



Handwritten initials and marks at the top right of the page.

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

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

\*\*\*

**Parere n. 285 del 26/10/2018**

|            |   |
|------------|---|
| Progetto   | <p align="center"><b>ID_VIP: 3836</b></p> <p align="center"><b>Approdo turistico nel porto di Portopalo di Capo Passero (Sr), bacino di levante, denominato Port-One</b></p> <p align="center"><i>Istruttoria VIA</i><br/>(ex art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)</p> |
| Proponente | <p align="center"><b>Marina Sud S.r.l.</b></p>  |

Vertical handwritten notes and signatures on the right side of the table.

Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

B

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

**VISTA** la nota prot. n. 2339/DVA del 31/01/2018, acquisita al prot. n. 428/CTVA del 31/01/2018, con la quale la "Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali" (di seguito "DVA") del "Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare" (di seguito "MATTM"), ha comunicato la procedibilità dell'istanza di VIA (ex art. 23 del d. lgs. n. 152/2006) presentata dalla Società "Marina Sud S.r.l." (di seguito "Proponente"), con nota acquisita al prot. n. 28286/DVA del 05/12/2017, relativa alla proposta di progetto denominato "Approdo turistico nel porto di Portopalo di Capo Passero (Sr), bacino di levante, denominato Port-One" (codice "ID\_VIP 3836").

**VISTO** il d. lgs. n. 152 del 03/04/2006 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 10 dello stesso, riguardante le "Norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti".

**VISTO** il D.P.R. n. 90 del 14/05/2007, inerente il "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'art. 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 dello stesso, che prevede l'istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (di seguito "CTVA").

**VISTO** il D.L. n. 90 del 23/05/2008, convertito in legge il 14/07/2008 (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 dello stesso, che modifica l'art. 9 del D.P.R. del 14/05/07, n. 90.

**VISTO** il Decreto del Ministro del MATTM prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18/09/2007, relativo alla definizione dell'organizzazione e del funzionamento della CTVA, successivamente modificato dai Decreti prot. n. GAB/DEC/193/2008 del 23/06/2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02/07/2008.

**VISTO** il d. lgs. n. 152 del 03/04/2006 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 dello stesso, riguardante il funzionamento della CTVA.

**VISTO** il D.L. n. 98 del 06/07/2011, convertito in legge il 15/07/2011 (L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria") ed in particolare l'art. 5, comma 2-bis dello stesso.

**VISTO** il Decreto del Ministro del MATTM prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011, relativo alla nomina dei componenti della CTVA e le s.m.i. dello stesso.

**VISTO** il D.L. n. 91 del 24/06/2014, convertito in legge l'11/08/2014 (L. 116/2014 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea") ed in particolare l'art. 12, comma 2 dello stesso, il quale dispone la proroga delle funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del D.L., fino al momento della nomina della nuova Commissione.

**VISTO** il Decreto del Ministro del MATTM n. 308 del 24/12/2015, recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale".

**VISTO** il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017 recante "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164".

**VISTO** il d. lgs. n. 104 del 16/06/2017, recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114".

### **PRESO ATTO**

- dell'avviso al pubblico relativo alla documentazione allegata all'istanza di VIA (pubblicato sul sito del MATTM dal 31/01/2018 al 01/04/2018), acquisito al prot. n. 2378/DVA del 31/01/2018;
- della nota prot. n. 1365 del 01/02/2018, acquisita al prot. n. 470/CTVA del 02/02/2018, con la quale il Comune di Portopalo di Capo Passero ha comunicato l'avvenuta pubblicazione dell'avviso sopra citato nell'Albo pretorio on-line, dal 01/02/2018 al 02/04/2018.

**VISTA** ed **ESAMINATA** la documentazione allegata all'istanza di VIA (nota prot. n. 2339/DVA del 31/01/2018, acquisita al prot. n. 428/CTVA del 31/01/2018), composta da:

- Elaborati di progetto;
- Studio di Impatto Ambientale (SIA);
- Relazione di Incidenza Ambientale (VINCA);
- Sintesi non tecnica.

**CONSIDERATI** gli esiti della riunione effettuata in data 01/03/2018, convocata con la nota prot. n. 707/CTVA del 19/02/2018.

**VISTA** la nota prot. n. 7448/DVA del 28/03/2018, acquisita al prot. n. 1279/CTVA del 28/03/2018, con la quale la DVA ha inoltrato la *relazione paesaggistica* trasmessa dal Proponente con la nota acquisita al prot. n. 7117/DVA del 26/03/2018.

**VISTA** la nota prot. n. 10194/DVA del 03/05/2018, acquisita al prot. n. 1690/CTVA del 03/05/2018, con la quale la DVA ha inoltrato al Proponente la richiesta di integrazioni formulata dalla CTVA (con nota prot. n. 1672/CTVA del 02/05/2018).

**VISTA** la nota prot. n. 13114/DVA del 06/06/2018, acquisita al prot. n. 2130/CTVA del 07/06/2018, con la quale la DVA ha concesso al Proponente 30 gg di sospensione dei termini per la consegna delle integrazioni sopra indicate, così come richiesto dallo stesso con nota del 28/05/2018, acquisita al prot. n. 12754/DVA del 04/06/2018.

**VISTA** la nota prot. n. 16089/DVA del 11/07/2018, acquisita al prot. n. 2593/CTVA del 12/07/2018, con la quale la DVA ha inoltrato la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente (giusta nota del 25/06/2018, acquisita al prot. n. 15719/DVA del 09/07/2018).

**VISTA** la nota prot. n. 16265/DVA del 13/07/2018, acquisita al prot. n. 2633/CTVA del 13/07/2018, con la quale la DVA ha comunicato al Proponente la necessità di provvedere ad un nuovo avviso al pubblico, relativo al deposito della documentazione integrativa sopra citata.

**VISTA** la nota prot. n. 17709/DVA del 30/07/2018, acquisita al prot. n. 2885/CTVA del 30/07/2018, con la quale la DVA ha comunicato agli Enti interessati l'avvenuta pubblicazione della documentazione integrativa trasmessa dal Proponente.

#### **PRESO ATTO**

- dell'avviso al pubblico relativo alla documentazione integrativa (pubblicata sul sito del MATTM dal 30/07/2018 al 29/08/2018), acquisito al prot. n. 17405/DVA del 26/07/2018;
- della nota prot. n. 8391 del 02/08/2018, acquisita al prot. n. 2933/CTVA del 02/08/2018, con la quale il Comune di Portopalo di Capo Passero ha comunicato l'avvenuta pubblicazione dell'avviso sopra citato nell'Albo pretorio on-line, dal 01/08/2018 al 31/08/2018.

**VALUTATA** la congruità del valore dell'opera dichiarata dal Proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono comunicati alla DVA con separata nota.

**CONSIDERATO** che risulta pervenuta una sola osservazione da parte della Soprintendenza del Mare della Regione Siciliana (nota prot. n. 536 del 28/05/2018, acquisita al prot. n. 12260/DVA del 28/05/2018) con la quale con la quale

*"si esprime parere favorevole per i lavori concernenti il progetto in esame subordinato alle seguenti prescrizioni:*

- *Rilievo sismo acustico mediante sistema Sub.Bottom Profiler Parametrico SBP) con taratura ad alta frequenza (tra i 15 ed i 20 Khz), al fine di poter raccogliere informazioni al di sotto dell'interfaccia acqua sedimento. Le acquisizioni dovranno essere effettuate mediante interlinee di navigazione di 3-4 m sull'intera area marina interessata dai lavori, compreso su entrambi i versanti fino a 5 m di distanza delle realizzande opere agitata (molo foraneo, di sottoflutto, sovraflutto e banchina di ripa come dall'allegata pianta planimetrica. I dati elaborati dovranno essere restituiti in pianta planimetrica al fine di individuare eventuali presenze di elementi antropici di interesse culturale nell'area oggetto dei lavori.*
- *Le scansioni con il SBP nell'area oggetto di indagine dovranno essere supportate dall'utilizzo di un sistema di posizionamento RTK.*

Rm \$ A G' T 3

- *tutti i dati dovranno essere acquisiti e restituiti con datum WGS 84 e sistema di coordinate metriche UTM. Nella medesima restituzione cartografica dovrà essere contestualmente riportata la sovrapposizione delle informazioni raccolte dal sistema SBPe le costruende strutture sopracitate, allo scopo di interfacciare tutti i dati raccolti.*
- *al fine di ottenere risultati ottimali dalle indagini prescritte, le stesse dovranno essere condotte in assenza delle interferenze dovute al traffico nautico e, pertanto, in ore serali e/o notturne.*
- *Successivamente alla consegna dei risultati ottenuti dalle suddette attività strumentali, si procederà alla verifica degli eventuali target di natura antropica per i quali dovrà essere compilata una scheda con relativa snap shot, coordinate, altezza della colonna d'acqua, profondità del target rispetto al fondale, eventuali caratteristiche e breve descrizione sulla possibile natura.*
- *In sede di verifica dei target eventualmente individuati, il personale tecnico-scientifico di questa S oprintendenza detterà le linee di intervento riguardo ai criteri e le metodologie da utilizzarsi anche per le eventuali fasi successive di verifica archeologica preventiva.*
- *Inoltre, riguardo all'utilizzo del cemento per tutte le strutture da realizzarsi, compreso gli eventuali sistemi di ritenzione delle catenarie dei pontili galleggianti, si prescrive l'utilizzo di cemento ad alta densità (vibrato) del tipo "sea-friendly" a composizione naturale certificata, senza l'utilizzo di additivi chimici negli oratori di resa del calcestruzzo ( o altri componenti sintetici) e con la presenza di rugosità e microcavità superficiali per favorire l'attecchimento degli organismi marini. Sarà cura della ditta richiedente far pervenire all'ufficio scrivente la certificazione in argomento entro 30 gg. dal montaggio delle opere.*
- *La comunicazione di inizio dei lavori dovrà pervenire alla scrivente Soprintendenza per le vie formali e con congruo anticipo ( non meno di 15 giorni), al fine di consentire la necessaria programmazione del personale tecnico/scientifico che, qualora questo ufficio ne ravvisasse la necessità, si riserverà la facoltà di presenziare durante lo svolgimento dei lavori oggetto della presente. Resta fermo che le spese del suddetto personale dovranno gravare sulla committenza, ai sensi dell'art. 28 comma 4 del d. lgs. n. 42/04.*
- *Qualora in fase di cantiere siano individuate evidenze archeologiche o reperti, relitti e/o strutture subacquee di possibile interesse storico-artistico e/o etno-antropologico, nonché emergenze di interesse naturalistico, dovrà essere data comunicazione a questa Soprintendenza per le verifiche di rito e dovranno essere consentite tutte le operazioni di documentazione, scavo ed eventuale recupero, con oneri a carico del committente, anche per quanto riguarda il rimborso delle spese di missione del personale dipendente, ai sensi dell'art. 28 comma 4 del d. lgs. n. 42/04.*
- *Eventuali variazioni apportate al progetto che interessino l'ambiente sottomarino dovranno essere preventivamente autorizzate da questa Soprintendenza".*

**CONSIDERATO** che la Regione Siciliana ed il MIBACT non hanno prodotto il parere di competenza.

**PRESO ATTO** che

il progetto per la "Realizzazione del Porto turistico nel bacino di Levante di Portopalo di Capo Passero (Port-ONE) - Piano Regolatore Portuale" è già stato sottoposto alle procedure di valutazione ambientale in ambito regionale, ottenendo il D.D.G. n. 514 del 27/07/2010 (pubblicato nella GURS n. 38 del 24/09/2010), comprendente il *parere motivato favorevole con condizioni* relativo alla procedura di *Valutazione Ambientale Strategica* (ex art. 15 del d. lgs. n. 152/2006) ed il *nulla osta* relativo alla procedura di *Valutazione di Incidenza Ambientale* (ex art. 5 del D.P.R. n. 357/97), a cui la proposta di progetto è stata contestualmente sottoposta. Si riportano di seguito le condizioni del parere motivato di VAS:

*"a) in merito ai temi ambientali "fauna, flora, biodiversità e paesaggio" si suggerisce di osservare le disposizioni del piano di gestione Pantani della Sicilia sud orientale e del piano territoriale paesistico regionale, con particolare riferimento all'Ambito 17 – Rilievi e tavolato Ibleo;*

*b) in merito al tema ambientale "suolo" si suggerisce di osservare le disposizioni dei piani regionali dei materiali da cava E dei materiali lapidei di pregio, del piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico, Unità Fisiografica n. 6, Costiera di punta Castelluzzo- Isola delle Correnti e del piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico, Area territoriale tra il T. di Modica e Capo Passero (084);*

c) in merito al tema ambientale "acqua" si suggerisce di osservare le disposizioni del piano di tutela delle acque in Sicilia, del piano di gestione del distretto idrografico della Sicilia, del piano d'ambito dell'A.T.O. Idrico di competenza, del piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico, Unità Fisiografica n. 6, Costiera di punta Castelluzzo- Isola delle Correnti, del piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico, Area territoriale tra il T. di Modica e Capo Passero (084);

d) in merito ai temi ambientali "aria, fattori climatici ed energia" si suggerisce di osservare le disposizioni del piano regionale di coordinamento per la qualità dell'aria ambiente, il quale classifica il territorio comunale di Portopalo di Capo Passero in Zona C, per la quale è necessaria la predisposizione di un piano di mantenimento, dell'inventario regionale delle emissioni in aria ambiente E della valutazione della qualità dell'aria e zonizzazione del territorio;

e) in merito ai temi ambientali "popolazione e salute umana" si suggerisce di osservare le disposizioni delle linee guida per la classificazione in zone acustiche del territorio dei Comuni e del piano sanitario regionale 2000/2002;

f) in merito al tema ambientale "rifiuti" si suggerisce di osservare le disposizioni del "piano di bonifica dei siti inquinati", individuando le opportune aree per la raccolta dei rifiuti inerti prodotti durante la fase di esecuzione del progetto, del "piano d'ambito dell'ATO Rifiuti di competenza" e del d. lgs. n. 183 del 24/06/2003;

g) in merito ai temi ambientali "mobilità e trasporti" si suggerisce di osservare le disposizioni del piano regionale dei trasporti, del piano di sviluppo della nautica da diporto della Regione Siciliana del piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia.

Ai fini della procedura di valutazione di incidenza ... si ritiene che nulla osta al progetto ... richiamando la FN Progettazioni Società di Ingegneria a r.l. al rispetto delle condizioni di seguito indicate:

- a) dovranno essere pianificate opportune misure di gestione e realizzate adeguate strutture facendo riferimento alla normativa vigente, per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi e quelli oleosi, per lo svuotamento delle sentine delle imbarcazioni, impedendo tassativamente lo scarico in mare dei reflui e delle acque contenenti detergenti e sostanze inquinanti;
- b) dovranno essere utilizzati prodotti e metodi di trattamento per le imbarcazioni sostenibili per l'ambiente marino-costiero;
- c) non è consentito l'ancoraggio nelle aree caratterizzate da fondali che ospitano Posidonia oceanica;
- d) il monitoraggio ambientale, previsto per l'ambito portuale, in seguito alla realizzazione dell'intervento, dovrà essere esteso anche all'area SIC "Fondali dell'isola di Capo Passero" (in particolare per la componente acqua, Flora e fauna marina, rifiuti, attività produttive e servizi, quest'ultimo comprendente il traffico marittimo nell'area SIC);
- e) l'effettuazione di quanto sopra richiesto dovrà essere tempestivamente comunicato al servizio 1 VAS-VIA dell'Arta Sicilia".

