

Marina Villa Igiea
RETE ITALIA NAVIGANDO

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del
Mare - Direzione Generale per le valutazioni ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it Via Cristoforo Colombo 44 – 00147 Roma

Prot. n. 24/2016

Palermo, 13 aprile 2016

OGGETTO: Istanza per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs.152/2006 e s.m.i. relativa al progetto per la realizzazione di un pontile prefabbricato ed amovibile nel porto turistico dell'Acquasanta di Palermo (ambito del Porto di Palermo).

Replica alle osservazioni formulate dal Comune di Palermo con note Prot. 178934 del 04/03/2016 e Prot. 188261 del 08.03.2016

Il sottoscritto Giocchino Guccione, nato a Palermo il 28 ottobre 1965, in qualità di legale rappresentante della società Marina Villa Igiea Società per Azioni, con sede in Palermo, Porto Turistico Acquasanta, dov'è domiciliato per la carica, Codice Fiscale, Partita IVA e numero di iscrizione presso il Registro delle Imprese di Palermo 02572580823, con riferimento alle note del Comune di Palermo prot. n. 178934 del 04/3/2016 e n. 188261 del 08/3/2016, allegata e pubblicata sul sito internet di codesto Ministero, avverte la necessità di precisare quanto segue:

- non sembra possano sussistere dubbi sulla circostanza per cui, su espressa e puntuale richiesta dell'Autorità Portuale di Palermo, la procedura in epigrafe abbia esclusivamente ad oggetto, come chiaramente indicato in tutta la documentazione a supporto prodotta,
 - o **la realizzazione, di un pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio e varo di unità da diporto per mezzo di travel lift, nel quadro degli interventi, in parte già ultimati, di potenziamento, adeguamento e completamento delle infrastrutture del porto turistico dell'Acquasanta di Palermo (ambito del Porto di Palermo);**
- del pari, non sembra affatto ambigua o carente di trasparenza la precisazione, più volte reiterata nel corpo della copiosa documentazione prodotta, sulla circostanza per cui il citato progetto sottoposto a verifica **rappresenti un mero adeguamento tecnico funzionale di una struttura portuale turistica già esistente, attualmente interessata dalla fase conclusiva di un progetto manutentivo, già a suo tempo approvato.**
- nonostante il titolo del progetto di che trattasi, in realtà i lavori effettuati ineriscono, infatti, **l'attuazione di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle preesistenti opere marittime costituenti il porto dell'Acquasanta, realizzato dall'Autorità Portuale di Palermo a partire dalla fine degli anni '70 con finanziamenti pubblici, nonché la realizzazione dei previsti ed indispensabili servizi essenziali, tipicamente ed obbligatoriamente presenti in qualsiasi struttura dedicata alla nautica da diporto.**
- sembra utile rammentare, al riguardo, che lo stesso Comune di Palermo, con la nota prot. n. 174835 del 11/03/2008 (Allegato 1), riscontrando la nota dell'Autorità Portuale di Palermo prot. n. 6278 – U del 31/10/2006 (Allegato 2) ebbe ad esprimere il proprio nulla osta alla realizzazione (tra le altre) anche del citato "bacino per travel – lift" (Allegato 3);
- altri interventi, ben più significativi di quello in esame (Progetto di riqualificazione del molo S. Lucia del Porto di Palermo e Completamento molo foraneo nel porto di Arenella - Palermo, l'uno già realizzato e l'altro approvato in via definitiva ed in corso di realizzazione, sono stati esclusi dalla procedura di VIA, giusta Determine di codesto Ministero
 - o prot. n. DSA – 2009 – 3527 del 16/02/2009 e
 - o prot. n. DVA – 2010 – 24939 del 19/10/2010 (Allegati 4 e 5);



Marina Villa Igiea

RETE ITALIA NAVIGANDO

- da un confronto delle planimetrie dei citati interventi, riprodotti nella medesima scala di quello in oggetto (Allegati 6, 7 e 8), si evince chiaramente che **le opere (peraltro prefabbricate e di facile rimozione) costituenti il progetto del citato pontile per la realizzazione di un bacino di allaggio hanno una dimensione (ed un impatto) largamente inferiore (circa un decimo) a quelli relativi ai citati progetti, i cui lavori sono stati esclusi dalla procedura di VIA;**
- come dettagliatamente illustrato nella documentazione prodotta, il progetto oggi sottoposto a procedura di verifica **non solo non introduce variazioni sostanziali alle caratteristiche dimensionali del bacino ed al progetto originario (su cui lo stesso Comune di Palermo, come sopra riferito, aveva espresso il proprio nulla osta), ma, anzi, ne riduce significativamente l'impatto, con ciò determinando "in re ipsa" un'implicita approvazione anche dell'adeguamento (in diminutio) oggi proposto;**
- nel merito delle osservazioni espresse dal Comune di Palermo si rileva che esse appaiono come del tutto avulse dalla realtà, dal momento che l'area di intervento (quartiere Acquasanta di Palermo, una delle zone a più elevata densità di popolazione) è caratterizzata da una forte antropizzazione, la cui urbanizzazione è facilmente rilevabile da qualsiasi foto aerea, dalla quale si può anche agevolmente evincere che il confine della Riserva naturale di Monte Pellegrino dista circa un chilometro dal porto. Le motivazioni del Comune sembrano essere caratterizzate da una assoluta genericità, assumendo, come tali, scarsa valenza anche solo in astratto, e **sembrano avere l'unico scopo di interferire negativamente non solo sullo specifico progetto sottoposto a valutazione, ma addirittura sui citati interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di realizzazione dei servizi essenziali, in gran parte già eseguiti. Con ciò determinando, peraltro, un grave ed irreparabile ritardo nell'attuazione del programma di investimenti per il quale la società Marina Villa Igiea SpA è stata ammessa ai benefici di cui alla Linea di intervento 3.3.2.5 del PO FESR 2007/2013.**
- non può, d'altra parte, non tenersi conto che le osservazioni del Comune di Palermo si **inquadrono probabilmente nel contesto del noto contrasto istituzionale, che dura ormai da alcuni anni, tra il medesimo Comune e l'Autorità Portuale di Palermo e che ha avuto proprio nel porto Acquasanta il principale motivo di conflitto;**
- non sembra del tutto superfluo segnalare, infine, che ai fini dell'emanazione da parte della Regione Siciliana del decreto di finanziamento di cui al citato programma di investimenti, è stata eseguita dagli organi tecnici della stessa Regione (Assessorato Infrastrutture) un'attenta e completa verifica.

Confidando nella terzietà ed indipendenza nella valutazione del progetto di che trattasi, il sottoscritto, in attesa delle determinazioni di codesto Ministero, si dichiara disponibile a fornire, occorrendo, ogni eventuale ulteriore precisazione, chiarimento o approfondimento.

Il presidente del C. di A.

Allegati:

1. nota del Comune di Palermo prot. n. 174835 del 11/03/2008;
2. nota dell'Autorità Portuale di Palermo prot. n. 6278 – U del 31/10/2006;
3. Tavola 3A;
4. Determina Ministero Ambiente prot. n. DSA – 2009 – 3527 del 16/02/2009;
5. Determina Ministero Ambiente n. DVA – 2010 – 24939 del 19/10/2010;
6. Planimetria in scala 1:1.000 del Progetto di riqualificazione del molo S. Lucia del Porto di Palermo;
7. Planimetria in scala 1:1.000 del Progetto di Completamento molo foraneo nel porto di Arenella – Palermo;
8. Planimetria in scala 1:1.000 del Progetto per la realizzazione di un pontile prefabbricato ed amovibile nel porto turistico dell'Acquasanta di Palermo.
9. Note del Comune di Palermo prot. n. 178934 del 04/03/2016 e n. 188261 del 08/03/2016

Riferimenti per contatti: Antonio Di Monte - Telefono: 337/560065; Fax: 091/327870; E-mail: antonio.dimonte@gmail.com

Marina Villa Igiea SpA

info@marinavillaigiea.com

www.marinavillaigiea.com

2

Sep. 2008



Comune di Palermo
Settore Urbanistica ed Edilizia
Servizio Formazione Strumenti Urbanistici
Piazza della Pace, 7 - 90139 PALERMO

Yug. la Barbera

Palermo 11/03/08

N° prot. 176835

Risposta alla nota n° del allegati n°
Istruttore del procedimento: arch. Lorella Amodeo

Oggetto: Porto di Palermo - Adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale per la realizzazione di servizi e infrastrutture per la nautica di diporto.

All' Autorità Portuale di Palermo
Via Piano dell'Ucciardone
PALERMO

In riferimento alla nota n. 6278 U/06 ATPR del 31/10/2006 ed alla successiva integrazione n. 169971 del 07/03/2008, inerenti gli interventi di cui all'oggetto, da realizzare in area portuale, esaminati gli elaborati di progetto allegati alla nota, si rappresenta quanto segue.

"Travel lift alla banchina Marechiaro dell'emiciclo Cala" e "Banchinamento della scogliera esterna del Molo C.T. Bersagliere" (c.d. Molo Sud)

A parere di questo Ufficio gli interventi riguardanti il "Travel lift alla banchina Marechiaro dell'emiciclo Cala" e il "Banchinamento della scogliera esterna del Molo C.T. Bersagliere" possono essere considerati compatibili con il Piano Regolatore Generale Comunale, in quanto adeguamenti tecnico funzionali che comportano modifiche "non sostanziali" al P.R.P., secondo la definizione del Consiglio Superiore dei LL.PP. dell'adunanza del 19/03/1999.

"Infrastrutture per la nautica da diporto dell'Acquasanta"

- Servizi F, G, H, I₁, I₂, L, M (così come individuati nella tav. 3A allegata alla Vs. nota). Sulla base delle precedenti considerazioni nulla osta alla realizzazione di queste infrastrutture.
- Locali A, B, C1, C2, D ed E (così come individuati nella tav. 3A allegata alla Vs. nota). Considerato che queste opere e il relativo sedime di sviluppo edilizio non sono previsti nel PRP, per quanto finalizzati a colmare la mancanza dei servizi a terra a supporto dell'attività già prevista dal Piano Regolatore Portuale ed espletata in questa parte dell'area portuale, si ritiene che la "intesa" con l'Amministrazione prevista dall'art. 5 della Legge Portuale n. 84 del 1994 debba essere espressa formalmente mediante atto deliberativo del Consiglio Comunale. Il parere tecnico finalizzato all'atto deliberativo può essere sottoposto all'organo tecnico istituito nell'ambito del Programma Innovativo in Ambito Urbano "Porti e Stazioni".
Viste le esigenze di rapido mutamento e adattamento dell'assetto infrastrutturale del porto, nell'attesa della Delibera di Consiglio Comunale le opere non assentite possono essere realizzate in forma precaria previo atto d'obbligo che impegni il soggetto proponente a rimuovere dette opere rinunciando sin da ora ad ogni ipotetico diritto di risarcimento dei danni conseguenti a tale richiesta di rimozione, nell'ipotesi di avviso contrario da parte del Consiglio Comunale.

AUTORITA' PORTUALE DI PALERMO
13/03/2008
Prot. N°2076 E/08

Il Dirigente del Servizio
(arch. Vincenzo Polizzi)

Oggetto: Porto di Palermo. Adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano regolatore Portuale per la realizzazione di servizi e infrastrutture per la nautica da diporto.

Racc.ta a mano

Al Comune di Palermo
Assessorato al Territorio
Ripartizione Urbanistica
Piazza della Pace
90100 Palermo

Nelle more dell'adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale, in corso di redazione ai sensi dell'art. 5 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, considerati i tempi necessari all'iter di approvazione e considerata altresì la necessità di dare risposta alle esigenze dell'utenza ed alla definizione progettuale delle aree già destinate al diporto nautico, è stata prevista la realizzazione di alcune infrastrutture nel Porto dell'Acquasanta, nella Banchina "Marechiaro" dell'emiciclo della "Cala" e al Molo C.T. Bersagliere (c.d. Molo Sud).

Tali interventi non modificano la destinazione d'uso delle aree portuali interessate, non hanno alcuna significativa rilevanza sulle previsioni del vigente P.R.P., approvato con voto n° 234 del 12/03/1964 e successive varianti, di cui l'ultima approvata con D.M. n° 3307 del 05/02/1988 ed in atto vigente ai sensi dell'art. 27 della L. 84/94, e pertanto costituiscono un semplice adeguamento tecnico funzionale dello stesso, così come previsto dal parere n. 44/99 del Consiglio Superiore LL.PP., che per memoria si allega in copia.



E' da rilevare ancora che per la loro stessa natura e ubicazione, le infrastrutture previste e la modifica del profilo della Banchina del Molo Sud non hanno alcuna influenza sul Piano Regolatore Comunale.

In relazione a quanto sopra esposto si invita codesta Amministrazione ad esprimere il parere di competenza sull'allegato "Adeguamento tecnico funzionale del vigente P.R.P.", relativo alla realizzazione di servizi e infrastrutture per la nautica da diporto all'Acquasanta, alla Banchina Marechiaro dell'emiciclo della Cala e al Molo C.T. Bersagliere (c.d. Molo Sud), come rappresentato nella Relazione tecnica e negli elaborati grafici allegati (Tavv. 1, 2, 3A, 3B, 3C, 4A, 4B e 4C), da valere quale formale "intesa" ai sensi di quanto disposto nel menzionato parere n. 44/99 del Consiglio Superiore LL.PP.

Considerato che la suddetta "intesa" è propedeutica alla necessaria approvazione da parte del Consiglio Superiore Lavori Pubblici, si prega dare riscontro alla presente richiesta con cortese sollecitudine.

IL PRESIDENTE
(Prof. Ing. Antonio Bevilacqua)

ALLEGATI:

N° 1 COPIA PARERE 44/99 CONSIGLIO SUPERIORE LL. PP.

N° 2 COPIE ELABORATI TECNICI

Acquasanta

RM



Consiglio Superiore

DEI

LAVORI PUBBLICI

Assemblea Generale

Adunanza del 19.03 1999

N° del Protocollo 44

OGGETTO

AFFARI GENERALI - Varianti ai piani regolatori portuali.

L'ASSEMBLEA

VISTA la nota 26.01.1999, n. 56 ag 19, con la quale la Direzione Generale delle OO.MM. ha richiesto il parere sull'affare in oggetto;

ESAMINATA la questione in argomento;

UDITA la Commissione relatrice (RINALDI, BATTISTA, DE ANGELIS, DEL MONTE, RANIERI, TATÒ, DEGLI'INNOCENTI, DEL GAIZO, DI VIRGILIO, PIACENTINI, STURA).



PREMESSO

Con la nota sopracitata la Direzione Generale delle OO.MM. ha richiesto il parere di questo Consiglio Superiore sulla questione di ordine generale afferente allo stabilire criteri per definire ciò che costituisce "variante" di un piano regolatore portuale vigente e ciò che invece può costituire "adeguamento tecnico-funzionale" di opere portuali esistenti.

Tale nota testualmente recita:

"L'Assemblea Generale del Consiglio Superiore ha esaminato, nelle sedute del 15 gennaio corrente, il progetto relativo alla cassa di colmata nel porto di Livorno.

Tale progetto è stato sottoposto all'attenzione dell'Assemblea per espressa richiesta di questa Direzione Generale, in sede di esame da parte della Sezione terza di codesto Consiglio Superiore, allo scopo di ottenere indirizzi nella definizione di "variante" o di "adeguamento tecnico-funzionale" di un'opera; l'Assemblea Generale non ha ritenuto di esaminare la problematica generale limitandosi a risolvere il caso particolare.

Si prega pertanto di sottoporre all'Assemblea Generale la definizione della problematica proposta che causa ritardi ed incertezze nell'esame dei progetti".

La definizione di piano regolatore portuale è data dal primo comma dell'art. 5 della legge n. 84/1994, che si riporta testualmente nel seguito.

"Nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 5, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e



ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate”.

CONSIDERATO

L'Assemblea osserva preliminarmente che i Piani Regolatori Portuali sono disciplinati dall'art. 5 della legge n. 84/1994, alla quale non ha fatto seguito il Regolamento di attuazione; tale circostanza è stata già rilevata da questo Consesso in occasione dell'esame delle problematiche afferenti alla vasca di colmata dei materiali di escavo nel porto di Livorno, cui la nota della Direzione Generale OO.MM. fa riferimento (voto n. 569 del 15.01.1999).

Prima di entrare nel merito di quanto richiesto dalla Direzione Generale OO.MM. si ritiene opportuno esporre alcune considerazioni di carattere generale sulle problematiche della pianificazione portuale.

Come è noto, negli ultimi anni le attività portuali si sono notevolmente incrementate, ed alcuni tipi di traffico, come quella del traffico containers, divenuto addirittura il più importante per alcuni porti del bacino del Mediterraneo, hanno assunto particolari specializzazioni.

La necessità di modificare le attuali configurazioni portuali, al fine di dare risposte adeguate alle pressanti esigenze di spazi, di banchine, di moderne attrezzature, nonché di idonee infrastrutture di trasporto per il razionale e veloce collegamento dello scalo con il suo retroterra sta diventando, quindi, di sempre più stringente attualità.



Attesa la rilevata mancanza di specificazioni normative al riguardo, la possibilità di modificare o correggere le scelte operate nello strumento di pianificazione portuale in presenza di sopravvenute esigenze, passa attualmente attraverso i complessi meccanismi procedurali connessi con la valutazione ed eventuale approvazione di una variante al piano, di seguito sintetizzati: adozione della variante da parte dell'Autorità Portuale o dell'Autorità marittima, parere del Consiglio Superiore, valutazione di impatto ambientale - ai sensi della normativa vigente in materia - approvazione da parte della Regione competente.

Ciò premesso, l'Assemblea ritiene che con il quesito posto la Direzione Generale delle OO.MM. voglia conoscere quali modifiche ad opere previste o realizzate in ambito portuale possano apportarsi senza dovere rientrare nelle procedure di variante al P.R.P., ferme restando, ovviamente, le norme che regolano i rapporti con la pianificazione comunale del territorio in cui il porto si inserisce.

Come riferito nelle premesse, il Piano regolatore portuale è uno strumento di programmazione che definisce l'ambito e l'assetto del porto, le aree destinate ad attività industriale e cantieristiche, le infrastrutture a servizio dell'attività portuale. Il piano si articola sia in progetti di opere di più o meno immediata attuazione, che in previsioni di sviluppo del sistema portuale da attuare in tempi medio-lunghi.

I progetti delle opere da attuare si inseriscono quindi in un più vasto sistema di previsioni di sviluppo della struttura portuale e delle aree ad essa asservite: il piano regolatore delinea esattamente moli, banchine, opere foranee, specchi acquei e, in genere opere portuali, edilizie o impiantistiche,



mentre hanno caratteristiche di zonizzazione urbanistica le previsioni relative alla utilizzazione funzionale delle aree asservite o di sviluppo.

Nel rispetto delle finalità che il legislatore ha inteso perseguire con la previsione di una pianificazione integrata dell'ambito portuale, l'Assemblea ritiene che - ai fini di un corretto utilizzo delle procedure - debba aversi riguardo agli obiettivi ed ai contenuti delle modifiche proposte in relazione alla necessità di valutare la compatibilità con le previsioni del piano portuale.

In base a tale criterio le modifiche proposte possono dividersi in due distinte categorie: quelle che hanno rilevanza significativa sulle previsioni di piano, da definire pertanto "modifiche sostanziali" e modifiche che non incidono sulle scelte e sugli indirizzi di piano, che possono essere definite "non sostanziali", costituendo semplici adeguamenti tecnico-funzionali delle opere, secondo la definizione della Direzione Generale delle OO.MM.

Le prime, costituendo delle vere e proprie nuove previsioni di P.R.P. restano evidentemente soggette alle attuali procedure di approvazione, previste dall'art. 5 della legge 84/1994.

Le seconde, che si pongono in linea con le strategie di sviluppo delle attività portuali e con le previsioni di P.R.P. possono presentare, tuttavia, una casistica estremamente ampia: esse, in effetti, possono consistere in modifiche più o meno rilevanti della forma e della lunghezza di moli e banchine, modifiche delle dimensioni e localizzazioni di fabbricati di servizio, in una diversa articolazione della viabilità portuale.

Con riferimento a quanto sopra rappresentato, la richiesta di modifiche o adeguamenti tecnico-funzionali alle opere previste nel Piano regolatore portuale necessita evidentemente di una attenta istruttoria, essenzialmente



intesa a verificarne la convenienza e la effettiva conformità alle previsioni ed alle finalità del piano oltre che i suoi eventuali riflessi sul Piano regolatore comunale anche perché, d'altra parte, ripetute modifiche di scarso rilievo se singolarmente considerate, possono avere - sommandosi - una ben più consistente rilevanza sulle previsioni di P.R.P.

