



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

**VISTA** la nota prot. DVA-2013-25373 del 16/11/2013, acquisita al prot. CTVA-2013-3928 del 07/11/2013 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 concessione demaniale marittima per approdo turistico denominato "Marina di San Francesco" presentato dalla società Cantiere Navale Drepanum S.r.l. (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-2013-24427 del 25/10/2013

**VISTA** la nota DVA-2013-24391 del 24/10/2013, acquisita al prot. CTVA-2013-3791 del 25/10/2013, con la quale la Direzione, nell'anticipare la documentazione tecnica alla Commissione, richiedeva al Proponente il perfezionamento della documentazione amministrativa trasmessa

**VISTA** la nota acquisita al prot. DVA-2013-25081 del 04/11/2013 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 prot. DVA-2014-05238 del 27/02/2014 con la quale viene trasmessa al Proponente la seguente richiesta di integrazioni:

1. *In considerazione della competenza regionale in merito all'immissione in mare dei sedimenti provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in siti di interesse nazionale, ovvero in merito al diverso utilizzo degli stessi "ai fini di ripascimento, anche con sversamento nel tratto di spiaggia sommersa attiva, o per la realizzazione di casse di colmata o altre strutture di contenimento nei porti in attuazione del Piano regolatore portuale ovvero lungo il litorale per la ricostruzione della fascia costiera", ai sensi dell'art. 5-bis della L. 84/1994 e s.m.i. e dell'art. 109 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., acquisire il parere preliminare della regione Siciliana sulle possibilità di utilizzo o smaltimento di tali materiali;*
2. *Fornire approfondimenti sulla coerenza dell'intervento con le previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale del porto di Trapani;*
3. *Fornire approfondimenti sugli incrementi di traffico (marittimo e terrestre), sia in fase di cantiere che di esercizio, legati agli interventi in argomento;*

4. Fornire approfondimenti sulla coerenza del sistema di smaltimento dei rifiuti prodotti dalle unità che si avvarranno della nuova infrastruttura con il Piano di raccolta dei rifiuti vigente nel Porto di Trapani;
5. Controdedurre puntualmente l'osservazione pervenuta (DVA-2013-1492 del 22/01/2013) ed eventuali ulteriori osservazioni non ancora pervenute alla scrivente.

VISTA la nota del 09/06/2014, acquisita al prot. n. DVA-2014-17868 del 09/06/2014 con cui la Società Proponente fornisce della documentazione integrativa volontaria

VISTA la documentazione esaminata acquisita al prot. n. DVA-2013-17842 del 30/07/2013, che consiste in:

- Relazione tecnica
- Studio preliminare ambientale

VISTA la documentazione integrativa prodotta, acquisita ai prot. n. DVA-2014-17868 del 09/06/2014 costituita da una relazione dal titolo "Approfondimenti richiesti dalla Commissione Tecnica VIA-VAS"

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. 130 del 05/11/2013

PRESO ATTO che la richiesta di 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. sull'albo pretorio del comune di Trapani è avvenuta in data 31/10/2013

VISTA l'osservazione espressa ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. dall'Associazione Mediterranea per la Natura MAN, acquisita al prot. DVA-2014-01492 del 22/01/2014 nella quale si osserva che:

- È necessario predisporre apposita Valutazione di Incidenza
- Si richiede lo svolgimento delle valutazioni ambientali sugli impatti generati dal progetto mediante apposita procedura di VIA
- È possibile una interferenza dei dragaggi con la ZPS
- I dragaggi possono creare un forte impatto ambientale

VALUTATO che in relazione alle tematiche sollevate nella suddetta osservazione occorre precisare innanzitutto che il tema dei dragaggi non è oggetto del presente parere, ma che sarà prevista apposita autorizzazione regionale. In ogni caso nel quadro prescrittivo del presente parere saranno previste misure mitigative anche dell'attività di dragaggio. L'assenza del documento "Relazione di Incidenza Ambientale", non ha impedito la valutazione degli impatti del progetto sulle aree sensibili, come riportato nel prosieguo del parere

**PREMESSO CHE:**

- Il progetto approdo turistico interesserà, per la parte a mare lo specchio acqueo antistante il Viale Regina Elena e per la parte a terra, ove allocare i servizi all'utenza, le aree ed i manufatti ricadenti su area demaniale marittima già in uso alla Società Canottieri di Trapani.
- Lo specchio acqueo di progetto è pari a circa 20.400 mq ed interessa essenzialmente parte dello specchio acqueo, all'interno del porto, antistante il Viale Regina Elena, che presenta fondali di limitata profondità (0.80 - 1,50 m)
- 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

**CONSIDERATO CHE** il P.R.P. vigente del Porto di Trapani è stato approvato con voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 1214 del 26/07/1962 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**

- La Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani Con nota prot. 142 del 09/01/2012 ha espresso parere il seguente parere: *"Questa Soprintendenza, fatte salve tutte le vigenti norme in materia urbanistico-edilizia e senza pregiudizio dei 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"* previo il rispetto delle seguenti prescrizioni:
  - Tale progetto dovrà essere realizzato nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente ai grafici approvati e al presente provvedimento. Ogni eventuale variante dovrà essere preventivamente autorizzata dalla Soprintendenza, per non incorrere nelle sanzioni previste a carico dei trasgressori dall'art. 167 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio
  - Conseguentemente resta fermo l'obbligo dell'osservanza e del rispetto d'ogni ulteriore e più restrittiva norma
  - La Ditta ha l'obbligo di comunicare la data di inizio e fine lavori allegando a quest'ultima una dichiarazione una con la quale il Direttore dei Lavori, asseveri la conformità delle opere realizzate al presente provvedimento. Questo ufficio, si riserva inoltre, qualora lo ritenga necessario, di richiedere eventuale documentazione fotografica
- Conferenza dei Servizi
  - In data 23/3/2011 il Proponente ha presentato apposta istanza, ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 2/12/1997 n. 509, di concessione demaniale marittima allo scopo di realizzare e gestire un approdo turistico denominato "Marina di S. Francesco" nello specchio acqueo antistante il Viale Regina Elena del Porto di Trapani. La Capitaneria di Porto di Trapani, acquisita la richiesta ha attivato la procedura di rito. Il Sindaco del Comune di Trapani ha convocato, con nota n. 182098 dell'01/12/2011, apposita conferenza di servizi ai sensi dell'art. 5 del citato D.P.R. 509/97, per il giorno 10/01/2012
  - Nella predetta conferenza di servizi sono emersi, fra l'altro, gli aspetti relativi alla localizzazione dei servizi a terra e dei parcheggi a servizio del progettato approdo turistico, allo spostamento verso ponente del previsto pontile frangiflutti, nonché alla rimodulazione del piano economico e finanziario ed alla durata della concessione demaniale
  - In relazione a quanto sopra, in occasione della successiva conferenza di servizi tenutasi in data 18-4-2012, sono state fornite da parte della Società Proponente i necessari chiarimenti. Sostanzialmente è stata integrata la originaria proposta ove, per quanto riguarda i servizi a terra da destinare all'utenza, la Società Proponente è venuta alla determinazione di prevedere l'utilizzazione delle aree e dei manufatti già in concessione alla Società Canottieri di Trapani, mentre i parcheggi, ad uso esclusivo dei clienti del "Marina di S. Francesco", sono stati individuati all'interno delle aree demaniali marittime in concessione alla Soc. Proponente, site lungo la Via Ilio. Inoltre, in ossequio alla apposita richiesta è stato provveduto allo spostamento verso ponente del pontile

frangiflutti al fine di migliorare gli spazi di manovra, di ormeggio e disormeggio dei moto traghetti che operano alla banchina Sanità – lato ovest

- Sulla base dei chiarimenti dati, la conferenza di servizi nella seduta del 18/04/2012, ha dichiarato l'ammissibilità del progetto preliminare presentato dalla Società Cantiere Navale Drepanum S.r.l. con tutte le prescrizioni, raccomandazioni e/o condizioni formulate nei pareri espressi. Specificatamente si riportano di seguito le prescrizioni formulate
  - Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente – DRU, ha espresso parere favorevole con la raccomandazione del rispetto degli standard urbanistici relativamente ai parcheggi
  - ASP di Trapani, ha espresso parere favorevole, riservandosi una valutazione del progetto definitivo e specificatamente in relazione agli spazi all'interno dell'area dei servizi complementari che potranno essere destinati alla preparazione e somministrazione di alimenti e bevande, nonché dei servizi igienici
  - Capitaneria di Porto di Trapani ha espresso parere favorevole, a condizione che la ditta richieda l'autorizzazione ai sensi dell'art. 24 e che vengano previsti parcheggi per la sosta breve nell'area già in concessione alla ditta, attuale sede del Circolo Canottieri
  - SUAP del Comune di Trapani ha rilevato che nulla osta per quanto di competenza, riservandosi di esprimere parere sul progetto definitivo
  - Sindaco pro tempore del Comune di Trapani ha espresso parere favorevole con la raccomandazione di istituire un servizio di bike sharing per il collegamento tra le aree dei servizi complementari e l'area individuata quale parcheggio permanente
- Piano Regolatore Portuale
  - L'intervento in progetto prevede la richiesta, in concessione demaniale, di uno specchio acqueo all'interno del porto di Trapani, per effettuare l'approfondimento del fondale, per la posa di pontili galleggianti e quindi per la gestione dello stesso specchio acqueo come approdo turistico per imbarcazioni da diporto
  - All'interno dello specchio acqueo non sono previste opere fisse ma soltanto opere rimovibili (pontili galleggianti)
  - In sede di conferenza dei Servizi del 10/01/2012 il Rappresentante del Provveditorato Interregionale Opere marittime Sicilia ha illustrato che "nel piano regolatore del Porto, approvato nel 1962, la zona individuata era destinata a nautica da diporto. Nel 2002 è stato adottato il nuovo PRP, che però non risulta essere ancora efficace, in quanto non è stata completata la procedura per l'approvazione e non è mai stata eseguita la VIA. Conseguentemente il PRP ancora vigente è quello del 1962"
  - Sempre in sede di Conferenza dei Servizi il capo del Servizio Demanio Marittimo ha osservato che "il PRP vigente è quello del 1962 rispetto al quale il progetto in esame è conforme nella destinazione e in tutti gli aspetti demaniali marittimi"
  - La gestione dello specchio acqueo avverrà in sinergia con altre attività già in essere del Proponente dove sono localizzati i servizi a terra (servizi nautici: cantiere di rimessaggio, etc. e i servizi all'utente: clubhouse, etc.)
- Tipologia di intervento:
  - Il progetto in specie non ricade nella tipologia di opera di cui al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.. Infatti l'area oggetto della richiesta di concessione demaniale è pari a 20.400 mq (2 ettari circa), quindi molto al di sotto del limite richiamato dalla normativa. Inoltre il progetto non prevede la costruzione di moli, né i pontili previsti in progetto (della

