



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE II – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

OGGETTO: [ID_VIP 4494] Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c.9 del D.lgs.152/2006 e ss.mm.ii. Progetto “Lavori urgenti di consolidamento e messa in sicurezza del molo commerciale nel porto di Santa Marina Salina (ME)” - Nota tecnica.

Con riferimento al progetto richiamato in oggetto, con nota prot. 380 del 20/01/2019, acquisita al prot. 2078/DVA del 29/01/2019, il Comune di Santa Marina di Salina ha trasmesso un'istanza di valutazione preliminare, ex art 6, c.9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, successivamente integrata, su richiesta della Scrivente prot. 4303/DVA del 20/02/2019, con nota prot. 1337 del 13/03/2019, acquisita con nota prot.6867/DVA del 18/03/2019, con la quale è stata trasmessa una nuova versione della lista di controllo contenente integrazioni in riscontro alle osservazioni inviate dalla Scrivente e dell'elaborato “Relazione Paesaggistica”.

La proposta oggetto di valutazione si configura come adeguamento tecnico ad opera di cui al punto 11 dell'Allegato II alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. denominata “Porti marittimi commerciali” e consiste nel ripristino della funzionalità e delle condizioni di sicurezza della zona di banchina ubicata nel tratto terminale del molo foraneo in cui è posto l'approdo denominato “approdo intermedio”, danneggiata a seguito delle forti mareggiate abbattutesi nel porto.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare è stata trasmessa la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “*Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104*” e n. 12 allegati relativi prioritariamente ad elaborati cartografici comprensivi dell'inquadramento vincolistico delle aree.

L'opera esistente è stata precedentemente sottoposta a V.I.A. regionale conclusasi con provvedimento C.T.A.R./17783/03.08.1990.

Analisi e valutazioni

La proposta di adeguamento oggetto di valutazione riguarda l'approdo intermedio del molo foraneo del porto commerciale (fig.1), avente sviluppo complessivo di circa 250 m e attualmente interdetto a qualsiasi operazione per un tratto di circa 110 m a causa del crollo di un blocco poliedrico in calcestruzzo, distaccatosi dal fronte della banchina portuale. Tale crollo, avvenuto in concomitanza di una delle mareggiate del 2010 ha causato il ribaltamento di uno dei cassoni che costituisce la struttura della banchina con il conseguente svuotamento del riempimento interno della diga foranea (fig.2).

ID Utente: 7226
ID Documento: DVA-D2-OCP-7226_2019-0024
Data stesura: 27/03/2019

✓ Resp. Sez.: Pieri C.
Ufficio: DVA-D2-OCP
Data: 03/04/2019

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

L'intervento oggetto di valutazione consiste quindi nel ripristino della funzionalità e delle condizioni di sicurezza della suddetta zona di banchina ubicata nel tratto terminale del molo foraneo, tramite la ricostruzione del tratto danneggiato e il consolidamento dell'intera banchina attraverso una paratia di pali di diametro $\Phi 800$ mm posti ad interasse di 1.00 m sul filo della banchina stessa, senza alcuna alterazione dell'ingombro delle zone banchinate.



Fig. 1 Inquadramento territoriale del porto commerciale nel Comune di Santa Marina di Salina

Il Porto di Santa Marina Salina è costituito da un molo sopraflutto radicato a terra realizzato presumibilmente negli anni '60 che è stato sottoposto a numerose modifiche nel corso del tempo. Da una ricostruzione effettuata, la diga originaria è del tipo a gettata con nucleo in scogli e mantellata in massi parallelepipedici, il tratto banchinato è stato allargato negli anni '80 con la realizzazione di una fila di cassoncini in calcestruzzo armato accostati alla banchina esistente, quando è stata messa in opera anche una ricarica della mantellata esterna mediante l'utilizzazione di scogli naturali lavici. Ad inizio anni '90 è stata modificata la testata del molo mediante un prolungamento della parte terminale del molo stesso e, successivamente, la diga foranea è stata prolungata in direzione Sud per uno sviluppo di circa 34 m. Nel 1998 è stato realizzato un ulteriore prolungamento della diga foranea dalla progressiva 59.00 m alla progressiva 125.00 mediante la realizzazione e la posa in opera di 3 cassoni cellulari delle stesse dimensioni di quelli posti in opera nel tratto pre-esistente.