#### **PRESO ATTO** che

- il progetto definitivo per la "Richiesta di concessione demaniale marittima trentennale di aree ricadenti nel Comune di Portopalo di Capo Passero per la realizzazione di un Porto turistico denominato Port-ONE, nel bacino di Levante di Portopalo di Capo Passero" è già stato sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in ambito regionale, ottenendo il D.R.S. n. 689 del 29/09/2010 (pubblicato nella GURS n. 44 del 05/11/2010), relativo al giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni, che di seguito si riportano:
  - a) "la realizzazione degli interventi ed opere in progetto nonché la loro entrata in esercizio non dovrà comportare impatti ambientali maggiori a quelli previsti e valutati negli allegati al progetto su cui è stata svolta l'istruttoria (Studio di impatto ambientale, Studio di incidenza);
  - b) dovrà essere effettuata prima della redazione del progetto esecutivo la caratterizzazione dei fondali per l'intera superficie e spessore da dragare prendendo in riferimento le linee guida del "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini" dell'ICRAM-APAT (oggi ISPRA) del 2007. Al fine di verificare la compatibilità delle materiale di escavo con l'arenile in erosione da proporre per un eventuale intervento di ripascimento dovrà essere effettuata una caratterizzazione della spiaggia dal

- punto di vista granulometrico, chimico, microbiologico e nel caso mineralogico prelevando un numero di campioni superficiali tali da essere rappresentativi delle caratteristiche dell'arenile;
- c) ai fini del riutilizzo del materiale dragato il Proponente dovrà richiedere al servizio 1 di questo Dipartimento apposita autorizzazione ai sensi dell'art. 21 della l. 179/20012, allegando una dettagliata relazione esplicativa sulle indagini di caratterizzazione effettuate, sui risultati ottenuti, allegando i certificati di prova, sulle scelte gestionali del materiale da movimentare, sulle modalità operative e sulle tempistiche sia del dragaggio che del riutilizzo;
  - d) l'intervento di dragaggio dovrà essere realizzato anche per i fondali della darsena interna delimitata dal piccolo molo esistente localizzata nell'area a est del bacino portuale. Si raccomanda in fase di progettazione esecutiva di armonizzare i fondali di escavo compresi tra l'area prevista a quota -5,0 m s.l.m.m. e l'area a quota 2,0 m s.l.m.m.;
  - e) dovrà essere predisposta nell'ambito del progetto esecutivo la scheda di bacino portuale secondo le modalità indicate nelle citato Manuale ICRAM-APAT del 2007, al fine di una gestione sostenibile degli interventi di manutenzione e dragaggio necessari nel tempo ad assicurare la funzionalità del posto;
  - f) i massi naturali previsti per la realizzazione delle opere portuali dovranno avere caratteristiche litologiche uguali a quelle dei litotipi presenti nell'area in esame. I materiali di bonifica per la realizzazione del substrato della banchina di ripa dovranno avere le caratteristiche meccaniche indicate nello studio geologico di corredo al progetto;
  - g) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere condotta una verifica del dimensionamento sia delle sezioni del prolungamento della diga di sopraflutto, sia di quelle esistenti oggetto di potenziamento, secondo le indicazioni contenute nelle "Istruzioni tecniche per la progettazione delle dighe marittime" redatte dal Consiglio superiore dei LLPP, in particolare in ordine alla risalita d'onda e alla tracimazione ammissibile in occasione delle mareggiate di progetto;
  - h) Prima di procedere alla realizzazione delle opere portuali interne quali banchine e edilizia portuale, dovranno essere realizzati il prolungamento della diga di sopraflutto e la costruzione della diga di sottoflutto. In riferimento alla diga di sottoflutto, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere ottimizzata la sezione costruttiva della stessa prevista nel tratto radicato sull'arenile imbasato a quota -5,0 m s.l.m.m. (sezioni 0 e 6) al fine di limitare per quanto possibile i volumi escavo e l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili costituite dal materiale proveniente da cave terrestri. Ciò anche alla luce del fatto che ridosso del molo è previsto un accumulo di sedimenti;
  - i) La realizzazione delle opere previste in progetto, in particolare il potenziamento delle mantellate della diga di sopraflutto, non dovrà interferire in alcun modo con la prateria di Posidonia oceanica antistante la diga stessa;
  - j) l'esercizio della darsena turistica e da diporto non potrà che avvenire dopo l'esecuzione degli allacci alle reti di urbanizzazione, in particolare alla fognatura dinamica comunale;
  - k) nell'area di cantiere in cui sono previste operazioni di lavaggio e di manutenzione delle carene delle imbarcazioni, dovranno essere previsti specifici impianti di raccolta e smaltimento delle medesime acque;
  - l) in riferimento agli alloggi per gli equipaggi delle imbarcazioni previsti nei Corpi A e B, si evidenzia che è consentita esclusivamente la realizzazione dell'edilizia portuale strettamente connessa alla fornitura dei servizi complementari per la nautica da diporto, i quali saranno meglio definiti nell'Accordo di programma di cui all'art. 6 del DPR n. 509/97, così come introdotto nella Regione siciliana dall'art. 75 della LR n. 6/2003;
  - m) Dovranno essere previsti e posti in essere i seguenti sistemi di monitoraggio, concordati con l'ARPA Sicilia per tempi, modalità di esecuzione e collocazione delle centraline di rilevamento, riportando le modalità operative, la frequenza, i parametri. Il monitoraggio dovrà essere effettuato prima dell'inizio dei lavori, per tutta la durata delle lavorazioni e protrarsi per almeno tre anni dal completamento delle stesse:
    - Sistema di monitoraggio degli sversamenti accidentali in mare di sostanze inquinanti durante le attività di cantiere che potrebbero nascere a seguito di incidenti o di malfunzionamenti delle macchine. Tale piano di emergenza dovrà essere concordato con l'ARPA Sicilia per quanto riguarda le macchine sia per le lavorazioni a terra sia per le lavorazioni a mare;
    - Sistema di monitoraggio dei principali inquinanti in atmosfera, CO, SOx, NOx e PM10; dovranno essere adottati opportuni accorgimenti per ridurre la produzione o la propagazione di polveri quali la bagnatura delle aree di cantiere e delle piste di servizio non pavimentate, il lavaggio delle ruote degli autocarri in uscita dall'area di cantiere, bagnatura periodica di eventuali cumuli

- di materiali, pulizia delle strade pubbliche utilizzate, senza tuttavia provocare fenomeni di inquinamento delle acque marine dovuti a dispersione o dilavamento incontrollati;
- sistema di monitoraggio del rumore durante le attività di cantiere. in caso di superamento dei limiti stabiliti per le emissioni sonore dal DM 14.11.1997, dovranno essere adottate tutte le precauzioni per contenere il livello di emissioni sonore diurne, in particolare verso i recettori più vicini prevedendo opportune misure di mitigazione quali l'utilizzo di macchine operatrici con le migliori caratteristiche di emissione sonora e la predisposizione di barriere acustiche provvisorie da collocare sul perimetro delle aree di cantiere;
  - monitoraggio del litorale della baia di Portopalo mediante l'esecuzione di rilievi topo-batimetrici dell'arenile emerso e sommerso fino ad un fondale non inferiore a 7 m s.l.m.m. da effettuare con cadenza annuale a partire dall'inizio dei lavori delle opere foranee. Il monitoraggio dovrà essere esteso ad un periodo non inferiore a tre anni dal completamento delle opere foranee;
  - monitoraggio dell'ecosistema marino, il quale dovrà essere svolto durante tutta la fase di cantiere e nei cinque anni successivi al completamento delle opere previste in progetto, il quale dovrà essere esteso anche all'area SIC " Fondali dell'Isola di Capo Passero";
- n) I monitoraggi sopra esposti dovranno essere svolti in collaborazione con l'ARPA Sicilia, che dovrà verificare la corrispondenza alle prescrizioni espresse sulla compatibilità ambientale dell'opera. Pertanto, prima dell'inizio dei lavori, in relazione ai piani di monitoraggio, il proponente dovrà stipulare apposita convenzione con l'ARPA Sicilia, a cui dovranno essere trasmesse copie di tutti gli studi ambientali effettuati nell'ambito della VIA, e che costituiranno il punto "zero" che consentirà di valutare eventuali modificazioni generate in fase di cantiere e di esercizio, di individuare tempestivamente eventuali impatti negativi imprevisti e di adottare le opportune misure ai sensi dell'articolo 28 del d. lgs. n. 4/2008;
- o) Per il contenimento delle emissioni inquinanti, i veicoli impiegati dovranno essere omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase IIIB) o, in alternativa, muniti di filtri per il particolato corredati di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT. I veicoli pesanti che saranno utilizzati per le attività di cantiere e transitanti sulla viabilità autostradale ed ordinaria dovranno rispettare le norme corrispondenti a "Euro 4");
- p) In funzione delle specifiche attività di cantiere che verranno effettuate in corrispondenza delle opere previste in progetto, dovranno essere previsti idonei sistemi di collettamento delle acque reflue e di quelle meteoriche da smaltire in apposito impianto dedicato ovvero nella rete fognaria comunale;
- q) il proponente, di concerto con l'Autorità marittima, dovrà predisporre un piano di gestione e smaltimento di rifiuti prodotti dalle imbarcazioni in adempimento al d. lgs. 24 giugno 2003 n. 182 ed alla circolare del MATTM 9.3.2004 n. UL/2004/1825;
- r) Dovrà essere previsto nell'ambito dell'attività di gestione del porto un adeguato piano di manutenzione delle opere, incluso l'eventuale dragaggio dei fondali dello specchio acqueo richiesto in concessione previa acquisizione dei pareri di rito;
- s) Il progetto esecutivo modificato secondo le superiori prescrizioni dovrà essere trasmessa al Servizio I VAS-VIA di questo Dipartimento per la verifica di ottemperanza;
- t) dovrà essere comunicata preventivamente a questo Servizio I VAS-VIA sia la data di inizio dei lavori, sia l'avvenuta conclusione degli stessi accompagnata da un'esaustiva documentazione fotografica."

**PRESO ATTO** che

- il sopracitato D.R.S. n. 689 del 29/09/2010, all'art. 6, dispone che "il progetto dovrà essere realizzato entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale".

**PRESO ATTO** che

- la consegna delle aree dalla Regione Siciliana alla la Società "Marina Sud s.r.l." è avvenuta con il verbale di consegna del 14/12/2016 (Concessione demaniale marittima n. 104/2016 del 15/11/2016);
- prima della comunicazione di avvio dei lavori, durante la seduta del Collegio di Vigilanza del 14/03/2017, è stata constatata la perdita di validità del giudizio di compatibilità ambientale (D.R.S. n. 689 del 29/09/2010), rendendo quindi necessario l'avvio di un nuovo procedimento di VIA;
- il d. lgs. n. 104/2017, che apporta ulteriori modifiche sostanziali al d. lgs. n. 152/2006 in materia di VIA, dispone che per la tipologia di progetto in esame debba essere attivata una procedura di VIA in ambito nazionale.

*[Handwritten signatures and initials]*



## QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

**CONSIDERATO** che la proposta di intervento è stata confrontata con gli obiettivi e le disposizioni dei seguenti strumenti ed atti di programmazione e pianificazione di settore e di area, al fine di verificarne la coerenza e la conformità:

- *“Piano Paesistico Territoriale Regionale”*, approvato con D.A. n. 6080 del 21/05/1999, che rappresenta il riferimento per l’elaborazione dei *“Piani d’Ambito”* attraverso i quali vengono approfonditi i vari aspetti del territorio: geologia, vegetazione, etnoantropologia, urbanistica, archeologia, beni isolati, viabilità storica, paesaggio, etc.;
- Delibera del Comitato Istituzionale n. 3 del 02/04/2004, inerente all’ *“Adozione misure di salvaguardia delle coste, ai sensi del disposto di cui al comma 6 bis dell’art. 17 della legge 183/89, in attesa dell’adozione del Piano stralcio delle Coste”*;
- *Idea progetto* per il *“Potenziamento delle infrastrutture territoriali per un razionale ed omogeneo sviluppo dei porti turistici da diporto della Regione Siciliana”*, approvata con Delibera CIPE del 9/07/1998, che si propone di realizzare porti turistici attraverso la ristrutturazione, il completamento/riqualificazione funzionale delle strutture portuali esistenti, privilegiando gli ambiti territoriali che per posizione geografica, valenza turistica ed adeguate infrastrutture di trasporto si presentano particolarmente vocati per il turismo nautico;
- *“Piano di sviluppo della nautica da diporto della Regione Siciliana”*, approvato con D.A. del 16/11/2001, che ha consentito il coinvolgimento del territorio siciliano nel nuovo sviluppo turistico, ponendo le premesse per l’evoluzione del diportismo nautico in Sicilia;
- *“Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia”*, approvato con D.A. n. 69 del 26/05/2006, che attribuisce al sistema siciliano un ruolo baricentrico nello scenario del turismo mediterraneo, favorendo l’espletamento di azioni che tendono al miglioramento della qualità paesaggistica ed ambientale della fascia costiera, attraverso una gestione dei porti turistici e dell’applicazione in essi delle nuove e più avanzate tecnologie e della qualità dei vari servizi a supporto dei diportisti;
- *“Piano Territoriale di Coordinamento degli Iblei”*, redatto a seguito della Legge Urbanistica Nazionale n. 1187 del 19/11/1968, che contiene le indicazioni per poter operare una corretta pianificazione urbanistica territoriale;
- *“Progetto di completamento delle opere marittime esistenti per la messa in sicurezza dei bacini di Ponente e Levante del Porto”*, approvato in variante allo strumento urbanistico vigente con il D.A. n. 975 del 16/09/2004, che è finalizzato a normalizzare le condizioni di sicurezza e di agibilità del bacino protetto per lo svolgimento delle attività di pesca e ad incrementare la ricettività dell’opera portuale e della sua sicurezza per le attività connesse alla nautica da diporto;
- *“Piano Territoriale di Coordinamento degli Iblei”*, riguardante i territori delle Province di Siracusa, Ragusa e parte di Catania, che per la fascia costiera di Portopalo di Capo Passero prevede un polo prioritario di sviluppo turistico e classifica il porto come, potenzialmente, uno dei più importanti della Sicilia, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo;
- *“Piano Regolatore Generale”* del Comune di Portopalo di Capo Passero, deliberato dal Consiglio Comunale nel 1984 e approvato con D.A. n. 652 del 17/11/1997 e *“Piano Regolatore Generale”* del Comune di Portopalo di Capo Passero, deliberato dal Consiglio Comunale nel 1984. Quest’ultimo recepisce le indicazioni del *“Piano Territoriale di Coordinamento degli Iblei”* e si propone di unire il miglioramento dei servizi dell’attuale abitato con lo sviluppo delle grosse vocazioni parzialmente esistenti nel territorio, tra le quali figurano il porto peschereccio ed il porto turistico, con tutte le attività e le funzioni che da essi ne derivano. Per il territorio dell’area portuale, il PRG prevede le seguenti destinazioni di zona:
  - area interessata dal bacino di ponente:
    - sottozone Ct2: aree per insediamenti turistico - alberghieri sulla fascia costiera;
    - zone D4 riservate alle attrezzature portuali ed alle attività di supporto;
    - zone E: verde agricolo in ambito di salvaguardia.
  - area compresa tra il bacino di ponente e il bacino di levante:
    - sottozone Ct1: aree per insediamenti stagionali lungo la fascia costiera;
    - sottozone Ct2: aree per insediamenti turistico - alberghieri sulla fascia costiera;
    - zone D4 riservate alle attrezzature portuali ed alle attività di supporto;
    - zone E: verde agricolo in ambito di salvaguardia.
  - area interessata dal bacino di levante:



- sottozone Ct2: aree per insediamenti turistico - alberghieri sulla fascia costiera;
- zone D1 ricettive per le nuove industrie leggere non nocive e quelle artigianali;
- zone D3 per insediamenti commerciali e di rimessaggio;
- zone E: verde agricolo in ambito di salvaguardia;
- zone P: parcheggi;

Vengono altresì indicate le fasce di rispetto di 150 m dalla battigia (L.R. n. 78 del 12/06/1976, recante "Provvedimenti per lo sviluppo del turismo in Sicilia") ed il vincolo di rispetto ambientale di 300 m dalla battigia (Legge n. 431 del 08/08/1985, recante "Conversione in legge, con modificazioni del D.L. 27 giugno 1985, n. 312, recante disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale").