- lunghezza massima di 140 m) si avvicinano al limite dei 500 metri previsto dalla normativa
- Il Progetto inoltre non ricade tra quelli compresi nell'allegato IV in quanto non ricade neanche parzialmente all'interno di aree protette (secondo la definizione della L. 6/12/1991 n.394)
  - Si precisa infine che l'Assessorato Territorio ed Ambiente Servizio 1 VAS – VIA della Regione Siciliana con nota n° 12426 del 27/02/2012 ha indicato la competenza del Ministero dell'Ambiente escludendo la competenza regionale in merito al progetto in quanto lo stesso ricade all'interno del porto di Trapani
- **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)
    - 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
    - Parte delle saline di Trapani e Paceco sono state dichiarate Riserva Naturale Orientata istituita con decreto dell'Assessore Regionale al Territorio ed Ambiente n. 257 dell'11 maggio 1995. Con Decreto Assessoriale del 4 Marzo 2005 è stata approvata una modifica della perimetrazione della Riserva Naturale Orientata "Saline di Trapani e Paceco" escludendo dalla riserva una porzione settentrionale denominata "Molo Ronciglio"
    - Lo specchio acqueo richiesto in concessione non ricade all'interno delle zone di protezione speciale di cui sopra

#### **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

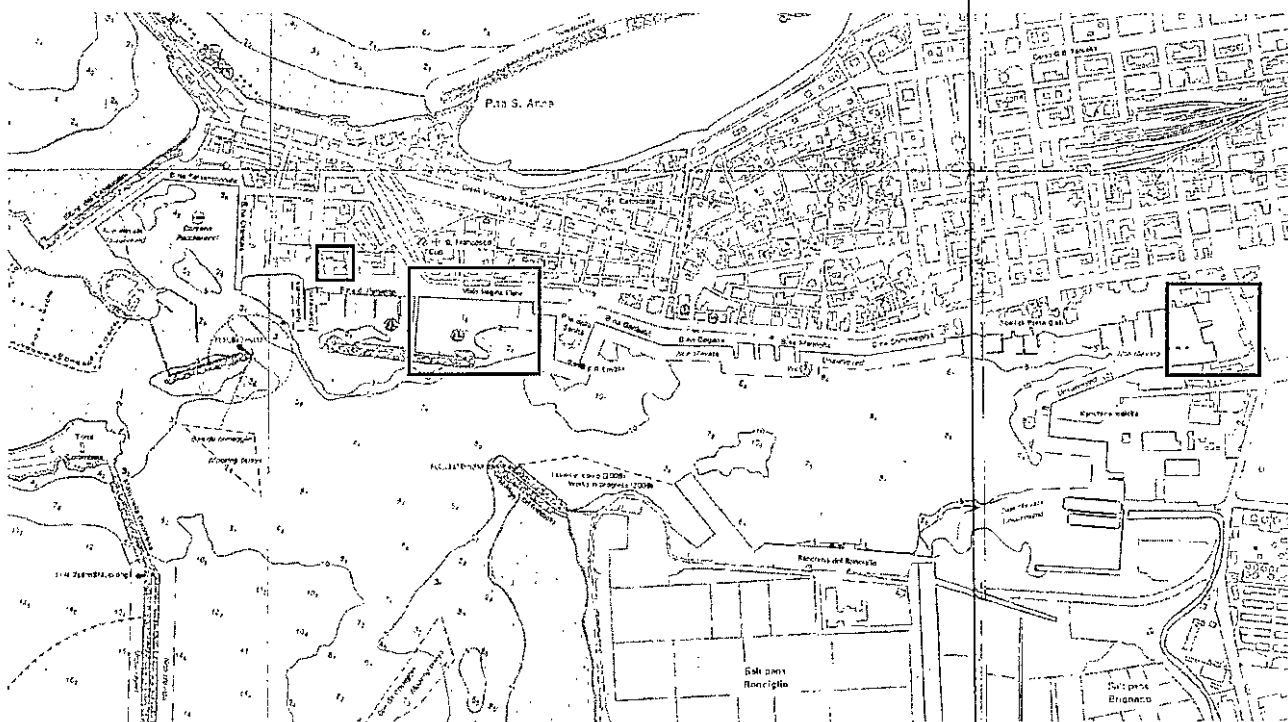
#### **Per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:**

##### **CONSIDERATO che:**

- Descrizione generale del progetto:
  - Lo specchio acqueo richiesto in concessione demaniale è pari a 20.400 mq, all'interno del quale saranno predisposti n. 93 posti barca
  - E' prevista l'installazione di n.3 pontili galleggianti collegati tra loro da un pontile

galleggiante di riva ed aventi lunghezza rispettivamente 87 m, 75 e 140 m. I pontili saranno ancorati mediante catenarie e corpi morti. Lo specchio acqueo portuale richiesto in concessione sarà interessato soltanto dalla posa di pontili galleggianti (il progetto non prevede infatti la realizzazione di opere fisse come la costruzione di banchine in c.a. o la realizzazione di moli tramite la posa di scogli) previo approfondimento dell'attuale fondale marino

- Il progetto consta esclusivamente nella collocazione di pontili galleggianti per l'ormeggio dell'imbarcazione. Per la realizzazione del progetto non si prevede pertanto un impiego significativo di risorse naturali e la fase di cantiere non prevede produzione di rifiuti
  - Nella fase di esercizio, com'è noto, le acque reflue che possono essere causa di inquinamento del bacino portuale hanno due origini: le installazioni ed i piazzali circostanti il porto e le imbarcazioni stesse. Il progetto non prevede la realizzazione di nuove installazioni o di piazzali circostanti. Il progetto prevede l'impiego, nei pontili, di impianti sanitari per il recupero delle acque reflue e di sentina e pertanto si può affermare poco significativa la produzione di rifiuti dovuta all'esercizio del progetto
  - Per quanto riguarda eventuali disturbi ambientali, il progetto si colloca all'interno del bacino portuale del porto di Trapani in un'area poco o scarsamente utilizzata. Lo studio specifico condotto ha permesso di escludere la presenza di biocenosi di particolare valore ambientale che potrebbero essere disturbate dalla attuazione del progetto
  - Con riferimento al rischio di incidenti, in fase di costruzione verrà predisposto apposito Piano di Sicurezza mentre per quanto attiene la fase di esercizio, non si ravvisano particolari attività che possano causare incidenti di particolare rilievo ambientale. Per quanto invece al rischio incendi, in fase di approvazione del progetto preliminare, il competente comando VV.F. di Trapani, ha rilasciato il proprio nulla osta, comunicando che l'attività di che trattasi non risulta soggetta ai controlli di prevenzione incendi in quanto non elencata nell'allegato al DPR 151/2011. Tuttavia ai fini di non sottovalutare il rischio di incendi sono stati predisposti idonei mezzi antiincendio lungo i pontili ai sensi del D.M. 10/03/1998.
  - E' previsto un approfondimento del fondale marino fino a -3.00 e -4.00 m per un totale di 40.100 mc. In particolare i sedimenti marini verranno trattati in base alle indicazioni già predisposte dal CONISMA (Consorzio Interuniversitario Nazionale per le scienze del Mare) che ha già effettuato la caratterizzazione dei sedimenti marini in sito individuandone le opportune ipotesi di gestione
- Localizzazione generale del progetto:



