



[Handwritten signature]

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

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

Parere n. 1970 del 22/01 /2016

[Handwritten signature]

<p>Progetto</p>	<p>ID_VIP: 2871</p> <p>Verifica di Assoggettabilità a VIA</p> <p>Porto Empedocle</p> <p>Lavori di realizzazione di una scogliera di protezione della darsena di ponente del porto</p>
<p>Proponente</p>	<p>Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche</p> <p>Sicilia - Calabria</p> <p>Ufficio 4 Opere Marittime</p> <p><i>ce</i></p>

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Large handwritten signature and notes at the bottom of the page]

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

VISTA la nota della Direzione Generale Valutazioni Ambientali 2014 - 0040980 del 15/12/2014, acquisita dalla Commissione Tecnica VIA-VAS al protocollo 2015/00013 del 07/01/2015, con cui si trasmette l'istanza del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Sicilia - Calabria Ufficio 4 Opere Marittime, per la Verifica di Assoggettabilità al Procedimento VIA ai sensi dell'articolo 20 del D. Lgs. 152/2006 per l'opera denominata "Porto di Porto Empedocle - Lavori di realizzazione di una scogliera di protezione della darsena di ponente del porto".

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

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

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

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 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;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

VISTA la nota di procedibilità della istanza, comunicata dalla DVA con nota 2014 - 0040980 del 15/12/2014

VISTA E CONSIDERATA la documentazione tecnica predisposta dal proponente, che comprende:

- Progetto Definitivo
- Studio Preliminare Ambientale

VISTA E CONSIDERATA la successiva richiesta di integrazioni formulata dalla CTVA, e trasmessa al proponente con nota DVA 00017933 del 08/07/2015

VISTA E CONSIDERATA la documentazione integrativa trasmessa dal proponente ed acquisita al protocollo DVA 0026876 del 27/10/2015, con relativo invito alla CTVA a completare gli esiti istruttori.

VISTE le caratteristiche dell'opera:

- realizzazione di una scogliera all'interno del porto;
- localizzata nel Comune di Porto Empedocle (Agrigento);
- finalizzato all'azione di difesa della darsena di ponente,
- lunghezza di 150 metri e larghezza di 3,00 mt

VISTO che il progetto proposto rientra tra le opere da sottoporre a Verifica ex articolo 20 D. Lgs. per l'allegato II (progetti di competenza statale) n.11 in cui si citano i "porti marittimi commerciali (...) per la navigazione a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate (...) comprese le opere di funzionalità connesse".

VISTO che l'art. 18 della L.R. 40/1998 norma la partecipazione della Regione alle procedure di VIA di competenza statale e che la Regione Sicilia non ha formulato, per quanto pervenuto alla CTVA, il concorrente interesse.

VISTO E CONSIDERATO che non sono pervenute osservazioni del pubblico espresse ai sensi del comma 3 dell'art. 20 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

CONSIDERATO che il proponente non si è presentato alla riunione regolarmente convocata in data 7 maggio alle 14:30 e non è pervenuta alcuna giustificazione in merito

VALUTATO che non sono pervenute osservazioni del pubblico e che la Regione Sicilia non ha formulato parere.

VALUTATO che il proponente ha trasmesso la risposta alle richieste di integrazioni formulate dalla CTVA.

CONSIDERATO il QUADRO PROGRAMMATICO del progetto

CONSIDERATO che l'intervento nel porto è motivato poiché allo stato attuale il bacino portuale di ponente è esposto alle mareggiate provenienti da Scirocco e da ciò discende la necessità di realizzare una protezione, che assicuri un livello di protezione ed un'agitazione residua atta a consentire un'adeguata funzionalità per il naviglio minore per agevolare l'approdo e la partenza delle navi.

VISTO che "Porto" può essere definito come "uno specchio acqueo artificialmente o naturalmente riparato e, pertanto, idoneo ad agevolare l'approdo o la partenza delle navi" e, dal punto di vista *giuridico*, il principio della *natura demaniale* e dell'*appartenenza statale del Porto* è stato sancito prima nel codice civile vigente che, all'art. 822, lo annovera tra i beni del demanio necessario e poi nel codice della navigazione che, all'art. 28, lo inserisce più specificamente fra i beni del demanio marittimo e che la normativa fondamentale in materia è dettata dalla L. 84/1994 «Riordino della legislazione *in materia portuale*»

CONSIDERATO che la normativa suddivide i Porti in due categorie: prima categoria, ovvero i Porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato; seconda categoria: ripartiti in tre classi correlate alla rilevanza economica internazionale (I classe), nazionale (II classe), regionale o interregionale (III classe).

VISTO che Porto Empedocle è attualmente classificato come "porto di seconda categoria I classe" e per esso è in vigore il Piano Regolatore Portuale approvato il 13.03.1963 dal Consiglio Superiore dei lavori Pubblici.

VISTO E CONSIDERATO che le funzioni di ciascun porto della categoria II sono determinate, secondo la richiamata L. 84/1994, "con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Regione competente, sulla base della proposta dell'autorità portuale competente, tenendo conto del piano regolatore portuale e del piano operativo triennale".

CONSIDERATE le dimensioni delle statistiche di trasporto della Stazione Marittima con le seguenti caratteristiche medie

- passeggeri : imbarcati 21.000 ; sbarcati 20.000
- merci : imbarcata 520.000; scaricata 110.000

rappresentando poco meno del 2% dei volumi della Sicilia Occidentale. Il porto assicura il collegamento con le isole Pelagie.

CONSIDERATO che il porto è costituito da un bacino artificiale difeso da due lunghi moli e l'imboccatura aperta a SSE è larga 230 metri e la profondità dei fondali varia da 8 a 10 metri mentre il totale dello specchio d'acqua del porto è pari a 486.000 metri quadri.