Il P.R.G. è stato approvato con il D.A. n. 652 del 17/11/1997, il quale ha impartito delle prescrizioni, alcune delle quali sono di seguito riportate:

- o la necessità di cassare gli artt. 23 e 25 delle NTA relativi alle sottozone Ct1 e l'art. 28 relativo alle sottozone D1 e D4, non condivise perché non giustificate dall'effettivo fabbisogno e pertanto destinate a zona E;
- o la necessità di classificare le zone Ct2, poste al di fuori del centro abitato (con esclusione delle zone Ct2-1 e Ct2-2) e previste in aree con colture specializzate da salvaguardare, in zona E;
- o la possibilità di insediare all'interno della zona D3, destinata agli insediamenti commerciali e di rimessaggio e urbanisticamente idonea perché ubicata nell'area circostante il porto, anche attività artigianali ed industrie leggere non nocive;
- o per l'area in questione è stata prevista la destinazione di zona D3, per la quale il P.R.G. dispone che l'attuazione degli interventi avvenga mediante piani attuativi e specifici indici;
- *Piano di Assetto Idrogeologico - Bacini idrografici*, Bacino idrografico del Fiume Tellaro (086) Area Territoriale tra il bacino del Fiume Tellaro e Capo Passero (085), aggiornato nel 2015 (Conferenza programmatica del 06-05-2015);
- il *Piano Assetto Idrogeologico - Unità fisiografiche n. 6 Punta Castelluccio-Isola e delle Correnti*, aggiornato nel 2015 (Conferenza programmatica del 06-05-2015).

**CONSIDERATO** che il porto di Portopalo di Capo Passero:

- figura tra i 39 approdi individuati dal "Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia", aventi le caratteristiche e le potenzialità per afferire alla rete integrata dei porti turistici:
  - o possiede un adeguato strumento urbanistico;
  - o appartiene ad una delle tipologie individuate tra le infrastrutture diportistiche (porto con funzione peschereccia, turistica e da diporto);
  - o risponde ai parametri turistico-ricettivi del sistema delle infrastrutture portuali diportistiche della Regione Sicilia (strutture ricettive, parchi e riserve, siti archeologici, monumenti, infrastrutture di trasporto, etc.).
- rientra nel polo di sviluppo turistico prioritario individuato dal "Piano Territoriale di Coordinamento degli Iblei" (fascia costiera), il quale classifica il porto come, potenzialmente, uno dei più importanti della Sicilia, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la proposta di progetto:

- risulta coerente con le disposizioni delle N.T.A. della Z.T.O. D3 del "Piano Regolatore Generale" del Comune di Portopalo di Capo Passero e con gli indici prescritti dalla L.R. n. 78 del 12/06/1976;
- non interessa aree con problematiche di dissesti, pericolosità e rischio (PAI-Bacini idrografici);
- non interessa aree con problematiche di pericolosità o rischi di natura costiera (PAI-Unità fisiografica n. 6 "Punta Castelluccio-Isola e delle Correnti").

## QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

**CONSIDERATO** che il Comune di Portopalo di Capo Passero

- dal punto di vista geografico, è cartografato dall'Istituto Geografico Militare (IGM) nella tavoletta "Pachino", F.277, quadrante III, orientamento SE, redatta in scala 1: 25.000;
- è un piccolo centro di circa 15 Km<sup>2</sup> e 3.000 abitanti ed è il Comune più a sud della Regione siciliana: sulla carta dell'IGM è individuato da una longitudine di 15°06'05" Est e una latitudine di 36°40' Nord. La sua altitudine sul livello del mare è di 20 m. Il territorio comunale fa parte della Provincia di Siracusa (Sr) e confina con il territorio del Comune di Pachino;

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

- è connesso alle grandi infrastrutture di trasporto ed ai centri abitati limitrofi mediante una rete di strade provinciali e regionali.

#### **PRESO ATTO** che il porto di Portopalo di Capo Passero

- è situato all'interno della baia omonima e dista circa 1 km dal centro abitato, raggiungibile mediante i due assi viari di via Vittorio Emanuele e Strada Anime Sante. Entrambi i collegamenti attraversano la zona del Borgo, un tessuto edilizio a ridosso della fascia costiera e adiacente l'area portuale, sviluppatosi spontaneamente e costituito perlopiù da magazzini e depositi;
- è stato classificato di 2<sup>a</sup> categoria, 3<sup>a</sup> classe con Decreto n. 106/13 del 07/03/2001 e costituisce rifugio per la flotta peschereccia, turistica e per imbarcazioni da diporto;
- è costituito da un bacino artificiale difeso da due moli: quello di ponente lungo circa m. 400 e quello di levante lungo circa m. 470 e inclinato di 77° rispetto al nord geografico, oltre ad un piccolo molo per lo sbarco lungo m. 85;
- ad oggi, si presenta inadeguato sia dal punto di vista della sicurezza dell'ormeggio e del transito dei natanti, sia dal punto di vista della ricettività e dei servizi marittimi offerti, in quanto carente di banchine, piazzali e infrastrutture per lo svolgimento delle attività connesse al diporto nautico.

#### **PRESO ATTO** che il progetto

- propone di creare un bacino portuale protetto dagli eventi meteo-marini e volto a migliorare le condizioni di sicurezza, favorendo lo sviluppo delle attività commerciali, pescherecce e diportistiche;
- interessa un'area comprendente aree portuali attualmente utilizzate ed ulteriori 135.080,20 mq, le quali si chiede concessione al Demanio Marittimo (49.713,31 mq per le aree a terra, entro la fascia costiera di 150 m dalla battigia e 85.366,89 mq per l'area a mare);
- prevede la realizzazione delle seguenti *opere marittime foranee*:
  - l'allungamento del molo di sopraflutto esistente, con un tratto di completamento di 120 m circa, di forma curvilinea, orientato in direzione sud - est ÷ nord - ovest;
  - la realizzazione del molo di sottoflutto di 470 m circa che, posto al limite dell'area demaniale a terra, si sviluppa in direzione nord-est ÷ sud-ovest e, curvando nel tratto terminale in direzione nord-ovest ÷ sud-est, determina la forma del bacino portuale protetto. In tal modo le testate dei due moli delimitano un'imboccatura ampia circa 136 m.
  - la realizzazione della banchina di ripa;
- Sceglie la diga a gettata quale tipologia strutturale per la realizzazione delle dighe frangiflutti;
- per le opere a terra, prevede la realizzazione di strutture di supporto:
  - area per la *nautica da diporto (Club House)*: Corpo A, con "Nautagrill", Yacht Club, pizzeria ed alloggi equipaggi; Corpo B, che ospita pronto soccorso, 12 spazi commerciali e alloggi per equipaggi; Corpo C, comprensivo di ristorante, direzione approdo e della sala controllo; Corpo D che racchiude l'ufficio informazioni; Corpo G, la postazione di guardianaggio; Corpo H, la cabina Enel; Corpo I, comprensivo di 6 fabbricati costituiti da box e un edificio per i servizi igienici. I corpi A, B e C delimitano uno spazio, a tergo della passeggiata lungo la banchina di ripa, destinato a piazza e aperto visivamente al mare;
  - area per la *cantieristica*: Corpo L, che comprende le officine, il rimessaggio e gli uffici annessi; piazzale antistante il Corpo L con una zona predisposta per le rastrelliere per il rimessaggio di piccole imbarcazioni; Corpo E che ospita la direzione del rimessaggio e gli alloggi per i tecnici; Corpo F che comprende i magazzini e la cabina elettrica utente;
  - tra l'area della "Club House" e quella della *cantieristica* è disposta, in prevalenza, la superficie da destinare a parcheggio pubblico;
- per le opere a terra, a fronte di una superficie demaniale a terra di 49.713,31 mq, prevede un volume edificato di 29.174,97 mc, con IDT inferiore a 0,75 mc/mq, una superficie coperta di 5.530 mq circa, altezza massima degli edifici non superiore ai 7,5 m, superficie destinata a parcheggio di 5.325,75 mq, esclusi gli spazi di manovra e i percorsi, per un totale di 427 posti auto ad uso pubblico;
- prevede due tipi di opere marittime di ormeggio: a *banchina*, lungo tutto il fronte della banchina di ripa, e a *pontile galleggiante*, lungo il molo di sottoflutto;
- prevede operazioni di dragaggio del fondale nella zona antistante la banchina di ripa, fino alla batimetrica dei - 5 m e nella zona interna alla darsena, individuata dal molo esistente e localizzata ad est del bacino portuale fino alla batimetrica dei - 2 m. La superficie dell'area destinata alle operazioni di escavo è circa 55.952 mq, mentre il volume complessivo è circa 109.453 mc. Per la gestione dei sedimenti di dragaggio dei fondali si prevede la seguente possibilità di riutilizzo: ripascimento

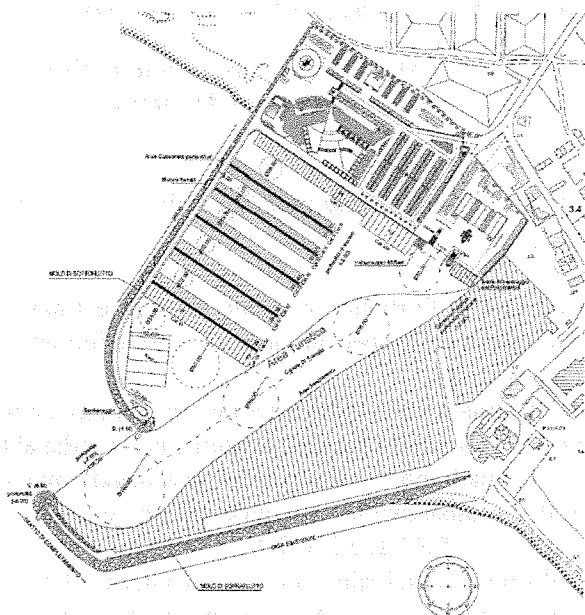
artificiale del litorale in erosione nelle zone limitrofe; ripascimento a tergo della diga di sottoflutto; eventuale posa in opera di un rilevato su cui attestare gli edifici delle opere a terra;

- prevede la seguente suddivisione funzionale del porto:
  - *area turistica*, in grado di ospitare n. 556 imbarcazioni da diporto di varie dimensioni, per una superficie dello specchio acqueo occupata di 85.366,89 mq, ricadente nell'area demaniale a mare richiesta in concessione.

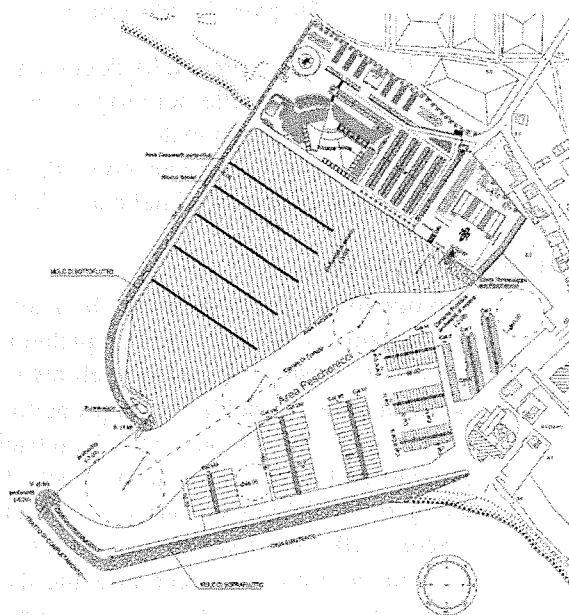
| Categoria     | Lungh.   | Largh.   | Immersione | Posto Barca   | Canale   | Numero     |
|---------------|----------|----------|------------|---------------|----------|------------|
|               | <i>m</i> | <i>m</i> | <i>m</i>   | <i>m</i>      | <i>m</i> |            |
| I             | <6.5     | 2.30     | 1.00       | 7.00 x 2.60   | 12       | 92         |
| II            | 6.5<L<8  | 2.70     | 1.50       | 9.00 x 3.00   | 14       | 153        |
| III           | 8<L<10   | 3.20     | 1.80       | 11.00 x 4.00  | 18       | 131        |
| IV            | 10<L<12  | 3.60     | 2.00       | 13.00 x 4.10  | 22       | 114        |
| V             | 12<L<15  | 4.30     | 2.50       | 16.00x 4.80   | 28       | 35         |
| VI            | 15<L<18  | 5.10     | 3.00       | 19.50 x 5.60  | 33       | 17         |
| VII           | 18<L<21  | 5.60     | 3.40       | 22.50 x 6.20  | 40       | 10         |
| VIII          | 21<L<25  | 6.20     | 4.20       | 27.00 x 7.00  | 46       | 10         |
| NAVI          | 25       | 6.20     | 4.20       | 50.00 x 15.00 | 60       | 4          |
| <b>Totale</b> |          |          |            |               |          | <b>556</b> |

- *area pescherecci*, il progetto prevede una nuova disposizione dei pescherecci della Marineria di Portopalo, al fine di ospitare fino a n. 295 imbarcazioni di varia stazza, occupando una superficie di 61.425 mq dello specchio acqueo protetto.

| Categoria     | Lungh.   | Largh.   | Immersione | Posto Barca  | Canale   | Numero     |
|---------------|----------|----------|------------|--------------|----------|------------|
|               | <i>m</i> | <i>m</i> | <i>m</i>   | <i>m</i>     | <i>m</i> |            |
| I             | <6.5     | 2.30     | 1.00       | 7.00 x 2.60  | 12       | 92         |
| II            | 6.5<L<8  | 2.70     | 1.50       | 9.00 x 3.00  | 14       | 45         |
| III           | 8<L<10   | 3.20     | 1.80       | 11.00 x 4.00 | 18       | 32         |
| IV            | 10<L<12  | 3.60     | 2.00       | 13.00 x 4.10 | 22       | 25         |
| V             | 12<L<15  | 4.30     | 2.50       | 16.00x 4.80  | 28       | 20         |
| VI            | 15<L<18  | 5.10     | 3.00       | 19.50 x 5.60 | 33       | 32         |
| VII           | 18<L<21  | 5.60     | 3.40       | 22.50 x 6.20 | 40       | 16         |
| VIII          | 21<L<25  | 6.20     | 4.20       | 27.00 x 7.00 | 46       | 33         |
| <b>Totale</b> |          |          |            |              |          | <b>295</b> |



