

*Il Segretario della Commissione
dell'Impatto Ambientale - VIA E VAS*



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

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

Parere n. 939 del 25 maggio 2012

Progetto:	ID 2181 - Procedura Integrata VIA-VAS ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/2006 Consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI), che include i contenuti del Rapporto Preliminare della VAS (art. 13, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006) e dello Studio Preliminare Ambientale predisposto in ambito VIA (art. 21, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006). - I FASE - Progetto "Marina di Marsala" e Piano Regolatore Portuale di Marsala (TP)
Proponente:	<i>M.Y.R. - Marsala Yachting Resort S.r.l.</i>

Premessa

Nei Piani Regolatori Portuali (P.R.P) vi è una stretta convergenza tra l'oggetto della pianificazione/programmazione, da sottoporre a VAS, e l'oggetto della progettazione, da sottoporre a VIA.

Il D.Lgs. n. 152/06 così come modificato dal D.Lgs n. 128/2010, all'art. 6 comma 3-ter, prevede una procedura integrata VIA - VAS: *"Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento."*

Nella città di Marsala è presente un Porto polifunzionale classificato come II Categoria - III Classe (porto di rilevanza economica regionale ed interregionale). Il porto è dotato di un Piano Regolatore Portuale approvato nel 2003 ai sensi dell'art. 30 della L.R. 21/85, in assenza dell'espletamento di una procedura di VIA a livello nazionale, come previsto dalla normativa in materia di VIA per i porti commerciali.

A quasi dieci anni dalla sua approvazione, il PRP del 2003 risulta fortemente disatteso, anche per quanto attiene le opere di messa in sicurezza, con un conseguente e sostanziale sottoutilizzo del bacino ed un progressivo stato di abbandono e di degrado dell'intera area portuale. Tale condizione palesa nei fatti come alcune soluzioni individuate nel PRP del 2003 non siano pienamente coerenti con le nuove esigenze di sviluppo economico e sociale del territorio, che risultano essere invece meglio individuate dalle più recenti linee d'indirizzo strategico formulate dalla Regione Sicilia e dall'Amministrazione Comunale di Marsala.

La Regione Siciliana, con l'adozione del *Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, approvato con Decreto dell'Assessorato Regionale al Turismo del 26 maggio 2006 - n.29*, colloca nel bacino portuale di Marsala (congiuntamente a Marina di Ragusa e S. Agata di Militello) uno dei tre porti "hub" Siciliani ai quali viene attribuita una funzione trainante per la generazione dell'attrazione del flusso turistico per l'intera Regione. Da tale punto di vista, il PRP del 2003 attribuisce invece all'attività diportistica un ruolo marginale, relegandola in aree portuali periferiche e con spazi insufficienti a conseguire gli obiettivi fissati dalla sovraordinata pianificazione di settore.

Con delibera di G.M. n. 210/2008, l'Amministrazione Comunale di Marsala ha approvato lo studio di fattibilità per una Società di Trasformazione Urbana (S.T.U.) al fine dell'attuazione del progetto strategico *"Marsala - il sistema costiero"*, in cui viene individuata l'esigenza di riqualificare il water-front cittadino e gli affacci urbani invertendo, rispetto al PRP del 2003, l'ubicazione delle funzioni commerciali e pesca con quelle relative al diporto nautico. L'idea sottesa a tale inversione è quella di veicolare il turismo legato al diporto nautico verso il centro storico, consentendo contestualmente di allontanare dalla viabilità cittadina il traffico pesante relativo alle attività commerciali e di indirizzarlo direttamente verso i principali percorsi viari provinciali e regionali.

In tale contesto, nel 2009, la Società *Marsala Yachting Resort Srl* ha presentato il progetto preliminare dell'approdo turistico hub *"Marina di Marsala"*, ai sensi della L.R. n.4 del 16/04/2003 che ha recepito per la regione Sicilia il DPR n. 509 del 1997 (Legge Burlando).

Relativamente alla messa in sicurezza del bacino portuale la Società *Marsala Yachting Resort Srl* evidenzia come le opere previste dal PRP del 2003 non siano state di fatto realizzate e che le stesse, in ogni caso, mal si coniugherebbero rispetto ai nuovi indirizzi individuati dall'Amministrazione, riguardo l'inversione delle funzioni portuali ed ai conseguenti livelli di agitazione interna ammissibili nelle diverse aree del bacino.

Il progetto, che recepisce le nuove linee programmatiche espresse dall'Amministrazione Comunale e dal Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, risulta conseguentemente sviluppato in variante al vigente PRP.

Poiché ai sensi del comma 8 dell'art. 75 della legge regionale 16 aprile 2003 n. 4 *"l'approvazione del progetto definitivo equivale all'approvazione del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985, n. 21"*, la proposta progettuale, nelle aree esterne a quelle richieste in concessione, ha previsto una più idonea soluzione di protezione del bacino portuale, la riallocazione funzionale di tutte le

attività portuali esistenti e l'implementazione di tutte le funzioni previste nel DPRS di Classificazione, previa condivisione delle scelte progettuali con gli operatori portuali delle diverse categorie.

Il Sindaco del Comune di Marsala, con nota del 20/04/2011 - prot. n. 28062, ha comunicato alla M.Y.R. Srl l'invito a redigere il progetto definitivo secondo le indicazioni dell'art. 6 del citato DPR 509/97 al fine dell'ottenimento della Concessione Demaniale Marittima.

A tal merito, va tenuto in considerazione che la Conferenza di Servizi ha richiesto alla Marsala Yachting Resort Srl di farsi carico, congiuntamente alla progettazione dell'approdo turistico "Marina di Marsala" e alla conseguente riconfigurazione dell'assetto portuale a valersi come futuro PRP, anche della progettazione definitiva e successiva costruzione della nuova diga foranea di messa in sicurezza del bacino portuale (prolungamento del Molo di Levante in direzione NE-SW) e delle strutture necessarie al trasferimento delle attività portuali esistenti presso le nuove aree di destinazione.

A parziale compensazione degli oneri di progettazione e costruzione della diga foranea sarà individuata in sede di accordo di programma, come idonea misura compensativa, un'estensione del periodo concessorio.

Per i suddetti motivi, al progetto definitivo del porto turistico "Marina di Marsala" e futuro Piano Regolatore Portuale, sono riferibili anche i seguenti progetti:

- o progetto definitivo della Diga Foranea di messa in protezione del bacino portuale (prolungamento del Molo di Levante in direzione NE-SW);
- o progetto definitivo delle strutture necessarie al trasferimento delle attività portuali esistenti presso le nuove aree di destinazione.

Il progetto definitivo dell'approdo turistico Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale è stato consegnato dalla Società al Sindaco di Marsala in data 20/09/2011, il quale con nota nr. 69254 del 21/10/2011 ha provveduto a trasmetterne copia a tutti gli enti preposti, come identificati dal Decreto "Burlando", tra cui il Ministero dell'Ambiente - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale per gli aspetti di compatibilità ambientale. Con stessa nota il Sindaco di Marsala ha inoltre convocato l'Accordo di Programma per la data del 26 Marzo 2012.