Si ritiene pertanto che il soggetto proponente debba corredare la richiesta di modifica con gli elaborati tecnici e gli atti amministrativi (ivi comprese intese formali con l'Amministrazione Comunale interessata) idonei a dimostrare la compatibilità della modifica stessa con le previsioni del P.R.P.

Previa istruttoria preliminare della documentazione predisposta da parte della Direzione Generale delle OO.MM., sulle modifiche richieste si esprimerà il Consiglio Superiore per un definitivo parere al riguardo.

E' di tutta evidenza, che delle modifiche apportate dovrà tenersi debito conto in caso di stesura di successivo P.R.P.

Tutto ciò premesso, nei suesposti considerato è il

PARERE

unanime dell'Assemblea.



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO C.A.P.U.
(dr. Ing. Alberto BRACCHI)



Consiglio Superiore

DEI

LAVORI PUBBLICI

Assemblea Generale

Adunanza del 19.03 1999

N.º del Protocollo 44

OGGETTO

AFFARI GENERALI - Varianti ai piani regolatori portuali.

L'ASSEMBLEA

VISTA la nota 26.01.1999, n. 56 ag 19, con la quale la Direzione Generale delle OO.MM. ha richiesto il parere sull'affare in oggetto;

ESAMINATA la questione in argomento;

UDITA la Commissione relatrice (RINALDI, BATTISTA, DE ANGELIS, DEL MONTE, RANIERI, TATÒ, DEGLI INNOCENTI, DEL GAIZO, DI VIRGILIO, PIACENTINI, STURA).



PREMESSO

Con la nota sopracitata la Direzione Generale delle OO.MM. ha richiesto il parere di questo Consiglio Superiore sulla questione di ordine generale afferente allo stabilire criteri per definire ciò che costituisce "variante" di un piano regolatore portuale vigente e ciò che invece può costituire "adeguamento tecnico-funzionale" di opere portuali esistenti.

Tale nota testualmente recita:

"L'Assemblea Generale del Consiglio Superiore ha esaminato, nelle sedute del 15 gennaio corrente, il progetto relativo alla cassa di colmata nel porto di Livorno.

Tale progetto è stato sottoposto all'attenzione dell'Assemblea per espressa richiesta di questa Direzione Generale, in sede di esame da parte della Sezione terza di codesto Consiglio Superiore, allo scopo di ottenere indirizzi nella definizione di "variante" o di "adeguamento tecnico-funzionale" di un'opera; l'Assemblea Generale non ha ritenuto di esaminare la problematica generale limitandosi a risolvere il caso particolare.

Si prega pertanto di sottoporre all'Assemblea Generale la definizione della problematica proposta che causa ritardi ed incertezze nell'esame dei progetti".

La definizione di piano regolatore portuale è data dal primo comma dell'art. 5 della legge n. 84/1994, che si riporta testualmente nel seguito.

"Nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 5, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e



ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate”.

CONSIDERATO

L'Assemblea osserva preliminarmente che i Piani Regolatori Portuali sono disciplinati dall'art. 5 della legge n. 84/1994, alla quale non ha fatto seguito il Regolamento di attuazione; tale circostanza è stata già rilevata da questo Consesso in occasione dell'esame delle problematiche afferenti alla vasca di colmata dei materiali di escavo nel porto di Livorno, cui la nota della Direzione Generale OO.MM. fa riferimento (voto n. 569 del 15.01.1999).

Prima di entrare nel merito di quanto richiesto dalla Direzione Generale OO.MM. si ritiene opportuno esporre alcune considerazioni di carattere generale sulle problematiche della pianificazione portuale.

Come è noto, negli ultimi anni le attività portuali si sono notevolmente incrementate, ed alcuni tipi di traffico, come quella del traffico containers, divenuto addirittura il più importante per alcuni porti del bacino del Mediterraneo, hanno assunto particolari specializzazioni.

La necessità di modificare le attuali configurazioni portuali, al fine di dare risposte adeguate alle pressanti esigenze di spazi, di banchine, di moderne attrezzature, nonché di idonee infrastrutture di trasporto per il razionale e veloce collegamento dello scaio con il suo retroterra sta diventando, quindi, di sempre più stringente attualità.



Attesa la rilevata mancanza di specificazioni normative al riguardo, la possibilità di modificare o correggere le scelte operate nello strumento di pianificazione portuale in presenza di sopravvenute esigenze, passa attualmente attraverso i complessi meccanismi procedurali connessi con la valutazione ed eventuale approvazione di una variante al piano, di seguito sintetizzati: adozione della variante da parte dell'Autorità Portuale o dell'Autorità marittima, parere del Consiglio Superiore, valutazione di impatto ambientale - ai sensi della normativa vigente in materia - approvazione da parte della Regione competente.

Ciò premesso, l'Assemblea ritiene che con il quesito posto la Direzione Generale delle OO.MM. voglia conoscere quali modifiche ad opere previste o realizzate in ambito portuale possano apportarsi senza dovere rientrare nelle procedure di variante al P.R.P., ferme restando, ovviamente, le norme che regolano i rapporti con la pianificazione comunale del territorio in cui il porto si inserisce.

Come riferito nelle premesse, il Piano regolatore portuale è uno strumento di programmazione che definisce l'ambito e l'assetto del porto, le aree destinate ad attività industriale e cantieristiche, le infrastrutture a servizio dell'attività portuale. Il piano si articola sia in progetti di opere di più o meno immediata attuazione, che in previsioni di sviluppo del sistema portuale da attuare in tempi medio-lunghi.

I progetti delle opere da attuare si inseriscono quindi in un più vasto sistema di previsioni di sviluppo della struttura portuale e delle aree ad essa asservite: il piano regolatore delinea esattamente moli, banchine, opere foranee, specchi acquei e, in genere opere portuali, edilizie o impiantistiche,



mentre hanno caratteristiche di zonizzazione urbanistica le previsioni relative alla utilizzazione funzionale delle aree asservite o di sviluppo.

Nel rispetto delle finalità che il legislatore ha inteso perseguire con la previsione di una pianificazione integrata dell'ambito portuale, l'Assemblea ritiene che - ai fini di un corretto utilizzo delle procedure - debba aversi riguardo agli obiettivi ed ai contenuti delle modifiche proposte in relazione alla necessità di valutare la compatibilità con le previsioni del piano portuale.

In base a tale criterio le modifiche proposte possono dividersi in due distinte categorie: quelle che hanno rilevanza significativa sulle previsioni di piano, da definire pertanto "modifiche sostanziali" e modifiche che non incidono sulle scelte e sugli indirizzi di piano, che possono essere definite "non sostanziali", costituendo semplici adeguamenti tecnico-funzionali delle opere, secondo la definizione della Direzione Generale delle OO.MM.

Le prime, costituendo delle vere e proprie nuove previsioni di P.R.P. restano evidentemente soggette alle attuali procedure di approvazione, previste dall'art. 5 della legge 84/1994.

Le seconde, che si pongono in linea con le strategie di sviluppo delle attività portuali e con le previsioni di P.R.P. possono presentare, tuttavia, una casistica estremamente ampia: esse, in effetti, possono consistere in modifiche più o meno rilevanti della forma e della lunghezza di moli e banchine, modifiche delle dimensioni e localizzazioni di fabbricati di servizio, in una diversa articolazione della viabilità portuale.

Con riferimento a quanto sopra rappresentato, la richiesta di modifiche o adeguamenti tecnico-funzionali alle opere previste nel Piano regolatore portuale necessita evidentemente di una attenta istruttoria, essenzialmente



intesa a verificarne la convenienza e la effettiva conformità alle previsioni ed alle finalità del piano oltre che i suoi eventuali riflessi sul Piano regolatore comunale anche perché, d'altra parte, ripetute modifiche di scarso rilievo se singolarmente considerate, possono avere - sommandosi - una ben più consistente rilevanza sulle previsioni di P.R.P.

Si ritiene pertanto che il soggetto proponente debba corredare la richiesta di modifica con gli elaborati tecnici e gli atti amministrativi (ivi comprese intese formali con l'Amministrazione Comunale interessata) idonei a dimostrare la compatibilità della modifica stessa con le previsioni del P.R.P.

Previa istruttoria preliminare della documentazione predisposta da parte della Direzione Generale delle OO.MM., sulle modifiche richieste si esprimerà il Consiglio Superiore per un definitivo parere al riguardo.

E' di tutta evidenza, che delle modifiche apportate dovrà tenersi debito conto in caso di stesura di successivo P.R.P.

Tutto ciò premesso, nei suesposti considerato è il

PARERE

unanime dell'Assemblea.



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO CAPO

(dr. Ing. Alberio BRACCHI)

AUTORITA' PORTUALE DI PALERMO

ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DEL VIGENTE P.R.P.
PER LA REALIZZAZIONE DI SERVIZI E INFRASTRUTTURE PER
LA NAUTICA DA DIPORTO ALL'ACQUASANTA, ALLA BANCHINA
MARECHIARO DELL'EMICICLO CALA E AL MOLO C.T.
BERSAGLIERE (c.d. MOLO SUD)

REDATTO DA:

(Ing. Salvatore Acquista)

S. Acquista

(Geom. Antonino Giunta)

A. Giunta

IL DIRIGENTE DELL'AREA TECNICA

(Ing. Bartolomeo Salvo)

B. Salvo

IL SEGRETARIO GENERALE

(Ing. Riccardo D'Amico)

R. D'Amico

ARCHIVIO
PRP-ACQUAS

DATA:
LUGLIO 2006

AGGIORNAMENTI

SCALA
1:1.000

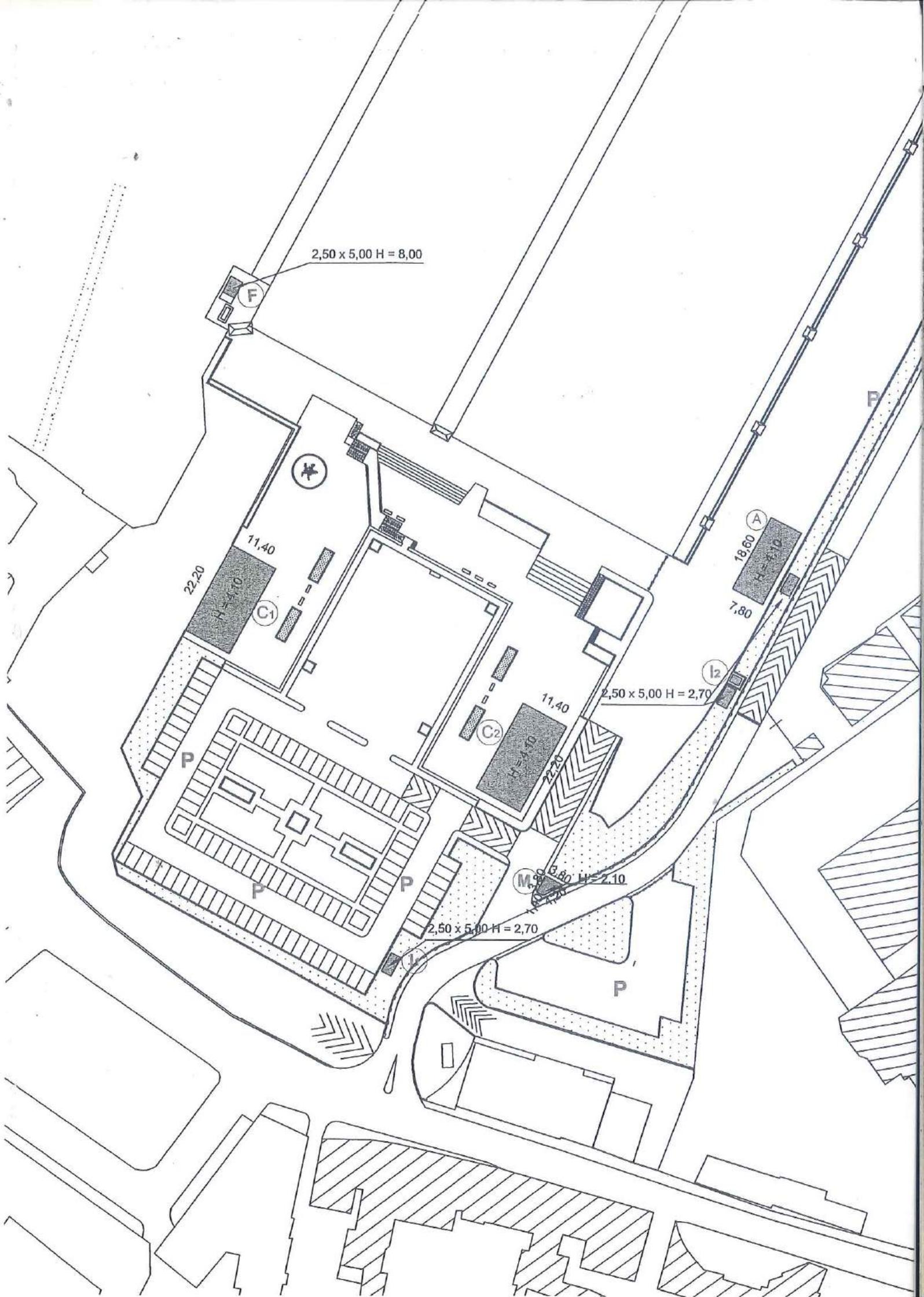
TAVOLA

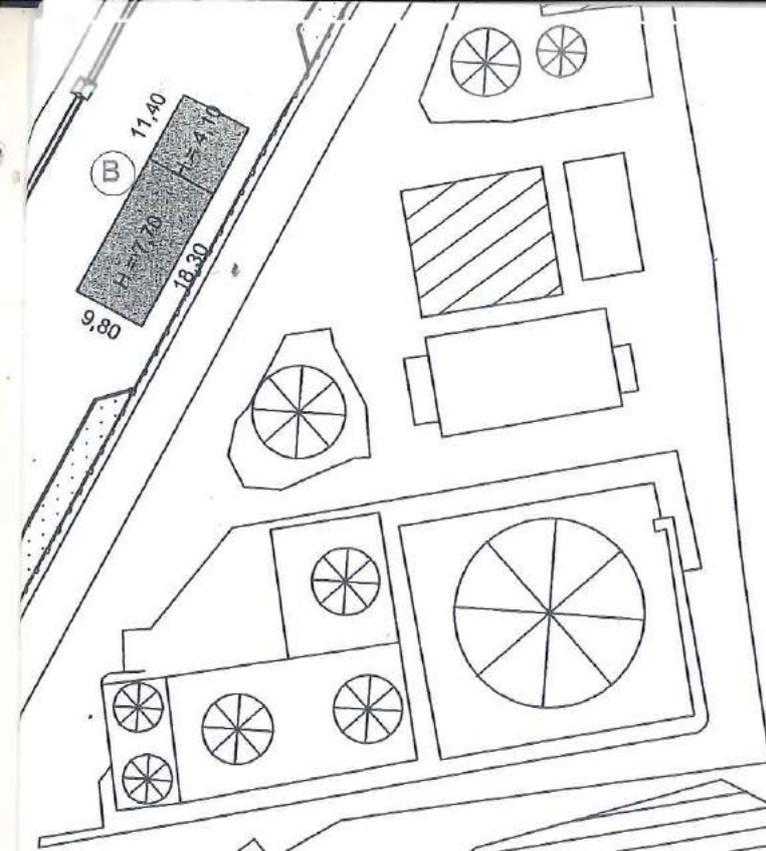
3_A

SERVIZI E INFRASTRUTTURE PORTO ACQUASANTA -
PLANIMETRIA GENERALE OPERA FINITA

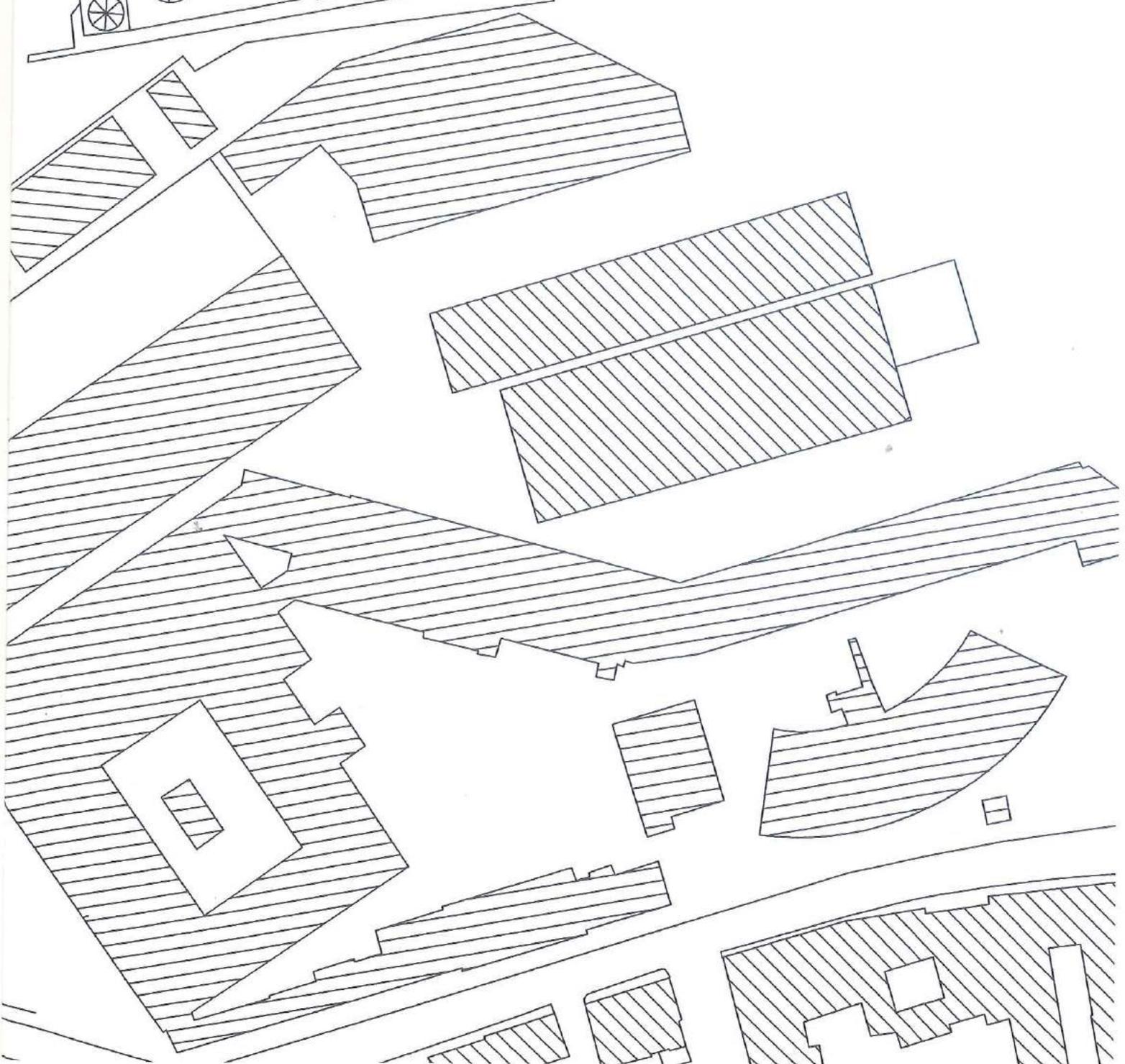
LEGENDA

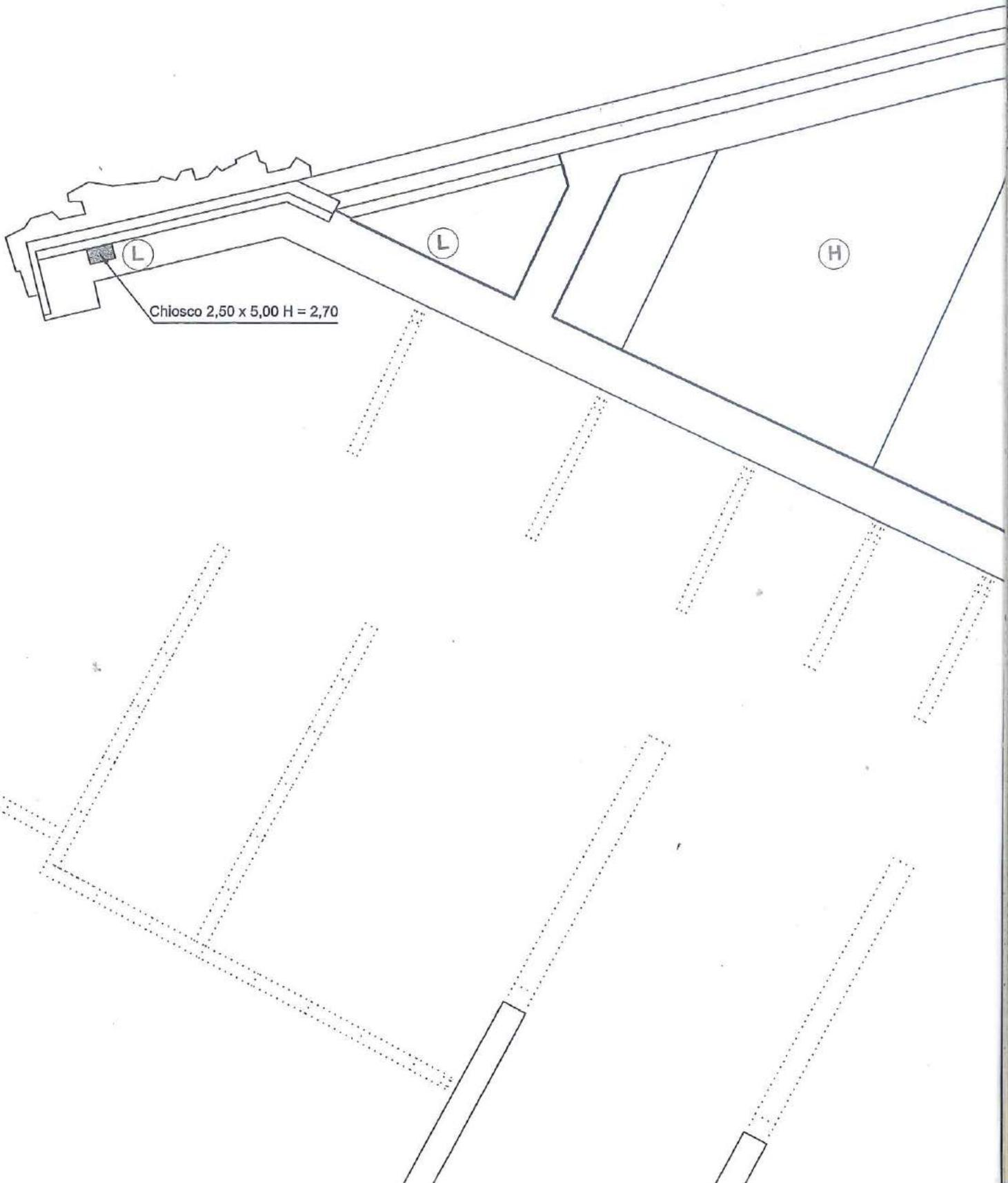
- A - Servizi igienici e locali per attività connesse al diporto nautico
- B - Uffici, direzione marina e servizi generali
- C₁ - Locali per attività connesse al diporto nautico
- C₂ - Club house, bar, ristorante
- D - Locali per la logistica
- E - Edificio per lavorazioni e rimessaggio
- F - Torre di controllo
- G - Bacino per travel - lift e piattaforma folk - lift
- H - Elisuperficie
- I₁ - Cabina elettrica
- I₂ - Cabina elettrica
- L - Impianto distributore carburante e raccolta acque nere ed olii esausti
- M - Guardiola controllo accessi