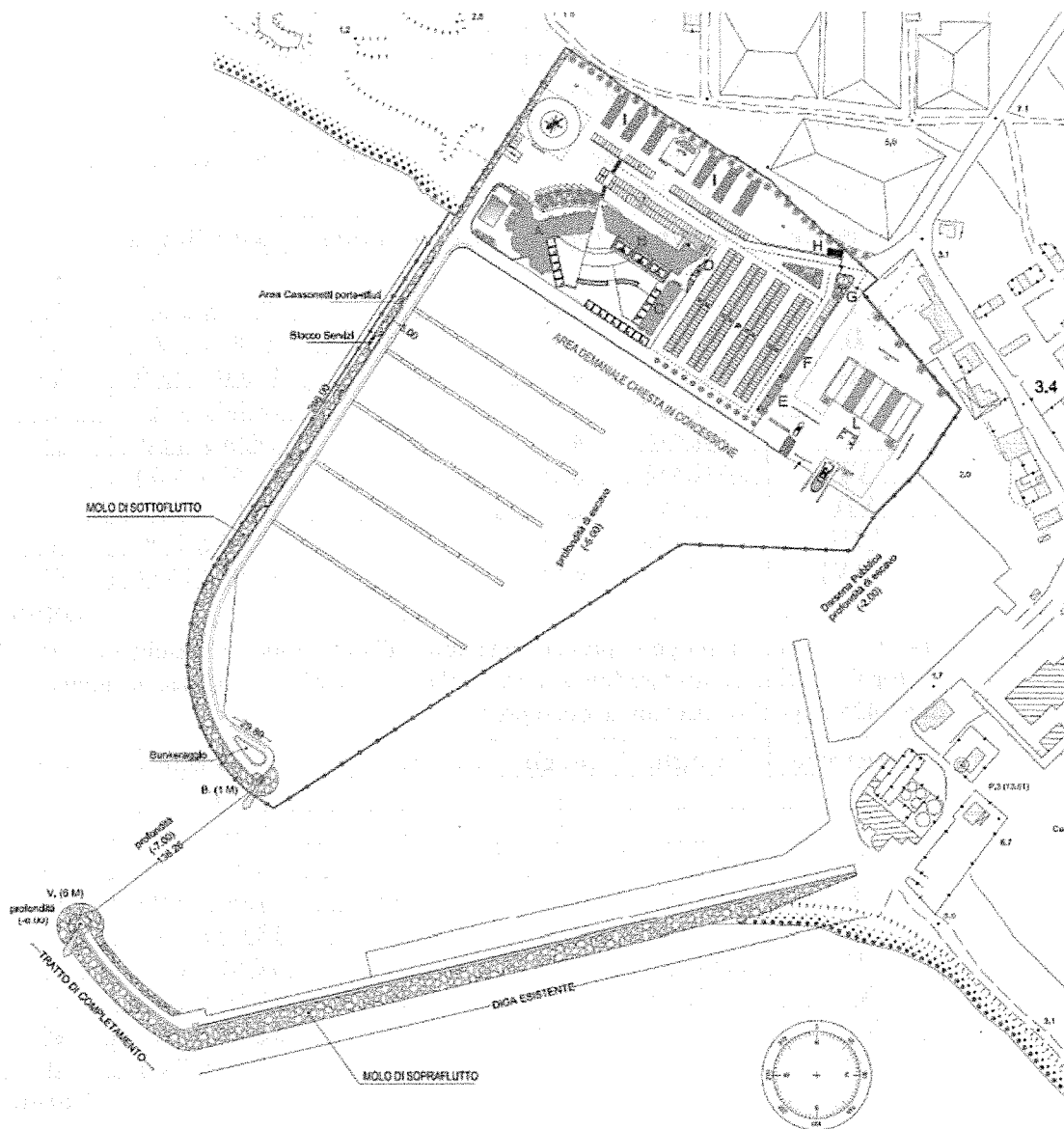
Disposizione e classi dimensionali dei posti barca nell'area turistica.



Proposta di riordino e miglioramento della marineria peschereccia.

11

Handwritten signatures and initials.



*Progetto definitivo per il porto turistico di Portopalo di Capo Passero, Port - ONE.*

**PRESO ATTO** che dall'esame della documentazione prodotta le strutture di supporto a terra risultano

- coincidenti con quelle del progetto a suo tempo già valutato nell'ambito del provvedimento di VIA rilasciato in sede regionale;
- conformi al P.R.G. vigente, come da dichiarazione del Proponente;
- non oggetto di eccezioni nel corso della istruttoria da parte di enti pubblici o altri soggetti interessati.

**CONSIDERATO** che:

- il progetto per il nuovo porto del bacino di levante di Portopalo di Capo Passero è finalizzato alla realizzazione delle opere di completamento e di difesa dello specchio acqueo e delle infrastrutture per l'approdo turistico all'interno dell'area portuale esistente;
- per la definizione del layout di progetto è stato effettuato uno studio idraulico-marittimo, i cui risultati evidenziano che, allo stato attuale, il bacino a ridosso del molo foraneo esistente non risulta abbastanza protetto dalle mareggiate provenienti dal II e III quadrante e questo influenza negativamente sia la navigabilità all'imboccatura che l'ancoraggio delle imbarcazioni. Le onde più gravose sono risultate essere quelle corrispondenti alle direzioni di 130°NE, 190°NE e 220°NE;
- le condizioni ondamiche ottenute dai modelli matematici rilevano che, all'interno dello specchio acqueo ricavato, i valori di altezza d'onda residua per la nuova configurazione mostrano una riduzione pari a circa 1/5 rispetto a quelli dello stato attuale;

- la costruzione della diga di sottoflutto determinerà l'accumulo dei sedimenti sabbiosi dovuti al trasporto litoraneo a tergo della diga stessa, evitando il rischio di insabbiamento al quale il porto, allo stato attuale, è soggetto di frequente;
- le opere marittime foranee sono state progettate in modo tale da lasciare libero il canale di transito, attualmente utilizzato dai pescatori per accedere al porto.

## QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

### Ambiente idrico

#### CONSIDERATO che:

- nel territorio comunale non esiste alcun corso d'acqua, ma solo alcuni canali di scolo. Il bacino del fiume Tellaro, all'interno del quale ricade l'area di intervento, è diviso in due zone con caratteristiche idrografiche differenti: la parte sinistra del bacino presenta un normale reticolo idrografico dendritico conseguente, mentre quella di destra ha un reticolo subparallelo;
- l'area in esame risulta caratterizzata da terreni che presentano condizioni di permeabilità molto diverse, sia in relazione alla varietà dei termini costituenti la successione stratigrafica;
- nell'area destinata alla struttura portuale sono stati effettuati campionamenti per la caratterizzazione chimica e fitobentonica dei sedimenti marini. In particolare è stato analizzato il contenuto in metalli quali Alluminio, Arsenico, Cadmio, Cromo Totale, Ferro, Mercurio, Nichel, Piombo, Rame, Vanadio e Zinco e in Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA). Gli esiti dell'analisi rilevano la presenza di metalli pesanti e non, indicativi di un inquinamento antropico tipico delle attività svolte nel sito. nello specifico, la presenza di Ferro, Nichel e Piombo sono riconducibili al rilascio da processi corrosivi di strutture metalliche presenti ed appartenenti a natanti abbandonati sulla battigia. Tracce di minori concentrazioni di Cadmio, Mercurio, Rame e Zinco sono legate, secondo il proponente, all'utilizzo di pitture antivegetative utilizzate per le imbarcazioni. Il proponente evidenzia che stati inoltre riscontrati limitate concentrazioni di Idrocarburi Policiclici Aromatici, probabilmente dovuti allo sversamento a mare di gasolio che, aggregandosi con particelle in sospensione in mare, si è depositato sul fondo;
- l'area è stata ulteriormente analizzata al fine di fornire una descrizione delle comunità fitozobentoniche esistenti. Dall'analisi risulta che il sedimento appare fortemente anossico, di colore grigio scuro ed emanante il classico odore di sedimento marino. Il grado di anossia decresce allontanandosi dalla riva. I valori ricavati indicano che il sito d'indagine possiede una scarsa diversità biologica con tendenza alla dominanza della specie "bittium reticulatum latreillei", probabilmente associata ai residui vegetali provenienti da decomposizione di alcune specie vegetali quali Posidonia oceanica e Cymodocea nodosa, presenti nelle parti più esterne del porto. Si rileva anche la presenza del Capitella capitata, specie indicatrice di biocenosi di sedimenti inquinati: il numero di individui decresce spostandosi verso le zone più esterne dove le correnti consentono una maggiore aerazione e una diminuzione del fenomeno di anossia;
- dall'analisi degli indici ecologici non si rileva la presenza di specie protette o di pregio;
- In merito alle condizioni idrauliche dell'area:
  - lo studio della penetrazione del moto ondoso e delle agitazioni in corrispondenza dell'area di intervento ha evidenziato che il bacino a ridosso del molo foraneo esistente non risulta sufficientemente protetto dalle mareggiate provenienti dal II e III quadrante, influenzando negativamente sia la navigabilità all'imboccatura che l'ancoraggio delle imbarcazioni;
  - lo studio idraulico marittimo evidenzia che le onde più gravose sono quelle corrispondenti alle direzioni di 130°NE, di 190°NE e di 220°NE;
  - i valori delle altezze d'onda residue nella rada di Portopalo di Capo Passero evidenziano un valore massimo all'imboccatura del porto di levante pari a 0,48 m;
- In fase di cantiere:
  - lo studio evidenzia che in fase di cantiere sono attesi impatti sulla qualità delle acque marine dovuti alle operazioni di scavo, riempimento e dragaggio, unitamente ai lavori per la costruzione delle opere marittime;
  - gli interventi in corrispondenza della banchina di ripa, il dragaggio in area portuale e le operazioni di posa in opera dei massi naturali ed artificiali costituenti i moli di sopraflutto e sottoflutto, genereranno la dispersione dei sedimenti fini, i quali, in sospensione, ridurranno la

m

S

AE

13

Uc

trasparenza delle acque ed una conseguente diminuzione della radiazione disponibile per la fotosintesi;

- **In fase di esercizio:**
  - le cause del potenziale inquinamento idrico sono da ricercarsi:
    - nello sversamento in mare di inquinanti come quelli presenti nelle sostanze usate per la manutenzione o il rimessaggio dei natanti (vernici antivegetative e altro) o per il lavaggio delle imbarcazioni (detergenti e additivi chimici);
    - nello scarico in mare di oli esausti e rifiuti (ad esempio sostanze plastiche) provenienti dalle barche che usufruiscono della struttura portuale, dall'area rimessaggio e dall'area dedicata al bunkeraggio;
    - nello scarico in mare di acque reflue prodotte a bordo delle imbarcazioni (liquami, acque di sentina e acque di lavaggio);
    - nello sversamento di idrocarburi e metalli pesanti contenuti nei carburanti utilizzati dai natanti;

**VALUTATO** che

- per la **mitigazione** del potenziale inquinamento idrico il Progetto prevede:
  - una rete di raccolta degli inquinanti nella zona rimessaggio e nell'area di bunkeraggio;
  - l'offerta di servizi a banchina, quali raccolta di rifiuti liquidi e solidi ed il successivo convogliamento alla rete fognaria;
  - una rete fognaria del porto a servizio di tutti gli edifici a terra e dei servizi igienici presenti sul molo di sottoflutto;
  - una rete di raccolta delle acque piovane di prima pioggia, le quali, dopo essere state opportunamente trattate, verranno convogliate alla rete fognaria comunale;
  - l'adozione di un Regolamento del porto, contenente le disposizioni per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti (solidi, liquidi ed oleosi) e per lo svuotamento delle sentine delle imbarcazioni (impedendo lo scarico in mare dei reflui e delle acque contenenti detergenti e sostanze inquinanti);
  - strumenti per la pulizia dello specchio acqueo;
  - il monitoraggio sistematico delle acque del bacino e dei fanghi del fondale, effettuando periodicamente analisi chimiche, fisiche e microbiologiche.
- per la **mitigazione** dell'impatto sulla morfologia del sito e dei fondali il Proponente specifica che:
  - la realizzazione del molo di sottoflutto comporterà una interruzione del trasporto dei sedimenti lungo riva, generato dalle correnti marine all'interno dell'ambito portuale, salvaguardando una parte dello specchio acqueo;
  - il fenomeno dell'insabbiamento, che allo stato attuale rende il bacino portuale inagibile (soprattutto in prossimità della costa), interesserà la zona a tergo del molo di sottoflutto;
  - le strutture foranee, così come definite, assolveranno anche alla funzione di opere di difesa dall'erosione della costa e di risoluzione del problema dell'insabbiamento all'interno del bacino, contribuendo così sia alla salvaguardia della fascia costiera che alla creazione di un bacino portuale in cui è possibile ormeggiare in condizioni di assoluta sicurezza.

**CONSIDERATO** e **VALUTATO** che

- il Decreto VIA rilasciato dalla Regione Siciliana evidenzia come la fascia costiera compresa fra il molo di levante e quello di ponente esistenti non risulta caratterizzata da livelli di pericolosità e rischio all'erosione costiera nel Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico dell'unità fisiografica costiera numero 6, in quanto ritenuta ambito portuale. L'approdo in progetto si sviluppa all'interno dell'attuale area portuale, apportando delle modifiche morfologiche assai contenute legate alla costruzione del sottoflutto e della banchina di ripa;
- la rada di Portopalo di Capo Passero è di fatto area portuale nella quale non è prevista balneazione. Con l'approvazione della procedura di VAS in ambito regionale tutta l'area compresa tra la diga di levante e quella di ponente viene definita area portuale (la VAS, di fatto, costituisce il nuovo PRP, in sostituzione del vecchio Piano di messa in sicurezza del 2004);
- in fase di realizzazione e in fase di esercizio le acque verranno continuamente monitorate con svariati prelievi e analisi di concerto con l'ARPA, così come previsto nell'Accordo di Programma e nella Concessione Demaniale Marittima n. 104/2016 del 15/11/2016;
- il consumo di risorse idriche in fase di cantiere risulta poco rilevante. In fase di esercizio, il consumo medio di acqua per imbarcazione varia a seconda della stagione e del tipo di imbarcazione (si ipotizza

che il consumo medio prevedibile per l'approdo, per il quale sono previsti circa 550 posti barca, è pari a 33.000 mc per anno);

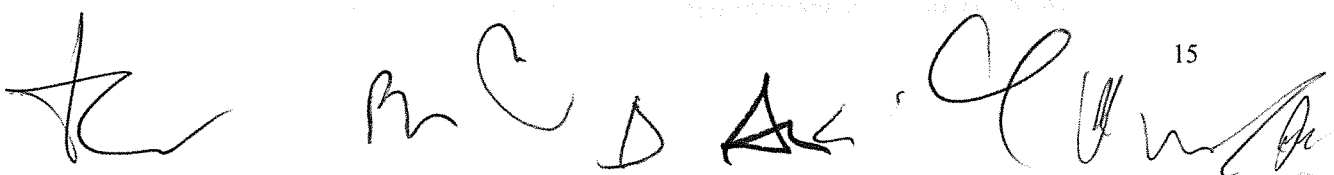
- il progetto prevede l'allaccio alle reti idriche e fognarie comunali, ritenute compatibili. Nello specifico è prevista una doppia rete idrica (acqua potabile e non) servita da serbatoi (serbatoio di acqua non potabile di circa 70 mc; serbatoio di acqua potabile di circa 100 mc). L'acqua non potabile, proveniente soprattutto dalle acque piovane, verrà recuperata in vasche di accumulo per tutti quegli usi in cui non è necessaria l'acqua potabile (servizi igienici, lavaggi, irrigazioni etc.);
- il cantiere sarà a ridosso dell'area interessata per la realizzazione del porto, in prossimità alla rete idrica e fognaria comunale.