CONSIDERATO che il molo di ponente è lungo oltre 1300 metri.

CONSIDERATA che l'area attorno al porto, destinata alla logistica assomma a circa 400.000 metri quadri e che è presente anche uno scalo ferroviario.

VISTO che il piano per le opere pubbliche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2013-2015, ha previsto per Porto Empedocle, un impegno di spesa di 1 milione di euro per l'esecuzione del progetto dei *"Lavori di realizzazione di una scogliera di protezione della darsena di ponente"*.

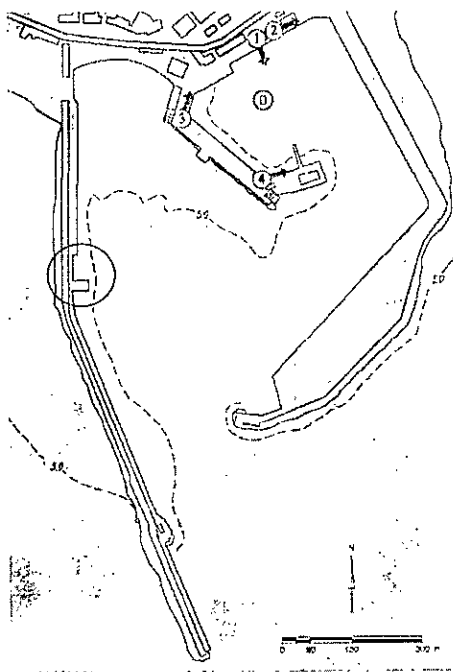
VISTO E CONSIDERATO che l'intervento si inserisce nell'ambito del Patto Territoriale denominato *"Empedocle"* ed il Ministero dello Sviluppo Economico ha concesso al Comune di Porto Empedocle un finanziamento complessivo di circa 5 milioni di euro per il potenziamento e qualificazione dell'area portuale di porto Empedocle, posta in radice del bacino di ponente, destinata alla nautica minore (COD PT/G01/01).

VISTO che il documento del proponente illustra e riepiloga il quadro legislativo e pianificatorio nonché le norme a livello nazionale, regionale e locale in merito alla pianificazione delle opere.

CONSIDERATO che lo "Studio Idraulico Marittimo" predisposto dal proponente è stato redatto con la finalità di verificare la necessità di realizzare una "protezione a Scirocco", *"che assicuri un livello di protezione ed un'agitazione residua atta a consentire un'adeguata funzionalità per il naviglio minore"*

CONSIDERATA l'opera, della lunghezza di 150 metri e della larghezza di 3 metri, costituita da una mantellata in scogli di 1° categoria dello spessore di 1,20 mt. con berma superficiale a quota di + 1,50 mt., s.l.m., caratterizzato da scarpate su entrambi i lati, esterno ed interno. La mantellata è posta su apposito nucleo in pietrame e scogli di 1° categoria al 50%, ed in testata si impiegano scogli esclusivamente di 1° categoria.

CONSIDERATA la localizzazione all'interno dell'area portuale come da disegno



CONSIDERATO che per la realizzazione dell'opera si richiede il reperimento di materiali naturali così proposti:

- pietrame per la realizzazione del nucleo e dello scanno di bonifica e scogli;
- materiale lapideo per un volume pari a 15.200 tonnellate di pietrame;
- scogli di prima categoria per un volume pari a 27.283 mc;

CONSIDERATO che per la realizzazione dell'opera si registreranno operazioni di carico, trasporto e scarico dei materiali provenienti dalle cave.

CONSIDERATO che la descrizione del Progetto evidenzia il contesto di opera pubblica in cui si colloca il finanziamento dell'intervento in valutazione.

CONSIDERATO che le principali infrastrutture già presenti in area portuale consistono attualmente in:

- porto vero e proprio,
- dissalatore
- depuratore
- linea elettrica della contigua centrale termoelettrica.

CONSIDERATO che la documentazione depositata afferma che *"le informazioni raccolte mirano ad illustrare l'insieme delle motivazioni che hanno spinto il Proponente (Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Sicilia-Calabria, Ufficio 4°: opere Marittime per la Sicilia, con sede in via Piano dell'Ucciardone, n. 4, Palermo) a progettare l'opera."*

CONSIDERATO che l'intervento è motivato dallo "Studio Idraulico Marittimo", da cui si ricava che la penetrazione del moto ondoso provoca una agitazione interna non trascurabile, e di conseguenza ne sono dedotti i principali condizionamenti tecnici posti dalla localizzazione prescelta e dalla tipologia dell'opera.

CONSIDERATO che in particolare in tale Studio si evidenzia che la penetrazione del moto ondoso in prossimità degli specchi acquei compresi tra le banchine del molo di ponente e la banchina esterna del molo Crispi determina una agitazione interna non trascurabile, con valori di Hs pari a 0,6 mt., mentre gli specchi acquei in corrispondenza dell'imboccatura portuale sono caratterizzati da altezze d'onda anche superiori a 0,8 mt.

CONSIDERATO che, confrontando suddetti valori con quelli forniti dalle *"Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici"*, pubblicate nel febbraio 2002, dall'AIPCN-PIANC (Associazione Internazionale di Navigazione, Sezione Italiana) si evince che altezze d'onda risultano incompatibili con l'esercizio della darsena di ponente per le imbarcazioni minori.

CONSIDERATA la necessità di realizzare una protezione a Scirocco, che assicuri un livello di protezione ed un'agitazione residua atta a consentire un'adeguata funzionalità per il naviglio minore.