CANTIERE NAVALE





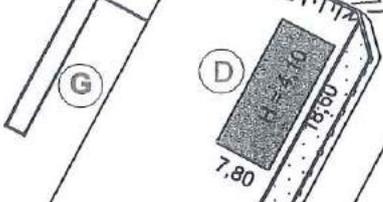
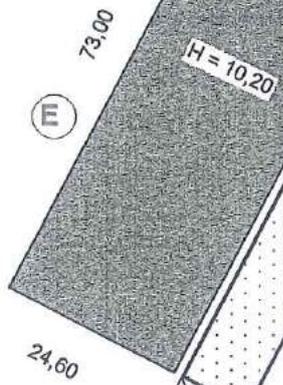
Chiosco 2,50 x 5,00 H = 2,70

L

L

H

AREA TECNICA



Sp. Pres.
Sef. Gen.



AUTORITA' PORTUALE DI PALERMO
21/02/2009
Prot. N°1456 E/09

Leg. la Barbero

7 P 1

Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale



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

U.prot DSA - 2009 - 0003527 del 16/02/2009

INDIRIZZI IN ALLEGATO

M. Agostini

Pratica N.:

Ref. Mittente:

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel.0657223001 / fax 0657223040 - e-mail: dsa@minambiente.it

OGGETTO: verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA -art.20 del Dlgs.n.4/08- progetto di riqualificazione del molo Santa Lucia del Porto di Palermo.

In data 25 settembre 2008, con nota n. DSA 26566, l'Autorità portuale di Palermo ha richiesto ai sensi dell'art. 20 del Dlgs. n. 4/08, la verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA del progetto del molo Santa Lucia nel Porto di Palermo. In data 30 settembre 2008, la stessa Autorità Portuale ha provveduto ad effettuare la pubblicazione della richiesta art. 20, sulla G.U. dello Stato.

Con nota del 22 ottobre 2008, n. 29598, la documentazione è stata trasmessa alla Commissione Tecnica di verifica VIA/VAS; in data 29 gennaio 2009, con il parere n. 233, la Commissione tecnica di verifica VIA/VAS ha espresso le proprie valutazioni.

Preso atto che non sono pervenute osservazioni da parte del pubblico, si allega alla presente determinazione il citato parere che ne costituisce parte integrante.

Preso atto del sopracitato parere,

SI DETERMINA

l'esclusione dei lavori del molo Santa Lucia del porto di Palermo dalla procedura di VIA con le prescrizioni riportate nel citato parere n. 233.

Il presente provvedimento è pubblicato unitamente al parere della Commissione tecnica di verifica VIA/VAS, sul sito web del Ministero; avverso il provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello stato entro 120 giorni dalla pubblicazione sulla G.U. dello Stato.


Il dirigente della Div. III
dott. Mariano Grillo


IL DIRETTORE GENERALE
(ing. Bruno Agricola)

Elenco indirizzi

All'Autorità Portuale di Palermo
Via Piano dell'Ucciardone 4
90139 PALERMO

Al Ministero Per I Beni E Le
Attività Culturali Direzione
Generale Per La Qualità E La
Tutela Del Paesaggio
L'Architettura E L'Arte
Contemporanee -Ufficio Per Il
Paesaggio-
Via di San Michele, 22
00153 ROMA

Alla Regione Siciliana
Assessorato Territorio E
Ambiente
Via Ugo la Malfa, 169
90146 PALERMO

Al Comune di Palermo
Assessorato ambiente
via Santo Spirito 35
90134 PALERMO

Alla provincia di Palermo
Direzione risorse ambientali e
aree portuali
Via San Lorenzo 312
90110 PALERMO

Al Ministero Dei Trasporti
Direzione Generale Demanio E
Porti
Piazzale Asia, 44
00144 ROMA

e p.c. Al Presidente Della
Commissione Tecnica Di
Verifica Dell'Impatto Ambientale
V.I.A./V.A.S.
Via Cristoforo Colombo, 112
00147 ROMA

Alla Divisione X
Via Cristoforo Colombo, 12
00147 ROMA



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

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

Parere n. 233 del 29.01.2009

Progetto:	Porto di Palermo – Lavori di riqualificazione ed avanzamento del molo Santa Lucia Verifica di Esclusione VIA
Proponente:	Autorità Portuale di Palermo

Fotocopia
e chiedere
fee.

[Handwritten signatures and initials]

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

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

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, presentata in data 12 settembre 2008 (nota prot. DSA/2008/26566 del 25 settembre 2008) dall'Autorità Portuale di Palermo ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. 152 del 2006, come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, per gli interventi riguardanti i lavori di riqualificazione ed avanzamento del molo Santa Lucia del Porto di Palermo;

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

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

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

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

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTA la Relazione Istruttoria;

VISTA la documentazione esaminata;

PRESO ATTO CHE la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006, come modificato dal decreto legislativo n. 4 del 2008, è avvenuta in data 30 settembre 2008 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana;

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

VISTO il parere n. 208 votato in Assemblea Plenaria il 18 dicembre 2008;

VISTA la nota prot. CTVA/2009/178 del 20/01/2009 con cui il Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS chiede alla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale Divisione III di voler rimettere alla Commissione il parere trasmesso;

VISTA la nota prot. CTVA/2009/188 del 21/01/2009 con cui si richiede al Gruppo Istruttore la revisione del citato parere;

CONSIDERATO CHE:

- la richiesta di verifica di esclusione dalla VIA riguarda il progetto definitivo dei lavori di allargamento e prolungamento e rettifica del molo Santa Lucia che prevedono l'ampliamento del molo di 6.800mq portando così la superficie complessiva da 9.800 mq a 16.000 mq.
- il progetto ha l'obiettivo di risolvere alcune gravi criticità del molo attuale:

inadeguatezza dell'attuale lunghezza della banchina lato nord all'ormeggio delle grandi navi RO-RO di ultima generazione, la cui lunghezza è di ben oltre 200m;

- o non ortogonalità del molo alla banchina di riva, rispetto a cui forma un angolo di 85°. Con conseguenti problemi di sicurezza all'ormeggio;
- o tipologia di banchina a massi sovrapposti su scanno di imbasamento soggetta a sgrottamenti e cedimenti dei massi a causa del moto vorticoso delle eliche delle navi che oggi accostano con mezzi propri senza l'uso di rimorchiatori.

CONSIDERATO CHE:

- il molo Santa Lucia occupa un'area di forma rettangolare dalle dimensioni approssimative di circa 200m x 50m, è posto nella zona commerciale del porto di Palermo, è destinato all'ormeggio delle navi RO-RO ed è adiacente all'area destinata a traffico containers;
- nei pressi dell'area sono collocati i parcheggi e le strutture di supporto alla movimentazione. Al di là di queste strutture inizia il tessuto urbano della città, una zona ad alta densità abitativa e dalla intensa attività umana;

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

- l'area di intervento rientra nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Palermo, che è costituita, in attuazione della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei, compresi nel tratto di costa che va dal porticciolo di S. Erasmo fino alla località Arenella;
- il Porto di Palermo è di 2^a categoria, 1^a classe ed è soggetto al Piano Regolatore Portuale vigente approvato con DM n. 3307 del 1988;
- la modifica del profilo del Molo è stata approvata dal Comitato Portuale con Delibera n. 5 del 07.06.2002;
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha considerato il progetto come adeguamento tecnico funzionale del PRP 1988 ed ha espresso parere favorevole sull'intervento con Voto n. 192 del 30.07.2003, previo parere favorevole reso dal Comune di Palermo con nota prot. 224/15 del 27.01.2003;
- con Voto n. 209 del 26.07.2007, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, al progetto definitivo delle opere;
- il progetto in esame è inserito nel Piano Operativo Triennale 2007-2009, con cui l'Autorità Portuale attua il Piano Regolatore Portuale;
- L'area interessata dall'intervento:
 - o è individuata all'interno del Piano Territoriale Paesistico Regionale nell'Area dei Rilievi e delle pianure del palermitano;
 - o è soggetta al vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 1, lett. a) ex L.431/85 - Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia;
 - o è soggetta al vincolo territoriale ai sensi della L.R. 78/76 art. 15 lett. a - Fascia costiera 150 m;
 - o non rientra tra le aree a rischio idrogeologico censite dal P.A.I. per l'area territoriale tra il bacino del Fiume Oreto e Punta Raisi (u.f. 40);
 - o non ricade all'interno di IBA.

- è esterna al Sito di Importanza Comunitaria ITA020014 "Monte Pellegrino" progetto non esercita interferenze dirette né indirette sullo stesso.

MINISTERO I
LA DELTA
ione
Am
70
90

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

- la risagomatura del Molo S. Lucia si configura come un adeguamento tecnico-funzionale e consiste in un intervento di riqualificazione e prolungamento del molo, che va ad allinearsi per dimensioni e standard agli altri due moli dedicati al traffico commerciale RO-RO;
- il progetto non prevede dragaggi al di fuori di quelli necessari per la risagomatura dei fondali per la creazione della sede dello scanno di imbasamento dei cassoni cellulari;
- la profondità dei fondali nella zona interessata dall'intervento è di circa 9,00 - 11,00 m. I fondali sono costituiti da depositi di sabbie e limi che ricoprono la formazione sabbioso-calcarenitica che si trova ad una quota variabile da circa -12,00 m a -13,70 m;
- si prevede il posizionamento di cassoni cellulari in quota di -12,20 m (poco al di sopra della quota di imbasamento del muto di sponda della banchina esistente che è a -12,50 m) su uno scanno di imbasamento in pietrame posizionato a partire dal tetto della formazione sabbioso-calcarenitica che si trova ad una quota da -12,70 m a -13,70 m;
- l'utilizzo di cassoni costituiti da cellule di cemento armato ed impermeabilizzate, permette di avere a disposizione un ambiente conterminato con un volume utile di circa 33.000 mc, in cui destinare i materiali dei dragaggi necessari alla realizzazione del progetto, stimati in circa 25.000 mc, mantenendo una riserva da utilizzare per i materiali derivati dai dragaggi previsti dal PRP in altre aree del porto;
- pertanto il progetto non prevede il conferimento in discarica dei materiali di dragaggio ed inoltre realizza un risparmio dei materiali di cava necessari al riempimento dei cassoni;
- per minimizzare il sollevamento e la dispersione del sedimento in fase di dragaggio, è previsto l'uso di apposite "benne ecologiche" o "ecograppe";
- le opere sono tutte all'interno del bacino portuale e non incidono sull'idrodinamica costiera;
- il progetto non prevede un incremento del traffico navale, ma piuttosto un miglioramento delle condizioni di operatività e sicurezza per l'attracco delle navi. Questo obiettivo si raggiungerà realizzando una nuova sagoma del molo che ripristini l'ortogonalità con la banchina adiacente ed il suo allungamento, per permettere un ormeggio ottimale. L'incremento della superficie disponibile a seguito di queste opere sarà di circa 6800 mq, pari a circa il 56%;
- gli interventi sono configurati in modo da mantenere la funzionalità di parte delle banchine del molo anche durante la fase di cantierizzazione;
- la durata complessiva dei lavori si stima in 30 mesi;

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE ALLA STIMA E MITTIGAZIONE DEGLI IMPATTI

- Gli impatti principali riguardano la fase di cantierizzazione e interessano principalmente le seguenti componenti ambientali:

DELL'AMBIENTE
PUBBLICITÀ
COMBO, 112/0
MA

ambiente idrico, suolo e sottosuolo: a causa della risospensione della frazione più fina dei sedimenti durante le operazioni di dragaggio; ai fini della mitigazione degli impatti si prevede l'utilizzo di benne ecologiche; la soluzione progettuale dei cassoni cellulari è volta a contenere l'approvvigionamento dei materiali da cava;

- o **atmosfera:** a causa delle emissioni di polveri ed inquinanti prodotti dai mezzi di trasporto e di lavoro; il progetto prevede una limitata movimentazione di mezzi pesanti per un massimo di circa 28 viaggi al giorno; l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale e si presenta di entità limitata, pertanto, l'impatto sulla componente atmosfera verrà facilmente mitigato attraverso l'adozione degli accorgimenti previsti dal progetto come l'umidificazione periodica della pista del cantiere, la copertura degli scarrabili, la riduzione della velocità di transito dei mezzi, etc.;
- o **rumore e vibrazioni:** nella fase di realizzazione del progetto l'innalzamento del livello di rumore è riconducibile esclusivamente alle attività di cantiere e da movimentazione; tale aumento risulta essere transitorio per cui terminate le operazioni di realizzazione dell'opera le modifiche apportate al clima acustico della zona cesseranno di esistere;
- in relazione agli impatti sulle componenti ambientali analizzate durante la fase di gestione dell'infrastruttura:
 - o l'intervento in progetto è localizzato all'interno dell'area portuale e consiste nella riqualificazione e prolungamento dell'esistente molo S. Lucia, pertanto, non determina impatti conseguenti alla realizzazione di nuove opere;
 - o si tratta di un intervento di modeste dimensioni, finalizzato ad eliminare le attuali criticità, che non comporterà aumenti dei traffici marittimi e terrestri e, pertanto, non sarà causa di peggioramenti dell'attuale clima acustico e della qualità dell'aria;
 - o stante il generale degrado dell'area di progetto, si presume che l'intervento in progetto non determinerà alterazioni e modificazioni delle componenti biologiche e del livello di biodiversità;
 - o nell'area non sono presenti manufatti storici;
 - o non sono ipotizzabili impatti sul S.I.C. ITA020014 - Monte Pellegrino che è distante dall'area e separato dall'interruzione territoriale del centro abitato, che annulla qualsiasi effetto diretto e indiretto.

1

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Sedimenti e ambiente idrico

- la determinazione delle caratteristiche fisiche (granulometria), chimiche, biologiche ed ecotossicologiche dei sedimenti è stata effettuata sulla base di uno studio sulla caratterizzazione dei sedimenti portuali condotto dall'ICRAM per il bacino portuale di Palermo nel 2003, e sulla base di uno studio geologico/tecnico eseguito nel marzo 2007;
- il confronto per l'eventuale deposizione in ambiente con terminato dei sedimenti è stato effettuato ai sensi del D.M. 471/99, con particolare riferimento ai valori compresi tra la colonna A ed il 90% della colonna B della tabella 1 del medesimo decreto;
- l'analisi dei risultati ha evidenziato il superamento dei valori cautelativi, ed in alcuni casi dei valori limite di riferimento, rispetto a diversi parametri di inquinamento chimico (idrocarburi, pesticidi organo clorurati, PCB, metalli pesanti), suggerendo la possibilità di un potenziale

rischio ecotossicologico in caso di rilascio in mare senza trattamento;

- l'ulteriore campagna di analisi fatta nel 2006 a supporto del progetto ha evidenziato rilevanti problemi chimico-fisici e microbiologici generalmente entro la norma, ma ha riguardato solo due punti di misura;
- rispetto alle possibili dispersioni di sedimenti inquinati durante i dragaggi, il progetto non fornisce indicazioni quantitative volte a definire l'effettiva capacità della benna ecologica di non risollevarne sedimenti durante lo scavo. Tali indicazioni dovrebbero essere definite preventivamente anche in riferimento alle condizioni operative di impiego del macchinario. Inoltre, non è stato effettuato alcuno studio specifico sulla dispersione di eventuali sedimenti risospesi nell'ambiente portuale;

Atmosfera

- il controllo della qualità dell'area della città di Palermo avviene ad opera dell'AMIA S.p.A. mediante una rete di monitoraggio costituita da 10 stazioni fisse e 8 stazioni ETL. Per la caratterizzazione della qualità dell'aria in zona portuale si è fatto riferimento ai dati registrati dalla rete di monitoraggio AMIA con riferimento alla stazione ubicata a Piazza Castelnuovo, ritenuta la più vicina all'area portuale;
- nello studio si riportano i risultati del confronto tra i valori di inquinamento atmosferico rilevati nel comune di Palermo nel periodo 2001-2004 e i valori limite previsti dalla normativa vigente (D.M. 02.04.2002 n. 60). Il confronto è stato effettuato in condizioni di valore limite a regime con margine di tolleranza nullo. I dati evidenziano nel quadriennio 2001-2004, per ciò che riguarda la stazione Castelnuovo, un miglioramento della qualità dell'aria; in particolare, nel quadriennio non si è registrato alcun superamento dei limiti previsti dalla normativa per quanto riguarda le concentrazioni di CO e di SO₂;
- non si ritiene che le opere, di limitata consistenza, siano in grado di produrre peggioramenti delle condizioni ambientali in fase di esercizio. Gli impatti determinati dal cantiere sono transitori e consistono sostanzialmente nelle emissioni di polveri e di gas inquinanti per effetto prevalente della movimentazione dei mezzi di trasporto e di lavoro; si tratta di effetti temporanei che non producono influenze significative dal punto di vista sanitario;
- il progetto propone alcuni accorgimenti diretti a limitare al minimo la dispersione della polvere stradale sollevata dai mezzi pesanti, come l'umidificazione periodica della pista del cantiere, la copertura degli scarrabili, la buona manutenzione delle strade, la riduzione della velocità, la manutenzione dei mezzi impiegati;

Rumore e vibrazioni

- il comune di Palermo non ha adottato la classificazione acustica del territorio comunale, quindi si è previsto di considerare il territorio con l'individuazione della Classe IV. Allo stato attuale sono state considerate le emissioni rumorose dovute al traffico veicolare sulla viabilità al porto e di accesso e le sorgenti connesse all'attività portuale (navi, gru, carico e scarico container);
- il cantiere è ubicato all'interno di una realtà portuale esistente, con attività portuali che producono rumore stimato come superiore a 70 Leg(A). Tuttavia il rumore prodotto dalle attività portuali è schermato dal flusso veicolare lungo via F.Crispi che si rileva tra i 70,3 e 75,0 db Leg(A) in prossimità dei recettori residenziali prospicienti la strada. Come rilevato dalle simulazioni effettuate con modello numerico, gli edifici residenziali in prossimità di Via Crispi risentono più della rumorosità prodotta dal traffico veicolare che di quella legata alle attività portuali;
- altre fonti di rumore aggiuntivo saranno dovute al traffico provocato dai mezzi di trasporto dei