- L'area interessata dal progetto è ubicata all'interno del bacino portuale ed in particolare sulla sponda settentrionale lungo il viale Regina Elena nell'area compresa tra il molo sanità ed i pontili galleggianti esistenti lungo la via Ammiraglio Francese (in prosecuzione del viale Regina Elena). Attualmente l'area di che trattasi non trova alcun utilizzo
- L'area richiesta in concessione ricade interamente all'interno dello specchio acqueo portuale, non si ritiene pertanto che lo stesso possa produrre effetti sulle zone costiere limitrofe al porto di Trapani
- Lo specchio acqueo richiesto in concessione demaniale per la realizzazione del progetto, è ubicato nella porzione del porto di Trapani antistante la via Regina Elena. Tale asse viario separa il porto dall'ambito urbano costituito dal centro storico della città. Tale zona è stata oggetto negli anni scorsi del fenomeno di abbandono del centro storico verso le periferie. Il progetto potrebbe contribuire ad innescare un processo di recupero del centro storico grazie all'aumento delle presenze turistiche generato dall'approdo in progetto
- Lo stato dell'area di progetto:
  - Il progettato approdo turistico interesserà, per la parte a mare lo specchio a acqueo antistante il Viale Regina Elena e per la parte a terra, ove allocare i servizi all'utenza, le aree ed i manufatti ricadenti su area demaniale marittima già in uso alla Società Canottieri di Trapani
  - Lo specchio acqueo di progetto è pari a circa 20.400 mq ed interessa essenzialmente parte dello specchio acqueo, all'interno del porto, antistante il Viale Regina Elena, che presenta fondali di limitata profondità (0,80 - 1,50 m), è naturalmente riparato dai marosi provenienti dal I e IV quadrante ma risulta, parzialmente esposto a quelli del II e III quadrante. Pertanto risulta indispensabile, preliminarmente, prevedere la collocazione di pontili galleggianti frangiflutti, finalizzati a determinare, all'interno, uno specchio acqueo con agitazione ondosa residua caratterizzata da valori accettabili secondo gli usuali standard di un porto turistico
  - Sui fondali non si presentano biocenosi di particolare interesse ambientale
  - Attualmente lo specchio acqueo è scarsamente utilizzato da attività portuali per via della



sua parziale esposizione alle agitazioni provenienti da "scirocco" e "libeccio" che determinano fenomeni di risacca

- La medesima soluzione progettuale, si inserisce perfettamente nell'attuale configurazione portuale non creando di fatto intralcio al traffico generale del porto
- La proposta progettuale non entra in conflitto con nessuno degli usi attualmente in essere
- Gli interventi di adeguamento proposti non introducono nuove funzioni all'interno del bacino portuale;
- Per quanto riguarda i servizi a terra
  - I servizi a terra per i clienti dell'approdo sono stati individuati presso le esistenti strutture (ex Circolo Canottieri), poste all'incrocio delle Vie Regina Elena e Ranuncoli. Gli immobili hanno la seguente Superficie complessiva mq. 1594,00, così ripartita:
    - Capannone – superficie mq. 348,60
    - Manufatto – superficie mq. 76,60
    - Tettoia – superficie mq. 336,00
    - Aree libere – superficie mq. 832,80
- Obiettivi del progetto:
  - assicurare un numero di ormeggi adeguato alla crescente domanda del settore tramite un flessibile sviluppo delle attrezzature e dei correlati servizi in banchina ed a terra
  - garantire, dal punto di vista urbanistico e paesaggistico - ambientale, un inserimento nel contesto urbano perché un'occasione di sviluppo della portualità turistica possa rappresentare anche una efficace opportunità di sviluppo territoriale ed urbano per la città di Trapani
  - utilizzare una porzione di specchio liquido, secondo gli usuali standard di un "approdo" di eccellenza per ospitare imbarcazioni e navi da diporto
  - L'opera portuale progettata, rappresentata un "approdo turistico" di tipo tradizionale, con un proprio assetto funzionale marittimo, in grado di fornire una offerta qualificata completa di tutti i servizi di accoglienza
  - La configurazione proposta è stata ottimizzata sia dal punto di vista operativo, marittimo che dei servizi da offrire all'utenza
  - Non sono previste opere di difesa di tipo tradizionale poiché la nuova darsena turistica risulta, sostanzialmente, protetta dalle esistenti opere portuali comprese quelle foranee di recente realizzazione

**CONSIDERATO che in merito alla relazione idraulico marittima**

- Dall'esame dei dati rilevati alla stazione di Trapani -Birgi per il periodo considerato, sono emersi tre settori prevalenti di provenienza del vento, centrati sulle direzioni di Scirocco, Ponente e Maestrale, che complessivamente comprendono il 51% dei dati disponibili. In generale si riscontra che tutti i venti risultano distribuiti piuttosto uniformemente su tutti i mesi, mentre per i venti più intensi si è notata una certa concentrazione negli ultimi mesi dell'anno. In sintesi i dati raccolti mostrano che:
  - I venti regnanti (associati a maggiori frequenze di accadimento) provengono da ponente e tramontana seguiti da quelli provenienti da scirocco
  - I venti dominanti (più intensi con classi di velocità superiori a 24 nodi o forza vento in scala Beaufort superiore a 6) sono quelli provenienti da scirocco
  - La stazione semaforica di Favignana fornisce indicazioni analoghe a quelle delle stazioni meteo di Trapani anche se riferite a tre osservazioni giornaliere a vista

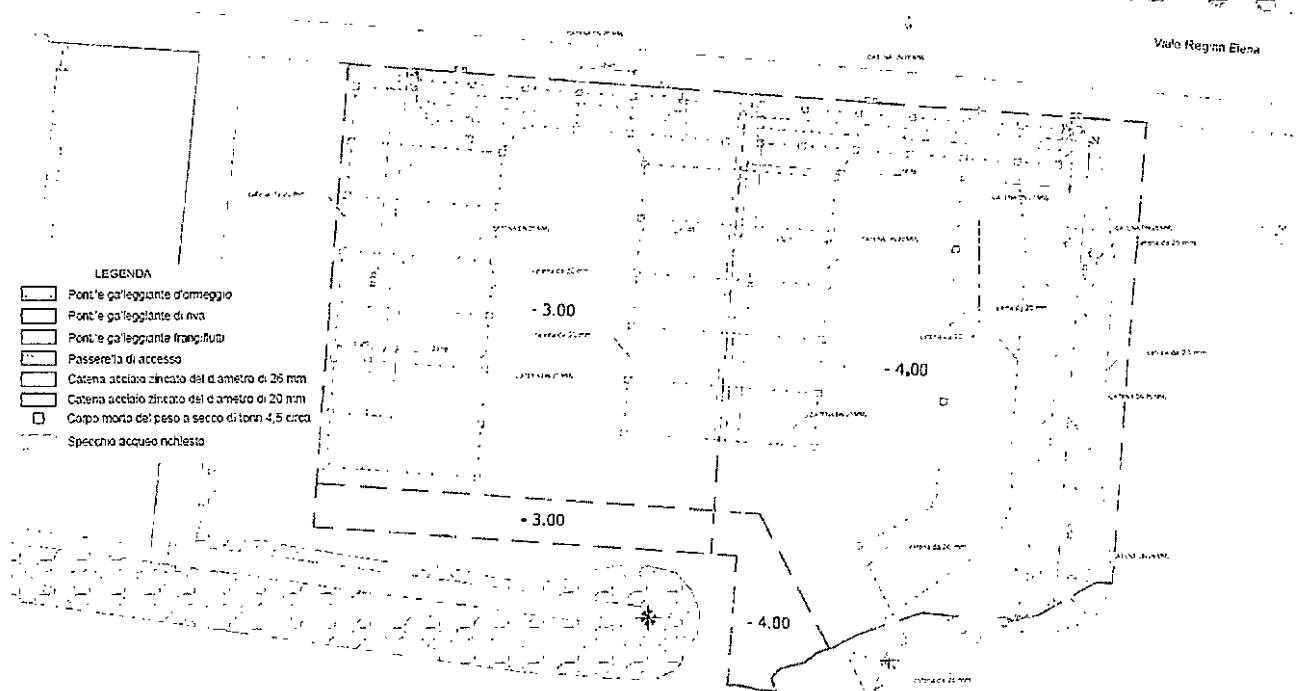
- È stato condotto uno specifico studio sul moto ondoso afferente il porto di trapani e in particolare l'area del progetto anche mediante l'uso di specifici modelli matematici
  - L'altezza d'onda più alta sottocosta per un tempo di ritorno di 30 anni si presenta con un valore di 5.07 m ed un'incidenza di 279.14°N proveniente al largo da 292.50° N. Quella relativa ad un tempo di ritorno di 10 anni si presenta, invece, con un valore di 4.39 m ed un'incidenza di 281.37° N proveniente al largo da 292.50° N. Per un tempo di ritorno di 5 anni l'altezza d'onda sottocosta più elevata, si riduce a 3,97 m con direzione 283.03° N proveniente al largo da 292.50° N. Infine, per un tempo di ritorno di 3 anni l'altezza d'onda sottocosta più elevata si riduce a 3,41 m con direzione 284.42° N proveniente al largo sempre da 292.50° N
  - Non tutte le suddette onde raggiungono la zona in esame poiché interviene, com'è noto, il fenomeno del frangimento. Un'onda, evolvendosi su fondali prossimi alla riva raggiunge una rapidità (H/L) in corrispondenza della quale diventa instabile e frange
  - Una volta definito il quadro di agitazione prevedibile nello specchio acqueo in progetto è stata altresì esaminata la configurazione progettuale descritta al fine di stabilire se è in grado di garantire condizioni di confort alle imbarcazioni che vi si trovano. È stato così verificato che lo specchio acqueo in esame è soggetto ai venti provenienti dai quadranti meridionali, (con maggiore frequenza di scirocco), che in corrispondenza ad eventi di particolare intensità, generano un moto ondoso caratterizzato da onde corte con periodo di circa 3 s ed altezza pari a 0,5 m – 0,75 m. Tali condizioni, oggi, rendono lo specchio acqueo poco idoneo all'ormeggio dei natanti
  - Per tale motivo, come mostrato negli elaborati grafici allegati al progetto, la protezione dello specchio acqueo è stata demandata ad un cosiddetto break water galleggiante che si sviluppa per 92 m in direzione nord-sud, cioè con giacitura perpendicolare alla banchina di riva, e poi per circa 75 m in direzione 230° per massimizzare la protezione dai venti di scirocco. Il ricorso a tale tipologia di moli frangiflutti è sempre più frequente in Europa e nel mondo per i notevoli vantaggi che comportano, solo per citarne alcuni sono "ecocompatibili":
    - non interferiscono con l'equilibrio dell'ambiente marino (non influiscono sui movimenti dei pesci e neppure sul trasporto del sedime)
    - non bloccano la visuale tra interno ed esterno come accade invece per le barriere fisse
    - presentano caratteristiche di flessibilità e reversibilità. Sono rimovibili qualora necessario ed opportuno
  - Pertanto alla luce di quanto sopra, si ha che per venti provenienti dai quadranti meridionali aventi intensità prossima a 50 nodi, il clima ondoso generato da tali venti (H=0,5 m – 0,7 m), può essere efficacemente abbattuto di valori vicini al 70% attraverso l'installazione del breakwaters galleggiante di progetto. Tale soluzione riesce a garantire, all'interno dell'approdo, i valori d'altezza d'onda (H=0,1 m – 0,15 m) corrispondenti alle condizioni di *comfort* specificate nelle precitate raccomandazioni ministeriali
- 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