CONSIDERATO che per quanto riguarda la pianificazione sovracomunale si sono presi in esame

- Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità
- Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto
- Piano Territoriale Paesaggistico Regionale
- Piano di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI)
- Piano Territoriale Provinciale (PTP) di Agrigento
- Patto Territoriale "Empedocle"
- Piano Regolatore Generale del Comune di Porto Empedocle
- Piano Regolatore Portuale del porto di Porto Empedocle

CONSIDERATO che la protezione si otterrà con la realizzazione di un'opera a gettata, della lunghezza di 150 mt, ubicata all'interno della darsena di ponente.

CONSIDERATO che il proponente ha dichiarato, nella documentazione integrativa, che il preposto Ufficio del Provveditorato si è opportunamente attivato con il Comune di Porto

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

Empedocle per richiedere il rilascio dell'atto amministrativo idoneo che condivida la localizzazione dell'opera nell'area prevista dal Piano Regolatore e che tuttavia non ne ha fornito evidenza

CONSIDERATO che l'opera ha i seguenti requisiti di pianificazione

- la motivazione riguarda la necessità di dotarsi di una protezione atta a consentire un'adeguata funzionalità per il naviglio minore;
- l'opera rientra nel Patto Territoriale denominato "Empedocle" nell'ambito del programma triennale delle opere pubbliche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2013-2015
- la realizzazione risulta coerente con la pianificazione Regionale e con le strategie di adeguamento del porto

VALUTATO che l'opera è finalizzata alla sicurezza della navigazione già esistente dei natanti più piccoli e non è connessa ad un potenziamento dell'attività e del traffico portuale passeggeri e trasporto

VALUTATO che negli Elaborati sono richiamati gli elementi pianificatori per la Regione Siciliana e per la Provincia di Agrigento, ma questi risultano solo enunciati e non riscontrati nello specifico del presente progetto

VALUTATO che la documentazione presentata è insufficiente per accertare il rispetto della pianificazione ambientale in quanto viene solamente accennata e oltretutto limitatamente a quanto attiene la salvaguardia di aspetti naturalistici, paesaggistici e storico-culturali.

CONSIDERATO il **QUADRO PROGETTUALE** dell'opera.

VISTI i principali riferimenti normativi relativamente agli aspetti tecnici dell'infrastruttura che sono richiamati dal progetto

CONSIDERATO che i principali condizionamenti tecnici posti dalla localizzazione prescelta emergono dallo Studio Idraulico Marittimo associato al progetto, da cui si ricava che

- la penetrazione del moto ondoso provoca una agitazione interna non trascurabile, con valori di Hs pari a 0,6 t. in prossimità dell'area compresa tra le banchine e il molo di ponente e la banchina esterna del molo Crispi
- l'area dell'imboccatura risulta invece caratterizzata da altezze d'onda anche superiori a 0,8 mt.

CONSIDERATO che, secondo il proponente, confrontando tali valori con le "Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porto turistici", pubblicate nel febbraio 2002, dall'AIPCN-PIANC (Associazione Internazionale di Navigazione, Sezione Italiana) si evince che altezze d'onda risultano incompatibili con l'esercizio della darsena di ponente per le imbarcazioni minori, come invece previsto dal vigente Piano Regolatore del Porto.

”.

CONSIDERATA la descrizione dell'intervento, così sintetizzato:

- posizionato nella darsena di ponente del porto di Porto Empedocle
- comprende la realizzazione di un'opera a gettata della lunghezza di 150 m;
- è costituita da mantellata in scogli di 1° categoria da 500 a 1000 kg, dello spessore di 1,20 mt.
- con berma superficiale a quota di + 1,50 mt., s.l.m. della larghezza di 3,00 mt.
- scarpate, esterna ed interna;
- la mantellata è posta su apposito nucleo in pietrame e scogli di 1° categoria al 50%,
- in testata si impiegano solo scogli di 1° categoria.

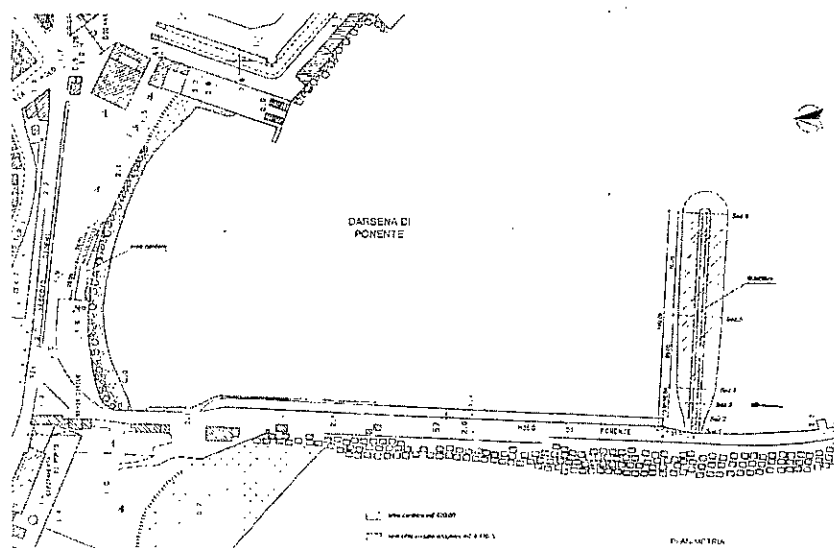
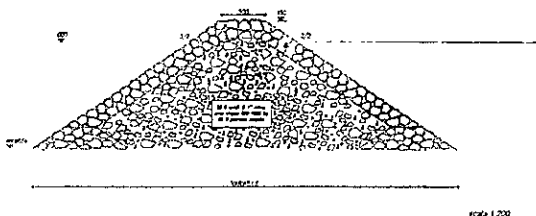
CONSIDERATO che per la realizzazione dell'opera la descrizione pervenuta descrive che essa richiede il reperimento di materiali naturali così individuati:

- pietrame per la realizzazione del nucleo e dello scanno di bonifica e scogli;

- Materiale lapideo per un volume pari a 15.200 tonnellate di pietrame;
- Scogli di prima categoria per un volume pari a 27.283 mc;
- Operazioni di carico, trasporto e scarico dei materiali provenienti dalle cave.