Sul procedimento in parola, l'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente - Servizio 1 VAS/VIA, con nota nr. 45885 del 12/07/2010, ha evidenziato come, essendo il porto di Marsala classificato Categoria II Classe III, con destinazione funzionale "commerciale, servizio passeggeri, peschereccio, turistica e da diporto", l'autorità competente per la necessaria procedura di VIA fosse il Ministero dell'Ambiente.

Sulla base delle indicazioni procedurali identificate dal MATTM, la Società "Marsala Yachting Resort Srl"; in qualità di Soggetto Proponente, ha comunicato con nota del 08/11/2011 di voler dare avvio ad una procedura integrata VIA - VAS relativa al progetto definitivo dell'approdo turistico "Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale".

Il progetto definitivo dell'approdo turistico Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale è stato consegnato dalla Società MYR Srl al Sindaco di Marsala in data 20.09.2011, il quale con nota nr. 69254 del 21.10.2011 ha provveduto a trasmetterne copia a tutti gli enti preposti, come identificati dal Decreto "Burlando", tra cui lo stesso Ministero dell'Ambiente - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale per gli aspetti di compatibilità ambientale. Con stessa nota il Sindaco di Marsala ha inoltre convocato, per la data del 26 Marzo 2012, la prima Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto definitivo e la stipula dell'Accordo di Programma.

Con nota del 22 dicembre 2011 e con riferimento a tale procedura, la società M.Y.R. (Marsala Yachting Resort S.r.l.), in qualità di soggetto proponente, ha comunicato l'avvio della procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter, del d. lgs. n. 152/2006 ed ha trasmesso agli enti competenti in materia ambientale, precedentemente condivisi con la DVA, la seguente documentazione: un CD-rom contenente lo Studio Preliminare Ambientale Integrato SAPI, i documenti del nuovo PRP, nonché la relativa dichiarazione di conformità, il file generato dall'algorithm MD5 e l'elenco degli elaborati.

Con nota prot. DVA-2012-0001183 del 18/01/2012 il MATTM ha fissato il periodo di consultazione preliminare in 90 giorni, a partire dal 9 gennaio 2012, al termine del quale, la MYR ha provveduto con nota del 18/04/2012 ad inviare le osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti in materia ambientale.

La fase di Consultazione preliminare e la documentazione prodotta ed esaminata

La fase di Consultazione preliminare è finalizzata a definire la portata delle informazioni necessarie alla redazione del successivo Studio Ambientale Integrato VIA-VAS.

Tale fase comprende quindi lo svolgimento di tutte le attività contemplate dalla fase preliminare della VAS di cui all'art. 13, commi 1 e 2 del d.lgs. n. 152/2006 e dalla fase preliminare della VIA di cui all'art. 21 comma 1 del medesimo d. lgs.

La documentazione prodotta e presa in esame include:

- Progetto definitivo del "Marina di Marsala" e Futuro Piano Regolatore Portuale "Studio Ambientale Preliminare Integrato";
- Progetto definitivo del "Marina di Marsala" e Futuro Piano Regolatore Portuale:
 - Relazione Generale,
 - Elaborati Grafici,
 - Studi Specialistici.

1. Osservazioni formulate dai Soggetti Competenti in materia Ambientale

Nel corso della fase di Consultazione Preliminare sono stati presentati pareri ed osservazioni da parte di soggetti competenti in materia ambientale, come di seguito indicato:

- a) WWF in qualità di Ente Gestore della Riserva "Sciare e zone umide di Mazara e Marsala" nota prot. 11/12 del 09.01.2012.
- b) Dipartimento Regionale Protezione Civile - ufficio di Trapani nota prot. 6943 del 02.02.2012.
- c) Provincia Regionale di Trapani nota prot. 13244/R.E. del 09.03.2012.

Il contenuto delle osservazioni e dei pareri sopra indicati, non comprende osservazioni di merito correlate alla redazione del S.A.P.I. e può essere come di seguito sintetizzato:

- Il WWF tiene a precisare che esso gestisce in convenzione per conto della Regione Siciliana, nella provincia di Trapani la "R.N.O. Saline di Trapani e Paceco", ricadente nei medesimi comuni e la "R.N.I. Lago Preola e Gorgi Tondi" ricadente nel territorio comunale di Mazara del Vallo.
- Il Dipartimento Regionale Protezione Civile lamenta l'assenza del Piano di Protezione Civile del comune di Marsala, ed incita quest'ultimo a dotarsi almeno della pianificazione di emergenza in materia di rischio maremoto.
- La Provincia Regionale di Trapani non formula anch'essa osservazioni di merito correlate alla redazione del S.A.P.I.

QUADRO DI RIFERIMENTO STRATEGICO

Sulla procedura VIA-VAS:

Si osserva che il d. lgs. n. 128/2010, che ha introdotto con l'art. 6, comma 3-ter del d.lgs. n. 152/2006 la nuova procedura integrata di valutazione ambientale VIA-VAS, è entrato in vigore successivamente all'avvio della procedura per l'approvazione della concessione demaniale marittima del porto di Marsala ai sensi del DPR 509/97 (cosiddetto Decreto "Burlando") così come recepito dall'art. 75 della legge regione Sicilia n. 4/2003. (Data inizio procedura 07.07.2009).

La presente procedura integrata VIA-VAS segue, pertanto, per quanto riguarda la VAS, un percorso abbreviato rispetto a quello previsto dagli artt. 11-18 del d. lgs. n. 152/2006 e pertanto non potrà essere presa

a modello per eventuali future procedure da espletarsi in applicazione dell'art. 6, comma 3-ter del citato decreto legislativo.

Area Vasta

Dalla lettura del SAPI emerge che l'inquadramento dell'ambito territoriale cui appartiene il Porto di Marsala è stato esteso fino a dove si è ritenuto che i potenziali impatti prodotti dalle azioni di Piano potessero esaurirsi o non essere avvertibili. L'area di indagine si prevede estesa al Comune di Marsala in relazione alle componenti ambientali atmosfera e rumore, ed inoltre si prevede di considerare tutti gli impatti significativi derivanti dalla realizzazione di tutte le opere previste dal Piano, compresi gli impatti secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

Alternative

A p. 17 del SAPI il Proponente afferma che "il Porto di Marsala ha un Piano Regolatore del Porto approvato ai sensi dell'art.30 della L.R. 21/85 nel 2003 e quindi antecedentemente alle pianificazioni di settore. Questo P.R.P. modifica il precedente strumento di programmazione approvato dal C.S.LL.PP con voto n. 1447 del 28/12/1953. Alcune scelte del piano appaiono già oggi superate nei fatti e non più realisticamente proponibili, anche alla luce delle attuali esigenze economico-sociali e le tendenze evolutive dei mercati. La sostenibilità stessa del piano, che non ha effettuato la procedura di Valutazione Ambientale Strategica, risulta opinabile. Il Piano sembra andare infatti in controtendenza con le più attuali concezioni di funzionamento di sistemi portuali che prediligono la specializzazione verso una tipologia di traffico, anziché prevedere molte attività spesso configgenti tra loro che finiscono per rendere il porto inappetibile per qualsiasi armatore. Tale visione è infatti ripresa dalla sovraordinata pianificazione di settore (Piano Regionale dei Trasporti e Piano Strategico di Sviluppo della Portualità Turistica) che infatti prevedono per Marsala cose diverse da quelle previste nel PRP".