**CONSIDERATO** che per quanto attiene agli interventi progettuali:

- Descrizione degli interventi a mare:
  - Gli interventi progettuali sono:
    - installazione di elementi galleggianti frangiflutti per uno sviluppo complessivo di 144,40 m
    - realizzazione di due tratti di pontile di riva in elementi galleggianti per uno sviluppo complessivo di 149,40 m
    - collocazione di elementi galleggianti d'ormeggio per uno sviluppo complessivo di 161,80 m
    - collocazione impianti e servizi tecnici
    - esecuzione dei lavori di approfondimento fino alle quote di (-3,00) e di (-4,00) m. dei fondali dello specchio acqueo interessato dalla collocazione degli elementi galleggianti d'ormeggio, compreso quello, posto a mezzogiorno, di raccordo fino alla batimetria di (-4,00) m
  - Per quanto attiene alla flotta tipo ed al suo dimensionamento non è stata effettuata una rigida programmazione intendendo le previsioni progettuali come un vero e proprio strumento articolato e flessibile, facilmente adattabile al mutare della domanda proveniente da un settore in forte espansione, da attuare anche per fasi, previa verifica del raggiungimento degli obiettivi. Pertanto è stato dimensionato un approdo turistico che rivolge l'attenzione principale verso imbarcazioni di lunghezza compresa tra i 18.00 ed i 21.00 mt, per circa 93 posti barca complessivi delle varie tipologie nautiche
  - L'approdo turistico sarà dotato di tutti i servizi e le attrezzature necessarie per la gestione ottimale e per essere inserito fra quelli rispondenti agli standard internazionali riconosciuti
  - In aggiunta saranno garantiti i rimanenti servizi mediante appositi distinti impianti per assicurare il rifornimento idrico acqua potabile, antincendio, la fornitura di energia elettrica in corrispondenza di ogni ormeggio mediante apposite colonnine di erogazione, e l'illuminazione del piano di calpestio dei ponti d'ormeggio
  - Per assicurare inoltre la salvaguardia ambientale, l'approdo sarà dotato di:
    - Un sistema per la raccolta differenziata dei rifiuti solidi (R.S.U.)
    - Impianto di raccolta per le acque di sentina e dei reflui di sentina dei natanti, nonché quanto altro occorre per salvaguardare l'ecosistema marino circostante
  - Si prevede altresì di curare la parte delle installazioni per la sicurezza a mare per cui saranno previsti:
    - Scalette di risalita lungo i pontili e le banchine: 1 ogni 100 m (1 ogni pontile, comunque)
    - Salvagenti con cima di recupero lungo i pontili e le banchine: 1 ogni 25 m



- Pontili galleggianti frangiflutti:

- Il pontile galleggiante frangiflutti avrà una lunghezza complessiva di 144,40 m (n. 7 moduli oltre elemento sagomato d'angolo) e sarà costituito da elementi monolitici a galleggiamento continuo delle dimensioni, cadauno, di 20,00x4,00x2,00 m, realizzati in calcestruzzo ad alta resistenza RcK 40 N incrementato con fibre in polipropilene e armato con barre in acciaio zincate a caldo, e nucleo di polistirolo espanso in blocchi ad alta densità
- Gli elementi monolitici avranno struttura costituita da due travi laterali collegate tra loro da una soletta e setti trasversali di irrigidimento, con spessori variabili da cm. 6 a 10, piano di calpestio finito in calcestruzzo a vista con trattamento antisdrucchiolo, due profonde ciglie laterali, dislocamento non inferiore a 3 ton/m<sup>2</sup>, bordo libero di circa 60 cm. ed immersione di circa 140 cm., sovraccarico massimo distribuito di 400 Kg/mq, due giunti di collegamento semi-flessibili tra i singoli elementi costituiti, ciascuno, da 4 barre in acciaio inox AISI 410, con dadi e coppiglie in acciaio inox AISI 304, con interposto un cilindro di smorzamento in gomma stirolica, piastre in acciaio zincato e lastre di gomma, cavidotti per alloggiamento degli impianti tecnologici in tubi di pvc del diametro di 100 mm annegati nella struttura con i relativi pozzetti per l'installazione degli erogatori, bottazzi laterali in gomma della sezione di mm. 35x90
- Sono comprese colonnine servizi in acciaio zincato a caldo per la fornitura di energia elettrica ed acqua alle utenze, dotate di erogatori di acqua ad innesto rapido della manichetta, di prese a protezione IP 67 da 220 vt 16 Ampere a due poli + terra per un'erogazione massima di 1 Kw per ogni presa, di interruttori automatici magnetotermici non inferiore a 5 Ampere, di un interruttore differenziale a 40 Ampere a sensibilità 30 mA., di morsetteria per il collegamento dei cavi di linea, di lampade fluorescenti schermate per l'illuminazione del piano di calpestio, non superiore a 10 watt - 220 Volt - alloggiata in cuffia anti-pioggia, circuiti elettrici racchiusi in idoneo armadio di protezione a chiusura stagna IP 55, linee di alimentazione
- Per garantire stabilità e funzionalità ad ogni singolo elemento, l'ormeggio è assicurato mediante corpi morti in cls. di 4,5 tonni e catene del diametro di Ø 26 mm collegati fra loro con catene di fondo del diametro di Ø 20 mm

- Pontile di riva

- Il pontile di riva, costituito da due tratti, per una lunghezza complessiva di 149,40 m. sarà realizzato con elementi galleggianti della larghezza di 2,70 m e lunghezza da 12,45 m, altezza totale 0,80 m ed immersione 0,65 m, in grado di consentire un sovraccarico non inferiore a 230 kg/mq, costituiti da una struttura portante in acciaio elettrosaldato zincato a caldo, sostenuto e fissato a galleggianti chigliati realizzati con corpi in resina termoplastica con nucleo espanso a cella chiusa e piano di calpestio in legno teck
- L'accesso al pontile di riva sarà assicurato da tre passerelle autoportanti, ognuna costituita da un telaio in acciaio zincato a caldo e piano di calpestio in legno dello stesso tipo impiegato nei pontili, doppio corrimano in tubolare in acciaio zincato a caldo
- Ciascuna piattaforma galleggiante comprenderà le seguenti dotazioni:
  - Punti d'ormeggio natanti costituiti da anelli da acciaio inox, golfari per attacco delle catene dei corpi morti, tubo da un pollice e targhette segnaposto
  - acqua alle utenze, dotata di almeno due erogatori di acqua ad innesto rapido della manichetta, di quattro prese a protezione IP 67 da 220 vt. 16 Ampere a due poli + terra per un'erogazione massima di 1 Kw per ogni presa, di quattro interruttori automatici magnetotermici non inferiore a 5 Ampere, di un interruttore differenziale a 40 Ampere a sensibilità 30 mA., di morsetteria per il collegamento dei cavi di linea, di lampada fluorescente schermata, per l'illuminazione del piano di palpestio, non superiore a 10 watt. 220 Volt. alloggiata in cuffia anti pioggia., circuiti elettrici racchiusi in idoneo armadio di protezione a chiusura stagna IP 55, linee di alimentazione e quant'altro necessario per dare il tutto perfettamente in opera pronto a funzionare
  - Ancoraggio lato terra e lato mare mediante corpi morti in conglomerato cementizio di peso a secco non inferiore a 4,5 tonn
  - Catene in acciaio, a maglia genovese DIN 5685/A, zincate a caldo di idoneo diametro di Ø 20 mm di collegamento tra i corpi morti e gli elementi galleggianti e di collegamento tra i corpi morti
- Pontili di attracco:
  - I pontili, per una lunghezza complessiva di 161,80 m saranno realizzati con elementi galleggianti della larghezza di 2.70 m e lunghezza da 12.45 m, altezza totale 0.80 m ed immersione 0.65 m, in grado di consentire un sovraccarico non inferiore a 230 kg/mq, costituiti da una struttura portante in acciaio elettrosaldato zincato a caldo, sostenuto e fissato a galleggianti chigliati realizzati con corpi in resina termoplastica con nucleo espanso a cella chiusa e piano di calpestio in legno teck, completo di alloggiamento per impianti, di tubazioni e fili elettrici per la lunghezza del pontile, parabordi laterali in resine polifeniche completi di catarifrangenti, di ginocchiere a snodo di unione tra i vari elementi in lamiera zincata. In corso d'opera si riserva la possibilità d'impiego di similari pontili galleggianti con scafo in elementi prefabbricati in c.a.v. o altra tipologia presente in commercio
  - Ciascuna piattaforma galleggiante comprenderà le seguenti dotazioni:
    - Punti d'ormeggio natanti costituiti da anelli da acciaio inox, golfari per attacco delle catene dei corpi morti, tubo da un pollice e targhette segnaposto
    - Colonnine servizi in acciaio zincato a caldo per la fornitura di energia elettrica ed acqua alle utenze, dotata di almeno due erogatori di acqua ad innesto rapido della manichetta, di quattro prese a protezione IP 67 da 220 vt. 16 Ampere a due poli + terra per un'erogazione massima di 1 Kw per ogni presa, di quattro interruttori automatici magnetotermici non inferiore a 5 Ampere, di un interruttore differenziale a 40 Ampere a sensibilità 30 mA., di morsetteria per il collegamento dei cavi di linea, di lampada fluorescente schermata, per l'illuminazione del piano di calpestio, non superiore a 10 watt. 220 Volt.