MINISTERO DI
DELLA
DELL'IMPRESA
VIA CRISPI
Or

(A)

(2)

760, 1/328
A
ARE
Vas

materiali utilizzati per la costruzione dell'opera sulla viabilità esistente, nonché al carico e scarico dei materiali stessi;

- il flusso veicolare durante la fase di cantiere è stato stimato in circa 3,3 camion/ora, pari a circa 10 v. equ/h, per un massimo di 28 viaggi al giorno, sulla base del cronoprogramma dei lavori e del computo metrico estimativo, che si riverserà su via Dei Cantieri e via Crispi. Tale quantità di veicoli è insignificante rispetto al flusso dei veicoli circolanti su tale viabilità che all'ora di punta (8.00-9.00) raggiunge i 1027 veicoli equivalenti in ingresso e in uscita dal Porto;
- in generale si può rilevare che per quanto riguarda la situazione di progetto il clima acustico dell'area rimane invariato, non essendo in grado l'intervento in progetto (per consistenza e natura) provocare sensibili incrementi dei traffici marittimi e terrestri e delle attività portuali;

VALUTATO CHE:

- si tratta di un intervento all'interno di una struttura portuale preesistente, ricadente su un litorale già antropizzato e, soprattutto, comprendente occupazioni di superfici molto limitate, rispetto al contesto di riferimento. Il progetto non prevede incrementi del traffico portuale derivati dalle nuove opere portuali. La consistenza dell'intervento rende evidente che lo scopo primario dell'Autorità Portuale è quello di permettere una migliore organizzazione e fruizione della banchina. Si ritiene di poter escludere che gli impatti permanenti possano accrescere rispetto ai valori preesistenti, e che si possano generare nuovi impatti dalla realizzazione dei lavori;
- le operazioni sono concentrate all'interno del bacino portuale ove non è presente una flora e fauna significativa; non si attendono pertanto impatti significativi sull'ecosistema marino;
- il progetto prevede la realizzazione lungo la banchina di tre impianti con apposite vasche per il trattamento delle acque di prima pioggia e il rilancio in fognatura delle acque trattate mediante elettropompa sommergibile;

Sedimenti e ambiente idrico

- le analisi fatte negli anni passati risultano incomplete, anche alla luce di quanto previsto dal Manuale per la Movimentazione dei Sedimenti Marini realizzato da ICRAM ed APAT nel 2006;
- data la natura inquinata dei materiali oggetto del dragaggio, il progetto prevede il loro deposito in ambiente conterminato, ovvero all'interno delle celle che costituiscono i cassoni con cui si vuole realizzare la risagomatura del molo. Queste celle verranno impermeabilizzate con cemento a penetrazione osmotica, allo scopo di assicurare l'efficienza del "confinamento" e a scongiurare la possibilità di fuoriuscita anche di piccole quantità di sostanze contaminate;
- dovrà essere effettuata la caratterizzazione dei sedimenti nell'area di intervento ai sensi del D.M. 24.1.1996 e delle norme regionali in materia e in base ai criteri previsti nel Quaderno ICRAM "Aspetti tecnico-scientifici per la salvaguardia ambientale nelle attività di movimentazione dei fondali marini - Dragaggi portuali";

Atmosfera

- la natura delle opere e soprattutto il mantenimento dell'attuale flusso di traffico marittimo nella fase della gestione post operam, esclude la possibilità di variazione della qualità dell'aria dei luoghi a causa della realizzazione del progetto;
- gli accorgimenti previsti per il contenimento delle polveri rendono facilmente mitigabili i relativi impatti durante le attività di cantiere, tenuto conto che l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale e si presenta limitato a fronte dell'estensione dell'area portuale;

Rumore e vibrazioni

- 3
- occorre una collaborazione con gli uffici comunali di regolamentazione del traffico, per l'adozione di idonei percorsi e tempi di percorrenza per l'approvvigionamento dei materiali durante tutto il periodo di costruzione delle opere, in funzione delle diverse fasi di avanzamento dei lavori, al fine di evitare congestionamenti del traffico stradale sia urbano che extraurbano dovuti alle attività del cantiere;

VISTO CHE l'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente della Regione Siciliana con la nota Prot. 23114 del 19 marzo 2008 ha autorizzato con condizioni il progetto dei lavori, ai sensi dell'articolo 35, comma 2, del decreto legislativo 11 maggio 1999, n. 152, e dell'articolo 21 della legge 31 luglio 2002, n. 179;

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

ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE all'esclusione dalla procedura di V.I.A del progetto **Lavori di riqualificazione ed avanzamento del molo Santa Lucia del Porto di Palermo**, presentato dall'Autorità Portuale di Palermo, a condizione che siano osservate le seguenti prescrizioni:

- prima dell'inizio dei lavori dovrà essere effettuata la caratterizzazione dei sedimenti nell'area di intervento, ai sensi del D.M. 24.1.1996 e delle norme regionali in materia e in base ai criteri previsti nel Quaderno ICRAM "Aspetti tecnico-scientifici per la salvaguardia ambientale nelle attività di movimentazione dei fondali marini - Dragaggi portuali". In accordo con l'ARPA Sicilia dovranno essere stabilite le modalità più idonee per la gestione e movimentazione dei sedimenti ai fini del loro riutilizzo in situ per la realizzazione delle opere, anche prevedendo la messa in opera intorno all'area di scavo di dispositivi del tipo "turbidity curtains" volti a confinare i sedimenti eventualmente risospesi. Qualora parte o tutto il materiale derivante dai dragaggi non risultasse idoneo ad alcun tipo di riutilizzo, né al conferimento in casse di colmata, esso dovrà essere avviato ad idoneo impianto di smaltimento, concordando con ARPA Sicilia le modalità di stoccaggio temporaneo dei materiali e di trasporto presso i siti di allocazione definitiva, comprensive degli accorgimenti necessari a garantire la sicurezza delle operazioni di stoccaggio e di trasporto in relazione alla dispersione dei materiali nell'ambiente previsti dalle normative vigenti;
- in collaborazione con gli uffici comunali di regolamentazione del traffico, deve essere prevista l'adozione di idonei percorsi e tempi di percorrenza per l'approvvigionamento dei materiali durante tutto il periodo di costruzione delle opere, in funzione delle diverse fasi di avanzamento dei lavori, al fine di evitare congestionamenti del traffico stradale sia urbano che extraurbano dovuti alle attività del cantiere;
- l'Autorità Portuale deve adottare alcuni accorgimenti logistico-operativi ai fini della migliore conduzione delle attività di cantiere, come il posizionamento delle infrastrutture cantieristiche e lo stoccaggio dei materiali in aree di minore accessibilità visiva o schermate. Inoltre, il capitolato d'appalto delle opere deve prevedere accorgimenti per il contenimento delle polveri da cantiere al fine di mitigare i relativi impatti, come la delimitazione delle aree di cantiere con pannelli alti che frenino il movimento delle polveri per effetto del vento, limitando la dispersione delle stesse in ambienti esterni al cantiere, e accorgimenti diretti a limitare al

AMATE...
...ARE
...ntica
...YAS
150...
14

... dispersione della polvere stradale sollevata dai mezzi pesanti, come l'umidificazione periodica della pista del cantiere e dei cumuli di materiale, nonché la copertura degli scarrabili e la buona manutenzione delle strade, nei tratti percorsi dagli automezzi e la regolamentazione localizzata della viabilità.

- 4. il capitolato d'appalto deve inoltre prevedere la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, fermi restando i regolamenti di sicurezza per prevenire i rischi di incidenti, come previsti dalla normativa vigente;

[Handwritten signatures and initials scattered across the page]



Presidente Claudio De Rose

C. De Rose

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Assente

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

G. Monteforte Specchi

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

M.F. Stagno d'Alcontres

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Sandro Campilongo

Prof. Saverio Altieri

Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Gualtiero Bellomo

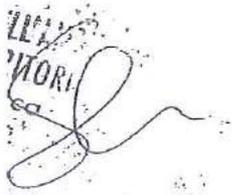
Avv. Filippo Bernocchi

Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali



Dott. Gaetano Bordone

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

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

[Handwritten signature]
.....

Ing. Rita Caroselli

[Handwritten signature]
.....

Ing. Antonio Castelgrande

[Handwritten signature]
.....

Arch. Laura Cobello

[Handwritten signature]
.....

Prof. Ing. Collivignarelli

ASSENTE
.....

Dott. Siro Corezzi

[Handwritten signature]
.....

Dott. Maurizio Croce

[Handwritten signature]
.....

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

[Handwritten signature]
.....

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE
.....

Avv. Luca Di Raimondo

[Handwritten signature]
.....

Dott. Cesare Donnhauser

ASSENTE
.....

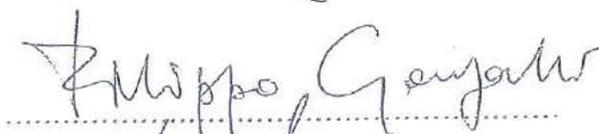
Ing. Graziano Falappa



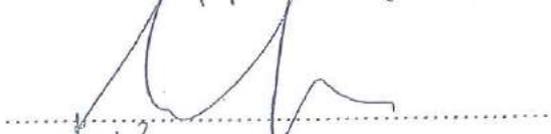
Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Arenis

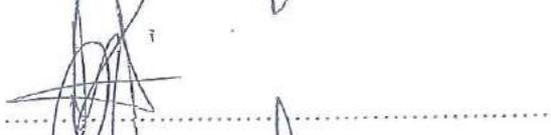
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



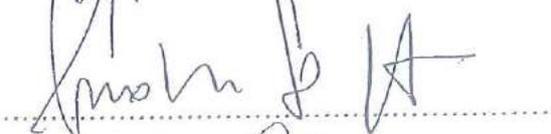
Prof. Antonio Grimaldi



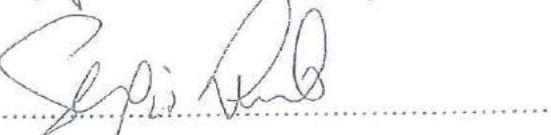
Ing. Despoina Karniadaki



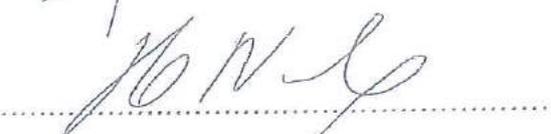
Dott. Andrea Lazzari



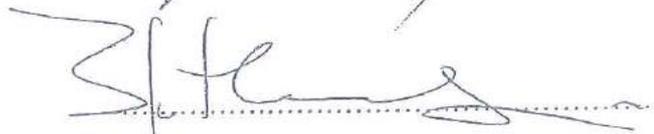
Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi



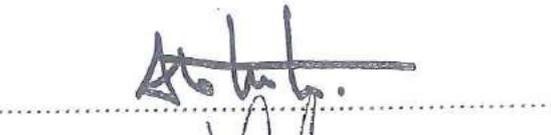
Prof. Mario Manassero

Arenis

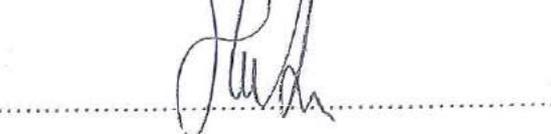
Avv. Michele Mauceri

Arenis

Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Santi Muscarà



01/10/1984
DIREZIONE REGIONALE
DIPARTIMENTO REGIONALE
DIPARTIMENTO REGIONALE
DIPARTIMENTO REGIONALE

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

PROVINCIA DI ...
COMUNE DI ...
C.A.P. ...
C.O.P. ...
C.O.P. ...

PROVINCIA DI ...
COMUNE DI ...

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Arch. Giuseppe Venturini

Ing. Roberto Viviani

Amenie

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Vincenzo Sacco

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Amenie

Amenie

[Handwritten signature]

La presente copia fotostatica composta
di N° 7 (sette) fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 02/02/2009

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

[Handwritten signature]

Sp. Gen.



ING. LA BARBERA

Handwritten initials

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

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA-2010-0024939 del 19/10/2010

All'Autorità Portuale di Palermo
via Piano dell'Ucciardone 4
90139 PALERMO

Pratica N.

Ref. Mittente:

e p.c. Alla Regione Siciliana
Assessorato ambiente
via U.La Malfa 169
90146 PALERMO

AUTORITA' PORTUALE DI PALERMO
26/10/2010
Prot. N°8606 E/10

Al Comune di Palermo
Palazzo delle Aquile - Piazza Pretoria
90133 PALERMO

Alla Provincia di Palermo
via Maqueda 100
90134 PALERMO

Al Ministero Beni culturali ed ambientali
Direzione Generale tutela del paesaggio
via di San Michele 22
00153 ROMA

Al Presidente della Commissione Tecnica
VIA/VAS
SEDE

Alla ex Divisione X
SEDE

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 0657223001 / fax 0657223040 -

A. Demicheli

**OGGETTO: verifica di assoggettabilità ex art. 20 Dlgs 152/06 e ss.mm.ii. Porto di
Palermo-completamento molo foraneo nel porto di Arenella**

Con nota DVA n. 12514 del 14 maggio 2010, è stata trasmessa alla Commissione Tecnica
VIA/VAS per le valutazioni di competenza, la richiesta di verifica di assoggettabilità ex art. 20 del
DLgs n. 152/06 e ss.mm.ii., del progetto di completamento del molo di sottoflutto di Arenella nel

Handwritten mark

porto di Palermo, avanzata dall'Autorità Portuale di Palermo con nota del 6 aprile 2010 n. 2803, pervenuta in data 14 aprile 2010, prot. n.DVA 9742.

Inoltre, con nota n. DVA 19771 del 9 agosto 2010, si è provveduto a trasmettere alla Commissione Tecnica VIA/VAS la ulteriore documentazione integrativa acquisita in data 2 agosto 2010 nota prot. n. DVA 19057, pervenuta da parte dell'Autorità Portuale di Palermo.

La Commissione Tecnica VIA/VAS, con nota pervenuta in data 29 settembre 2010, prot. n. DVA 23055, ha trasmesso il parere n. 525 del 16 settembre 2010, che, allegato alla presente determinazione ne costituisce parte integrante.

Acquisto pertanto il citato parere

SI DETERMINA

la esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale dell'intervento proposto, secondo la configurazione approvata dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 529 del 1974, fatti salvi i pareri, nulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere, anche in ordine ai vincoli paesaggistici, a condizione che si osservino le sotto elencate prescrizioni:

1. ai fini dell'attività di controllo, l'Autorità Portuale dovrà comunicare all'ARPA Sicilia la data dell'inizio dei lavori;
2. durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata, e esposta nelle premesse del sopra citato parere n. 525 del 16 settembre 2010 della Commissione tecnica VIA/VAS, stabilendo, in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi con l'ARPA Sicilia, prima dell'avvio dei lavori, le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali dirette al contenimento degli impatti in termini di rumore e vibrazioni, qualità dell'aria, sicurezza stradale, ambiente idrico e suolo; per quanto riguarda la componente ambientale rumore deve essere assicurata particolare attenzione ai recettori sensibili prossimi al sito, come ad esempio l'ospedale E. Albanese;
3. in particolare dovranno essere adottate misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (versamenti, rotture di tubazioni, ed altro) e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale;
4. prima dell'inizio dei lavori dovranno essere effettuate indagini geognostiche e geotecniche nell'area interessata dai lavori che dovranno essere sottoposte a verifica da parte del R.U.P. dell'Autorità Portuale di Palermo;
5. durante tutto il corso dei lavori, lo specchio d'acqua interessato dai lavori deve essere "conterminato" mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne, al fine di limitare l'intorpidimento della colonna d'acqua ed evitare impatti per la trasposizione dei sedimenti verso la prateria di *Posidonia oceanica* viva; inoltre, prima dell'inizio dei lavori, nell'area che dovrà essere occupata dalle opere e dalla scogliera, si dovrà procedere, attraverso l'utilizzo di mano d'opera esperta, sotto la sorveglianza di un biologo marino, all'espianto di eventuali cespugli vivi di *Posidonia oceanica*, non infestati da spore di

Halophila stipulacela o *Cauleptra racemosa* e al successivo trapianto nelle vicinanze della prateria viva. I lavori e la relativa relazione asseverata del biologo marino dovranno essere sottoposti a verifica da parte del R.U.P. dell'Autorità Portuale di Palermo;

6. in collaborazione con gli uffici comunali di regolamentazione del traffico dovranno essere adottati gli orari opportuni per l'apertura e chiusura del cantiere, idonei percorsi e tempi di percorrenza per l'approvvigionamento dei materiali durante tutto il periodo di costruzione delle opere, al fine di evitare congestionamenti del traffico stradale sia urbano che extraurbano;
7. prima della messa in esercizio dell'opera devono essere installati e resi funzionanti gli impianti di trattamento delle acque del massiccio e delle banchine previste dal progetto;
8. in ragione del vincolo paesaggistico cui è sottoposta l'area del Porto di Arenella, la scelta dei materiali utilizzati per il prolungamento del molo di sopraflutto e per il consolidamento e prolungamento della mantellata dell'ultimo tratto del molo medesimo in massi artificiali tipo Ecopode™, nonché la scelta dei colori delle opere di finitura, devono essere subordinate al parere della soprintendenza competente;
9. prima dell'inizio dei lavori dovrà essere ottenuta dall'Autorità regionale competente l'autorizzazione per la movimentazione dei fondali marini, in ordine alle attività di salpamento e regolarizzazione della scogliera;
10. prima del collaudo finale dei lavori del molo foraneo, dovrà essere completato e reso funzionante l'impianto di circolazione forzata delle acque del bacino portuale, che prevede l'installazione, nei punti indicati negli elaborati progettuali consegnati nell'ambito della documentazione integrativa, di ossigenatori e circolatori a bassa prevalenza, al fine di garantire gradienti di ricambio idrico ottimali all'interno delle due darsene del bacino portuale, e, inoltre, prima del collaudo finale dei lavori, dovranno essere stabilite, in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi con l'ARPA Sicilia, le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali per l'attuazione di un apposito monitoraggio sistematico, almeno semestrale, con analisi chimiche, fisiche e microbiologiche, della qualità dell'ambiente idrico e dei sedimenti del fondale all'interno del bacino portuale;
11. dovrà essere rispettato il piano di raccolta differenziata dei rifiuti a terra e il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico del porto di Arenella.

Le prescrizioni sopra individuate saranno soggette alla verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

La presente determinazione è trasmessa a tutte le Amministrazioni in indirizzo per i necessari seguiti di competenza; lo stesso provvedimento, unitamente al parere n. 525/2010, sarà pubblicato sul sito web del Ministero e sulla G.U. dello Stato.

Avverso il presente atto è ammesso ricorso entro 60 giorni dal ricevimento o dalla sua pubblicazione, al TAR competente o entro 120 giorni al Capo dello Stato.

IL DIRETTORE GENERALE
(dott. Mariano Grillo)



Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E.prot DVA - 2010 - 0023055 del 29/09/2010

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS
U.prot CTVA - 2010 - 0003312 del 28/09/2010

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

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali
SEDE



Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 0657223063/64 - fax 0657223082 - e-mail: cvia@minambiente.it

Pratica N. _____
Ref. Mittente: _____

**Oggetto: Verifica di Assoggettabilità alla VIA Porto di Palermo -
Lavori di completamento del molo foraneo del Porto
dell'Arenella secondo la configurazione di piano regolatore
approvato dal Consiglio Superiore LL.PP. con voto n. 529
del 11/09/1974". Proponente: Autorità Portuale di Palermo.**

Trasmissione parere n. 525 del 16 settembre 2010.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 16 settembre 2010.