Il Proponente evidenzia pertanto che il Progetto di Piano è stato posto a confronto con l'alternativa zero, consistente nel perpetuarsi dell'attuale situazione.

Si ritiene che il SAI, come previsto dalla lett. h) dell'allegato VI alla seconda parte del d. lgs. n. 152/2006, debba contenere la sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione (anche grazie all'analisi SWOT);

Contenuto del quadro strategico

Il Quadro di Riferimento strategico valuta la coerenza interna degli obiettivi e delle azioni di Piano e la coerenza esterna verticale e orizzontale degli stessi rispetto allo scenario di programmazione e pianificazione. Il Quadro di Riferimento strategico del SAPI non ha un contenuto adeguato alle previsioni normative risultanti dall'allegato VI alla parte seconda del d. lgs. n. 152/2006 e pertanto, è necessario che il Quadro di Riferimento strategico del SAI contenga:

- ✓ la descrizione della procedura integrata;
- ✓ gli esiti della consultazione preliminare integrata;
- ✓ i contenuti e gli obiettivi principali del "Marina di Marsala" futuro PRP;
- ✓ la coerenza tra le strategie di intervento in rapporto con altri piani o programmi tenendo in considerazione in modo particolare il "Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia";
- ✓ gli obiettivi ambientali del "Marina di Marsala" futuro PRP;
- ✓ la coerenza degli obiettivi ambientali;
- ✓ l'individuazione dell'area d'indagine con particolare attenzione all'analisi storica dei luoghi;
- ✓ l'individuazione e la valutazione degli scenari alternativi di piano;
- ✓ la valutazione degli effetti ambientali dell'alternativa prescelta e l'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione;
- ✓ la valutazione degli effetti sui beni culturali, sul paesaggio e sui siti UNESCO.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il Quadro di Riferimento programmatico:

- deve far riferimento ai piani e ai programmi in vigore;
- deve individuare obiettivi e motivazioni delle singole opere di piano, allo scopo di rendere possibile la valutazione della coerenza delle stesse con altri piani o programmi nazionali e territoriali.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

OBIETTIVI

Gli obiettivi generali del Piano Regolatore Portuale sono dal proponente elencati nel SAPI e di seguito sintetizzati:

- messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale e miglioramento dell'imboccatura esistente, al fine di assicurare la tranquillità degli ormeggi, anche in occasione di mareggiate di rilevante intensità, e di ridurre l'interrimento dei fondali che comporta alti costi di manutenzione e grosse difficoltà operative, anche per le problematiche di collocazione dei sedimenti rimossi;
- migliore utilizzazione dello specchio acqueo con la possibilità di una razionalizzazione e aumento di posti barca ed attracchi commerciali, anche a seguito della messa in sicurezza del bacino portuale;
- maggiore efficienza funzionale dell'impianto portuale, mediante una più organica zonizzazione del bacino, sulla base delle diverse categorie funzionali ed attività portuali;
- riorganizzazione e potenziamento del sistema della mobilità e della sosta, mediante la razionalizzazione dei flussi viari interni ed esterni al porto e decongestionamento della viabilità cittadina dal traffico pesante commerciale;
- introduzione di nuovi fattori di crescita, economica ed occupazionale, del tessuto produttivo della città;
- recepimento delle più recenti linee di indirizzo strategico dettate dall'Amministrazione Regionale e Comunale, mediante la realizzazione di un porto turistico *hub*, ubicato nell'area del bacino portuale più adiacente al centro storico e mirato ad indirizzare il flusso turistico verso la città e a recuperare il giusto rapporto socio-economico tra l'infrastruttura portuale e la città;
- progettazione di opere a terra finalizzate alla piena integrazione del porto con la città, mediante la previsione dei servizi necessari, la riqualificazione ambientale di aree portuali che allo stato attuale si presentano in condizioni di fortissimo degrado ed abbandono e la creazione di percorsi pedonali e ciclabili, anche panoramici lungo le opere foranee esterne, nel rispetto dei principi di tutela delle risorse paesaggistiche e della loro percezione.

La proposta di piano può essere suddivisa nei seguenti due ambiti:

- realizzazione delle opere marittime e foranee dell'approdo per la protezione dello specchio acqueo;
- realizzazione delle opere di funzionalizzazione del marina, dei cantieri, degli operatori e dell'affaccio a mare (aree per la cantieristica, aree per i diportisti, aree aperte al pubblico con servizi urbani, edifici, viabilità, aree a verde, etc.) che insistono su demanio marittimo.

In particolare le opere marittime previste sono:

- realizzazione di una diga di sottoflutto radicata sulla testata dell'esistente Molo di Levante, con direzione NE-SO;

- banchinamento del tratto terminale del Molo di Levante e realizzazione di un dente per l'accosto delle navi Ro-Ro;
- banchinamento della testata del Molo Cristoforo Colombo;
- creazione di una darsena banchinata per i tender alla radice del Molo Cristoforo Colombo;
- realizzazione di un molo su pali per l'accosto di grandi *yachts*;
- rifiorimento della testata del molo di Ponente;
- prolungamento del molo in corrispondenza della darsena turistica esistente;
- realizzazione dei moli per attracco dei traghetti;
- realizzazione banchine a giorno per allargamento strada come da progetto già esistente presso il Comune di Marsala;
- dragaggi per la correzione dei fondali portuali e del canale di accesso.

Oltre alle opere marittime descritte, il progetto del "Marina di Marsala" futuro PRP prevede un intervento di riqualificazione urbana, tramite interventi edilizi finalizzati alla realizzazione di strutture complementari. Nell'ambito del Porto Operativo si è riconosciuta, conformemente al DPRS di classificazione, l'esigenza delle aree funzionali di seguito elencate:

- area Commerciale;
- area Passeggeri (aliscafi, piccole navi veloci, microciere);
- area della Pesca;
- area Tecnica e Cantieristica;
- area del Diporto;
- area Servizi Urbani;

Destinazioni d'uso previste

Si è proceduto ad una localizzazione razionale di ciascuna delle suddette aree funzionali. La logica è stata supportata dall'offerta territoriale, come dalla zonizzazione dell'urbanistica della Città di Marsala e dalle connessioni trasportistiche verso i nodi di scambio intermodale principali (strade primarie, ferrovia, aeroporto).