#### **PRESO ATTO**

- che le modellazioni fino ad ora prodotte, come previsto anche dal citato parere regionale, evidenziano che le opere proposte creano miglioramenti della situazione attuale in ordine all'erosione costiera;
- che, peraltro, nell'ambito del progetto esecutivo e prima dell'inizio dei lavori il Proponente prevede approfondimenti modellistici, di lungo periodo, sul regime del trasporto solido litoraneo, per tutta l'area influenzata dalla realizzazione delle opere, nonché monitoraggi ante e post *operam* in relazione alla qualità delle acque nella Rada.

#### **CONSIDERATO** che relativamente ai dragaggi ed alla gestione dei sedimenti:

- è stata effettuata la caratterizzazione dei fondali all'interno della Darsena, Punto di sbarco del moletto sbarcatore e molo di levante nel Porto di Portopalo di Capo Passero, da parte dell'ARPA Sicilia - ST Siracusa, su richiesta del Genio Civile di Siracusa. La caratterizzazione (14/12/2016), rileva che il sedimento da dragare non presenta caratteristiche di pericolosità tali da prevederne lo smaltimento come rifiuto pericoloso (ex art. 185 comma 3 del d. lgs. n. 152/06), nonostante la zona di prelievo risulti la più inquinata di tutta l'area portuale, a causa dell'assenza di correnti. Sempre nel parere favorevole dell'ARPA (16/02/2017) viene evidenziato che i materiali dragati potranno essere movimentati all'interno delle strutture portuali nel rispetto dell'art. 185, comma 3 del d. lgs. n. 152/06 e che nell'area in esame vige l'interdizione della balneazione e della pesca emessa dalla Capitaneria di Porto di Siracusa;
- gli interventi di escavo e scarico nelle acque del mare o in ambienti a questo prossimi di materiali di risulta erano regolati, per la Regione Siciliana, dai seguenti decreti:
  - Decreto Ministeriale del 24/01/1996 "*Direttive inerenti le attività istruttorie per il rilascio delle autorizzazioni relative allo scarico nelle acque del mare o in ambienti ad esso contigui, di materiali provenienti da escavo di fondali di ambienti marini o salmastri o di terreni litoranei emersi, nonché da ogni altra movimentazione di sedimenti in ambiente marino*";
  - Decreto dell'ARTA Sicilia del 30/12/1997 "*Disposizioni relative alla regolamentazione delle operazioni di dragaggio e di rinascimento degli arenili nell'ambito del demanio marittimo regionale*";
  - Decreto dell'ARTA Sicilia del 31/12/1997 "*Modalità per il rilascio del nulla osta per gli interventi di ripascimento dei litorali nell'ambito del demanio marittimo regionale*";
- in ottemperanza ai suddetti Decreti
  - sono state eseguite delle indagini preliminari per lo studio delle biocenosi dei sedimenti marini e per l'individuazione della presenza di eventuali inquinanti organici ed inorganici. Nello specifico sono stati prelevati dei campioni lungo la battigia (per una lunghezza di circa 500 m) e lungo la direttrice ove sarà costruito il molo di sottoflutto fino ad una batimetria di circa 8 m;
  - i prelievi hanno interessato uno strato superficiale dei sedimenti dello spessore di 50 cm;
  - i campionamenti sono stati effettuati sotto la direzione di un tecnico della struttura preposta all'esecuzione delle analisi (CE.FI.T. S.r.l.), la quale risulta dotata di laboratorio accreditato dal Sinal;
  - i risultati dei campionamenti evidenziano la presenza prevalente di sabbia ed una ridotta percentuale di limo ed argilla.
- in ottemperanza ai suddetti Decreti è stato investigato il contenuto in metalli quali: Alluminio, Arsenico, Cadmio, Cromo Totale, Ferro, Mercurio, Nichel, Piombo, Rame, Vanadio e Zinco e in Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA). I risultati mostrano la presenza di metalli pesanti e non, indicativi di un inquinamento antropico tipico delle attività svolte nel sito. La presenza di Ferro, Nichel





e Piombo sono riconducibili al rilascio di processi corrosivi di strutture metalliche presenti ed appartenenti a natanti abbandonati sulla battigia;

- il Proponente, nelle more dell'approvazione del Decreto VIA, sta predisponendo un progetto di ripascimento (opera di difesa costiera sottoposta a specifico regime autorizzativo) e, come alternativa, la possibilità di recupero e di riutilizzo del materiale dragato per tombare parte dell'area a terra a ridosso della banchina di ripa;
- il volume complessivo di escavo è stimato a circa 110.000 mc e la destinazione prevista in sede progettuale è quella del recupero e del riutilizzo. In particolare si ipotizza che il materiale dragato possa essere utilizzato, previa caratterizzazione, per il ripascimento artificiale del litorale in erosione nelle zone limitrofe; per il ripascimento a tergo della diga di sottoflutto; per l'eventuale posa in opera di un rilevato su cui attestare gli edifici delle opere a terra. Il materiale utilizzato per le dighe invece ammonta a circa 100.000 tonnellate.

**VALUTATO** che ARPA Sicilia – Struttura territoriale di Siracusa con nota del 16.2.1017 (prot. ARPA n. 9695)

- ha espresso **parere favorevole** alla movimentazione dei sedimenti marini prevista dal progetto *“Lavori di urgenza e prioritari di movimentazione dei sedimenti del fondale marino in prossimità del punto di sbarco Molo di Riva, del moletto sbarcatore e molo di levante nel Porto di Portopalo di Capopassero – SR”* che
  - è stato elaborato dall'Ufficio del Genio civile di Siracusa,
  - è finalizzato ad una limitata movimentazione (3.000 mc) dei sedimenti del fondale marino del porto per consentire alle piccole imbarcazioni destinate alla pesca l'ingresso, il transito, lo sbarco, le operazioni di manovra e di ormeggio in condizioni di sicurezza,
  - prevede che i sedimenti dragati vengano depositati in prossimità delle opere portuali, nella parte sommitale del Molo di Levante, negli interstizi esistenti tra il molo e i filari più alti della barriera frangiflutti, senza entrare in contatto diretto con le acque marine.
- Con le seguenti **motivazioni**:
  - nell'area in esame non risultano vincoli territoriali, vige l'interdizione della balneazione e della pesca,
  - il procedimento è escluso dall'ambito del D.M. n. 173/2016 in quanto trattasi di movimentazioni di sedimenti all'interno di strutture portuali (art. 1, co. 2, lett. a e art. 2, co. 1, lett. f) ed è soggetto all'art. 185, co. 3, d. lgs. n. 152/2006, che esclude dall'ambito di applicazione della parte IV del decreto i sedimenti spostati nell'ambito delle pertinenze idrauliche, se è provato che i sedimenti non sono pericolosi;
  - dalla caratterizzazione dell'area oggetto di indagine (in data 4.12.2016 si è proceduto a 3 stazioni di campionamento, carotaggi fino a -1,5 m, prelievo di sezioni di spessore pari a 50 cm, prelievo di campioni da ogni carota alle profondità di 0-50 cm, 50-100 cm e 100-150 cm, n. 9 campioni di sedimento, analisi chimiche) e dalle analisi chimiche è emerso che **il sedimento che verrà dragato non presenta caratteristiche di pericolosità tali da prevederne lo smaltimento come rifiuto pericoloso.**

**VALUTATO** che in virtù dell'entrata in vigore del D.M. n. 173 del 15/07/2016, nell'ambito del progetto esecutivo e prima dell'inizio dei lavori il Proponente:

- deve concordare con ARPA Sicilia un apposito piano ed effettuare la **caratterizzazione dei fondali** per l'intera superficie e spessore da movimentare ai sensi delle indicazioni dell'Allegato Tecnico al suddetto decreto, che disciplina l'intero percorso di caratterizzazione e gestione dei sedimenti da movimentare, includendo le fasi di pianificazione e attuazione del campionamento, di analisi di laboratorio (fisiche, chimiche, ecotossicologiche, e biologiche) e di classificazione della qualità dei sedimenti, fino alla formulazione di ipotesi di gestione ambientalmente compatibili ed allo sviluppo di piani di monitoraggio delle attività. Tale attività di caratterizzazione deve fornire una classificazione qualitativa e quantitativa dei sedimenti da movimentare, in modo da poter formulare il piano di gestione dei materiali di dragaggio (costituente parte integrante del progetto);
- prima della redazione del progetto di dragaggio deve, in relazione ai quantitativi di dragaggio previsti ed in virtù del fenomeno di insabbiamento dell'attuale area portuale, **aggiornare i rilievi batimetrici**, al fine di quantificare correttamente le volumetrie da dragare e quindi da gestire;
- deve **corredare il progetto di dragaggio**, ai sensi di quanto indicato nell'Allegato Tecnico al DM 173/2016, di un **piano di monitoraggio** capace di verificare l'ipotesi di impatto, ovvero l'entità degli

effetti sul comparto abiotico e biotico e di verificare la tendenza al ripristino delle condizioni precedenti alle attività di movimentazione, ponendo particolare attenzione alla variazione della biodisponibilità di sostanze potenzialmente tossiche, alla comparsa di modificazioni "precoci" (biomarker) nei sistemi biologici indicatori e di effetti tossici a breve o più lungo termine, nonché alle alterazioni a carico delle biocenosi, soprattutto di *habitat* e specie di interesse conservazionistico. Si ricorda a tale proposito la vicinanza al SIC "ITA090028 - Fondali dell'isola di Capo Passero". Sono da considerarsi strumenti di supporto al monitoraggio modelli matematici in grado di prevedere il comportamento del sedimento movimentato e i relativi processi di dispersione e/o diffusione della contaminazione ad essi eventualmente associata. (Un utile riferimento in tal senso è rappresentato dal volume: Lisi I., Feola A., Bruschi A., Di Risio M., Pedroncini A., Pasquali D., Romano E. (2017). "La modellistica matematica nella valutazione degli aspetti fisici legati alla movimentazione dei sedimenti in aree marino-costiere". Manuali e Linee Guida ISPRA, 169/2017, pp.144 <http://www.isprambiente.gov.it/it/publicazioni/manuali-e-linee-guida/la-modellistica-matematica-nella-valutazione-degli-aspetti-fisici-legati-alla-movimentazione-dei-sedimenti-in-aree-marino-costiere>);

- deve, nell'ipotesi che la caratterizzazione degli impatti determinati dall'esercizio dell'approdo in relazione alla qualità delle acque nella Rada consenta l'opzione di procedere al **ripascimento**, predisporre e sottoporre all'approvazione della Regione siciliana un progetto dettagliato, coerente con le indicazioni delle "Istruzioni tecniche per la progettazione e la esecuzione di opere di protezione delle coste" approvate dall'assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici con voto n. 151 del 28/06/1991 e con i criteri tecnici eventualmente formulati dalla Regione siciliana;
- deve ottenere l'autorizzazione per la movimentazione dei fondali marini ex articolo 109 del d.lgs. 152/2006.

#### Suolo

#### CONSIDERATO che

- il Comune di Portopalo di Capo Passero ricade nell'Ambito 17 "Area dei rilievi e del tavolato Ibleo" del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), il quale, dal punto di vista geologico, rientra nell'"Avampese", costituito da un'area tabulare carbonatica più o meno fagliata con faglie sub-verticali e sovente con notevoli rigetti (Piattaforma Ibleo - Ragusana);
- il sito di intervento ricade lungo la fascia costiera soggetta all'azione erosiva e deposizionale delle correnti marine; tale fascia costiera ha andamento pianeggiante ed è formata da insenature di natura carbonatica con cambi bruschi di pendenze verso l'entroterra associati a variazioni litologiche del paesaggio;
- l'immediato entroterra è costituito anch'esso da terreni di natura calcarea ad elevato contenuto fossilifero misti a depositi fluvio-deltizi di natura ghiaiosa, indicanti la transizione da deposizione marina a condizioni di deposizione fluviale;
- per quanto riguarda la stabilità del versante costiero, le probabilità che si formino fenomeni franosi è da considerarsi nulla;
- il sistema idrografico dell'area è scarsamente sviluppato: i corsi fluviali di particolare rilevanza esistenti hanno carattere esclusivamente torrentizio con portate spesso intermittenti e comunque dipendenti dagli eventi piovosi. Lo scarso sviluppo idrografico è da attribuire a fenomeni di infiltrazione prevalenti su quelli di ruscellamento a causa della natura dei litotipi calcarei o vulcanici caratterizzati da discreta permeabilità, tranne nelle aree in cui affiorano le vulcanoclastiti argillificate caratterizzate da permeabilità molto bassa;
- nella zona di stretto interesse, la falda libera è coincidente con il livello del mare;
- l'erosione della fascia costiera adiacente la zona portuale è dovuta all'azione delle correnti marine che nel tempo hanno trascinato via i sedimenti sabbiosi, alterando l'aspetto morfologico della costa, modificando la trasparenza delle acque e causando l'innalzamento del fondale nel bacino portuale;
- il litorale interessato dalle opere si presenta degradato soprattutto a seguito dell'arretramento della linea di riva, che determina una perdita estetica e di valore delle spiagge e di sicurezza di ciò che sta a ridosso delle stesse;
- la corrente che circola all'interno del golfo trasporta con sé sabbia e detriti che progressivamente si vanno ad accumulare nell'area addossata al molo di levante: ne consegue un innalzamento dei fondali, che provoca l'inagibilità del bacino portuale e l'impossibilità di accesso da parte dei natanti;
- il paesaggio agrario risulta nettamente prevalente rispetto alle formazioni presenti sul terreno roccioso;