Handwritten initials and a signature in the top right corner.

CONSIDERATA l'ubicazione e le dimensioni dell'opera all'interno del Porto come da foto qui sotto riportata e il profilo della mantellata ha la forma indicata



Large handwritten signature and notes on the right side of the page, including a large arrow pointing downwards.

CONSIDERATO che il Cantiere si svilupperà in parte a terra e in parte a mare, ma la descrizione è sprovvista di dettagli sulle modalità di esecuzione delle opere se non l'indicazione "per la realizzazione delle opere previste in progetto verrà installato un cantiere sulla diga di ponente del porto di Porto Empedocle, in modo da utilizzare la esistente banchina per il transito dei mezzi di trasporto materiale lapideo"

CONSIDERATO che in merito alla organizzazione del cantiere il proponente si limita ad informare che "In tale cantiere è previsto l'ammannimento e la pesatura dei massi naturali provenienti da opportune cave di prestito nelle prime ore del mattino, l'ubicazione del bilico per la pesa del materiale in arrivo. Nello stesso cantiere è prevista l'ubicazione degli uffici d'impresa, della direzione dei lavori e dei baraccamenti"

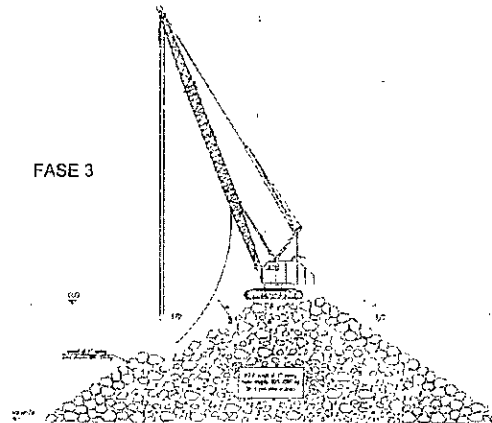
Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature and several smaller initials.

CONSIDERATO che in merito alle fasi di realizzazione delle opere in progetto il proponente, nella documentazione fornita, si limita ad informare che possono essere schematizzate come segue:

- Fase I: Approntamento del cantiere;
- Fase II: Realizzazione della struttura a gettata.

CONSIDERATO che il proponente presenta un cronoprogramma organizzato in “decine di giorni” e ne prevede 18, ovvero si presume che il cantiere si completi in 180 giorni.

CONSIDERATO che la posa delle gettate per la struttura avviene tramite apposita macchina edile secondo le modalità illustrate nello schema sottostante.



CONSIDERATO che la localizzazione dell'opera, all'interno del porto, è vincolata dalle simulazioni e dai risultati atti a contenere il fenomeno ondoso e per permettere la navigazione corretta e sicura nel porto stesso e che le dimensioni (lunghezza, altezza e larghezza) della scogliera sono state definite sulla base dei parametri dello specifico studio di modellizzazione idraulica marittima.

CONSIDERATO che la quantità di materiale movimentato per la realizzazione delle opere è ingente (superiore alle 15000 tonnellate di pietrame ed al 27.000 tonnellate di scoglio) e che quindi richiede il reperimento di materiali naturali

VALUTATO che ai fini della valutazione delle componenti ambientali il progetto avrebbe dovuto contenere le informazioni sull'individuazione precisa dell'opera con una descrizione delle attività previste.

VALUTATO che la descrizione del progetto è insufficiente per quanto riguarda l'illustrazione delle attività di cantiere ed in particolare sulle modalità di posa del pietrame sui fondali.

CONSIDERATO il QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

VISTO il documento depositato dal proponente “Elaborato A9 - Relazione Tecnica - progetto n. 20” rel. 01 del 20 settembre 2014 comprensivo delle valutazioni ambientali dell'opera.

VISTO che lo Studio di Impatto Preliminare presentato dal proponente considera le diverse componenti ambientali e gli impatti su ciascuna di esse generate dall'opera sia in fase di realizzazione che di esercizio, ovvero le componenti atmosfera, rumore, idrico, suolo e sottosuolo, paesaggio, ecosistema, .

CONSIDERATO che per quanto riguarda la localizzazione del progetto il morfo sistema dell'area di studio si presenta articolato ed interessato da numerosi interventi antropici quali opere portuali, barriere frangiflutti, regimazione delle foci e che la causa del degrado geomorfologico della zona è dato da crescente urbanizzazione che la fascia costiera ha avuto negli ultimi 50 anni.

91

CONSIDERATO che il progetto non incide su zone speciali di conservazione tutelate a livello comunitario in quanto i proposti siti di Interesse Comunitario (SIC) più vicini sono ad oltre 5 km di distanza

- Foce del Fiume Magazzolo, Foce del Platani, Capo Bianco, Torre Salsa (SIC ITA 04003);
- Riserva naturale integrata di Macalube di Aragona (SIC ITA 040008);
- Litorale di Palma Montechiaro (SIC ITA)

CONSIDERATO che i SIC più vicini distano oltre i 5 km e comunque a distanze tra i 13 ed i 20 km dall'area di intervento.