- alloggiata in cuffia anti pioggia., circuiti elettrici racchiusi in idoneo armadio di protezione a chiusura stagna IP 55, linee di alimentazione e quant'altro necessario per dare il tutto perfettamente in opera pronto a funzionare
- Corpi morti in conglomerato cementizio di resistenza caratteristica non inferiore a 150 Kg/cm<sup>2</sup>, opportunamente armato con una staffa del diametro di 20 mm, di peso non inferiore a 4.5 tonnellate, sagomato sui quattro lati per permettere i collegamenti tra corpi morti, tra corpi morti ed elementi galleggianti e tra corpi morti e catene in numero tale che ogni modulo galleggiante sia ancorato su quattro punti, in opera con mezzi terrestri e marittimi e con l'ausilio di sommozzatore o palombaro, nei siti che saranno stabiliti dalla Direzione dei Lavori
  - Catene in acciaio, a maglia genovese DIN 5685/A, zincate a caldo del diametro di Ø 20 mm per l'ancoraggio e collegamento tra i corpi morti e gli elementi galleggianti e di fondo del diametro di Ø 20 per il collegamento dei corpi morti, l'impiego di palombaro o sommozzatore e qualsiasi mezzo d'opera anche marittimo
  - Il complesso delle strutture galleggianti saranno dotati di tutti gli accorgimenti necessari a consentire l'utilizzazione anche ai diversamente abili ( D.M. 236 del 14/6/1989)
- Segnalamenti marittimi
    - In rispondenza della testata del pontile galleggiante frangiflutti e sulla attuale testata di levante dell'esistente opere di difesa saranno posizionati dei segnalamenti luminosi per identificare il canale di accesso all'approdo
    - Gli stessi saranno di colore rosso ( a sinistra) e di colore verde (a destra) e saranno installati in conformità con le disposizioni dell'Autorità Marittima
    - Inoltre sui dei pontili galleggianti destinati all'accosto delle imbarcazioni è prevista la collocazione di fanali di testata
  - Descrizione degli interventi a terra:
    - Per quanto riguarda i servizi all'utenza ed ai clienti dell'approdo sono stati individuati presso le aree ed i manufatti ricadenti su area demaniale marittima già in uso della Società Canottieri di Trapani
    - Le aree e gli immobili interessati sono già nella disponibilità del Proponente attraverso il ricorso al sub ingresso (art. 46 del Codice della Navigazione), mentre l'esecuzione dei lavori costituiranno oggetto di apposita richiesta di autorizzazione ai sensi dell'art. 24 del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione. La consistenza futura del complesso servizi, invariata rispetto all'attualità, è la seguente:
      - Superficie complessiva interessata mq. 1594,00
      - Aree libere mq. 832,80
      - Aree coperte mq. 761,20
    - Gli immobili in parola sono costituiti da:
      - un capannone prefabbricato con struttura in acciaio
      - un edificio con struttura portante in muratura destinato a spogliatoi e servizi
      - una tettoia anch'essa con struttura prefabbricata in ferro
      - aree circostanti libere
    - L'intervento progettuale mira alla riqualificazione ed al recupero delle strutture esistenti sopra menzionate, senza alcun aumento di volumetria/superficie coperta, al fine di

offrire i necessari servizi complementari rivolti all'utente del mezzo nautico, quali servizi igienici, club-house, uffici ed aree di ritrovo

- L'approdo turistico proposto è stato progettato nel rispetto delle "Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici", su cui ha espresso parere favorevole la terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto del 27/02/2002 n. 212
- Parcheggi:
  - Le "Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici", su cui ha espresso parere favorevole la terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto del 27-2-2002 n. 212, consigliano di assegnare "in esclusiva" 0,5 parcheggi per ogni posto barca
  - I parcheggi da destinare a sosta breve, sono stati individuati all'interno dell'area servizi a terra a tergo dell'attuale recinzione sul fronte di Via Ammiraglio Francese. Specificatamente sono stati individuati n. 6 posti auto oltre ad idonei spazi ove istituire un servizio di bike sharing
  - I parcheggi, ad uso esclusivo dei clienti del "Marina di S. Francesco", sono stati previsti all'interno delle aree demaniali marittime già in concessione al Proponente, site lungo la Via Ilio. Sarà riservato ai clienti l'utilizzo di apposita navetta. L'attuazione di tale previsione passa attraverso l'acquisizione della prescritta autorizzazione (art. 24 del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione)
  - Inoltre, in considerazione che in prossimità dell'approdo non è possibile individuare aree pubbliche o private da destinare a parcheggio, la società Proponente attiverà apposita convenzione con la Società che gestisce la ZTL, al fine di individuare appositi posti auto da riservare anch'essi finalizzati alla sosta breve
  - In totale i posti auto saranno in n. 56 così ripartiti
    - sosta breve n. 6 in prossimità della zona servizi
    - sosta lunga n. 50 all'interno di aree in concessione site in Via Ilio
- Opere Viarie:
  - L'approvvigionamento idrico e l'alimentazione elettrica alle imbarcazioni all'ormeggio sarà assicurato con allaccio alle esistenti utenze poste in rispondenza dei servizi a terra
  - In tal senso sarà realizzato apposito cunicolo sulla Via Ammiraglio Francese.
  - Le acque nere dei servizi a terra allacceranno alla rete fognaria generale a mezzo di apposita condotta posta in rispondenza della sede stradale di Via Duca d'Aosta.
  - Non sono previste opere di recinzione e/o delimitazione in quanto sarà mantenuto l'attuale passamano posto sul Viale regina Elena.
  - le opere in parola sono state progettate nel rispetto della normativa e dei regolamenti vigenti e nel rispetto delle norme tecniche per "la redazione dei progetti da allegare ad istanze di concessione demaniale marittima per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto"
- Analisi delle alternative:
  - 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. La localizzazione prescelta offre i seguenti vantaggi tecnico-ambientali:
    - Posizionamento all'interno di un sistema portuale consolidato
    - 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

**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 nel settore della nautica da diporto
- 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
- Il progetto si presenta completo nella descrizione degli elementi strutturali
- Il progetto contiene una serie di elementi pensati per ridurre e prevenire impatti sull'ambiente:
  - Un'occupazione dello specchio acqueo molto contenuta, 20.400 mq circa,
  - assenza di pontili in muratura fissi, ma esclusivo utilizzo di pontili galleggianti e quindi rimovibili.(così detto porto verde)
  - Un numero di posti barca contenuto a circa 93. prevalentemente di dimensioni medio alte (16-21 metri). Un target di mercato che attualmente gli approdi esistenti a Trapani non offrono.
  - Il progetto non intende replicare servizi già disponibili nel porto. Per tale motivo il progetto non prevede di installare un servizio di bunkeraggio poiché nel porto sono già presenti a sufficienza moderni impianti in grado di sopperire abbondantemente fabbisogno attuale e futuro del porto

**CONSIDERATO** che per quanto attiene all'approfondimento dei fondali:

- Il progetto prevede l'approfondimento fino alle quote di -3,00 m e di -4,00 m s.l.m. dei fondali dello specchio acqueo interessato dalla collocazione degli elementi galleggianti d'ormeggio, compreso quello, posto a mezzogiorno, di raccordo fino alla batimetria di (-4,00) mt. La quantità di materiale da movimentare è di circa 40.100,00 mc
- Il dragaggio dello specchio acqueo portuale avverrà a mezzo di pontone autocaricante dotato di gru con adeguata benna mordente. In relazione ai volumi da dragare si prevede che le operazioni saranno condotte da un mezzo marittimo di piccola media stazza. Per quanto riguarda le caratteristiche del motopontone / draga:
  - Lunghezza: 45 m