OCI

All.: c.s.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE
(Avv. Sandro Campilongo)





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

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

Parere n. 525 del 16.09.2010

Progetto:	Verifica di Assoggettabilita' alla VIA Porto di Palermo – Lavori di completamento del molo foraneo del Porto dell'Arenella secondo la configurazione di piano regolatore approvato dal Consiglio Superiore LL.PP. con voto n. 529 del 11/09/1974"
Proponente:	Autorità Portuale di Palermo

Handwritten signatures and initials:
A large signature: *Antonio...*
Other initials: *Pa, li, er, S, a, B, G, M, R, V, S, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z*

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

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. 152 del 2006, come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, del progetto relativo ai "Lavori di completamento del molo foraneo del porto dell'Arenella secondo la configurazione di piano regolatore approvato dal consiglio superiore LL.PP. con voto n. 529 del 11/09/1974", presentata dall'Autorità Portuale di Palermo in data 6 aprile 2010, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali il 14 aprile 2010 al prot DVA/2010/9742 e dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS in data 17 maggio 2010 al nota prot. CTVA/2010/1415;

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

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

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

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

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTA la documentazione acquisita in data 17 maggio 2010 al prot. CTVA-2010-1415, che consiste in:

- Progetto definitivo composto da elaborati generali, studi specialistici, schemi grafici e progetto degli impianti;
- Studio preliminare ambientale,

VISTA la documentazione integrativa prodotta e acquisita in data 22 luglio 2010 al protocollo della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (prot. CTVA-2010-2495; CTVA-2010-2497; CTVA-2010-2499; CTVA-2010-2500; CTVA-2010-2501), che comprende in particolare:

- relazione di screening sulla possibile incidenza del progetto sul S.I.C. "Monte Pellegrino" per la procedura di verifica (screening) di incidenza ambientale ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. n. 357/97 e s.m.i.;
- ispezione fotografica subacquea dei fondali su cui insiste l'opera progettata;
- studio sulla qualità delle acque del Porto dell'Arenella;
- nota attestante l'approvazione del progetto da parte del C.T.A.;
- copia dell'istanza inoltrata alla Soprintendenza di Palermo ai fini della tutela paesaggistica;
- copia dello Stralcio del Piano di Smaltimento dei rifiuti in ambito portuale relativo al Porto dell'Arenella;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione,

Parere - Porto di Palermo – Lavori di completamento del molo foraneo del porto dell'Arenella

ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006, come modificato dal decreto legislativo n. 4 del 2008, è avvenuta, sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, in data 10 aprile 2010 e successivamente in data 10 agosto 2010, con riferimento alle integrazioni prodotte;

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

PREMESSO che:

- il PRP del Porto dell'Arenella è stato approvato con parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prot. N. 529 del. 09.11.1974; le opere ivi previste non sono state completate. Rispetto alla configurazione approvata, in particolare il porto risulta ancora oggi manchevole di un segmento terminale del molo di sopraflutto nonché del molo di sottoflutto e di alcune parti di banchinamento interno;
- con decreto Ministeriale del 6 aprile 1994 la circoscrizione dell'Autorità Portuale di Palermo è stata ampliata a comprendere il Porto dell'Arenella. Attualmente la circoscrizione dell'Autorità Portuale di Palermo è costituita dalle aree demaniali marittime, opere portuali e dagli antistanti spazi acquei compresi nel tratto di costa che va dal porticciolo di S. Erasmo fino al Porto dell'Arenella compreso;
- ad oggi il Porto dell'Arenella è utilizzato per attività peschereccia, turistica e da diporto. L'Autorità Portuale, nell'ambito delle proprie competenze gestionali, ha già affidato in concessione parte delle banchine e degli specchi acquei per attività diportistiche;
- la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA riguarda il progetto definitivo delle opere di completamento del molo di sopraflutto del porto, in conformità allo strumento pianificatorio vigente;
- il progetto intende migliorare le condizioni di accosto e di ormeggio del porto dell'Arenella, tenendo conto delle condizioni al contorno, anche in considerazione delle concessioni demaniali marittime già rilasciate o in corso di autorizzazione per le attività diportistiche all'interno del porto;

CONSIDERATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico l'Autorità Portuale rileva che:

- le opere foranee e di difesa esistenti, ancora incomplete, configurano una struttura portuale di tipo radente con uno specchio acqueo parzialmente protetto di circa 47.000 mq; il porticciolo è costituito da due bacini;
- la documentazione prodotta ha analizzato gli strumenti di Programmazione e Pianificazione territoriale e settoriale, quali: Piano Territoriale Paesistico; Piano Territoriale Provinciale; Piano Regolatore Generale; Piano Generale dei trasporti della Sicilia (P.R.T.); Piano Regolatore del Porto (P.R.P.); il Piano Strategico per la Nautica da Diporto in Sicilia; il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico del porto di Palermo;
- il progetto è conforme al P.R.P. del Porto dell'Arenella, approvato con parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prot. N. 529 del. 09.11.1974; sotto gli aspetti funzionali il PRP vigente citato destina gli specchi acquei ad attività peschereccia e di piccolo cabotaggio;
- è in corso di emanazione il parere del C.T.A. sul progetto definitivo;
- il progetto è anche coerente con il nuovo PRP del Porto di Palermo, oggi in fase avanzata di redazione che destina definitivamente il Porto dell'Arenella a porto turistico, prevedendo l'ormeggio di almeno 510 imbarcazioni, e aree di parcheggio per almeno 230 posti auto all'interno dell'area portuale e altrettanti nelle immediate vicinanze, prevedendo altresì un

Parere - Porto di Palermo - Lavori di completamento del molo foraneo del porto dell'Arenella

ampliamento del porto attraverso il completamento del molo di sopraflutto, la realizzazione del molo di sottoflutto e un nuovo banchinamento per la realizzazione dei servizi funzionali alla nautica da diporto;

- la zona oggetto d'intervento risulta nel PRG sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. n° 490/99, già legge 431/85;
- tutto il territorio circostante all'area d'intervento risulta sottoposto a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs. n° 490/99, già legge 1497/39;
- vicina, ma esterna al perimetro dell'intervento, si rileva un'area di interesse archeologico ai sensi della Legge 1089/39, integrata con nota della Soprintendenza BB CC AA n. 1732 del 9/04/02;
- l'area è sottoposta a vincolo di inedificabilità, in quanto ricadente nella fascia dei 150 m dalla battigia ai sensi dell'art. 2, comma 3, della L.R. n. 15/91;
- l'esame dei vincoli gravanti sul territorio ha evidenziato la presenza del SIC ITA020014 Monte Pellegrino - Rete Natura 2000 ai sensi della direttiva Habitat (92/43/CEE) a circa un km di distanza dall'area di progetto;

VALUTATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- il Porto dell'Arenella ricade nell'ambito del Porto polifunzionale di Palermo e già oggi è adibito ad attività peschereccia e da diporto;
- il progetto è conforme alla pianificazione regionale, provinciale e comunale e ha lo scopo di garantire la sicurezza delle attività diportistiche e degli ormeggi già esistenti o in corso di rilascio della relativa concessione demaniale marittima;
- il progetto, in attuazione parziale del PRP vigente, è conforme, come configurazione planimetrica, al PRP del Porto dell'Arenella vigente, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n°529 del 11/09/1974;
- il progetto è coerente con il nuovo PRP del Porto di Palermo che oggi è in fase avanzata di redazione;
- il progetto è inoltre coerente con il "Piano Strategico per la nautica da diporto in Sicilia" del 26/05/2006, approvato dall'assessorato regionale turismo, che definisce le caratteristiche e i parametri connotativi per i porti turistici della Sicilia; tale piano prevede le attività diportistiche per il porto di Arenella, modificando le previsioni del PRP del 1974 che destina gli specchi acquei ad attività peschereccia e di piccolo cabotaggio. Attualmente il porto è adibito ad attività peschereccia e da diporto;
- l'Autorità Portuale di Palermo ha in corso la conclusione dell'approvazione del progetto definitivo da parte del C.T.A. e deve ottenere da parte delle altre autorità preposte i nulla osta necessari per la realizzazione dell'opera;

CONSIDERATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- il progetto, nel rispetto delle previsioni del vigente Piano Regolatore del Porto dell'Arenella, concorre ad una maggiore protezione del bacino portuale, con lo scopo di riqualificare l'offerta turistica del porto dell'Arenella a servizio dell'ormeggio di imbarcazioni di piccole e medie dimensioni;
- l'analisi delle attività attuali nell'area di intervento rileva numerosi ormeggi e servizi per la nautica da diporto in virtù delle concessioni già rilasciate; il sito non riesce ad esaudire completamente la domanda di ormeggi estivi; l'attività di pesca oggi è pressoché

- attualmente il molo di sopraflutto si sviluppa complessivamente per 459 m, su tre tronchi nelle direzioni ESE, Sud e SSW, di lunghezza rispettivamente pari a 79,75 m, 288,40 m e 90,8 m, ed è realizzato costruttivamente da un'opera a gettata con massiccio di coronamento a quota +2,80 m circa, mantellata in cubi di calcestruzzo di dimensione variabile (mediamente 2,5x2,5x2m) con berma a quota +6m circa; inoltre è presente un banchinamento parziale con quota di calpestio a +1,40 m circa ed un muro paraonde solo per i primi 200 m;
- recentemente sono stati effettuati lavori di rifioritura della mantellata da parte del Provveditorato Opere Pubbliche, fino al termine del secondo tratto del molo (prog. 288,40 m); gli elementi del massiccio alla testata della diga presentano cedimenti fino a circa 1 m;
- il progetto prevede il completamento del consolidamento della parte rimanente della diga foranea, prima della realizzazione dei lavori della testata del molo;
- ad oggi è stata rilasciata la concessione per la realizzazione del banchinamento interno del molo di sopraflutto fino all'attuale testata dell'opera mentre è in corso di rilascio quella per la realizzazione del molo di sottoflutto in conformità allo strumento pianificatorio vigente; tali interventi sono a carico di concessionari privati;

in merito alle caratteristiche del progetto:

- il progetto è stato armonizzato con gli standard di settore, con particolare riferimento a quelli prodotti dall'Associazione Internazionale di Navigazione (A.I.P.C.N. - P.I.A.N.C.), oggi PIANC;
- il progetto prevede la manutenzione straordinaria dell'ultimo tratto del molo esistente e il completamento del molo di sopraflutto che consiste in particolare al prolungamento del molo stesso con banchinamento a cassoni per una lunghezza di 77.50 m e alla realizzazione del riccio di testata della scogliera, per una lunghezza complessiva dell'intera opera pari a 128.25 m;
- l'Autorità Portuale intende utilizzare tecnologie e materiali che possano favorire l'inserimento ambientale e paesaggistico dell'intervento, come i blocchi del tipo "Ecopode™" per la parte emersa delle scogliere, sistemi di illuminazione a bassissimo consumo (LED) ed impianti antincendio e di lavaggio ad acqua marina, nonché il rivestimento delle superfici visibili con materiali di colore compatibile col paesaggio;

in merito alle tipologie costruttive delle opere marittime

- la manutenzione straordinaria dell'ultima parte del molo esistente si prevede attraverso il salpamento dei massi cubici affioranti, ove occorrente, l'intasamento e regolarizzazione della superficie con massi di prima categoria e pietrame fino a quota adeguata, con pendenza di scarpata lato mare 4/3, la protezione del nucleo da uno strato filtro di scogli di seconda categoria per uno spessore di 1,7 m e da una mantellata in massi artificiali tipo Ecopode™ per le parti emerse, con aspetto simile alla pietra naturale, e tipo Accropode™ per le parti sommerse, che formerà lato mare una berma emersa di larghezza 10 m e quota + 6,0 m rispetto il l.m.m. Si prevede inoltre la regolarizzazione della superficie del massiccio di coronamento, che ha subito fenomeni di cedimento, con calcestruzzo alleggerito e la realizzazione del muro paraonde fino ad una quota di 6 m sul l.m.m, quota del preesistente muro, verificata dalle analisi di funzionalità dell'opera in presenza del fenomeno di overtopping;
- si prevede il rivestimento con pietra locale delle superfici visibili del massiccio e del muro paraonde, dalla progressiva 288,40 m alla progressiva 456,70 m; quest'ultimo si prevede alla stessa quota della berma della mantellata per un migliore inserimento paesaggistico dell'opera;
- il completamento dell'opera di sopraflutto, in coerenza planimetrica con quanto previsto nel PRP vigente prevede la realizzazione di una diga a gettata con massiccio e banchinamento a

R. W. Ferrara

na

cassoni cellulari, in esatta continuità dimensionale planimetrica al terzo tronco esistente (direzione S-SW) per una lunghezza di 77,5 m oltre il riccio di testata;

- la sezione tipica di progetto prevede, in analogia all'ultima parte del molo esistente, un imbasamento ad una profondità di circa -13 m rispetto il l.m.m. un nucleo in scogli di prima categoria e pietrame fino a quota adeguata e pendenza scarpata lato mare 4/3. Il nucleo sarà protetto da uno stato filtro di scogli di seconda categoria per uno spessore idoneo e da una mantellata di tipo "single layer" in massi artificiali tipo Ecopode™ (per le parti emerse) e tipo Accropode™ (per le parti sommerse) che formerà lato mare una berma emersa di larghezza 10 m e quota + 6,0 m rispetto il l.m.m;
- al di sopra del nucleo, ad una quota di +3,00 m, è prevista una sovrastruttura in calcestruzzo di larghezza 8,15 m con muro paraonde a quota +6,0 sul l.m.m;
- si prevede la realizzazione del banchinamento interno con cassoni cellulari con celle antiriflettenti in cemento armato larghi 19,9 m, posizionati su di un letto di pietrame, con celle interne riempite con sabbia; sul cassone, dalla quota +0,5 m, sarà realizzata una sovrastruttura in cemento armato fino alla quota di calpestio prevista di +1,4 m sul l.m.m;
- in tale sovrastruttura si prevede la realizzazione di un cunicolo di servizio nonché l'arredo finale con gli ausili all'ormeggio e la normale dotazione impiantistica (idrico-sanitaria, elettrica, illuminotecnica e segnali);
- i cassoni sono prefabbricati in calcestruzzo armato, il paraonde e la sovrastruttura nelle parti visibili sono rivestiti in pietra; la finitura della superficie del banchinamento è in cemento pigmentato in colori terrosi, con filo banchina in orlatura di pietra;
- in corrispondenza della testata si prevede lo spostamento dell'impianto di segnalamento a luce verde e la realizzazione, in aderenza al muro paraonde, di un locale tecnico per l'alloggiamento dei gruppi di pressurizzazione a servizio degli impianti idrico e antincendio, e di un deposito da destinare a dispositivi di protezione ambientale, come, ad esempio, panne antinquinamento;
- non si prevedono attività di dragaggio;
- il colore dei materiali di rivestimento delle superfici visibili si prevede compatibile con il paesaggio;

in merito alle attrezzature portuali e agli impianti

- si prevede la realizzazione di un canale impiantistico lungo tutto il banchinamento, della dimensione di 50x40 cm, accessibile da pozzetti posti ogni 15 m circa, parabordi in mescola di gomma, anelli golfari in acciaio zincato o inox AISI 316 o bitte in ghisa sferoidale per l'ormeggio delle imbarcazioni, due colonnine con prese idriche per il lavaggio delle banchine e prese elettriche a supporto delle imbarcazioni, due scalette di risalita lungo le banchine;
- gli impianti progettati consistono in:
 - impianto idrico di lavaggio ad acqua marina;
 - impianto di drenaggio delle acque reflue e di recapito alla fognatura dinamica cittadina;
 - impianto antincendio alimentato con acqua marina;
 - impianto elettrico, delle comunicazioni e dei segnali;
 - impianto illuminotecnico;
 - impianto di segnalamento marittimo;
- lo studio riporta le aree di parcheggio previsti dal nuovo PRP di Palermo in corso di redazione, per almeno 230 posti auto all'interno dell'area portuale, oltre a quelli previsti dal PRG del Comune di Palermo;

in merito alla cantierizzazione

- il tempo stimato per la realizzazione delle opere è pari a 24 mesi;

- il cantiere che verrà utilizzato per la prefabbricazione dei cassoni cellulari e lo stoccaggio dei materiali è situato nella radice del molo di sottoflutto; l'approvvigionamento dei materiali si prevede via terra;
- l'utilizzo di massi artificiali minimizza le quantità di materiale naturale da cava necessario da apportare in situ;
- il bilancio della quantità di materiali da approvvigionare per la realizzazione delle opere prevede un totale di 95.905 mc, suddivisi tra Scogli di 2^a categoria Scogli di 1^a categoria, pietrame, calcestruzzi e sabbia;
- non risulta materiale da conferire in discarica; il materiale proveniente da salpamenti e demolizioni, pari a 427 mc, verrà riutilizzato in diminuzione della quantità dei materiali da approvvigionare che si riduce ad un totale di 95.478 mc, di cui materiale da cava pari a circa 64.620 mc;
- il progetto contiene l'elenco delle cave di prestito autorizzate nella provincia di Palermo, identificando quella più vicina in contrada Celona a 11 Km dal sito di intervento;
- il calcolo dei transiti giornalieri generati per gli approvvigionamenti dei materiali, rapportati alle fasi di lavorazione previste dal progetto, che ha tenuto conto del tempo totale di 24 mesi della realizzazione dell'opera, di una capacità media dei veicoli pari a 20 mc, di un periodo di attività media annua di 250 giorni e mensile di 22 giorni e di cicli di lavorazione in cui avviene il trasporto di 6 ore al giorno, prevede un lieve incremento del traffico indotto, con 18,7 transiti giornalieri dal dodicesimo al diciottesimo mese e una media di 10 mezzi circa dal sesto all'undicesimo e dal diciannovesimo al ventesimo mese, per un totale di 4.656 transiti nei 24 mesi;
- non si prevedono attività di dragaggio;

in merito alla produzione di rifiuti

- in fase di costruzione non si prevede la produzione di rifiuti. Il materiale salpato verrà riutilizzato per il rifiorimento della mantellata adiacente; in caso di necessità, lo studio identifica una discarica autorizzata, la "Palermo recuperi srl", a circa 11 Km dal porto di Arenella;
- in fase di esercizio, il completamento del molo di sopraflutto non comporta variazioni alla produzione di rifiuti;
- nell'ambito della documentazione integrativa è stato fornito uno stralcio del Piano di Smaltimento dei rifiuti in ambito portuale relativo al Porto dell'Arenella;

in merito agli studi specialistici e agli approfondimenti effettuati

- la documentazione prodotta contiene i seguenti studi specialistici ai fini del dimensionamento del progetto:
 - Studio Climatologico;
 - Studio Idraulico Marittimo;
 - Studio sull'evoluzione della linea di riva;
 - Studio sulla stabilità delle strutture;
 - Studio Geotecnico;
 - Relazione Geologica;
- nell'ambito della caratterizzazione climatica del sito, sono stati riportati ed analizzati dati relativi alla temperatura, alla precipitazione, all'umidità relativa, alla nuvolosità, alla visibilità orizzontale e alla pressione al suolo;
- lo "Studio Idraulico Marittimo" fa riferimento ai dati di moto ondoso elaborati dal centro meteorologico inglese United Kingdom Meteorological Office (nel seguito Met. Office) ed i dati della Rete Ondametrica Nazionale della boa di Capo Gallo;

il settore di traversia di interesse è quello 320°N-0°N-90°N, che non risulta interessato dal moto ondoso regnante e dominante proviene dal settore 285°-300°N; dal III e dal IV quadrante provengono le mareggiate più frequenti e più forti;

- dall'analisi dei risultati delle simulazioni effettuate si evince che i treni d'onda sottocosta tendono a posizionarsi con direzioni comprese tra 10°N e 90°N; le condizioni più gravose per la fascia di frangimento si hanno per i treni d'onda a largo con direzione d'attacco 60°N e 90°N; le onde provenienti da 30°N e 60°N creano le maggiori agitazioni sottocosta;
- lo studio geologico e geotecnico è basato su dati di letteratura e su sondaggi meccanici effettuati nelle vicinanze a terra. La successione stratigrafica dei terreni interessati dall'intervento si articola in sedimenti costituiti da sabbie e ciottoli sciolti e/o addensati da 0,00 m a 0,50-1,00 di profondità e da calcarenite organogena, di colore giallastro, con livelli a durezza variabile in dipendenza della granulometria e della cementazione con, a varie altezze, livelli sabbiosi e/o sabbio-limosi da 1,00 a 30,00 m di profondità;
- le verifiche di stabilità effettuate, per tutte le combinazioni di carico considerate, hanno rilevato coefficienti di sicurezza superiori ai valori minimi ammessi dalla vigente normativa;
- i cedimenti che possono interessare l'opera risultano compatibili con i requisiti di funzionalità e di sicurezza;

VALUTATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- si tratta di un intervento su una struttura portuale preesistente, ricadente su un litorale già antropizzato;
- la realizzazione del progetto, in coerenza sia con il PRP vigente che con quello in corso di redazione, consentirà di effettuare un importante passo verso il completamento della struttura portuale e il miglioramento della qualità dei servizi forniti;
- il progetto non prevede incremento del numero dei natanti causata dalla presenza dell'opera e pertanto non prevede incrementi del traffico indotto attuale per la fase di esercizio; non si ritiene che la realizzazione dell'opera possa comportare un aumento del traffico navale a regime, come conseguenza dell'allungamento della banchina e del completamento del bacino portuale, in quanto è già presente un'intensa attività nautica e da diporto, specialmente durante il periodo estivo, con un'intensa fruizione dei pontili galleggianti dei diversi club nautici, nonché degli approdi della marineria da pesca dell'Arenella;
- il traffico indotto previsto dalle attività di cantiere non incide in maniera rilevante sul traffico complessivo della zona;
- non sono state prese in considerazione alternative sulla conformazione planimetrica del progetto, in quanto le opere sono previste dal PRP vigente e sono fondamentali per il completamento del molo di sopraflutto e la protezione del bacino portuale;
- si condivide la scelta dell'utilizzo dei cassoni cellulari per la realizzazione dell'opera;
- il progetto si presenta completo nella descrizione degli elementi strutturali;
- non si prevedono attività di dragaggio ai fini della realizzazione dell'opera;
- ai fini della sostenibilità complessiva del progetto e il miglioramento della qualità ambientale dei luoghi si prevede il minor consumo di risorse naturali, l'adozione di sistemi necessari di protezione ambientale sia in fase costruttiva che in quella gestionale, la riduzione al minimo dei movimenti di terra e la compensazione in loco, ove possibile, l'uso di massi ecocompatibili di minimo impatto paesaggistico e di cassoni cellulari con superfici visibili rivestite con materiali di colore compatibile col paesaggio, l'installazione di impianti antincendio e di lavaggio delle banchine alimentati con acqua marina e l'installazione di sistemi di illuminamento a basso consumo energetico (led) ed antinquinamento luminoso;

- il progetto ha tenuto conto delle valenze paesaggistiche e ambientali locali, in ordine ai materiali di finitura utilizzati;
- l'utilizzo di massi artificiali tipo Ecopode™ si estende sull'intero braccio dell'ultima parte del molo di sopraflutto per garantire la continuità visiva dei materiali;
- non si prevedono attività cumulative con altri progetti per il periodo della realizzazione dell'opera;
- l'importo complessivo dei lavori a base d'asta si stima in 9.650.418 euro;

CONSIDERATO CHE

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

- lo studio effettuato ha analizzato i potenziali effetti che il progetto potrebbe avere sull'area di intervento e sul contesto paesaggistico sia durante la fase di cantiere che durante quella di esercizio; per la verifica della potenziale incidenza dell'intervento proposto sul contesto paesaggistico si è tenuto conto, in particolare, delle modificazioni della morfologia del territorio, degli effetti sull'atmosfera e sull'ambiente idrico, dell'impatto acustico, dell'impatto paesaggistico;
- la documentazione integrativa ha analizzato la potenziale incidenza dell'opera sul SIC "Monte Pellegrino";

Suolo e sottosuolo

- il litorale si presenta con un fondale antistante caratterizzato da isobate che seguono regolarmente il profilo della riva; la isobata -10 è a circa 200 m dalla riva. La costa, laddove non è presente alcuna struttura portuale, è prevalentemente rocciosa ad eccezione del tratto più a Nord, di tipo sabbioso, presso il radicamento del molo di sopraflutto;
- ai fini della caratterizzazione della stratigrafia dei fondali dell'Arenella la relazione geologica si basa su campioni prelevati, sugli stessi litotipi, nel corso di sondaggi meccanici effettuati nelle vicinanze a terra; l'intera zona, così come il fondo sul quale poggerà il nuovo molo, è caratterizzata dalla presenza delle calcareniti organogene, di colore giallastro, con livelli a durezza variabile in dipendenza della granulometria e della cementazione;
- localmente, a varie altezze, si scontrano livelli sabbiosi e/o sabbio-limosi; tra i banconi tufacei affioranti si rinvencono i sedimenti costituiti da sabbie e ciottoli sciolti e/o addensati in spessore variabile tra 0,50 e 1,00 m;
- nel segmento di costa analizzata non si riscontra la presenza di foci fluviali, torrenti, fossi e canali, che possano influenzare la determinazione del bilancio di trasporto solido che interessa l'evoluzione della linea di riva;
- l'analisi sulla variazione della linea di riva dell'unità fisiografica ha rilevato la prevalente presenza di coste rocciose; la sabbia nel tratto di costa al Nord, presso il radicamento del molo di sopraflutto, è stata formata grazie all'oggetto offerto dal primo braccio del molo; il trend evolutivo degli ultimi anni non denota variazioni di rilievo;
- l'analisi effettuata ha calcolato il flusso netto di energia che insiste nella spiaggia a Nord dell'Arenella, considerando le onde trasformate con il codice STWAVE ed estratte in un punto in prossimità del radicamento del molo di sopraflutto; la risultante delle onde ha una inclinazione pressoché uguale alla normale a riva (circa 45°N) e pertanto il flusso netto risulta nullo a conferma del fatto che la spiaggia è in equilibrio dinamico;
- lo studio denota un accumulo di materiale che limita la possibilità di ormeggio delle imbarcazioni a ridosso del molo di sopraflutto, a circa metà del braccio orientato verso Sud, che tuttavia non si trova in una posizione tipica di un porto che tende all'insabbiamento. In tale posizione è in corso d'opera la realizzazione di un banchinamento a carico di privati che è già stato sottoposto ad apposita valutazione ambientale da parte del MATTM;
- la riduzione dell'imboccatura portuale prevista dalle opere in progetto, comporta una lieve

[Handwritten signatures and notes]

riduzione del vettore idraulico marittimo all'interno del bacino portuale, con conseguente lieve aumento deposizionale medio; secondo lo studio effettuato, tale effetto è di modestissima entità ed è da considerare trascurabile; nessun effetto è atteso sui segmenti di deposito più importanti presenti a nord del sito portuale;

Atmosfera

- la definizione dei parametri relativi al regime anemometrico e meteo climatico, per il sito di interesse, è stata effettuata prendendo a riferimento le stazioni di Palermo Punta Raisi ed Ustica;
- la stima degli impatti per la fase del cantiere ha rilevato fenomeni di inquinamento atmosferico di durata limitata nel tempo e circoscritti come area di influenza, che non potrebbero causare disagi significativi; i possibili impatti sono legati soprattutto alle opere a gettata, per il sollevamento di polveri dovuto alla realizzazione delle opere e per la movimentazione dei mezzi di trasporto di materiale ed apparecchiature da e per il sito di costruzione;
- le misure di mitigazione prevedono la bagnatura delle strade e delle gomme degli automezzi di trasporto, la bagnatura degli inerti, l'utilizzo di scivoli per lo scarico dei materiali, la riduzione della velocità dei camion di trasporto dei materiali;
- lo studio non rileva alcun incremento degli impatti in atmosfera per la fase di esercizio, in quanto non si prevede un incremento della ricettività del bacino portuale, considerando l'elevato traffico marittimo già presente, soprattutto in estate;

Ambiente idrico

- la caratterizzazione dell'ambiente idrico in termini di moto ondoso è stata condotta nell'ambito dello "Studio Idraulico Marittimo";
- l'analisi della qualità delle acque locali ha rilevato un emissario attivo di scarichi fognari della rete urbana di Palermo, all'esterno della radice del molo di sopraflutto, l'emissario Acquasanta - Tonnara - Porticciolo Fognolo che scarica acque miste; tra gli interventi previsti per l'eliminazione dei suddetti scarichi e il convogliamento ai depuratori, lo studio cita la nuova rete fognaria di Arenella - Vergine Maria e la normalizzazione degli scarichi nel porto industriale, attraverso la costruzione di uno "sgrossatore" (ossia una vasca di modulazione per inviare all'impianto di depurazione le acque nere diluite), intervento curato dall'Autorità Portuale di Palermo;
- inoltre, è stato effettuato uno studio sul ricambio idrico del bacino portuale a seguito al completamento del molo di sopraflutto;
- tra le configurazioni investigate, quella del completamento del bacino portuale secondo il PRP vigente presenta un valore di e-folding time di 6,1 giorni, considerato "discreto" ma tuttavia superiore al valore ottimale di quattro giorni. Le analisi effettuate hanno evidenziato una geometria della configurazione portuale non adatta a favorire il ricambio idrico, un rapporto di escursione di marea inferiore al valore ideale, concludendo che il bacino, per qualsiasi delle configurazioni analizzate, soffre di un povero ricambio dovuto a circolazione per la sola marea;
- l'approfondimento modellistico matematico utilizzato per analizzare con maggiore dettaglio le caratteristiche dinamiche del vettore di circolazione idraulica nel campo di bacino (codice RMA-2 V4.35), ha rilevato velocità di circolazione dovute alla sola marea astronomica globalmente basse, soprattutto presso i punti di controllo posizionati presso gli spigoli e gli angoli interni dei due bacini, confermando un non ottimale livello di efficienza di ricambio idrico;
- è stata inoltre condotta una valutazione della dispersione di eventuali sversamenti accidentali di inquinanti, prendendo ad esempio posizioni puntuali e effettuando l'osservazione su punti di controllo all'interno delle due darsene, attraverso l'utilizzo del modello di calcolo

- matematico bidimensionale agli elementi finiti RMA4; le mappe tematiche relative ai livelli di concentrazione simulati per i time step significativi hanno rilevato elevati gradienti di diffusione e bassi gradienti di dispersione, in quanto l'inquinante si diffonde velocemente in tutto il bacino, con livelli di concentrazione massima e residua abbastanza elevati e con velocità invece di abbattimento dei valori di concentrazione viceversa molto lente; l'area più sfavorita è costituito dall'area più interna del bacino nuovo (punto di controllo 3);
- per migliorare la qualità delle acque, è stata prevista l'istallazione di ossigenatori e circolatori a bassa prevalenza presso i punti più critici delle due darsene interne del bacino portuale, ai fini di garantire i gradienti di ricambio ottimali;
 - la stima degli impatti per la fase di cantiere tiene conto delle misure di sicurezza in termini di legge e di capitolato speciale di appalto contro la caduta in mare di idrocarburi o sostanze oleose, legate all'attività dei mezzi a mare impegnati nella realizzazione delle opere;
 - modesti impatti di aumento della torpidità dell'acqua sono conseguenti alle attività di salpamento e di movimentazione dei materiali per la costruzione delle opere che determinano la messa in sospensione delle frazioni più fini;
 - le misure di mitigazione prevedono l'utilizzo di panne antinquinamento per il confinamento a mare dell'area di cantiere, per evitare la disperzione delle polveri in sospensione;
 - per la fase di esercizio il progetto prevede la realizzazione di un apposito impianto di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche; attraverso la rete di caditoie distribuite in banchina e sul massiccio di sovraccarico, le acque saranno raccolte e, passando attraverso il disoleatore per la separazione di eventuali oli presenti, convogliate al dissabbiatore e successivamente pompate alla fognatura cittadina;

Rumore e vibrazioni

- il Comune di Palermo ha avviato l'iter per la predisposizione del Piano di zonizzazione acustica del territorio urbano che attualmente è in fase di approvazione;
- la stima degli impatti per la fase di cantiere rileva che le attività più rumorose sono quelle relative alle fasi iniziali del cantiere ed alla movimentazione dei materiali; gli impatti provocati dal traffico indotto dalle attività di trasporto dei materiali si ritiene trascurabile in quanto temporaneo e puntuale; dall'analisi dei transiti giornalieri si evince che il periodo di maggior traffico sarà quello dal dodicesimo al diciottesimo mese di cantiere;
- data l'ubicazione del cantiere rispetto ai recettori potenziali sensibili, lo studio non prevede impatti significativi dovuti alle vibrazioni, anche in considerazione della temporaneità delle attività di cantiere;
- le misure di mitigazione prevedono il contenimento dei rumori attraverso l'adozione di limiti di velocità, la corretta scelta delle macchine e delle attrezzature e la buona manutenzione delle stesse e interventi sulle modalità operazionali e di predisposizione del cantiere;
- si prevede di non effettuare le attività di maggior disturbo durante i periodi della maggiore concentrazione di soggetti non residenti, che coincidono con i fine settimana ed il mese di agosto;
- per la fase di esercizio lo studio non prevede variazioni dei livelli sonori e aumento delle vibrazioni;

Paesaggio e beni culturali

- lo studio di inserimento paesistico ha verificato la compatibilità paesistica dell'opera al Piano territoriale Paesistico Regionale e il linguaggio formale adottato in relazione al contesto di riferimento, attenendosi alle prescrizioni degli strumenti urbanistici vigenti e alla compatibilità dei valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo esistente sul Porto di Arenella;
- le opere da realizzare sono caratterizzate da un impatto visivo limitato dovuto sia alla tipologia costruttiva che all'inserimento nello sky-line portuale;

- il completamento dell'opera foranea è effettuata in conformità allo strumento urbanistico vigente e non causa elementi di disturbo per le attività della struttura portuale esistente. Il progetto si inserisce nel contesto territoriale non modificando né alterando la morfologia del luogo, ponendosi in stretto rapporto con i caratteri specifici del contesto e cercando di rispettare la compatibilità tra nuovo ed esistente;
- il completamento del molo avviene con una forma volumetrica semplice e compatta che risulta adeguata in rapporto alle dimensioni delle opere foranee esistenti;
- si prevede l'utilizzo di materiali con finitura e cromatismi compatibili con il contesto territoriale;
- sotto l'aspetto urbanistico, l'opera partecipa alla ricomposizione spaziale e figurativa dell'insediamento urbano, alla riqualificazione di un'infrastruttura oggi incompleta, non sicura e marginalizzata, al ripristino del rapporto tra la borgata e l'approdo a mare;

Flora - Fauna - Ecosistemi

- lo studio evidenzia l'alto valore di biodiversità dell'ambiente costiero della Sicilia; si rileva la presenza del SIC "Monte Pellegrino" nell'area vasta di influenza dell'intervento e di una prateria di *Posidonia oceanica* nelle aree limitrofe al porto;

Valutazione d'incidenza sull'area SIC "Monte Pellegrino"

- l'Autorità Portuale, attraverso lo studio eseguito dalla "C.R.E.A. Soc. Coop." di Palermo, ha prodotto uno screening sui potenziali effetti dell'intervento in progetto sul SIC ITA020014 Monte Pellegrino - Rete Natura 2000 ai sensi della direttiva Habitat (92/43/CEE) che è situato a circa 800 m di distanza dall'area di progetto;
- è stato evidenziato che il progetto non è direttamente connesso né necessario alla gestione del sito. L'analisi ha rilevato un'assenza di impatti e conseguenze negative riconducibili alle opere di progetto;
- gli habitat prioritari presenti all'interno del SIC sono soprattutto rappresentati da ambienti rupestri e della macchia mediterranea, che sono comunque situati in aree molto più distanti e/o su altri versanti, rispetto alla zona oggetto dei lavori: nelle aree più vicine sono invece presenti soprattutto fasce di rimboschimento a Pini e Eucalipti, interessate fra l'altro dalla strada di collegamento con il Santuario di Santa Rosalia;
- non si prevedono interazioni o impatti rispetto alle sensibilità ambientali presenti nel SIC soprattutto poiché la zona di progetto è situata in un ambito fisicamente separato dalle propaggini più vicine del SIC per la interposta presenza di una vasta area fortemente urbanizzata e notevolmente degradata, rappresentata dal quartiere di Arenella;
- le azioni previste dal progetto nella fase di cantiere sono di portata limitata, sia dal punto di vista quantitativo (limitata estensione e dimensionamento delle strutture), che temporale (limitata durata dei lavori); le azioni presenti in fase di esercizio inoltre sono già in gran parte presenti e non incideranno sull'assetto ambientale dell'area, soprattutto considerando l'elevato traffico marittimo già presente, soprattutto in estate;
- gli impatti previsti nelle varie fasi del progetto sono da considerarsi nulli e/o trascurabili rispetto alle sensibilità ambientali presenti all'interno del SIC, sia per la loro natura, sia per la distanza che separa le due aree;
- non si prevedono quindi interazioni di alcun tipo fra la realizzazione del progetto e l'area in cui è presente il SIC;

Presenza di *Posidonia Oceanica*

- la documentazione prodotta riporta i risultati dell'indagine di campo effettuata dal "Centro Interdipartimentale per lo Studio dell'Ecologia degli Ambienti Costieri (C.I.S.A.C.)" dell'Università degli Studi di Palermo, finalizzata a valutare la morfologia e le caratteristiche sedimentologiche e biocenotiche dei fondali del Porto dell'Arenella interessati, direttamente

ed indirettamente, dal progetto del prolungamento del molo di sottoflutto e dalla gestione delle opere medesime, di cui all'apposita valutazione ambientale effettuata dal MATTM;

- la valutazione dello stato dell'ambiente marino nel paraggio dell'opera è stata realizzata mediante carte batimetriche, carte delle biocenosi bentoniche, immagini aerofotogrammetriche, indagini sub bottom profiler, documentazione fotografica e informazioni raccolte mediante immersioni con Auto-Respiratore ad Aria (A.R.A.);
- nella parte est del rilievo tra le isobate dei - 9 m e - 11 m si rileva il limite superiore della prateria di Posidonia oceanica, rappresentata da un mosaico costituito da patch di piante vive circondate da matte morte, che occupa complessivamente il 14,8% dell'area di indagine, con una superficie di 2,4 ettari; le immagini fotografiche rilevate hanno consentito di individuare visivamente le diverse formazioni mappate strumentalmente;
- tale studio è stato implementato, nell'ambito della documentazione integrativa fornita, da un ulteriore studio, firmato da biologi marini, comprendente un'indagine fotografica subacquea dei fondali su cui insiste l'opera; le attività svolte contengono un rilievo del fondale e dei popolamenti bentonici in immersione con autorespiratore ad aria, e una documentazione fotografica sulla base di mappe georeferenziate in G.I.S. Manifold, con stazioni poste ogni 10 m, per una distanza di 100 m dalla fine del riccio attuale del molo di sopraflutto;
- dalle considerazioni effettuate nello studio, si rileva che il fondale esaminato si presenta quasi interamente sabbioso, con massi e detriti di origine antropica, e "in alcuni tratti si riscontra la presenza di matte morte, dapprima frammentate quindi più estese verso la fine del transetto esaminato, residue di una più ampia prateria che un tempo si estendeva nella zona, e sulle quali sono presenti ancora pochi cespugli isolati di Posidonia oceanica, molto degradati e a scarsa densità fascicolare, abbondantemente epifitati da una flora prevalentemente nitrofila; sulla matte morta l'aspetto vegetazionale prevalente è un turf composto da Halophila stipulacela, Cauleptra racemosa e altre alghe nitrofile, mentre è assente la Cimotoceca nodosa";
- le conclusioni dello studio denotano la quasi totale distruzione della prateria oceanica nell'area indagata, provocata dagli effetti delle acque reflue non depurate e da alterazioni di origine antropica; il degrado dei fondali è testimoniato anche dalla presenza di popolamenti a Halophila stipulacela, e Cauleptra racemosa;

Assetto territoriale e socio-economico

- in linea generale, la realizzazione della nuova opera foranea, oltre al consolidamento delle infrastrutture portuali esistenti, apporterà un aumento dei servizi portuali che attiverà una risposta positiva da parte dell'economia locale;

VALUTATO CHE

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

- la valutazione d'incidenza dell'opera sul SIC ITA020014 Monte Pellegrino, distante circa 800 m dall'area dell'intervento, effettuata a livello di screening, non ha rilevato criticità soprattutto in ragione dell'esistenza di una vasta area densamente urbanizzata tra il SIC e le opere in progetto;
- le aree di cantiere presentano una buona accessibilità e comunque sono in parte defilate rispetto al centro cittadino principale, per cui si ritiene che il flusso di traffico veicolare addizionale determinato dai lavori provocherà effetti localizzati, che potranno essere contenuti entro limiti di accettabilità e che cesseranno con la chiusura del cantiere stesso;
- il recettore sensibile più prossimo al sito di progetto è quello dell'ospedale E. Albanese che si trova sul pianoro rialzato a Sud Ovest del porto dell'Arenella, ad una distanza di circa 100 m;
- le analisi effettuate non hanno rilevato praterie di Posidonia oceanica vive nell'area interessata dai lavori, bensì la presenza di matte morta frammentata e di cespugli isolati

Parere - Porto di Palermo - Lavori di completamento del molo foraneo del porto dell'Arenella

[Handwritten signatures and initials]

invasi da *Halophila stipulacela*, *Cauleptra racemosa* e altre alghe nitrofile; tuttavia, nell'area limitrofa verso Est è stato riscontrato un mosaico costituito da patch di piante vive circondate da matte morte e pertanto si ritengono opportune misure di sicurezza per rischi inquinamento ambientale durante la realizzazione delle opere, come versamento di oli dai macchinari, sconfinamenti ecc.