1. AREA COMMERCIALE

Il traffico commerciale necessita per antonomasia di rapide interconnessioni con i nodi di scambio intermodale. Questo assunto non è compatibile con il transito degli automezzi anche solo in prossimità del centro storico delle città. Il progetto prevede, sul Molo di Levante e sul suo nuovo prolungamento, l'allocazione della nuova area commerciale dove troveranno sistemazione le attività e gli operatori oggi presenti sul tratto terminale del Molo C. Colombo. I traffici commerciali e la Città beneficeranno mutuamente da una nuova collocazione degli ormeggi dedicati sulle opere di levante del porto. L'accesso da terra è previsto tramite una nuova viabilità indipendente e sarà protetto da un apposito varco doganale, ubicato in modo da asservire sia l'ingresso all'area commerciale che all'area di stoccaggio merci. Inoltre a Sud della radice del Molo di Levante è prevista un'area, facilmente accessibile dalla viabilità cittadina, di circa 8.000 m² attrezzata per lo stoccaggio delle merci alla rinfusa.

2. AREA ALISCAFI

Il progetto prevede un'area, ubicata alla fine del primo tronco del Molo di Levante, con circa 100 m di banchina fruibile, destinata all'attracco degli aliscafi (con possibilità di attracco contemporaneo di 2 aliscafi) ed all'istituzione di una eventuale fermata per il servizio metro marittimo, come previsto nel Piano Regionale dei Trasporti. Sono inoltre stati previsti i servizi ai passeggeri, quali biglietteria, ristoro servizi igienici e parcheggi di attesa.

3. AREA PESCA

L'area pesca è stata allocata presso la radice del molo di levante, consentendo il decongestionamento del Centro di Città, essendo tale area funzionale attrattore di traffico. In tale nuova locazione il luogo non si limita ad essere quello dove ormeggiare il naviglio, ma sono previsti spazi e strutture apposite per i servizi ai pescatori ed alle loro associazioni e per i relativi depositi.

4. AREA ATTRACCO TRAGHETTI E MINICROCIERE

Lungo la banchina di riva adiacente all'area pesca sono state previste nuove opere foranee dotate di 275 m di banchine destinate all'attracco traghetti e minicrociere. Tale soluzione consente un potenziamento dell'impianto portuale atto ad integrare tali funzionalità portuali, previste dal DPRS di classificazione ed oggi non presenti. Marsala possiede infatti un'ubicazione geografica strategica per i collegamenti con le isole di Ustica, Pantelleria e Pelagie, nonché con la Tunisia. Una volta realizzata, l'opera potrà consentire il trasferimento sulla stessa anche degli attracchi aliscafi, in modo da consentire conseguentemente un ulteriore incremento delle aree e delle banchine destinate ad uso commerciale merci.

5. AREA TECNICA E CANTIERISTICA

Il progetto prevede la riqualificazione dell'area retrostante la banchina curvilinea, individuata come migliore ubicazione funzionale e logistica per la cantieristica nautica (attività peraltro già presente in tale area), sotto il punto di vista paesaggistico e degli affacci urbani sul porto. Tali obiettivi sono stati perseguiti mediante la previsione di demolizione degli alti e fatiscenti stabilimenti in disuso attualmente esistenti e l'arretramento dell'area per consentire la possibilità di raddoppio della carreggiata del lungomare, in modo da eliminare le barriere architettoniche esistenti e ampliare la visuale verso il porto.

Sulla base delle indicazioni ricevute ed anche a seguito di successivi incontri di confronto tecnico, effettuati durante la fase di sviluppo del progetto definitivo, con il Comune di Marsala – Settore Territorio e Ambiente e con la Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali sono stati apportati i seguenti ulteriori miglioramenti di progetto dell'area cantieri, mirati a migliorare ulteriormente gli aspetti di inserimento paesaggistico delle opere e l'integrazione visiva, funzionale ed urbanistica tra città e porto:

- eliminazione della previsione d'impiego di rastrelliere multipiano per il rimessaggio delle imbarcazioni, in modo da ridurre ulteriormente gli sbarramenti visivi verso il porto;
- riposizionamento dei cantieri necessari al soddisfacimento delle esigenze nautiche del nuovo marina in posizione arretrata rispetto alla città e visivamente occultata dagli esistenti capannoni nautici di pari altezza;
- prolungamento del percorso viario di collegamento tra la zona in cui è collocata la Capitaneria di porto e le strutture di nautica di porto esistenti nella seconda darsena turistica di previsione;
- riduzione dell'altezza dell'edificio previsto in adiacenza agli uffici della Capitaneria di Porto ed Agenzia delle Dogane di pari altezza, in modo da non introdurre sbarramenti visivi verso il porto. La riconversione di tale edificio in laboratori artigianali (ebanisteria, veleria, tappezzeria, impiantistica, etc.), integrata con la presenza di agenzie *chartering*, *brokeraggio* imbarcazioni e di un elegante bar / ristorante.

Relativamente all'area cantieri nautici è stata individuata una collocazione ottimale nell'area prospiciente alla banchina curvilinea, in modo da garantire la funzionalità logistica per le esigenze del cantiere ed opportuna segregazione ed autonomia rispetto alle attività commerciali e ricreative.

E' stato inoltre previsto da progetto di arretrare il confine dell'area, rispetto alla viabilità principale del lungomare, per garantire la possibilità futura di un raddoppio della carreggiata del lungomare con inserimento di uno spartitraffico, in accordo a quanto già previsto dal Piano Regolatore vigente.

Per garantire le esigenze dettate dall'incremento della ricettività nautica generata dalla presenza del Marina di Marsala, un'ulteriore area cantieri è stata prevista presso la radice del Molo di Levante.

6. DIPORTO NAUTICO E RELATIVI SERVIZI A TERRA

Il dimensionamento delle darsene turistiche è volto a soddisfare gli obiettivi individuati dal Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia, mediante la previsione di un porto turistico hub "Marina di Marsala" con ricettività nautica di oltre 1000 posti barca e idonee strutture di servizio.

A tale ricettività si aggiunge la disponibilità di una seconda darsena turistica ubicata in prosecuzione del marina, con uno specchio acqueo sufficiente per ulteriori 270 posti barca, atto a soddisfare le esigenze degli attuali operatori del settore.

Coerentemente con gli indirizzi strategici individuati dall'Amministrazione Comunale di Marsala, la darsena turistica del porto hub "Marina di Marsala" è stata ubicata nell'area portuale più adiacente al centro storico

92
cittadino, in modo da indirizzare il flusso turistico verso la città e recuperare il rapporto socio-economico tra la città ed il porto.

L'area servizi urbani del "Marina di Marsala" è ubicata in una zona baricentrata tra centro storico cittadino, porto turistico, passeggiata lungomare ed immersa in un contesto panoramico, la struttura è stata prevista, da quanto sostenuto dal Proponente, per offrire un mix perfetto di accoglienza, servizi all'avanguardia e atmosfera esclusiva, in un contesto architettonico raffinato, progettato nel rispetto dell'ambiente circostante.