- Larghezza 11 m
- Stazza lorda 450 t
- Stazza netta 130 t
- Attrezzature e servizi: escavatore a funi munito di benna idraulica e capacità circa 5 mc, trasporto di carichi solidi sul ponte di coperta e dragaggi
- In relazione alla caratterizzazione dei fondali esistenti interessati dai lavori di escavo:
  - I fondali dello specchio acqueo che si prevede di approfondire, per quanto attiene gli aspetti di carattere ambientale, sono stati oggetto di apposita valutazione sia da parte del CONISMA che da parte della Soc. AEGUSA appositamente incaricati dalla Soc. Drepanum. In particolare il CONISMA ha provveduto alla caratterizzazione fisica, chimica e biologica dei sedimenti da dragare mentre la Soc. AEGUSA ha provveduto alla caratterizzazione finalizzata alla eventuale presenza nei fondali di biocenosi di interesse ecologico. Il CONISMA ha provveduto al campionamento, alle attività analitiche, alla discussione dei risultati ed alla individuazione delle ipotesi di gestione dei sedimenti costituenti i fondali da approfondire
  - Nella fattispecie le attività sono state svolte in base alle indicazioni previste dal D.M. 24 gennaio 1996 del Ministero dell'Ambiente, al manuale tecnico di riferimento ICRAM-APAT "Manuale per la movimentazione dei fondali marini" (luglio 2007) nonché alla recente proposta di nuovo Decreto (ai sensi dell'art. 109, comma 2, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche) elaborato dal Tavolo Tecnico istituito presso il Ministero dell'Ambiente con il concerto dei Ministeri dello Sviluppo Economico, Infrastrutture-Trasporti e Politiche Agricole
  - Le attività di campionamento sono state effettuate all'interno di 6 maglie preventivamente individuate
  - Le successive attività analitiche (analisi chimiche e classificazione ecotossologica) hanno permesso l'individuazione della classe di qualità dei materiali analizzati
  - Le attività poste in essere dal CONISMA portano a definire tutti i sedimenti nelle classi di qualità di materiale "A1" ed "A2" ad eccezione del campionamento effettuato in rispondenza della maglia TPPT 5 che è stato classificato nelle classi di qualità del materiale "B1" e "B2"
  - In conclusione, risultando i valori chimici inferiori a quelli riportati alla Colonna A dell'Allegato V Parte Quarta del D.Lgs. 152/06 ed anche in considerazione dell'alta percentuale di frazione sabbiosa presente, CONISMA definisce le opzioni di gestione dei materiali, in ordine di priorità di utilizzo, e riferisce che buona parte dei materiali (sedimenti di classi di qualità di materiale A1 e A2) possono andare ad immersione a mare, mentre la totalità dei sedimenti può essere impiegata in ambienti posti in aree litoranee emerse opportunamente conterminati
  - Lo studio condotto dalla Soc. AEGUSA riferisce, altresì, che i fondali interessati risultano caratterizzati, prevalentemente, da fondi molli fangosi privi di vegetazione
  - Non sono state rilevate tracce di Posidonia oceanica né la presenza di altre biocenosi di interesse ecologico
- In relazione alla destinazione finale dei sedimenti dragati:
  - Circa la destinazione finale dei sedimenti dragati il Proponente, sulla base delle caratterizzazioni effettuate prevede lo scarico in mare aperto di parte dei materiali
  - Per la rimanente parte di sedimento, non compatibile per lo scarico in mare aperto, verificata la possibilità tecnica ed economica dell'utilizzo del materiale ai fini del recupero, il Proponente prevede il riutilizzo a terra per l'esecuzione di un intervento di riqualificazione ambientale, in rispondenza di ex saline (ambiente contiguo al mare -

laguna e stagno salmastro), con particolare riferimento, avendo già ottenuto la disponibilità da parte dei proprietari, è stato individuato come sito di destinazione finale parte dell'ex Salina Adragna (stagno salmastro) posta a ridosso del porto

- o In relazione all'ex salina di Adragna:
  - o L'area ha una estensione di 11.500 mq., di forma irregolare confina ad ovest con l'area attrezzata di proprietà comunale, a sud con l'area di sviluppo industriale, a nord con edilizia residenziale convenzionata e ad est con altre saline anch'esse dismesse
  - o Tutta la zona "ex saline" è fortemente degradata dal riempimento parziale ed incontrollato delle vasche salinari ed è causa di ristagno di acque piovane
  - o Essa presenta una morfologia quasi pianeggiante ed è limitrofa ad altri relitti di saline
  - o L'area non interessa il sito ZPS denominato ITA 010028 Stagnone di Marsala e Saline di Trapani – area marina e terrestre (Decreto 05/07/2007 del Ministero Ambiente e tutela del territorio e del mare) o la zona SIC ITA 01007 Saline di Trapani
  - o L'area dell'ex salina Adragna oggetto dell'odierno intervento è destinata secondo le indicazioni riportate nel PRG a " Spazi pubblici riservati ad attività collettive" – Zone F
  - o Tutta la zona, di recente, è stata interessata da interventi di infrastrutturizzazione con l'esecuzione di opere stradali da parte del Comune e da similari opere stradali ed edili a servizio del porto e destinate a sede della Polizia di Frontiera
  - o L'esecuzione della colmata comporterà le seguenti categorie di lavori:
    - Livellamento del materiale già presente nelle aree interessate con eventuale apporto di idoneo materiale arido proveniente da cave di prestito per la formazione del piano di posa geomenbraba
    - Formazione di argini e setti intermedi
    - Posa in opera di geomenbrana in HDPE dello spessore di 2,5 mm
  - o Il volume del materiale che si prevede di allocare in rispondenza della Salina ex Adragna è pari a mc. 15.000 circa
  - o Per l'esecuzione dei lavori di formazione della predetta colmata saranno richieste le autorizzazioni previste dalla vigente normativa compresa quella della Regione Sicilia disciplinata dall'art. 21 della legge n. 179/2002 e successive modifiche ed integrazioni

**CONSIDERATO** che il Proponente in sede di integrazione ha previsto la gestione dei sedimenti di dragaggio senza più prevedere l'utilizzo della Salina ex Adragna, secondo le opzioni indicate nei punti successivi

**VALUTATO** che in relazione all'approfondimento dei fondali:

- o Come già evidenziato nella richiesta di integrazione, la competenza in merito all'immissione in mare dei sedimenti provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in siti di interesse nazionale, ovvero in merito al diverso utilizzo degli stessi "ai fini di ripascimento, anche con sversamento nel tratto di spiaggia sommersa attiva, o per la realizzazione di casse di colmata o altre strutture di contenimento nei porti in attuazione del Piano regolatore portuale ovvero lungo il litorale per la ricostruzione della fascia costiera", ai sensi dell'art. 5-bis della L. 84/1994 e s.m.i e dell'art. 109 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. è regionale
- o A seguito della richiesta di integrazioni della Commissione il Proponente ha già presentato (28/04/2014) la relativa domanda alla Regione Siciliana e in sede di trasmissione della integrazioni (29/05/2014) lo stesso Proponente ha richiesto al ministero dell'Ambiente "In considerazione dell'impossibilità di prevedere una tempistica di rilascio della suddetta autorizzazione, valuti codesto spett.le Ministero la possibilità di procedere con la valutazione del progetto in argomento, fermo restando che questa società si impegna fin d'ora al rispetto di qualsiasi prescrizione verrà impartita dalla Regione Siciliana"

**CONSIDERATO** che nella suddetta nota il Proponente ha richiesto alla Regione Siciliana un parere per la "gestione dei sedimenti di dragaggio basata sulle seguenti opzioni:

- a) ca. 3.200,00 mc corrispondenti al dragaggio selettivo dello strato superficiale (0-100 cm) di classe B2 del fondale del quadrante n. 5, da destinare a refluento nella cassa di colmata di consolidamento e ampliamento, all'interno dell'area e dello specchio acqueo già in concessione dei cantieri navali Drepanum, di un tratto lato nord della banchina Isolella - Porto di Trapani;
- b) ca. 36.900,00 mc, corrispondenti al dragaggio del progetto originario dei fondali degli altri quadranti, da destinare a immersione in mare nella zona individuata dal Genio Civile Opere Marittime, in corso di definizione per lo scarico dei sedimenti di dragaggio di idonee caratteristiche (classi A) dell'area portuale;
- c) un ulteriore quantitativo di ca. 2.800,00 mc derivanti dall'approfondimento temporanea della quota di dragaggio (variante) in tali quadranti di classe A da destinare sempre all'area di immersione in mare aperto di cui sopra, per creare lo spazio necessario al successivo spostamento dei sedimenti di classe B1 del quadrante n. 5, descritto al pinto seguente;
- d) ca. 2.800,00 mc corrispondenti al dragaggio selettivo dei successivi strati (da 100 cm in poi) del fondale del quadrante n. 5, da spostare nei fondali dei quadranti limitrofi come livellamento finale della quota di progetto"

**VALUTATO** che il presente parere non tratta dei siti di destinazione dei dragaggi, rimandando le valutazioni ambientali alla competente regione, ma al fine di consentire la miglior tutela ambientale, si ritiene necessario impartire specifiche prescrizioni per limitare gli effetti ambientali delle attività di dragaggio;