Per l'intervento di ripristino delle condizioni di sicurezza del molo oggetto di valutazione si prevedono le seguenti fasi (fig.3):

- demolizione del solettone esistente;
- realizzazione della palificata $\phi 800$ con pali posti ad interasse 1.00 m sul filo banchina, senza quindi apportare modifiche all'ingombro delle zone banchinate. La realizzazione della paratia avverrà via mare non essendo le strutture esistenti in condizioni di sicurezza rispetto ai carichi straordinari rappresentati dalle macchine operatrici. La lunghezza complessiva dei pali è di 25,10 m, per cui verranno realizzati parte in acqua e parte nel terreno di fondazione (circa 16 m). La sommità del palo è posta a quota +0,30 m s.l.m.m. e raggiunge la profondità di -24,80 m s.l.m.m;
- riempimento a tergo con materiale sciolto (50% pietrame e il 50% di scogli di 1° categoria);

- esecuzione di micropali per lo schema puntone-tirante, consolidamento dei cassoni nell'area di ricostruzione del solettone, consolidamento dei cassoni nell'area di ricostruzione del solettone e ricostruzione del solettone in calcestruzzo armato;
- ricostruzione di un tratto di muro paraonde per una lunghezza di 4,00 m in calcestruzzo non armato o rivestimento in pietrame;

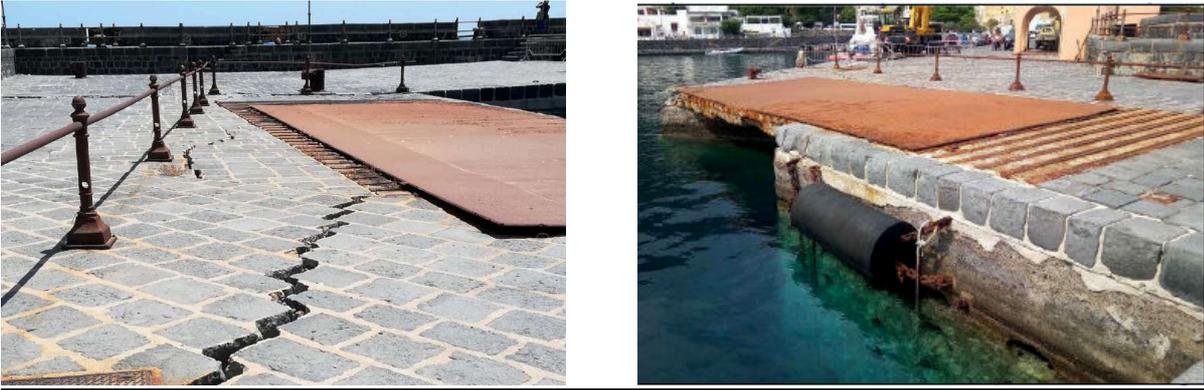


Fig.2 Dettagli dissesto della banchina e fenomeno di svuotamento

- opere di finitura, relative ad interventi sul basolato, riempimento delle scavernature in corrispondenza dei cassoni lungo la banchina del molo di mezzogiorno mediante sacchetti di iuta, realizzazione di uno scanno di imbasamento in pietrame e fornitura e posizionamento di massi guardiani per la stabilizzazione del fondo in corrispondenza del ciglio intero di banchina e posa in opera di una bitta e di parabordi cilindrici.