CONSIDERATE le varie componenti ambientali sia quelle comprese nell'elaborato che le altre ritenute qualificanti un parere sulla compatibilità ambientale dell'opera.

CONSIDERATO il quadro sintetico fornito dal proponente in merito agli impatti causati dall'opera

FATTORI	EFFETTI	COMPONENTI IMPATTATE
Installazione del cantiere Preliminare impianto di cantiere	Inquinamento atmosferico Inquinamento acustico Inquinamento visivo Inquinamento termico Disturbo paesaggio	Atmosfera Ambiente idrico Suolo e sottosuolo Vegetazione, flora e fauna Ecosistema Salute pubblica Rumori e vibrazioni Paesaggio
Approvvigionamento dei materiali per le lavorazioni	Depauperamento di risorse naturali Disturbo paesaggio Inquinamento acustico Traffico autoveicoli di trasporto	Atmosfera Ambiente idrico Vegetazione, flora e fauna Rumori e vibrazioni Paesaggio
Preliminare opera a gettata	Inquinamento delle acque Distruzione flora nelle aree di insediamento Emissioni sonore Inquinamento atmosferico Disturbo al paesaggio (stoccaggio a terra) Inquinamento termico Disturbo paesaggio	Atmosfera Ambiente idrico Suolo e sottosuolo Vegetazione, flora e fauna Ecosistema Salute pubblica Rumori e vibrazioni Paesaggio

Tabella 5.1 -- Sintesi impatti che si determinano nella fase di costruzione dell'opera.

CONSIDERATO il riferimento alla Componente Atmosfera

CONSIDERATO che l'analisi dell'impatto sull'inquinamento atmosferico è generato, in fase di costruzione, dalla presenza di flusso veicolare, dovuto alla circolazione dei mezzi in cantiere che è quella tipica degli inquinanti a breve raggio.

CONSIDERATO che il quantitativo di ghiaia di cava da trasportare (circa 18.000 mc di materiale lapideo per la realizzazione della scogliera) rende tuttavia poco significativo il flusso per la fase di approvvigionamento con mezzi terrestri e che tuttavia questo costituisce un seppur minimo elemento d'impatto

CONSIDERATO che la documentazione non fornisce alcuna indicazione numerica sui flussi di mezzi di trasporto per approvvigionamento dei materiali (pietre e scogli) e dei macchinari per la posa della scogliera.

VALUTATO che durante la fase di cantiere, sebbene di dimensioni contenute, si avranno emissioni di inquinanti in atmosfera dovute ai mezzi meccanici necessari alla realizzazione dell'intervento (NOX, SO₂, CO, Incombusti) e che queste avrebbero dovuto essere considerate ed esaminate nello Studio

CONSIDERATO il riferimento alla componente Rumore e Vibrazioni

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature that appears to be 'T. C. S.' and other illegible marks.

CONSIDERATO che i lavori a mare si svolgeranno in punti diversi all'interno del porto, secondo quanto specificato nel cronoprogramma, ma che non se ne conosce in base ai documenti pervenuti alcun dato di dettaglio.

CONSIDERATO che le sorgenti sonore presenti nel cantiere sono costituite dalle macchine ed attrezzature utilizzate per le attività previste nell'intervento progettuale.

VISTO E CONSIDERATO che il Comune di Porto Empedocle non si è dotato di un Piano di Classificazione Acustica.

CONSIDERATO in merito all'impatto acustico in fase di costruzione:

- l'ambiente circostante potrà risultare inquinato dal rumore prodotto dalle macchine di cantiere, i cui livelli di pressione sonora risultano generalmente compresi tra gli 80 e gli 85 dbA.
- l'area a terra, destinata a deposito e movimentazione dei materiali, verrà approntata nell'ambito portuale.
- all'interno del perimetro dell'area di cantiere sarà realizzata la viabilità necessaria ai mezzi d'opera per le attività di carico, scarico e trasporto dei materiali.
- l'area verrà opportunamente recintata mediante posa di rete da cantiere alta almeno 2 mt. e chiusa mediante cancello che regolerà l'entrata e l'uscita del solo personale addetto ai lavori. Tutte le strutture provvisorie di cantiere verranno smantellate a fine lavori e smaltite a norma di legge.

CONSIDERATO che il livello di rumore generato da macchinari ed attrezzature di cantiere varia sensibilmente a seconda di fattori quali il tipo di attrezzature, i modelli, le operazioni da effettuare e le condizioni delle apparecchiature stesse. La produzione di rumore e vibrazioni è connessa, nel caso in esame, all'utilizzo dei camion per il trasporto dalle cave del materiale lapideo, della pala meccanica per la movimentazione dello stesso nell'ambito del cantiere dei lavori, dell'escavatore con benna per la sua collocazione in opera, secondo le previste sagome.

VALUTATO che la presenza di pressione sonora e la produzione di vibrazioni, è correlata alla fase di cantiere, che si svolge nelle ore diurne e si determina prevalentemente in ambito industriale del porto.

VALUTATO che tuttavia la documentazione fornita dal proponente non fornisce dati sulle emissioni rumorose generate dalle lavorazioni e dai macchinari in fase di cantiere.

CONSIDERATA la componente Ambiente idrico

VISTO che l'opera viene realizzata in mare, all'interno del porto di Porto Empedocle, e la cui realizzazione ha pertanto evidente impatto sulla componente.

CONSIDERATO che durante le operazioni di posa in opera del materiale lapideo per costruire la sezione di progetto della scogliera, potrà determinarsi la messa in sospensione delle frazioni più fini, con conseguente aumento della torbidità dell'acqua nel tratto antistante il molo, nella darsena di ponente del porto con conseguente minore disponibilità di luce per gli organismi fotosintetici e disturbi collegati all'intasamento degli apparati filtratori delle specie animali che filtrano l'acqua per nutrirsi.