**VALUTATO** infine che:

- La società AEGUSA società cooperativa a.r.l. ha effettuato una Caratterizzazione ambientale dei fondali antistanti la Banchina di Ponente del Porto di Trapani dalla quale si evince che: "ad un indagine macroscopica, effettuata mediante campionamento fotografico, lo specchio di mare compreso tra il "Molo a T" e la banchina commerciale "Sanità Ovest" del porto di Trapani è caratterizzato prevalentemente da fondi molli fangosi privi di vegetazione. Come atteso, non sono state rilevate tracce di Posidonia oceanica o di altre fanerogame marine, né è stata evidenziata la presenza di altre biocenosi di interesse ecologico. Solo le poche zone di substrato roccioso individuato apparivano colonizzate per lo più da rodoficee calcaree a volte associate a poche tracce di cloroficee e feoficee. Si tratta di popolamenti algali caratteristici dei piani meso ed infralitorale di moda calma che risultano solitamente tolleranti ad apporti elevati di carico organico o a scarsa trasparenza della colonna d'acqua tipica degli ambienti portuali". Ne risulta pertanto che in prossimità dell'area di intervento non insiste alcuna tipologia di vegetazione di pregio
- In considerazione della presenza di un posidonieto nell'area a monte dell'imboccatura del Porto di Trapani situato comunque ad una distanza considerevole dall'area di intervento e fuori dall'area portuale, è opportuno predisporre uno specifico monitoraggio, con particolare riferimento alla movimentazione dei fondali e al conseguente sollevamento di sedimenti. A tal fine si rimanda la quadro prescrittivo
- Dopo aver effettuato le operazioni sui fondali, la messa in opera dei pontili galleggianti avverrà per moduli e saranno sistemati in loco senza alcuna ulteriore attività progettuale che preveda la produzione di rifiuti
- Per quanto attiene la gestione dei sedimenti dragati, ferme restando le competenze regionali in merito all'immissione in mare dei sedimenti provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in siti di interesse nazionale, ovvero in merito al diverso utilizzo degli stessi "ai fini di ripascimento, anche con sversamento nel tratto di spiaggia sommersa attiva, o per la regilizzazione di casse di colmata o altre strutture di contenimento nei porti in attuazione del Piano regolatore portuale ovvero lungo il litorale per la ricostruzione della fascia costiera", ai sensi dell'art. 5-bis della L. 84/1994 e s.m.i. e dell'art. 109 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.,

viene prescritto un approfondimento delle indagini effettuate al fine di meglio caratterizzare detti sedimenti. Inoltre, a seguito della nuova caratterizzazione e di quanto eventualmente prescritto dalla competente autorizzazione regionale, il progetto definitivo della sistemazione finale dei sedimenti dragati dovrà essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente al fine di verificare la rispondenza dei siti di deposito con quanto previsto dalla vigente normativa. 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
- 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

#### 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
- 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). 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 atropici, ad argille grigio-verdastre
- 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 dedita al settore dei servizi per la nautica
- 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

#### Rifiuti

- In considerazione del fatto che il Porto di Trapani non dispone di un piano rifiuti vigente, il Proponente provvederà a ritirare i rifiuti prodotti a bordo dei natanti attraverso l'ausilio delle imprese autorizzate ex art. 68 presente nell'apposito elenco annuale della Capitaneria di Porto
- Per quanto riguarda la fase di cantiere, non è prevista la produzione di rifiuti

#### Studio del traffico

- A seguito di specifica richiesta di integrazione, il Proponente ha predisposto un accurato studio del traffico da cui si evince:
- L'incremento di traffico marittimo nella fase di cantiere legato alla realizzazione dei dragaggi consiste nella movimentazione per il periodo massimo di 12 mesi di 1 pontone autocaricante: i movimenti del pontone saranno disciplinati da apposita ordinanza dell'Autorità Marittima
- L'incremento di traffico marittimo legato alla posa dei 6 moduli galleggianti frangiflutti consiste nella movimentazione di un mezzo di piccola stazza (tipo il rimorchiatore "Stagnone") per complessivi 6 viaggi. Occorre precisare che il varo dei moduli sarà effettuato dall'area di cantiere del Proponente che dispone di un travel lift di portata 200 t
- L'incremento di traffico marittimo legato alla posa dei 25 moduli galleggianti per l'ormeggio delle imbarcazioni consiste nella movimentazione di un mezzo di piccola stazza (tipo il rimorchiatore "Stagnone") per complessivi 25 viaggi. Occorre precisare che il varo dei moduli sarà effettuato dall'area di cantiere del Proponente che dispone di un travel lift di portata 200 t
- L'incremento della capacità ricettiva del porto alla conclusione dei lavori sarà di circa il 20 %, pertanto l'incremento del traffico marittimo appare modesto, sia in termini percentuali che in termini di valore assoluto, anche in considerazione dei seguenti fattori:
  - Limitato incremento percentuale delle capacità ricettive del porto in termini di posti barca
  - Estesa superficie del bacino portuale (l'intero specchio acqueo portuale è di 2.500.000,00 mq)
  - Tendenziale diminuzione dei traffici portuali tradizionali ed in particolar modo della flotta peschereccia e dei collegamenti ro-ro da e per il porto
- In considerazione del fatto che la movimentazione del materiale dragato avverrà esclusivamente via mare, ad eccezione di un quantitativo di 3.200,00 mc che sarà smaltito presso discariche autorizzate e/o in bacini di contenimento, l'incremento del traffico terrestre

durante la fase dei dragaggi sarà limitato e i percorsi, già individuati, non prevedono il passaggio all'interno del centro urbano di Trapani

- L'unico incremento di traffico terrestre è legato alla fase di cantiere ed è dovuto al trasporto fino all'area in oggetto a mezzo camion dei moduli galleggianti. Per questa attività sono previsti circa 9 viaggi, che tuttavia si svolgeranno a mezzo nave ro-ro, dalla fabbrica di provenienza fino al porto di Trapani 8e/o di Palermo)
- Per quanto riguarda la fase di esercizio, il Proponente precisa che il progetto si rivolge principalmente a utenti in transito nel Porto e che sosta pochi giorni nella città, pertanto privo di autovettura. In ogni caso è stato comunque previsto un sistema di parcheggi dimensionato in funzione dei posti barca

#### 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 rende difficilmente percepibili le eventuali modifiche al clima acustico indotte dalla presenza del cantiere
- 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

#### 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 Zona 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 progetto non determina interferenze né sulle componenti floristiche e faunistiche indicate nei formulari Natura 2000 relativi al sito, né tantomeno 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 dalla "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
- 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
- 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 stima degli impatti sulle aree protette ha escluso incidenze 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

**VALUTATO CHE**

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

- Non si rilevano impatti significativi 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 con particolare riferimento alle operazioni dragaggio

**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
- 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
- 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 concessione demaniale marittima per approdo turistico denominato "Marina di San Francesco"**

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 dei lavori, 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
3. In relazione al dragaggio dei sedimenti:
  - a) Prima delle attività di dragaggio e con riferimento al progetto esecutivo, dovrà essere effettuata una nuova e più accurata caratterizzazione dei fondali, ad integrazione di quanto già effettuato, seguendo le procedure previste dal D.M. 24 gennaio 1996 del Ministero dell'Ambiente e dal Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini realizzato da APAT e ICRAM (oggi ISPRA) nel 2006



- b) In considerazione della competenza regionale in merito alla gestione dei sedimenti provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in siti di interesse nazionale, ovvero in merito all'utilizzo degli stessi "ai fini di ripascimento, anche con sversamento nel tratto di spiaggia sommersa attiva, o per la realizzazione di casse di colmata o altre strutture di contenimento nei porti in attuazione del Piano regolatore portuale ovvero lungo il litorale per la ricostruzione della fascia costiera", ai sensi dell'art. 5-bis della L. 84/1994 e s.m.i. e dell'art. 109 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., acquisire il parere preliminare della Regione Siciliana sulle possibilità di utilizzo o smaltimento di tali materiali. Il Proponente dovrà attenersi a tutte le eventuali prescrizioni contenute nel suddetto parere
- c) In relazione all'idoneità fisico-chimico-biologica ed ecotossicologica dei sedimenti dragati, come attestata dall'ARPA Sicilia, dovranno essere stabilite in accordo con la Regione Siciliana le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi, secondo quanto previsto dal D.M. 24 gennaio 1996 del Ministero dell'Ambiente e dallo stesso manuale APAT e ICRAM -2006 e dall'Allegato 5 della Parte IV, Titolo V, del D.Lgs. n. 152/2006, privilegiando nell'ordine scelte come il ripascimento, la ricostruzione di strutture naturali in ambito marino costiero, compresa la deposizione finalizzata al ripristino della spiaggia sommersa, previa caratterizzazione del sito di destinazione, riempimenti di banchine e terrapieni in ambito portuale, riutilizzi a terra (secondo la normativa vigente), o deposizione in bacini di contenimento (es. vasche di colmata) ed escludendo l'immersione in mare e l'utilizzo della Salina ex Adragna. Il riutilizzo dei sedimenti al di fuori delle ipotesi di cui sopra deve essere preventivamente autorizzato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
4. A seguito della nuova caratterizzazione e di quanto eventualmente prescritto dalla competente autorizzazione regionale, il progetto definitivo della sistemazione finale dei sedimenti dragati dovrà essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente al fine di verificare la rispondenza dei siti di deposito con quanto previsto dalla vigente normativa
5. In ogni caso dovranno essere previste idonee contenimentazioni con panne galleggianti a gonnantanti lo specchio acqueo al fine di prevenire possibili sversamenti a mare di materiale inquinante e risospensioni nella colonna d'acqua
6. Dovrà essere predisposto un progetto per il monitoraggio delle fanerogame marine, da porre in ottemperanza 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:**

7. Dovrà essere effettuato un monitoraggio continuo delle acque di scolo degli eventuali depositi temporanei dei sedimenti nelle aree di cantiere e/o a bordo del motopontone / draga, 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 per il contenimento e la raccolta a bordo del motopontone /draga delle acque di scolo derivanti dalla sedimentazione dei materiali dragati; 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

8. Durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, di seguito elencate:

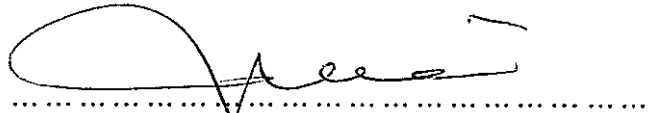
- a) Durante il periodo siccitoso compreso tra la fine della primavera e l'inizio dell'autunno, le strade di servizio e le aree di manovra e di stoccaggio del materiale e dei macchinari, verranno mantenute umide provvedendo ad innaffiare almeno due volte al giorno (nelle ore più calde e/o più ventose) per evitare un'eccessiva diffusione delle polveri
- b) 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
- c) I rifiuti ed i materiali di risulta provenienti dalle attività di cantiere, 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

La Regione Siciliana, che curerà l'ottemperanza della prescrizione, potrà richiedere ulteriori misure di mitigazione

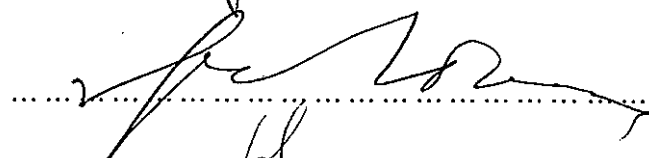
L'ottemperanza di tutte le prescrizioni dovrà essere verificata congiuntamente, ove non diversamente specificato, dalla Regione Siciliana e dalla Capitaneria di Porto di Trapani.

