo estivo di massima pressione antropica del territorio;
 - utilizzo di barriere filtro, schermando le aree di attività a mezzo di un assito di legno;
- controllo delle misure di sicurezza previste dalla normativa vigente;
- misure di controllo degli inquinanti, attraverso utilizzo di tecnologie e di materiali che contengono minori quantità di sostanze intrinsecamente pericolose; si dovrà cercare di ridurre, per quanto possibile, la produzione di polveri durante le operazioni di movimentazione di mezzi e materiali attraverso la bagnatura delle piste usate dagli automezzi e dai macchinari, l'utilizzo di mezzi di trasporto telonati, la pulizia periodica delle zone di accesso e uscita;
- in particolare, per quel che riguarda la biocenosi marina, si rileva un inevitabile danneggiamento della prateria di *Posidonia oceanica*, poco mitigabile, in quanto le opere ricadono proprio sulle "matte" da essa edificate e tutta l'area circostante è occupata dalla prateria; si propongono alcune misure di mitigazione dell'impatto ambientale, sia in fase di costruzione che di esercizio:
 - particolare attenzione e massima cautela durante i lavori di scavo e asportazione dei materiali di fondo, siano essi *Posidonia oceanica* che sabbia e/o roccia, evitando grossi sollevamenti di sedimenti particolati disciolti, che potrebbero ulteriormente inficiare le biocenosi presenti;
 - svolgimento delle attività in stagioni diverse da quella estiva e comunque lontano da forti movimenti idrodinamici che potrebbero agevolare la dispersione dei materiali fini a distanze anche notevoli;
 - svolgimento dei movimenti dei mezzi per gli scavi e per la posa dei manufatti con la massima cautela, soprattutto per quanto riguarda gli ancoraggi dei pontoni e dei rimorchiatori, utilizzando corpi morti amovibili, possibilmente posizionati in zone di intermatte, in luogo delle pesanti ancore generalmente utilizzate in questo genere di lavori;
- la Società rileva che si potrebbe effettuare un intervento di reimpianto delle matte di *Posidonia oceanica* asportate in zone idonee, ma ciò dovrebbe prevedere, secondo la Società

medesima un progetto ad hoc sia per individuare le aree di intervento che le modalità di messa in posto e il monitoraggio successivo;

CONSIDERATO CHE

per quanto riguarda le misure di mitigazione degli impatti nella fase di esercizio:

- per la raccolta ed il successivo conferimento a discarica dei rifiuti solidi prodotti dalle attività portuali si fa riferimento alla raccolta differenziata con l'utilizzo di appositi cassonetti, schermati, differenziati per tipo di raccolta e a cestini portarifiuti;
- si ritiene necessario prevedere turni di pulizia degli specchi acquei con personale munito di apposito natante attrezzato per l'eliminazione dei rifiuti solidi galleggianti nel bacino e lo smaltimento differenziato, secondo la normativa vigente dei rifiuti speciali e pericolosi, come batterie esauste, oli usati, etc;
- la relazione tecnica descrittiva prevede l'installazione di un disoleatore statico, un impianto portatile per la raccolta degli oli esausti e l'individuazione di un punto stoccaggio di tali oli, nonché un deposito di panne antinquinamento;
- si prevede la possibilità di portare gli scarichi delle sentine delle navi e delle imbarcazioni e le fognature dei servizi del porto ad un impianto di depurazione, costruito appositamente per servire il porto su area da destinarsi;
- si prevede inoltre l'installazione di condotte per lo scarico delle acque reflue dal naviglio, anche utilizzando sistemi fognari sotto vuoto (pump out) che aspirano i liquami direttamente dai serbatoi di compenso a bordo e li raccolgono in vasche di accumulo, per essere successivamente rilasciate nel sistema drenante portuale e quindi recapitate alla fognatura dinamica cittadina;
- ai fini dell'efficienza energetica si prevede l'installazione di un impianto fotovoltaico al fine di realizzare un sistema collegato in parallelo con la rete elettrica pubblica per la produzione di energia elettrica, di un impianto solare termico del tipo ad assorbimento con circolazione forzata e di un impianto minieolico collegato in parallelo alla rete elettrica pubblica;