CONSIDERATO che la natura dell'opera da realizzare è tale da non comportare scarichi idrici nell'ambiente marino in fase di esercizio.

CONSIDERATO che l'effetto di torbidità delle acque dovuto alle operazioni di versamento dei materiali lapidei per la realizzazione della scogliera e, più in particolare, alla dispersione, a causa del moto ondoso e delle correnti, delle frazioni più sottili del materiale di ricarica, oltre che temporaneo, in quanto legato alla sola fase di esecuzione delle opere, andrà ad influenzare il contesto per un limitato intervallo di tempo.

CONSIDERATO che, poiché non si prevede impiego di mezzi marittimi per la realizzazione delle opere, non vi saranno neanche eventuali inquinamenti determinati da idrocarburi connessi con le attività di navigazione dei predetti mezzi.

CONSIDERATO che lo stesso proponente afferma che *"l'attività di posa in opera del materiale lapideo, in generale, altera temporaneamente la qualità delle acque circostanti in quanto accresce la torbidità e la pericolosità associata a questa azione"*.

CONSIDERATO in fase di cantiere l'impatto generato sulla qualità delle acque sarà, dunque, transitorio e non avrà effetti significativi sulla popolazione dei fondali.

VALUTATO che in fase di esercizio la realizzazione dell'opera non comporterà alcuna variazione della qualità delle acque costiere e che complessivamente, l'impatto sulla componente ambientale acqua marina può considerarsi basso, temporaneo e reversibile.

VALUTATO che al fine di poter meglio approfondire quanto sopra sia necessario comunque un monitoraggio anche del parametro torbidità dell'acqua e che viene pertanto riportato in prescrizione

CONSIDERATE le componenti suolo e sottosuolo

CONSIDERATO che nello SIA il proponente, in merito al suolo, afferma *"gli aspetti geologici maggiormente chiamati in causa sono quelli legati al fabbisogno di materiali per la realizzazione degli interventi"*.

CONSIDERATO che il proponente nella documentazione integrativa ha allegato le analisi fornite dal ASL n. 1, Agrigento, Laboratorio Chimico e d'Igiene e Profilassi di Agrigento e la "Relazione Geologica" relativa al porto di Porto Empedocle

CONSIDERATO che da letteratura si può ritenere che il fondale interessato dalle opere portuali presenta uno spessore di sabbia limosa di circa 1,5 metri cui seguono argille azzurre di spessore alquanto più significativo.

CONSIDERATO che il proponente ha inviato, in fase di integrazione, i risultati delle analisi che risalgono all'anno 2004 e che in quella occasione sono state eseguite dei campionamenti ed una caratterizzazione delle sabbie dei fondali marini

VALUTATO che in fase di esercizio sussiste una occupazione del fondale marino pari a circa 500 mq da parte dell'opera.

VALUTATO che per la posa delle pietre non sono considerati gli impatti sui fondali marini e tantomeno le mitigazioni per il rispetto dei fondali all'interno dell'area portuale

CONSIDERATE le componenti flora, fauna ed ecosistemi

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

CONSIDERATO che l'intervento avviene in area marina all'interno di un porto con fondali ad una profondità compresa tra i 6 ed i 10 metri.

CONSIDERATO che il progetto non interferisce con aree SIC o ZPS

CONSIDERATO che il proponente si limita nella descrizione a comunicare che *“nella prossimità della costa si osservano formazioni prevalenti delle coste sabbiose”* ed esamina sommariamente la componente considerando che *“l'impatto della fase di cantiere su vegetazione, flora e fauna è dovuto alla produzione di polveri ed all'inquinamento acustico generato dalle operazioni di scarico e movimentazione del materiale lapideo con escavatori”*

CONSIDERATO che in generale in merito alle componenti naturalistiche, da letteratura emerge che

- la fauna ittica della zona prospiciente l'area interessata deve considerare saraghi, spigole, aiole, ricciole, cefali;
- la biocenosi marina della zona che presenta ambienti moderatamente frastagliati, alcune secche ed ampie distese di sabbia.

CONSIDERATI i possibili impatti ambientali che si possono avere sull'ambiente circostante il sito di intervento che possono essere così schematizzati:

- variazione della morfologia e della batimetria dei fondali;
- aumento della torbidità delle acque durante le attività e le possibili ripercussioni sulle aree limitrofe, con particolare attenzione alle biocenosi di elevato interesse naturalistico e agli usi del mare;
- possibile sospensione del materiale depositato ma non ancora consolidato e che, una volta terminate le attività potrebbe essere rimesso in circolo nella colonna d'acqua dalle correnti o dal passaggio delle navi;
- possibili aumenti di concentrazione nella colonna d'acqua di quei contaminanti risultati a rischio nella fase di caratterizzazione del sedimento.

CONSIDERATI i differenti compartimenti dell'ecosistema marino, soggetti all'impatto delle attività legate al ripascimento/estrazione di sabbia, possono prendersi in considerazione i seguenti comparti:

- fondo marino
- colonna d'acqua;
- specie catalogate;
- comunità sensibili

VALUTATO che nello Studio non vengono esaminate ed approfondite le interferenze e gli impatti e indicate le misure di mitigazione in merito a potenziali rischi relativi a aumento della torbidità, variazione della morfologia, specie ittiche catalogate

CONSIDERATA la componente Paesaggio e patrimonio culturale

VISTO che il medesimo proponente, nello SIA, afferma che *“al fine di evitare che l'inserimento di un'opera nell'ambiente risulti, dal punto di vista estetico, lesivo nei confronti del territorio stesso, è necessario sottoporre il paesaggio ad un'analisi approfondita.”*

VISTA la collocazione dell'abitato di Porto Empedocle in un'area di prestigio paesaggistico e culturale.