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

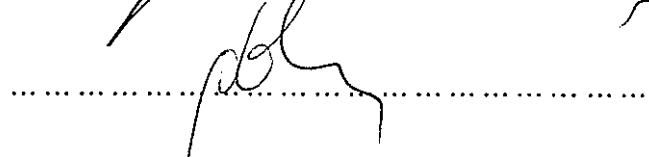
• Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



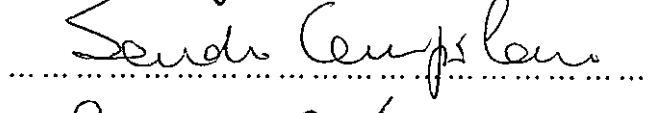
Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)




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



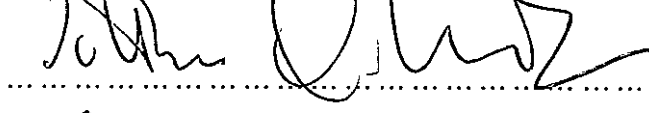
Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)



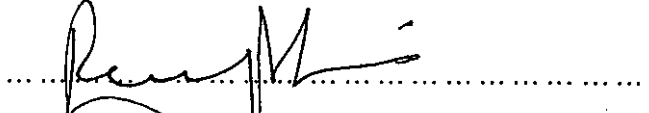
Prof. Saverio Altieri



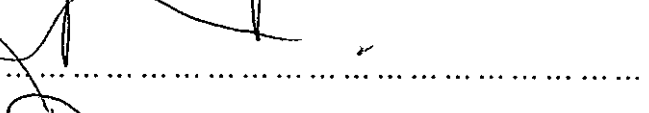
Prof. Vittorio Amadio



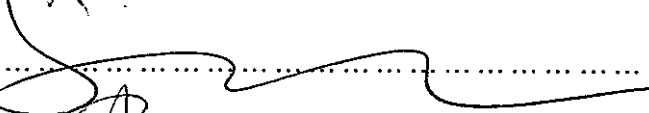
Dott. Renzo Baldoni



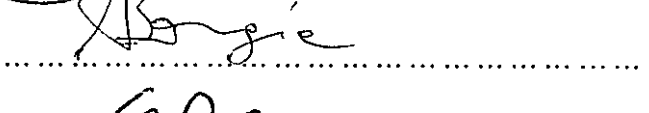
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



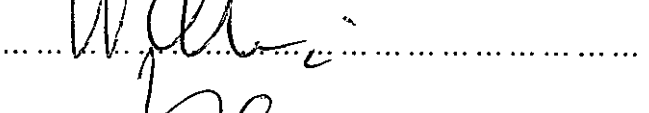
Dott. Andrea Borgia



Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari

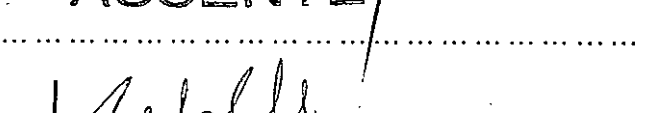


Ing. Antonio Castelgrande

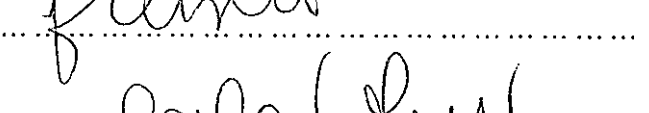


ASSENTE

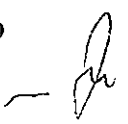
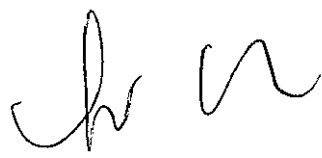
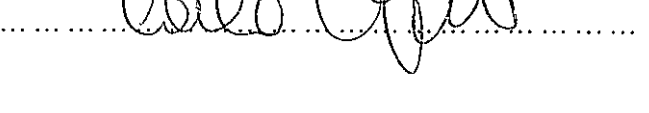
Arch. Giuseppe Chiriatti



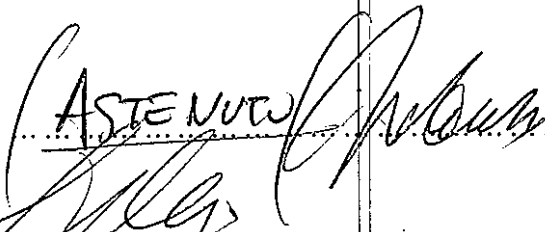
Arch. Laura Cobello



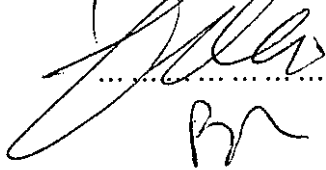
Prof. Carlo Collivignarelli



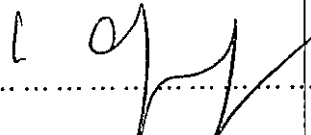
Dott. Siro Corezzi

*ASSENTE*  


Dott. Federico Crescenzi



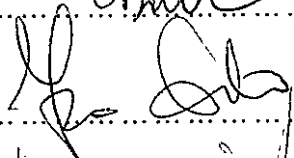
Prof.ssa Barbara Santa De Donno



Cons. Marco De Giorgi



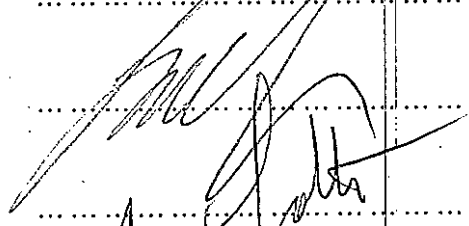
Ing. Chiara Di Mambro



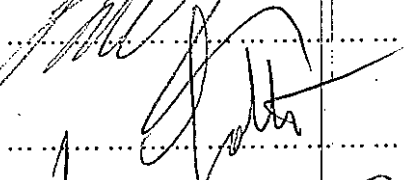
Ing. Francesco Di Mino



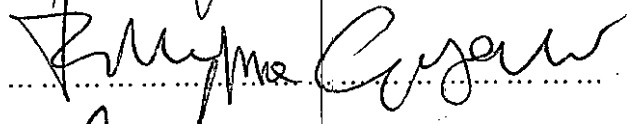
Avv. Luca Di Raimondo



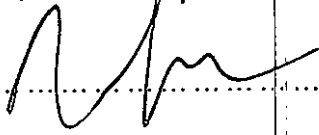
Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto



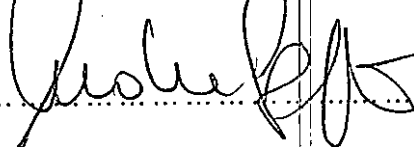
Avv. Filippo Gargallo di Castel  
Lentini



Prof. Antonio Grimaldi

**ASSENTE**

Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari

**ASSENTE**

Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi

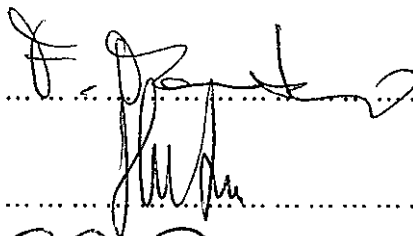
**ASSENTE**

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

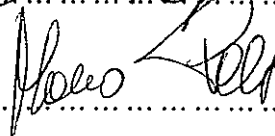


Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti



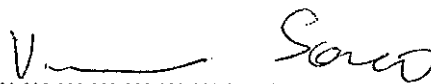
ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

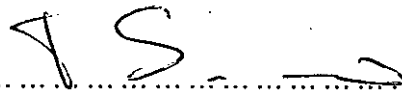
Dott. Vincenzo Sacco



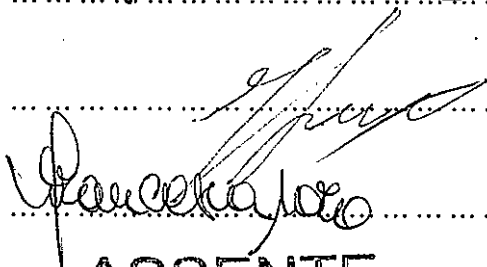
Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno



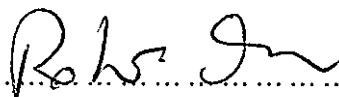
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani

1910

1910

1910

1910

1910