per quanto riguarda i monitoraggi

- lo studio ritiene utile prevedere il monitoraggio sistematico (annuale o semestrale) delle acque del bacino e dei fanghi del fondale con analisi chimiche, fisiche e microbiologiche tese soprattutto a conoscere le concentrazioni dei principali inquinanti (metalli pesanti, indicatori microbiologici, idrocarburi, BOD, COD, etc.) e i loro effetti (temperatura, ossigeno disciolto, etc.), allo scopo di consentire di individuare eventuali anomalie incrementi degli elementi inquinanti e conseguentemente studiarne le cause ed i metodi di abbattimento;
- la relazione tecnica descrittiva prevede il monitoraggio delle principali componenti ambientali con particolare riferimento ai seguenti aspetti:
 - qualità dello specchio acqueo interessato dalla infrastruttura;
 - qualità dell'aria;
 - evoluzione dinamica del segmento costiero influenzato dalla infrastruttura;
 - eventuali processi di sedimentazione in corrispondenza dell'imboccatura portuale.
- il piano della manutenzione programmata dovrà garantire gli opportuni interventi di riequilibrio, anche in relazione agli aspetti sopra riportati;

VALUTATO CHE

per quanto riguarda le misure di mitigazione degli impatti:

- la società espone le misure di mitigazione degli impatti per la fase di cantiere che in generale devono essere adottate, fermandosi su aspetti teorici senza applicazioni specifiche sul contesto di riferimento;
- la presenza della prateria di *Posidonia oceanica* rende indispensabile un approfondimento

[Handwritten signatures and notes]

specifico sulla localizzazione, densità e stato di salute delle piante, sull'estensione della prateria, sulla valutazione dell'incidenza dell'impatto dell'opera sulla prateria stessa. In considerazione degli attesi impatti irreversibili sulla prateria, tale studio deve essere approfondito, con immagini e sondaggi effettuati in loco, e non può fermarsi su aspetti di carattere preliminare. La programmazione delle attività di cantiere e lo studio di idrodinamica locale devono riferirsi con particolare attenzione alla salvaguardia di tale habitat prioritario.

VALUTATO ALTRESI' CHE

si tratta della realizzazione di un'opera di ridotta consistenza, la cui configurazione planimetrica è in perfetta attinenza con lo schema previsto dal PRP del Porto di Arenella che tuttavia è stato approvato in data antecedente all'entrata in vigore della normativa sulla VIA;

mancano indicazioni circa la conformità del progetto con le previsioni degli eventuali studi in atto per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Palermo;

la realizzazione del molo di sottoflutto sembrerebbe incrementare in linea generale la ricettività del bacino, in quanto la diminuzione dell'agitazione ondosa dell'intero bacino crea condizioni migliori per l'accosto e l'ormeggio dei natanti;

non sono state effettuate analisi di tipo quantitativo o qualitativo dalle quali desumere gli elementi per valutare come l'aumento dei posti barca incide sulla ricettività dell'intero bacino e se tale ricettività complessiva resta conforme con le previsioni del "Piano Strategico per la nautica da diporto in Sicilia" del 26. 5. 2006, che peraltro rappresenta lo strumento specifico che prevede le attività diportistiche nel porto di Arenella;

mancano gli elementi per valutare se l'incremento della ricettività del Porto e la mancanza di parcheggi dedicati alle attività diportistiche incidono in maniera significativa sul contesto territoriale di riferimento e sui volumi di traffico indotto della viabilità del centro abitato;

nonostante tra l'area di progetto e il SIC ITA020014 Monte Pellegrino esiste una interruzione territoriale di una zona intensamente urbanizzata, che probabilmente annulla gli effetti diretti e indiretti, si ritiene indispensabile, vista la vicinanza, di effettuare uno screening di incidenza, allo scopo di individuare le eventuali implicazioni del progetto sul sito e determinare il possibile grado di significatività delle eventuali incidenze;