CONSIDERATO che il porto e la zona sono già interessati da infrastrutture che alterano il paesaggio quali l'area portuale, il dissalatore e il depuratore, oltre che dalle linee elettriche della contigua centrale termoelettrica e che i nuovi manufatti emergono infatti per 1,50 metri dal livello medio marino.

CONSIDERATO che dal punto di vista visivo le opere, in fase di esercizio, non alterano il panorama naturale goduto dalla costa e dal mare sia dal basso che dai rilievi circostanti.

CONSIDERATO che il progetto in esame, per le sue ridotte caratteristiche dimensionali e la sua posizione, comporta trasformazioni contenute del territorio e che, vista l'estensione della superficie interessata e le

caratteristiche dell'opera non sono prevedibili effetti sul contesto paesaggistico allargato, e che le trasformazioni sono circoscritte ad una sottile fascia di territorio che pur tuttavia è di grande rilevanza e prestigio storico, paesaggistico e archeologico.

CONSIDERATO che tuttavia l'opera si inserisce in un contesto specifico, quello del porto, già destinato ad attività antropiche e che la scogliera non modifica sostanzialmente le caratteristiche del paesaggio

VALUTATO che sebbene l'opera si inserisca in un contesto portuale già attivo con opere minoritarie il contesto paesaggistico complessivo in questa zona della Sicilia è rilevante per la presenza di siti di importanza archeologica e paesaggistica e, sebbene l'area portuale sia già gravata da infrastrutture, sia opportuno disporre di documentazione ed approfondimenti adeguati in merito alla visibilità e all'integrazione dell'opera nel contesto

CONSIDERATA la componente rifiuti

VISTO che in merito alla componente rifiuti il proponente non fa accenni nel proprio studio se non limitandosi a generiche affermazioni sul loro valore contenuto

CONSIDERATO che questa tipologia di opere interferisce anche con altre componenti che, sebbene considerate dal proponente nel quadro programmatico, non sono valutate nello Studio Ambientale preliminare, ed in particolare la gestione dei rifiuti in fase di cantiere (aree temporanee).

VALUTATO che le attività possano generare rifiuti delle operazioni di costruzione e demolizione ma che non se ne trova cenno nella documentazione.

VALUTATO che trattandosi di un'opera a mare è necessario prevedere opere di mitigazione per evitare sversamenti e abbandoni in mare di eventuali opere di lavorazione nella fase di cantiere

VALUTATO che sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio le componenti ambientali potenzialmente più interferite dall'opera sono l'ambiente idrico, il paesaggio, il rumore, il fondale che tali impatti sono poco approfonditi nella documentazione e privi, se del caso, delle misure di mitigazione.

VALUTATO che l'esame delle componenti ambientali sono oltretutto mancanti di adeguati supporti di indagini, elaborazioni numeriche o risultati, che, confrontati con le norme tecniche, ne convalidino le affermazioni del proponente sulla assenza di impatti in fase di cantiere.

VALUTATO che nella documentazione del proponente sono insufficientemente indagate alcune componenti significative in fase di realizzazione delle scogliera, quali la produzione di rifiuti, il rumore, le vibrazioni, la fauna e la flora, i fondali marini.

VALUTATO che le analisi specifiche delle componenti ambientali forniscono informazioni insufficienti per esaminare i fattori causali di impatto e le relative componenti ambientali che con esse interagiscono e che per alcuni componenti ambientali mancano completamente le indagini appropriate

Tutto ciò visto, considerato e valutato

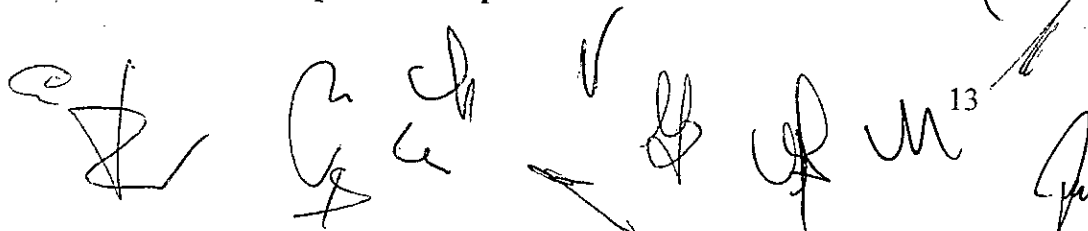
la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale VIA e VAS

ESPRIME

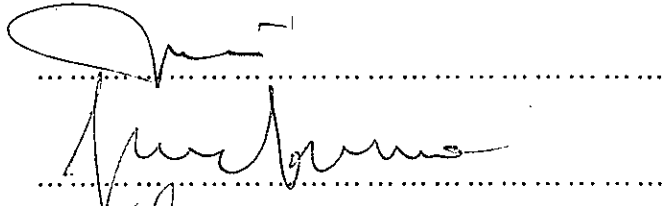
PARERE NEGATIVO

all'esclusione dalla procedura di VIA

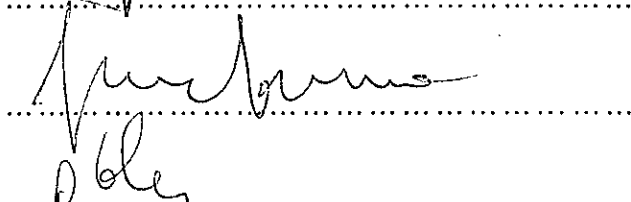
del progetto "Porto di Porto Empedocle. Lavori di realizzazione di una scogliera di protezione della darsena di ponente del porto."