- le Colture in serra assumono particolare importanza sia per il loro significato economico che per quello ecologico e paesaggistico: gli impianti molto fitti ed estesi producono un forte impatto visivo;
- l'accentuata frammentazione dei fondi, con presenza di siepi e viabilità poderale, rileva un assetto agrario di tipo tradizionale e rispecchia, soprattutto nelle aree collinari, una situazione di diversità vegetale ed animale elevata;
- il paesaggio del seminativo, ed in particolare della coltura dei cereali, è caratterizzato, invece da uniformità;
- fino al 1975, anno in cui Portopalo di Capo Passero divenne Comune, l'economia orbitava attorno a quella del Comune di Pachino. Successivamente il sistema produttivo si è stabilizzato su due attività principali: la pesca e l'agricoltura. Oggi il Comune si trova a "gestire" una flotta peschereccia di oltre un centinaio di imbarcazioni e una produzione di prodotti agricoli legati soprattutto agli ortaggi e alla viticoltura;
- negli ultimi anni Portopalo di Capo Passero è meta, soprattutto nel periodo estivo, di migliaia di visitatori sia italiani che stranieri, attratti oltre che dal "luogo fisico" visibile nella sua bellezza, anche da un "luogo mentale" assai importante dal punto di vista immaginifico e simbolico: Portopalo di Capo Passero, la città più a sud della Penisola italiana;
- la ripartizione delle imprese per sezione di attività economica mostra una maggiore concentrazione in corrispondenza del settore dell'agricoltura e della pesca (41 imprese) e di quello del commercio e delle riparazioni (67 imprese);
- le aziende agricole risultano n. 289, con una superficie complessiva di circa 514 ettari e una superficie agricola utilizzata di circa 248 ettari. La superficie agricola è destinata in modo prevalente ai seminativi. Le coltivazioni maggiormente praticate sono quelle ortive. In minoranza risultano le coltivazioni legnose agrarie (vite, olivo e fruttiferi) e le superfici dedicate ai prati e ai pascoli. Inoltre, poche appaiono le aziende con allevamenti.
- **in fase di cantiere:**
- lo studio rileva che, in osservanza al "*Piano regionale dei materiali da cava e de materiali lapidei di pregio*", per il reperimento dei materiali necessari alla realizzazione delle opere in progetto è stata condotta una indagine per individuare il sito più idoneo. Attraverso tale analisi è stata individuata la cava denominata "Ecoinerti s.r.l.", localizzata sulla SP Pachino-Ispica Km 1 nel Comune di Pachino, in C/da Camporeale, posta a circa 11 km dal sito di intervento (20 min di tragitto);
  - per il trasporto dei materiali dalla cava all'area di intervento sono stati ipotizzati tre percorsi:
    - il percorso usuale, partendo da Pachino, costeggia la costa passando lungo la S.P. 84 Marzamemi-Portopalo e attraversa il centro cittadino fino a raggiungere il porto;
    - il 1° percorso alternativo percorre una parte della S.P. Marzamemi-Portopalo per poi immettersi, mediante una diramazione, nella S.P. 21 e confluire da questa nella S.R. 8 Pachino-Maucini;
    - il 2° percorso alternativo utilizza la S.R. 8 Pachino-Maucini, ma per immettersi nell'area portuale si dovrà tracciare, in fase di esercizio, un ulteriore tratto identificato;
  - il proponente evidenzia che, per lo stoccaggio dei materiali saranno individuate idonee aree nell'ambito dell'area di progetto;

**VALUTATO** che dalla documentazione prodotta e dalle modellazioni sino ad ora effettuate risulta un miglioramento della situazione in merito all'erosione costiera anche all'interno del golfo.

#### **CONSIDERATO** che

- la valutazione della pericolosità sismica locale è stata effettuata utilizzando la procedura indicata nel D.M. 14/01/2008 e la successiva Circolare n. 617 del 02/02/2009, mediante un approccio "sito dipendente" e non più tramite un criterio "zona dipendente".

**VALUTATO** che il Proponente ha prodotto, nell'ambito della documentazione integrativa, la "Nota integrativa del geologo" inerente

- cartografie tematiche relative alla caratterizzazione idrogeologica del territorio interessato dalle opere;
- approfondimenti, con riferimento al Comune di Portopalo di Capo Passero, relativi alla sismicità locale che considerano la classificazione sismica comunale, la pericolosità sismica ed il dettaglio locale.

**PRESO ATTO** che in riferimento alle terre e rocce da scavo delle opere a terra viene dichiarato che il volume totale è inferiore a 6.000 mc e che pertanto non si procede alla redazione del Piano di utilizzo.

**Vegetazione, flora e fauna (ambiente emerso e ambiente marino)**

**CONSIDERATO** che

- il territorio di Portopalo di Capo Passero:
  - ricade in *ambiente costiero* e le caratteristiche climatiche, combinate con i caratteri morfologici del territorio e con la disponibilità idrica, hanno consentito la diffusione di colture tipiche dei paesi subtropicali e lo sviluppo di una vegetazione ornamentale prevalentemente esotica, come in molti territori rivieraschi a clima mite;
  - è caratterizzato da una vegetazione prevalentemente sinantropica, ovvero da coltivi con presenza di vegetazione infestante (*Secalietea* e *Stellarietea mediae*) e da vegetazione di gariga, prateria e rupe;
  - presenta una vegetazione costiera con formazioni prevalenti delle coste rocciose (*Crithmo-Limonietalia*), elementi tipici delle rocce esposte all'influenza diretta del mare;
  - presenta biotopi di interesse faunistico e vegetazionale, comprendenti *habitat* costieri, formazioni di vegetazione alofitica e dune marittime.

**RILEVATO** che il progetto dista circa 1.600 metri dalla ZPS ITA090029 "*Pantani della Sicilia sud-orientale, Morghella, di Marzamemi, di Punta Pilieri e Vendicari*" e che l'area in questione è ritenuta di fondamentale importanza per l'unica colonia siciliana di Gabbiano corso, che è anche una delle più significative in ambito nazionale. La specie è riportata in allegato alla Direttiva Uccelli ed è stata prescelta come target in Italia nel contesto Strategia Marina; per tale motivo è da anni sottoposta a monitoraggi al sito di insediamento (isola di Vendicari, nell'omonima Riserva Naturale) a cura di ISPRA, che ha provveduto a dotare alcuni esemplari di riproduttori di GPS loggers che hanno permesso di seguire i movimenti locali di foraggiamento ed i percorsi migratori verso la Tunisia e la Libia. Un numero particolarmente elevato di fix è risultato cadere proprio nella rada di Portopalo, che sembra rivestire un ruolo chiave come sito di riposo.

**VALUTATO** che nell'area vasta sia l'ambiente emerso che l'ambiente marino contengono specie e *habitat* di rilevante importanza conservazionistica.

**Rete Natura 2000**

**CONSIDERATO** che dalla documentazione prodotta risulta che

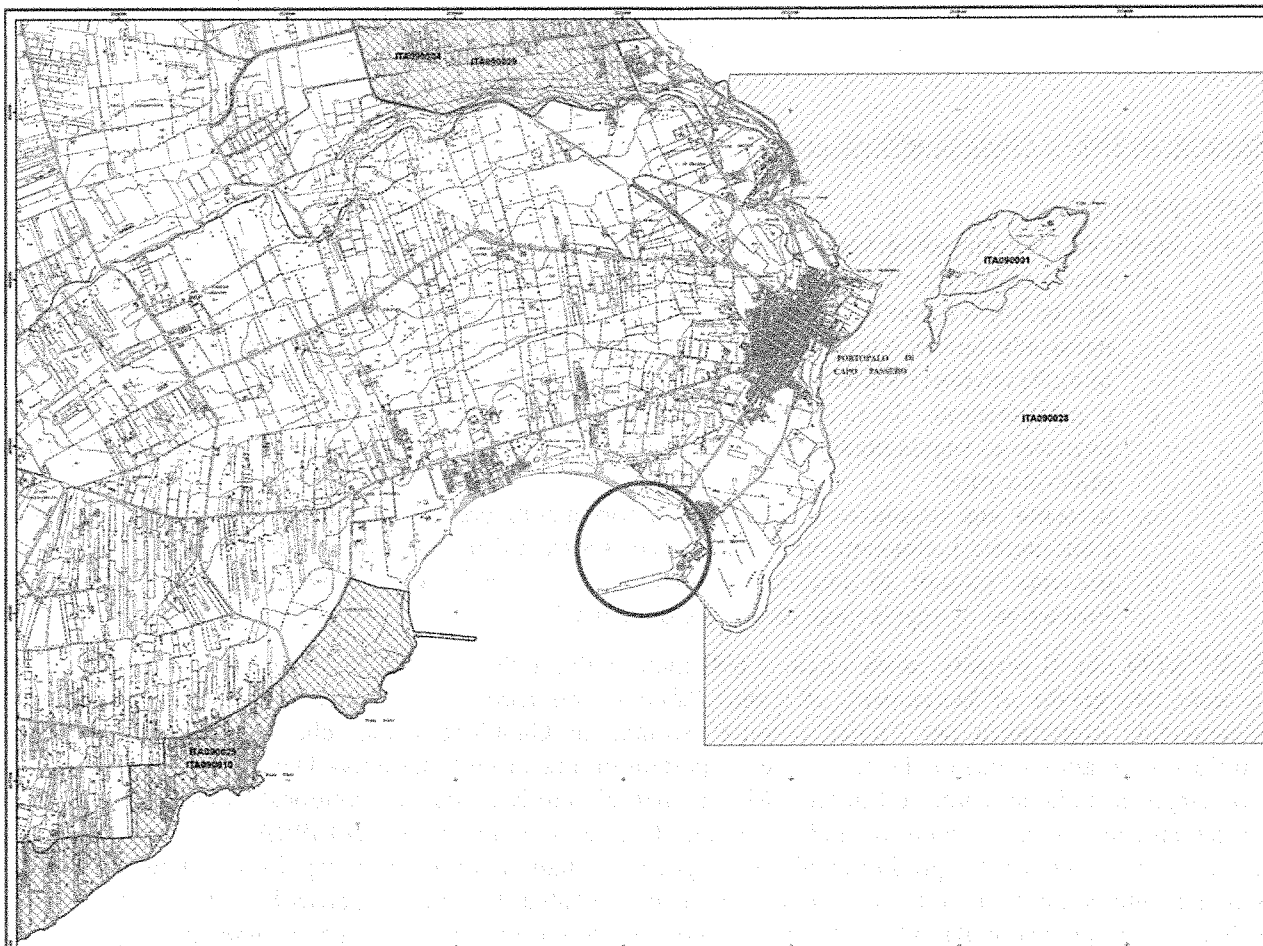
- nel territorio prossimo al Comune di Portopalo di Capo Passero sono presenti i SIC "*Isola di Capo Passero*", "*Fondali dell'isola di Capo Passero*" e *Isola delle Correnti, Pantani di P. Pilieri, Chiusa dell'Alga e Parrino*".

**RILEVATO** che il territorio interessato dall'intervento non interferisce con nessuno dei Siti della Rete Natura 2000 sopra citati e che, tuttavia, il progetto esecutivo deve tenere conto della vicinanza dei seguenti siti della "*Rete Natura 2000*":

- ZPS ITA090029 "*Pantani della Sicilia sud-orientale, Morghella, di Marzamemi, di Punta Pilieri e Vendicari*", posta a circa 1.600 metri dall'area di progetto;
- Sito ITA090010 "*Isola Correnti, Pantani di Punta Pilieri, chiusa dell'Alga e Parrino*", posto a distanza a circa 1.600 metri dall'area di progetto, trasformato da SIC in ZSC nel 2017 (DM 07/12/2017 - G.U. 296 del 20-12-2017);
- Sito ITA090001 "*Isola di Capo Passero*", posto a circa 2.100 metri dall'area di progetto, trasformato da SIC in ZSC nel 2017 (DM 07/12/2017 - G.U. 296 del 20-12-2017);
- Sito ITA090004 "*Pantano Morghella*", posto a circa 2.800 metri dall'area di progetto, trasformato da SIC in ZSC nel 2017 (DM 07/12/2017 - G.U. 296 del 20-12-2017).

Me p  
L  
Vc  
19





**PRESO ATTO** che il proponente ha già ottenuto un'autorizzazione di VINCA con prescrizioni, in ambito regionale ex D.D.G. n. 514 del 27/07/2010.

**VALUTATO** che, nonostante l'intervento non interferisca direttamente con nessuno dei siti della Rete Natura 2000, si ritiene opportuno che il Proponente si attenga alle prescrizioni formulate in sede di VINCA regionale di cui sopra.

### Trasporti

**CONSIDERATO** che

- il Comune di Portopalo di Capo Passero è collegato alle principali infrastrutture viarie della provincia di Siracusa attraverso diverse diramazioni su strade provinciali e comunali:
  - Autostrada A18, che collega Messina a Catania. Si collega con l'A20 Messina-Palermo, la tangenziale di Catania e l'A19 Catania-Palermo. È in previsione il proseguimento fino a Siracusa e Gela;
  - S.S. 114 "Orientale sicula" che, passando per Catania, collega Messina e Siracusa;
  - S.S. 115 "Sud Occidentale Sicula", che collega Trapani e Siracusa;
  - S.S. 124 "Siracusana", che collega San Michele di Ganzaria (Ct) a Siracusa, attraversando Caltagirone, Grammichele, Vizzini, Buccheri, Palazzolo Acreide, Solarino e Floridaia;
  - S.S. 194 "Ragusana", che collega Catania e Ragusa, attraversando il territorio delle tre provincie di Catania, Siracusa e Ragusa;
  - S.S. 287 di Noto, dalla città di Noto al bivio Akrai in direzione N-O, e addentrandosi nell'entroterra si congiunge presso Palazzolo Acreide alla S.S. 124 "Siracusana";
  - S.P. 19, ha origine dalla S.S. 115 "Sud Occidentale Sicula" e collega Noto con Pachino;
  - S.P. 22 è il proseguimento della S.P. 49, che si dirama dalla S.S. 115, e collega Ispica con Pachino;
  - S.P. 26 ha origine dalla S.S. 115 "Sud Occidentale Sicula" e collega Pachino con Rosolini;

- S.P. 21 "Pachino-Portopalo", passando attraverso il centro abitato, collega Pachino a Portopalo di Capo Passero;
- S.R. 8 "Pachino-Maucini", proseguendo dalla S.P. 26, conduce a Portopalo di Capo Passero senza attraversare il centro abitato di Pachino;
- S.P. 84 "Marzamemi-Portopalo", collega i due centri abitati. Il suo percorso si sviluppa lungo tutta la costa tra Marzamemi e Portopalo di Capo Passero;
- l'accesso al porto è regolato da due infrastrutture viarie che lo collegano al centro abitato: la Via Vittorio Emanuele, che attraversa il centro cittadino, e la Strada Anime Sante;

**VALUTATO** che in fase di cantiere:

- è atteso un leggero aumento del traffico veicolare, dovuto agli automezzi in arrivo ed in partenza dalle aree di cantiere. Si tratta tuttavia di traffico limitato alla fase di costruzione dell'opera che produce impatti temporanei circoscritti al medesimo periodo;
- per evitare impatti sul centro urbano il progetto prevede l'individuazione di nuovi percorsi che non interesseranno direttamente il centro cittadino.