7. ARRETRAMENTO AMBITO PORTUALE

Il nuovo assetto portuale mantiene la previsione di arretramento dell'ambito portuale già predisposta dal PRP del 2003, in modo da garantire la possibilità di realizzazione del raddoppio della carreggiata della viabilità cittadina che costeggia il porto lungo la banchina di riva.

Con particolare riferimento all'area in cui è prevista l'ubicazione dei cantieri nautici del Marina, l'area di arretramento del limite portuale, fino alla realizzazione del raddoppio della carreggiata del lungomare da parte dell'Amministrazione Comunale, si prevede di destinarla temporaneamente a parcheggio pubblico, con una previsione di 96 posti auto.

8. INTERCONNESSIONI VIARIE URBANE ED EXTRAURBANE

Le soluzioni di configurazione portuale adottate consentono di ridurre significativamente l'attraversamento di mezzi pesanti dal traffico veicolare cittadino adiacente al centro storico. Ciò viene perseguito mediante il riposizionamento delle attività merci e peschereccia, dall'attuale ubicazione su Molo Colombo che impone il convogliamento dei mezzi pesanti in direzione del centro storico, verso la nuova ubicazione sul Molo di Levante, consentendo quindi di indirizzare tale traffico direttamente verso le due principali direzioni di viabilità extraurbana (Trapani / Palermo e Mazara).

Un ulteriore miglioramento rilevato è legato alla movimentazione delle gru portuali dall'attuale area di attracco navi merci alla relativa area di stoccaggio. Allo stato attuale le gru portuali, infatti, sono costrette a percorrere l'intero Molo Colombo ed immettersi nella viabilità urbana in corrispondenza della piazza Piemonte e Lombardo per raggiungere l'area di stoccaggio merci, attualmente posta presso la banchina curvilinea. Nella nuova soluzione di Piano, invece, le gru portuali non s'immettono nella viabilità urbana, in quanto l'area di attracco commerciale e l'area di stoccaggio merci sono direttamente collegate da una viabilità portuale interna e separata.

Costi di realizzazione: Per le suddette opere di infrastrutturazione sono indicati i costi di realizzazione.

Perimetro del Piano: Il perimetro del Piano coincide con il perimetro delle aree demaniali marittime portuali.

Progettazione: le opere previste dal Piano e sottoposte a VIA integrata da VAS presentano il livello di progettazione richiesto dalla normativa e idoneo a consentire la valutazione degli impatti delle opere su tutte le componenti ambientali.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

La documentazione presentata dal proponente evidenzia che dovrà essere integrata con l'analisi delle azioni e degli impatti prodotti dall'opera distinta per fasi di realizzazione e di esercizio.

Il soggetto proponente ha presentato la lista preliminare dei pareri da ottenere per la realizzazione del progetto. In particolare:

- La Conferenza dei Servizi relativa alla valutazione del progetto preliminare del porto turistico "Marina di Marsala e futuro Piano Regolatore Portuale" ai sensi del DPR 509/97 come recepito dalla regione Sicilia, si è conclusa con esito positivo nell'ottava ed ultima seduta del 05 Aprile 2011, in cui gli enti preposti hanno confermato il parere favorevole di ammissione del progetto alle successive fasi del procedimento di cui al Decreto Burlando, così come recepito dalla Regione Sicilia.

- Sulla base del procedimento in corso, ai sensi del DPR 509/97 (Legge Burlando), gli enti individuati per esprimere parere, in sede di Accordo di Programma per la concessione delle aree demaniali e la realizzazione del progetto sono i seguenti:

- Comune di Marsala;
- Assessorato Regionale Territorio e Ambiente - Dipartimento T. e A. Servizio 9 – Demanio Marittimo - Palermo;
- Assessorato Regionale territorio e Ambiente – Dipartimento Urbanistica - Palermo;
- Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Dipartimento T. e A. – Servizio 2 – VIA-VAS - Palermo;
- Capitaneria di Porto di Trapani;
- Genio Civile Regionale di Trapani;
- Agenzia del Territorio – Ufficio provinciale di Trapani;
- Agenzia delle Dogane di Trapani;
- Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali - Tarapani;
- Soprintendenza del Mare di Palermo;
- Assessorato regionale Turismo Sport e Spettacolo – Palermo;
- Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco – Trapani;
- Rete Ferroviaria Italiana – Direzione territoriale Produzione – Palermo;
- Comando Zona Fari della Sicilia – Messina;
- Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – genio Civile opere Marittime – Dipartimento Infrastrutture e Mobilità – ex serv. 5° - Infrastrutture Marittime e Portuali – Palermo;
- Ministero dell’Ambiente – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale – Roma;
- Azienda Sanitaria Provinciale di Trapani – Ufficio Igiene - Marsala

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS ritiene che lo Studio Ambientale Integrato, che dovrà avere i contenuti previsti dall’art. 13 e dall’all. VI alla Parte seconda del D. Lgs. n.152/2006 per il Rapporto ambientale e dall’art. 21 e dall’all. VII alla Parte seconda del D.Lgs. n.152/2006 per lo Studio di Impatto Ambientale, dovrà tener conto delle seguenti indicazioni:

In merito agli aspetti metodologici

1. I documenti dello Studio Ambientale Integrato, oltre a quanto riportato nella documentazione presentata, dovranno descrivere e motivare chiaramente le metodologie e gli strumenti adottati per prevedere l’entità degli impatti sull’ambiente in modo da consentire in maniera univoca la verifica dei risultati ottenuti, sia per la parte delle infrastrutture a mare che per la parte a terra.
2. Come previsto dall’art. 26, comma 4, d. lgs. n. 152/2006 così come modificato dal d. lgs. n. 128/2010, devono essere attivate e acquisite tutte le autorizzazioni, le intese, le concessioni, le licenze, i pareri, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati in materia ambientale, necessari per la realizzazione e l’esercizio dell’opera o dell’impianto e utili all’emanazione del provvedimento di compatibilità ambientale, che in prima istanza sono quelli richiamati già in questa fase preliminare ma non necessariamente da intendersi in modo esaustivo.
3. Lo Studio ambientale integrato deve prendere in considerazione le osservazioni ed i pareri già presentati durante la fase preliminare e che saranno espressi nel corso delle successive fasi di consultazioni.