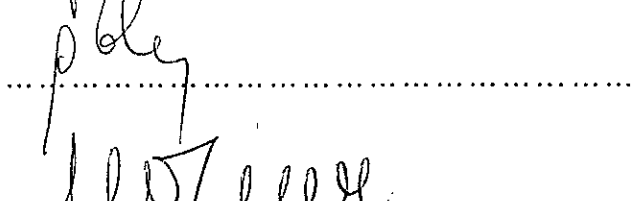
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



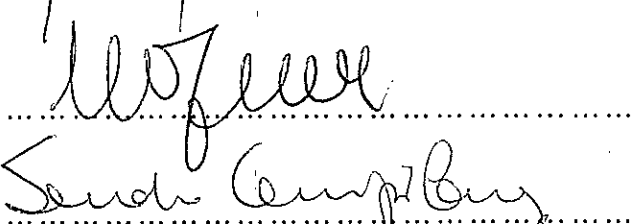
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



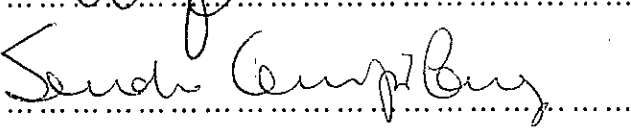
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



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

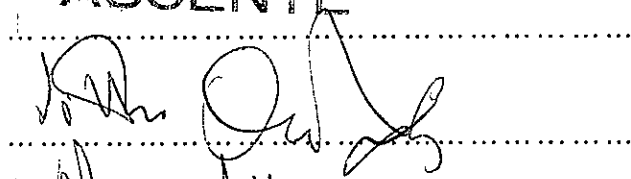


Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

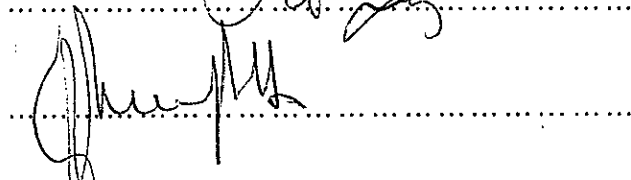


ASSENTE

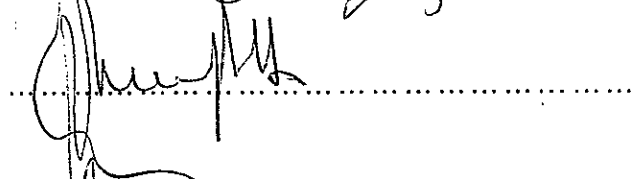
Prof. Saverio Altieri



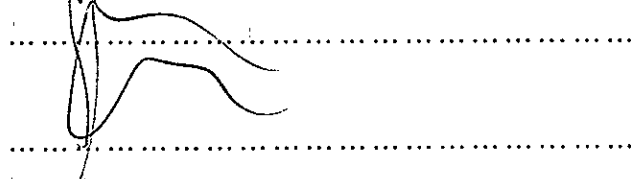
Prof. Vittorio Amadio



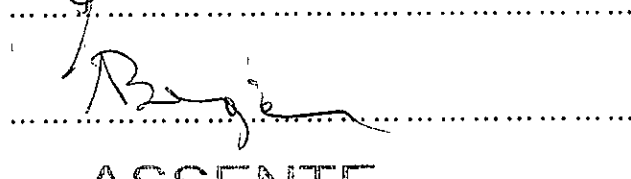
Dott. Renzo Baldoni



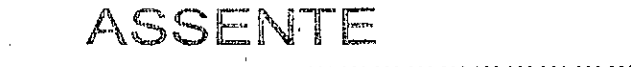
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino

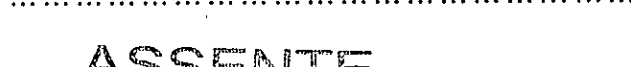


Dott. Andrea Borgia



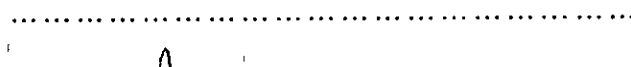
ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti

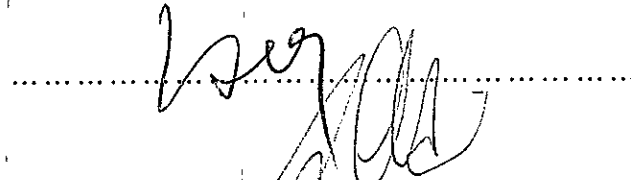


ASSENTE

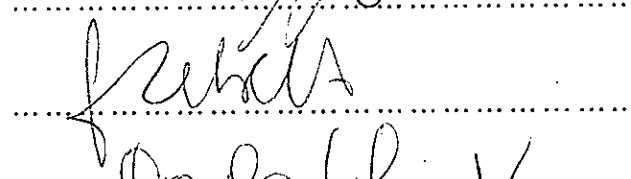
Ing. Stefano Calzolari



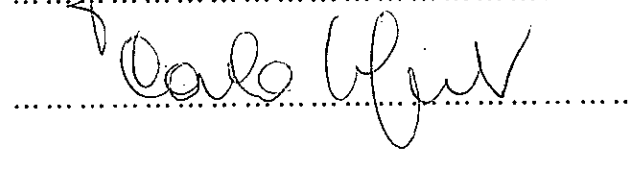
Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

Amu

Ing. Francesco Di Mino

Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Filippo Gargallo

~~Prof. Antonio Grimaldi~~

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

Arch. Sergio Lembo

ASSENTE

Arch. Salvatore Lo Nardo

Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE

V. S

ASSENTE

X S

F. Soro
F. Carmelo Vazzana
R. Viviani