#### Aria e rumore

**CONSIDERATO** che

- le caratteristiche climatiche dell'area di intervento sono quelle tipiche del clima mediterraneo (clima caldo e asciutto con estati torride, molto precoci e lunghe, e con inverni miti mai troppo freddi);
- la maggiore concentrazione di precipitazioni si osserva nei mesi di Ottobre e Novembre;
- la temperatura media annua si attesta intorno a 20°C ed è tra le più elevate dell'intera Regione, così come l'escursione termica media annua, pari a 16°C, è relativamente bassa rispetto ai valori medi regionali;
- l'influsso della presenza del mare ed il suo effetto mitigatore sulle temperature è un fenomeno piuttosto evidente a Portopalo di Capo Passero, soprattutto se confrontato con i Comuni della provincia di Ragusa situati ad una distanza maggiore dal mare;
- il fenomeno della brezza marina risulta prevalente e si osserva una distribuzione pressoché omogenea della velocità del vento, che conferma la presenza di un regime frequentemente ventilato. I venti prevalenti risultano essere quelli di Ponente e di Grecale (dati 1988-2007 del Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aeronautica per la stazione meteorologica di Cozzo Spadaro, prossima a Portopalo di Capo Passero);

**VALUTATO** che in *fase di cantiere*:

relativamente alla qualità dell'aria

- le emissioni prodotte dai mezzi di cantiere saranno limitate alle sole ore diurne lavorative;
- la produzione delle polveri è legata alle operazioni di scavo, riempimento e movimentazione, nonché agli eventuali accumuli di materiale di risulta. Per ovviare a ciò si prevede:
  - lo spargimento periodico di acqua sulla superficie del terreno e sui cumuli di terra movimentata;
  - la copertura dei mezzi utilizzati per il carico e lo scarico del materiale;
  - la buona manutenzione delle strade percorse dai mezzi pesanti;

relativamente al clima acustico, si porrà particolare attenzione

- al funzionamento delle macchine operative in cantiere;
- al traffico indotto dai mezzi di trasporto che percorreranno le vie di collegamento extraurbane. In tal senso, la distanza tra il centro abitato ed il collocamento dell'area di cantiere e del tracciato della pista provvisoria assicura che l'impatto sul clima acustico sia trascurabile e comunque limitato alla fase di cantiere;

**VALUTATO** che in *fase di esercizio*:

- relativamente alla qualità dell'aria,
  - l'intensificazione del traffico diportistico e l'aumento dei veicoli in transito dovuti alla presenza della sistema portuale, che presumibilmente si manterrà contenuto nella stagione invernale, ma subirà un incremento nella stagione estiva che si andrà a ripercuotere sulla viabilità urbana ed extraurbana, comporteranno un incremento delle emissioni in atmosfera che non potrebbe incidere in misura rilevante sulla qualità

21

vs

MB S Q W H J G

- dell'aria locale in considerazione della tipologia dei veicoli in transito in entrata ed uscita dal porto turistico e peschereccio;
- relativamente al *clima acustico*, si porrà particolare attenzione
  - al rumore ambientale prodotto dalle attività diportistiche e commerciali che si svilupperanno.

**VALUTATO** che, in fase di cantiere, il Proponente deve

- evitare la dispersione di polveri durante il trasporto del materiale inerte e delle terre, adottare per i mezzi di trasporto apposite misure per la copertura degli scarrabili e provvedere ad irrorare periodicamente i cumuli e le aree di lavoro;
- utilizzare dispositivi insonorizzanti per i mezzi di cantiere al fine di ridurre le emissioni sonore.

### Rifiuti

**CONSIDERATO** che

- **In fase di cantiere:**
  - la principale produzione di rifiuti riguarda le operazioni di dragaggio, che interesseranno l'area antistante la banchina di ripa e la zona interna alla darsena individuata dal piccolo molo esistente e localizzata ad est del bacino portuale;
  - il volume complessivo di escavo è stimato 110.000 mc e la destinazione prevista in sede progettuale è quella del recupero e del riutilizzo;
  - si ipotizza che il materiale dragato possa essere utilizzato, previa caratterizzazione specifica, per il ripascimento artificiale del litorale in erosione nelle zone limitrofe, per il ripascimento a tergo della diga di sottoflutto e per l'eventuale posa in opera di un rilevato su cui attestare gli edifici delle opere a terra;
- **In fase di esercizio:**
  - la realizzazione della struttura portuale comporterà una nuova definizione della zona interessata dall'intervento: si prevede, infatti, che essa diventi un'area ad alta frequentazione e di grande attrazione turistica. Per tale motivo, in fase di gestione, devono essere limitate le occasioni di produzione di agenti inquinanti all'interno del porto;
  - i maggiori problemi da affrontare e risolvere saranno la discarica e/o il rilascio, dalle imbarcazioni e dalle aree circostanti il bacino di ormeggio, di tali prodotti inquinanti: acque di sentina e acque nere; detersivi; carburanti; oli esausti; batterie usate; filtri; vernici antivegetative; rifiuti assimilabili agli urbani; scarichi delle fognature; acque di lavaggio dei piazzali;
  - relativamente ai *rifiuti di tipo urbano*, si evidenzia che la proposta di progetto prevede un sistema di collettamento dei rifiuti comprensivo di cassonetti e bidoni portarifiuti.

**VALUTATO** che

relativamente all'ambiente idrico, la gestione del porto deve adottare misure in grado di contenere lo sversamento di idrocarburi e vernici antivegetative in mare, conformemente alla normativa vigente nel settore.

### Paesaggio

**CONSIDERATO** che

- la proposta di progetto:
  - ricade nell'Ambito 17 "*Area dei rilievi e del tavolato Ibleo*" del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), il quale risulta caratterizzato da un patrimonio storico di elevato valore e da un paesaggio contraddistinto dalla roccia calcarea e da "*spiagge strette limitate da scarpate di terrazzi*";
  - presenta un paesaggio ben definito nei suoi caratteri naturali ed antropici, nonostante le alterazioni ed i fenomeni di degrado causati dalla forte pressione insediativa, specialmente lungo la costa;
  - interessa un'area costiera che conserva tracce del sistema dunale;
  - non interessa aree soggette a vincolo paesaggistico.

**VALUTATO** che



in *fase di cantiere* il degrado del paesaggio atteso sarà legato all'occupazione degli spazi per i materiali, le attrezzature, i macchinari ed il movimento di mezzi operatrici. A tal fine, per attenuare/mitigare i disturbi sopra citati il progetto propone di posizionare le infrastrutture di cantiere e stoccaggio dei materiali in aree di minore accessibilità visiva.

#### VALUTATO che

in *fase di esercizio* l'impatto prevalente atteso riguarda la visibilità dell'opera, sia da terra che da mare. A tal fine per attenuare/mitigare i disturbi sopra citati la sagoma della struttura sarà tale da non perturbare né la visione dal basso (panorama naturale goduto dalla costa e dal mare), né quella dall'alto (panorama dagli eventuali rilievi circostanti). Nello specifico è stata posta particolare attenzione alle scelte progettuali delle opere, agendo sulle forme, sulle dimensioni, sui materiali costruttivi e sui dettagli di finitura:

- per le opere a mare è stata posta particolare attenzione:
  - alla quota del muro paraonde delle dighe frangiflutti rispetto a quella del mare (4,50 m s.l.m. e 2,50 m di altezza per il molo di sopraflutto e 3,00 m s.l.m. e 2,30 m di altezza per il molo di sottoflutto);
  - alla mantellata esterna del molo di sottoflutto; saranno impiegati massi naturali a spigoli vivi di diametro nominale massimo pari a circa 1,30 m fino a quota -1 m sotto il l.m. circa, per poi proseguire fino a quota del fondale con massi artificiali di forma prossima a quella cubica e diametro nominale massimo pari a circa 1,30 m;
  - al prolungamento del molo di sopraflutto; si prevede l'utilizzo di massi artificiali (tipo Antifer) per la mantellata esterna, mentre per quella interna saranno impiegati massi naturali a spigoli vivi di diametro nominale pari a 1,30 m, fino ad una quota appena al di sotto del livello medio del mare, per poi proseguire fino a quota del fondale con massi artificiali di diametro nominale pari a circa 1,40 m.;
- per le opere a terra è stata posta particolare attenzione
  - all'altezza massima degli edifici che, in coerenza con quanto disposto dal PRG vigente, non supera i 7,5 m;
  - ai rivestimenti ed ai dettagli di finitura; si prevede l'utilizzo di lastre in materiale lapideo locale, al fine di mantenere l'identità, le specificità e le originalità locali.

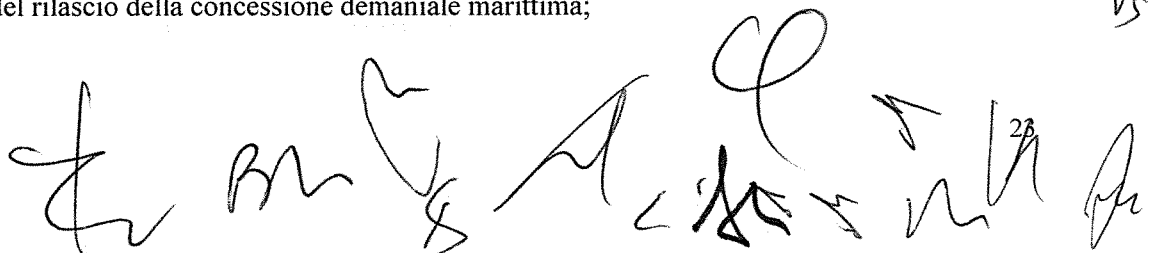
#### CONSIDERATO e VALUTATO che dalla documentazione prodotta risulta che

- la modifica dell'attuale *waterfront* e la definizione del bacino portuale creerà una riqualificazione del fronte stesso ed una esplicitazione della nuova identità della città, con lo scopo di ricucire il rapporto costa-città e porto-attività urbane;
- per le opere è stata posta particolare attenzione alle scelte progettuali, agendo sulle forme, sulle dimensioni, sui materiali costruttivi e sui dettagli di finitura;
- la strutturazione organica e funzionale della proposta di progetto contribuirà a ridurre/minimizzare i fenomeni di degrado e depauperamento che contraddistinguono il paesaggio attuale. La visuale verso il fronte urbano rimarrà invariata mentre quella da terra verso mare e da mare verso terra subirà un miglioramento.

VALUTATO che, nell'ambito della fase esecutiva, ai fini dell'inserimento paesaggistico del progetto occorre porre particolare attenzione sia agli elementi naturalistici e paesaggistici dell'intorno (come la vegetazione locale, gli ambienti dunali costieri, le spiagge, le stratificazioni di calcari, la balza di Portopalo, etc.) sia agli elementi culturali ed archeologici presenti nei dintorni, ponendo attenzione alla scelta dei materiali, alla pavimentazione dei parcheggi e alle piantumazioni nelle aree verdi.

#### CONSIDERATO e VALUTATO che

- la documentazione prodotta dal Proponente per l'espletamento della procedura di VIA in ambito nazionale, rispetto a quella già autorizzata per la procedura di VIA in ambito regionale, non presenta aggiornamenti o modifiche al progetto, in considerazione che nulla è stato modificato nel sito rispetto al momento del rilascio della concessione demaniale marittima;



- relativamente alle condizioni ambientali della procedura di VAS autorizzata in ambito regionale (ex D.D.G. n. 514 del 27/07/2010), il Proponente dichiara che le stesse verranno tenute in considerazione sia durante la realizzazione dell'opera che durante la fase di esercizio;
- relativamente alle prescrizioni ambientali della procedura di VINCA autorizzata in ambito regionale (ex D.D.G. n. 514 del 27/07/2010), il Proponente dichiara che le stesse verranno tenute in considerazione sia durante la realizzazione dell'opera che durante la fase di esercizio. Attualmente il Proponente sta lavorando per l'attuazione delle condizioni di cui all'art. 3), punti da a) a e) del citato Decreto. Il monitoraggio ambientale previsto per l'area portuale verrà esteso anche all'area SIC ed a tutto il canale di transito e al corridoio di ingresso/uscita dell'approdo turistico;
- relativamente alle prescrizioni ambientali della procedura di VIA autorizzata in ambito regionale (ex D.R.S. n. 689 del 29/09/2010), il Proponente dichiara:
  - che verranno effettuate analisi sui materiali in esame per la possibilità di riuso degli stessi, così come previsto nel progetto definitivo e nelle prescrizioni della VIA;
  - i dragaggi avranno luogo soltanto dopo la realizzazione della diga di sottoflutto, così come prescritto nel punto h) del precedente parere di VIA;
  - tutti i monitoraggi previsti durante la fase di realizzazione e di esercizio verranno rispettati.

**VALUTATO** di poter condividere ed accogliere le prescrizioni contenute nei provvedimenti sopra citati, derivanti dallo svolgimento delle procedure ambientali di VAS e VIA in ambito regionale, per quanto non contrastanti con le prescrizioni di cui alla seguente lettera e);

**VALUTATO** di voler condividere ed accogliere le prescrizioni espresse dalla Soprintendenza del Mare della Regione Siciliana con nota prot. n. 536 del 28/05/2018.

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

**ESPRIME**

**parere di compatibilità ambientale positivo** in merito alla proposta di progetto denominato "Approdo turistico nel porto di Portopalo di Capo Passero (Sr), bacino di levante, denominato Port-One", a condizione che vengano rispettate, per quanto non contrastanti con le prescrizioni di cui alla seguente lettera e):

- a) le prescrizioni di cui al D.D.G. n. 514 del 27/07/2010, relativo alla procedura di VAS e di VINCA autorizzata in ambito regionale;
- b) le prescrizioni di cui al D.R.S. n. 689 del 29/09/2010, relativo alla procedura di VIA autorizzata in ambito regionale;
- c) le prescrizioni di cui al parere favorevole della Soprintendenza del Mare della Regione Siciliana prot. n. 536 del 28/05/2018, acquisito al prot. n. 12260/DVA del 28/05/2018;
- d) le misure di mitigazione proposte dal Proponente nello SIA, nella relazione paesaggistica e negli aggiornamenti degli stessi;
- e) le prescrizioni che seguono:

|                            |  |
|----------------------------|--|
| <b>Condizione n. 1</b>     |  |
| Macrofase                  | ANTE OPERAM  |
| Fase                       | Fase di progetto   |
| Ambito di applicazione     | <b>Ambiente idrico</b>   |
| Oggetto della prescrizione | <p>Il Proponente provvederà a presentare al MATTM in fase ante operam il progetto esecutivo corredato:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) di una caratterizzazione morfologica e batimetrica dei fondali del golfo con rilievi MULTIBEAM ad elevata risoluzione;</li> <li>b) di rilievi effettuati sulla posidonia presente nel golfo con misure della densità dei fasci fogliari per mq con definizione metodologica BALISAGE e definizione dell'Indice PREI;</li> <li>c) dell'analisi del regime di trasporto solido in relazione alla costruzione del molo di sottoflutto estesa a tutta l'area influenzata dalla realizzazione del progetto, contenente anche uno studio</li> </ol> |

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>Condizione n. 1</b>         |  |
|                                | modellistico di lungo periodo sull'evoluzione morfologica della linea di riva, in assenza ed in presenza dell'opera in progetto;<br>d) di un <b>piano di monitoraggio ambientale</b> sul trasporto solido, concordato con ARPA Sicilia, finalizzato ad eventuali interventi di reimpianto della posidonia qualora dalla modificazione del trasporto solido derivi la perdita della biocenosi stessa. |
| Termine per l'avvio della V.O. | ANTE OPERAM  |
| Ente vigilante                 | MATTM  |
| Enti coinvolti                 | ARPA Sicilia   |

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>Condizione n. 2</b>         |  |
| Macrofase                      | POST OPERAM  |
| Fase                           | Tutta la fase  |
| Ambito di applicazione         | <b>Risorse idriche</b>   |
| Oggetto della prescrizione     | Il Proponente deve<br>a) adottare una corretta gestione del porto mirata al controllo dell'uso degli idrocarburi e delle vernici antivegetative, allo scopo di contenere i danni sulla risorsa acqua e sulla salute pubblica;<br>b) effettuare un monitoraggio sulle necessità idriche in fase di cantiere e di esercizio, evidenziando la compatibilità di queste ultime con la rete idrica esistente e gli aspetti relativi ai collegamenti alle reti comunali (acquedotto e fognatura). |
| Termine per l'avvio della V.O. | POST OPERAM  |
| Ente vigilante                 | ARPA Sicilia   |
| Enti coinvolti                 |  |

|                            |   |
|----------------------------|---|
| <b>Condizione n. 3</b>     |   |
| Macrofase                  | ANTE OPERAM   |
| Fase                       | Fase di progetto  |
| Ambito di applicazione     | <b>Dragaggi e gestione dei sedimenti</b>  |
| Oggetto della prescrizione | In virtù dell'entrata in vigore del D.M. n. 173 del 15/07/2016, nell'ambito del progetto esecutivo e prima dell'inizio dei lavori il Proponente: <ul style="list-style-type: none"> <li>• deve concordare con ARPA Sicilia un apposito piano ed effettuare la <b>caratterizzazione dei fondali</b> per l'intera superficie e spessore da movimentare ai sensi delle indicazioni dell'Allegato Tecnico al suddetto decreto, che disciplina l'intero percorso di caratterizzazione e gestione dei sedimenti da movimentare, includendo le fasi di pianificazione e attuazione del campionamento, di analisi di laboratorio (fisiche, chimiche, ecotossicologiche, e biologiche) e di classificazione della qualità dei sedimenti, fino alla formulazione di ipotesi di gestione ambientalmente compatibili ed allo sviluppo di piani di monitoraggio delle attività. Tale attività di caratterizzazione deve fornire una classificazione qualitativa e quantitativa dei sedimenti da movimentare, in modo da poter formulare il piano di gestione dei materiali di dragaggio (costituente parte integrate del progetto);</li> <li>• prima della redazione del progetto di dragaggio deve, in relazione ai quantitativi di dragaggio previsti ed in virtù del fenomeno di</li> </ul> |

BR & C. S. A.