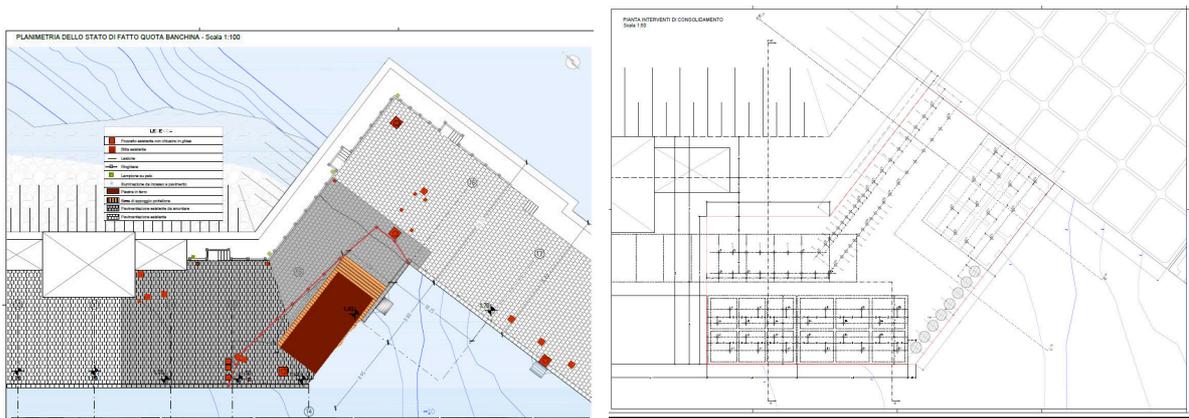


Fig.3 Planimetria stato di fatto, con evidenziate lesioni sulla pavimentazione, linea di delimitazione area dissesto, piastra in ferro e relativa base di appoggio e planimetria stato di progetto con interventi di paratia di pali $\phi 800$ a filo banchina e micropali a tergo

Le operazioni di demolizione del massiccio di banchina in calcestruzzo e la trivellazione della paratia comporteranno la produzione di materiali, per un totale rispettivamente di 328 mc e di 60 mc che verranno trattati come rifiuti e quindi conferiti presso un centro autorizzato in quanto, con

particolare riferimento al calcestruzzo, non si prevede la possibilità di recupero per le condizioni di degrado conseguenti al contatto con l'ambiente marino.

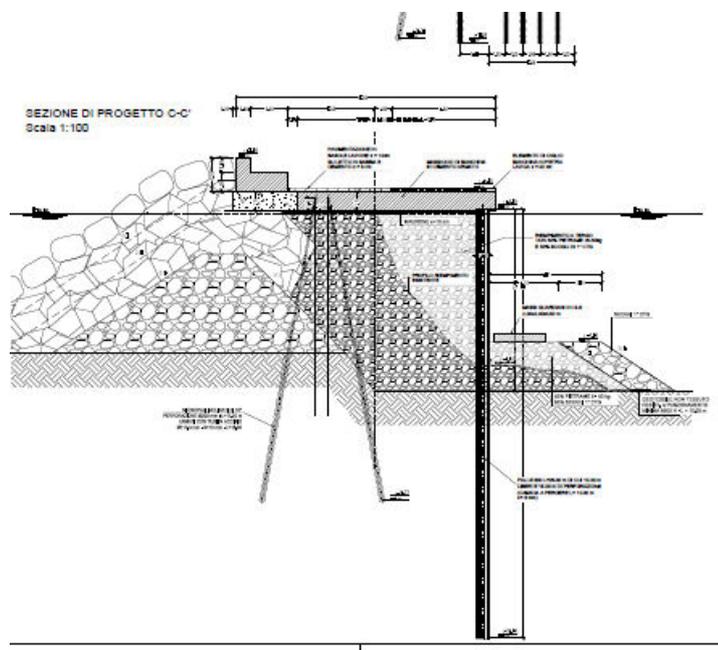


Fig.4 Sezione trasversale con evidenza paratia pali e riempimento a tergo

I quantitativi complessivi dei materiali utili per il riempimento a tergo della paratia e della protezione dello scanno di imbasamento sono rispettivamente 625 tonnellate di pietrame e 797 tonnellate di scogli di prima categoria, che verranno stoccati in prossimità al sito oggetto di intervento e per i quali verrà limitata la componente fine, potenziale causa di condizioni di torbidità in mare. Con riferimento a questa ultima, si prevede l'uso di panne di contenimento della zona lavoro, utile anche ad intrappolare eventuali accidentali sversamenti. In relazione alle condizioni di torbidità, qualità chimico-fisica e microbiologia delle acque marine il proponente riferisce di prevedere l'avvio di pertinenti attività di monitoraggio.