- durante tutto il corso dei lavori, lo specchio d'acqua interessato dai lavori deve essere in ogni caso "conterminato" mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne, al fine di limitare l'intorpidimento della colonna d'acqua ed evitare impatti per la trasposizione dei sedimenti verso la prateria di *Posidonia oceanica*;
- inoltre, nell'area che dovrà essere occupata dalle opere e dalla scogliera, si ritiene opportuno procedere, attraverso l'utilizzo di mano d'opera esperta e sotto la sorveglianza di un biologo marino, all'espianto di eventuali cespugli vivi di *Posidonia oceanica*, non infestati da spore di *Halophila stipulacela* o *Cauleptra racemosa* e al successivo trapianto nelle vicinanze della prateria viva;
- lo studio di massima effettuato sulla dinamica costiera e sulla tendenza evolutiva della linea di costa non ha rilevato effetti significativi a scala ampia; non si prevedono modificazioni dell'equilibrio che si è venuto a creare nel tratto di costa considerato, in quanto l'opera di progetto altro non fa che completare opere già esistenti, che già attualmente delimitano il bacino portuale;
- la realizzazione dell'opera foranea non comporta significative modificazioni della morfologia dei fondali dello specchio acqueo; sia la parte di opera a scogliera con massiccio di coronamento che la parte banchinata con cassoni cellulari saranno fondate su un nucleo o letto direttamente poggiati sul fondale; non si prevede la realizzazione di scanni di imbasamento o movimenti di terra, se non limitatamente su alcune sezioni della scogliera, ai fini della regolarizzazione della formazione dello strato filtro di di scogli di 2^a categoria, per una corretta collocazione della mantellata in massi artificiali esapodi;
- non risultano effettuate analisi sulla qualità chimica e microbiologica dei sedimenti del sito di intervento in quanto il progetto non prevede attività di dragaggio;
- l'analisi della qualità delle acque per il sito di interesse ha rilevato un ricambio idrico "discreto" ma inferiore a quello ritenuto ottimale, evidenziando una bassa velocità di circolazione delle acque all'interno del bacino portuale soprattutto presso gli spigoli e gli angoli interni dei due bacini, e ha determinato la necessità di una circolazione forzata delle acque, attraverso l'installazione di ossigenatori e circolatori a bassa prevalenza al fine di garantire i gradienti di ricambio idrico ottimali;

VALUTATO CHE

- si tratta della realizzazione di un'opera di ridotta consistenza, la cui configurazione planimetrica è in perfetta attinenza con lo schema previsto dal PRP del Porto di Arenella e dal progetto in corso di approvazione del nuovo PRP del Porto di Palermo;
- da quanto dedotto dall'analisi della documentazione, si può escludere che a seguito della realizzazione del progetto vi saranno impatti permanenti che possano accrescere i valori preesistenti, e che si possano generare nuovi impatti significativi dalla realizzazione dei lavori;
- si valutano positivamente le misure di mitigazione proposte dallo studio;
- la realizzazione del molo di sopraflutto diminuisce l'agitazione ondosa dell'intero bacino creando condizioni migliori per l'accosto e l'ormeggio dei natanti, ma non incrementa in modo sostanziale la ricettività del bacino portuale rispetto allo stato di fatto, considerando l'elevato traffico marittimo già presente, soprattutto in estate, a causa del sufficiente ridosso di cui gode il Porto anche con l'attuale grado di completamento dell'opera di sopraflutto;
- la valutazione di incidenza effettuata a livello di screening ha rilevato che tra l'area di

progetto e il SIC ITA020014 Monte Pellegrino esiste una interruzione territoriale di una zona intensamente urbanizzata, che annulla gli effetti diretti e indiretti. Pertanto non si individuano incidenze e implicazioni del progetto sul sito;

- la documentazione prodotta per conoscere lo stato e il livello di copertura della prateria di *Posidonia oceanica* nei fondali interessati dai lavori, ha rilevato l'assenza della fanerogama marina viva nell'area interessata dall'opera e la presenza frammentaria di matte morte e di cespugli isolati molto degradati. Tuttavia, data la vicinanza di tale habitat prioritario occorre osservare opportuni accorgimenti durante l'esecuzione dei lavori;
- gli unici impatti prevedibili determinati dalle opere e ricadenti sul contesto circostante riguardano quelli di cantiere. Tuttavia si tratta di impatti che potranno essere gestiti con iniziative mitigatrici opportune e accorgimenti facilmente attuabili, soprattutto per il contenimento delle polveri. Ciò anche tenendo conto che l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale e si presenta limitato a fronte dell'estensione dell'area stessa. In ogni caso si tratta di impatti transitori che termineranno con l'ultimazione dei lavori;
- si ritiene che il contesto generale dell'area portuale risulterà migliorato dalla realizzazione delle opere.

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

ESPRIME

Wella

PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI V.I.A del progetto "Lavori di completamento del molo foraneo del porto dell'Arenella secondo la configurazione di piano regolatore approvato dal Consiglio Superiore LL.PP. con voto n. 529 del 11/09/1974" del porto di Palermo, presentata dall'Autorità Portuale di Palermo, fatti salvi i pareri, nulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere, anche in ordine ai vincoli paesaggistici, a condizione che si osservino le seguenti prescrizioni:

1. ai fini dell'attività di controllo, l'Autorità Portuale dovrà comunicare all'ARPA Sicilia la data dell'inizio dei lavori;
2. durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata, e esposta nelle premesse, stabilendo, in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi con l'ARPA Sicilia, prima dell'avvio dei lavori, le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali dirette al contenimento degli impatti in termini di rumore e vibrazioni, qualità dell'aria, sicurezza stradale, ambiente idrico e suolo; per quanto riguarda la componente ambientale rumore deve essere assicurata particolare attenzione ai recettori sensibili prossimi al sito, come ad esempio l'ospedale E. Albanese;
3. in particolare dovranno essere adottate misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo i verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (versamenti, rotture di tubazioni, ed altro) e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale;
4. prima dell'inizio dei lavori dovranno essere effettuate indagini geognostiche e geotecniche nell'area interessata dai lavori che dovranno essere sottoposte a verifica da parte del R.U.P. dell'Autorità Portuale di Palermo;
5. durante tutto il corso dei lavori, lo specchio d'acqua interessato dai lavori deve essere "conterminato" mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne, al fine di limitare l'intorpidimento

R *hi* *W* *FC* *Q* *S* *S* *W* *ad* *W* *W*

della colonna d'acqua ed evitare impatti per la trasposizione dei sedimenti verso la prateria di *Posidonia oceanica* viva; inoltre, prima dell'inizio dei lavori, nell'area che dovrà essere occupata dalle opere e dalla scogliera, si dovrà procedere, attraverso l'utilizzo di mano d'opera esperta, sotto la sorveglianza di un biologo marino, all'espianto di eventuali cespugli vivi di *Posidonia oceanica*, non infestati da spore di *Halophila stipulacela* o *Cauleptra racemosa* e al successivo trapianto nelle vicinanze della prateria viva. I lavori e la relativa relazione asseverata del biologo marino dovranno essere sottoposti a verifica da parte del R.U.P. dell'Autorità Portuale di Palermo;

6. in collaborazione con gli uffici comunali di regolamentazione del traffico dovranno essere adottati gli orari opportuni per l'apertura e chiusura del cantiere, idonei percorsi e tempi di percorrenza per l'approvvigionamento dei materiali durante tutto il periodo di costruzione delle opere, al fine di evitare congestionamenti del traffico stradale sia urbano che extraurbano;
7. prima della messa in esercizio dell'opera devono essere installati e resi funzionanti gli impianti di trattamento delle acque del massiccio e delle banchine previste dal progetto;
8. in ragione del vincolo paesaggistico cui è sottoposta l'area del Porto di Arenella, la scelta dei materiali utilizzati per il prolungamento del molo di sopraflutto e per il consolidamento e prolungamento della mantellata dell'ultimo tratto del molo medesimo in massi artificiali tipo Ecopode™, nonché la scelta dei colori delle opere di finitura deve essere subordinata al parere della soprintendenza competente;
9. prima dell'inizio dei lavori dovrà essere ottenuta dall'Autorità regionale competente l'autorizzazione per la movimentazione dei fondali marini, in ordine alle attività di salpamento e regolarizzazione della scogliera;
10. prima del collaudo finale dei lavori del molo foraneo, dovrà essere completato e reso funzionante l'impianto di circolazione forzata delle acque del bacino portuale, che prevede l'installazione, nei punti indicati negli elaborati progettuali consegnati nell'ambito della documentazione integrativa, di ossigenatori e circolatori a bassa prevalenza, al fine di garantire gradienti di ricambio idrico ottimali all'interno delle due darsene del bacino portuale, e, inoltre, prima del collaudo finale dei lavori, dovranno essere stabilite, in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi con l'ARPA Sicilia, le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali per l'attuazione di un apposito monitoraggio sistematico, almeno semestrale, con analisi chimiche, fisiche e microbiologiche, della qualità dell'ambiente idrico e dei sedimenti del fondale all'interno del bacino portuale;
11. dovrà essere rispettato il piano di raccolta differenziata dei rifiuti a terra e il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico del porto di Arenella.

Presidente *Claudio De Rose*

Cons. *Giuseppe Caruso*
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. *Guido Monteforte Specchi*
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

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

Avv. *Sandro Campilongo* (Segretario)

Assente

The block contains three handwritten signatures on a set of horizontal dotted lines. The top signature is the word 'Assente' written in a simple, blocky font. Below it is a large, stylized signature in dark ink, which appears to be 'Sandro Campilongo'. The bottom signature is another stylized signature in dark ink, which appears to be 'Guido Monteforte Specchi'.

- Prof. Vittorio Amadio
- Dott. Renzo Baldoni
- Prof. Gian Mario Baruchello
- Dott. Gualtiero Bellomo
- Avv. Filippo Bernocchi
- Ing. Stefano Bonino
- Ing. Eugenio Bordonali
- Dott. Gaetano Bordone
- Dott. Andrea Borgia
- Prof. Ezio Bussoletti
- Ing. Rita Caroselli
- Ing. Antonio Castelgrande
- Arch. Laura Cobello
- Prof. Carlo Collivignarelli
- Dott. Siro Corezzi
- Dott. Maurizio Croce
- Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Lom. *[Signature]*
Dott. *[Signature]*
[Signature]
Assente
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]
Assente
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]
Assente

[Handwritten marks]

Ing. Chiara Di Mambro

Assente

Avv. Luca Di Raimondo

Assente

Dott. Cesare Donnhauser

Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Assente

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Filippo Gargallo

Prof. Antonio Grimaldi

Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Assente

Prof. Mario Manassero

Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Assente

Ing. Arturo Luca Montanelli

Arturo Luca Montanelli

Ing. Santi Muscarà

Assente

Avv. Rocco Panetta

Assente

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi Melis

gl

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani

Francesca Soro

Vincenzo Sacco

Vincenzo Ruggiero

Xavier Santiapichi

Assente

Francesca Federica Quercia

Mauro Patti

La presente copia fotostatica composta
di N° *12* fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li *28.09.2010*

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

[Signature]

[Handwritten mark]

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica è conservata in
la struttura è conservata in
la struttura è conservata in

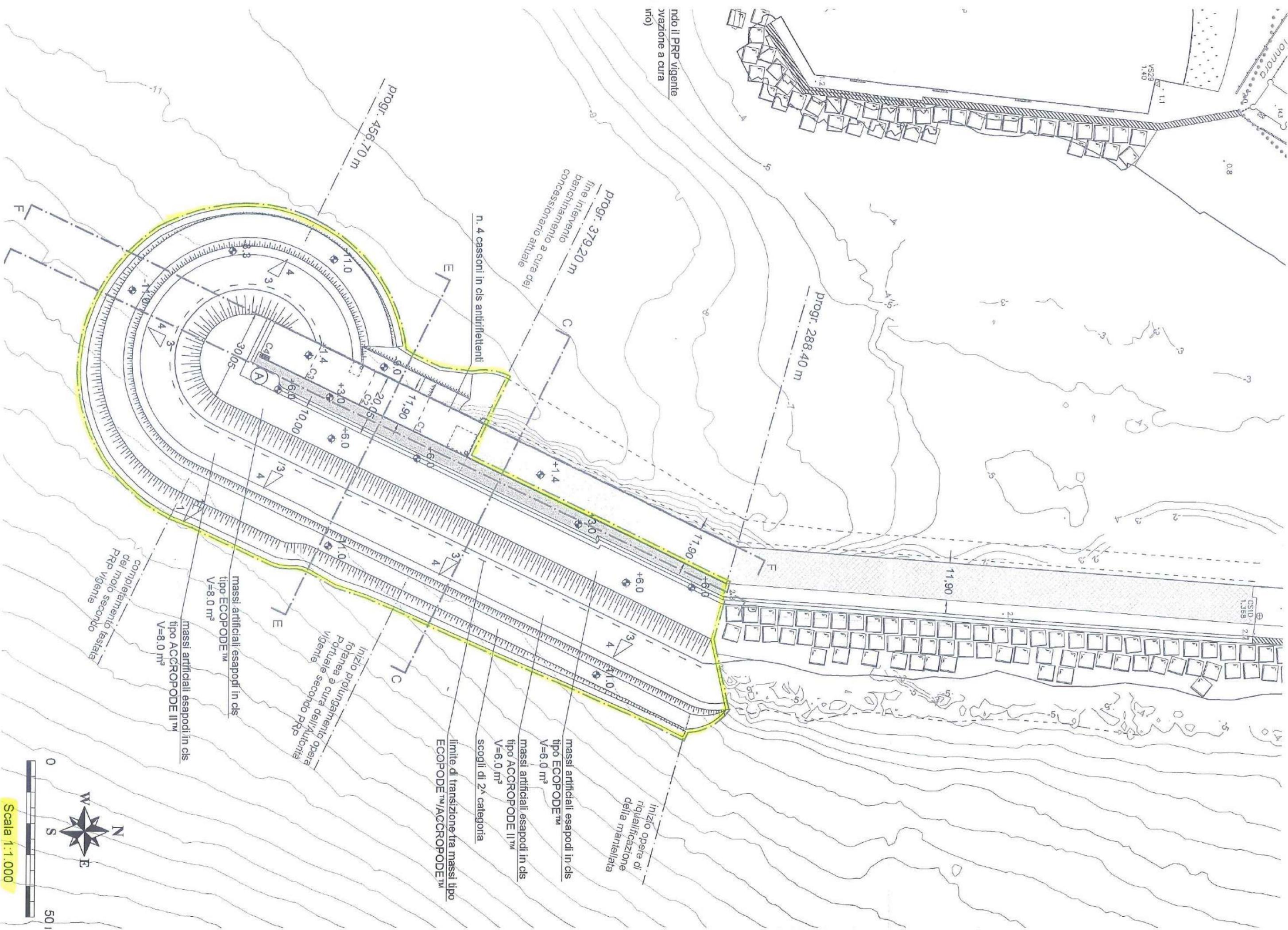
Il Segretario della Commissione



Avanzamento banchina
di progetto

MOLO S. LUCIA

SCALA 1:1000



Quando il PRP vigente
previsione a cura
ritmo)

Progr. 456,70 m

Progr. 379,20 m
fine intervento
banchinamento a
concessionario a cura del
concessionario attuale

n. 4 cassoni in cls antiriflettenti

Progr. 288,40 m

completamento
del molo secondo
PRP vigente

massi artificiali esapodi in cls
tipo ECOPODE™
V=8,0 m³

massi artificiali esapodi in cls
tipo ACCROPODE II™
V=8,0 m³

inizio prolungamento
opera
Portuale a cura dell'Autorità
vigente secondo PRP

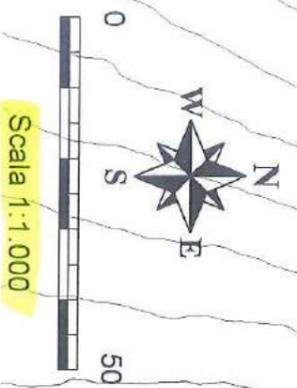
limite di transizione tra massi tipo
ECOPODE™/ACCROPODE™

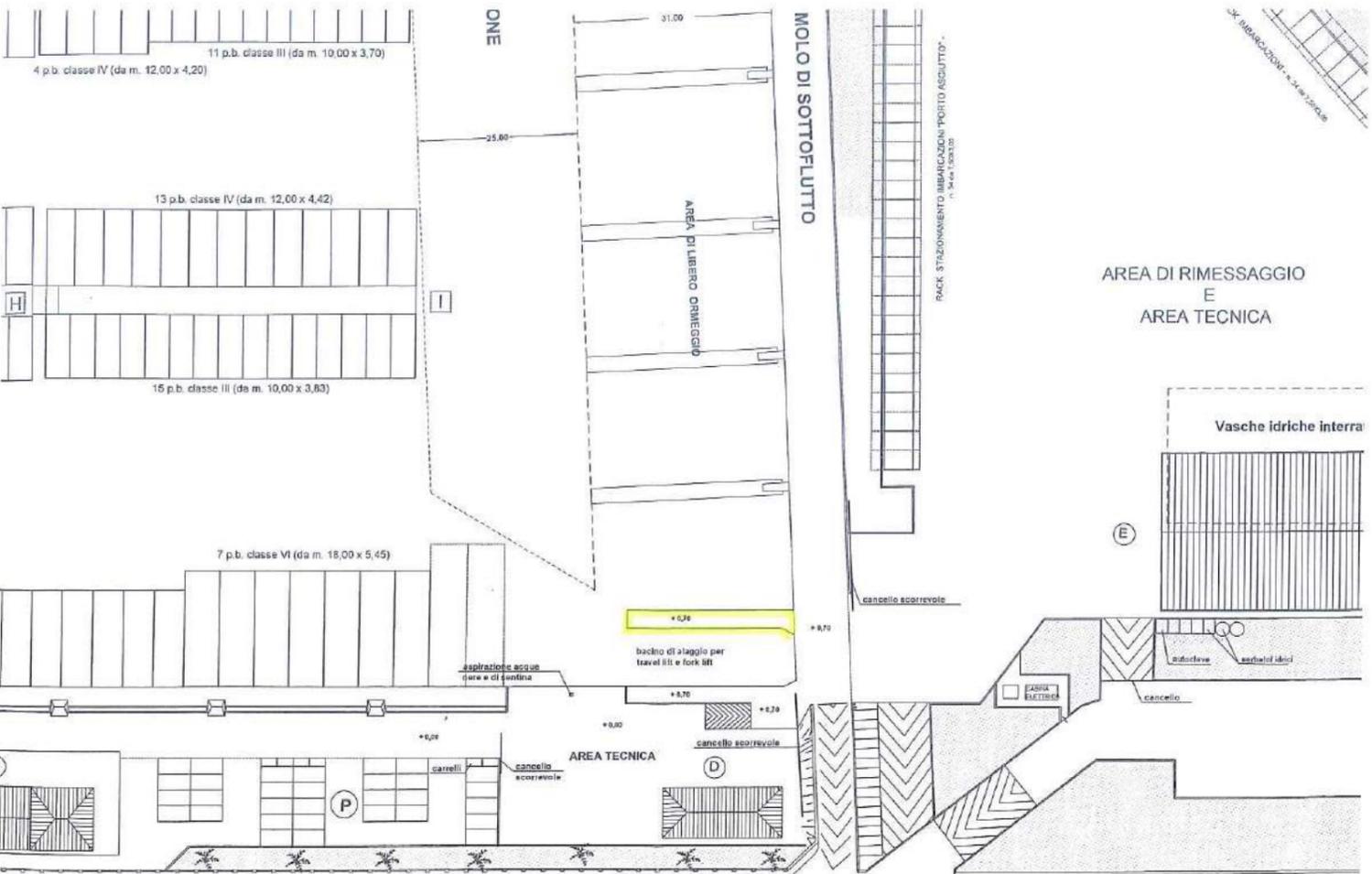
scogli di 2ª categoria
V=6,0 m³

massi artificiali esapodi in cls
tipo ACCROPODE II™
V=6,0 m³

massi artificiali esapodi in cls
tipo ECOPODE™
V=6,0 m³

inizio opera di
riqualificazione
della mantellata





SCALA 1:1000



COMUNE DI PALERMO

AREA DELLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO
UFFICIO DELLA PIANIFICAZIONE URBANA E TERRITORIALE

Polo Tecnico - Via Ausonia, 69 - 90146 PALERMO - FAX 091/7402605

email: urbanistica@comune.palermo.it - pec: urbanistica@cert.comune.palermo.it

Prot. n. 178934 del 04/03/2016

esclusivamente a mezzo PEC

DGSalvaguardiaAmbientale@PEC.minambiente.it

Oggetto: Società Marina Villa Igiea SpA, Palermo – Progetto per la realizzazione di un pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio e varo di unità da diporto per mezzo di travel lift, nel quadro degli interventi, in parte già ultimati, di potenziamento, adeguamento e completamento delle infrastrutture del porto turistico dell'Acquasanta di Palermo - D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii. art. 20. Avviso di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, giusta pubblicazione Portale Valutazioni Ambientali Ministero dell'Ambiente. Richiesta chiarimenti