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| <b>Condizione n. 3</b>         | insabbiamento dell'attuale area portuale, <b>aggiornare i rilievi batimetrici</b> , al fine di quantificare correttamente le volumetrie da dragare e quindi da gestire; |
|                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• deve ottenere l'autorizzazione per la movimentazione dei fondali marini ex articolo 109 del d.lgs. 152/2006.</li> </ul>        |
| Termine per l'avvio della V.O. | ANTE OPERAM   |
| Ente vigilante                 | MATTM   |
| Enti coinvolti                 |   |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| <b>Condizione n. 4</b>         |   |
| Macrofase                      | ANTE OPERAM   |
| Fase                           | Fase di progetto  |
| Ambito di applicazione         | <b>Dragaggi e gestione dei sedimenti</b>  |
| Oggetto della prescrizione     | <p>In virtù dell'entrata in vigore del D.M. n. 173 del 15/07/2016, nell'ambito del progetto esecutivo e prima dell'inizio dei lavori il Proponente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• deve <b>corredare il progetto di dragaggio</b>, ai sensi di quanto indicato nell'Allegato Tecnico al DM 173/2016, di un <b>piano di monitoraggio</b> capace di verificare l'ipotesi di impatto, ovvero l'entità degli effetti sul comparto abiotico e biotico e di verificare la tendenza al ripristino delle condizioni precedenti alle attività di movimentazione, ponendo particolare attenzione alla variazione della biodisponibilità di sostanze potenzialmente tossiche, alla comparsa di modificazioni "precoci" (biomarker) nei sistemi biologici indicatori e di effetti tossici a breve o più lungo termine, nonché alle alterazioni a carico delle biocenosi, soprattutto di <i>habitat</i> e specie di interesse conservazionistico. Si ricorda a tale proposito la vicinanza al SIC "ITA090028 - Fondali dell'isola di Capo Passero". Sono da considerarsi strumenti di supporto al monitoraggio modelli matematici in grado di prevedere il comportamento del sedimento movimentato e i relativi processi di dispersione e/o diffusione della contaminazione ad essi eventualmente associata. (Un utile riferimento in tal senso è rappresentato dal volume: Lisi I., Feola A., Bruschi A., Di Risio M., Pedroncini A., Pasquali D., Romano E. (2017). "La modellistica matematica nella valutazione degli aspetti fisici legati alla movimentazione dei sedimenti in aree marino-costiere". Manuali e Linee Guida ISPRA, 169/2017, pp.144 <a href="http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/manuali-e-linee-guida/la-modellistica-matematica-nella-valutazione-degli-aspetti-fisici-legati-alla-movimentazione-dei-sedimenti-in-aree-marino-costiere">http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/manuali-e-linee-guida/la-modellistica-matematica-nella-valutazione-degli-aspetti-fisici-legati-alla-movimentazione-dei-sedimenti-in-aree-marino-costiere</a>);</li> <li>• deve, nell'ipotesi che la caratterizzazione degli impatti determinati dall'esercizio dell'approdo in relazione alla qualità delle acque nella Rada consenta l'opzione di procedere al <b>ripascimento</b>, predisporre e <b>sottoporre all'approvazione della Regione siciliana</b> un progetto dettagliato, coerente con le indicazioni delle "Istruzioni tecniche per la progettazione e la esecuzione di opere di protezione delle coste" approvate dall'assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici con voto n. 151 del 28/06/1991 e con i criteri tecnici eventualmente formulati dalla Regione siciliana.</li> </ul> |
| Termine per l'avvio della V.O. | ANTE OPERAM   |



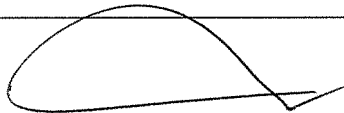
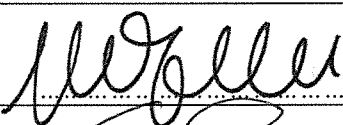


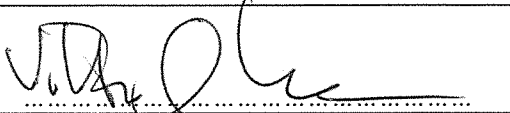
|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Condizione n. 6</b> |  |
|                        | <p>metri dall'area di progetto, trasformato da SIC in ZSC nel 2017 (DM 07/12/2017 - G.U. 296 del 20-12-2017);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sito ITA090001 "Isola di Capo Passero", posto a circa 2.100 metri dall'area di progetto, trasformato da SIC in ZSC nel 2017 (DM 07/12/2017 - G.U. 296 del 20-12-2017);</li> <li>○ Sito ITA090004 "Pantano Morghella", posto a circa 2.800 metri dall'area di progetto, trasformato da SIC in ZSC nel 2017 (DM 07/12/2017 - G.U. 296 del 20-12-2017);</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• misure di mitigazione in relazione alla componente Biodiversità. Il Piano deve contenere inoltre un progetto di ripristino delle aree eventualmente dismesse al termine della realizzazione delle opere (cantieri e infrastrutture viarie di servizio).</li> </ul> |
|                        | ANTE OPERAM  |
| Ente vigilante         | MATTM  |
| Enti coinvolti         | ISPRA  |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| <b>Condizione n. 7</b>         |   |
| Macrofase                      | ANTE OPERAM   |
| Fase                           | Fase d progetto   |
| Ambito di applicazione         | <b>Vegetazione, flora e fauna (ambiente marino)</b>   |
| Oggetto della prescrizione     | <p>Il progetto esecutivo deve essere corredato di un <b>Piano di monitoraggio da concordare con ISPRA da svolgersi dall'inizio dei lavori fino a tre anni di esercizio del porto</b>. I risultati del monitoraggio devono essere presentati annualmente al MATTM. In particolare il piano deve contenere approfondimenti in merito a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• fauna presente;</li> <li>• presenza e distribuzione di <i>habitat</i> e specie protetti (ad esempio la prateria di Posidonia oceanica e la Pinna nobilis, entrambe riportate nel formulario standard del SIC "Fondali dell'isola di Capo Passero", situato in prossimità del bacino portuale di Portopalo), relative all'intero bacino portuale;</li> <li>• analisi della possibile incidenza delle opere sul SIC "Fondali dell'isola di Capo Passero", approfondendo l'esame degli effetti potenzialmente indotti sugli <i>habitat</i> e sulle specie presenti sia durante la fase di realizzazione dell'opera che durante la fase di esercizio.</li> </ul> |
| Termine per l'avvio della V.O. | ANTE OPERAM   |
| Ente vigilante                 | MATTM   |
| Enti coinvolti                 | ISPRA   |

|                            |   |
|----------------------------|---|
| <b>Condizione n. 8</b>     |   |
| Macrofase                  | CORSO D'OPERA   |
| Fase                       | Tutta la fase   |
| Ambito di applicazione     | <b>Aria e rumore</b>  |
| Oggetto della prescrizione | <p>Il Proponente, in fase di cantiere, deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• evitare la dispersione di polveri durante il trasporto del materiale inerte e delle terre, adottare per i mezzi di trasporto apposite misure per la copertura degli scarrabili e provvedere ad irrorare periodicamente i cumuli e le aree di lavoro;</li> </ul> |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| <b>Condizione n. 8</b>         |   |
|                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• utilizzare dispositivi insonorizzanti per i mezzi di cantiere al fine di ridurre le emissioni sonore.</li> </ul> |
| Termine per l'avvio della V.O. | CORSO D'OPERA   |
| Ente vigilante                 | ARPA Sicilia  |
| Enti coinvolti                 |   |

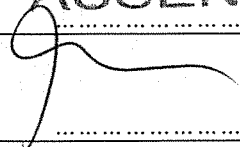
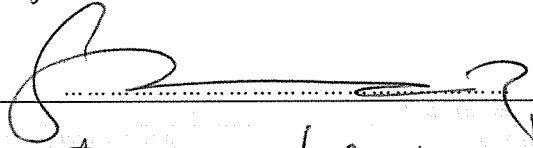
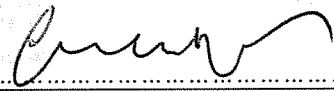
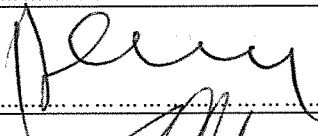
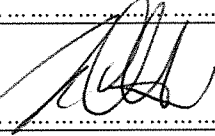
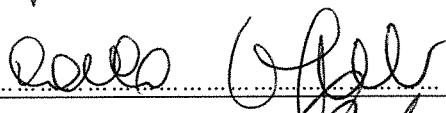
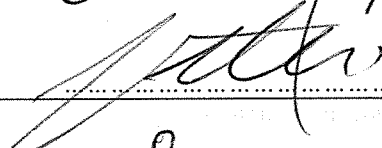
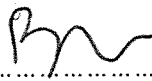
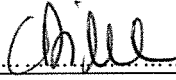
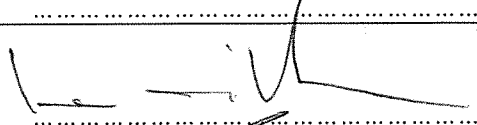
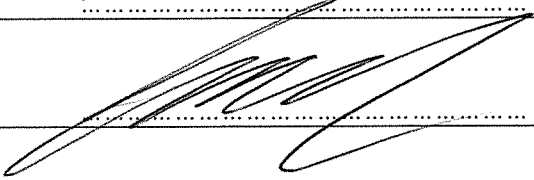
|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>Condizione n. 9</b>         |  |
| Macrofase                      | ANTE OPERAM  |
| Fase                           | Fase di progetto   |
| Ambito di applicazione         | <b>Paesaggio</b>   |
| Oggetto della prescrizione     | <p>Il Proponente dovrà <b>concordare con le strutture del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo uno Studio</b> che contenga quanto di seguito indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le relazioni tra il progetto ed il suo intorno, sia con gli elementi naturalistici e paesaggistici (la vegetazione locale, gli ambienti dunali costieri, le spiagge, le stratificazioni di calcari, la balza di Portopalo, etc.), sia con gli elementi culturali ed archeologici presenti nei dintorni;</li> <li>• l'inserimento paesaggistico della viabilità che verrà realizzata o rimodellata per raggiungere l'area di progetto, nonché le caratteristiche paesaggistiche della pavimentazione dei parcheggi e delle piantumazioni realizzate nelle aree verdi presenti all'interno delle aree di progetto.</li> </ul> |
| Termine per l'avvio della V.O. | ANTE OPERAM  |
| Ente vigilante                 | MIBACT   |
| Enti coinvolti                 |  |

|   |  |
|---|--|
| Ing. Guido Monteforte Specchi<br>(Presidente)   |  |
| Cons. Giuseppe Caruso<br>(Coordinatore Sottocommissione VAS)                            | ASSENTE  |
| Dott. Gaetano Bordone<br>(Coordinatore Sottocommissione VIA)                            | ASSENTE  |
| Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres<br>(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale) |  |
| Avv. Sandro Campilongo<br>(Segretario)  |  |
| <del>Prof. Saverio Altieri</del>  |  |
| Prof. Vittorio Amadio   |  |

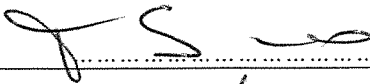



29





|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Dott. Renzo Baldoni             | ASSENTE  |
| Avv. Filippo Bernocchi          |    |
| Ing. Stefano Bonino             |    |
| Dott. Andrea Borgia             | Borgia (Contrario)   |
| Ing. Silvio Bosetti             |    |
| Ing. Stefano Calzolari          | ASSENTE  |
| Ing. Antonio Castelgrande       |    |
| Arch. Giuseppe Chiriatti        |   |
| Arch. Laura Cobello             | Cobello (Contrario)  |
| Prof. Carlo Collivignarelli     |  |
| Dott. Siro Corezzi              | CONTRARIO (Corezzi)  |
| Dott. Federico Crescenzi        |  |
| Prof.ssa Barbara Santa De Donno |  |
| Cons. Marco De Giorgi           | ASSENTE  |
| Ing. Chiara Di Mambro           |  |
| Ing. Francesco Di Mino          | ASSENTE  |
| Avv. Luca Di Raimondo           |  |
| Ing. Graziano Falappa           |  |

|   |         |
|---|---------|
| Arch. Antonio Gatto                     | ASSENTE |
| Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini |         |
| Prof. Antonio Grimaldi                  |         |
| Ing. Despoina Karniadaki                |         |
| Dott. Andrea Lazzari                    | ASSENTE |
| Arch. Sergio Lembo                      |         |
| Arch. Salvatore Lo Nardo                |         |
| Arch. Bortolo Mainardi                  |         |
| Avv. Michele Mauceri                    |         |
| Ing. Arturo Luca Montanelli             |         |
| Ing. Francesco Montemagno               | ASSENTE |
| Ing. Santi Muscarà                      | ASSENTE |
| Arch. Eleni Papaleludi Melis            |         |
| Ing. Mauro Patti                        |         |
| Cons. Roberto Proietti                  | ASSENTE |
| Dott. Vincenzo Ruggiero                 |         |
| Dott. Vincenzo Sacco                    |         |
| Avv. Xavier Santiapichi                 |         |

|   |  |
|---|--|
| Dott. Paolo Saraceno                                      |  |
| Dott. Franco Secchieri                                    |  |
| Arch. Francesca Soro                                      | ASSENTE  |
| <del>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</del>                |  |
| Ing. Roberto Viviani                                      |  |
| Arch. Giovanni Piero di Magro<br>(Rappr. Reg. le Sicilia) | ASSENTE  |