si ritiene indispensabile un'indagine video e un rilievo Sub-Bottom per conoscere lo stato e il livello di copertura della prateria di Posidonia oceanica nei fondali interessati dai lavori, anche per valutare l'opportunità di eventuali soluzioni alternative alla realizzazione dell'opera;

la carenza di analisi delle componenti ambientali interessate dall'opera in progetto e la mancata caratterizzazione della qualità ambientale dell'area di interesse non permettono la valutazione della assoggettabilità alla VIA del progetto, sulla base dei criteri di cui all'allegato V del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n.152, così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

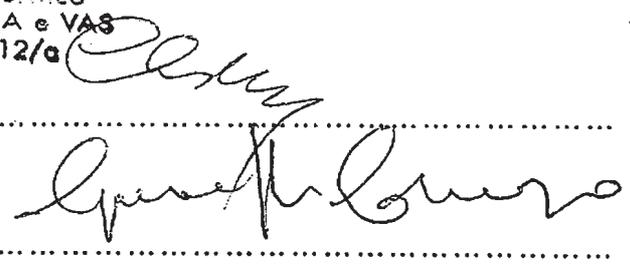
tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

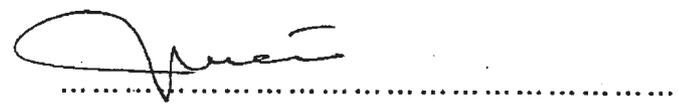
PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI V.I.A del progetto delle opere di completamento del molo di sottoflutto del porto di Arenella e dell'approdo, presentato da Marina Arenella s.r.l.

Presidente Claudio De Rosa

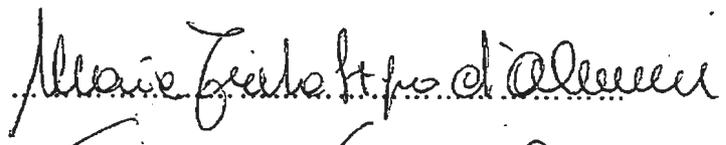
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



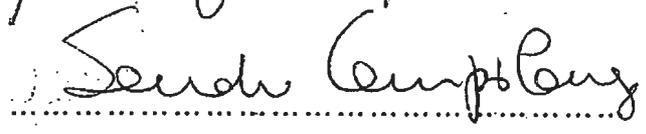
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)



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



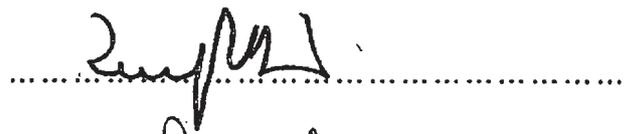
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)