Quadro di riferimento strategico

4. Il SAI deve individuare e motivare l’estensione dell’area di indagine in cui possono prodursi gli effetti ambientali delle azioni e delle misure del Piano per tutte le componenti ambientali tenendo conto di tutti i potenziali impatti significativi derivanti dalla realizzazione di tutte le opere previste dal Piano, compresi gli impatti secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

Il Rapporto Ambientale dovrà contenere quanto richiesto nell'All. VI alla Parte Seconda del D.Lgs 152/2006. In particolare il SAI dovrà contenere:

- 4.1. la descrizione della procedura integrata;
- 4.2. gli esiti della consultazione preliminare integrata;
- 4.3. i contenuti e gli obiettivi principali del "Marina di Marsala" futuro PRP;
- 4.4. la coerenza tra le strategie di intervento in rapporto con altri piani o programmi tenendo in considerazione in modo particolare il "Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia";
- 4.5. gli obiettivi ambientali del "Marina di Marsala" futuro PRP;
- 4.6. la coerenza degli obiettivi ambientali;
- 4.7. l'individuazione dell'area d'indagine con particolare attenzione all'analisi storica dei luoghi;
- 4.8. l'individuazione e la valutazione degli scenari alternativi di piano;
- 4.9. la valutazione degli effetti ambientali dell'alternativa prescelta e l'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione;
- 4.10. la valutazione degli effetti sui beni culturali, sul paesaggio e sui siti UNESCO.

Quadro di riferimento programmatico

5. Il quadro di riferimento programmatico del SAI dovrà contemplare i seguenti approfondimenti:
 - 5.1. strumenti di tutela ambientale e paesaggistica anche con particolare riferimento al Codice dei beni culturali e del paesaggio D. Lgs.42/2004;
 - 5.2. sintesi del Piano Regolatore Portuale del 2003, approvato dalla Regione Siciliana ai sensi dell'art. 30 della L.R. 21/85, del Piano Regolatore Portuale del 1953, approvato dal C.S.LL.PP con voto n. 1447 del 28/12/1953, e della programmazione territoriale esistente;
 - 5.3. dovrà prendere in considerazione i dati derivanti da politiche culturali/turistiche che evidenziano l'applicazione di un idoneo approccio di "etica del turismo" e di assonanza con progetti di qualità;
 - 5.4. dovrà contenere valutazioni delle pressioni, connesse alle fasi di realizzazione dell'opera, che potranno subire le attività turistiche dell'area durante il periodo estivo (in fase progettuale, nel SAI, potranno essere definite specifiche programmazioni Gantt per evitare sovrapposizioni tra cantiere ed attività turistiche.

Quadro di riferimento progettuale

6. Lo Studio ambientale integrato deve contenere:
 - 6.1. l'analisi dello stato attuale dei luoghi e attività presenti, breve valutazione degli aspetti socio-economici e ricettività del dispositivo portuale, incluso anche affacci urbani e connessioni viarie;
 - 6.2. la descrizione degli aspetti di riqualificazione del waterfront, tenendo conto anche del punto di vista dell'osservatore che viene dal mare, anche in termini di riconoscimento della identità dei luoghi, mediante l'uso di essenze vegetazionali autoctone;
 - 6.3. la descrizione delle alternative progettuali e dell'alternativa zero con analisi sugli effetti, nell'ipotesi della mancata realizzazione dell'opera;
 - 6.4. la descrizione del progetto e dell'articolazione del PRP;
 - 6.5. la descrizione dell'iter progettuale delle opere, con adeguati dettagli progettuali;
 - 6.6. l'analisi dei traffici portuali e indotti attesi e lo studio trasportistico; dovrà essere elaborato uno studio trasportistico con l'individuazione dei poli di attrazione e la quantificazione dei vettori di traffico, che comprenda anche le fasi di realizzazione del Piano;
 - 6.7. la cantierizzazione, con l'organizzazione delle fasi di realizzazione, la stima delle quantità di materiali da approvvigionare, la movimentazione dei materiali, lo smaltimento dei materiali da dragaggio e da demolizione, l'indicazione delle cave di prestito e delle discariche. Nell'ambito della cantierizzazione dovrà essere evidenziata l'organizzazione delle fasi di realizzazione con stime del traffico indotto per ciascuna fase e con stime degli impatti sia marittimi (dragaggi, navi ecc.) sia per il traffico indotto. Si dovrà evidenziare la previsione di un piano per la gestione ottimale del

di

materiale di scavo, per il reimpiego dei materiali scavati e il bilancio generale dei movimenti di materiali, con l'indicazione della provenienza dei materiali di cava e della destinazione dei materiali smaltiti nonché un piano di circolazione dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi (percorsi impegnati, tipo di mezzi, volume di traffico, calendario e orari di transito, percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ecc.). Si dovrà tener conto del piano di riutilizzo dei materiali da scavo ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii;

- 6.8. gli impatti di cantiere e gli interventi di mitigazione con quantificazione per le singole componenti ambientali per la fase dei lavori più impattante;
- 6.9. il piano di sicurezza in fase di cantiere e di esercizio;
- 6.10. l'analisi costi benefici
- 6.11. gli studi specialistici di settore, come studio meteo marino, studio della penetrazione del moto ondoso ed agitazione interna, studio della circolazione idrica portuale; studio della navigabilità; studio della dinamica costiera, studio della qualità delle acque portuali, manutenzione dei fondali portuali; relazione geologica
- 6.12. l'analisi swot.

Quadro di riferimento ambientale:

7. In linea generale lo Studio ambientale integrato deve contenere le seguenti analisi:

Nell'ambito della descrizione delle componenti ambientali dovrà contenere la caratterizzazione dello stato di fatto riferendosi a dati recenti che, se non disponibili, dovranno essere acquisiti attraverso specifiche campagne di analisi e monitoraggio;

Dovrà contenere gli studi su atmosfera, rumore, ambiente idrico che dovranno essere estesi all'area vasta;

Dovrà definire la mappa dei recettori sensibili e veri.

Sulle singole componenti lo Studio ambientale integrato deve contenere le seguenti analisi:

7.1. Atmosfera: la misura della qualità dell'aria è effettuata tramite analizzatori di inquinanti che funzionano in continuo, posizionati all'interno di cabine, presenti negli agglomerati e nelle zone definiti ai sensi del D. Lgs. 351/99. Nel caso di Marsala si potrà fare riferimento alla stazione più vicina localizzata a Trapani. In particolare si dovrà considerare il superamento dei limiti di

- ✓ biossido di zolfo (SO₂);
- ✓ biossido di azoto (NO₂);
- ✓ monossido di carbonio (CO);
- ✓ particolato (PM₁₀);
- ✓ benzene (C₆H₆);
- ✓ ozono (O₃)

7.2. Caratterizzazione atmosfera e clima acustico e modelli di previsione: lo studio di caratterizzazione ante operam ed i modelli devono essere effettuati su aria vasta, ricomprendere la componente vibrazioni. Qualora per le aree in esame non fossero disponibili reti di monitoraggio fisse e/o centraline, i rilievi dovranno essere effettuati con apparecchiature mobili. (il posizionamento delle centraline e dei fonometri dovrà essere concordato con ARPA, sia per l'ante operam che per cantiere ed esercizio). L'analisi delle componenti atmosfera e rumore dovrà comprendere anche la stima quantitativa delle emissioni, il calcolo delle concentrazioni delle ricadute degli inquinanti e delle previsioni dei livelli di emissione acustica presso i recettori, da effettuare attraverso simulazioni con appositi modelli matematici, sulla base dei rilevamenti effettuati in loco, anche utilizzando i dati dei monitoraggi in essere.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature that appears to be 'M. ...'.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a signature that looks like 'M. ...' and another that looks like 'P. ...'.