In termini di impatti positivi il proponente rappresenta che il ripristino delle funzionalità dell'approdo intermedio consentirà di:

- limitare l'utilizzazione dell'approdo posto alla radice del molo utilizzato attualmente, comportando minori manovre delle navi all'interno del bacino portuale e salvaguardando quindi maggiormente l'ambiente idrico dalla possibilità di rilascio di inquinanti dovute alle maggiori manovre in un bacino interno in cui il ricambio idrico è più limitato rispetto a quello in mare aperto;
- un allontanamento dall'abitato delle sorgenti emmissive, sia per quanto riguarda la qualità dell'aria che la qualità dell'ambiente acustico, rappresentate dalle navi traghetto.

Ad ogni modo, in fase *ante-operam* e in corso d'opera il proponente ha previsto di attivare attività di monitoraggio sia rispetto alla componente rumore che per la qualità dell'aria, ivi compreso il contenimento delle polveri e di adottare misure di mitigazione degli impatti in fase di cantiere, la cui descrizione è riportata all'interno della lista di controllo.

Secondo quanto asserito dal proponente, l'area di intervento è coerente con quanto prescritto dall'art. 44 del Piano Paesistico delle Isole Eolie che consente la realizzazione di "opere di miglioramento delle strutture portuali esistenti". Il porto di Santa Marina di Salina rientra nell'Ambito Programmatico della Tutela Paesistica RCS – Recupero Centro Storico Urbano. Tuttavia, l'intervento non comporterà modifiche al paesaggio esistente trattandosi di ripristino di opera esistente.

Dal Piano Regolatore Generale, si evince la presenza di un'area posta alla radice del porto indicata come: "*Area di potenzialità archeologica: cautele procedurali di intervento*". Tuttavia in questa zona non è previsto alcun intervento per cui, sotto il profilo urbanistico, sull'area di interesse non vi sono vincoli determinati dal P.R.G.

L'area di intervento ricade invece nella zona ZPS IT 030044 "Arcipelago Isole Eolie- area marina e terrestre", oltre che essere prossimo alle seguenti aree (fig.6):

- Sito SIC ITA030029 "Isola di Salina-Stagno di Lingua" (circa 4400 m);
- Sito SIC ITA030041 "Fondali dell'isola di Salina" (circa 600 m);
- Riserva orientata "Monte delle felci" (circa 600m).



Fig.5 Aree della Rete Natura 2000 dell'isola di Salina

Conclusioni

Sulla base degli elementi informativi forniti dal proponente nella documentazione trasmessa, considerato e valutato che:

- la proposta progettuale, consistente nel ripristino della banchina esistente attraverso il consolidamento strutturale dell'approdo intermedio della diga foranea del molo commerciale, non prevede modifiche geometriche della configurazione della diga foranea, sia nella parte emersa che in quella sommersa, rispetto alla situazione ante crollo, ma solo una modifica di tecnologia realizzativa della porzione di banchina che si va a ripristinare;

- l'intervento è finalizzato a ripristinare le condizioni di sicurezza per la salute umana attualmente non garantite. Una volta realizzato le navi potranno ormeggiare in un tratto di banchina più distante dall'abitato con conseguenti benefici per la popolazione sia in termini di qualità dell'aria che di rumore, saranno quindi ridotte le manovre all'interno del bacino portuale con conseguente riduzione del rilascio di inquinanti nel bacino del porto così come le navi traghetto;
- il progetto prevede una serie di misure di mitigazione che il proponente intende attuare in fase di cantiere al fine di minimizzare i potenziali impatti ambientali, per i quali sono previste inoltre attività di monitoraggio.

si ritiene, ai fini dell'applicazione della disciplina della VIA, che l'opera non ricada nella tipologia di cui alla lettera h), punto 2, dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 *“modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)”*.

Con riferimento alle disposizioni di settore in materia paesaggistica si rimanda alle determinazioni dell'Ufficio Competente in sede autorizzatoria e, con riferimento alle disposizioni in materia di Valutazione di Incidenza Ambientale, si rimanda alle competenze della Regione Siciliana.

Il Dirigente

Arch. Gianluigi Nocco

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)