Premesso che:

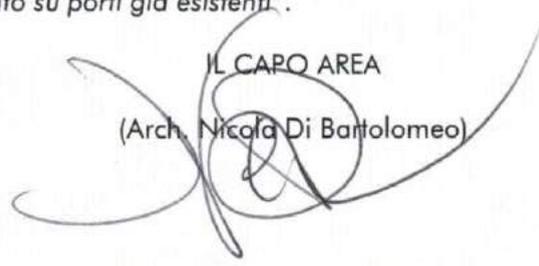
- la proponente "Società Marina Villa Igiea SpA" di Palermo ha avviato la procedura in argomento relativa al "Progetto per la realizzazione di un pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio e varo di unità da diporto per mezzo di travel lift, nel quadro degli interventi, in parte già ultimati, di potenziamento, adeguamento e completamento delle infrastrutture del porto turistico dell'Acquasanta di Palermo".
- l'Avviso di avvio della procedura di consultazione e gli elaborati alla stessa riferiti sono stati pubblicati sul sito di codesto Spett.le Ministero al seguente link: <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1601/2672?pagina=5#form-cercaDocumentazione>. La pubblicazione è avvenuta in data 21-01-2016 e la fase di consultazione si concluderà il 06-03-2016;
- tra gli elaborati pubblicati si novera un documento denominato "Elenco Allegati Studio Ambientale" dove, sul frontespizio, è riportata una testata con la seguente dicitura: "Progetto di potenziamento, adeguamento e completamento delle Infrastrutture del Porto Turistico dell'Acquasanta di Palermo" e non "pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio e varo di unità da diporto per mezzo di travel lift ...";
- il documento classificato "Elenco elaborati di progetto" elenca dettagliatamente (differenziandoli per colore) gli elaborati, i quali non sono relativi al solo pontile, ma si riferiscono chiaramente ad una ben più complessa casistica di interventi da collegarsi al potenziamento del porto e quindi riconducibili alla sopracitata testata dell'"Elenco Allegati Studio Ambientale";

- In merito all'intervento riguardante il pontile, non esiste una descrizione stralciata o comunque dedicata, se non all'interno dell'All. 1 - Relazione dello Studio Ambientale, sempre riportante nella testata la dicitura "Progetto di potenziamento, adeguamento e completamento delle Infrastrutture del Porto Turistico dell'Acquasanta di Palermo";
- non risulta chiaro quali siano gli "interventi, in parte già ultimati, di potenziamento, adeguamento e completamento delle infrastrutture del porto turistico dell'Acquasanta di Palermo";
- per quanto sopra richiamato, apparirebbe che sarebbe ancora da realizzare il complesso degli interventi contenuti e descritti nella Relazione Generale, allegato inserito tra i 60 documenti pubblicati per la verifica in oggetto. Infatti nella nota della proponente "Marina Villa Igiea", prot. n. 01/2016 del 14 gennaio 2016 inviata anche a codesto Spett.le Direzione Generale, Divisione II a pag. 2 si legge: "Il progetto inerente gli ulteriori interventi di sistemazione delle aree in concessione, che non formano oggetto della presente procedura di 'screening', sono frutto del ...;
- se tali ulteriori interventi coincidono in tutto o anche in buona parte con il Progetto generale descritto nella citata "Relazione generale" è da chiedersi come mai la proponente "Società Marina di Villa Igiea" avvii la verifica di assoggettabilità solo per il Progetto del pontile ... e non al più generale complesso degli interventi da realizzare descritto, nella considerazione che, peraltro, sono stati posti in consultazione ben 60 elaborati, ad eccezione di quelli indicati in rosso nell'allegato "Elenco Elaborati Progetto".

Per quanto premesso – nonché sulla scorta della documentazione e dei contenuti degli elaborati posti in consultazione, si chiede a codesta Spett.le Divisione II di voler fornire chiarimenti in ordine all'oggetto della verifica di assoggettabilità a V.I.A. che sembrerebbe non limitato al "Progetto per la realizzazione di un pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio e varo di unità da diporto per mezzo di travel lift ..." come descritto nell'Avviso di Avvio della procedura in argomento, ciò nella considerazione che il materiale posto in consultazione è riferito al più ampio contesto del "Progetto di potenziamento, adeguamento e completamento delle Infrastrutture del Porto Turistico dell'Acquasanta di Palermo", fattispecie che ricorre nel D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., Allegato IV, punto "7. Progetti di infrastrutture", lettera "q) porti turistici e da diporto, ..., nonché progetti di intervento su porti già esistenti".

IL CAPO AREA

(Arch. Nicola Di Bartolomeo)





COMUNE DI PALERMO

AREA DELLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO
UFFICIO DELLA PIANIFICAZIONE URBANA E TERRITORIALE

Polo Tecnico - Via Ausonia, 69 - 90146 PALERMO - FAX 091/7402605

email: pianificazioneterritoriale@comune.palermo.it -

pec: pianificazioneterritoriale@cert.comune.palermo.it

Prot. n. 188261 del 08/03/2016

esclusivamente a mezzo PEC

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Oggetto: Società Marina Villa Igiea SpA, Palermo – *Progetto per la realizzazione di un pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio e varo di unità da diporto per mezzo di travel lift, nel quadro degli interventi, in parte già ultimati, di potenziamento, adeguamento e completamento delle infrastrutture del porto turistico dell'Acquasanta di Palermo* - **D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii. art. 20. Avviso di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA**, giusta pubblicazione Portale Valutazioni Ambientali Ministero dell'Ambiente. **Osservazioni e parere**

Con nota n. 178934 del 04/03/2016, con riferimento alla procedura avviata dalla Committente in oggetto, la scrivente Area ha formulato e inviato alla PEC dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it di codesta Divisione la richiesta di chiarimenti che si riporta integralmente:

<<Premesso che:

- la proponente "Società Marina Villa Igiea SpA" di Palermo ha avviato la procedura in argomento relativa al "*Progetto per la realizzazione di un pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio e varo di unità da diporto per mezzo di travel lift, nel quadro degli interventi, in parte già ultimati, di potenziamento, adeguamento e completamento delle infrastrutture del porto turistico dell'Acquasanta di Palermo*".
- l'Avviso di avvio della procedura di consultazione e gli elaborati alla stessa riferiti sono stati pubblicati sul sito di codesto Spett.le Ministero al seguente link: <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1601/2672?pagina=5#form-cercaDocumentazione>. La pubblicazione è avvenuta in data 21-01-2016 e la fase di consultazione si concluderà il 06-03-2016;
- tra gli elaborati pubblicati si novera un documento denominato "*Elenco Allegati Studio Ambientale*" dove, sul frontespizio, è riportata una testata con la seguente dicitura: "*Progetto di potenziamento, adeguamento e completamento delle Infrastrutture del Porto Turistico dell'Acquasanta di Palermo*" e non "*pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio e varo di unità da diporto per mezzo di travel lift ...*";
- il documento classificato "Elenco elaborati di progetto" elenca dettagliatamente (differenziandoli per colore) gli elaborati, i quali non sono relativi al solo pontile, ma si riferiscono chiaramente ad una ben più complessa casistica di interventi da collegarsi al potenziamento del porto e quindi riconducibili alla sopracitata testata dell' "*Elenco Allegati Studio Ambientale*";

- In merito all'intervento riguardante il pontile, non esiste una descrizione stralciata o comunque dedicata, se non all'interno dell'All. 1 - Relazione dello Studio Ambientale, sempre riportante nella testata la dicitura "Progetto di potenziamento, adeguamento e completamento delle Infrastrutture del Porto Turistico dell'Acquasanta di Palermo";
- non risulta chiaro quali siano gli "interventi, in parte già ultimati, di potenziamento, adeguamento e completamento delle infrastrutture del porto turistico dell'Acquasanta di Palermo";
- per quanto sopra richiamato, apparirebbe che sarebbe ancora da realizzare il complesso degli interventi contenuti e descritti nella Relazione Generale, allegato inserito tra i 60 documenti pubblicati per la verifica in oggetto. Infatti nella nota della proponente "Marina Villa Igiea", prot. n. 01/2016 del 14 gennaio 2016 inviata anche a codesto Spett.le Direzione Generale, Divisione II a pag. 2 si legge: "Il progetto inerente gli ulteriori interventi di sistemazione delle aree in concessione, che non formano oggetto della presente procedura di 'screening', sono frutto del ...;
- se tali ulteriori interventi coincidono in tutto o anche in buona parte con il Progetto generale descritto nella citata "Relazione generale" è da chiedersi come mai la proponente "Società Marina di Villa Igiea" avvii la verifica di assoggettabilità solo per il Progetto del pontile ... e non al più generale complesso degli interventi da realizzare descritto, nella considerazione che, peraltro, sono stati posti in consultazione ben 60 elaborati, ad eccezione di quelli indicati in rosso nell'allegato "Elenco Elaborati Progetto".

Per quanto premesso – nonché sulla scorta della documentazione e dei contenuti degli elaborati posti in consultazione, si chiede a codesta Spett.le Divisione II di voler fornire chiarimenti in ordine all'oggetto della verifica di assoggettabilità a V.I.A. che sembrerebbe non limitato al "Progetto per la realizzazione di un pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio e varo di unità da diporto per mezzo di travel lift ..." come descritto nell'Avviso di Avvio della procedura in argomento, ciò nella considerazione che il materiale posto in consultazione è riferito al più ampio contesto del "Progetto di potenziamento, adeguamento e completamento delle Infrastrutture del Porto Turistico dell'Acquasanta di Palermo", fattispecie che ricorre nel D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., Allegato IV, punto "7. Progetti di infrastrutture", lettera "q) porti turistici e da diporto, ..., nonché progetti di intervento su porti già esistenti".>>

Il rapporto di consegna del suddetto messaggio a mezzo PEC è risultato positivo.

Alla richiesta di chiarimenti non è pervenuto alcun riscontro entro la data di chiusura delle consultazioni, prevista il 06 marzo 2016 (giorno festivo) e, dunque, traslata al 07 marzo 2016.

Dalla disamina della scarna documentazione riferita al progetto di cui la proponente Società Marina Villa Igiea dichiara aver avviato la procedura ex D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., art. 20, ossia il "Progetto per la realizzazione di un pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio e varo di unità da diporto per mezzo di travel lift, nel quadro degli interventi, in parte già ultimati, di potenziamento, adeguamento e completamento delle infrastrutture del porto turistico dell'Acquasanta di Palermo" sulla base di quanto dichiarato e contenuto nell'elaborato "STUDIO AMBIENTALE PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE, AI SENSI DELL'ART. 20, TITOLO III, PARTE II DEL D.LGS. 152/2006 E S.M.I. E PER LA PROCEDURA DI INCIDENZA (DI CUI ALL'ARTICOLO 5 DEL DECRETO N. 357 DEL 1997) AI SENSI DELL'ART. 10 COMMA 3 DEL D.LGS. 152/2006 E S.M.I."

Rilevato che:

- Il proponente dichiara che lo Studio, "oltre alla a contenere i criteri per la valutazione della verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale, conterrà anche gli elementi di cui

all'allegato G del DPR 357/1997 e s.m.i.” Il richiamo all'allegato G citato, com'è noto, comporta lo svolgimento di una valutazione appropriata di incidenza ambientale, ossia della fase successiva allo “screening”, sulla base del quale livello non è stato possibile escludere impatti che possano incidere sullo stato di conservazione degli habitat e delle specie del sito natura 2000 interferito e quindi impatti negativi significativi sullo stesso. Ma ad una attenta lettura del documento non vi è chiarezza, completezza e coerenza tra la dichiarazione resa e i contenuti, le informazioni e le conclusioni relative all'incidenza ambientale;

- Gli interventi previsti dal progetto attengono a: 1) “Consolidamento banchine Nel tratto terminale della banchina di riva Sud, in prossimità dell'intersezione con la banchina del molo di sottoflutto, in considerazione dello stato di notevole ossidazione e di degrado delle armature della loro struttura, è stata prevista la realizzazione di travi portanti supplementari disposte tra le coppie di travi trasversali esistenti e la realizzazione di una apposita piastra in c.a. sostenuta dalle predette nuove travi, nonché la realizzazione della trave di bordo banchina e del cordolo che delimita il terrapieno.”; 2) “Infrastrutture ed attrezzature per alaggio e varo. (...): Realizzazione dello scanno di imbasamento del pontile con scogli di 1ª e 2ª categoria; Regolarizzazione e spianamento subacqueo del suddetto scanno da effettuare con pietrisco, in preparazione del piano di posa dei massi artificiali; Posa in opera di uno strato di geotessuto di tipo pesante in corrispondenza dei massi artificiali; Realizzazione di massi artificiali costituenti il pontile, che saranno realizzati in calcestruzzo e saranno costituiti da elementi affiancati con sagoma maschiofemmina di base e da elementi di sovrastruttura sovrastanti i primi; Realizzazione nel ciglio della banchina sud, in corrispondenza del bacino del travellift (in atto a m. + 1,30) di una trave in calcestruzzo armato della sezione di m 2,60x1,00 con l'estradosso alla stessa quota del Molo di sottoflutto e del pontile di cui al punto precedente (cioè a m. + 2,30); Realizzazione di un cancello scorrevole, con luce libera di passaggio di circa ml. 18, tra il Molo di sottoflutto ed il previsto bacino e adeguamento del cancello scorrevole esistente tra la banchina del suddetto Molo ed il piazzale della “colmata”. Tali cancelli consentiranno il transito e l'operatività dei mezzi di sollevamento (travel-lift e fork-lift) ed il collegamento funzionale della banchina sud con il piazzale dell'area operativa destinata all'assistenza tecnica alle unità da diporto (c.d. “colmata”); Realizzazione di una rampa carrabile in conglomerato cementizio per raccordare altimetricamente alla quota del molo di sottoflutto (+2,30), la banchina di riva sud, la cui quota di calpestio resta invariata (a parte la variazione dovuta alla piastra di consolidamento del solaio dell'impalcato che ne porta il piano di calpestio da + 1,30 a + 1,60 circa).
- (...) l'Autorità Portuale di Palermo ha affidato in concessione alla società Marina Villa Igiea SpA, per la durata di anni 40 (a decorrere dal 19 dicembre 2006), una zona di demanio marittimo ubicata nel Comune di Palermo, località Acquasanta, della superficie complessiva di mq 84.830, di cui mq 38.767 di aree scoperte (banchine, pontili, piazzali e sistemazioni a verde), mq 2.952 di area scoperta da occupare con manufatti di facile rimozione (area di sedime dei prefabbricati) e mq 42.911 di specchio acqueo, allo scopo di realizzare gli interventi di potenziamento, adeguamento e completamento, nonché per la realizzazione dell'arredo urbano, del compendio demaniale marittimo denominato “Porto Acquasanta”, al fine di effettuare una efficace ed economica gestione del compendio stesso.
- (...) L'Autorità Portuale di Palermo, con Delibera del 19.12.2011 ha adottato il Nuovo PRP, il quale tuttavia ad oggi non risulta ancora formalmente approvato. Secondo le indicazioni del Nuovo PRP, il porto di Palermo è classificato, ai sensi del R.D. 3095/4885, di II cat. I classe.” Secondo la proposta di Nuovo PRP che non è vigente “Il porto dell'Acquasanta si colloca all'interno dell'area funzionale A “Area della nautica da diporto, attrezzature e servizi annessi” (...) destinata al potenziamento, specializzazione e qualificazione delle attività per la nautica da diporto e per il

tempo libero legate alla fruizione del mare. (...) Il nuovo PRP prevede, per la nuova configurazione portuale del porto dell'Acquasanta, la realizzazione di almeno 600 posti barca, serviti da edifici destinati ad accogliere le attività legate alla nautica da diporto, ai servizi turistici, commerciali e per la ristorazione. Sono previsti anche spazi per la cantieristica minore d'urgenza. E' prevista la realizzazione di circa 640 posti auto."

- **"Nell'intorno dell'area di progetto insiste il sito appartenente alla rete ecologica Natura 2000 denominato SIC ITA020014 "Monte Pellegrino". Si riporta in All. 4 - Planimetria area SIC... L'area di intervento si trova ad una distanza di circa 200 m dall'area SIC, da cui risulta separato da un'area intensamente urbanizzata, per cui gli interventi previsti non potranno in alcun modo interferire con gli habitat, la flora e la vegetazione presenti nel SIC ITA 020014. (...) 6.1. **Interferenze con l'area SIC ITA 020014** Il porto dell'Acquasanta non risulta incluso nei confini del sito Rete Natura 2000. In particolare il sito si trova ad una distanza di circa 200-300 m dalla zona di progetto, da cui risulta separato da un'area intensamente urbanizzata. Pertanto gli interventi previsti non potranno in alcun modo interferire con gli habitat, la flora e la vegetazione presenti nel SIC."**
- Vale richiamare che con Decreto MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE del dicembre 2015 - "Designazione di 118 Zone Speciali di Conservazione (ZSC) della regione biogeografica mediterranea insistenti nel territorio della Regione Siciliana" (GU Serie Generale n.8 del 12-1-2016) il sito di Monte Pellegrino da SIC è transitato in ZSC, che comporta l'immediata applicazione dell'art. 2 "Misure di conservazione" che al comma 1 dispone quanto segue: "*Le misure di conservazione generali e sito-specifiche conformi alle esigenze ecologiche dei tipi di habitat naturali di cui all'allegato «A» del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e delle specie di cui all'allegato «B» del medesimo decreto del Presidente della Repubblica presenti nei siti, nonché le misure necessarie per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie e la perturbazione delle specie per cui le zone sono designate, ... relative alle ZSC di cui al precedente articolo sono quelle individuate nei rispettivi piani di gestione, approvati con i decreti del dirigente generale del Dipartimento regionale dell'ambiente della Regione Siciliana riportati nella tabella di cui all'art. 1, comma 1, e quelle contenute del decreto dirigenziale generale n. 36 del 27 gennaio 2015 del Dipartimento regionale dell'ambiente del Dipartimento regionale dell'ambiente della Regione Siciliana, e sono immediatamente operative.(...)"*.
- Il Piano di gestione per l'Ambito di riferimento della ZSC ITA020014 Monte Pellegrino - "Promontori del palermitano e isola delle Femmine" - individua specifiche misure e azioni gestionali e tra queste spicca anche l'azione "A.1.2 Norme per una migliore definizione della procedura di valutazione di incidenza" che attribuisce particolare enfasi al ruolo conoscitivo e anche propositivo del processo di valutazione d'incidenza.
- Il percorso cantiere-approvvigionamento calcestruzzi previsto per gli autoveicoli pesanti provenienti da Trapani (Autostrada Palermo - Mazara del Vallo) interferisce con la ZCS ITA020014 Monte Pellegrino, svolgendosi parte del percorso tra la parte terrestre e la parte marino-costiera della ZCS.
- Le attività di cantiere e costruzione e in parte in esercizio generano impatti in atmosfera, soprattutto rumore e interferenze con il traffico veicolare e con il complesso delle attività antropiche del contesto locale per cui non viene redatta una coerente analisi anche delle eventuali alternative.
- Per quanto il proponente dichiara che: "*In particolare, con riferimento ai possibili impatti sul SIC ITA020014, va sottolineato che gli interventi previsti non potranno in alcun modo interferire con gli*

habitat, la flora e la fauna presenti nel SIC. In definitiva, dall'analisi dell'intervento progettato emerge che esso presenta un livello soddisfacente di compatibilità con l'ambiente, non provoca disfunzioni sulla costa né interferenze apprezzabili con l'ambiente circostante, configurandosi piuttosto come un intervento di completamento funzionale dell'intero porto turistico."

la scrivente Area della Pianificazione Territoriale del Comune di Palermo:

- con riferimento al progetto e alla procedura in argomento e per quanto sopra premesso, riportato e rilevato,
- data la localizzazione degli interventi, la complessità ambientale e paesaggistica del contesto di riferimento, il complesso della pianificazione e della programmazione di rango locale ed extralocale, la prossimità con la ZSC ITA020014 Monte Pellegrino e il cumulo degli interventi previsti, in fase di realizzazione e anche in programmazione, in quanto non può essere escluso il riferimento all'intera e inscindibile progettualità prevista per il Porto dell'Acquasanta

è del parere che il progetto debba essere assoggettato a Valutazione di Impatto Ambientale che comprenda un coerente e documentato livello di screening per la valutazione di incidenza ambientale e, come peraltro dichiarato nelle intenzioni dal proponente nello Studio ambientale, la corretta redazione dello studio di cui al successivo livello per la valutazione appropriata di incidenza ambientale, considerato peraltro l'esistenza di cumulo generato sia dalla progettualità di tipo settoriale e locale sia dagli interventi di rango sovra-locale.

IL CAPO AREA

(Arch. Nicola Di Bartolomeo)