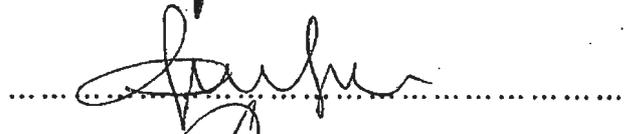
Prof. Vittorio Amadio



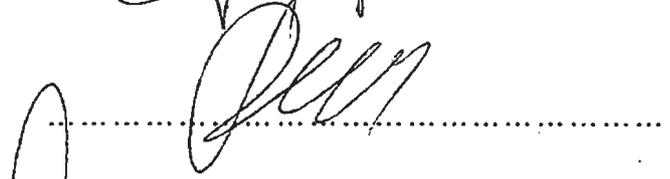
Dott. Renzo Baldoni



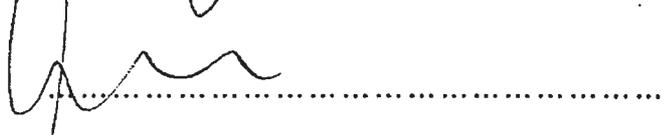
Prof. Gian Mario Baruchello



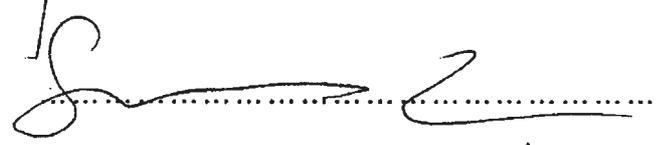
Dott. Gualtiero Bellomo



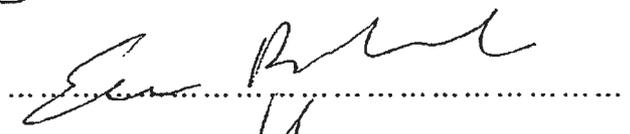
Avv. Filippo Bernocchi



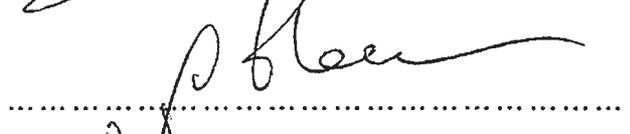
Ing. Stefano Bonino



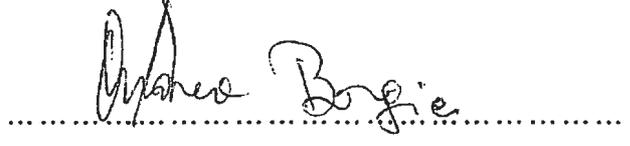
Ing. Eugenio Bordonali



Dott. Gaetano Bordone



Dott. Andrea Borgia



Prof. Ezio Bussoletti

Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

Laura Cobello

Prof. Ing. Collivignarelli

Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Maurizio Croce

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

ASSENTE

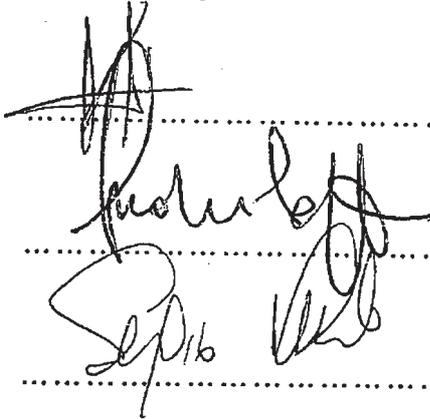
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Filippo Gargallo

MINISTERO DELL'AMBIENTE
Della Tutela del Territorio
e del Patrimonio Culturale
Comptazione Ambientale
dell'Impianto Colombarone
Via Cristoforo Colombo
00147 ROMA

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE



Ing. Despoina Karniadaki

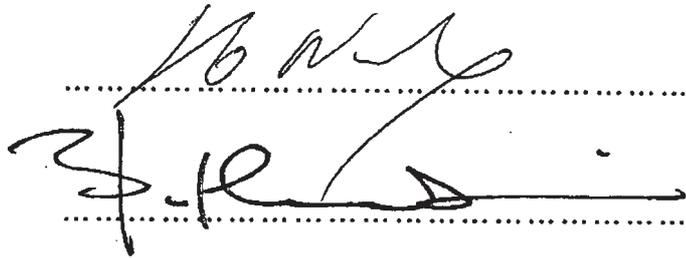
UFFICIO E DEL
di Veri
VIA
112/a

Dott. Andrea Lazzari

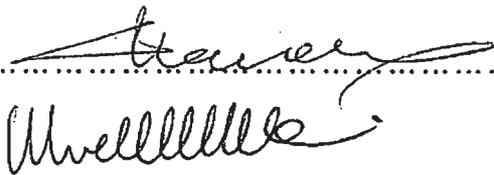
Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi



Prof. Mario Manassero

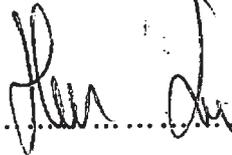


Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà



Avv. Rocco Panetta

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia



Dott. Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

ASSARE

Dott. Franco Secchieri

Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro (artefatta)

Arch. Giuseppe Venturini

Giuseppe Venturini

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani

MINISTERO DELL'AMBIENTE
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° 7 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 25 NOV. 2008