gv

- 7.3. Dragaggi, realizzazione delle colmate, movimentazione dei sedimenti: Lo Studio Ambientale Integrato deve verificare con modelli specifici la fattibilità e la previsione di assestamento delle colmate. Dovranno essere caratterizzati i terreni, forniti i dettagli progettuali e le fasi di lavorazione, i macchinari utilizzati con le specifiche mitigazioni. Si dovranno riportare i risultati dei campionamenti effettuati per i dragaggi, secondo il protocollo ICRAM-APAT, con indicazione dei valori massimi e minimi rilevati rispetto ai valori limite;
- 7.4. Traffico navale: Si dovranno riportare, i dati aggiornati dei traffici navali del porto di Marsala e precisamente:
 - Distinguere il traffico navale con rotte in entrata e in uscita dall'ambito portuale e fornire i dati della situazione ante operam e delle previsioni di traffico al 2020 per tipologia di naviglio;
 - Specificatamente per la nautica da diporto: valutare il parco nautico attuale registrato e i mezzi nautici minori, quali le imbarcazioni non soggette a registrazione;
 - Per quanto riguarda il porto peschereccio, valutare il parco peschereccio attuale registrato distinto in settori di pesca, altura, piccola pesca, ecc.
- 7.5. Idrodinamica: Si dovranno riportare i risultati dei modelli idrodinamici e delle modifiche della linea di costa (riportando anche le modifiche storiche). Gli studi dovranno comprendere le simulazioni per la qualità delle acque (ossigeno disciolto) e verificare il ricambio idrico per le aree interne per le fasi ante e post operam, evidenziando gli eventuali peggioramenti o miglioramenti delle situazioni, indicare le eventuali misure di mitigazione necessarie;
- 7.6. Reti idrografiche: Si dovrà riportare il reticolo idrografico superficiale, riportando anche i contenuti del P.A.I.;
- 7.7. Aree natura 2000 e Valutazione di Incidenza: Il SAI dovrà contenere lo Studio di Incidenza per le aree "Natura 2000" presenti in area vasta. In tale studio dovranno essere, in particolare per le aree ZPS, evidenziate le possibili interferenze con le specie maggiormente protette. In considerazione dell'elenco, presentato dal proponente, dei SIC, ZPS e IBA, prossimi all'ambito indagato con lo Studio Preliminare Ambientale, dovrà essere fornita la Valutazione di incidenza rispetto ai siti Natura 2000 presenti entro un raggio di 10 km nonché sulle aree stesse della rete ecologica "Natura 2000". Gli Studi di incidenza dovranno essere prodotti e pubblicati contestualmente allo Studio Ambientale Integrato. Si richiede inoltre di esplicitare eventuali vincoli esistenti ed applicabili alle aree ed agli specchi acquei di intervento;
- 7.8. Ecosistemi marini: Lo Studio Ambientale Integrato dovrà produrre carte batimorfologiche e biocenotiche dei fondali interessati dalle opere e di tutta l'area portuale. In base alla diversa movimentazione del traffico navale dovrà fornire una Valutazione dell'impatto sugli ecosistemi marini per ciascuna componente, in tale ambito dovrà essere effettuata con apposita strumentazione, un'accurata documentazione dello stato effettivo e della densità della eventuale *Posidonia oceanica*, anche in raffronto con eventuali studi effettuati in sito e anche allo scopo di poter considerare le capacità di recupero della prateria a seguito della turbativa provocata dalla risospensione del sedimento e fornire le opportune mitigazioni. Dovranno essere effettuati campionamenti ante operam di fito zooplancton, benthos e prodotto ittici. Nell'ambito dell'analisi della componente ambientale *vegetazione, flora e fauna*, dovrà essere verificata ed analizzata la presenza di eventuali habitat naturali e prioritari. Dovranno essere in particolare analizzati e valutati gli effetti sulla fauna ittica. Particolare attenzione dovrà essere posta con riguardo alle possibili interferenze, che dovranno essere evidenziate, con la *Posidonia oceanica*, *Cymodocea nodosa* e *Pinna nobilis*. Dovrà essere analizzata e valutata l'incidenza delle correnti marine sul trasporto dei sedimenti durante le attività di cantiere, anche attraverso modelli di simulazione a scala vasta ai fini della valutazione di eventuali effetti sulla prateria di *Posidonia oceanica*. Sarà utile verificare i risultati degli studi sulla biocenosi condotti dal Genio Civile di Trapani nelle aree interne ed esterne del porto di Marsala;

[Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature that appears to be 'Giovanni...']

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a signature that appears to be 'Alessandro...']

7.9. Suolo e sottosuolo: Nell'ambito dell'analisi della componente *suolo e sottosuolo*, dovranno essere riportati i risultati delle indagini geognostiche e geotecniche effettuate sull'area a terra e sui fondali marini interessati dal progetto al fine di verificare l'assenza di contaminazioni. Dovranno essere effettuate analisi ai fini della caratterizzazione fisico-chimica e microbiologica dei terreni e dei fondali interessati dai lavori, con intervalli di prelievo di almeno 500 metri oltre ad ogni variazione geolitologica. Dovranno essere definite le alterazioni delle caratteristiche morfologiche, geomorfologiche e idrogeologiche del suolo e le condizioni di pericolosità geomorfologica e idraulica in relazione alle escavazioni previste dal progetto, sia a terra che a mare;

Sono altresì necessarie le analisi riguardanti:

- ✓ il contesto storico e paesaggistico;
- ✓ l'uso del suolo;
- ✓ le infrastrutture viarie;

7.10. Valutazione delle interferenze: Valutazione delle interferenze, delle analisi di rischio, e/o delle analisi sugli impatti cumulativi con eventuali progetti che hanno già ricevuto giudizio positivo di compatibilità ambientale, approvati o in corso di istruttoria di VIA nazionale e/o regionale insistenti nell'area portuale;

7.11. PMA: i Piani di Monitoraggio Ambientali previsti dal SAI dovranno tenere conto di possibili monitoraggi già in corso nell'area, con particolare riferimento a quelli in essere per la qualità delle acque e per gli ecosistemi marini;

7.12. Rifiuti: Lo Studio Ambientale Integrato deve contenere un'analisi dei rifiuti prodotti distinti per tipologia durante le varie fasi e per destinazione di conferimento, in accordo con l'eventuale Piano di Gestione Rifiuti Portuale;

7.13. Mitigazioni e compensazioni: Le misure di mitigazione degli impatti dovranno essere riferite a tutte le infrastrutture di progetto, sia a mare che a terra, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio. Si richiede l'approfondimento rispetto agli eventuali interventi di mitigazione e compensazione ambientale, che dovranno comprendere l'individuazione e descrizione delle misure dirette ad evitare, ridurre e, se possibile compensare gli impatti negativi del piano e dei progetti ed un programma dei lavori e specifiche tecniche relative alla mitigazione degli impatti in fase di conduzione delle attività di cantiere, che dovranno essere introdotte nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'infrastruttura (capitolati d'appalto);


7.14. Paesaggio: Le volumetrie degli edifici delle aree del PRP devono essere indicate come ingombro massimo e distacchi, presi dalle norme di attuazione del Piano, e devono essere effettuate simulazioni della fase post operam. Si raccomanda che i punti i di vista corrispondano ai punti reali panoramici.

Presidente
Guido Monteforte Specchi

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

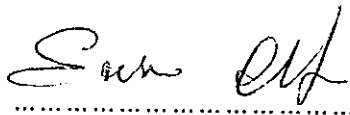
Dott.r Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

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

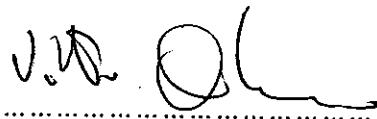

.....
Sandra Campilongo

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

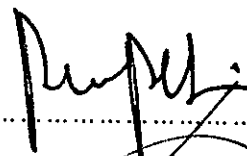
Prof. Saverio Altieri


.....

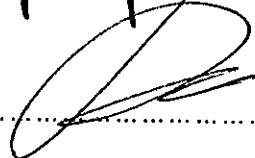
Prof. Vittorio Amadio


.....

Dott. Renzo Baldoni


.....

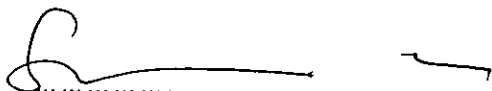
Dott. Gualtiero Bellomo


.....

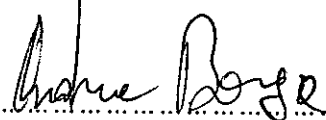
Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE
.....

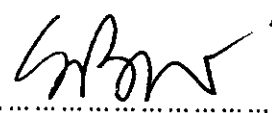
Ing. Stefano Bonino


.....

Dott. Andrea Borgia


.....

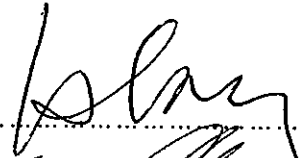
Ing. Silvio Bosetti


.....

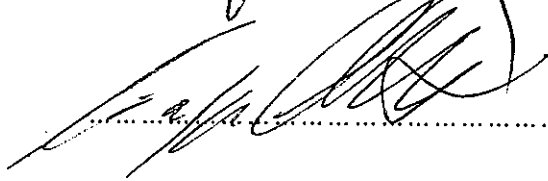
Ing. Stefano Calzolari

ASSENTE
.....


Ing. Antonio Castelgrande


.....

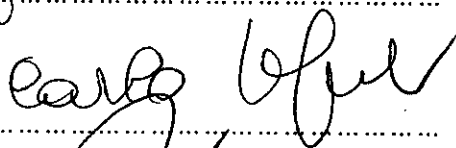
Arch. Giuseppe Chiriatti


.....

Arch. Laura Cobello



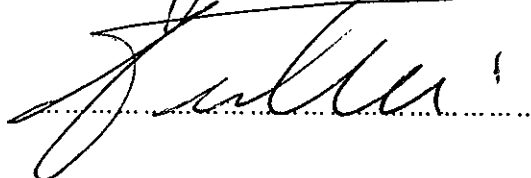
Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi



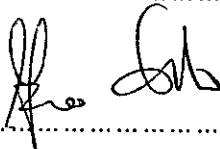
Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

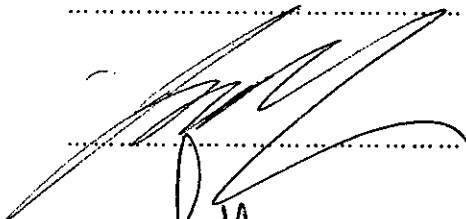
Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo



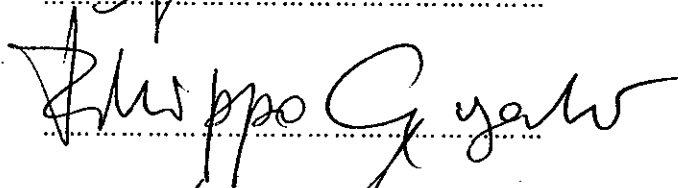
Ing. Graziano Falappa



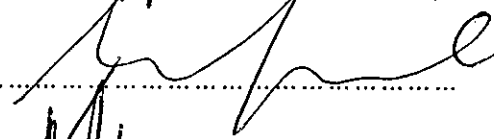
Arch. Antonio Gatto



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



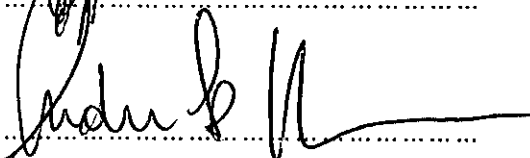
Prof. Antonio Grimaldi



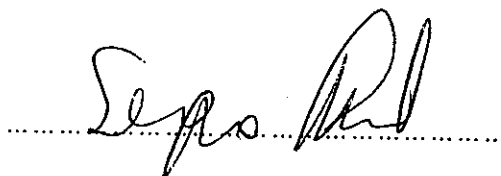
Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari



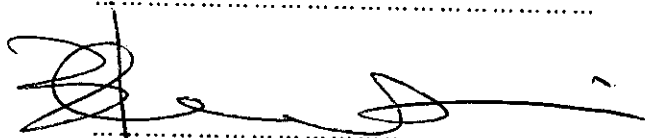
Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi



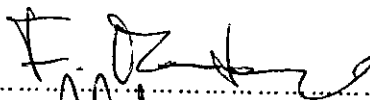
Avv. Michele Mauceri



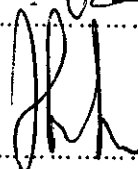
Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

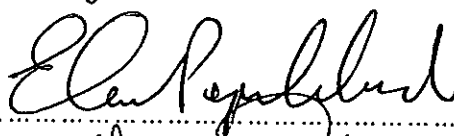
Ing. Francesco Montemagno



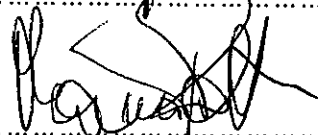
Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleludi Melis



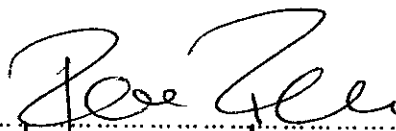
Ing. Mauro Patti



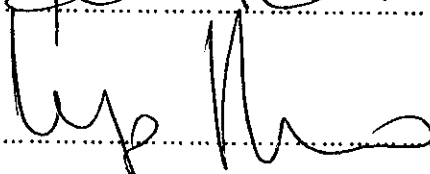
Avv. Luigi Pelaggi

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti



Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

X. Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

F. Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

R. Viviani